



NO 17

5. december 1949

49. årgang

Uniformsleveringerne.

Efterhånden som forretningernes lagre vokser og den handlende i mere udpræget grad kan vække kundens købelyst ved en stadig forøgelse af vare- og kvalitetsmængden — kort sagt jo nærmere vi på dette område kommer normale tilstande, venter man uvilkårligt, at hvad der f. eks. er gældende for tekstilvarer i butikkerne også er gældende for tekstilvarer i almindelighed. Men skønt øjes kan frydes ved de mange fyldte vinduer, og selv om juleindkøbene i år vil være betydeligt lettere end for blot 2 år siden, kan de udstillede vinduers mængde ikke helt tages som et mål for landets lagerbeholdning i alle forhold.

Varemængden i forretningerne bliver dog ofte målgivende for, hvad tjenestemændene venter sig af ophævelser af restriktioner for uniformer, og den almindelige mening i denne kreds er i dag, at en tilbagevenden til normale terminer for alle uniformsgenstande skulle kunne gennemføres, og ved ophævelsen af tekstilrationeringen styrkedes forhåbningerne herom yderligere.

Bestræbelserne for at opfylde dette ønske — bestræbelser, som vi har indtrykket af, alle instanser er med i — møder dog stadig på vanskeligheder, fordi så mange forskellige faktorer spiller betydelige roller, når der er tale om dels at vende tilbage til den gode, gamle stofkvalitet, dels når normale terminer skal genoprettes. Det er naturligvis ikke mindre besværligt, når det endog kniber med at overholde de forlængede terminer.

I efteråret 1948, hvor organisationerne havde lejlighed til at drøfte spørgsmålet med finansministeriet og repræsentanter fra de forskellige styrelsesgrene, var det, som om man kunne spore en vis optimisme, og vi havde indtrykket af, at selv om man ved dette møde ikke turde give tilsagn om, at alle forlængede terminer skulle bortfalde, men kun mente det kunne lade sig gøre for benklæder, veste og uldveste fra 1. april 1949, ville det kommende år, altså 1949, bringe bedre forhold på alle områder, så man inden udgangen af året kunne have afskaffet alle krigsterminerne. Men trods den gode vilje, må håbet herom opgives, og egentlig er tilstandene i dag således, at selv om der stadig er optimisme tilstede, kan man på nuværende tidspunkt ikke med bestemt fastslå, om vi i 1950 kan vente yderligere lettelser.

De vanskeligheder, man i øjeblikket har at kæmpe imod, ligger bl. a. hos den militære klædefabrik, som er leverandør af stof til uniformer for alle statens tjenestemænd. Man har her i det forløbne år ikke alene haft vanskeligheder med at fremskaffe den fornødne maskinkraft, men også en mindre brand har haft sin indflydelse på leveringsmulighederne. De nye maskiner er naturligvis afhængig af valuta-myndighederne, da de skal leveres fra USA, og selv om bestillingerne er afgivet, kan leveringsdagen ikke bestemt fastsættes. Til gengæld vil fabrikken kunne overvinde alle vanskeligheder med uniformsstoffer når først maskinerne er

nået frem, men man må fra ankomstdagen til maskinernes igangsættelse regne med ca. 3 måneder.

Hvilken betydning en sådan nyanskaffelse har, får man bedst indtrykket af, når det oplyses, at der til samtlige uniformer for statens tjenestemænd — når der er tale om normale terminer — skal væves ca. 115 km stof af 1,40 m bredde, og med den nuværende maskinkapacitet betyder det dobbelt så lang leveringstid i forhold til, når de amerikanske maskiner kommer. Af disse 115 km skal Danske Statsbaner alene anvende ca. 50 km.

Men det er ikke alene stofferne, der er en hindring for at imødekomme organisationernes ønsker, også arbejdskraft er der for tiden mangel på. Som bekendt er det allerede galt med leveringen af benklæderne, som kom på normal termin den 1. april i år. Adskillige henvendelser og beklagelser over, at disse terminer ikke overholdes, modtages daglig. Hvis ikke fængslerne, der står for fremstilling af benklæderne, indenfor en overskuelig tid kan indhente disse forsinkelser, som er meget følelige for tjenestemændene, kan det blive nødvendigt at lægge dette arbejde andre steder hen.

Foruden en afkortning af terminerne er der andre indgreb i uniformsregulativet, som ligeledes blev foretaget på grund af krigen, men som det til gengæld er ønskeligt, der snart sker en forbedring for, og det er levering af uniformer af sommerstof til de tjenestemænd, der har krav derpå. Men også her skorter det på, at fabrikken ikke er fuldt leveringsdygtig.

De besværligheder, der er gældende for det almindelige uniformsklæde, er til gengæld ikke tilstede for levering af skind. Der er derfor det lyspunkt, at alt skindtøj fra 1. april 1950 igen leveres efter normal termin, dog må man naturligvis regne med en vis afviklingsperiode, da det næppe vil være muligt at levere alle de uniformsgenstande i skind, som efter ophævelsen forfalder til udlevering denne dato. For stofregnfrakkernes vedkommende er der sket nogen forbedring, men udsigterne til, at disse kommer på almindelig termin indenfor en overskuelig tid, er desværre tvivlsom. Også leveringerne af overtrækstøj og kitler er det besværligt med, og efter alt at dømme vil der også i det kommende år blive udbetalt en kontant godtgørelse for afsavn af disse beklædningsgenstande.

Med den lille forbedring for skindvestenes vedkommende må man foreløbig tage uniformsleveringerne efter de indtil nu gældende terminer, og selv om der som nævnt er en god vilje tilstede hos alle parter for at gennemføre en tilbagevenden til de normale terminer, og der hos finansministeriet er åbne døre for forhandlinger, så snart blot den mindste forbedring er i udsigt, vil indeværende finansår antagelig ikke bringe yderligere lempelser på dette område. Selv om butiksvinduernes strålende udstillinger giver een følelsen af velstand og en betydelig overflod af varer, kan det ikke tages som et bevis på, at det for staten er muligt at forsyne tjenestemændene med uniformer efter det gældende uniformsregulativ.

Europæisk transportmyndighed.

På ITF's internationale jernbanemandskonference i Innsbruck, som blev afholdt i dagene 15.—19. august d. å., behandlede man bl. a. spørgsmålet om en europæisk transportmyndighed. I den anledning vedtog konferencen en resolution, som senere er godkendt af eksekutivkomiteen, og i sekretariatets indsendte rapport findes bl. a. følgende:

A. Hvorfor skal man have en europæisk transportmyndighed?

Udformningen af et transportvæsen bestemmes gennem arten, strukturen og størrelsen af det produktionsapparat det skal betjene som distributør.

Transportvæsenet må altid harmonere med de økonomiske og sociale omgivelser. Omvendt formes arten, strukturen og størrelsen af produktionsapparatet og samfundet selv af det transportvæsen, som betjener det. Intet produktionsapparat kan udvikle sig selv, anderledes end hvad der bestemmes gennem omfanget af det transportvæsen, som står til dets disposition.

Transportvæsenet er et våben i militært og økonomisk krigs- og krisetilstand. Om et kontinent er opdelt i et dusintal politiske enheder i modsætningsforhold til hinanden, kommer transportvæsenet på dette kontinent til at opdeles i et dusin forskellige systemer, som kan anvendes som militært og økonomisk våben.

Transportvæsenet er en samfundsbygger. De moderne stater ville aldrig havde fået en så velorganiseret og sammenlænket form, som de har i dag, uden den ligestilling deres lokale og regionale transport-system har medført.

Hvis den europæiske økonomi skal samles, og hvis det europæiske folk skal danne en enhed, hvis medlemmer ikke længere skal gå i militært eller økonomisk krigsføring mod hinanden, da må den organisatoriske samling af det europæiske transportvæsen være en forudsætning, såvel som en følge af indgåede enheder.

B. Den europæiske transportmyndigheds opgave.

Den mest koncise definition på de almindelige opgaver for en europæisk transportmyndighed, kan kopieres på den britiske lov om transportvæsen, som lyder:

»Den europæiske transportmyndigheds almindelige opgaver skal give lejlighed til, sikre eller fremme fastsættelse af et effektivt, tilstrækkeligt, økonomisk og godt samordnet system for offentlig inlandstransport og havnemuligheder i Europa for personer og varer, med tilbørlig hensyn til driftssikkerhed. Med dette formål skal det være denne myndigheds opgaver at foretage nødvendige skridt for forøgelse og forbedring af transportmuligheder og havnemuligheder i Europa på en sådan måde, at de gives den bedste effektivitet og bekvemmelighed for samfundet, landbruget og industrien.«

Med hensyn til det faktum, at E. T. A. må fungere i en samfundstjeneste med flere nationer, turde det være rådeligt at tilføje nogle paragraffer angående særskilte forpligtelser, nemlig:

1. At sikre og fremme økonomiske og kulturelle forbindelser mellem samtlige lande indenfor myndighedens område og mellem disse lande og lande, som står udenfor denne myndigheds virksomhedsområde.

2. Forsyne samtlige områder i Europa med transportmidler i tilstrækkelig mængde og af tilstrækkelig god kvalitet, for således at opnå fuld udnyttelse af tilgængelige ressourcer.

3. At indenfor staterne fordele transportmidlerne i forening med de økonomiske love, til de forskellige ruter og transportmidler.

4. At anvende sådanne differerende fragsatser og billetpriser, som kræves for at forøge takten i genopbygningen i de gennem krigen ødelagte lande eller områder, eller områder, som af andre årsager er mindre udviklende.

5. Indenfor Europa i stort omfang forårsage lighed angående arbejdsvilkår og levestandard for arbejdere ansatte indenfor transportvæsenet, fremme en forbedring af samtlige transportarbejderes administrative, arbejdsledende og driftsmæssige dygtighed, samt virke for og oprette forbindelser med deres nationale og internationale faglige organisationer, for at opnå en smidig og effektiv virkning af alle transportgrene.

6. At indenfor myndighedens område og om muligt også udenfor den samme standardisere transportanordninger og udrustninger og forenkle drifts- og administrationsmetoder, i samarbejde med internationale organisationer med rækkevidde ud over myndighedens område.

C. Den europæiske transportmyndigheds konstitution.

Den europæiske transportmyndigheds konstitution må bestemme, hvor den skal udøve sin medbestemmelseret, og særligt under hvilke omstændigheder og efter hvilken fremgangsmåde, national suveræniteten kan eller må overvindes.

Det menes ikke ved dette stadium at være til nogen nytte at søge udarbejdet et forslag til konstitution for den europæiske transportmyndighed. Dette må opnås gennem samarbejde mellem mange hjerner, som skulle skride til værket, når en gang beslutning om at skabe en europæisk transportmyndighed er taget.

D. Den europæiske transportmyndigheds funktioner.

Den europæiske transportmyndighed må have tekniske og administrative funktioner. Der er grund til at tro, at den kunne udøve disse funktioner mere effektivt, end de nu virker under mange organisationer.

En forskel af betydning mellem de nuværende tilstande og fremtiden må være, at den europæiske transportmyndighed skulle få ret til at udøve økonomiske opgaver. På basis af erfaringerne fra jernbanevæsenet skulle disse opgaver kunne formuleres således:

a. Denne må fastsætte omfatningen og arten af trafikken, fordele trafikken på forskellige veje og forskellige arter af transportmidler såvel som distribuere det rullende materiale.

b. Fordele kapitalinvesteringerne for den øgede effektivitet.

c. Fordele kapitalinvesteringerne for udvidelser og nybygninger.

d. Fastsætte fragsatserne.

e. Lede og overvåge finanserne.

f. Fordele reparationerne på de forskellige værksteder og fordele produktionen af reservedele.

g. Opstille et program for forsyningerne.

h. Tilse, at tilgang sker af brændsel og råmateriale.

i. Fastsætte fælles retningslinier i arbejdskraftsager.

Disse funktioner kan umuligt udøves fra begyndelsen til slut med et eneste centraliseret europæisk hovedkontor. En fordeling af initiativ og autoritet til et flertal af selvstændigt virkende organer er nødvendig, heraf en del centraler: Jernbaner, lufttransport og mellemstatlig vejtransport, og andre regionale, flodsystem, havne eller havnegrupper og vejtransport.

I visse sager må alle eller næsten alle beslutninger ligge i hænderne på den centrale myndighed, d. v. s. for opgaver optaget under punkt d. I andre tilfælde bør kun en mindre del heraf gives den centrale myndighed såsom for opgaver under punkt g.

Når man behandler problemet angående fordelingen af beslutningsretten, må en afvejning gøres mellem de forskellige myndigheders forskellige organer, som bliver overladt forskellige opgaver. Et praktisk spørgsmål, som bør opklares efter princippet, at om det europæiske transportvæsen skal bidrage til det europæiske økonomiske program, må samtlige transportorganer opnå og anvende direktiver, som udarbejdes af en europæisk transportmyndighed.

Værn Vore Værdier:

Twist, løst papir, oliespild m. m. er farlige brandspredere.

Aldersrentens størrelse fra 1. april 1949 ved pension fra stat eller kommune samt ved le- gatindtægt eller anden privat understøttelse.

Af ekspeditionssekretær, cand. jur. *Sven Ebbesen*.

Der gælder den særlige regel, at der ved opgørelsen af den indtægt, der skal lægges til grund for aldersrentens beregning, vil være at se bort fra en trediedel af livrente, pension eller anden indtægt, som kan sidestilles hermed. Der vil i alle tilfælde kunne bortses fra indtil 440 kr. årlig, og der vil højst kunne bortses fra 890 kr. årlig. Reglen gælder al pension, hvortil der er ydet bidrag, hvad enten den udredes af det offentlige eller af private pensionsforsikringselskaber. Der bliver dog kun tale om fradrag i henhold til denne bestemmelse, når det er rentemodtageren selv, og ikke dennes ikke-renteberettigede ægtefælle, der oppebærer den pågældende indtægt.

Det bemærkes endvidere som almindelig regel, at når man venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, kan man have en højere indtægt, inden aldersrenten bortfalder, end hvis renten søges før det 67. år.

Ifølge folkeforsikringsloven fradrages udgiften til personlige skatter og kontingenter i anledning af medlemsskab i ulykkes-, syge-, invaliditets-, begravelses- og arbejdsløshedsforsikringen, når man skal opgøre den indtægt, efter hvilken aldersrenten beregnes.

Ved de eksempler, der nævnes i det følgende, hvor der er anført udgift til skat og kontingenter, er denne ganske skønsmæssigt anslået, hvilket må erindres ved sammenligning med andre tilfælde.

Alle aldersrentemodtagere får dels et grundbeløb, svarende til deres indtægt, opgjort efter folkeforsikringslovens regler, dels et rentetillæg på $7\frac{1}{2}$ pct. — for rentemodtagere, der har ophold i en godkendt bolig for aldersrentemodtagere, dog kun 4 pct. — af det for de enkelte rentemodtagere beregnede grundbeløb.

I de i det følgende nævnte eksempler på aldersrentens størrelse er rentetillægget indbefattet i de anførte aldersrentebeløb. Endvidere er der kun angivet aldersrentens størrelse for personer, der ikke bor i en godkendt aldersrentemodtagerbolig, og som ikke er fyldt 80 år. Alle aldersrentemodtagere, der er fyldt 80 år, får et særligt alders-tillæg.

Ved de nævnte eksempler med pensionsindtægt fra stat eller kommune regnes der med, at de pågældende selv eller for enkers vedkommende deres afdøde mænd har ydet et direkte bidrag til de midler, hvoraf pensionen ydes.

For aldersrentemodtagere, der oppebærer pension fra staten eller fra en kommune i henhold til en af indenrigsministeren godkendt pensionsvedtægt, skal der ifølge folkeforsikringsloven foretages et særligt fradrag i renten med eventuelle tillæg. Dette fradrag udgør 20 pct. af det beløb, hvormed pensionen for enlige rentemodtageres

vedkommende overstiger a) 834 kr. i København og de dermed sidestillede kommuner, b) 732 kr. i købstæderne, Marstal, flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere og c) 618 kr. i det øvrige land. For ægteparrs vedkommende udgør fradraget, når begge ægtefæller oppebærer aldersrente, 20 pct. af det beløb, hvormed pensionen overstiger a) 1248 kr. i København og de dermed sidestillede kommuner, b) 1098 kr. i købsteder m. v. og c) 924 kr. i det øvrige land.

Når pensionen ikke overstiger disse beløb, sker der intet fradrag i aldersrenten.

En af hovedgrundene til, at en rentemodtager, der oppebærer pension af en vis størrelse fra staten eller fra en kommune i henhold til en af indenrigsministeren godkendt pensionsvedtægt, får en lavere aldersrente end en rentemodtager, der har en tilsvarende pension fra en privat pensionskasse, et pensionsforsikringselskab eller lignende, er, at det offentlige i sin egenskab af arbejdsgiver som hovedregel bidrager til pensionerne i væsentlig større omfang, end tilfældet er inden for det private erhvervsliv.

En enlig mand eller en enlig kvinde i København og de dermed ligestillede kommuner, der har en offentlig pension på 1600 kr. årlig og betaler 100 kr. årlig i skat og kontingent, og som får aldersrente før det 67. år, vil få 131 kr. månedlig i aldersrente. Udgør pensionen fra det offentlige 3500 kr. årlig og udgiften til skat og kontingent 190 kr. årlig, vil aldersrenten udgøre 21 kr. månedlig.

Såfremt pågældende med den anførte indtægt venter med at søge aldersrente, til han eller hun er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes de anførte beløb med henholdsvis 7 og 15 kr. månedlig.

Hvis en enlig har en offentlig pension på f. eks. 4164 kr. og betaler 240 kr. årlig i skat og kontingent, kan der ikke ydes aldersrente, selv om pågældende venter med at søge, til han eller hun er fyldt 70 år.

2 ægtefæller i København, der er omtrent lige gamle og søger aldersrente mellem det 65. og 67. år, og som har en offentlig pension på 2670 kr. årlig, vil få 201 kr. månedlig i aldersrente, når de i skat og kontingent betaler 590 kr. årlig. Såfremt pensionen fra staten eller kommunen udgør 5190 kr., og udgiften til skat og kontingenter andrager 670 kr. årlig, vil aldersrenten i København udgøre 31 kr. månedlig.

Hvis ægteparret venter med at søge aldersrente, til den ældste ægtefælle er fyldt 67 eller 70 år, ydes der ud over de nævnte beløb henholdsvis 11 og 21 kr. månedlig.

To ægtefæller over 65 år, af hvilke den ældste endnu ikke er fyldt 70 år, kan ikke få aldersrente, hvis de har en offentlig pension på 5550 kr. og betaler 670 kr. årlig i skat og kontingenter.

Venter de derimod, til den ældste er fyldt 70 år, vil de i København kunne få aldersrente med 26 kr. månedlig.

I købstæder, Marstal samt i flækker og by-

mæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere vil en enlig mand eller kvinde, der får tilstået aldersrente før det 67. år, og som har en offentlig pension på 1600 kr. årlig og betaler 100 kr. årlig i skat og kontingent, få 105 kr. månedlig i aldersrente. Er pensionen 3000 kr. årlig, og udgiften til skat og kontingent 140 kr. årlig, udgør aldersrenten 28 kr. månedlig.

Såfremt pågældende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, ydes der et tillæg på henholdsvis 6 og 13 kr. månedlig.

En enlig mand eller kvinde i en købstad, der har en offentlig pension på 3505 kr. årlig og en udgift til skat og kontingent på 150 kr. årlig, vil ikke kunne få aldersrente, selv om han eller hun venter med at søge til det fyldte 67. eller 70. år.

To ægtefæller mellem 65 år og 67 år i en købstad og de dermed ligestillede kommuner, der har en offentlig pension på 2670 kr. om året og betaler 500 kr. årlig i skat og kontingent, får 161 kr. månedlig i aldersrente. Hvis pensionen er på 4635 kr. årlig, og udgiften til skat og kontingent udgør 550 kr. årlig, vil ægteparrets aldersrente beløbe sig til 26 kr. månedlig.

Venter ægteparret med at søge aldersrente til den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, ydes der til de nævnte beløb et tillæg på henholdsvis 9 og 19 kr. månedlig.

To ægtefæller over 65 år, af hvilke den ældste endnu ikke er fyldt 70 år, kan ikke få aldersrente i købstæder og de dermed sidestillede kommuner, hvis de har en offentlig pension på 4945 kr. årlig og betaler 550 kr. årlig i skat og kontingent. Venter de til den ældste af dem er fyldt 70 år, vil de derimod kunne få 23 kr. månedlig i aldersrente.

I en landkommune vil en enlig mand eller en enlig kvinde, der søger aldersrente før det 67. år og har en offentlig pension på 1600 kr. årlig, få 74 kr. månedlig i aldersrente, hvis udgiften til skat og kontingent andrager 65 kr. årlig. Er pensionen 2670 kr. årlig og den årlige udgift til skat og kontingent 100 kr., vil aldersrenten beløbe sig til 20 kr. månedlig.

Hvis pågældende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, forhøjes aldersrenten med henholdsvis 5 og 11 kr. månedlig.

To ægtefæller i en landkommune, der får tilstået aldersrente, inden den ældste af ægtefællerne er fyldt 67 år, og som har en offentlig pension på 2670 kr. årlig, vil få 110 kr. månedlig i aldersrente, hvis udgiften til skat og kontingenter udgør 340 kr. årlig. Er pensionen 3500 kr. årlig og udgiften til skat og kontingenter 370 kr. om året, andrager aldersrenten 54 kr. om måneden.

Dersom ægtefællerne venter med at få aldersrente, til den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes deres aldersrente med henholdsvis 7 og 15 kr. månedlig.

Ved de anførte eksempler er der regnet med, at de pågældende ikke har andre indtægter end pensionen ved siden af aldersrenten og ikke ejer formue.

Det understreges endnu en gang, at størrelsen af de anførte udgifter til kontingenter og skat er ganske skønsmæssigt anslået, idet navnlig skattens størrelse er afhængig af mange forskellige forhold.

Selv små forskelle i størrelsen af skat og kontingent får indflydelse på aldersrenten, når man har indtægt ved siden af denne.

Der er nu redegjort for aldersrentens størrelse, når man har pension fra staten eller fra en kommune i henhold til en af indenrigsministeren godkendt pensionsvedtægt.

I det følgende vil der blive givet nogle enkelte eksempler på aldersrentens størrelse, når aldersrentemodtagerne ved siden af aldersrenten har legatindtægt eller anden privat understøttelse.

For disse indtægters vedkommende gælder der ifølge folkeforsikringsloven den særlige regel, at der vil være at bortse fra $\frac{1}{3}$ af indtægten. Der vil dog i alle tilfælde kunne bortses fra indtil 220 kr., og der vil højst kunne bortses fra 440 kr. årlig. Ved de anførte eksempler er der gået ud fra, at de pågældende ikke har andre indtægter end den anførte.

I det følgende er der ved angivelsen af de indtægtsbeløb, man må have for at få aldersrente, regnet med indtægten efter fradrag af udgiften til personlig skat og kontingent til sygekasse m. v., således at alle de indtægtsbeløb, der er anført i det følgende, og som man må have for at få aldersrente, kan forhøjes med de beløb, der betales i skat og som kontingent til sygekasse m. v.

En enlig mand eller kvinde i København og de dermed ligestillede kommuner, der har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1320 kr. årlig, og som søger aldersrente før det 67. år, vil få 147 kr. månedlig i aldersrente.

Såfremt pågældende har en årlig indtægt ved legater eller anden privat understøttelse på 2040 kr., 3040 kr. eller 3840 kr., udgør aldersrenten henholdsvis 109 kr., 55 kr. og 12 kr. månedlig. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente for en enlig i København.

Hvis pågældende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, forhøjes de anførte beløb med henholdsvis 7 og 15 kr. månedlig.

2 ægtefæller i København, der er omtrent lige gamle og søger aldersrente mellem det 65. og 67. år, vil få den fulde aldersrente 224 kr. månedlig, hvis de har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1700 kr. årlig. Hvis indtægten andrager 3040 kr., 4040 kr. eller 5520 kr. årlig, udgør aldersrenten henholdsvis 152 kr., 98 kr. og 18 kr. månedlig. 18 kr. månedlig er den laveste aldersrente for et ægtepar i København.

Dersom ægteparret venter med at søge aldersrente, til den ældste af ægtefællerne er fyldt henholdsvis 67 eller 70 år, ydes der ud over de anførte beløb henholdsvis 11 og 21 kr. månedlig.

En enlig mand eller kvinde i en købstad eller en flække eller en bymæssig bebyggelse på landet med over 1500 indbyggere, der har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1320 kr. årlig,

og som søger aldersrente før det 67. år, vil få 124 kr. månedlig i aldersrente. Såfremt indtægten er 2440 kr. eller 3420 kr. årlig, vil pågældende få henholdsvis 63 og 11 kr. månedlig i aldersrente. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente i købstæder og de dermed ligestillede kommuner.

Venter pågældende med at søge aldersrente, til han eller hun er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes de anførte beløb med henholdsvis 6 og 13 kr. månedlig.

2 ægtefæller mellem 65 og 67 år i en købstad, der har legater eller privat understøttelse til beløb 1540 kr. årlig, vil få 197 kr. månedlig i aldersrente (fuld aldersrente). Er indtægten 3040 kr., 4040 kr. eller 4900 kr. årlig, vil aldersrenten udgøre henholdsvis 116 kr., 62 kr. og 16 kr. månedlig.

16 kr. månedlig er den laveste aldersrente for et ægtepar i købstæder og de dermed sidestillede kommuner.

Såfremt de to ægtefæller venter med at søge aldersrente, til den ældste af dem er fyldt 67 år eller 70 år, ydes der til de nævnte beløb et tillæg på henholdsvis 9 og 19 kr. månedlig.

I en landkommune vil en enlig mand eller kvinde, der søger aldersrente før det 67. år, og som i legater eller privat understøttelse oppebærer 1320 kr. årlig, få 97 kr. månedlig i aldersrente. Er legatindtægten 2040 kr. eller 2960 kr. årlig, udgør aldersrenten henholdsvis 58 og 9 kr. månedlig. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente i en landkommune.

Hvis vedkommende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. år eller 70. år, ydes der et tillæg på henholdsvis 5 og 11 kr. månedlig.

2 ægtefæller mellem 65 og 67 år i en landkommune, der har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1380 kr. årlig, vil få den fulde aldersrente 166 kr. månedlig. Er indtægten 3040 kr. eller 4220 kr. årlig, beløber aldersrenten sig til henholdsvis 76 og 13 kr. månedlig. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente for et ægtepar i en landkommune.

Såfremt de 2 ægtefæller først søger aldersrente, når den ældste af dem er fyldt 67 år eller 70 år, forhøjes aldersrenten med henholdsvis 7 og 15 kr. månedlig.

Det er en selvfølge, at man sandfærdigt og omhyggeligt må gøre rede for sine økonomiske forhold, både indtægtsforhold og formuneforhold samt for sine personlige forhold, når man søger og oppebærer rente, ligesom man straks må underrette magistraten eller det sociale udvalg, hvis der indtræder forandringer i de økonomiske eller personlige forhold.

Værn Vore Værdier:

Brandskaderne ved tobaksrygning var i 1946 og 1947 dobbelt så store som i de 8 foregående år tilsammen. De største skader hidrørte fra landbrugsejendomme og fabrikker.

Nyt fra ITF.

International Transportarbejder Forbunds executivekomité har afholdt møde i London fra den 24.—26. oktober og har her — foruden virksomhedsberetningen — behandlet forskellige organisationsmæssige spørgsmål. Bl. a. traf man beslutning om at optage følgende organisationer:

1) *Statstjenestemændene og transportarbejderforbundet i Berlin*, hvilket normalt skulle være en afdeling af tidligere tilsluttede statstjenestemænd og transportarbejderforbund, som allerede tidligere har fundet indpas i ITF. De omtalte statstjenestemænd- og transportarbejderforbund er tilsluttet gewerkschaftsorganisationerne.

2) *Jahaxi Mazdoor of Bombay, Indien*, hvilket forbund omfatter personale i kystfart.

3) *Havnearbejderforbundet i Guyaquill, Ecuador*.

4) *Italienske Jernbanemandsforbund*, kaldet »Federazione Italiana del Lavoro«, der er tilsluttet den nye italienske landsorganisation.

5) *Transportarbejderforbundet i Pakistan*. Denne organisation dannedes i maj måned 1949 og omfatter søfolk, indenlandske søtransportarbejdere, havnearbejdere og jernbanemænd, hovedsagelig i østre Bengalen. De tilsluttede forbund har et samlet medlemstal på omkring 63 000.

6) *Jernbanemandsforbundet i Uruguay*.

7) *Forenede Staters Radiobefalingsmandsforbund* og

8) *Forenede Staters Flyverforening*.

Antallet af nye medlemmer fra ovennævnte organisationer til ITF udgør ca. 115 000.

I tilslutning til internationale havnearbejder- og søfolkskonferencen i Rotterdam den 26.—30. august d. å. besluttede executivekomitéen, at kanadiske søfolksforbund (CSU) skulle udelukkes fra ITF. Samtidig hermed kan meddeles, at kanadiske landsorganisationer ligeledes har besluttet at udelukke omtalte forbund.

Videre besluttedes at genoptage forbindelserne med græske jernbanemænds forbund.

Fra latinamerikansk transportarbejderkonference, som afholdtes i Havanna i tiden 11.—13. september forelå en omfattende rapport, indeholdende noter om, at 27 organisationer med 50 delegerede, som deltog i konferencen, besluttede at henstille til ITF's executivekomite om tilslutning af samtlige organisationers hele medlemstal, ca. 500 000.

Endvidere havde konferencen besluttet at foreslå executivekomiteen oprettelse af et undersekretariat for de latinamerikanske lande. I tilslutning til konferencens forslag besluttede executivekomiteen at bifalde fremstillingen og oprettede samtidig love for omtalte undersekretariat. Det samme skal opnås i Havanna den 16. november. Efter omtalte beslutninger vil ITF's samlede medlemstal stige til ca. 5½ mill. medlemmer.

Eksekutivkomiteen besluttede i en resolution at henlede de tilsluttede organisationers opmærksomhed på, at det er uforeneligt med ITF's love og beslutninger fortsat at tilhøre det gamle verdensforbund. Som bekendt vil den konstituerende kongres blive afholdt for det frie faglige verdensforbund i London den 28. november—9. december d. å.

Den tidligere besluttede transportarbejderkonference i Bortre Asien er ansat til at blive afholdt i december måned d. å.

Eksekutivkomiteen besluttede yderligere at godkende en foreliggende rapport fra civilflyvekonferencen i Paris, hvilken afholdtes i dagene 15—17. oktober, og der var 21 organisationer repræsenteret fra 9 lande. I anledning af den foreliggende rapport besluttede ITF at oprette en særskilt sektion gennem ITF for civilflyvepersonalet. Når denne bliver helt udbygget, kommer den til at omfatte omkring 50 000 medlemmer.

Sluttelig besluttede eksekutivkomiteen, at ITF's næstkommende kongres skal afholdes i Wien i dagene den 21.—29. juli 1950.

Samme møde godkendte følgende resolution, i hvilken der protesteres mod de repressalier, som rettedes mod deltagerne i jernbanestrejken i Berlin:

Da jernbanemændene i Berlins vestsektor måtte gå i strejke i 39 dage for fra den kommunistiske jernbanestyrelse i den russiske okkupationszone at garantere sig erkendelse af deres berettigede krav og derved i særdeleshed udbetaling af løn i den i vestsektoren legale valuta:

da samme jernbanestyrelse vægrede sig ved at forhandle med »De frie Jernbanemænds Fagforbund i Stor-Berlin«, de strejkendes autoritative repræsentanter, men i stedet officielt lovede at udbetale 60 pct. af lønningerne i vestmark og et større procentvis udbytte i de tilfælde indtægterne i samme valuta medførte det;

da styrelsen videre lovede at afstå fra repressalier mod nogen af de strejkende;

da den sovjetmilitære okkupationsmagt garanterede, at bestemmelserne fra den kommunistiske styrelse af de tyske jernbaner skulle overholdes;

da styrelsen vægrer sig ved at udbetale lønningerne i legal valuta til de i vestzonen bosatte jernbanetjenestemænd, som arbejder i sovjetsektoren;

da styrelsen i kraft af et antal administrative foranstaltninger, såsom overflytning af en del af driftstjenesten fra vestsektoren til sovjetzonen og forflyttelse af personale fra sovjetzonen til vestsektoren på en kunstig og ondskabsfuld måde tilvejebragte et personaleoverskud i vestsektorerne og i kraft heraf afskedigede nogle af arbejderne under henvisning til den »økonomiske tvangstilstand«; og

da de 1372 ansatte, som afskedigedes mellem 29. juni og 23. august, alle er personer, som deltog i strejken;

protesterer ITF's eksekutivkomitee, samlet i London fra den 24. til den 26. oktober 1949, med afsky mod disse brud af de løfter, som er givet såvel de strejkende som okkupationsmyndighederne i vestsektoren, samt garanterer disse ofre for kommunisternes foragt for givne løfter den loyale sympati fra de organiserede transportarbejdere i den demokratiske verden;

og opfordrer okkupationsmyndighederne i vestsektoren til at gøre sit yderste for at bistå de arbejdere, som udsættes for disse metoder fra den tysk-kommunistiske jernbanestyrelse og sikre dem genansættelse.

Fordømmer — i de organiserede transportarbejders og den almindelige opinions øjne — den svingagtighed og ondskabsfuldhed, som betegner den kommunistiske jernbanestyrelse i Sovjets okkupationsområde af Tyskland gennem dets magtmisbrug, i den hensigt at tilfredsstille politisk had.

Fordømmer den infame rolle, som spilles af den skinorganisation, der kalder sig Kommunistisk Jernbanemandsforbund i sovjetzonen af Tyskland, samme organisation, for hvem et skændigt forsøg på at nedbryde jernbanemændenes strejke i vestsektoren mislykkedes, og derefter tog sig for at bemægtige sig retten ved i de strejkendes navn at slutte aftale med styrelsen, en aftale, som samme styrelse nu gør sit yderste for at sabotere med ivrig medvirken af ovennævnte skinorganisation; og

overlader til verdensopinionens dom det af de sovjet-militære myndigheder indtagne standpunkt, at — stik imod fakta — den tyske kommunistiske jernbanestyrelse trofast opfylder de givne løfter og af den grund afslår indgreb på de arbejderes vegne, der er faldet som offer for kommunisternes lumskhed og sving.

»Skandiapilen«.

Det nye svenske lyntog Malmø—Oslo.

I det nordiske trafikale samvirke er nu indgået et nyt svensk lyntog »Skandiapilen«, der løber på strækningen Malmø—Oslo—Malmø. Dette lyntog har tilslutning fra København og gennemfører turen på lidt under 10 timer. Afstanden fra København H til Oslo er ca. 650 skinnekilometer. I de 10 timer er medregnet pas- og toldkontrol samt ophold på enkelte stationer undervejs.

»Skandiapilen« kører fra Malmø hver mandag, onsdag og lørdag og fra Oslo hver tirsdag, torsdag og søndag. Rejsende fra København befordres i gennemgående vogne til Ängelholm, hvor der skiftes over i »Skandiapilen«.

Det nye lyntog består af 3 vogne, der betegnes som A, M og B. I det svenske jernbanesprog kaldes denne togsammensætning »Xoa5«. Det lyder som en kemisk analyse — eller som et led i en spiritusprøve!!

I vogn A og B findes førerrummene, der er brede og behagelige. I så henseende er vognene indrettet som de to svejtsiske lyntog, der hedder »Den røde Pil« og »Den blå Pil«. Men der er dog alligevel en gene, og det er den, at enhver rejsende kan stå bag den brede glasrude og betragte lokomotivførers virke. Det kan være generende. Vogn A har to afdelinger for 2. kl. samt en ganske lille restauration og et praktisk rejsegodsrum. Mellemvognen, den før nævnte »M«, har to 3. kl. afdelinger. Det samme gælder for vogn »B«. Alle pladser består af sofaer eller selvstændige stole med armlæn. Det sidste er en absolut fordel for de rejsende, thi »Skandiapilen« ryster ikke så lidt. Rystelserne er værst på strækningen fra Göteborg til Kornsjö. Her er skinnerne ikke beregnet til fremføring af et så let tog med så stor hastighed.

Dørene manøvreres med trykluft fra »førerkabinen«, som det hedder. Vognene er bygget af helsvejset stål, hvilket rent praktisk betyder, at gulv, vægge og loft er en helhed. Alt går på SKF kuglelejer.

Toget, der er elektrisk, er naturligvis forsynet med alle moderne installationer, og da det er eenmandsbetjent, er der installeret »Dødmandsknap«, der, når den sættes i funktion, virker ret hurtigt, idet toget vil kunne standse på en afstand af 200 m, d. v. s. i løbet af 5 sekunder, hvis togets hastighed er 130 km.

»Skandiapilen« har en længde på 72,2 m og totalvægten er 135 tons. Akseltrykket er 13,5 tons, maskinkraften er 1360 hk og maksimalhastigheden er 135 km i timen.

I 2. kl. er der 30 og i 3. kl. 148 siddepladser. Hver vogn har en bred midtergang, der giver fri passage. Man kan for så vidt godt sige, at det svenske lyntog er mere moderne end de danske lyntog, fordi toget er bredere, men det må dog også anføres, at SJ ikke har noget, der hedder færgeoverfart. »Skandiapilen« ville være ganske ubrugelig på dansk område, hvis det drejede sig om en tur over Storebælt.

Hvorvidt dette nye lyntog bliver en succes, ja, det vil tiden vise. Besparelsen i rejsetiden fra København til Oslo er ca. 3 timer, men skal man endelig til gamle Norges ærværdige hovedstad, så spiller 3 timer mere eller mindre vel næppe nogen større rolle. Hertil kommer, at det nye lyntog kun har de 178 pladser, og når det tages i betragtning, at en snes tusind københavnere hvert år rejser til Oslo, er det jo det rene lotterispil at få en pladsbillet i »Skandiapilen«, fordi man må regne med, at lyntoget vil være »udsolgt« allerede ved afgang fra Malmö eller fra Oslo.

Værn Vore Værdier:

Oliet tvist og klude kan selvantænde og bør derfor ikke efterlades på arbejdspladsen, i arbejdstøj eller i garderobeskabe, men kastes i lukkede jernbeholdere.

Samarbejdsudvalg.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg er under 27. oktober fra Danske Statsbaners generaldirektorat blevet underrettet om, at statsstyrelsens centrale Samarbejdsudvalg har approberet størrelsen af de ved statsbanerne påtænke samarbejdsudvalg, og at disse (hovedudvalg og distriktsudvalg) har fået følgende sammensætning:

HOVEDUDVALGET:

Repræsentanter for styrelsen:

Generaldirektør E. D. F. Terkelsen, formand, trafikchef N. C. D. Johnsen, tarifchef R. C. Jyrdal, banechef T. F. Engquist, maskinchef C. C. Hedegaard Christensen, distriktschef W. Herschend, distriktschef L. G. V. Humle.

Repræsentanter for personalet:

Forretningsfører P. Madsen, Dansk Jernbane Forbund, sekretær J. K. F. Jensen, Dansk Jernbane Forbund, billetkasserer P. K. From Hansen, Jernbaneforeningen, lokomotivfører E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening, maskinarbejder Hj. Jensen, Fællesorganisationen DSB, forretningsfører Alfr. Petersen, Dansk Arbejdsmandsforbund, kontormedhjælper K. Secher Jensen, Dansk Handels- og Kontormedhjælperforbundet.

DISTRIKTSUDVALGET VED 1. DISTRIKT:

Repræsentanter for styrelsen:

Distriktschef W. Herschend, formand, overtrafikinspektør M. E. Jensen, overbaneingeniør E. Thybo, overmaskiningeniør J. A. R. A. Sørensen, oversignalingeniør J. G. Grønbæk.

Repræsentanter for personalet:

Overportør N. Meldgaard Kristensen, Dansk Jernbane Forbund, overtrafikassistent M. S. Lyngesen, Jernbaneforeningen, lokomotivfører Aage Hansen, Dansk Lokomotivmands Forening, karetmager Gorm Petersen, Fællesorganisationen DSB, afdelingsformand Jul. Nielsen, Dansk Arbejdsmandsforbund.

DISTRIKTSUDVALGET VED 2. DISTRIKT:

Repræsentanter for styrelsen:

Distriktschef L. G. V. Humle, formand, overtrafikinspektør H. V. J. Holst, overbaneingeniør A. Hertzum, oversignalingeniør H. Schmides, sektioningeniør S. Haldbo.

Repræsentanter for personalet:

Togfører N. J. Olsen, Dansk Jernbane Forbund,
 trafikkontrollør O. H. Malchau, Jernbaneforeningen,
 lokomotivfører V. Bundgaard, Dansk Lokomotiv-
 mands Forening,
 maskinarbejder P. Jørgensen, Fællesorganisationen
 DSB,
 afdelingsformand Carlo Andersen, Dansk Arbejds-
 mandsforbund.

Man forudsætter, at de af udvalget foreslåede medlemmer underrettes om beskikkelsen ved udvalgets foranstaltning.

Nogle indtryk fra en rejse i Holland.

Fra maskinmester A. Gregersen, der som fritidsbeskæftigelse studerer inden- og udenlandske jernbaner og i særdeleshed det rullende materiel, har vi modtaget denne artikel, der i tal og mål giver et indtryk af de hollandske jernbaners lokomotiver og motorvogne.

Efter indbydelse af et par hollandske jernbanefolk var jeg sammen med 2 gode venner på en rejse til Holland for at se på jernbanevæsen, og jeg skal nu i korte træk forsøge at skildre, hvad jeg mener, kan have interesse for danske lokomotivmænd.

Ligesom i de fleste andre lande var det hollandske jernbanenet oprindeligt opdelt i flere forskellige selskaber, der dog efterhånden samledes i 2 store selskaber: Staatsspoorwegen (S.S.) & Hollandsche Yserm Spoorweg Maatschappij (H.S.M.). Disse 2 selskaber forenedes i 1921 til Nederlandsche Spoorwegen (N.S.) og omfatter alle de egentlige jernbaner; 1939: 3159 km. Desuden findes (eller fandtes) der en del af de såkaldte Tramselskaber, bestående af normal- eller smalsporede lokalbaner, der i byerne kørte i gaderne og ude på landet langs vejene. Trækkraften bestod af meget små 2 eller 3 koblede tenderloko, senere også af mindre motorvogne. Så vidt mig bekendt er nu kun eet af disse selskaber tilbage; de øvrige er enten nedlagt eller omlagt til elektrisk sporvejsdrift.

Der er meget stærk trafik på de hollandske baner (bl. a. på grund af den store befolkningstæthed). Hovedlinierne har stiv køreplan med $\frac{1}{2}$ —1 eller 2 timers drift. Medens man herhjemme oprettede en mængde holdepladser mellem de egentlige stationer for at konkurrere med bilerne, gik man i Holland den modsatte vej og nedlagde mange småstationer for persontrafikkens vedkommende; som følge heraf blev det muligt at forøge persontogshastigheden betydeligt, og disse tog blev således en mellemting mellem vore expres- & persontog. Samtidig forøgedes antallet af persontog betydeligt, medens antallet af exprestog praktisk talt indskrænkedes til de internationale forbindelser. For godstogenes vedkommende indførtes en

tilsvarende ordning; små lokale godstog fremført af traktorer, rangerloko eller lette togmaskiner betjener nu småstationerne, og har på de store stationer forbindelse med de gennemgående fjerngodstog.

Signalerne er gode og tydelige, ligesom herhjemme anvendes der afstandsmærker foran signalerne; de er meget primitive, men til gengæld meget tydelige. De består af et ca. 5 m langt hvidmalet brædt med sorte tværstriber; den ene ende er fastgjort nede ved jorden, medens den anden ende er fastgjort til den øverste ende af en lodretstående ca. 2 m høj stolpe. Når man nærmer sig et signal, passerer man først 1, derefter 2 af disse mærker. Hovedvirkningen af dem er, at det føles, som om de kommer farende op mod føreren, når de passerer. De tillægges overordentlig stor betydning, hvilket fremgår af følgende tildragelse: *På en dobbeltsporet bane var det ene spor under krigen fjernet af tyskerne; et tog kommer kørende på »venstre« spor, føreren passerer et stopsignal og hævder, at da afstandsmærkerne ikke var rykket ind til sporet, havde han ikke bemærket dem eller stopsignalet; han blev frifundet.*

Alle hovedbaner har dobbeltspor, maximalhastighed er 125 km/t, men det påtænkes at forhøje den til 150 km/t.

Elektrificeringen begyndte i 1908, og i 1939 havde 566 km bane elektrisk drift.

Der findes mange forskellige lokotyper i Holland stammende fra de gamle selskabers tid, samt nogle få typer anskaffet af N.S. I stedet for litrabetegnelser har de hollandske loko gruppenumre; hver type begynder med nr. 1 (eks. 801, 3701 og 6301) og betegnes ved det foranstående 100 tal (eks. klasse 800, 3700 og 6300). De fleste loko (især de ældre) er meget engelskprægede: indvendige cylindre og gangtøj, rene, enkle linier i Belpairefyrcassen; ligeledes er de meget store hjul på de fleste 2-koblede loko bemærkelsesværdige; de ældre loko fra det gamle statsbaneselskab var venstrestyrede. Mange loko havde før de blev overtaget af N.S. navne; kl. 1200, 1300, 1700, 2000, 2800 og 2900 havde yderramme. Antallet af rangerloko har altid været relativt ringe, fordi man i udstrakt grad anvender ældre togloko (også med tender) til rangering. Som følge af anskaffelsen af flere nye lokotyper, motorisering og elektrificering blev det muligt at udrangere et betydeligt antal ældre loko i tiden 1921—39. Krigen tog hårdt på lokomotiverne, da det ikke var muligt at holde motorvognene igang (oliemangel), betød det øget dampdrift med følgende mindre tid til vedligeholdelse. Den tyske besættelse gjorde ikke sagen bedre, og da jernbanepersonalet den 17. september 1944 påbegyndte strejken mod tyskerne (den varede til befrielsen), bortførte tyskerne mange loko og ødelagde, da de blev fordrevet, så mange som muligt af resten. Efter kapitulationen blev det derfor nødvendigt hurtigst muligt at fremskaffe et ret stort antal loko. Det blev gjort ved at købe nye i Sverige (kl. 400 og 4700), brugte loko i Schweiz (kl. 3000, 3500, 5600 og 7800) samt overtage ca. 35

engelske 1D, 1E og C-tankloko, bygget til krigsbrug (kl. 4300, 5000 og 8800). Alt hvad der fandtes af tyske loko i Holland, blev ligeledes overtaget, men de blev dog meget hurtigt tilbageleveret bl. a. på grund af deres slette tilstand.

De store 2 C-loko kl. 3900 og 4000 anvendes til de sværeste person- og hurtigtog og til de allieredes tropper og forsyningsvogt og fra Tyskland. De mindre 2 C-loko kl. 3500, 3600 og 3700 anvendes til middelstore persontog og gennemgående godstog og til ikke for store hurtigtog. 2-B-loko, kl. 2100 anvendes til persontog Amsterdam—Emkhuisen og i de nordøstlige egne. 2 B-loko, kl. 1700, bruges mest til lettere persontog, lokale godstog og i udstrakt grad til rangering f. eks. i Amsterdam og Rotterdam (hjuldiam. 2150 mm, 166 mm stor end P-maskinen). De engelske krigsloko 1 D., kl. 4300, og 1 E., kl. 500, samt de nye D-loko, kl. 4700, benyttes til alle slags godstog og til persontog med moderate hastigheder; de 2 typer 1 D.-loko, kl. 4250 (tidl. 4500) og 4600, kører udelukkende svære godstog. De i Schweiz indkøbte 1 C-loko, kl. 3000 kører person- og godstog, de 3 typer C-loko kl. 3200, 3300 og 3400, anvendes til standsende godstog og til svær rangering. Tenderloko: 2 D, 2 T, kl. 6300, var, da de blev anskaffet i 1930, Europas sværeste tenderloko; de anvendes fortrinsvis til de svære kultog og persontog i de sydlige, stærkt bakkede egne (hjuldiam. 1550 mm, max.hast. 90 km/t). Vi stod en aften på stationen i Roermond og så loko 6315 afgå med et nordgående persontog på 56 aksler, igangsætningen var ligeså rolig og blød, som når en P-maskine starter med 4—5 vogne. Kl. 9500: E T og 6200: 1 D, 1 T anvendes udelukkende til svære kultog i sydlandet. 2 C, 2 T, kl. 6000 og 6100 (størrelse som S-maskinen), benyttes til svær kørsel over korte strækninger. Kl. 5800: 2B, 2T, 5500 og 5700: 2B og 1T kører lettere og middelstore lokaltog, de sidste rangerer desuden Kl. 7000: 2BT, 7100: 1B, 1T, 7400: 1BT kører lette lokaltog og rangerer. Kl. 8400: C1T kl. 5600: 1CT og CT: kl. 8500, 8600, 8700 og 8800 udfører svær rangertjeneste og kører enkelte lokale godstog. Den lette rangering udføres af CT kl. 7700 og 7800 samt BT kl. 8100 og 8200. På den lille N. S. tramlinie Alkmår—Bergen 2 cl. anvendes CT kl. 7700 i persontogene og BT 8300 i godstogene.

Motorlokomotiverne består af flere typer rangetraktorer:

Nr.	Bygget	Type	
1	1924	20 HK.	Breuer-traktor, udrang. 1930
83-34	1926	160	» Akkumulator-loko, omb. 1931 til diesel-traktor (160 HK.)
101	1927	30	» Kämper-traktor
102	1929	50	» » » udrang. 1938
103-52	1930-32	50	» » » delv. udrang.
201-321	1934-40	72	» Stork-diesel-elek.-traktor
401-15	1946	250	» » » max.hast. 75 km/t
501-10	eng.-bygget	350	» » » 3 ax.
601-19	USA, eng.-bygg.	600	» » » 4 »

De store traktorer (kl. 400, 500 og 600) anvendes både til rangering og lokalgodstog. Kl. 600 er meget ustabile; de øvrige er derimod gode.

I tiden 1923—29 er der anskaffet 5 forskellige typer lette 2- og 4-akslede benzin- og dieselvogne, ialt 34 stk. 70—125 HK. 12 af disse ødelagdes under krigen, da Zwalle værksted, hvor de var hensat på grund af oliemangel, brændte; flere af de resterende er senere forsynet med ny motor; anvendes til lokaltog. I 1937 anskaffedes 8 stk. 4-akslede dieselmekaniske vogne. I midten af hver vogn er der anbragt 2 stk. 150 HK motorer samt et lille pakrum; i de to vognender er der foruden førerrum 71 pladser. Vognene, der er delvis strømledede og minder stærkt om M_p, anvendes til lokaltog med maksimalhastighed 105 km/t.

Da N. S. i 1934 indførte stiv køreplan på strækningerne fra Utrecht til Rotterdam, Haag, Amsterdam, Eindhoven og Arnheim anskaffedes 40 stk. 3 vogns dieselelektriske, strømledede motorvogt. Max. 125 km/t; 750—820 HK. Pladser: 48 II og 112 III kl. Disse tog minder meget om vore 3-vogns lyntog i størrelse og tildels også i udseende; de løber på 4 bogier: 1. vogn: II kl.; 2. vogn: Motorrum og III kl.; 3. vogn: III kl. De var til at begynde med ikke driftsikre, og i lang tid var kun 3 i drift; men efterhånden kom de dog til at virke ret godt, selv om vedligeholdelsesudgifterne stadig er store. I 1940/41 anskaffedes yderligere 17 stk. 5-vognstog bestemt til strækningerne Haag—Amsterdam—Amersfoort—Groningen—Enschede; de måtte dog ligesom 3-vognstogene oplægges, da krigen brød ud. 3 vogne løbende på 4 bogier har 220 III kl. pladser; derefter følger motorvognen med rejsegodsrum, og bagest i toget kommer endelig en II kl. vogn med 52 pladser; de 2 sidste vogne har hver 2 bogier. 3 gange 650 HK; max. 125 km/t.

På de elektrificerede baner har persontogne hidtil været fremført af elektriske motorvogt (godstogene og de fleste exprestog er dampstog). De ældre elektriske motorvogt er 4 akslede af en god, robust type, de minder en del om vore hjemlige M_m-vogt; dog har de ældste af dem (de første er fra 1908) tagryttere; der findes 34 ældre vogt (med tagrytter) og ca. 130 nyere vogt (som M_m), ialt fordelt på 5 × 5 undertyper. Fra 1934 anskaffede man elektriske 2, 3 og 4 vognstog af samme udseende som dieseltogene. 2 vognstogene har 4 gange 240 = 920 HK; 3 vognstogene 8 gange 240 = 1840 HK; max. 125 km/t (kan forhøjes til 150). 2 og 3 vognstogene vil efterhånden blive ombygget til 3 og 4 vognstog. Såvel de elektriske som de dieselelektriske tog kan sammensættes til enheder på op til 15 vogt. Næsten alt hvad der fandtes af elektriske eller dieselelektriske tog samt de almindelige elektriske motorvogt, blev taget af tyskerne eller ødelagt under krigen. Ved det store motordepot Leidschendam-Voorburg stod endnu i foråret 1948 en lang række vogt, der havde været udsat for brand eller bombardement; kun vognenes understel og stålskelet var tilbage i stærkt havareret tilstand. (Fortsættes.)

Håndbogen, Danske Statsbaners tjenestemænd.

Som meddelt i DLT i nr. 15 udkommer der i februar 1950 en ny udgave af den populære håndbog med personalefortegnelser o. lign., og for at vore medlemmer, som vi ved er interesseret i bogen, kan erhverve sig denne, erindrer vi om, at fristen for bestillinger udløber den 5. december. Redaktionen meddeler imidlertid, at såfremt der endnu er interesserede, som ikke har fået indsendt deres bestillinger, kan sådanne imødekommes, såfremt de omgående indsendes til kon-torchef V. P. Larsen, Danske Statsbaners generaldi- rektorat, Sølvgade 40.

Uddeling af Kong Christian den IX's Under- støttelsesfond ved de danske Statsbaner og Statsbanernes 2 Jubilæumsfonds.

Den 29. januar 1950 vil der til ansatte eller forhen- værende ansatte, som uforskyldt er kommet i trang, og ansattes trængende efterladte kunne uddeles ca. 1 200 kr. i portioner à 100 kr. af Kong Christian den IX's Understøttelsesfond, 2 400 kr. i portioner à 100 kr. af De danske Statsbaners Jubilæumsfond af 1. sep- tember 1917 og 3 500 kr. i portioner på mindst 100 kr. af De danske Statsbaners Jubilæumsfond af 27. juni 1947.

Ansøgninger om at blive delagtig i uddelingen må inden den 31. december d. å. indgives til et medlem af bestyrelsen for Kong Christian den IX's Understøttel- sesfond, af hvilken bestyrelse beløbene uddeles, eller til Trafik- og Personalafdelingen i Generaldirekto- ratet, hvor også de til ansøgningen brugelige blanketter fås. Blanketterne, i hvilke ethvert spørgsmål må be- svares nøjagtigt, er gældende til alle tre nævnte fond, hvis ikke andet anføres.

Foruden Generaldirektøren består forannævnte be- styrelse af:

Banebetjent Fr. Bøtschiær ,2. Bygningsstrækning, Kø- benhavns Godsbanegaard,
billetkasserer P. K. From Hansen, Københavns Hoved- banegaard,
overtrafikassistent frk. T. Gøtzsche, 1. Distrikt, Signal- tjenesten, København,
trafikinspektør J. Okkels, 5. Trafiksektion, Aarhus,
lokomotivfører S. A. E. Suneson, Københavns Gods- banegaard,
lokomotivfører K. O. Svendsen, Københavns Godsba- negaard,
fuldmægtig frk. A. Westergaard, Trafikkontoret og trafikinspektør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt, Trafiktjene- sten, København.

Kong Christian den IX's Understøttelsesfond.

Ved det til bestyrelsen for *Kong Christian den IX's Understøttelsesfond* foretagne valg af en suppleant for så vidt angår Generaldirektoratets kontorer indvalgte kontorassistent I frk. D. E. Lauritsen, 2. Handelskontor.



Juletræsfest.

Aarhus afdelinger afholder sin årlige juletræsfest i Østergades Forsamlingsbygning den 7. januar 1950 kl. 17,45. Pensionister samt enker efter lokomotivmænd indbydes venligst.

Da billet salg ved indgangen ikke finder sted, hen- stilles det til medlemmerne at afhente billetter i remis- sen den 30. december, og den 3. januar; evt. kan billet- ter afhentes hos lokomotivfører Holmtoft, Aalborggade 15 a, og lokomotivfyrbøder C. A. Lundberg, Michelsens- gade 3, 2.

Festudvalget.

Københavnske afdelinger.

Afdelingerne 1, 2, 3 og 45 indbyder til nedenstående arrangementer:

6. december 1949 kl. 9,00: Besøg på Carlsberg Bryg- gerierne. Mødested og -tid: Midterindgangen, Vester Fælledvej 100, kl. 8,50.

15. december 1949 kl. 19,30: Københavns maskin- skole, Jagtvej 163. Foredrag af sektionsingeniør H. P. Hansen. Hovedprincipperne i tryklufsbremserens kon- struktion og virkemåde.

18. december 1949 kl. 9,30: Besøg på Anatomisk Institut, Nørre Alle 63. Til dette besøg er der kun 80 billetter til rådighed, bestil derfor billet i god tid hos S. A. K. Sørensen, Bryggerivej 4, 4., Valby. Telf. Valby 954.

Taksigelser.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved vor kære mand og fader, pens. lokomotivfører Thorvald Peter- sens begravelse.

På familiens vegne
Frida Petersen, Aarhus.

Vor hjerteligste tak for den store og venlige del- tagelse ved vor kære mand, fader og svigerfader, lo- komotivfører Viggo Chr. Nielsen's sygdom, død og be- gravelse.

På familiens vegne
Kristine Nielsen, Fredericia.

En hjertelig tak for udvist opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum.

*A. C. Jørgensen, lokomotivfører,
Fredericia.*

Lørdag den 19. november afholdt Roskilde afdelin- ger en afskedsfest for nedennævnte lokomotivførere, der takker venligst for den gode aften.

En særlig tak til pensionisterne fra København, der glædede os alle ved deres nærværelse.

Frederik Pedersen. N. Hammer.

Personalia.

Forfremmelse pr. 1-11-49.

Motorfører til lokomotivfører:

F. V. Nielsen, Odense, i Lunderskov.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 9-11-49.

Lokomotivfører H. P. Sørensen, Lunderskov, til Fredericia.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 19-11-49.

Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Ringkøbing, til Fredericia.

Forfremmelse pr. 1-12-49.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

- A. Johansen, Korsør, i Korsør.
- V. N. Tribler, Korsør, i Lunderskov.
- C. B. S. Jørgensen, Gedser, i Ringkøbing.
- T. Junget, Fredericia, i Lunderskov.
- P. V. N. Rasmussen, Kh. Nøl., i Aabenraa.
- P. K. Christiansen, Kh. Nøl., i Tønder.
- R. S. Mortensen, Brande, i Tinglev (med tildeling af hvervet som depotforstander).

Tildeling af hvervet som depotforstander pr. 1-12-49.

Lokomotivfører F. Alsing, Fredericia, i Kolding.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-12-49.

Lokomotivførerne:

- E. O. Nielsen, Slagelse, til Roskilde.
- S. A. Martinsen, Nykøbing F., til Slagelse.
- B. O. Gottliebsen, Padborg, til Nykøbing F.
- K. M. H. Nielsen, Odense, til Nyborg.
- J. E. Johansen, Aabenraa, til Nyborg.
- K. E. Lundemann, Padborg, til Odense.
- K. E. B. Rasmussen, Lunderskov, til Fredericia.
- H. Jepsen, Aarhus, til Padborg (med ophør af funktion i lyntogene).
- K. O. C. Nielsen, Odense, til Nyborg.
- E. W. Larsen, Padborg, til Odense.
- A. Petersen, Tønder, til Padborg.
- F. V. Nielsen, Lunderskov, til Padborg.

Lokomotivfyrbøderne:

- E. T. J. Petersen, Næstved, til Kh. Gb.
- B. Therkildsen, Padborg, til Aarhus.
- W. A. Jensen, Aabenraa, til Aarhus.
- C. A. Kaarup, Aarhus, til Randers.
- I. Frederiksen, Aabenraa, til Aarhus.
- A. C. Henriksen, Aabenraa, til Nyborg.

Ansættelse som lokomotivfyrbøder pr. 1-12-49.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- P. E. Poulsen, Aarhus, i Herning.
- H. J. Schøtt, Kalundborg, i Kalundborg.
- J. V. Nielsen, Korsør, i Korsør.
- K. I. J. Jensen Porskjær, Struer, i Aabenraa.
- T. K. T. Pedersen, Kh. Gb., i Næstved.
- M. J. Buch, Randers, i Aabenraa.
- H. H. Jensen, Korsør, i Korsør.
- E. J. Nielsen, Randers, i Aabenraa.
- B. R. Hansen, Korsør, i Korsør.
- E. G. Nielsen, Kalundborg, i Næstved.
- P. O. Fischer, Gedser, i Gedser.
- B. E. Poulsen, Fredericia, i Padborg.
- K. C. H. Ebbe, Gedser, i Næstved.

Afsked.

- Lokomotivfører K. T. A. L. Holst, Roskilde, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-1-50.
- Lokomotivfører J. C. A. Malling, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension 28-2-50.
- Elektrofører C. Jørgensen, Dbm., Enghave, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 28-2-50.

Dødsfald.

- Lokomotivfører C. O. Hansen, Frederikshavn, den 23-11-49.
- Lokomotivfører A. P. Rasmussen, Aarhus, d. 26-11-49.

Dødsfald blandt pensionister.

- Pens. lokomotivfører T. C. Petersen, Aarhus, den 16-11-49.

Rettelse til adressefortegnelsen.

Lokomotivførerunderafdelingerne.

- Hillerød: Repræsentantens navn og adresse rettes til: K. J. Engstrøm, DSB Maskindepot.
- Ringkøbing: Repræsentantens navn og adresse rettes til: L. M. H. Jensen, DSB Maskindepot.
- Holstebro: Repræsentantens navn og adresse rettes til: C. J. Clausen, DSB Maskindepot.

H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), Aage Hansen.
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269. — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.