



Nº 4

April 1949

49. årgang

Normeringsloven og stedtillæget.

En af Rigsdagens sidste opgaver inden hjemsendelsen til påsken er behandlingen af normeringsloven, der som regel forelægges sidst i marts måned. Resultaterne imødeses i tjenestemandskredse med stor spænding, og man følger med interesse de enkelte forslags skæbne under den sidste afgørelse.

Bliver en længe næret forventning indfriet i form af forfremmelse eller oprykning i en højere stilling? — Er der denne gang ved forslagernes behandling i administrationen og senere i Lønningsrådet og Rigsdagen taget hensyn til min indsats, og hvilken placering jeg burde have i forhold hertil? —

er nogle af de spørgsmål, der stilles — og forhåbningerne er store; en retfærdig behandling og en forbedring af de økonomiske kår er ethvert menneskes naturlige krav. Med den stadige fremgang der finder sted indenfor så stor en virksomhed som Danske Statsbaner, er udviklingen så omfattende for en stor part af de områder, hvor tjenesten udføres, at den væsentlig adskiller sig fra de tider, hvor stillingens placering i lønningsklassen fandt sted.

Men de stillede forhåbninger kan bryde, og for nogle tjenestemænd er resultaterne ret ofte skuffende, og den igennem årene erhvervede tålmodighed må påny tages i besiddelse i håb om bedre forståelse næste gang.

Vi har sagt det tidligere, men en ting bliver ikke mindre rigtig, fordi den gentages. Det er vor ganske bestemte opfattelse, at en stor

part af lokomotivførerne ikke er aflønnet retfærdigt eller med andre ord, ikke placeret i den lønningsklasse, hvor de burde være. Argumentationen herfor er ikke vanskelig, thi blot ved at kaste et blik tilbage og se på den tekniske udvikling, der har fundet sted indenfor Statsbanernes lokomotivpark, vil enhver, der har kendskab til maskinteknik, indrømme, at kravene absolut er blevet større til de mennesker, der bemander disse maskiner. Det er store samfundsmæssige værdier, der hver dag er betroet i lokomotivmændenes varetægt, og blot den mindste uopmærksomhed under udøvelsen af tjeneste kan få meget vidtrækkende økonomiske konsekvenser. De senere års udvidelse af togenes størrelse og forøgelse af hastigheden skærper naturligvis også kravene til lokomotivføreren. Lægges disse faktorer til grund ved bedømmelsen af hans placering indenfor lønningsklasserne, er det en kendsgerning, at vort ønske, om en oprykning af en del af lokomotivførerne burde have været imødekommet. Der er ved denne lejlighed også grund til at gøre opmærksom på, at der i dag er en hel del ældre lokomotivførere, der betjener de store maskiner, og som har haft en meget lang lokomotivfyrbødertid på 15 —, ja helt op til 22 år. Når her til føjes en lang årrække som lokomotivfører, hvor man foruden den erhvervede erfaring også ved selvstudium har måtte tilegne sig den fornødne viden om den tekniske og den sikkerhedsmæssige udvikling, er det et berettiget krav, at manden, der står for ansvaret for togets rettidige fremførelse og materialet og menneskenes ve og vel, er aflønnet på en sådan

måde, at han i hvert fald oppebærer en indtægt, der er højere end den, der udbetales til den medhjælp, der for tiden ydes ham.

I lighed med, hvad tilfældet er for andre kategorier, bør også lokomotivpersonalet have mulighed for advancement. De ganske få pladser, de har i lokomotivmesterstillingen, må de dele med personalet fra en anden kategori, og de enkelte lokomotivinstruktørstillinger er i forhold til andre kategoriers advancementsmuligheder minimale.

Da lokomotivinstruktørinstitutionen oprettedes, var det vor opfattelse, at der her blev skabt mulighed for at yde lokomotivførerne nogle længe savnede advancementspladser, men besynderligt nok er der visse kredse, der sætter sig imod en udvidelse af denne institution og dette til trods for, at den er anerkendt som værende af værdi for Statsbanerne. Grunden er vanskelig at forstå, thi det er uomtvistelig, at lokomotivinstruktørernes opgaver er vokset, siden stillingen blev oprettet, ligesom det er bevisligt, at de, der er i stillingen i dag, har ydet en indsats, som også, skønt det kun er en ubetydelig post i Statsbanernes store budget, nok skal give sig udslag i en forbedring af økonomien. Vore ønsker i denne retning har forøvrigt været meget beskedne, men som nævnt er de stødt på en for os uforklarlig modstand.

Vi erkender at være bekendt med finansministeriets direktiver om, at forslag om oprettelse af nye tjenestemandstillinger kun kan optages, hvor det kan påvises, at dette er påkrævet som følge af afgørende ændringer indenfor stillingens arbejdsområde, og vi lykønsker dem, der f. eks. på grund af det forøgede tempo, der har stillet stærkere og stigende krav til sikkerhedsansvaret, har opnået en oprykning ved normeringslovenes behandling, men vi forstår ikke, at ikke også en del af lokomotivmændene kan komme ind under denne motivering. Thi ikke alene de allerede nævnte lokomotivførere, der udøver strækningekørsel har fået udvidet deres arbejdsområde, men også dem, der er beskæftiget i den københavnske nærtrafik som depotledere, har man stillet forøgede krav til. Siden denne driftsforms indførelse har der fundet en udvikling sted af selve driften med en naturlig forøgelse af personalestyrken, dette ligesom større krav på andre områder betinger en bedre vurdering af deres indsats og en oprykning i en anden lønningssklasse.

Resultatet for lokomotivmændene på den nu færdigbehandlede normeringslov blev en forhøjelse af lokomotivførernormativet på 45 og en nedsættelse af motorførernormativet med 20.

Hermed er et længe næret ønske om lyntogenes bemanning med to lokomotivførere mod hidtil een lokomotivfører og een motorfører (lyntogsassistent) imødekommet.

Siden lyntogenes første dage har foreningen fremhævet det berettigede i, at disse tog med de store maskiner og tekniske installation samt høje hastigheder burde være betjent af to lokomotivførere. Og vi hilser derfor med tilfredshed den forståelse, vi denne gang har mødt fra alle parters side til løsning af dette spørgsmål, som ikke alene betyder forøgede advancementsmuligheder for vore lokomotivfyrbødere, men også en mere konstant betjening af disse komplicerede tog.

Til lovforslaget er der knyttet følgende bemærkninger:

Fremførelsen af lyntogene er hidtil sket af lokomotivførere, hvorhos der medfølger en motorfører til pasning og eftersyn af de store maskiner og nævnte togs mange tekniske installationer. Da en ændret bemanning af lyntogene, således at disse fremtidigt betjenes af to lokomotivførere med bortfald af motorføreren, vil medføre en bl. a. af hensyn til disse specielle togs betydelige hastighed ønskelig lettelse i lokomotivførerenes førertjeneste, idet medgivelsen af de to lokomotivførere muliggør, at disse under togets kørsel alternerer mellem arbejdet ved fremførelsen af henholdsvis maskinpasningen m. v., ligesom ordningen vil muliggøre en mere rationel tjenesteomlægning og en mere fast bemanning, foreslås de 20 motorførere, der forretter tjeneste i lyntog, omnormeret til lokomotivførere. Det er herefter en forudsætning, at besættelsen af pladser som lokomotivfører med tjeneste i lyntog sker efter ansøgning ifølge opslag.

Når dette skrives, er pladserne endnu ikke besat. Skønt organisationerne tiltrådte, at ansøgningsfristen for opslagspladserne i forbindelse med normeringsloven af tekniske grunde og for at få besættelserne tilendebragt i god tid blev indskrænket til 7 dage, er indstillingerne fra det ene distrikt endnu ikke modtaget.

Skønt man ved disse pladseres besættelse fra visse kredses side har ønsket at fastsætte bestem-

melser om en aldersgrænse, som er ukendt, og som er noget helt nyt i forbindelse med opslagsstillinger, har vi troen på, at vi ved en forhandling, som forhåbentlig har fundet sted, når dette blad udkommer, må møde den forståelse hos administrationen — at der udover de aldersgrænser, der allerede er fastsat for avancement, ikke indføres nye —. Mange lokomotivførere, som for år tilbage har bestået deres motorførereksamen, og som gennem en årrække har måttet lade sig beskæftige i reserven for at kunne være disponible, når der skulle udføres tjeneste på motorvogne eller afløses på lyntogene, må ved en lejlighed som denne have krav på at komme i betragtning ved besættelse af pladserne og således kunne opnå at udføre tjeneste i en fast turnus. Vi nærer ikke, som andre, bekymringer med hensyn til arbejdets fordeling i lyntogene, når disse bemandes med to lokomotivførere.

Som nævnt forøges lokomotivførerantallet med 45, hertil kommer en yderligere forøgelse på 51 i forbindelse med Danske Statsbaners overtagelse af Slangerupbanen og Syd-fynske Baner således, at lokomotivførernormativet pr. 1. april d. å. forhøjes til 1596.

Til forslaget herom er der knyttet nedenævnte bemærkninger:

Overtagelsen af privatbanen København L.—Slangerup fra 1. april 1948, af privatbanen Odense—Svendborg og den hidtil som privatbane drevne statsbanelinie Nyborg—Fåborg samt overtagelsen i forpagtning af de 3 sydfynske privatbaner Nyborg—Svendborg, Odense—N. Broby—Fåborg og Fåborg—Svendborg, alle fra 1. april 1949, medfører gennem den samtidige overtagelse af den store hovedpart af det på de nævnte banestrækninger hidtil tjenestegørende personale en betydelig forøgelse af antallet af tjenestemandstillinger ved Statsbanerne. For det første må der skaffes stillinger til det personale, som overtages og udnævnes til tjenestemænd, dog uden pensionsret, i overensstemmelse med den på normeringsloven for finansåret 1948—49, pkt. 421, givne hjemmel til sådan ansættelse. For det andet må der som følge af forøgelse af arbejdet eller væsentlige ændringer i dettes karakter i forskellige administrationskontorer i Generaldirektoratet og i distrikterne foretages visse normeringer bl. a. nogle stillingsoprykninger, idet de nævnte privatbaners overledelse og revision m. v. ophæ-

ves, og arbejdet henlægges under de forskellige administrationskontorer ved Statsbanerne, til hvilke nogle af privatbanernes ansatte overflyttes.

Som det heraf fremgår, har normeringsloven til trods for de skuffelser, der fulgte med, betydet en lille forbedring for en del af lokomotivpersonalet, men med håbet i behold og troen på, at fremtiden vil bringe en bedre forståelse af vore berettigede krav, vil vi fortsat være med i bestræbelserne for at bevare Danske Statsbaner som landets dominerende trafikfaktor.

Med normeringslovens behandling og vedtagelse blev der med gyldighed fra 1. april samtidig foretaget en ændring af stedtillægssatserne, der betyder en forhøjelse af de 4 første grupper, ligesom der er sket en omplacering af enkelte byer i op- eller nedadgående retning, og oprykning af 45 landkommuner fra 0 til sats e.

Siden C. O. I's repræsentantskabsmøde i 1948 har man indenfor styrelsen beskæftiget sig med spørgsmålet om en revidering af stedtillægssatserne, der efter det foreliggende materiale ikke fuldt ud svarede til det indbyrdes forhold satserne imellem. Men under hensyn til tjenestemandslovens bestemmelser om den 3-årige revision, som skulle finde sted næste gang ved finansloven 1950/51, og da der ikke siden stedtillæggets indførelse er ændret ved de bestemmelser, der i 1919 blev fastsat som retningsgivende for byernes henførelse til stedtillægssatserne: den kommunale skat og huslejens størrelse, blev spørgsmålet stillet i bero, idet man ønskede at tage en eventuel revision af satserne og byernes placering indenfor de enkelte grupper på samme tid. Imidlertid gav finansudvalget i december 1948 sin tilslutning til, at denne forskydning af byerne fandt sted et år tidligere end lovens bestemmelser hjemler ret til, hvorfor sekretariatet påny forelagde spørgsmålet på et styrelsesmøde i februar 1949.

Ved de foretagne undersøgelser og beregninger blev de ovenanførte grundlag for stedtillæggets størrelse — skatter og husleje — samt de særlige forhold for levevilkårene, der måtte kunne begrunde en forandring, taget i betragtning. Men ved de forekomne drøftelser blev

sekretariatet imidlertid klar over, at man kun burde gå ud fra bestemmelserne vedr. forskydning mellem den kommunale skat og huslejens størrelse indenfor de forskellige satser og undersøge, om der f. eks. betaltes forholdsvis mere i en lavere sats end i en højere. Hvorimod man naturligvis måtte se bort fra de argumenter, der ofte blev fremholdt om fordyrelse af selve leveomkostningerne. Dette kriterium har ingen sammenhæng med stedtillæget, men skal derimod give sig udslag i pristallet, hvis uligheden er stor nok.

De undersøgelser, der blev foretaget, resulterede i, at der ikke var grundlag for at ændre sats e. Derimod fandt man, at der kunne være anledning til at søge nogle landkommuner uden stedtillæg henført hertil. For de øvrige satser opstillede sekretariatet nogle beregninger på grundlag af skatte- og huslejeoplysninger, hvorefter der overfor styrelsen blev stillet forslag om, at CO I overfor finansministeriet fremsatte forslag om en ændring af satserne a—d, således at sats a fik forholdsvis mest, idet man måtte erkende, at der for hovedstadens vedkommende var rimelige grunde for at hæve denne sats forholdsvis mere end de øvrige.

Efter en påfølgende forhandling mellem de fire centralorganisationer og finansministeriet opnåedes der enighed om et forslag, som efter indstilling af lønningsrådet og folketingets finansudvalg har medført følgende ændringer af stedtillægssatserne:

Sats a	forhøjes	med	168 kr.	til	648 kr.	årligt.
» b	»	»	72	»	»	504 « «
» c	»	»	48	»	»	366 « «
» d	»	»	36	»	»	264 « «
» e	forbliver	uforandret	108 kr.	årligt.		

Blandt de ændringer i byernes placering, der har interesse for vore medlemmer, er følgende:

Oprykning fra 0 til e: Assens stationsby.

Nedrykning fra b til c: Struer.

» c til d: Ringkøbing og Skern.

Da omplaceringen af byerne har fundet sted et år, før det normalt var meningen, vil nedrykningerne først få virkning fra 1. april 1950, medens oprykningerne får gyldighed fra 1. april 1949.

Næste regulering af stedtillæg vil finde sted på finansloven 1952/53.

Sommerkøreplanen fra 15. maj.

For at imødegå de mange rygter og give publikum de helt nøjagtige oplysninger om den kommende sommertrafik på Danske Statsbaner forelagde generaldirektør E. Terkelsen mandag den 21. marts overfor pressen enkelthederne i sommerkøreplanen, der betyder et skridt nærmere 1939-planen, idet man med det udarbejdede materiale skulle opnå ca. 90 pct. af trafikken før krigen. Men hermed er toggangen også forhøjet til grænsen af, hvad det nuværende materiale og personale kan bære. Vi har gode folk, der kan deres kram, udtalte generaldirektøren, og vi sætter alle vore vogne, lokomotiver og samtlige lyntog ind, når den nye køreplan træder i kraft.

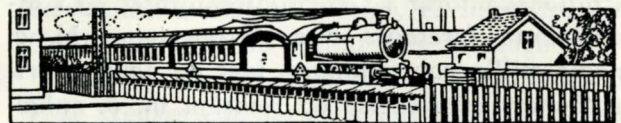
Foruden et betydeligt antal flere tog, såvel på de lokale som på langvejsforbindelserne, vil den kommende plan for tilslutningerne til alle landsdele indeholde kortere køretider, hvorved man f. eks. på jyllandsforbindelserne opnår at indvinde ca. 1½ time. Med disse ændringer håber man at formå publikum til at forstå, at en rejse til de fjernest liggende stationer ikke altid behøver at foregå med lyntog, men at man uden at stå i kø for at få pladsbillet kan komme hurtigt til vejs ende. Ved at flytte afgangstiden frem for flere togs vedkommende, vil toggangen for den ferierejsende også få den betydning, at rejsens mål nås tidligere på dagen.

De nye lyntogsforbindelser har før været omtalt her i bladet, ligesom den nordiske forbindelse — Skandiapilen — der udgår fra Angelholm, hvortil der bliver direkte forbindelse fra København og videre over Göteborg til Oslo — også har været nævnt. Lyntoget »Nordjyden« skal ikke mere standse i Fredericia, hvorimod 6 af lyntogene nu skal standse i Odense mod tidligere 5.

Også de internationale forbindelser bliver udvidet, og får rejsetiden forkortet. Der bliver nyt tog til Italien, og det ventes, at den bebudede forbindelse til Berlin og Prag med tilslutning til Balt-Orient-Expressen bliver gennemført ved køreplanens ikrafttræden.

Med køreplansændringen overtager Statsbanerne selv udgivelsen af »Rejselisten for Kongeriget Danmark«, der for fremtiden kaldes »Danmarks Rejseforbindelse«, og skal udkomme en gang månedlig med et indhold, der omfatter planer både for tog, skib, flyveruter og automobilruter. Lommekøreplanen, der udkommer 2 gange årligt, benævnes fra 15. maj »Togplan«, og vil kun omfatte togtider.

Dette er i korte træk hovedpunkterne i den kommende sommerkøreplan. Hertil må naturligvis tilføjes Danske Statsbaners nyerehvervelse, Syd-fynske baner, og forlængelsen af S-togsbanen fra Vanløse til Ballerup.



Personalets jubilæumsgave til Danske Statsbaner.



Ved en højtidelighed den 21. marts, hvori deltog embedsmænd fra Danske Statsbaner med generaldirektør E. Terkelsen i spidsen, maleren Stefan Viggo Pedersen samt arbejdsudvalget indenfor Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, overrakte den af personalet skænkede gave i anledning af Danske Jernbaners 100 års jubilæum d. 27. juni 1947. Gaven — et loftmaleri til generaldirektoratets mødesal i Sølvgade 40 — er udført af maleren Stefan Viggo Pedersen, der bl. a. er kendt fra sin udsmykning af »Stærekassen«. Siden foråret 1947 har maleren arbejdet med den yderst krævende opgave, som var løst på en fortræffelig og smuk måde. Motivet til billedet er ikke hentet noget bestemt sted, men er et fantasibillede, hvori maleren har ønsket at fremstille en hyldest, dels til banernes udvikling, dels til broerne og de tog, der forbinder landsdelene og knytter by og land sammen. Dette er symboliseret i en bro, hvorover der farer et tog, hvorfra de rejsende vinker til nogle badende nymfer under broen. En del af disse besvarer de rejsendes vinken, medens andre inspireret af togets hastighed og fart gennem landskabet springer på hovedet i vandet. Maleren har herved ønsket at

give udtryk for den menneskelige livsglæde, og den egenskab et frembrusende tog har til at vække og opmuntre det menneskelige livssyn. Billedet er 2,20 m gange 2,60 m, og er anbragt midt i mødesalens loft umiddelbart over det forhandlingsbord, hvor så mange vigtige og afgørende bestemmelser bliver truffet vedrørende personalet.

Selvom maleriet er en kontrast i den kunstneriske udførelse i forhold til den ældre kunstart, der er repræsenteret i malerierne af Statsbanernes tidligere generaldirektører, og traditionen herved er blevet brudt, bliver helhedsbilledet af den i forvejen så smukke mødesal ikke ændret, tværtimod virker nyhervelsen samlende, og det er vort håb, at billedet i kommende tider foruden de af maleren indlagte symboler, må være et bevis for, at ligesom der har fundet en teknisk og en driftsmæssig udvikling sted indenfor de første hundrede år i Danske Jernbaners historie, er der også sket det fremskridt, at administration og organisationerne er kommet hinanden nærmere, således at de stive og stilfulde forhandlinger har ændret sig til mere frigjorte og uhæmmede drøftelser.

Feriehjemmet ved »Knudshoved«.

Almindeligt samtaleemne blandt vore medlemmer og delvis også udenfor medlemskredsen er — hvornår åbner vort feriehem? Og om der nu også bliver plads til mig og min familie i år! — Der er ikke noget unaturligt heri, thi når foråret har meldt sig, og de begyndende forberedelser til sommerferien foretages, er det selvfølgelig, at man først træffer bestemmelse om, hvor ferien skal holdes. For lokomotivmændene falder beslutningen ud til fordel for deres eget feriehem; her er de sikker på en god forplejning, gode omgivelser, lyse og venlige værelser og en rimelig pris. Men skønt ombygning og udvidelse igennem årene har gjort det muligt at imødekomme flere ansøgninger, er grænsen trukket, og en del anmodninger må vi med beklagelse afslå.

Men man behøver ikke af den grund tabe humøret, thi der findes andre gode og komfortable feriehem, hvor en ligeså hyggelig og behagelig sommerferie kan holdes til en rimelig pris. Et af disse steder er Danske Statsbaners feriehem »Knudshoved«, der, som det fremgår af navnet, er beliggende på Fyns østkyst umiddelbart ved Nyborg by, men alligevel så langt fra byen, at den fornødne feriero er tilstede.

I lighed med andre lignende institutioner måtte »Knudshoved« lide den tort at blive taget i besiddelse af tyske soldater, der senere blev afløst af flygtninge. Men restaureringen efter den tid er nu snart tilendebragt, og når hjemmet lørdag den 4. juni kl. 18 åbner sin sæson, vil alle værelserne være nyistandsat, malet i lyse, tiltalende farver og møbleret med nye, behagelige senge og madrasser. Der er opstillet praktiske garderobereskabe, og på gangene ligger bløde løbere, som endnu vil kunne gøre de fleste husmødre misundelige.

Også det udendørs udstyr er der tænkt på, så sol og frisk luft kan nydes i fulde drag under lidt behagelig motion. Til dette formål er der bl. a. anlagt badminton- og håndboldbane, og til børnene er der opstillet gyng. Når hertil lægges de usædvanlige smukke omgivelser og gode badeforhold, må der her siges at være skabt et feriested, som næppe mange statsvirksomheder vil være i stand til at byde deres personale.

Skønt omkostningerne til denne gennemgribende restaurering af hjemmet har været ret betydelige, er der fastsat så rimelige pensionspriser, at økonomiske grunde ikke kan afholde nogen fra at benytte feriehemmet.

Prisen pr. dag i tiden 19. juni—13. august er 7 kr., udenfor denne tid er prisen 6 kr. pr. dag. For børn indtil 12 år betales henholdsvis 4 kr. og 3,50 kr. Betjeningsafgiften er 12½ pct.

Det er Statsbanernes håb, at personalet vil benytte sig af den givne chance for et behageligt ferieophold. Ved en god tilslutning og fuld udnyttelse af hjemmet betragtes udgifterne til istandsættelsen som givet godt ud.

Under de tyske soldater og flygtninges ophold blev hjemmet ribbet for inventar. Følgerne heraf

er endnu følelige, og det har ikke været muligt at skaffe sengelinned, hvorfor gæsterne selv må medbringe lagner, pudebetræk og håndklæde.

Såfremt pladsforholdene tillader det, vil der også være adgang for pensionister og enker til at benytte hjemmet, dog fortrinsvis uden for skoleferien. Sæsonen slutter lørdag den 27. august.

Bestilling på ophold, der indsendes til personalekontoret, Generaldirektoratet, modtages allerede nu.

Modernisering af gammel færge.

Som et led i bestræbelserne for at forbedre overfartsforholdene på Helsingør-Helsingborgruten, har Danske Statsbaner i forening med de Svenske Statsbaner ladet foretage en ombygning og modernisering af dampfærgen »Svea«. »Svea« er bygget på orlogsværftet i 1920, og blev i en årrække brugt på Lillebæltsoverfarten, og har siden 1935 sammen med søsterfærgen »Dan« afviklet sejladsen som jernbanefærger på den førstnævnte overfart.

Sejladsen på denne overfart udføres som bekendt udelukkende af danske færger (medens omdøbt færgesejladsen på København-Malmø normalt udføres alene af svenske færger), men de to landes jernbaner deler indtægter og udgifter, og svenske Statsbaner bidrager derfor også til afskrivning på og forrentning af de i færgen investerede kapitalbeløb.

Selvom det havde været ønskeligt også fra de to landes Statsbaner, at en mere moderne færge var blevet anskaffet til denne internationale forbindelse, har man fundet det økonomisk uforvarligt at kassere de brugbare færger, hvortil kommer at nybygninger i disse tider er overordentlig dyre, ligesom materialeforholdene forhindrer en hurtig levering. Man bestemte sig derfor til at foretage denne ombygning, som har givet større pladsforhold, idet der på dækket er kommet nye saloner med store vinduer og magelige stole, således at der er plads til ca. 30 rejsende i hver salon, som tidligere kun kunne rumme 10. I salonen under dækket er der siddeplads til 100 rejsende.

Som noget helt nyt møder færgen frem med en enhedsklasse (fællesklasse) for samtlige kahytter både på og under dæk. Restaurations- og køkkenforholdene er ligeledes blevet moderniseret. Indkørselsforholdene for automobiler er blevet forbedret ved flytning af kahytsnedgange. Færgen kan nu uden jernbanevogne tage 24 almindelige personbiler mod hidtil 20.

Ombygningen, der er foretaget af Burmeister & Wain, har kostet ca. 1 million kroner, men med de opnåede forbedringer er en bedre publikumservice opnået, og resultatet er så tilfredsstillende, at svenske og danske Statsbaner er enige om, at så snart trafikken tillader det, skal »Svea«s søster-skib »Dan« gennemgå den samme modernisering.

Færgen blev ved en præsentationssejls fore-

vist svenske og danske autoriteter samt dag- og fagpressen, ved hvilken lejlighed de to landes generaldirektører for Statsbanerne bl. a. gav udtryk for deres tilfredshed med det opnåede resultat.

Notitser.

Lokomotivførernes alder ved de Schweitsiske Forbundsbaner.

Mod slutningen af året 1948 foretog de Schweitsiske Forbundsbaner en udregning vedrørende lokomotivførernes alder i bestemte år mellem 1913—1948. Der findes nu ca. 2000 lokomotivførere ansat ved Forbundsbanerne, og den gennemsnitlige alder for samtlige lokomotivførere i disse år var som nedennævnt:

År	Gennemsnitlig alder
1913	41,05
1924	46,19
1934	50,15
1945	51,78
1948	48,90

Disse tal viser tydeligt, at der forekommer en stadig stigning i gennemsnitsalderen for lokomotivførerne i perioden 1913—1945, med en let nedgang i årene 1945—1948, hvilket skyldes udnævnelse af omkring 300 aspiranter til disse stillinger.

Disse mange udnævnelser skete for at opveje den formindskelse, som vil ske af lokomotivførertallet, når et stort antal af disse kommer til at gå af med pension på grund af alder i de nærmeste år.

I 1948 var fordelingen i aldersgrupper af hele lokomotivpersonalet, som det fremgår af nedennævnte:

Aldersgrupper	Procenttal af førerne
28—40	20
41—45	15
46—50	19
51—55	15
56—60	16
61—65	15

I denne opgørelse findes der for nærværende ligeså mange lokomotivførere i aldersgruppen 61—65 som i de yngre grupper, og størsteparten kan praktisk talt se gode udsigter til at forblive i tjenesten, til de når den obligatoriske pensionsalder 65 år; tidligere kunne meget få lokomotivførere fortsætte deres arbejde efter det fyldte 50 år.

Forskellen i gennemsnitsalderen fra 1913—1948 skyldtes, at der i 1913 udelukkende brugtes damplokomotiver, medens i 1947 ikke mindre end 95,5 pct. af bruttotonkilometerantallet, såvel gods som persontrafik, skete med elektriske lokomotiver.

Der hersker ingen tvivl om, at arbejdet som lokomotivfører og i endnu højere grad som lokomotivfyrbøder på jernbanerne i Schweiz tidligere var meget strengt arbejde, og kørsel både ved dag og nat i en alpevinter krævede et meget stærkt helbred. På den anden side er arbejdet som fører på et elektrisk lokomotiv rent fysisk lettere, og arbejdsforholdene i tætte og velopvarmede førerrum er langt mindre skadelig, hertil kommer, at vinduesruderne holdes rene ved hjælp af vinduesviske-

re, og en hel del andre foranstaltninger er gennemført for at lette lokomotivførernes arbejde.

De Schweitsiske Forbundsbaner tilskriver den forøgede gennemsnitsalder 5 hovedårsager, af hvilke samtlige er mer eller mindre sammenflettede, nemlig:

1. Formindskelse af den daglige arbejdstid fra 11 til 8 timer.
2. Indførelsen af elektrisk drift på så godt som alle strækninger.
3. Almindelige forbedringer af de sociale forhold.
4. Den almindelige forbedring af helbredsstandarden, og forøgelse af gennemsnitsalderen.
5. En relativ formindskelse af alkoholforbruget.

I.F.



Jubilæumsfester.

Jubilæumsfest i Padborg.

1. maj kl. 18,30 afholder afdelingerne i Padborg jubilæumsfest på „Padborghus“ med en festmiddag og bal.

Prisen er kr. 7,50 pro pers. Medlemmer, der er fraflyttet maskindepotet Padborg efter 1. januar 1949, og som derfor ikke har haft mulighed for at deltage i hjemstedets depotets jubilæumsfest, deltager for samme pris.

Indtegning til festen sker hos H. Winther Jensen og C. Søgaard Hansen, maskindepotet Padborg, inden 10. april.

p. f. v.
C. Søgaard Hansen.

»Lanternen«.

Lanternerevuen, der i år har fået titlen „På Drejeskiven“, løber af stablen torsdag den 28. april 1949 kl. 19 pr. i „Borgernes Hus“, store festsal.

Lanternens husdigter har også i år med store øjne og øren fået samlet en hel del jernbanestof i viser og sketch. Programmet er ret omfattende, idet revuen er i 26 billeder — det kan man vel kalde smæk for skillingen.

Lanternens kendte amatørensemble vil fremføre revuen til iørefaldende melodier.

Ved flyglet vil Gorm Heinbye Hansen akkompagnere, et hverv han ved tidligere revuer har skilt sig fra på smukkeste måde.

Otto Ditlevsens 5-mands orkester sørger for underholdningsmusikken, og vil efter revuen spille til ballet, som varer til kl. 1,00, så man kan sikkert regne med en munter aften.

Prisen for revuen og ballet er 2,50 kr.

Et begrænset antal gæster kan deltage for en pris af 3,50 kr.

Billetter kan fra tirsdag den 12. april købes hos:

Hr. Kaj Pedersen, lokomotivmesterkontoret, Gb.

Lokofyrbøder G. A. Rasmussen, Krusågade 26, Tlf. Eva 7681, samt hos formanden, elektrofører B. A. Jensen, Syvens Alle 2, 1., Sundby.

Bestyrelsen.

Landsoplysningsudvalget.

Vinteren er forbi og studiekredsene i de afdelinger, hvor sådanne har været afholdt, går vi ud fra, afsluttes med marts måneds udgang.

Landsoplysningsudvalget anmoder om, at alle ansøgninger om tilskud til afholdelse af eventuelle udgifter indsendes til foreningens kontor inden den 15. april.

Det bemærkes udtrykkeligt, at hele regnskabet — med alle udgifter specificeret ud — skal indsendes.

Medlemmer, der har haft udgifter ved deltagelse i brevkursus, kan indsende ansøgning om tilskud direkte til foreningens kontor.

Iøvrigt henleder vi opmærksomheden på, at alle breve vedrørende oplysningsarbejdet skal mærkes på konvolutten „Landsoplysningsudvalget“.

p. u. v.
S. Suneson.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 3. maj frabedes venligst.

Lokomotivfører E. K. H. V. Jensen, Kh Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 11. maj frabedes venligst.

Lokomotivfører P. O. Rohde, Kh Gb.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 10. maj frabedes venligst.

Lokomotivfører V. M. Kleis, Kh Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører F. T. L. Toft, Kh Gb.

Taksigelser.

Hjertelig tak for den store opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum.

Lokomotivfører S. H. K. V. Hansen, Gedser.

Min bedste tak for venlig opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum.

Lokomotivfører A. Karm, Fredericia.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min hustrus død og begravelse.

Lokomotivfører J. G. Poulsen, Randers.

Lokomotivførernes Sangforening Gb.

Vedtaget på generalforsamlingen den 10. marts d. å. at forhøje kontingentet til

1 krone.

om måneden fra den 1. april d. å. at regne.

Stig Andersen, formand.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget doktor Per Trabjerg, Storegade 11, Grenaa, konsultation kl. 12¹/₂—15¹/₂, lørdag dog kl. 10—11.

Internationalt kristeligt jernbanemøde.

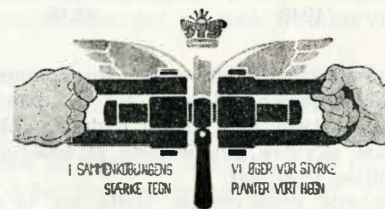
I dagene 6.—8. maj afholder „Kristelig Sammenslutning for Jernbanemænd“ sit 50 års jubilæum på „Nyborg Strand“ i forbindelse med et internationalt møde for jernbanemænd. Der er sendt indbydelse til Norge, Sverige, Finland, England, Tyskland, Holland, Ungarn, Schweiz, Amerika og Canada. Der ventes mange fremmede gæster især fra de skandinaviske broderlande.

Ideen til disse internationale møder har sin rod i Finland i forbindelse med den 19. KFUM-verdenskonference i Helsingfors 1926. Som regel har disse møder i fredelige tider været afholdt hvert andet år. Ca. 10 år er nu gået, siden det 5. møde fandt sted i Drammen. På grund af de urolige verdensbegivenheder har det 6. møde ikke tidligere kunnet arrangeres, men vil nu blive afholdt i Danmark.

Prisen for deltagelse i mødet er ca. 30—40 kr. Alle er hjertelig velkommen.

Udvalget.

Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd ved Statsbanerne



tegner følgende forsikringer:

Brand-, tyveri-, familieansvars-, grundejer- og vandskadeforsikringer.

Kontor: Niels Brocksgade 1, København V. Tlf. C. 645.

Lave præmier — kulante skadeafgørelser — uoverensstemmelser afgøres ved voldgift.

Vi bringer en fortegnelse over foreningens tillidsmænd:

2. distrikt:

- | | |
|-----------------------|--|
| <i>Ålborg.</i> | Overtrafikassistent R. M. Henningsen, Væverensvej 22.
Togbetjent S. E. Revald, Fynsgade 38. |
| <i>Århus.</i> | Håndværker M. Jørgensen, Villadsensvej 3, Riisskov.
Håndværker L. Lydersen, Skanderborgvej 4.
Togfører J. C. Steenskov, Sdr. Ringgade 42. |
| <i>Brande.</i> | Portør Å. Bent Jensen, Sabros Alle 6. |
| <i>Esbjerg.</i> | Lokomotivfører L. Bendixen, Blichersalle 26.
Stationsbetjent A. P. Christensen, stationen.
Togfører J. K. A. Sigård, Østergade 93.
Remiseform. H. Vårmark, Knudsgade 14, 2. |
| <i>Fredericia.</i> | Pakmester H. Andersen, Vesterdalsvej 16.
Lokomotivfører A. Henriksen, Fasanvej 11.
Overtrafikassistent J. C. Michelsen, 6. juli-vej 40. |
| <i>Frederikshavn.</i> | Overportør E. Låge Nielsen, Kløvervej 2 a. |
| <i>Herning.</i> | Stationsbetjent J. M. Jensen, Th. Nielsensgade 38. |
| <i>Hjørring.</i> | Overportør A. B. Jensen, Bistrupvej 31. |
| <i>Hobro.</i> | Overportør J. S. Schødt, Møllevangen 1. |

- Holstebro.** Stationsbetjent H. H. Højrup, Viborgvej 15.
Horsens. Portør K. T. Skovgård, N. Juelsgade 1.
Kolding. Overportør S. C. N. Hansen, I. L. Hansensvej 12.
Langå. Remisearbejder Chr. Christensen, „Rosa“, Søvej 14.
 Overportør L. J. Nielsen, „Elmely“.
Lunderskov. Banearbejder H. M. L. Nielsen, Storegade.
Nyborg. Håndværker K. F. Larsen, Sprotoften 14, 2 th.
Odense. Overportør P. C. Skovning, Vinkældervej 6 a.
Padborg. Togbetjent K. O. Larsen, Frøslevvej.
 Lokomotivfyrbøder Å. Rundquist, Frøslev pr.
Randers. Togfører Å. Hansen, Skolevej 8.
 Togbetjent R. V. Jensen, Nyvangsvej 32 b.
Silkeborg. Banebetjent K. Christensen, Ørnsøvej 11.
 Trafikassistent V. S. Hansen, Færggården 9.
Skanderborg. Overportør P. J. Pedersen, Østergade 5, 1.
Skjern. Overportør Aktor A. Andersen, Bredgade 93.
Struer. Vognopsynsmand N. C. Jensen, Gimsing pr.
 Pakmester V. Makholt, Søndergade 56.
 Togfører N. Nielsen Kieler, Søndergade 39.
Sønderborg. Togbetjent K. V. Petersen, Skrænten 4.
Tønder. Lokomotivfører E. N. R. Johansen, Viddingherredsgade 33.
Varde. Overportør J. K. Kjærgård, Gellerupvej 3.
Vejle. Portør L. F. Hansen, Søndermarken, Ankerborg.
Vejen. Trafikassistent A. A. Friis, stationen.
Viborg. Overportør Viggo Madsen, stationen.

1. distrikt:

- Gedser.** Overtrafikassistent E. J. Jørgensen.
Helsingør. Portør Åge Kruse Thomsen, Esromvej 25.
Hillerød. Stationsbetjent O. V. Petersen, Jespervej 49.
Holbæk. Overportør N. O. Christensen, Henriettevej 7.
Korsør. Matros Kaj Huscher, Obelsvej 12, Korsør.
Næstved. Overportør K. O. Hansen, Peder Bodilsvej 12.
Ringsted. Portør O. P. Hansen, stationen.
Roskilde. Overportør Th. Jørgensen, Munkesøvej 8.
Slagelse. Trafikassistent C. H. H. Elvensø.

København:

- Værkstedsarbejder O. la Cour Petersen, V. A. Borgensvej 4, 1. tv., SV.
 Portør S. Therkildsen, Godthåbsvej 196, 2., F.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-3-49.

pens. lokomotivførere:

- J. L. G. Petersen, Dannevirkegade 9, 3., V.
 V. H. K. Knigge, Pontoppidansvej 6, Fredericia.

Byttelejligheder.

Vejle—København.

En moderne 3½ værelses andels-lejlighed med centralvarme i Vejle, leje kr. 84,00 + varme mdl., ønskes byttet med en 2½ eller 3 værelses helst andels-lejlighed i København. Politibetjent *Anker Teuscher*, Boulevarden 16, 3. sal, Vejle.

Randers—Aarhus.

2 vær. mod. lejlighed, stor stue med karnap og altan, fjernvarme (70 kr. mdl.) i Randers søges byttet med tilsvarende i Aarhus. Postassistent V. T. G. Jensen, Randers.

Nye vogntyper på de internationale ruter.

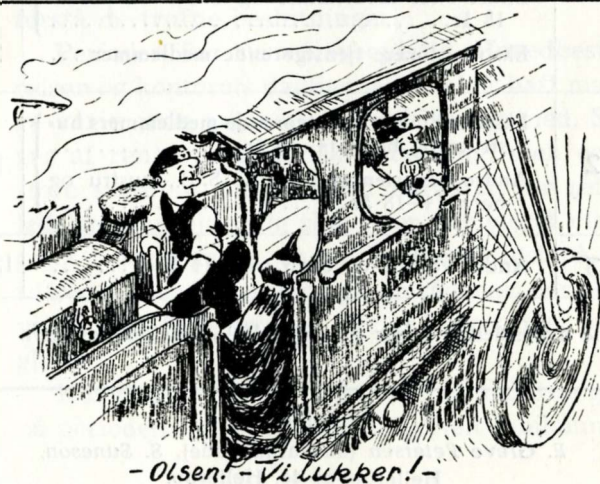
Ved vicedirektør Luuyt, overingeniør Woytt og selskabets danske direktør Rich. Svendsen foreviste det internationale sovevognsselskab — *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Europeens* — den 2. marts det sidste nye i sove- og spisevogne. Sovevognene er bygget på værkstederne i Nivelles i Belgien og har kostet ca. 420 000 kr. mod før krigen ca. 180 000 kr.

Præsentationen fandt sted i et særtog mellem København H og Helsingør, hvor der var lejlighed til nærmere at beundre de yderst komfortable og veludstyrede stålvogne, hvis rolige bevægelse over skinnevejen var en anbefaling for selskabets wagonbyggeri. Vognene, der skal indsættes i ekspres-togene, der forbinder de nordiske lande med syd- og vesteuropa, er forsynet med alle de tekniske installationer, der kræves for at tilfredsstille de forskellige landes jernbaneadministration, således er bremsesystemet afpasset efter de landes fordringer, hvorigennem de kører, og hver vogn har eget lysanlæg og varmeinstallation.

Af det helt nye skal fremhæves sovevognen med tredje klasse, hvis tilblivelse må siges at være en kompliment til de nordiske lande, der gennem længere tid har arbejdet for at opnå denne klasse indsat i de internationale exprestog. På tredje klasse med 3 sovepladser kan man rejse fra København til Paris for 174 kr. pro persona mod 253 kr. på anden klasse med 2 sovepladser.

Med hver sovevogn følger en konduktør til betjening af de mange installationer og til at være de rejsende behjælpelig med bl. a. bagage, assistere ved told- og paseftersyn og ellers yde hjælp og vejledning, når den rejsende ønsker det.

De nye vogne og den service, der tildeles de rejsende, vil utvivlsomt blive af stor betydning for den ønskede forøgede turisttrafik, men for at kunne betjene de exprestog, der forbinder norden med de sydlige og vestlige lande, er det nødvendigt at have 30 vogne til disposition, dette betyder en udgift på 12 mill. kr. De første vogne blev indsat på ruten København-Paris den 7. marts, derefter fulgte Ostenderuten den 1. april, og den 1. juli kommer turen til Schweiz-Italien-ruten.



**Dansk Lokomotivmands
Forening**

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Afslået
Værelse nr.
Udfyldes af kontoret

Ophold på feriehjemmet ønskes:

fra den ank. kl. til den afr. kl.

Der gives højst ophold i 10 dage, ankomst- og afrejsedagen indbefattet.
Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.

.....
Stilling Navn Postadresse
for mig selv og børn Alder: år
min hustru børnebørn
(Hvad ikke ønskes overstreges)

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
feriehjemmet,
Hellerupvej 44, Hellerup.

..... den / 19

.....
Underskrift

	Ophold pr. dag	Ophold på 3 dage og derunder pr. dag	Børn indtil 5 år pr. dag	Børn fra 5 til 10 år pr. dag	Børn fra 10 til 14 år pr. dag	1 måltid uden for døgnets		Besøgende til pensionærer	
						Børn under 14 år	Andre	1 frokost	1 middag
1	Ordinære medlemmer, disses hustruer og børn 14-18 år	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
	Ekstraordinære ikke-tjenstgørende medlemmer, hustru og børn 14-18 år	7,00	8,00	1,50	2,50	3,50	1,50	3,00	4,00
	Enker efter medlemmer og disses børn 14-18 år								
	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmer ...	7,00	8,00					3,00	4,00
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer og børn 14-18 år	9,00	10,00	3,00	4,00	5,00	2,00	3,50	4,00
	Andre tjenstemænd ved D. S. B., hustru og børn 14-18 år								
3	Andre voksne og børn over 14 år	12,00	13,00	4,00	5,00	6,00	2,50	4,50	4,00

Alle ovenstående priser tillægges 10% i betjeningsafgift.

p. u. v.
E. Greve Petersen

REDAKTION:
E. Greve Petersen (ansvarhavende), S. Suneson.
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269. — Kontortid Kl. 10-16.
Postkonto 20 541.