



Nº 8

20. april 1950

50. årgang

## Lønsituationen.

Lønforhandlingerne mellem arbejderorganisationerne og arbejdsgiverforeningerne har nu endelig fået sin afslutning. En for samfundet i sin helhed lykkelig afslutning og for arbejderne i almindelighed det opnåelige.

Omend der i fagbevægelsens historie har været mange og vanskelige kampe, kan det vist uden overdrivelse siges, at disse års lønforhandlinger hører til de besværligste. De lange forhandlinger hos forligsmanden, der flere gange medførte, at også natten måtte tages med, satte spændingen på højdepunktet indenfor hele befolkningen, der med forståelig interesse fulgte forhandlingerne efterhånden som de skred frem. Men selv om det på et tidspunkt så ud til, at en konflikt var uundgåelig, blev besværlighederne overvundet og parterne kunne samles om forligsmandens forslag, der ved den senere urafstemning blev vedtaget.

*De nye overenskomster, der skal gælde i de kommende to år, får tilbagevirkende kraft. således at løntillægene ydes fra den første lønningdag efter den 19. marts, for månedslønnede dog fra 1. marts.*

*De overenskomstmæssige normallønninger og minimal-lønningerne forhøjes med 9 øre i timen for mænd, 6 øre for kvinder og 2 øre for ungarbejdere. Der ydes et tillæg til akkordfortjenerne på 7 øre pr. time for mænd, 5 øre for kvinder og 2 øre for ungarbejdere på områder, hvor gennemsnitsfortjenesten på akkord ikke overstiger 3 kroner pr. time. Lærlinges timeløn*

*for 4. og 5. læreår forhøjes på flere områder med henholdsvis 3 og 5 øre.*

*Feriegodtgørelsen forhøjes fra 4 til 4½ pct.*

*I dagpenge ved ulykkestilfælde betales 4,50 kr. pr. dag, indtil den lovpligtige ulykkesforsikring træder til.*

*Arbejdere over 21 år i det 2. og 3. beskæftigelsesår i samme virksomhed har krav på syv dages opsigelse og derefter 14 dage.*

*Dyrtidsreguleringen bibeholdes i den nuværende form.*

*Spørgsmålet om arbejdstiden skal afgøres i arbejdsmarkedskommissionen inden 1. juli 1951. og samme kommission skal behandle spørgsmålet om arbejdsfordeling.*

Ikke mindst tjenestemændene har med interesse fulgt dette års lønkamp og hele den økonomiske udvikling for arbejderne i privatindustrien. Uden overdrivelse kan det endog siges, at de i deres iagttagelser har lagt nogen skepsis over for de opadgående bevægelser såvel for lønninger som for priser, der ved januarpristallets eksplosionsagtige stigning helt berøvede dem håbet om et prisstop. Heller ikke et lønstop er der altså udsigt til, til trods for, at alle gerne vil indrømme, at jo før disse ellers endeløse skruer bliver standset, jo bedre kan en konsolidering af levedoden gennemføres.

Det blev imidlertid ikke denne gang, man fulgte denne linie, og de gennemførte lønstigninger bringer utvivlsomt påny priserne en tand i vejret og tjenestemændenes økonomiske stil-



ling vil herved yderligere blive forringet. En udligning må derfor finde sted. Selv om pristallet ikke hjemler ret til en forhøjelse af tjenestemændenes reguleringstillæg, må forhøjelsen af arbejdernes timeløn også denne gang — i lighed med overenskomsterne i foråret 1948 — berettigede de statsansatte til en i hvert fald tilsvarende indtægtsforbedring. De forhandlingsberettigede tjenestemandorganisationer vil derfor uden tvivl rette en henvendelse herom til finansministeren.

En sådan henvendelse skulle naturligvis helst finde sted samlet og med et fælles forslag. Skal man imidlertid dømme ud fra det talte og skrevne indenfor det sidste halvår og i særdeleshed indenfor de to sidste måneder, tyder alt på, at tjenestemændene ligesom arbejderne vil møde besværligheder, ja, der er endog udsigt til meget store vanskeligheder. Dette skyldes ikke, at man forudser, finansministeren vil stille sig uvillig overfor et rimeligt krav, men desværre, at de fire centralorganisationer ligger så fjernt fra hinanden i henseende til, hvad der menes at være berettiget, når hensyn tages til samtlige kategorier.

Optakten til disse indre vanskeligheder må hentes helt tilbage i efteråret 1949, hvor »Samrådet« umiddelbart efter, at denne organisation med de øvrige organisationer havde tiltrådt en forlængelse af det midlertidige løntillæg til og med udgangen af 1950, opsagde denne overenskomst. Som motivering fremhævede man fra »Samrådets« side bl. a., at den gennemførte devaluering havde forrykket forudsætningerne for deres tiltræden.

Dette standpunkt fra »Samrådets« side i forbindelse med et konservativt forslag på rigsdagen om at ændre det midlertidige løntillæg, der som bekendt svarer til 2½ reguleringstillægsportion — til et tillæg på 10 pct. af tjenestemandens pensionsgivende lønningsindtægt, har sat sindene i bevægelse og indenfor embedsmændenes rækker medført, at man ikke mere vil følge den hidtidige udligningsform. I stedet ønsker man nu en større udbetaling til de højeste lønningsklasser og tilsvarende mindre til de laveste. Et resultat, som også vil kunne opnås ved det konservative forslag om 10 pct.s beregningen. Senere er andre forslag dukket op, men i princippet er de ens. Med en stigning i antallet af reguleringstillægsportionerne mener man i disse kredse, at den lavere lønnedes levestandard

procentvis stiger mere end den højere lønnedes. Endelig har man ytret ønske om en lønningslovsrevision, idet det dog tilføjes, at tidspunktet må anses for at være det dårligst mulige.

Nu er der vil ingen, der står tilbage for at indrømme, at procentvis har de lave lønninger opnået det, som påstås, men købeevnen er af den grund ikke blevet bedre for de samme mennesker. Deklassering er den almindelige anvendte benævnelse af samtlige kategorier. Der er ingen tjenestemænd, der i dag behøver at lede efter svar overfor et spørgsmål om hans økonomiske stilling; men den lavest betalte er vel den ringest stillede i en dyrtid som den, vi befinder os i. Når derfor statens et eller andet antal millioner kroner skal anvendes til en nivellering af lønninger i forhold til priser, kan det ikke være meningen, at det skal ske på bekostning af den ene part, prisstigningerne er lige store for alle. Kan der ved en lønningslovsrevision opnås en bedre lønmæssig placering på grund af uddannelse, ansvar etc., bliver forholdet et andet, men i dag gælder det en varefordyrelse, som tynger os alle.

Det må forbavse selv den, der tænker dårligst om sine medmennesker, at nogle på nuværende tidspunkt vil gå ind for et forslag, der vil stille den dårligst lønnede på en så elendig levestandard, som denne procentberegning vil. Mærkeligt er det, at så mange allerede har glemt den samhørighed, der i de fem besættelsesår fremkaldte alsang og det velkendte mundheld »vi er alle i samme båd«. Lad os ikke glemme, at krigens regning endnu ikke er betalt. Med marshallhjælpen er vi hurtigt, men kunstigt kommet på fode igen, den har kun taget det hårde skrup i genopbygningen.

Ingen kan i dag afgøre, hvilket resultat tjenestemændene vil opnå. Enighed om kravenes formulering skal først opnås, og forhåbentlig bliver dette tilfældet og i så god tid, at den nuværende rigsdagssamling kan nå at behandle det så ikke også sommeren skal gå, inden et resultat foreligger.

Et er til gengæld ganske sikkert, at kapløbet mellem priser og lønninger skal fortsætte. Arbejderorganisationerne nåede ikke denne gang at frembringe et løn- og prisstop, og tjenestemandorganisationerne vil antagelig ikke kunne samles om denne hensigtsmæssige løsning af problemet med at betale den ene regning med den anden indenfor samme familie.



## Jernbanemandsdemokratiet i Finland i de senere år.

Af lokomotivfører Gösta Widing.  
Finlands lokomotivmandsforbund.

(Sluttet.)

Krigsskadeserstatnings-leverancerne medførte, at den industrielle produktion på kort tid måtte udvikles til en øgende effektivitet. Metalindustrien f. eks. havde i året 1947 nået en produktionskapacitet på 130 pct. sammenlignet med førkrigsproduktionen. Den daglige standard med hensyn til levnedsmidler og beklædningsartikler, de høje sortbørspriser og pengeværdiens fortsatte fald indvirkede forstyrrende på arbejdsmarkedet. Hvis man fastsætter leveomkostningsindekset fra året 1939 til 100, var indekset i foråret 1944 lig med 203, 1946=469, 1947=702 og i juli 1948=809. Fra denne krigshøjde er det atter langsomt men sikkert på vej nedad. En bidragende årsag til denne nedgang har uden tvivl importen af kød og billigere for nødenhedsartikler været, hvilket pressede priserne ned på hjemmemarkedet.

Den her skitserede udvikling påviser meget bedre, end gennem direkte handelsreferat, hvor mange lønaktioner og strejker, som har måttet forekomme, hvis man går ud fra, at ingenting gives, uden at der stadig må »tages et sted«. Forholdene under efterkrigstiden har ligeledes påvist en negativ side, når det gælder staten som arbejdsgiver. For private arbejdsgivere findes der en mængde love og forordninger, som må følges, men når det gælder staten, forekommer i mange tilfælde undtagelsesbestemmelser, som fritager statsmagten fra at følge samme forordninger, som gælder for de private. Dertil kommer, at statsjernbanernes indkomst og udgiftstal er sammenkædet med det statslige budget. Hver ændring i denne kræver rigsdagsbeslutning. Dette indvirker på lønningerne. Hvis det træffer sig således, at statens resourcer er spændt hårdt for, sker det let, at det er stats-tjenestemændene, det går ud over. Dersom man påny benytter sammenligningstallet 100 fra 1939, var lønindexet for kontraktbundne mandlige arbejdere 1015 i begyndelsen af 1948 samt 1240 for det kvindelige personale. Samtidig var tallet for tjeneste- og embedsmænd 773 for den laveste lønklasse indenfor staten og 494 for den højeste lønklasse.

Samtlige indekstal er gået op i årenes løb. Som eksempel kan nævnes, at de bedst lønnede lokomotivførere har, når løn og rejseerstatning bliver sammenlagt, gennemsnitlig 184 dollars om måneden, medens togførerne har 162 dollars for samme periode.

Levnedsmiddelpriserne er gået betydeligt ned; som eksempel koster 1 kg flæsk nu kun 80 cents, for lidt mere end 1 år siden var prisen mellem 2—3 dollars. 1 kg smør koster 2 dollars og 50 cents, et par herresko mellem 10—18 dollars samt et færdigsyet sæt tøj af secundakvalitet omkring

40—60 dollars (1 dollar svarer til 6,92 danske kroner).

Loven om 8-timers arbejdsdag stadfæstedes og toges i brug 1917, men først 10 år senere kom de første jernbanemænd, konduktørerne, bremserne, lokomotivmændene og stationsfolkene til at høre ind under loven. Først i 1946, da forhenværende lokomotivfører Onni Peltonen var trafikminister, kom de øvrige jernbanemænd til at nyde godt af denne lov. Fra begyndelsen af 1947 forbedredes disse lovbestemmelser for de øvrige erhvervsgrupper, medens regeringen på tilskyndelse af jernbanestyrelsen, besluttede at lade spørgsmålet om forbedringer til jernbanefolkene vente. Efter indgriben fra forbundet, kom disse forbedringer dog også til at gælde for jernbanemændene, dog med 4 måneders forsinkelse.

Den mærkeligste ændring til det bedre var den nye lovbestemmelse om udbetaling af særskilt erstatning for arbejdet, som udføres på S + H. Således udbetaltes der til de kontraktbeskyttede arbejdere en erstatning, som svarer til 100 pct. forhøjelse af timelønnen for arbejde, som forlægges til søndagsdøgnet. For tjeneste- og embedsmændenes vedkommende blev der sagt, at erstatning for arbejde på S + H var iberegnet månedslønnen. Skønt det fra rette vedkommendes side forud havde været meddelt, at også denne kategori skulle komme til at nyde godt af de nye lovbestemmelser. Da sagen tilspidsedes på dette punkt, rejste forbundet krav om, at en lignende erstatning skulle udbetales i overensstemmelse med lovens bogstav. Da denne begæring mødtes med blankt afslag, havde Finlands Lokomotivmandsforbund kun at gribe til strejkeforanstaltninger, og efter højere vedkommendes tilladelse, tilstået fra finsk LO (De samvirkende Fagforbund) besluttede man at stoppe al trafik på søndage. Jernbanetrafikken i Finland stod stille hele dagen igennem til og med første søndag i oktober 1947, hvorefter rigsdagen besluttede at bevilge en ekstra betaling til statens tjeneste- og embedsmænd ved arbejde på søndage. Samme år lykkedes det de forskellige jernbanemandforbund iberegnet organisationerne indenfor jernbanen at få en overenskomst i stand om lige sommerferie for alle de forskellige statsvirksomheder. Ifølge denne overenskomst opnår ansatte efter 6 måneders uafbrudt tjeneste 14 dages ferie, efter 1 års uafbrudt tjeneste 30 dages ferie og dertil kommer efter 15 års sammenlagt tjenestetid en ferie på 42 dage. I den nye forfatning indgår desuden en bestemmelse om kontant ferieerstatning, hvis ferien ikke kan gives.

Samarbejdet mellem fagforbundene har i høj grad sat sit præg på efterkrigstidens socialøkonomiske udvikling og har frem for alt efter krigens afslutning haft en afgørende indvirkning på fælles opgang, hvilket trods de vanskeligheder, landet gennem 2 påtvungne krige kom ud for, skete betydelig hurtigere, end man fra først af havde kunnet håbe på. Den almindelige økonomiske opgang var givetvis også afhængig af landets økonomiske



ressourcer. Det kan med god grund betvivles, at vi formåede at klare de vældige krigsskadeserstatninger uden de lån og kreditter, som bevilges af USA og Sverige. Til dette kommer visse fordelagtige handelsaftaler, Sovjetunionens nedsættelse af krigsskadeserstatningsbeløbet m. m., hvilket alt bidrager til at holde landet på fode, samt omsider muliggjorde en stabilisering af valutaen og rationeringens afskaffelse.

Den politiske udvikling viser imidlertid også på en vis måde modsat tendens. Landsorganisationen — Faglig Centralorganisation i Finland — hvilken tidligere efter omdannelsen i 1930 holdt for, at den skulle være upolitisk og uafhængig, er under krigsårene blevet splittet i 2 politisk forskelligtænkende grupper. Af de ved kongressen i 1947 til arbejdskommissionen valgte 14 medlemmer, disponerer ud fra partipolitisk synspunkt kommunisterne over 6 pladser i forhold til socialdemokraternes 8. Der råder ingen tvivl om, at politiske hensyn spiller en afgørende rolle i visse arbejdskomitéers beslutninger. Disse meningsforskelligheder luftes ofte i pressen, og har i 1949 fået en hidtil lugende virkning, som ikke varsler godt.

Jernbanemændenes politiske opdeling var ikke lige så udpræget som inden for mange andre erhvervsgrupper. Dette skyldes måske den mangel på popularitet, som kendetegner alt, hvad der hedder partipolitik i Finland. Derimod kommer de forskellige meningsforskelligheder tydeligere frem ved kongresser, møder, valg etc. Således regnede man inden for Finsk Jernbanemandforbund, at  $\frac{1}{3}$  af repræsentanterne for forbundets 15500 medlemmer skulle stemme kommunistisk ved kongressen 1949. Derimod anses lokomotivmændene, på få undtagelser nær, at tilhøre andre partier. Jernbanemandens ringe interesse for politik vises bedst gennem det faktum, at de i rigsdagen kun repræsenteres af 2 personer, hvoraf den ene er deres stærke mand, trafikministeren, forhenværende lokomotivfører Unno Peltonen, samt Finlands Lokomotivmandsforbunds sekretær, Hugo Aattela. Både Peltonen og Aattela tilhører den socialdemokratiske rigsdagsgruppe.

De vanskeligheder, som det finske folk gennemgår, har haft til følge, at man der ser mere realistisk på verden og fremtiden. Dets tro på pagter og overenskomster, på en retfærdighed over for de små og svage, har fået et knæk, og på mange måder åbnet øjnene for den ubarmhjertige stenaldercivilisation, som skjuler sig bag politiske og økonomiske magtspekulationer i vor tid. Vi vil ikke være et nyt Spanien eller Tjekoslovakiet, og vi beklager Grækenlands hårde skæbne at blive splittet i 2 forskellige modstandslejlre. En varig fred bygges ikke op ved spekulationer uden at man først sørger for en tålelig tilværelse for individerne, uanset race, farve og sprog. Dette er noget, organisationer og institutioner, som er talerør for det arbejdende gennemsnitsmenneske, virkelig har mulighed for. Når Nationernes Forbund mislykkedes og Forenede Nationer også ser ud til at

skulle mislykkes, har den internationale arbejds-sammenslutning på en virkelig sund fri og demokratisk grundvold opbygget faglig internationale, et vidstrakt arbejdsfelt og alle muligheder for at lykkes.

### Fra Internationalt Transportarbejder Forbund.

ITF's Exekutivkomité afholdt sit ordinære møde i London fra den 6. til 8. februar; alle medlemmer var tilstede, nemlig: O. Becu (Belgien, ITF's præsident), R. Bratschi (Schweiz), S. Christiansson (Sverige), J. B. Figgins (Storbritannien), T. Gómez (Spanien), G. Joustra (Holland), A. E. Lyon (USA) samt J. H. Oldenbroek (generalsekretær); desuden T. Yates (Storbritannien på forvaltningskomitéens vegne samt P. Tofahrn (brit. generalsekretær).

#### *International faglig organisation.*

Efter at have drøftet den faglige situation, udtalte exekutivkomitéen ITF's bestemte ønske om et nært samarbejde med den nylig stiftede Frie fagforenings-internationale (ICFTU), på grundlag af fuld uafhængighed for ITF og øvrige internationale fagsekretariater (ITS).

Efter exekutivkomitéens mening bør et sådant samarbejde være tilstede, hvor fælles interesser foreligger. Den anså, at der især forelå muligheder for fælles samarbejde, når der kan være tale om propaganda, samt når det gælder om at fremme udviklingen af en organisering efter regionale linier, hvilket kan komme til at indvirke gunstigt på forbindelserne mellem ICFTU og ITF, dels bør båndene forstærkes mellem medlemsorganisationerne og deres respektive internationale. I forbindelse med dette spørgsmål foreslog exekutivkomitéen, at man burde undersøge mulighederne for en fælles repræsentation inden for officielle, internationale organisationer med det formål på den mest effektive måde at fremme ICFTU og ITF's interesser på dette plan. Komitéen mente også, at man bør nærmere udforske hidtil uudnyttede muligheder for en mere effektiv ligestilling af den internationale fagforeningsbevægelse. ITF imødeser med interesse de detaljerede forslag i denne henseende, som skal udarbejdes ved de møder, som i nær fremtid skal finde sted mellem ICFTU og ITF's fælleskomité.

#### *Nye tilslutninger.*

Exekutivkomitéen noterede med tilfredshed tilslutning fra et antal japanske transportarbejderforbund, som repræsenterede et meget stort medlemstal; Japansk Sømandsforbund (145 000 medlemmer), Japansk Jernbanemandforbund (440 000 medlemmer), Japansk Rejsebureau-tjenestemænds Forening (2000 medlemmer), Japansk Droskeførerforbund (4 500 medlemmer), samt Japansk Bus- og Sporvognsmandsforbund (30 000 medlemmer); civilflyveorganisationerne i Belgien og Schweiz samt Sømandsforbundet i Bombay var også blevet tilsluttet.

Hr. Becu, som stod i spidsen for ITF's delegation til Italien den 1. december 1949, redegjorde for den



vigtige udvikling, som finder sted inden for transportarbejdernes fagforeningsbevægelse i dette land. Inden for alle grene af transportvæsenet har medlemmerne udmeldt sig af den kommuniststyrede landsorganisation, og nye organisationer er oprettede eller under dannelse. Under besøget i Italien meddeltes det delegationen, at det frie italienske sømandsforbund havde besluttet at søge om medlemskab i ITF. Eksekutivkomitéen har nøje undersøgt og godkendt den fra nævnte organisation indsendte medlemsansøgning. Eksekutivkomitéen besluttede desuden at yde al mulig støtte til de transportarbejderforbund, som var tilsluttet den nye landsorganisation, som er ved at udformes i Italien.

#### *Panamabådene.*

Eksekutivkomitéen drøftede derefter indgående en rapport vedrørende Panamabådene. Man beklagede, at de forhandlinger, som skulle finde sted med den panamanske regering og rederrepræsentanterne i december måned f. å. ikke blev til noget på grund af den politiske handelsudvikling i republikken Panama. Drøftelserne med den panamanske udsending optoges imidlertid i forbindelse med eksekutivkomitéens møde, og man håbede, at der ved ITF's boycottskomite's næste møde, som afholdes den 27. og 28. februar, foreligger en rapport om et fornyet forsøg fra den panamanske regering for at få en tilfredsstillende kontrol med ansættelsesvilkårene, sikkerhedsforskrifterne og den almindelige sociale standard ombord på panamanske fartøjer.

#### *Modstanden mod den kommunistiske indblanding.*

De kommunistiske forsøg på at få afbrudt transportvæsenet indenfor de vesteuropæiske stater og særlig indenfor søfarten og havnevirksomheden, var genstand for særlig drøftelse. Eksekutivkomitéen konstaterede, at kommunisterne benyttede en systematisk agitationskampagne i den hensigt at forsinke eller forhindre leverancer af fornyelsesudrustning til de vesteuropæiske stater, som disse ifølge atlantpagtbestemmelserne skulle have. En rapport forelå i denne sag fra aktionskomitéen, som af ITF havde fået til opgave at modvirke den kommunistiske agitationsvirksomhed indenfor den internationale søfarts- og havnevirksomhed. Eksekutivkomitéen understøttede kraftigt en resolution, som var afgivet af aktionskomitéen. I denne resolution opfordrede ITF sine tilsluttede forbund at vedtage kraftige foranstaltninger mod den kampagne, som Kominform har startet mod vesteuropa.

#### *Konkurrencen indenfor den mindre handelssøfart og kystfart.*

Eksekutivkomitéen overvejede en rapport om den konkurrence, som i den sidste tid er opstået indenfor den mindre handelsskibsfart og internationale kystfart.

På grund af nedgang i fragten er denne konkurrence blevet meget mærkbar, og faren foreligger for, at den sociale standard, som sømandsforbundene i de forskellige lande har sikret sine medlemmer, undergraves som følge af den underbemanding af specielt min-

dre fartøjer, der for tiden karakteriserer handelssøfarten på kortere strækninger. Eksekutivkomitéen besluttede at henstille til de tilsluttede forbund om at have sin opmærksomhed henvendt på dette og andre henhørende spørgsmål og foranledige, at der blev afholdt en søfartskonference for nord- og østersøområdet i midten af april i år.

#### *Indre anliggender.*

Eksekutivkomitéen drøftede indre anliggender og besluttede at fritage hr. Oldenbroek for posten som ITF's generalsekretær fra og med 15. februar og indsatte i hans sted hr. Becu som fungerende generalsekretær. Hr. Bratschi, ordfører for schweiziske jernbanemandforbund, fungerer som præsident i hr. Becu's sted. Spørgsmålet om valg af generalsekretær kommer på dagsordenen til ITF's kongres, som ordinært skal afholdes i München fra den 21.—29. juli i år. Eksekutivkomitéen godkendte derefter budgetforslaget for 1950. Man konstaterede med tilfredshed, at de tilsluttede tyske forbund i året 1949 havde været i stand til at betale medlemsafgifter til ITF.

Det noteredes med særlig tilfredshed, at det informationsbureau, som ITF har åbnet i Bombay, arbejder på en god og initiativrig måde, og at der drives en værdifuld oplysningsvirksomhed blandt transportarbejderforbundene i Indien og Pakistan. Efter en nærmere uddybning af en rapport vedrørende det af ITF nylig oprettede sydamerikanske undersekretariat i Havana, besluttede man at give ITF's spanske medlem, hr. Gómez, til opgave snarest muligt at aflægge besøg på stedet for at bistå forvaltningsinstituttet og få undersekretariatet til at fungere ordentligt.

Ved mødets slutning fandt der en lille højtidelighed sted, hvor eksekutivkomitéen bød hr. Oldenbroek farvel og varmt hyldede ham for hans store indsats under sin næsten 30 årige lange tid i ITF, samt ønskede ham al mulig fremgang på hans nye post som generalsekretær for den Fri Fagforenings Internationale.

### **Betaling for overarbejde og vederlag for mistede fridage.**

På foranledning af en henvendelse fra Centralorganisationerne I og II har finansministeriet tiltrådt, at den indtil 31. marts d. å. midlertidig foretagne ekstraordinære forhøjelse for overarbejdsbetaling og vederlag for mistede fridage forlænges til 30. september.

Betaling for overarbejde udgør derfor i henhold hertil fortsat kr. 4,65 for lokomotivførere, elektroførere og motorførere og for lokomotivfyrbødere kr. 4,25 pr. time.

For mistede fridage ydes der et vederlag på henholdsvis kr. 37,20 og kr. 34,00.

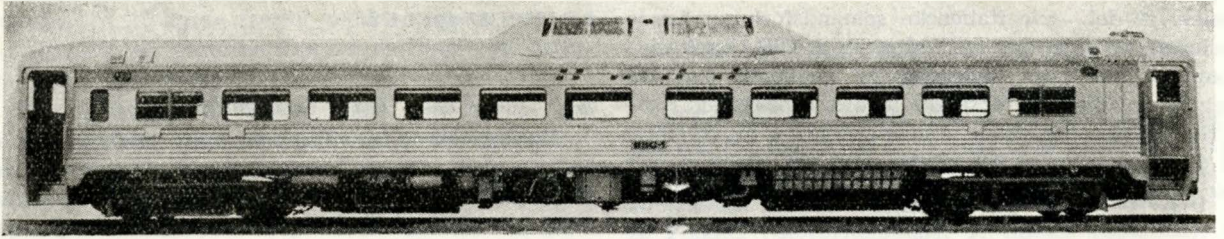




## En amerikansk Mo-vogn.

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(sluttet).



Når den hydrauliske kraftoverføring bruges i længere tid, ophedes olien og må derfor afkøles. Det sker i en særlig køler, der er umiddelbart tilsluttet motor-kraftoverførings-aggregatet. Her er også en køler for motorens smøreolie. Termostater sikrer mod overophedning af motoren. Den er iøvrigt sikret mod manglende smøring og mod at løbe for stærkt ved særlige automatiske anordninger. — Hver motor trækker en 10 kw dynamo til vognens forskellige hjælpeapparater.

Hele motorsystemet er omsluttet af en aluminiumskasse, der atter omgives af kunstgummi (Neopren), som har til opgave at formindske støjen til omverdenen og til vognens indre. Motorstøjen er i forvejen ret ringe, fordi motoreksplosionerne ikke er særlig voldsomme i den ret hurtigløbende motor, der ikke er meget større end en lastbilmotor.

Motorerne er isoleret fra vognen ved gummi-klodser, så rystelserne bliver ubetydelige.

En motor med hydrauliske kraftoverførings-elementer og dynamo er sammenbygget til et hele, der er ophængt i 3 punkter, nemlig 2 skruer i den ene ende, og i den anden ende en tunge, der hviler i en svingbar bjølle.

Når man vil reparere en motor eller udskifte den, skal man ikke fjerne hele vognkassen, som ved udskiftningen af vore Mo-vogne og lyntogsmotorer. Man fjerner først aluminiumskassen og anbringer derpå et rammesystem under motoren. Det består simpelt hen af to rørformede skinner, forbundet ved at par tværstænger og udstyret med noget påsvejsede plader, der hviler på jernbanskinnerne. På rørskinnerne kører en primitiv vogn, der bærer 3 dunkrafter. Efter at vognen er anbragt på rette sted, skrues dunkraftene op, så de støtter motoraggregatet. Dettets mekaniske forbindelse til drivhjulene løsnes, alle mekaniske og elektriske ledninger fraskilles og vandrørsforbindelserne frigøres, hvorefter de to bæreskruer skrues af og den tredie bæreforbindelse, svingbjøllen, svinges fri. Man behøver da blot at sænke dunkraftene og køre hele motoraggregatet bort fra vognen.

Hele denne operation kan udføres af 4 mand på 20 minutter. Og man regner med, at det under almindelige driftsmæssige forhold er muligt at fjerne et motoraggregat og indsætte et andet på 1½ time.

Motorernes udblæsningsgas ledes til vogntaget

gennem rørkanalrum, der findes midt i vognen ved siden af døren mellem vognens to afdelinger.

Kølevædsken tages fra en stor vandtank under vognen og ledes som regel atter hertil, idet den i de fleste tilfælde byder på tilstrækkelig afkøling. Men i tilfælde, hvor temperaturen stiger over et vist niveau, ændrer en termostat vandkredsløbsforbindelserne, så kølevandet ledes til kølere på taget, indesluttet i overbygningen. — Såfremt temperaturen stiger over 90°, træder en anden termostat i funktion og sætter en ventilator i gang. Herved forøges kølekapaciteten tilstrækkeligt, selv under ekstreme meteorologiske forhold, som råder i ørkenen. Motorkølevandet kan iøvrigt udnyttes til opvarmning af vognen. Varmtvandsradiatorene virker da som kølere.

Vognen er airconditioneret. Luften indtages fra skærme på siderne af tagoverbygningen og renses og afkøles af et stort dimensioneret frigidaire-anlæg.

Belysningsanlægget omfatter bl. a. fluorescensrør i vognens loft. — Vognens ledningssystem er beregnet for 64 volt. Batteriet er på 284 ampéretimer. — Det er omtrent som for Mo-vognen, hvis anlæg giver 258 ampéretimer ved 68 volt.

Vognens toiletvandtank rummer 280 l vand. I standaruddførelsen har vognen kun et enkelt toilet-rum, idet den væsentlig er konstrueret for lokaltrafik.

Vognen bygges i tre versioner. En er personvogn helt igennem. En anden har et godt 5 m langt pakrum. Den tredie har tillige et 4½ m langt post-rum.

De tre typer har henholdsvis 90, 71 og 49 passagerpladser.

Til sammenligning har Mo-vognene 52 pladser i førkrigsudførelsen og 37 i efterkrigsudførelsen. Mk-dobbeltvogne har 34 i motorvognen og 82 i bivognen. — Ved sammenligningen bør det holdes for øje, at de amerikanske vogne er henvend 5 m længere end de danske. På den anden side er sæderne ikke anbragt særlig tæt. Amerikanske lokaltrafikvogne har gerne væsentlig flere siddepladser.

Iøvrigt bør det fremhæves, at der kun er 2 pladser på hver side af midtergangen i de amerikanske vogne mod 2 + 3 i de danske. De amerikanske rejsende er jo mere forvante end de fleste



danske, og desuden har man ikke mere end en klasse.

Endnu vigtigere end egenkapaciteten er bivognskapaciteten. Der foreligger ikke oplysninger om, hvor mange vogne en motorvogn kan trække. Det afhænger naturligvis af udvekslingsforholdet i kardanaksel-drivaksel-tandhjulssystemet og af kravet til accelerationsevne og hastighed.

En Mo-vogns motorer udvikler normalt 500 hk og maksimalt 550 hk. En Mk-vogns motorer udvikler 1000 hk. — Den amerikanske vogns motorer giver 550 hk.

Det hydrauliske kraftoverføringssystemets virkningsgrad er meget varierende med hastigheden, men kan vel sættes til ca. 80 pct. som gennemsnit. Også det elektriske kraftoverføringssystemets virkningsgrad kan vel regnes til ca. 80 pct. Den mekaniske kraftoverføring byder på en virkningsgrad, der formodentlig er omkring 98 pct. — De 550 hk i de amerikanske vogne må derfor sidestilles med væsentlig mere i de danske, antagelig 650—675 hk, d. v. s.  $\frac{2}{3}$  af, hvad en Mk-vogn kan give.

Den amerikanske vogn vejer ca. 57 tons med fuld last, Mo-vognen 60—65 tons og Mk-dobbeltvognene 125 tons, idet der passende kan regnes med, at de rejsende og deres bagage vejer henholdsvis 6, 5 og 8 tons.

Mo-vognen kan trække 3 vogne, vejende tilsammen ca. 120 t brutto. En Mk-dobbeltvogn kan vel trække 6 vogne, d. v. s. 240 t. Ved indførelse af en fremtidig lettere vogntype kan man rimeligvis bruge 4 vogne efter en Mo-vogn og 8 efter en Mk-dobbeltvogn. Ved store hastigheder — som til lyn-togstrafik — kan en Mo-vogn og en Mk-dobbeltvogn trække henholdsvis 1 og 2 vogne, vejende 40—45 t hver.

Det er sandsynligt, at den amerikanske vogns trækcapacitet er forholdsvis større, fordi den ikke frembyder så stor luftmodstand. Dette er ganske vist ikke af synderlig betydning ved acceleration og små hastigheder, men kan sikkert betyde meget ved store hastigheder.

Ved langsommere trafik kan den amerikanske vogn antagelig trække 4 eller 5 vogne, hvor en Mo kan trække 3 eller 4.

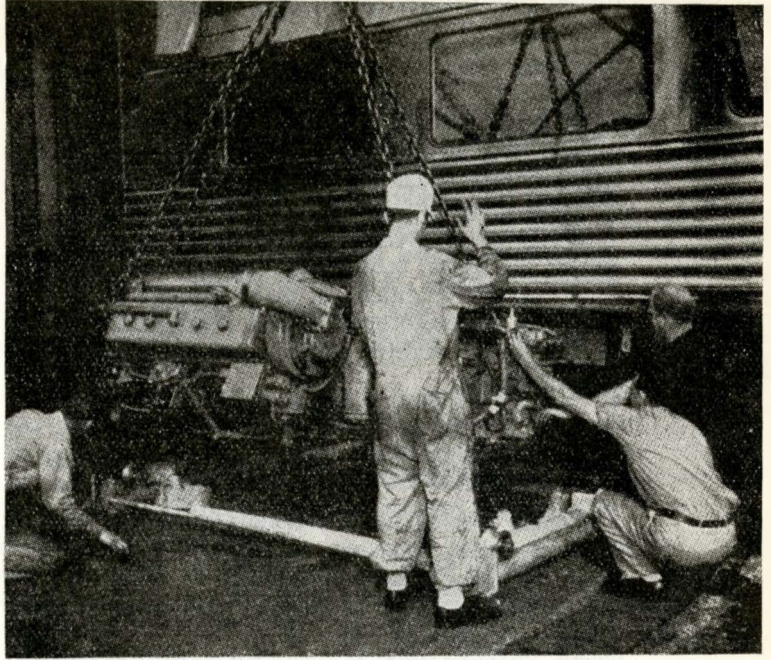
Ved sammenligning med et Mk-tog, vejende omkring 365 t, kommer man til, at den amerikanske vogn kan trække 5, ja, måske 6 vogne.

Til lyn-togstrafik kan den ikke tage mere end en enkelt vogn, men kan utvivlsomt køre stærkere, navnlig under ugunstige vindforhold.

Maksimalhastigheden er formodentlig meget nær 135 km i timen. Der er ganske vist intet oplyst herom endnu, men der angives nogle data om opbremsning fra en hastighed af 83 miles i timen.

Bremsevnen angives til 2,8 miles pr. sekund under normale omstændigheder og 3,5 miles pr. sekund ved nødbremsning — formodentlig med sandstrøning. Dette svarer til 20 sekunders bremsetid for 110 km i timen.

Samtlige aksler er forsynet med et apparat, der ved særlig stor acceleration, som f. eks. opstår,



*Under alm. driftsmæssige forhold er det muligt at fjerne et motoraggregat og indsætte et andet på 1½ time.*

når hjulene pludselig begynder at glide uden at rotere, slutter en elektrisk kontakt. Derved ledes strøm gennem en elektromagnet, som åbner for bremseluftbeholderen, hvorved bremsetrykket formindskes. Bremsevnen svækkes da stærkt, så at hjulene atter kommer i gang. Efter et sekunds forløb lukkes trykluftbeholderen automatisk og lufttrykket forøges atter. I den korte periode bliver der automatisk sandstrøet foran de hjul, der »kører i slæde«.

Dette system byder naturligvis på større sikkerhed og hurtigere opbremsning end de bremse-systemer, vi anvender.

Den amerikanske vogn har et førerrum i højre side af hver vognende. Det er naturligvis væsentlig forskellig fra Mo-vognens, eftersom maskinlæget er ganske anderledes. Her skal da kun anføres, at man kan indstille på  $\frac{1}{3}$  eller  $\frac{2}{3}$  eller fuld kraft.

Det skal fremhæves, at den amerikanske konstruktion i princippet er meget enklere end den danske. Der er følgelig grund til at vente, at det er mere driftsikkert og billigere i brug og bygning.

Sluttelig skal det fremhæves, at man har tilladt sig at bruge bedre stålsorter, derfor overgår de amerikanske vogne sikkert de danske m. h. t. styrke og holdbarhed. Ganske vist er den beskrevne motorvogns totalvægt mindre end de tilsvarende danske motorvognes vægt, men det skyldes navnlig motortekniske forhold. — Det er i hvert fald bemærkelsesværdigt, at de amerikanske ekspres-togsvogne, der gerne er fremstillet af rustfrit stål, — et materiale, som navnlig Budd-fabrikken excellerer i —, gennemgående er mere end dobbelt så



tunge som de europæiske eksprestogsvogne, der er fremstillet af almindelige stålsorter. — Det må i det væsentlige påvirke vognenes levetid. — Selve rustfriheden har også sin betydning.

Endelig må man vente, at motorenes levetid forøges ved, at de er anbragt udenfor den rystende bogie. Måske slides de hurtigere end vore, fordi de er mindre og fordi de er ret hurtigtløbende.

De bliver imidlertid seriebygget i større mængder til tog, biler, tanks, skibe og stationære anlæg. Man må derfor antage, at de er ganske billige. En fornyelse af motorerne koster rimeligvis så lidt, at den kan betragtes som en normal reparationsforanstaltning.

### Danske Jernbaners Idræts-Forbund.

Søndag den 12. marts afholdt Danske Jernbaners Idræts-Forbund ordinært repræsentantskabsmøde på hotel »Prinsen« i Aarhus. Foruden de delegerede var der indbudt en kreds af gæster, bl. a. repræsentanter fra de 4 jernbaneorganisationer.

Formanden for afdelingerne i Aarhus, Hans Thomsen, bød mødedeltagerne med gæster velkommen til byen, hvorefter man gik over til dagsordenen.

Som mødets dirigent valgtes N. Glargaard, København.

Forbundet formand, Henry Klein, aflagde beretning og kom herunder bl. a. ind på forbundets noget dårlige økonomi. Han oplyste, at trods de store vanskeligheder, man havde mødt siden stiftelsen i 1946, var medlemstallet steget, og der eksisterer i dag 28 foreninger fordelt over hele landet med et samlet medlemstal på 3 200.

Det var mødets opfattelse, at man burde samle samtlige idrætsforbund under Dansk Idrætsforbund, og man vedtog enstemmigt en resolution, hvori det henstilles, at bestræbelserne herfor fremmes mest muligt. Man henviste til tidligere forhandlinger mellem DIF og jernbaneidrætsmændene. Disse forhandlinger var desværre endt resultatløse.

Forud for resolutionens behandling havde forbundsformand Klein redegjort for de forhandlinger, der havde fundet sted vedrørende medlemsskabet i DIF gennem Dansk Firma-Idrætsforbund. Formanden fandt det udemokratisk, at nogle københavnske specialforbund havde stillet sig afvisende overfor en sådan samling, og kunne ikke se nogen rimelighed i, at idrætten herhjemme skal stå så splittet, som den i virkeligheden gør.

Formanden for Dansk Firma-Idrætsforbund, A. Agerbæk, anbefalede resolutionen og udtalte håbet om, at den vil give anledning til, at Dansk Idræts Forbund tager sagen op til fornyet overvejelse.

Kassereren, O. Lund Jensen, København forelagde regnskabet, der viste en balance på 3.509 kr.. Status balancerede med 1 492 kr.

Det vedtoges at forhøje kontingentet fra 25 øre til 50 øre årligt. Den siddende bestyrelse blev genvalgt.

Til næste års mødested valgtes Svendborg.

K. V. Jensen.

### Samarbejdsudvalget.

Distriktsudvalget 2. distrikt har den 9. ds. afholdt sit første møde.

I sin velkomst nævnte formanden, distriktschef Humle, at han ville håbe, at de timer, man her skulle tilbringe sammen, og de drøftelser, der skulle føres, måtte blive nyttebringende for såvel staten som personalet, man burde tilstræbe, at forhandlingerne ikke blev ensidige. Meddelte, at personalerepræsentanterne havde udpeget togtfører N. J. Olsen som udvalgets sekretær. Møderne tænkes afholdt i sidste del af 1. kvartalsmåneden.

Der blev derefter aftalt regler for optagelse af referat fra møderne. Man tilstiller de enkelte medlemmer af udvalget en afskrift af den førte protokol. Et af sekretæren udarbejdet uddrag af protokollen tilstilles fogbladene til bekendtgørelse for personalet.

Der var til mødet stillet 11 forslag, dels af administrationens og dels af personalets repræsentanter.

Under første punkt refererede formanden den økonomiske situation, herunder nævntes de to sidst afsluttede driftsår. Det oplystes, at der i driftsåret 1947/48 havde været et driftsoverskud på ca. 16 mill. kr., medens driftsåret 1948/49 havde givet et driftsunderskud på ca. 28 mill. kr. I indeværende driftsår må der påregnes at fremkomme et regnskabsmæssigt underskud på ca. 65 mill. kr.

Lønningskontoen andrager nu ca. 60 pct. af samtlige driftsudgifter. Formanden nævnte de ting, der havde indvirket på driftsregnskabet og hæftede sig særligt ved konkurrencen fra bilerne, såvel last- som personbiler og såvel private som koncessionerede.

Det var nødvendigt og ønskeligt at billiggøre driften, man motoriserede i den udstrækning, materialet tillader, og man etablerer rute- og lastbilkørsel. Sidste år indførte man kørsel med lastbiler for ud- og indbringning af stykgods og afløste hermed de arbejdende godstog på strækningen Nyborg—Aalborg og Hobro—Aalestrup. I forbindelse med lokale godstog er den forekommende trafik afviklet på absolut tilfredsstillende måde, det opstillede budget har vist sig at holde, der er en besparelse i driftsudgifterne på 1,074 mill. kr. for denne første etape for 2. distrikts vedkommende. Opmuntret heraf fortsættes pr. 1. maj d. å. med Aalborg—Frederikshavn og Fredericia—Padborg, det lagte budget for disse strækninger udviser en billiggørelse på 460,487 kr. Der er ved beregningerne medtaget alle forekommende udgifter, således også til garageanlæg, standsning af alle ellers gennemkørende tog for rangering på mellemstationer. Lastbilchaufførerne har vist stor interesse for at komme i forbindelse med jernbanens kunder, betjent disse tilfredsstillende, og derved øget deres egen indtjening. God behandling af kundernes gods ligger jernbanen meget stærkt på sinde, de foretagne driftsomlægninger har vist at tjene dette formål, og man vil tilstræbe frem i tiden at tilrettelægge det således, at læsning af strækningssvogne undgås.

Disse foranstaltninger har medført en reduktion af personalet i køretjenesten (tog- og lokopersonale) på ca. 100 mand samt en del stationspersonale.



Rationaliseringen måtte ikke være ensidig. Der var som resultat af et i distriktet arbejdende rationaliseringsudvalg sparet 16½ tjenestetur i distriktet, idet man fjerner dobbelt arbejder — også i forholdet til sektionerne er forenklinger opnået i arbejdets udførelse, der fortsættes i denne retning, de nye tograpporters behandling i kontorerne betyder en betydelig forenkling. Mekanisering og anskaffelse af arbejdsbesparende maskiner har givet gode resultater, eksempelvis anskaffelse af gaffeltrucks, som for Fredericia omladehal pr. behandlet vogn udviser en nedgang i arbejdstimer fra 5,58—4,51 eller 20 pct., Korsør omladehal fra 8,81—5,29 eller 40 pct.

Velfærdsforanstaltninger behandles ved et særligt møde, så tidligt på året som muligt.

Der anskaffes nu på prøve 200 el slutsignallygter, som vel er noget tunge, men formenes driftssikre, 50 af disse vil blive benyttet på den fynske hovedbane.

Der er tilgået såvel trækraften som vognparken en betydelig og hårdt tiltrængt forøgelse. Den gældende køreplan er bragt op til 94,2 pct. af den for sommeren 1939 gældende køreplan. Bestridelse af den fra 14. maj 1950 gældende køreplan vil stille store krav såvel til materiale som til personalestyrken.

De stillede forslag behandledes, der var enighed om videre behandling af disse.

N. J. Olsen.

### Kan en familieansvarsforsikring undværes?

De allerfleste mennesker nærer ikke den ringeste tvivl om nødvendigheden af at forsikre sig mod død, invaliditet, brand og tyveri, men adskillige er endnu ikke rigtig klar over, at det også er nødvendigt at have en familieansvarsforsikring, som dækker skader forvoldt mod trediemand af forsikringstageren og hans familiemedlemmer.

Denne indstilling er i høj grad forkert, og at den kan blive endog meget kostbar, har vi i forsikringsforeningen mange eksempler på.

Vi ser ganske bort fra de mange mindre tilfælde, hvor folk ved uagtsomhed kommer til at beskadige andres ejendele, samt de ret talrige småskader, der fremkommer når børn under leg kommer til at slå ruder itu.

Erstatningen for sådanne skader er i reglen ikke større, end at den, når galt skal være, kan bæres af folk uden forsikring.

Meget alvorligere er det, når skæbnen er ude med større erstatningspligtige skader.

Af sådanne skal vi, uden iøvrigt at nævne navne, omtale et par tilfælde fra den seneste tid.

En jernbanemands hustru cyklede ned ad en gade, og var ikke opmærksom på, at hendes vej blev krydset af en mandlig cyklist, for hvem hun havde vigepligt. Følgen blev, at de begge væltede. Vor forsikrede hustru slap med nogle overfladiske skrammer, men den mandlige cyklist kom så alvorligt til skade, at han pådrog sig en ret alvorlig invaliditet.

Der er fra den skadelidtes side rejst et erstatningskrav overfor vort medlems hustru på godt

20 000 kr. Rettens afgørelse er endnu ikke faldet. Efter al sandsynlighed vil vor forsikrede blive dømt for sin uagtsomhed, og forsikringen må da udrede erstatningen. Det ville have betydet et økonomisk hårdt slag for denne familie, hvis de ikke havde haft forsikringen bag sig til at dække den økonomiske risiko, herunder sagsomkostningerne.

I et andet tilfælde, der ligeledes verserer for retten, påkørte et medlems 15-årige plejesøn en dame, der væltede og kom til skade. Hendes erstatningskrav blev på ca. 1300 kr. foruden sagsomkostninger, hvilket også ville være et betragteligt beløb, hvis en tjenestemand skulle udrede det af sin egen lomme.

I et tredje tilfælde drejer det sig om en 12-årig søn af et af vore medlemmer. Han morede sig med at afskyde kinesere gennem en gammel cyklepumpe, og ulykkeligtvis ramte han en kammerat i øjet med det resultat, at øjet blev ødelagt. Her kræves 8 000 kr. i erstatning.

Det sidste eksempel, vi her skal nævne, er af endnu alvorligere art. Et af vore medlemmer havde været til en selskabelig sammenkomst i samlingsbygningen i Aarhus. Da hans selskab forlod festen, blev det generet af en beruset person, som bl. a. væltede sig ind på damerne og i det hele taget optrådte stærkt udfordrende. For at holde sig manden fra livet, og da henstillinger ikke nyttede, gav vor forsikrede ham et kæbestød, så han faldt pådrog han sig så stærke læsioner, at han afgik ved døden. Erstatningskravet var her 56 000 kr.

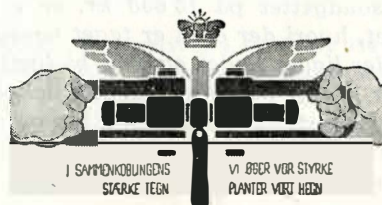
Denne sag er nu afgjort ved retten, der kom til det resultat, at den forulykkede selv, ved sin groft provokerende optræden, havde medvirket til den ulykkelige hændelse. Erstatningen blev derfor nedsat til 17 000 kr. Med omkostningerne blev det samlede beløb, vor forsikrede skulle udrede, noget over 20 000 kr.

Vi har nævnt disse tilfælde for at vise, hvor nødvendigt det er at have en familieansvarsforsikring, hvis årspræmie hos os er kr. 6,00.

Som det fremgår af eksemplerne kan enhver, uden egen skyld eller i hvert fald uden at ville det, komme til at forvolde skader for andre eller på andre, som ifølge dansk lov medfører erstatningsansvar. Dette erstatningsansvar kan falde så tungt, at den enkelte ikke kan bære det uden at blive økonomisk ødelagt for al fremtid.

En sådan risiko skylder enhver sig selv og sin familie at sikre sig imod.

Bestyrelsen for  
Forsikringsagenturforeningen for  
Tjenestemænd ved Statsbanerne.





## FRA MEDLEMSKREDSSEN

## Pristal.

Det var yderst interessant i D. L. T. d. 20. marts at læse, hvad »Finanstidende« og departementschef Cohn mener om det nye pristal, men det ville have været mindst lige så interessant, hvis vi samtidig havde fået at vide, hvad redaktøren af D. L. T. mener om pristal.

Det gamle pristal, der havde til følge, at man måtte vedtage en lov på rigsdagen for at tjenestemændene kunne beholde det reguleringstillæg, som sænkningen af pristallet viste vi skulle af med, var man enige om ikke duede mere.

Man regner i det nye pristal med et budget på lidt over 10 000 kr., som selv lokomotivmændene, der jo ikke hører til de dårligst stillede, ikke kommer op på, undtagen man er så heldig at have en kone, der både kan arbejde og passe hjem og børn. Dette nye pristal giver os, trods de store prisstigninger, der har fundet sted, ikke ret til een rød øre. Det var just ikke det, vi havde ventet os, samtidig med, at man bevilger 3000 kr. i repræsentationsudgifter til generaldirektøren.

Med hensyn til »Finanstidende«s artikel og departementschefens svar, forstår jeg ikke rigtig sidstnævnte, når han ikke mener, at sandsynligheden for prisstigninger på fødevarer er ret stor. Det er jo netop det, der er sket og vil ske, når man nu ophæver tilskuds- og rabatordningerne, et helt rugbrød stiger f. eks. 72 øre og et kg sukker 10 øre.

Dette vil ikke virke nær så meget på det nye pristal som på det gamle, men derimod vil en skatenedsættelse virke stærkere i nedadgående retning på det nye pristal end på det gamle, så det nye pristal er efter min mening ikke et hak mere retfærdigt end det gamle.

Til slut vil jeg have lov at spørge: Er det virkelig meningen, at tjenestemændene ikke før til oktober skal have dækning for de fantastiske prisstigninger, der har og efter al sandsynlighed fremtidig vil finde sted som følge af devalueringen?

Poul Meyer,  
elektrofører, Av.

*Pristalsnævnets opgave var ikke at finde et nyt pristal, men et andet og mere tidssvarende pristalsbudget.*

*Det midlertidige løntillæg blev ikke gennemført, fordi man anså pristallet for ubrugeligt, men på baggrund af forhøjede grundlønninger til arbejderne i privatindustrien.*

*Pristalsbudgettet på 10 000 kr. er et gennemsnitsbudget, hvori der også er taget hensyn til indkomster, der ligger under og over budgettet.*

*Om der kan gennemføres en yderligere forhøjelse af det midlertidige løntillæg eller anden regulering af tjenestemandslønninger, kan vi ikke positivt udtale os om på nuværende tidspunkt.*

Red.



## Jubilæer.

Den 24. april kan lokomotivfører A. A. Jensen, Vordingborg, fejre sit 40 års jubilæum.

Lokomotivfører Jensen er en mand, der på en stille og rolig måde passer sin gerning, hvilket har bevirket, at han er gledet ind i kollegernes bevidsthed som en støt og god kammerat.

Afdeling 9 ønsker til lykke på jubilæumsdagen og håber samtidig, at du må få mange gode år, så du rigtig kan nyde din forestående afsked fra aktiv tjeneste.

L. B.



Harry Ovesen.

Den 1. maj kan lokomotivfører Harry Ovesen, Baldersvej 57, Fredericia, fejre sit 25 års jubilæum.

Ovesen begyndte som ekstrahåndværker i Randers den 1. august 1924, ansattes som håndværker den 1. maj 1927 i Fredericia, blev ansat som lokomotivfyrbøder i Lunderskov den 1. september 1929, men returnerede herfra den 1. oktober samme år.

Ved forfremmelsen til lokomotivfører den 1. november 1942 blev Ovesen stationeret i Kolding, men kom igen til Fredericia den 1. december 1943.

I de år Ovesen har været her i Fredericia, har han vundet sig mange venner såvel i som uden for tjenesten.

Sin gerning har jubilaren altid omfattet med stor interesse, ligesom organisationsarbejdet indenfor afdelingen altid har haft hans store bevågenhed.

Det kan bl. a. nævnes, at Ovesen er kasserer for såvel jubilæumsfonden som den selskabelige forening og har varetaget begge disse hverv i en meget lang årrække.

Siden oplysningsarbejdet i 1935 blev taget op her i afdelingerne, har jubilaren med aldrig svigtende interesse taget del heri hvert år.

Til de mange hilsner, du kommer til at modtage på din jubilæumsdag, føjer Fredericia lokomotivførerafdeling sine bedste ønsker om held og lykke i fremtiden med tak for godt samarbejde i de forløbne år.

S. A.

Mandag den 8. maj kan lokomotivførerne K. J. R. Jensen, N. P. Thomsen, S. C. T. Andersen og K. B. Sprogøe, Struer, fejre deres 25 års jubilæum. Kolleger i Struer ønsker herigennem at sige jer alle 4 tak for godt kammeratskab og den interesse I har vist til højnelse af lokomotivmændenes vel, ved jeres indsats, dels indenfor foreningsarbejdet, og dels indenfor uddannelsen af aspiranter. Vi håber, at vi i mange år må beholde jer som medlemmer af afdeling 31. Til lykke på jubilæumsdagen.

E. T.



Mandag den 1. maj d. å. kan lokomotivførerne *N. L. Andersen*, Humlevænget 32, og *K. G. L. Larsen*, Lindevej 3, begge Nyborg, fejre 25 års jubilæum som lokomotivmænd.

For begge jubilarer kan det siges, at de i starten som lokomotivmænd kom ud for en endog strid modvind, idet de var blandt de mange aspiranter, som i 1927, under den Madsen Mygdalske regering, og af en alt for eftergivende administration blev sat på gaden kort tid efter, at den samme administration havde ansøgt D.L.F. om dispensation fra disse aspiranters uddannelse, således at deres værkstedstid blev nedskåret til fordel for lokomotivfyrbødertjenesten. For fuldstændighedens skyld kan det tilføjes, at de fleste af disse aspiranter var ansat som håndværkere eller som det hed den gang, ekstralokomotivfyrbødere.



*N. L. Andersen.*

*N. L. Andersen* begyndte som aspirant i Tønder i februar 1925. Blev fast ansat som håndværker den 1. maj 1927. Afskediget 1. januar 1928 og genantaget som aspirant den 15. januar 1929. Ansat som lokomotivfyrbøder 1. august 1929. Forflyttet til Nyborg den 1. februar 1931. Lokomotivfører i Padborg den 1. oktober 1942 og kom tilbage til Nyborg den 1. april 1943.



*K. G. L. Larsen.*

*K. G. L. Larsen* begyndte som aspirant i september 1924 i Randers. Blev fast ansat som håndværker den 1. maj 1927. Afskediget 1. september 1927. Genantaget som aspirant 14. januar 1929. Ansat som lokomotivfyrbøder i Langaa den 1. december 1929 og forflyttet til Nyborg 1. maj 1931. Forfremmet til lokomotivfører i Vejle den 1. november 1942 og kom tilbage til Nyborg 1. maj 1943.

Begge jubilarer er pligtopfyldende lokomotivmænd, som med interesse går op i deres gerning.

Ligeledes er de begge interesseret i organisationsarbejdet.

Larsen var kasserer i lokomotivfyrbøderafdelingen og Andersen var formand for denne. Denne interesse bibeholdt de efter, at de atter var kommet til Nyborg som lokomotivførere. Andersen er således formand for festudvalget og varetager dette hverv med stor dygtighed og initiativ.

Vi ønsker jer begge hjertelig til lykke og takker for de mange års samarbejde. Held og lykke i årene fremover.

C. S.

### Taksigelse.

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved mit jubilæum.

Lokomotivfører *C. F. E. P. Rasmussen*,  
Odense Syd.

### Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 9. maj frabedes venligst.

Lokomotivfører *N. K. Hansen*,  
Aarhus.

Eventuel påtænkt opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst; er bortrejst.

Lokomotivfører *H. Momme*,  
Randers.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører *S. W. Assens*,  
Kalundborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit 25 års jubilæum den 1. maj d. å. frabedes venligst.

Lokomotivfører *M. B. Fourfeldt*,  
Aarhus.

I anledning af undertegnedes jubilæum den 8. maj ønskes ingen opmærksomhed.

*K. B. Sprogø.* *N. P. Thomsen.*  
*H. Ringkøbing Jensen.* *S. C. Thorup Andersen.*

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst men bestemt.

*P. Bjerglind*,  
Skern.

### Københavnske afdelinger.

*Foredrags-, oplæsnings-, films- og balaften.*

Københavnske afdelingers oplysningsudvalg indbyder til sæsonens sidste arrangement lørdag den 29. april 1950 kl. 19,00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 8.

*Foredrag af*

*Professor, dr. phil. P. Brandt Rehberg.*  
*Een verden — eller ingen.*

Oplæsning af skuespiller ved Det kgl. Teater, Palle Huld. Fremvisning af filmen »Den blege rytter«, der omhandler faren for epidemier i det krigsramte Europa og flygtninges liv i ødelagte og bomberamte byer samt atomfilmen »One world or none«.

Udenfor egentlig oplysningsarbejde slutter sæsonen og aftenen med et fornøjeligt bal, med Poul Gambys orkester (kendt fra juletræsfesten).

Alle provinskolleger med fruer, pensionister med fruer samt alle interesserede jernbanemænd med fruer indbydes venligst.

Billetter til foredraget af kr. 1,00 kan købes og bestilles hos:

*S. A. K. Sørensen*, Bryggerivej 4, 4., Valby 954 (18—20).  
*V. K. F. Larsen*, Vilh. Thomsens Alle 34, Valby 4234.  
*W. S. H. Olesen*, Hillerødgade 19, N.

*J. Thillemann*, Forchammersvej 7, 5., Eva 7681.  
Trafikassistent *Kaj Petersen*, Gb. mdt.

Baltegn af kr. 1,00 løses i salen.

*Oplysningsudvalget.*



## Personalia.

*Udnævnelse fra 1-4-50.*

Lokomotivfører H. B. P. Pedersen, Korsør, efter ans. ifølge opslag til lokomotivmester (7. lkl.), Korsør.

*Forfremmelser pr. 1-4-50.*

Lokomotivfyrbødere til elektroførere ved Av:

H. H. Johansen, Slagelse.  
 V. E. Andersen, Aarhus.  
 N. O. A. Dinesen, Nyborg.  
 K. E. Kristensen, Kh. Gb.  
 P. Nielsen, Kh. Gb.  
 N. E. E. Rasmussen, Kalundborg.  
 O. Lindberg, Aarhus.  
 T. E. Raff, Kh. Gb.  
 O. V. Sørensen, Aalborg.  
 L. P. Larsen, Aalborg.  
 V. E. F. Horn, Næstved.  
 T. C. Rehder, Kh. Gb.  
 B. Rasmussen, Kh. Gb.  
 C. Petersen, Aarhus.  
 E. T. J. Petersen, Kh. Gb.  
 C. C. S. Nielsen, Kh. Gb.  
 E. E. M. Frandsen, Kh. Gb.

*Udnævnelse fra 1-5-50.*

Lokomotivmester (6. lkl.) P. J. Hansen, Aalborg, efter ans. ifølge opslag til lokomotivmester (5. lkl.) Aarhus H.

*Påskønnelse.*

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse overfor lokomotivfører F. A. Bøndlov, Fredericia, og lokomotivfyrbøder B. S. Daugbjerg, Fredericia, i anledning af, at de den 19-12-49 på Over-Jerstal station har udvist god agtpågivenhed og omhu ved udkigget samt snarrådighed med hensyn til, hvad der skulle foretages for hurtigst muligt at få toget standset, så at en alvorlig ulykke blev undgået.

Der er udbetalt dem en dusør.

*Afsked.*

Lokomotivførerne:

O. G. G. Schou, Aarhus H, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-5-50.  
 P. V. Jensen, Roskilde, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-5-50.  
 M. L. Hansen, Nyborg, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-5-50.  
 K. Knudsen, Odense, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-6-50.  
 J. Hansen, Randers, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-6-50.  
 S. Overgaard, Aarhus H, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-6-50.  
 V. Stephensen, Esbjerg, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-7-50.  
 Lokomotivinstruktør C. A. G. Jensen, Fredericia, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 30-6-50.

*Dødsfald blandt pensionister.*

Lokomotivfører H. H. K. Nielsen, København, den 24-2-50.

Lokomotivfører F. C. Tankmar, København, den 4-3-50.

Lokomotivfører E. P. C. Jespersen, København, Valby, den 26-3-50.

## Medlemslisten.

*Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-4-50.*

pens. lokomotivførere:

H. A. Henriksen, Padborg.

I. P. Larsen, Næstved.

## Rettelse til adressefortegnelsen.

*Lokomotivførerunderafdelingen:*

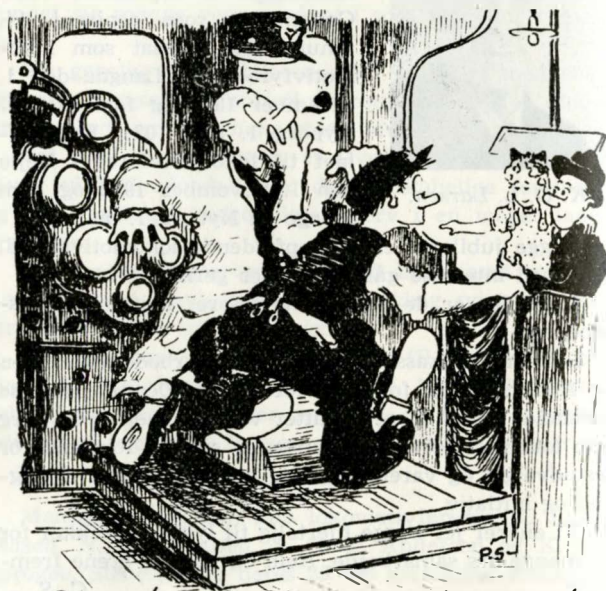
Haderslev: Repræsentantes navn og adresse rettes til: E. S. L. B. Frederiksen, Østergade 1, 2.

Hovedbestyrelsen: Da hovedbestyrelsesmedlem, lokomotivfyrbøder K. Egenhardt, er forfremmet til lokomotivfører fra 1. april d. å., er lokomotivfyrbøder H. Winther Jensen, Nygade, Padborg, fra ovenstående dato indtrådt i hans sted.

## Statsbanepersonalets sygekasse.

Ved statsbanepersonalets sygekasse er foruden de hidtidige øjenlæger antaget dr. med. Erik V. Johansen, Silkeborg.

Dr. Johansen afholder konsultation Vestergade 18, konsultationstid kl. 12—15 undtagen lørdag.



*Olsen! - forpøkker, - jeg sagde bare, det var en sød pige; - og så tror du straks, hun er sytten!*

### 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.