

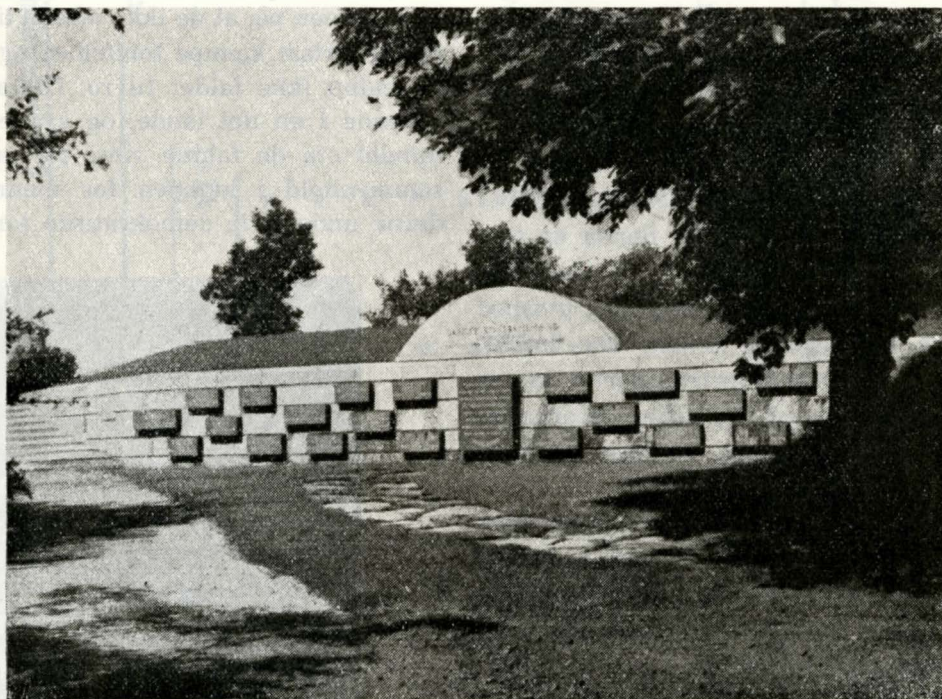


NO 9

5. maj 1950

50. årgang

9. april 1940 — 5. maj 1945.



Uforglemmelig i den danske historie står den 9. april 1940 og den 5. maj 1945. Hver med sit minde danner de rammen om et dystert kapitel for det danske folk. Den, der oplevede disse dage, glemmer aldrig hin skæbnsvanger april-morgen, da den tyske værnemagt sneg sig over den danske grænse og ad denne vej samt ad søvejen besatte landet. Lige så grundfæstet er majdagens befrielsesbudskab, der aftenen før var bebudet gennem æteren af den danske stemme fra London.

Et tilbageblik på denne femårige periode på 10 års- henholdsvis 5 års-dagen for besættelsen og befrielsen giver mangfoldige og vidtspændende minder om en tid, hvorom meget endnu står uforklarligt, men alligevel med kendsgerninger om en tilværelse med episoder, der var ganske uforståelige og vanskeligt kunne opfattes af en befolkning, for hvem fred og frihed er livsmålene.

Den 9. april blev på engang sorgens, hadets og bitterhedens dag, der senere forplantede sig til bitter modstand. I den ulige kamp stod hele det danske folk som en samlet hær — med de få undtagelser, for hvem skæbnetimen kom den 5. maj 1945.

Hvert enkelt individ deltog i den voksende kamp mod overmagten, og modstanden var alsidig; hver havde sin opgave alt efter sin plads, i det trods alt arbejdende samfundsmaskineri.

For jernbanemanden blev det en kamp i yderste frontlinie. Hans daglige gerning er selv i fredstider et farligt job; det blev derfor en topbelastning af menneskelige krav, da tjenesten måtte udføres under mørklægning og i uvished om, hvorvidt banelegemet stadig var intakt, eller om de forhadte militærtransporter kunne gennemføres uden angreb fra luften, hvorunder der naturligvis ikke kunne skelnes imellem, hvem der var ven eller fjende.

Omend, der under sabotagehandling er blevet truffet alle forholdsregler for at skåne danske menneskeliv, gjorde døden indhug i jernbanemændenes rækker, ligesom mørklægningen krævede både døde og lemlæstede.

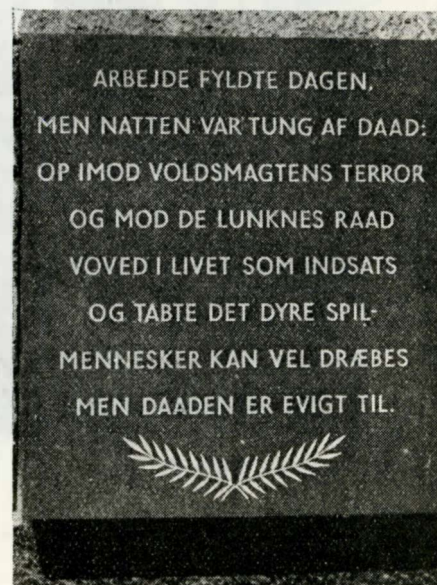
Fra 1939—1945 blev 114 statsbanemænd dræbt under udførelse af deres tjeneste. 23 af disse, heraf 14 lokomotivmænd, døde som direkte følge af krigsbegivenhederne (flyverangreb etc.). Udover disse 114 mistede 23 andre

jernbanemænd livet i kampen mod besættelsesmagten.

I den danske frihedskamp, der blev et led i alle de frihedselskende landes kamp mod diktatur og undertrykkelse, blev der bragt mange ofre. Et vidnesbyrd herom er de utallige mindesmærker, der overalt er rejst over dem, der betalte kampen med livet. Ikke alene for nationens døtre og sønner, men også for dem, der fra fjerne egne fandt døden på dansk jord, er der i de fem år sat et minde.

Mindesmærket for danske jernbanemænd er rejst på bastionen på Fredericia Vold. I en særlig mindemur findes navnene på de 23, som blev henrettet af tyskerne, døde i tyske fængsler eller i fangelejre eller faldt som frihedskæmper, de øvrige navne er indføjjet i den mindelund, der rummer mindet om de mange andre jernbanemænd, der gennem årene har mistet livet under udførelsen af deres tjeneste.

Fem år er gået; den 5. maj er blevet fællesmindetagen for den uhyggeligste periode i Danmarks historie. De af os, der fik lov at bevare livet og undgik lemlæstelse, lader tankerne gå tilbage til dem, der gav livet i kampen; men skal vort minde have værdi overfor dem, som havde troen på, at de ikke ofrede livet forgæves, må vi fortsat kæmpe for frihed og fred. Verden er endnu ikke faldet til ro. Diktatur er stadig rådende i en del lande, og kravet til os må i mindet om de faldne være fortsat enighed og sammenhold i kampen for menneskerettighederne under frie demokratiske forhold.



Samarbejdsudvalgsmøde.

Samarbejdsudvalget i 1. distrikt afholdt møde mandag d. 6. marts med følgende

Dagsorden:

1. Valg af sekretær.
2. Meddelelser fra formanden.
 - a) Statsbanernes regnskabsmæssige stilling ved udgangen af januar 1950.
 - b) Oplysninger om antallet af personale til drift og vedligeholdelse fordelt på driftens ledelse, stationstjenesten, lokomotivtjenesten, togtjenesten, banernes bevogtning og vedligeholdelse af anlæg.
 - c) Drøftelse af formen for forelæggelse af velfærdssager rejst af organisationernes fællesudvalg.
 - d) Meddelelse om distriktets rationaliseringsarbejde.

ad 1.

Distriktschef W. Herschend åbnede mødet med at byde velkommen til det første møde i distriktets samarbejdsudvalg, hvor han, i henhold til samarbejdsreglernes § 7, havde overtaget formandshvervet og udbad sig forslag fra personalerepræsentanterne til en sekretær. Hertil valgtes overportør H. Meldgård Kristensen.

Formanden: Dagsordenen giver udtryk for, at mødet er af konstituerende art, da vi først nu har valgt sekretær, og jeg har derfor alene udarbejdet mødets dagsorden, der i fremtiden, jfr. § 7, skal udarbejdes af formanden og sekretæren i fællesskab.

Dagsordenen tiltrådtes eenstemmigt.

ad 2.

Formanden indledte dette punkt med at henvise til reglerne, der var udarbejdet af udvalget vedrørende oprettelse af samarbejdsudvalg ved statens virksomheder og approberet af finansministeren. Det første møde i hovedudvalget afholdtes i generaldirektoratet den 11. januar 1950, og der var her givet retningslinier for udvalgenes virksomhed. Henviste i øvrigt til reglernes § 5, der siger, at udvalget er et organ for samarbejde, rådgivning og oplysning, og uddelte et sært tryk af Nordisk Järnbanetidskrift indeholdende et i Nordiska Järnvägsmannasällskap i september 1949 afholdt foredrag om »företagsnämndernas verksamhet och betydelse« med tilsluttende rapporter fra Danmark, Finland og Norge.

a—b) Gav derpå nogle talmæssige oplysninger til punkt 2 a og b vedrørende de økonomiske hovedresultater for driftsåret 1948/49 og til sammenligning hermed også for de første 10 måneder af driftsåret 1949/50. Endvidere en oversigt over Statsbanernes arbejdsmængde og personaleantal for året 1938/39 og 1948/49 til sammenligning.

Dertil en oversigt over antal personale til drift og vedligeholdelse i 1. Distrikt, hvor man ligeledes kunne se de ændringer, der var sket, når man satte årene 1938/39 og 1948/49 i forhold til hinanden.

Formanden tilføjede, at selv om ferien var blevet forlænget for en del af personalet, og fridagenes antal var udvidet siden 1938/39, kunne oversigtens tal vedrørende antal personale pr. arbejdsenhed nok give en del stof til eftertanke. Det samme ville være tilfældet, når man så på erstatningskravene i 1938 og sammenlignede disse med 1949.

Sluttelig bemærkede formanden, at disse tal senere skulle blive suppleret med nye til sammenligning, når sådanne forelå.

Beretningen toges til efterretning.

c) *Overbaneingeniør E. Thybo* udtalte om formen for behandling af velfærdssager følgende:

Vi skal her drøfte formen for forelæggelse af velfærdssager rejst af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg. Nævnte fællesudvalg fremsender en gang årligt et samlet forslag til de velfærdforanstaltninger, som ønskes bragt til udførelse i det kommende finansår.

Disse forslag behandles i distriktet, der derefter udarbejder en redegørelse for samtlige forslag, hvilken redegørelse samtidig angiver distriktets stilling til de enkelte forslag. Denne redegørelse er hidtil tilsendt fællesudvalget forud for afholdelsen af det møde, på hvilket sagerne bliver gjort til genstand for forhandling.

Da det nu er hensigten, at denne forhandling fremtidig skal føres i samarbejdsudvalget, har man tænkt sig at tilsende samarbejdsudvalgets medlemmer den førnævnte redegørelse og derefter behandle forslagene på det førstkommende møde i udvalget, antagelig i maj måned. Udvalget vil samtidig ved tilsendelsen af ovennævnte redegørelse modtage en fortegnelse over de arbejder, der blev vedtaget gennemført i indeværende finansår, med oplysning om de enkelte arbejders standpunkt.

Der er overfor distriktet fra Dansk Jernbaneforbunds forretningsudvalg fremsat ønske om, at man samtidig med behandlingen af de af fællesudvalget stillede forslag behandler nogle af forbundets afdelinger direkte overfor distriktet fremsatte forslag om velfærdsforanstaltninger.

Der vides ikke fra distriktets side noget at indvende imod dette, dersom udvalget kan tiltræde denne fremgangsmåde.

Det vedtoges at tiltræde den af overbaneingeniøren foreslåede fremgangsmåde, herunder denne gang også at medtage de fra nogle af forbundets afdelinger senere fremsendte forslag, der ikke havde været behandlet i fællesudvalget.

d) *Formanden* gav her nogle oplysninger om arbejdet i to rationaliseringsudvalg, som var nedsat af distriktschefen, og hvoraf det ene — vedrørende forenkling og modernisering i distriktets kontorer — havde afsluttet sit arbejde.

Det andet udvalg skal undersøge arbejdsforholdene på linien og på stationerne og består af formanden og lederne af de enkelte tjenester i distriktet.

Som eksempel på, hvad man her beskæftigede sig med, kunne nævnes indførelse af tekniske hjælpemidler og forenkling af visse arbejdsprocesser. Ved stationstjenesten havde man indført anvendelsen af gaf-

feltrucks ved omladehallen i Korsør, på Københavns Godsbanegaard, ved ilgodspakhuset og på emballagepladsen og tilsvarende på Nørrebro pakhus, og man havde under overvejelse at forsøge anvendelse af gaffeltrucks ved omlæsningen i Slagelse og i øvrigt gå endnu videre, hvor noget sådant ville vise sig hensigtsmæssigt. Man beskæftigede sig endvidere med tanken om indførelse af billetautomater på visse stationer. Havde inddraget stationsbestyrertjenesten på visse stationer. Havde inddraget stationsbestyrertjenesten på perronerne på flere af S-banestationerne. Flyttet en del af godsvognstrafikken tilbage fra Lersøen til Københavns Godsbanegaard. Inddraget søndagskontroltjenesten på stationer nord for Klampenborg på Kystbanen og nord for Holte på Nordbanen.

Ved banetjenesten havde man forsøgt med en svellestoppemaskine og undersøgte i øvrigt en mere udvidet anvendelse af mekanisk værktøj og muligheden af at forenkle baneformændenes skriftlige arbejde m. v.

På tilsvarende måde var man igang med at undersøge visse tekniske ændringer ved lokomotiver og deres pasning i remiser m. v.

Formanden tilføjede, at det her nævnte kun er eksempler på, hvad man allerede er igang med, men man må videre ad disse veje i den udstrækning, det lader sig gøre, men naturligt under fornødent hensyn til det personale, vi beskæftiger. Måske er det ikke heldigt at anvende ordet »rationalisering«, da det vistnok virker noget stærkt og ofte misforstås, hvorfor ordet »modernisering« måske ville være bedre.

Sluttelig udtalte formanden, at han gerne så, at udvalgets medlemmer nærmere ville overveje § 11 til næste møde, så vi kunne finde formen for at underrette personalet om det arbejde, vi beskæftigede os med. Kunne i denne forbindelse oplyse, at man forud for rationaliseringen af arbejdet i distriktets kontorer havde tilstillet personalet en sålydende skrivelse:

»I en stor virksomhed som Statsbanerne bør der fra tid til anden foretages en revision af det arbejde, der udføres, og af den arbejdsform, der anvendes, ikke blot på de mangeartede arbejdssteder i driften, men også i administrationskontorerne, alt med henblik på en eliminering af nu unødvendigt arbejde og en modernisering og forenkling af arbejdet på de områder, hvor tiderne muliggør en sådan. Jeg har ment, at tidspunktet nu, hvor forholdene efter krigen på de forskellige områder synes at trække sig noget i lave, er inde til en sådan revision og til en undersøgelse af, om kontorarbejdet udføres på god og økonomisk måde overalt.

I den anledning har jeg nedsat et moderniseringsudvalg med repræsentanter for distriktets 4 tjenester og regnskabsføreren. Formandskabet har jeg selv overtaget.

Moderniseringsudvalgets arbejde går i første række ud på at fjerne alt unødvendigt arbejde, at forenkle arbejdet og arbejdsgangen, eventuelt at lette arbejdet ved anskaffelse af hensigtsmæssige hjælpemidler og i det hele skabe bedst mulige arbejdsforhold. Derimod er det ikke formålet at opdrive en unormal høj arbejdsydelse på de forskellige arbejdspladser eller at forringe arbejdsvilkårene.

For at udvalgets arbejde imidlertid skal føre til et godt resultat, er personalets medvirken ved de forskellige undersøgelser, der skal foretages, af den største betydning. Jeg beder derfor enhver bidrage til, at arbejdet kan lykkes, dels ved under undersøgelse af kontorarbejdet at klarlægge alt bedst muligt for de undersøgende, dels ved selv at fremkomme med forslag til forbedringer og forenkling af dette arbejde, i hvilken forbindelse bemærkes, at jeg gerne ser forslag fremsat, selv om disse nødvendiggør helt nye arbejdsmetoder.

Forslag, som ikke behøver blot at vedrøre den enkelte nuværende arbejdsområde, men også kan omfatte sådanne, som vedkommende i sit arbejde har fået kendskab til, bedes om muligt fremsat i løbet af 10 dage og indsendt direkte til udvalget.

Forslagene vil — om ønsket — blive behandlet fortløbet.

Nuværende meddelelse er uddelt med personligt eksemplar til enhver, der er beskæftiget i distriktets administrationskontorer.

Meldgård Kristensen udtalte, at han meget vel forstod administrationsledelsens bestræbelser for at modernisere og forenkle arbejdet på hensigtsmæssig måde, men det var vel meningen, jfr. § 5, pkt. a, at forslag til nye rationelle driftsformer o. s. v. blev behandlet i udvalget, så ledelsen derved fik lejlighed til at høre personalets synspunkter. Ingen er imod anvendelsen af moderne tekniske hjælpemidler eller en fornuftig forenkling af arbejdsprocesser, men vi må have lejlighed til at blive gjort bekendt med administrationens forslag og begrundelse for samme, så vi kan give vore medlemmer besked om påtænkte moderniseringsforanstaltninger, og hvorfor og hvad der opnås derved, da en sådan fornuftmæssig forklaring er nødvendig, for at medlemmerne på arbejdspladserne kan modtage omlægninger m. v. med sympati.

Aage Hansen kunne tiltræde de af Meldgård Kristensen fremsatte tanker.

Formanden: Jeg forstår så udmærket de fremsatte synspunkter, men kan ikke her give et tilsagn, der gælder i almindelighed, da distriktet må have frie hænder, men vi kan vel ved første møde give meddelelse om iværksættelse af nyt, der er besluttet i distriktsledelsen, og vel også give en begrundelse derfor.

Overtrafikinspektøren: Det spørgsmål, der her rejses, er af stor vigtighed, og jeg kan ikke se rettere, end at der her må vises forståelse fra begge sider, og set med mine øjne skulle der ikke være noget til hinder for at motivere vore standpunkter, men vi kan ikke forud indhente udvalgets udtalelse, når der er 3 måneder mellem møderne, for så ville vi forsømme vore embedspligter vedrørende forsvarlig embedsførelse.

Julius Nielsen kunne også tiltræde de af Meldgård Kristensen fremsatte synspunkter og tilføjede, at vi her måtte erindre, at staten måtte se lidt anderledes på personaleforhold og beskæftigelse, end man kunne forlange af en privat arbejdsgiver.

M. S. Lyngesen: Jeg kan helt og fuldt tiltræde de af Meldgård Kristensen fremsatte synspunkter og vil

i denne forbindelse gerne tilføje, at generaldirektora-
tet, forud for en iværksættelse af modernisering i
dets kontorer, rettede henvendelse til Jernbaneforenin-
gen og udbad sig dennes forståelse ved moderniserings-
planerne, og når man opfordrer os til at vise forståelse,
må man også give os meddelelse og begrundelse for
det, man forlanger, vi skal vise forståelse for, da der
ellers ikke bliver nogen mening i det hele.

Formanden: Der er her et princip, som det vil være
umuligt at klare helt i dag, men der skal fra distrikts-
ledelsens side blive taget al det hensyn, der kan, til de
tanker, der her er fremsat, og jeg henstiller, at vi af-
slutter dikussionen herom nu, og så ser, hvordan de
første par møder herefter vil forme sig, og vi kan da
bedre overskue og tilpasse formen i udvalgsarbejdet.
Jeg kan dog nu sige så meget, at selve problemet »sam-
arbejdsudvalg« omfattes fra distriktsledelsens side med
den største sympati.

Hermed sluttede mødet.

N. Meldgård Kristensen.

W. Herschend.

En opfordring.

Til læserne af den faglige presse blev der
forrige år rettet en henvendelse angående frem-
skaffelse af private pleje- og pensions hjem til
forsørgerløse børn i konfirmationsalderen.

Henvendelsen resulterede i, at der blev skaf-
fet mange gode hjem, men behovet er stadig
stort, og man er derfor fremdeles interesseret i
tilbud fra ægtepar, som vil yde en varmhjertet
indsats ved at optage en af disse unge i deres
hjem.

Man tillader sig derfor at gentage den tid-
ligere opfordring, der lød således:

Det er en kendt sag, at børneværnene blandt
sine mange opgaver også drager omsorg for et
betydeligt antal børn og unge, der enten har mi-
stet deres forældre, eller hvis forældre på grund
af svigtende forsørgerevne har ladet det offent-
lige træde i deres sted.

Mange af disse børn, der både er sunde, nor-
male og uden karaktervanskeligheder, har før
konfirmationen ophold i børnehjem landet over,
hvor de fører en betrygget og sorgløs tilværelse,
indtil pligterne ved 14—15 års alderen for alvor
kalder på dem. Børneværnets omsorg fortsæt-
tes, og ligesom forældre ville, søger man at give
de unge en grundig uddannelse i håndværk el-
ler handel eller ved fortsat skolegang, for der-
ved at give dem de bedste muligheder for at ska-
be sig en betrygget fremtid.

Som opholdssteder i den tid uddannelsen
varer, benyttes — foruden nogle lærlingehjem
gode hjem hos private folk, der imod et rimeligt

vederlag giver en af disse unge ophold hos sig.
Anbringelsen hos private er den mest naturlige,
fordi forholdene hos disse bedst svarer til det
normale liv. Når den rigtige indstilling er til
stede, træder mand og hustru i fars og mors
sted og giver ud fra egen god erfaring en vær-
difuld vejledning og støtte til den unge. I man-
ge tilfælde er der mellem parterne knyttet for-
bindelse, som har strakt sig ud i fremtiden.

Men tidens vanskeligheder har meldt sig her.
Der mangler hjem, gode arbejder- og funkzio-
nærhjem, særlig til drengene, som går og ven-
ter eller helt opgiver uddannelsen, fordi der
ikke er steder nok til at modtage dem. Dette
gælder i særdeleshed i København men også i
de større provinsbyer.

Københavns børneværn ønsker gerne at
komme i forbindelse med ægtepar, som vil yde
en indsats ved at optage en af disse unge (sær-
lig drenge) i deres hjem. For opholdet betales
kr. 140—150 pr. måned. Herfor skal gives kost,
logi, vask og reparation af beklædningen. Børne-
værnet yder dertil fuld beklædning, fodtøj og
fodtøjsreparation samt lommepege til de unge.

Personlig, skriftlig eller telefoniske henvæn-
delser om tilbud besvares gerne. Adresse: Kø-
benhavns børneværn, Stormgade 18, Køben-
havn V, Central 16.800, lokal 28.

Tyskland.

*45 timers ugen indføres på tyske jernbaner for at
forhindre arbejdsløshed.*

Tysk Jernbanemondsforbund og den tyske jern-
banestyrelse har sluttet en kollektiv aftale, hvori
forbundet går med til en nedskæring af arbejds-
tiden fra 48 til 45 timer om ugen med tilsvarende
sænkning af lønningerne, medens jernbanestyrel-
sen på sin side forpligtiger sig til ikke at afskedige
nogen arbejder, så længe aftalen gælder.

Aftalen berører omkring 300.000 af 480.000 i
forskellige lønklasser.

Kollektivaftalen betegner et kompromis, der er
opstået i forbindelse med jernbanestyrelsens øko-
nomiske stilling. Styrelsen havde haft til hensigt
at afskedige 20.000 ansatte. Med hensyn til den
store arbejdsløshed, som eksisterer i Vesttyskland,
modsatte Jernbaneforbundet sig denne nedskæring
af arbejdsstyrken og efter lange forhandlinger fik
det sit forslag ført igennem, hvilket gik ud på at
beholde samtlige ansatte imod at indføre en al-
mindelig sænkning af lønningerne, svarende til 3
arbejdstimer om ugen. Man regner med, at jern-
banemændenes eksempel i stor udstrækning vil
blive efterfulgt af andre indenfor industrien.

ITF

Den amerikanske Mo-vogn.

I tilslutning til artiklerne om den amerikanske Mo-vogn fremsætter cand. mag. C. E. Andersen i denne og en følgende artikel nogle betragtninger om vognens eventuelle anvendelse ved Danske Statsbaner.

I to foregående artikler er der givet en beskrivelse af General Motors-Budd-Motorjernbanevognen. Da den på mange måder er et sidestykke til de danske statsbaners Mo-vogne, stiller man sig uvilkårligt det spørgsmål: Kunne denne type ikke bruges og være velegnet på danske jernbaner?

Man kan måske indvende, at den amerikanske motorvogn er altfor svær eller unødvendig svær for danske forhold. Amerikansk togmateriel er næsten altid konstrueret meget sværere end tilsvarende europæisk; og det plejer at veje omkring det dobbelte under lige omstændigheder. Dette har været tilfældet både i trævognenes, de nittede stål-vognes, de svejsede stål-vognes og ædelstål-letmetal-vognens tid.

Men den solide konstruktion gør jo ingen skade, når vægten, akseltrykket, m. m., som følge af bedre stållegeringer og mere moderne konstruktion, er nedbragt så meget, at den amerikanske type er lettere end den danske.

Iøvrigt kunne man jo let bygge typen af tyndere profiler og derved reducere vægten, og forøvrigt også prisen på råmaterialerne.

Den amerikanske vogn kan ikke indføres i Danmark uden videre, fordi den har centralbæreramme, midterbuffer og et helt andet koblingssystem. Det vil være meget vanskeligt at omkonstruere den til dansk standard, fordi dobbeltdragerkonstruktionen med de to buffere i hver ende er fundamentalt forskellig fra centraldrager-midterbuffer konstruktionen. Men det må vel være gør ligt at svejse en svær tværdrager under enderne af centraldrageren og at støtte dem med skrådragere og sætte bufferne på dem. Endvidere må man formodentlig kunne anbringe en europæisk kobling under centralkoblingen. I så fald kan man antagelig bruge begge slags koblinger på samme vogn, hvilket vil være af stor betydning.

I den originale udførelse har General Motor-Budd-vognene kun åbne passager fra vogn til vogn. Men det skyldes, at de væsentlig er tænkt brugt til korte lokaltog. Det vil være meget let at indføre lukkede forbindelser.

Den amerikanske vogn er væsentlig længere end den danske. Derfor vil dens midterste del rage længere ud fra sporene i snævre kurver med lille radius. På Storebæltsfærgernes sidespor, der bugter sig særligt meget, vil udragningen blive ret tydelig. Der er i forvejen kun en ganske lille afstand mellem vognene og færgens bærekonstruktion, ja, faktisk så lidt plads, at det synes at være farligt. Man kan derfor ikke indføre vogne, som er væsentligt længere end de hidtil brugte.

Men den amerikanske konstruktion kan let forkortes. En forkortelse på 2—3 meter er formodentlig tilstrækkelig; for vognen er i forvejen lidt mindre end de fleste europæiske eksprestogsvogne. Dens bredde er 3,05 m mod 3,10 m på de danske hurtigtogsvogne og 3,15 m på de tyske, hvilke sidste endog har en tilladt profilbredde på 3,25 m ved vognskilte m. m.

Også selve færgernes sporlængde vil gøre den meget store vognlængde urationel.

Sidesporene på »Korsør« kan udnyttes på en længde af ca. 73 m og midtersporet på 93 m. »Nyborg« og »Sjælland« er noget længere, navnlig på midtersporet, hvis effektive længde er over 97 m. Alle de nye færges byder på over 100 m effektiv længde af midtersporet. »Freja«s sporlængde er 72,5 m.

Jernbanevogne, der skal medføres, bør derfor ikke være over 24 m lange, idet man ellers måtte formindske antallet af vognene. På den anden side vil man kunne udnytte færgkapaciteten bedst, når vognene er 24 m. — Det helt rigtige optimal-mål finder man først ved en direkte opmåling på samtlige færges. — Det må i denne forbindelse bemærkes, at det internationale sovevognsselskabs nyeste vogne, der bl. a. skal passere Storebælt, er 23,5 m lange; og DSB's nyere hurtigtogsvogne er 21,7 m lange.

Da den amerikanske vogntype har stor kapacitet, og da motorerne ikke hindre passagen fra vogn til vogn, vil den være særlig fordelagtig til færgetog. Den vil være velegnet til gennemgående trafik på strækningen København—Fredericia. Den vil kunne forbedre trafikforholdene her på en næsten revolutionerende måde.

Lad os betragte nogle eksempler på, hvordan den kan anvendes til tog, der færges over Storebælt.

En del af lyntogene, nemlig »Englænderen« og »Sønderjyden« + »Uldjyden«, består af to Mo-vogne og to mellemvogne, de sidste uden forbindelse til motorvognene.

»Englænderen« består om sommeren af to motorvogne og tre mellemvogne. Den ene motorvogn må da frakobles i færgen, køre ud på et færgespor, hvor den står isoleret, køre i land før eller efter den øvrige del af toget, og tilkobles igen.

Set fra de rejsendes synspunkt består disse tog af en række vogn-øer uden forbindelse med hinanden. Det hæmmer bevægelsesfriheden og den fulde udnyttelse. Endvidere medfører det besværligheder, at toget altid skal være formeret på en bestemt måde. Motorvognene må altid være orienteret sådan, at motorerne er yderst. Endelig optager motorerne betydelig plads, og togets passagerkapacitet er ikke særlig stor. Kapaciteten er tilmed ganske uelastisk.

Lad os tænke os, at disse tog erstattes af to motorvogne af den amerikanske type og to derimellem indkoblede bogievogne af lignende konstruktion. Vognlængden standardiseres til 24 m. Motorvognene indrettes med pakrum, hvorimod de

motorløse vogne indrettes som passagervogne. Man kan vel regne med ca. 64 siddepladser i motorvognene og 86 i personvognene. Det giver en passagerkapacitet på $64 + 86 + 86 + 64$, ialt ca. 300.

Til sammenligning er der 37 pladser i hver af de to Mo-vogne, hvis man bruger nyeste type, og 72 i hver af mellemvognene, når man bruger fællesklassevogne med størst muligt antal kupéer, og 42, når man bruger 1. classes vogne med største antal kupéer. I praksis bruger man både 1. og fællesklasse, kombineret på nogen forskellig måde.

Regnes der med $37 + 62 + 62 + 37$ i »Sønderjyden«—»Uldjyden« og $37 + 42 + 42 + 42 + 37$ i »Engländeren«, giver det ca. 198—200 ialt.

Den amerikanske type har kun en enkelt klasse. Den rangerer mellem vor 1. og fællesklasse. Det bør bemærkes, at andre amerikanske lokaltrafikvogne plejer at have endnu mindre afstand mellem sæderne, hvorfor deres passagerkapacitet er en del større. Og en forøgelse af siddepladsernes antal fra $2 + 2$ til $2 + 3$ ville forøge kapaciteten med yderligere 25 pct.

Selv med den betydelige plads pr. passager, som Buddvognen byder på, vil man kunne opnå omkring 50 pct. større kapacitet end med Mo-vognen og almindelig bogievogne.

Man opnår tilmed den fordel at kunne bevæge sig frit gennem hele toget. Pladserne kan udnyttes bedre og på mere elastisk måde. Eventuelt kan pladsbilletsystemet helt ophæves. De hidtil brugte Mo-vogne og bogievogne kan frigøres til anden tjeneste, hvor man i forvejen bruger denne art togmateriale. For lokalpersontog er vognlængden, motorlængden, toglængden og den hindrede passage gennem hele toget uden betydning.

Lad os derpå se, hvordan den amerikanske type vil være egnet til den tjeneste, hvortil man nu bruger de egentlige lyntog.

Om morgenen afsendes fra København et trevognstog og et firevognstog, der overføres med samme færge, og bagefter et firevognstog, der overføres alene.

Det sidste har 222 pladser. Hvis det blev erstattet med et firevognstog af den amerikanske type, ville kapaciteten forøges til ca. 300 pladser, d. v. s. med ca. $\frac{1}{3}$.

De to første tog har $168 + 322$ pladser, ialt 390 pladser. De kunne erstattes af et syvvognstog, bestående af tre motorvogne og fire mellemvogne, formeret således, at endevognen og den mellemste vogn er motorvogne. Den sidstes pakrum tænkes udnyttet som serveringsrum, ligesom det ene pakrum i et lyntog. Her kan der formodentlig blive 20 pladser, jfr. 12 i trevognslyntog og 16 i firevognstogene. Serveringsrummets beliggenhed bliver midt i toget.

Eventuelt kan man bruge fire motorvogne, idet vogn nr. 3 da bliver motorvogn. Også dennes pakrum tænkes udnyttet som serveringsafdeling. De to serveringsrum befinder sig ved siden af hinanden og kan betjenes af samme personale.

Serveringsafdelingen vil befinde sig i togets

midte, hvorfor afstandene til den ikke bliver uimelig stor fra noget sted i det ca. 170 m lange tog.

Togets passagerkapacitet bliver i de to tilfælde 556 og 554. Det giver en forøgelse på 42 pct.

Da lyntogstrafikken væsentlig begrænses af færgekapa- citeten, vil en sådan forøgelse betyde overordentligt meget.

Brugen af et syvvognstog med ubegrænset gennemgangsmulighed tillader langt større frihed med besættelsen af pladserne end i to mindre tog.

Eventuelt kan pladsbilletsystemet helt ophæves.

Det hidtil brugte lyntogsmateriale kan bruges til nye lyntogsforbindelser på andre tider af dagen, hvor kapacitetsbehovet ikke er så stort.

Syvvognstogets rejsetider behøver ikke at blive længere end den gennemsnitlige rejsetid for to små tog, der overføres med samme færge. Rejsetiden bliver kortere end for to sammenkoblede lyntog af førkrigstypen.

Toget tænkes at standse foran færgen i Korsør. Det skilles mellem 3. og 4. vogn, hvilket ikke varer ret længe, fordi vognene har automatkobling. De tre forreste vogne kører ud på et af færgens sidespor og kobles automatisk til en kobling på stoppebommen. De fire bageste vogne kører ud på midtersporet og kobles automatisk til midterste stoppebom. Færgen er da straks sejlklar.

I Nyborg frikobles vognene på midtersporet på et par sekunder, så snart færgen er fortøjet. Denne del af toget kører helt op til Nyborg station, hvis den øvrige del af toget har en motorvogn nærmest færgeløjet, og kan følge efter som selvstændigt tog. I modsat fald kører den første del tilbage på færgen, hvor toget kan forenes meget hurtigt, takket være automatkoblingen.

De rejsende behøver i ingen tilfælde at være i toget, før sidste halvdel skal til at køre i land.

Når man kører med et stort tog i stedet for to små, belastes jernbanestrækningen mindre. Eventuelt bliver der mulighed for at fordoble toget. Desuden bliver der mulighed for at variere toglængden efter kapacitetsbehovet. Man kan f. eks. nøjes med seks vogne på lidet travle dage. Eller man kan tilkoble et par ekstravogne i ferietiden og lade dem blive i færgehavnen.

De kan naturligvis også færges over. Men i så fald må man gøre brug af alle tre færgespor. Det medfører større tidstab i færgehavnene. På den anden side vil forsinkelsen være mindre end ved brug af tre adskilte lyntog, der skal vente på hinanden i færgehavnene.

Automatkoblingen vil sikkert gøre det muligt at skille et lyntog i tre dele og overføre det på tre færgespor og samle det igen, ligeså hurtigt, som man nu kan gøre det med dobbelte lyntog.

(fortsættes).



FRA MEDLEMSKREDSSEN

»Hvad er arbejdsglæde«.

På mødet, de københavnske afdelinger afholdt den 13. april 1950 over emnet »Arbejdsglæde«, fremkom mange udtalelser, som strejfede spørgsmålet; men som efter min mening ikke gav tilhørerne et dybere indblik i, hvad arbejdsglæde egentlig er, føles og forstås.

Der blev sagt mange sandheder, som sikkert også kunne være medvirkende til at skabe arbejdsglæde, såfremt man da ikke tager ethvert opnået gode som en selvfølgelighed. Arbejdsglæde opnås ikke altid ved at pege på forhold, der bør fjernes, eller omvendt opnås, men kræver en personlig indsats af den enkelte såvel psykisk som materielt.

Hovedhjørnesteinen må være tro og tillid til sin næste, hvilket er nødvendigt for at bevare og udbygge et demokratisk samfund. Tvesind og tvivlersind må her i baggrunden.

De store idealer: »Målet, der skimtes forude«, må jo være en lykkefølelse, som uvægerlig må fremme arbejdsglæde. Thi det må være således, at den glæde og tilfredshed, som føles ved at være med i et arbejde, som må og vil skabe lykke for efterkommerne, er lige så stor, som om vi selv havde oplevet og set resultaterne, thi der må være lige så stor glæde ved at pløje og tilså marken, som ved at høste dens frugter, er dette ikke tilfældet, da bliver sommerregn til sne og hagl. Og det, som skulle være lys og glæde i menneskets daglige liv, bliver til psykisk mørke.

Ser man på spørgsmålet »Arbejdsglæde« rent materielt, da viser talrige eksempler, at arbejdsglæde godt kan være tilstede, hvor der må slides hårdt, endda uden håb om at se nævneværdige frugter af arbejdet.

Tænk på dem, som brød den jydsk hede eller dem, som begyndte på den såkaldte mosekultur. Disse mænd havde arbejdsglæde derved, at de forstod, at efterkommerne ville nå videre frem, end de selv gjorde.

De samme forhold var tilstede for dem, som var banebrydere for arbejdsorganisationerne. Ja, måske havde disse endda fængsel og arbejdsløshed i sigte for den indsats, de gjorde for at skabe bedre forhold for lønarbejderen, men de følte det som en pligt og gik til arbejdet med glæde.

Og selv om der endnu er langt til målet — ja, måske meget langt. Så lad os ikke glemme disse gæve mænd, men glæde os over deres indsats, når vi går til vort arbejde. Og lad os ikke glemme, at disse mænd forstod noget, som ikke alle idag forstår, at alt, hvad de foretog sig, var midler for at nå målet.

Men idag glemmer vi alt for ofte, at hvad vi foretager os, kun er midler. »Målet er ikke nået«. Men vi bærer stene til fremtidens slot, måske vil der gå mange slægtled, inden dette står færdigt. Men glæden ved at have været med i arbejdet, må ikke mangle.

Skal vi få glæde ud af livet og vort arbejde, da må vi stræbe opad, så vi kommer på siden af dem, hvis psyke og kraft erkendes større end vor.

Og vi må bevise vore omgivelser, at vi på uegennyttig vis stræber efter et rigt, stort og æstetisk mål. Jo større udsyn vi har, jo mere vi forstår, hvorfor vi er medlemmer af et samfund med dets pligter og rettigheder, jo større bliver glæden ved livet og arbejdet. Og dette er efter mine begreber det fundamentale i »Arbejdsglæde«.

Donnerup i april 1950.

P. Sessing.

Interview med en lokomotivfører fra S. B. B. Schweiz.

Da det altid er interessant at vide lidt om, hvorledes forholdene er for lokomotivmænd ved udenlandske baner, og da jeg har haft den glæde og interessante oplevelser at få indblik i lokpersonalets forhold i Schweiz, og ligeledes har haft besøg af kolleger dernede fra i Danmark og vist, hvad vi kan vise af interesse for en lokomotivmand, har jeg bedt lokfører Hans Gujer fra maskindepotet i Zürich om at besvare en række spørgsmål, som jeg tror vil interessere mine kolleger herhjemme.

Hans Gujer er nylig valgt som kasserer i afd. i Zürich efter i en længere periode at have været sekretær og kender således forholdene til bunds. Hans Gujer har velvilligst stillet sig til disposition ved at besvare spørgsmålene.

Allerførst vil jeg gerne spørge dig, Gujer: hvorledes lønnes en lokomotivmand ved S. B. B. i dag?

Maksimallønnen for en lokfører I. kl. er 12 000 fr. Denne løn opnås dog først ved det 20. tjenesteår. (Lokfyrbøder 2. kl. er normeret i 23. lønklasse, lokfyrbøder 1. kl. i 20. lønklasse, lokfører 2. kl. i 18. lønklasse og lokfører 1. kl. i 13. lønklasse). Vi har ialt 25 lønklasser.

Hvor meget er hos jer den daglige maksimumstjeneste?

Den daglige maksimumsarbejdstid bliver betragtet som 10 timer (hvad der gives herover bliver ekstrabetalt). Den gennemsnitlige daglige arbejdstid skal betragtes som 465 minutter.

Hvorledes er det med nattjenesten?

Som nattjeneste regnes alt arbejde udført i tiden mellem kl. 22—5. For hver time modtager vi en godtgørelse på 60 rp.

Kender I begrebet eenmandsbetjente lokomotiver på såvel strækningen som ved rangering?

Ved rangertjeneste bliver i de fleste byer de elektriske lokomotiver kun betjent af een mand. Damplokomotiver bliver i alle tilfælde betjent af 2 mand. Ved strækningstjenesten er ca. 20 pct. 2 mandsbetjent. Så snart det drejer sig om damploko, bliver disse altid bemandede med 2 mand.

Hvordan foregår så kørslen på rangermaskinerne?

Ved rangertjeneste betjener lokføreren regulatoren, styringen, eller ved de elektriske maskiner kontrolløren. Lokfyrbøderen klargør maskinen, passer fyret og betjener hjælpebremsen, på elektriske maskiner rangerluftbremsen.

Hvorledes er bestemmelserne for rådighedstjeneste?

Ved reservetjeneste bliver ikke al tid beregnet som fuld tjeneste, 8 timer bliver således regnet som 7 timer. 2 timer reserve giver f. eks. 1 time tjeneste.

Hvor lang ferie har I og hvorledes er jeres ferieordning?

Enhver jernbanemand har som minimum 14 dages ferie. Efter det fyldte 35. år eller efter 12 års tjeneste får vi 3 uger, og efter det fyldte 50. år får vi 4 ugers ferie.

Ferieordningen omfatter hele året, og ordningen er således indrettet, at den skifter over 5 måneder, har man f. eks. ferie 1950 i januar, får man 1951 i juni, 1952 i november, 1953 i april o. s. v.

Hvorledes er lokomotivmændenes uddannelse?

Vort personale er instrueret i alle forhåndenværende damplokomotiver og elk. motorvogne, såvel som i elektriske lokomotiver. På denne måde er enhver fuldt kendt med alle typer, og enhver lokmand er forpligtet til at holde sig alle reglementer desangående i nøje orden, endvidere forpligter han sig til hvert 5. år at lade sig underkaste en teoretisk prøve på sine kundskaber som lokfører.

Vi ved, at hos jer er størsteparten af jernbandedriften elektrificeret, vi kender ligeledes af omtale og fra billeder jeres tandhjulsbaner. Hvilken af disse er den største og hvor stærkt stigning har den?

Den stejleste tandhjulsbane er »Pilatusbanen«. Den har en stigning på 85 pct., hvilket svarer til en vinkel på 40°. Opad kører banen med en fart af 15 km pr. t. og nedad ca. 9 km pr. t.

Er alle lokomotivmænd organiseret i jeres organisation og er denne en selvstændig organisation eller er den tilsluttet en større?

Lokomotivpersonalet er til 95 pct. organiseret i SEV (Schweizerischer Eisenbaner Verband), hvilket er hovedorganisationen.

Har I feriehjem eller lignende foranstaltninger, hvor jeres medlemmer kan holde deres ferie eller være på rekreationsophold?

Vi har 3 feriehjem, hvortil vore medlemmer til ganske billige priser kan rejse og tilbringe deres ferie. Et ligger i Tessin (Sydschweiz), et ligger i det franske Schweiz og endelig et i Centralschweiz.

Efter at du, Hans Gujer, nu har haft lejlighed til selv at se vore maskindepoter og få et førstehåndsindtryk af vore forhold i Danmark, er der da noget, som specielt har fanget din interesse, eller modsat noget, som du er blevet forbavset over?

Det, som jeg først lagde mærke til hos de danske lokomotivmænd, var at se, at de var uniformerede. I Schweiz bærer vi alle overtrækstøj over civile klæder. Ligeledes blev jeg forbavset ved at se, at danske lokomotivmænd kan sidde ned under kørslen, vi må stå op, når vi kører, og kender ikke det at have et sæde på maskinen at sidde på. Senere har jeg erfaret, at man også hos jer er normeret med et tjenesteur. Et sådan må man hos os selv anskaffe og betale.

Jeg håber med disse korte samtaler at have givet mine danske kolleger et lille indblik i vore forhold i Schweiz.

Måske er der hos en eller anden opstået det ønske at foretage en afstikker til ferieparadiset Schweiz. Hertil skal kun siges, at han skal være hjertelig velkommen.

D. Bech Andersen,
lokfører, Gb.

6 portioner à kroner 250,00 som hjælp til ferien.

Fagorganisationernes Haandbog 1950—51, 6. årgang, der er under arbejde og à jourføring, uddeler i år blandt de afdelings- og klubtillidsmænd/kvinder, der benytter håndbogen i deres organisationsarbejde, 6 portioner à kroner 250,00 som hjælp til ferien.

Der stilles ingen betingelser. Beløbet kan og skal ikke søges. Det gives som en erkendtlighed for tillidsmandens/kvindens forståelse og brug af håndbogens à jourførte indholds værdi som en dokumentarisk hjælp, når tvivlsspørgsmål opstår om de love, forordninger, overenskomster, aftaler, bestemmelser, statistik, adresser o. m. a., der vedrører samarbejdsudvalgene og arbejdsforholdet arbejder og arbejdsgiver imellem.

Blandt de afdelings- og klubtillidsmænd/kvinder, der rettidigt inden 14 dage, gennem deres afdeling, bestiller den nye årgang af håndbogen, fordeles beløbene efter suveræn beslutning af håndbogens redaktions kontrolkomité: Ingvard Dahl, formand for Tømrerforbundet; Aksel Gjedsted Jensen, formand for Textilarbejderforbundet; Knud Jensen, formand for Arbejdsløshedskassernes Samvirke (Tolvmændsudvalget); Chr. Larsen, formand for Dansk Arbejdsmands Forbund; Edith Olsen, formand for Kvindeligt Arbejderforbund.

For de forbund, der anskaffer håndbogen til sine afdelinger, deltager kun de tillidsmænd/kvinder i afdelingerne, som forbundet har angivet, at håndbogen skal sendes til.

Det er en selvfølge, at ingen, der er i fagforbundsstyrelse eller er fagforbundsfunktionær, kan komme i betragtning ved fordelingen.

God ferie!

Protokol

over forhandling i generaldirektoratet d. 17. marts 1950.

For generaldirektoratet var mødt: banechef T. F. Engqvist, overarkitekt S. C. Christensen, kontorchef J. Larsen, afdelingsarkitekt E. Bonding, afdelingsingeniør H. A. Jensen, banearkitekt K. Grønning, baneingeniør B. Vejlø, baneingeniør K. E. J. Cornelius.

For Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg var mødt: forretningsfører P. Madsen, billetkasserer P. From Hansen, lokomotivfører E. Greve Petersen, overtrafikassistent C. A. Larsen, lokomotivfører Aage Hansen, sekretær J. K. F. Jensen, overportør Meldgaard Kristensen, banebetjent N. A. Jensen.

Forhandlingsemner: I. Tilvejebringelse af lejeboliger i året 1950/51. II. Modernisering af tjeneste- og lejeboliger i året 1950/51.

Banechefen bød velkommen til mødet og oplyste, at 35 boliger var blevet fuldført og taget i brug siden sidste bolig møde d. 3. februar 1949, heraf 4 på Slangerupbanen afholdt af særlig konto, og at 15 boliger var påbegyndt men ikke fuldført. Til færdiggørelsen af disse 15 boliger skulle der i finansåret 1950/51 anvendes ca. 200 000 kr.

Efter aftale mellem generaldirektoratet og fællesudvalget skal af bevillingen for det kommende år på 1 mill. kr. halvdelen benyttes til tilvejebringelse af nye boliger. Da der som nævnt skal bruges 200 000 kr. til færdiggørelsen af de boliger, der er under opførelse, bliver der kun 300 000 kr. til nye boliger. Den anden halvdel skal anvendes til modernisering. De tidligere år, hvor der ikke har været sikkerhed for, at alle planlagte arbejder blev bragt til udførelse, har vi ikke været så bange for at opstille større programmer, end bevillingen kunne dække, men i det kommende år må vi regne med, at alle planlagte arbejder bliver udført, derfor kan det ikke nytte at opstille større program, end bevillingen tillader.

Fællesudvalgets repræsentanter: Vi kan tiltræde, at den kommende bevilling anvendes som foreslået, idet vi forudsætter, at der ikke er flere penge tilbage af indeværende års bevilling, når året er gået.

Banechefen: Nej, alle pengene vil blive brugt, og der vil endda blive en mindre overskridelse.

Fællesudvalget: Det henstilles, at der ved embedsskifte vises mere imødekommethed overfor ønsker om at bringe tjenesteboligerne i overensstemmelse med nutidens boligforhold, f. eks. hvad angår værelsernes antal og lejlighedens indretning. Der henvises bl. a. til Odense stations tjenestebolig.

Ved istandsættelse af tjeneste- og lejeboliger, mente fællesudvalget, er udgifterne ofte større, end det udførte arbejde egentlig berettiger til.

Banechefen: Jeg kan næppe tro, at der betales mere, end hvad arbejdet er værd, men det er mit indtryk, at der ofte stilles ganske urimelige krav med hensyn til lejlighedernes istandsættelse. Spørgsmålet synes velegnet til nærmere drøftelse i samarbejdsudvalget. Generaldirektoratet vil meget gerne have konkrete eks-

empler på, hvor man mener, der er brugt flere penge til istandsættelsesarbejder end nødvendigt.

For de 300 000 kr., som vi har til rådighed i 1950/51, kan der bygges 8 huse, efter organisationernes størrelsesforhold vil det sige DJF 5, Jbf 2 og DLF 1.

Under den fortsatte diskussion gennemgik man de af fællesudvalget stillede forslag, hvori det oplystes, at der i *Buddinge* nu foregår et livligt byggeri, og at DSB ikke har noget disponibelt areal. Det er ikke DSBs opgave at bygge i konkurrence til private bygherrer, men at bygge på de steder, hvor der ellers ikke finder nybyggeri sted, og

at der i *Bagsværd* allerede er opført en dobbeltbolig.

Følgende vedtoges:

I *Orehoved* opføres en dobbeltbolig for trafikekspedienter.

I *Stevnstrup* opføres en dobbeltbolig for banearbejdere.

I *Durup* enten købes et ledigt hus eller bygges en bolig for trafikekspedient.

I *Hovedgaard* søges hus, som forventes at blive ledigt efter en fraflyttet trafikekspedient, lejet til brug for en trafikekspedient, idet huset så købes i finansåret 1951/52.

I *Padborg* opføres hus med fire ensartede lejligheder, 1 for Jbfs, 1 for DJFs og 2 for DLFs medlemmer, idet det oplystes, at der kunne opføres etagebygelse med fire lejligheder for omtrent samme pris som 3 enkelthuse.

I *Langaa* købes hus til overtrafikassistent, saftremt denne vil underskrive en erklæring om at ville gå ind under sædvanlige lejeboligvilkår, uanset at han allerede bor i huset nu.

For at kunne bestride udgifterne til disse boliger nedsættes det til rådighed for moderniseringen værende beløb til 450 000 kr. Endelig søges der tilvejebragt nogle boliger i *Ørbæk*, *Højrup*, *Faaborg* og *Svendborg*, men udgifterne hertil afholdes af anden bevilling.

Efter denne gennemgang af forslagene omtalte tidligere fremsatte forslag vedrørende tjenesteboliger for stationsmestrene ved *Lyngbyvej* og *Helgoland*. Det oplystes, at der næppe ville blive givet tilladelse fra myndighederne til at bebygge banernes areal ved *Lyngbyvej*. For *Helgolands* vedkommende menes det ikke muligt at skaffe grund, når der er disponeret over det nødvendige areal til udvidelserne af remiseanlægget. Sagen undersøges nærmere.

From Hansen efterlyste erstatning for to boliger, der i sin tid var bevilget til opførelse for to overordnede tjenestemænd i *Hellerup*, men som var tildelt andre end dem, de var beregnet til.

Banechefen mente, at alle tidligere forslag var bortfaldet, og dermed også de omtalte boliger i *Hellerup*.

Da Jernbaneforeningen ved bygningen af etageejendommen i *Padborg* ikke får den fulde kvotient af den disponible sum, medens Dansk Lokomotivmands Forening får en bolig udover kvotienten, aftales det, at der ved fordelingen af midlerne i 1951/52 skal tages hensyn hertil.

II. Modernisering.

Banechefen: Det er ikke hensigten, at kontoen for modernisering skal bruges til f. eks. tagrender, fliser i køkken etc. opsætning af lamper o. l., idet disse små arbejder rettelig hører hjemme på driftsbudgettets bygningskonto. Bevillingen er fortrinsvis beregnet til udvidelse af bestående boliger samt installation af WC.

Der forelå tegninger til udvidelse af A-huse: Udvidelse med en stue, forstue, toilet etc. vil koste mindst 14 000 kr. pr. hus. De forelagte tegninger godkendtes, og det aftaltes, at WC indrettes således, at der evt. kan opsættes brusebad.

Man drøftede mulighederne for indretning af badeværelse i eksisterende og nye huse, den endelige afgørelse henvistes til drøftelse i samarbejdsudvalgenes hovedudvalg.

Der må ikke f. t. installeres varmtvandsanlæg i bestående huse. Når der indrettes WC, opsættes også håndvask, ligesom der forberedes brusebad, når forholdene ellers tillader det, men nærmere herom bør afgøres af samarbejdsudvalgenes hovedudvalg.

De steder, f. eks. Herning, hvor der mangler radiatorer, kan de opsættes, når der ikke fordres nye rørstreng.

From Hansen mente ikke, der efter de her optrukne linier kunne blive nogen rimelig part af moderniseringen til Jbf.s medlemmer, og den anvendte fordelingsmåde kunne fra hans side kun tiltrædes for det kommende år.

Banechefen mente ikke, det hidtil gældende fordelingsforhold 6 : 3 : 1 havde været anvendt på modernisering, men kun på nybyggeri.*)

Det udtaltes fra banechefens side, at så længe der er stor trang for indretning af WC og håndvask og udvidelse af de ældre boliger, må indretning af badeværelser vente.

Med hensyn til, hvilke boliger der skal moderniseres, tiltrådtes det, at distrikterne forhandler med fælledvalget herom, idet der i 1. distrikt anvendes 175 000 kr. og i 2. distrikt 275 000 kr. til udvidelser og WC installationer. Til installation af WC og de hermed i forbindelse stående vandindlæg, kloakarbejder m. v. påregnes der i 1. distrikt anvendes ca. $\frac{1}{3}$ og i 2. distrikt $\frac{2}{3}$ af de forannævnte beløb.

Med hensyn til installation af WC gælder, at sådan installation ikke bør ske i en enkelt bolig på en station, medmindre stationens øvrige boliger allerede har WC, og stationen ligeledes er forsynet med WC'er for publikum og personale.

For udvidelse gælder, at den først må påbegyndes, når lejeren har erklæret sig villig til at betale den som følge af ændringen nødvendige forhøjelse af lejen.

Udvidelse skal normalt ske efter generaldirektoratets standardtegninger, fortrinsvis som vinkeltilbygning, men kan det ikke ske, da som længdetilbygning.

Udenfor de fremsatte forslag omtaltes installation af elektrisk lys i bolig i Bolderslev (lokomotivmand). Såfremt der kan fås tilslutning fra omkringliggende gårde, vil installationen blive søgt gennemført.

*) Forholdstal ses første gang anvendt i 1944. Tallet 6 : 3 : 1 er fastslået i 1948.



Jubilæer.



Den 1. april fejrede lokomotivfører C. F. E. P. Rasmussen, Odense, der er overgået fra SFB, sit 25 års jubilæum i sit hjem, som gæstfrit modtog de gratulerende kolleger.

Lige så jovial »Claus« er i tjenesten, lige så hyggelig fik vi bevis for, at han er i sit hjem, hvor han sammen med kammeraterne mindedes muntre tildragelser fra de svundne år. — ch. A.

Den 15. maj fejrer lokomotivfører H. P. B. Cronvall, Gedser, sit 25 års jubilæum.

»Bent«, som han til daglig kaldes, er en overmåde vellidt og velaget kollega, som uden tvivl vil modtage mange hilsner på sin jubilæumsdag.

Sin løbebane ved DSB startede Cronvall som aspirant ved Gb. maskindepot og blev ved sin udnævnelse til lokomotivfyrbøder ansat i Aarhus. Efter 1 års forløb kom han dog atter tilbage til Gb., hvorfra han i 1930 blev forflyttet til Masnedsund. Her havde jubilaren håbet at kunne slå rod, men ved Storstrømsbroens åbning i 1937 blev Masnedsund maskindepot dødsdømt og kun de daværende lokomotivførere fik tilsagn om fortsat at kunne forrette tjeneste med afløsning fra Vordingborg station, hvorimod lokomotivfyrbøderne, deriblandt Cronvall, måtte påregne at blive forflyttet til andre byer ved forfremmelse til lokomotivfører. Dette skete den 1. november 1942 med stationering i Padborg, men allerede den 1. december s. å. kom Bent til Gedser, som trods alt var nærmere hjemmet. Endnu efter så mange års forløb har vor gode ven stadig sit hjem i Masnedsund, og vi har ham mistænkt for, at han ikke forlader Gedser, så længe den berømte »Sydpil« — Ma 603 — befærer strækningen Ge—Nf—Ge.

Afdelingen sender dig de bedste hilsner og lykønskninger på dagen; vi håber endnu i mange år at måtte nyde dit samvær. Vi ses i »Riddersalen«.

Afdeling 11, Lissau.

Mandag den 15. maj kan lokomotivfører S. Assens, Kalundborg, fejre sit 25 års jubilæum ved DSB.

Assens begyndte som aspirant på Gb, kom ved sin forfremmelse til lokomotivfyrbøder til Thisted og derfra til Kalundborg. Måtte igen over Storebælt ved forfremmelsen til lokomotivfører, denne gang til Pad-

borg, for så med Korsør som mellemlanding at vende tilbage til Kalundborg.

Assens, der færdes som den stille og noble mand, har vi lært at respektere som en god og retskaffen kollega, og afdelingen ønsker hjertelig til lykke med jubilæet og udtaler vore bedste ønsker for fremtiden.

B. J.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 17. maj frabedes venligst; er bortrejst.

P. K. Christensen,
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed den 22. maj d. a. frabedes bestemt.

J. M. Nejland,
lokomotivfører.

Taksigelse.

Hjertelig tak for den store deltagelse ved min kære mands sygdom, død og begravelse; en særlig tak til Fredericia, Tønder og Padborg afdelinger for deltagelse med fane.

Gammelting 6, Haderslev, 14. april 1950.

Henriette Larsen og børn.

Vær venlig på denne måde at modtage min hjerteligste tak til alle, som var med til at glæde mig på min 40-årige jubilæumsdag.

C. P. Simonsen,
lokomotivfører, Slagelse.

Jeg udtrykker min hjerteligste tak for den storslæde opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum og afgang fra statsbanernes tjeneste. Jeg ønsker lokomotivpersonalet en lys og lykkelig fremtid.

A. C. Mortensen,
lokomotivmester.

Personalia.

Forfremmelse pr. 1-5-1950.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

H. J. Nielsen, Roskilde, i Nykøbing F.
H. Johnsen, Nyborg, i Esbjerg.
S. M. Thomsen, Randers, i Lunderskov.

K. Ljungdahl, Kalundborg, i Haderslev.
G. L. Jensen, Aarhus, i Padborg.
H. Larsen, Nyborg, i Padborg.
A. Lykke Petersen, Aarhus, i Padborg.

Lokomotivfyrbødere til motorførere:

P. E. Christensen, Frederikshavn, i Odense.
O. G. K. Andersen, Roskilde, i Odense.

Tildeling af hvervet som depotforstander efter ansøgning ifølge opslag.

Lokomotivfører J. E. Pedersen, Padborg, i Holbæk.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-5-1950.

Lokomotivførerne:

K. E. Ohlendorff, Gedser, til Køge.
J. T. Svaneborg, Aalborg, til Kalundborg.
B. O. Gottliebsen, Nykøbing Fl., til Gedser.
B. A. Sørensen, Lunderskov, til Esbjerg.
F. V. Schophaus, Brande, til Aarhus.
E. F. Jensen, Brande, til Randers.

Lokomotivfyrbødernes:

T. K. F. Pedersen, Næstved, til Kh. Gb.
K. L. Jensen, Næstved, til Korsør.
F. F. R. Holleufer, Slagelse, til Padborg.
W. Gundestrup, Tønder, til Esbjerg.
H. M. Barlo, Tønder, til Esbjerg.
H. Petersen, Korsør, til Nyborg.
K. L. Hansen, Næstved, til Korsør.
A. C. E. Philipsen, Korsør, til Slagelse.
H. E. Rasmussen, Nyborg, til Odense.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-5-1950.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

G. V. Brügge, Odense, i Padborg.
H. C. Rasmussen, Odense, i Padborg.
L. R. P. Lyng, Nyborg, i Næstved.
J. Hansen, Odense, i Padborg.
H. B. Henningsen, Kh. Gb., i Næstved.
F. Jensen, Korsør, i Korsør.
C. V. Rasmussen, Nyborg, i Næstved.

Dødsfald blandt pensionister.

Lokomotivfører Marius Hansen, Fredericia, d. 16-4-50.

Dødsfald.

Lokomotivfører A. L. C. Larsen, Haderslev, d. 5-4-50.

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.