

„Den lille kongres“

Efter § 10 i foreningens love har der den 23. maj været afholdt formandsmøde på Ferie- og Rekreationshjemmet.

Da formandsmøderne blev indført som et fast led i organisationsarbejdet, var det med henblik på en udbygning af informationen fra hovedbestyrelsen til afdelingerne.

Med årene er der sket en ændring på dette område. Informationsmaterialet fra hovedbestyrelsen er yderligere blevet forøget indenfor en kongresperiode, således at beretningen på formandsmøderne kan afkortes. Herved er der givet tillidsmændene længere tid til debattering af de foreliggende problemer. Gennem de periodiske beretninger og de afholdte fællesmøder i samtlige afdelinger er de underrettet om de enkelte sagers behandling og de opnåede resultater.

Formandsmøderne har derfor skiftet karakter og er gået over til at blive små kongresser med en livlig debat af samtlige sager.

Også dette års møde behandlede alle emnerne meget grundigt. I det forløbne år siden den sidste kongres har der været forholdsvis mange store sager til afgørelse, og selv om en del lokale spørgsmål blev fremdraget, var det naturligvis i første række disse sager man beskæftigede sig med.

I de nye kørselsfordelinger i forbindelse med sommerkøreplanen har distrikterne som efter aftale indlagt fridagene efter de nye regler, der skulle give en jævn fordeling af fridagene over alle årets måneder. Bedømt ud fra de faldne udtalelser, synes det imidlertid, som om der stadig er en tendens til at udnytte underbestemmelserne, der alene blev indføjjet, fordi udvalget fandt det rimeligt, at der blev givet en vis margin til udnyttelse i en nødsituation. Som vi tidligere har gjort opmærksom på, var hele udvalget enige om, at hovedreglen — fem fridage pr. måned — skulle være den gældende og indføres, hvor det overhovedet er muligt. Dette ser det ikke ud til, at man har bestræbt sig for at gennemføre for alle maskindepoters vedkommende, hverken når det gælder de faste ture eller når det gælder reservepersonalet. For det sidstes vedkommende er der endog en temmelig stor trang til tilsidesættelse af grundprincippet og dermed en dårlig behandling af personalet. Måske skal årsagen til disse ringe hensyn til personalet findes i vanskelighederne med helt at kunne tilpasse de nye regler efter forholdene den første gang de skal bringes til anvendelse, selv om det var lang frist distrikterne fik efter deres eget ønske. Det er muligt, de foreliggende uretfærdigheder rettes efterhånden, men skulle det mod forventning ikke ske, ser vi ingen anden udvej end at forelægge tjenestetidsnævnet de enkelte tilfælde.

Også den megen staldtjeneste, der udvides mere og mere og i særlig grad pålægges nedbrudsreservepersonalet, var genstand for behandling på mødet. De nye tjenestetidsregler har nu været gældende i 2½ år. Et tidsrum, hvori det må have været gørligt at indpasse tjenestefordelingen, således at forberedelses- og afslutningstjeneste udføres af det samme personale, som skal eller har fremført toget. Uanset om der ved staldtjeneste indtjenes et eller andet — hvad man får indtrykket af, selv om Statsbanernes repræsentanter ikke tog det med i de beregninger, der



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 11 - 52. ÅRGANG

5. JUNI 1952



Indhold:

„Den lille kongres“	133
Nordisk nyt — Sverige	134
Det er tid til at pågegynde organiseringen af det europæiske transportvæsen	135
Lokomotivførernormativet	136
2C2-koblede damplokomotiver ..	137
Smukt fritidsarbejde	140
Ny lønoverenskomst for de svenske statstjenestemænd	141
Bestillingstillæg m. m.	141
Den engelske jernbanedronnings besøg	142
Hilsen fra og til de engelske lokomotivmænd	143
Størrelsen af funktionsvederlag fra 1. april d. å.	143
Under DLF	144
Byttelejlighed	144
Personalialia	144
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	144



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Sverige.

Lokomotivmændenes årsmøde.

De svenske lokomotivmænd har afholdt et 2-dages møde på deres feriehem på Särö. Formanden, lokomotivfører A. J. Malm, karakteriserede det forløbne år som et fremgangså for Svenska Järnvägsmanaförbundet, og han opfordrede medlemmerne til at stå vagt om deres faglige organisation og den politiske opbygning.

Mødet behandlede virksomhedsbetretningen, der blev enstemmigt godkendt, samt 33 forslag fra de respektive afdelinger. Man gav udtryk for en vis utilfredshed med ændringen af pensionsalderen, der nu er forhøjet fra 60 til 63 år, dog således, at den enkelte står frit overfor, hvornår han ønsker at forlade tjenesten mellem det fyldte 60. og 63. år. Mødedeltagerne fandt dog ordningen demokratisk og forstod nødvendigheden af den forhøjede aldersgrænse, der er et naturligt led i den stedfundne udvikling.

Der var almindelig tilfredshed med den nye lønoverenskomst, som netop var afsluttet før årsmødet og som træder i kraft 1. juli d. å. (Se s. 141).

Den særlige rekruttering af lokomotivpersonalet gav anledning til en del diskussion, fordi den medfører forskellige vanskeligheder i anciennitetsplaceringen. Ikke alle distrikterne følger samme retningslinie for uddannelsen fra stationsarbejder til lokomotivfyrbøder, hvorfor nogle bliver uretfærdigt behandlet.

Første ordførende, Herman Blomgreen, var til stede på mødets første dag, hvor han gav udtryk for sin glæde over lokomotivmændenes særdeles gode organisationsform. Blomgreen fandt det nødvendigt, at der på forbundets næste kongres fremsættes forslag om en anden organisationsopdeling, således at hver kategori får egen distriktsorganisation, ligesom lokomotivmændene.

Årsmødet sluttede med en enstemmig opfordring til medlemmerne om at støtte det socialdemokratiske parti ved valget til efteråret, og man bevilgede 1.000 kr. til socialdemokratisk valgfond.

blev foretaget ved opgørelsen over de samlede udgifter ved reglernes indførelse — lønner det sig ikke i det lange løb. Interessen for, at personalet følger maskinerne fra først til sidst, kan ikke alene ligge hos lokomotivpersonalet, men må også kunne anerkendes af maskinafdelingens teknikere.

Mødet beklagede den fortsat udvidede anvendelse af lokomotivfyrbødere til lokomotivførertjeneste og fandt det rimeligt, at Generaldirektoratet i det mindste udnyttede det på normeringsloven fastsatte normativ. Uanset om der kan forventes en større eller mindre nedgang i trafikken, er det nuværende lokomotivførerantal ikke tilstrækkeligt til at bestride kørslen.

Den to-årige lønoverenskomst, der er sluttet aftale om mellem finansministeren og de fire centralorganisationer, betegnedes mødedeltagerne som acceptabel, men så med bekymring på de forventede prisstigninger på en del fødevarer som følge af regeringens forslag om ophævelse af prisbindingsloven. I forbindelse med lønsagen fandt man anledning til at pege på den ringe tilgang af aspiranter til lokomotivtjenesten. En væsentlig årsag hertil må søges i de lønmæssige vilkår, der bydes de håndværkeruddannede i forhold til de lønninger, der med samme uddannelse indtjenes i det private erhverv.

Under behandlingen af ferispørgsmålet erklærede mødet sig enig med hovedbestyrelsen i, at såfremt der i denne sag skal ske en retfærdig behandling af tjenestemændene, må ferieudvalget søge gennemført en udvidelse af den nuværende ferie med en uge.

Umiddelbart før formandsmødet havde det af kongressen i 1951 nedsatte lovudvalg sluttet sit arbejde og udarbejdet sin rapport. Denne, der er ret omfattende, fordi udvalget har gennemgået hele lovkomplekset og medtaget andet og mere, end kongresforslagene gav udtryk for, blev derfor forelagt afdelingernes tillidsmænd. Endelig stilling til rapporten kunne mødet naturligvis ikke tage, hvad udvalget heller ikke havde tilsigtet, dels fordi der hertil var ydet deltagerne alt for kort tid til at sætte sig ind i de enkelte forslag, dels fordi den under alle forhold skal forelægges den næste kongres til endelig behandling. Når lovudvalget på et så tidligt tidspunkt har overladt sin indstilling til formændene, er det ud fra ønsket om at give dem god tid til at behandle den såvel indenfor de respektive afdelingsbestyrelser som på de kommende generalforsamlinger.

Når udvalget har fundet anledning til at udvide sit arbejde til også at behandle de lovparagraffer, hvortil der ikke forelå ændringsforslag på kongressen, er det bl. a. fordi det må anses for formålstjenligt at føre alle lovens paragraffer i overensstemmelse med tiden og udviklingen på samme tid.

På »den lille kongres« og fællesmøderne i marts måned har organisationsarbejdet i det forløbne år nu været grundigt behandlet. Informationen fra hovedledelsen har været effektiv. Gennem disse møder og de periodiske beretninger, som på grund af de eksisterende forhold ikke kan udsendes hvert kvartal, men en gang halvårligt, er der givet tillidsmændene materiale til styrkelse af deres daglige arbejde for organisationen. Arbejdet for det kommende år er allerede påbegyndt og den ordinære kongres fastsat til den 19., 20. og 21. maj 1953.

Det er tid til at påbegynde organiseringen af det europæiske transportvæsen

Af sekretær i ITF *Paul Tofahrn.*

Indlandstransportkomitéen (ITC), som sorterer under den økonomiske kommission for Europa, (ECE), dannedes i Geneve i maj 1947. Den er et mellemstatligt organ, i hvilket ikke-statlige organisationer, såsom ITF, har rådgivende stemmer. Indlandstransportkomitéen udfyldte ved sin dannelse det tomrum, som opstod efter opløsningen af ECITO, der oprettedes umiddelbart efter, at Europa befriedes af de allieredes arméer.

Hvad ITC har udrettet.

Indlandstransportkomitéen har udrettet adskilligt værdifuldt arbejde. Dens opgave er at muliggøre mellemstatlig transportvirksomhed i Europa trods landegrænser, og komitéen har gjort meget for at fremme transporten af passagerer og gods over disse kunstigt lavede barrierer. Rejsende, turister, handels- og industriudøvere står alle i taknemlighedsskyld til ITC, ligesom også transportarbejderne, hvis velstand beror på forholdene indenfor deres virksomhedsområde.

Jernbanemænd, tilhørende f. eks. næste generation, vil få anledning til at takke ITC for, at komitéen 1948—51 med held krævede, at jernbanerne skulle standardisere en stor del af deres tekniske udrustning og deres transportmetoder. Takket være disse påvirkninger er indført en standardtype for europæiske godsvogne, og jernbanerne har truffet overenskomst om ikke at sætte vogne af anden type ind i trafikken. Den standardiserede godsvogn bliver udrustet med anordninger til automatisk kobling.

Der findes stadigvæk råderum for andet nyttigt arbejde i mindre målestok for at fremme den mellemstatlige trafik i Europa, og adskillige ekspertkomitéer er beskæftiget med det forberedende arbejde.

ITC og samordningen af transportvæsenet.

Indlandstransportkomitéen har imidlertid ikke udelukkende og ikke på en gang hovedsagelig tekniske og administrative opgaver, da den er ECE's fornemste støtte (understøttelse). Det er derfor kun naturligt, at samordningen af de forskellige grene indenfor den internationale indlandstransport bør udgøre en vigtig del af dennes virksomhed. Dette spørgsmål blev genstand for diskussion på et tidligt stadium af komitéens arbejde. Kun små fremskridt kunne imidlertid gøres, eftersom komitéen på det tidspunkt ikke havde et fuldstændigt og klart overblik over samtlige forhold i sin europæiske virksomhed. Ikke desto mindre kom indlandstransportkomitéen så tidligt som i juni 1949 frem til den slutning, at den ikke kunne opstille nyttige og tillempede anvisninger, hvis den »stilledes over for ensidige systemer, som opstilledes af de forskellige regeringer og var nødt til at tillempes for hvert enkelt land til skade for et almindeligt program for hele Europa«.

Denne udtalelse er særdeles klog. Indlandstransportkomitéen skal samordne det internationale

transportvæsen, men den internationale samfærdsel er opbygget på nationale transportsystemer. Følgelig kræver samordningen af det internationale transportvæsen, at berørte lande samordner sine nationale transportgrene ved at tillemp dem et ensartet program. Hvis denne klare forudsætning forbigås, »vil alvorlige vanskeligheder kunne opstå på et internationalt plan gennem de modstridende systemer, som hovedsagelig tager sigte på at sikre transportsamordningen på det nationale plan«.

Fuld af gode hensigter.

Ved Indlandstransportkomitéens 7. møde, som holdtes i juli 1951, var entusiasmen stor for opnåelse af »størst mulig samordning af det europæiske transportvæsen«. Ingen god europæer kan læse protokollen fra dette møde uden at hjertet banker hastigere. Komitéen forklarede, at »studierne, som igangsattes i den hensigt at udforme en ensartet transportpolitik for Europa, er nået så langt, at det er muligt at angive nogle af de mål, som skal kunne opnås, og de mangler, som skal afhjælpes«. Komitéen gav i den anledning nogle af sine ekspertudvalg til hverv at give sig i lag med visse spørgsmål og besluttede tid efter anden at sammentræde til specialmøder »i den hensigt at samordne bestræbelserne for en almindelig transportpolitik«.

Komitéen har på eget initiativ taget sig af denne opgave. Et specialmøde — det første af sin slags — holdtes i Geneve i januar 1952. Samordningens eksperter skulle have truffet sammen umiddelbart før komitéens specialmødet, men de gjorde det ikke. De var i højeste grad af den mening, at et sådant sammentræde kunne være af værdi, efter at komitéen havde fastslået nogle af de samordningsprincipper, som den ønskede tillempet. Ingen kan bestride det berettigede i eksperternes indstilling.

I juli 1951 havde Indlandstransportkomitéen indbudt Internationalt Jernbaneforbund, Internationalt Vejtransportforbund og Internationalt Handelskammer til diskussion om deres forskellige synspunkter for at kunne fastslå, i hvilke dele de var overensstemmende. Disse 3 organisationer gav en fælles udtalelse. De var enige om, at når jernbanerne pådrages tab som følge af sine forpligtelser ved at fragte gods, bevilge nedsatte afgifter for visse passagergrupper eller tillemp lavere afgifter for specielle varelagre eller distrikter, bør disse tab bæres af samfundet efter retfærdig og tilbørlig vurdering. Jernbanerne skulle gives vidtstrakt frihed ved fastsættelse af sine afgifter og tariffer, dog kun under den garanti, at denne frihed ikke gav mulighed for illoyal konkurrence med de øvrige transportgrene. (Beskyttelse mod illoyal konkurrence jernbanerne imellem nævnes dog ikke).

Jernbanetarifferne skulle i så stor udstrækning, som det er foreneligt med en almindelig økonomi, baseres på omkostningerne, men de 3 organisationer ønsker ikke at gå ind på spørgsmålet om opstilling af de nøjagtige omkostninger, fra hvilke man skulle udgå, og ønskede heller ikke at fremholde,

at dette tarifsystem skulle sikre ligevægt mellem udgifter og indtægter.

Som bidrag til løsningen af samordningsproblemet, hvad angår transportomkostningerne, indebærer denne udtalelse ikke noget nævneværdigt fremskridt. Desuden er den ikke baseret på praktiske grunde. Ingen regering kan befri jernbanerne for deres transportforpligtelser. Ingen regering kan heller ophøre med at anvende jernbanerne til at fremme sin egen økonomiske og sociale politik, og ingen fordeling af omkostningerne for en sådan politik overfor jernbanerne kan nogensinde undgå at falde tilbage på visse grupper af skatteydere og i særdeleshed på dem, der repræsenteres af Internationalt Jernbaneforbund og Internationalt Handelskammer.

En forfejlet opgave.

Når de 3 organisationer diskuterede jernbanernes brug af vejene, var interesse modsætningerne alt for store til at tillade en overenskomst, og på samme vis var forholdet, når man diskuterede spørgsmål om vejtransport for egen regning.

Følgelig stilledes ITC over for opgaven at opstille principper for samordning uden hensyntagen til ikke-regeringsinteresser. Ved mødet i januar 1952 savnede størstedelen af komitéen mod til at gøre dette. I stedet besluttede man at overdrage til eksperterne yderligere at klarlægge de sociale, økonomiske og finansielle forhold og betydningen i:

- a) frit valg af transportmiddel for brugere,
- b) frihed til at udføre transporter for egen regning,
- c) transportforpligtelser, samt
- d) social og økonomisk ansvar for de forskellige transportgrene og de økonomiske fordele disse bevilges.

At begære yderligere klarlægning af disse spørgsmål i den nuværende situation er at hænge sig i det fuldkomne. Disse spørgsmål er diskuteret i det sidste kvarte sekel, og det er nu muligt at komme frem til en beslutning. Med hensyn til spørgsmålets finansielle udsigter, er samtlige eksperter enige om, at kun vel gennemtænkte beregninger er mulige. Dette gælder også jernbanernes omkostninger og fordelingen af disse på øvrige transportgrene. De fleste af de oplysninger, som er nødvendige for sådanne beregninger, findes i budgetter og regnskaber, og eksperterne kan ikke give dem yderligere belysning i nogen større udstrækning.

Når ikke de enige eksperter har kunnet præstere en yderligere samling betænkninger, er det troligt, at komitéen kan finde det lettere at gå i lag med sine oprindelige oplysninger, hvilket i juli 1951 angaves at være »samordne investeringer i de forskellige transportgrene . . .«.

Vejen ud af blindgaden.

De, som anfører denne oplysning, må begynde med at begære en fastholden af de principper, som skal følges. For en sådan fastholden kræves, at Indlandstransportkomitéen gør sit valg mellem privat foretagsomhed, planøkonomi eller fortsat økonomisk forvirring inden for transportvæsenet. For nærværende forekommer fri foretagsomhed kun

inden for en vis del af den europæiske transportvirksomhed. Heraf den kostbare forvirring.

Denne frihed kan teoretisk udvides til at gælde for samtlige transportforetagender og gøres fuldstændig. De følger, som kan forudses af en sådan udvidelse, er imidlertid sådanne, at ingen europæisk regering eller parlamentarisk kommission vil være villig til at tage risikoen. Alternativet består i at give ITC-eksperterne til opgave at udarbejde en plan for et europæisk transportapparat, som både i størrelse og kvalitativ udformning fylder sin opgave samt sammensmelter alle transportgrene til en harmonisk enhed, i hvilken hver transportgren er en komplement til eller udbygning af de andre.

For disse planer kunne endvidere fremholdes:

Overskud på transportmuligheder må undgås for at redde kapital og indskrænke unødigt virksomhed til et ufravigeligt minimum. Privattransportvirksomhed, f. eks. transport for egen regning, må reguleres således, at almindelige transportforetagender beskyttes mod illoyal eller ødelæggende konkurrence og således, at regeringens transportpolitik ikke forstyrres eller hindres. Sålænge der eksisterer konkurrence mellem de forskellige transportgrene, skal konkurrencevilkårene være loyale, d. v. s. samtlige transportforetagender må ikklæde sig tilsvarende forpligtelser i forhold til samfundet, brugere, transportarbejdere og trediepart.

Det kan naturligvis vise sig nødvendigt at give samordningsmændene yderligere instruktioner, men de anvisninger, som findes i ovenstående, er tilstrækkelige til at påbegynde arbejdet. Tidspunktet for at påbegynde arbejdet er allerede her.

Lokomotivførernormativet

Som det vil være bekendt fastslog foreningen under forhandlingerne med Generaldirektoratet i februar, at det daværende lokomotivførerantal måtte forhøjes med 44, såfremt der skulle være dækning for behovet af lokomotivførere til vinterkøreplanen. Administrationen mente imidlertid på grundlag af den højkonjunktur, godstrafikken lå i, ikke det var forsvarligt at imødekomme foreningen fuldt ud, idet man kunne forvente en nedgang i trafikken på dette område. Der kunne derfor den gang kun gives tilsagn om 25 nyudnævnelser, og forhandlingerne sluttede med en aftale om at genoptage spørgsmålet inden udgangen af august måned d. å.

Imidlertid er der ingen ændringer sket af væsentlig betydning i trafikken, og godsmængden ved banerne er stadig den samme. Lokomotivfyrbøderes anvendelse til lokomotivførertjeneste er derfor steget en del som følge af den udvidede køreplan i sommermånederne og fordi de nye fridagsbestemmelser har medført en forøgelse af lokomotivførerbehovet ved flere maskindepoter.

I den anledning har Generaldirektoratet givet sin tilslutning til en forøgelse af lokomotivførerstyrken fra 1. juni d. å., således at der foruden de forfremmelser, der finder sted på grund af afgang eller dødsfald, yderligere udnævnes 19 lokomotivførere.

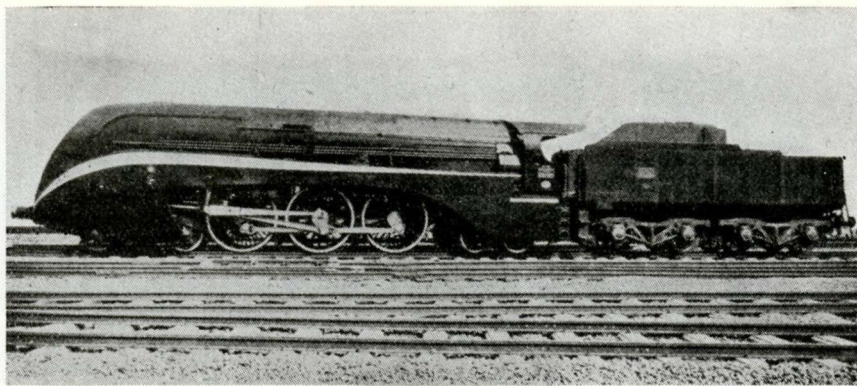
2C2-koblede damplokomotiver

Af C. E. Andersen.

I årene efter århundredskiftet var det almindeligt at bruge 2B1-koblede lokomotiver til de hurtigste tog i de allerfleste lande med jævnt terræn. — De Danske Statsbaners P-lokomotiver er et smukt eksempel på denne koblingstype.

Trods sine gode køreegenskaber gik typen imidlertid af mode; og efter første verdenskrig ophørte man overalt at bygge den. Til ekspres-togstrafikken erstattedes den af 2C-typen og navnlig af 2C1-typen, som ikke blot var noget sværere, men som havde større adhæsiionsvægt, så det blev muligt at fremføre tungere tog og accellere dem hurtigere.

I 1930-erne fremkom 2C2-lokomotiverne, der på en måde kan opfattes som 2B1-lokomotivernes efterfølgere, idet mindre end halvdelen af deres aksler er drivaksler, og typen er egnet til meget store hastigheder. 2C2-typen er imidlertid langt kraftigere end 2B1-typen og kan derfor frem-



Moderne fransk 2C2-lokomotiv. I begyndelsen af 1940-erne byggedes en serie på 7 lokomotiver, de 4 af dem compoundlokomotiver.

føre vore dages tunge tog med meget store hastigheder.

2C2-lokomotiverne vandt især indpas i USA, hvor talrige jernbaneselskaber byggede denne type. I Europa havde man imidlertid bygget et par lokomotiver af denne type allerede før første verdenskrig. Pioneren var det franske Nordbaneselskab, der altid havde hævdet sig ved sine hurtige lokomotiver. — Det skulle dog vare meget længe, før man atter byggede sådanne hurtigløbere. I Frankrig skete det først under den anden verdenskrig, da de

franske jernbaner og specielt Nordbaneselskabet byggede nogle speciallokomotiver, delvis med enkeltakseltræk eller med turbinetræk, samt en serie mere normale lokomotiver af 2C2-typen.

I England havde L. N. E. R. i begyndelsen af 1930-erne bygget et enkelt 2C2-koblet speciallokomotiv med vandrørskedel. Det blev nogle år senere ombygget til et normallokomotiv, men bevarede den oprindelige koblingsordning.

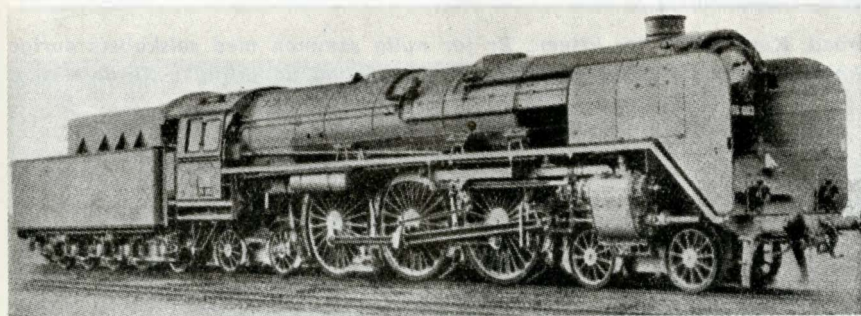
I Tyskland byggede Rigsbanerne i 1935 to 2C2-koblede lokomotiver, der senere efterfulgtes af et tredje, som udmærkede sig ved at køre baglæns, idet det havde førerhuset i kørselsretningen, hvilket var muligt ved, at det havde kulstøvfy-ring. Under krigen blev det ombygget til et normalt lokomotiv.

Også Ungarns statsbaner interesserede sig for 2C2-typen før krigen. For nylig har de gjort alvor af at bygge den. I Rusland findes der mindst to udformninger af 2C2-typen. I Victoria i Australien er 2C2-typen ved at blive standardhurtigtogsmaskinen, idet der lige er anskaffet et meget stort antal. Selv i Japan, hvor jernbanerne er smalsporede, eksisterer der 2C2-lokomotiver.

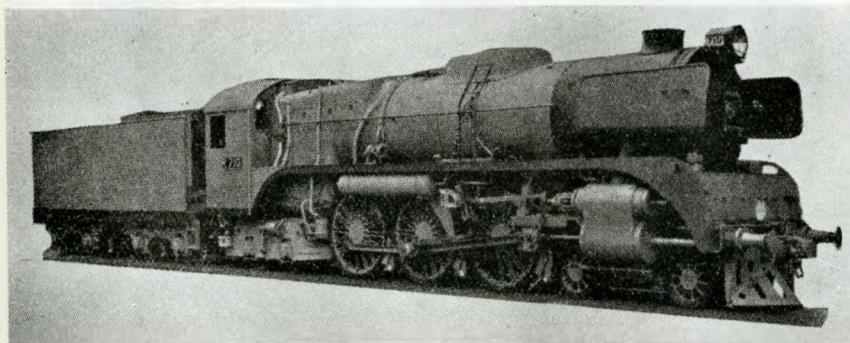
Måske vil man nu spørge, om denne lokomotivtype nu også kan ventes indført i Danmark som en moderne efterfølger af Danske Statsbaners 2B1-lokomotiver — P-lokomotiverne.

Men selve tidsånden er dem imod. Det gælder i næsten alle lande.

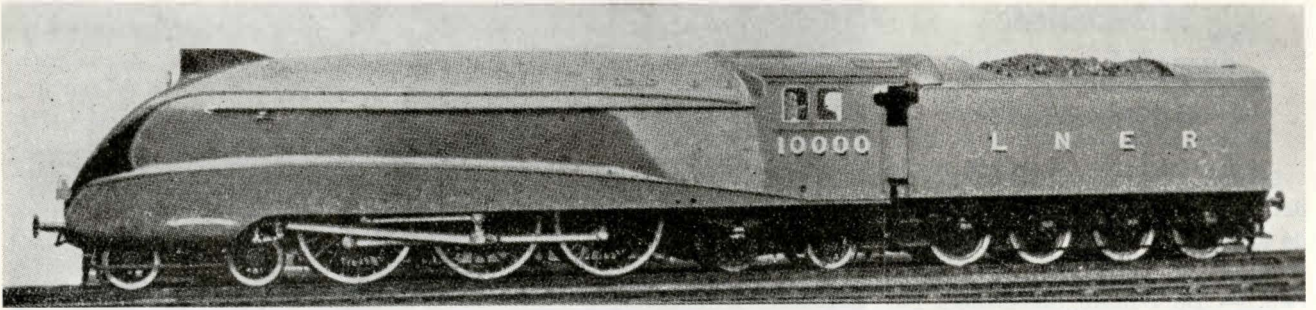
Trods alt har man jo lov til at glæde sig over den afbildede buket af udenlandske 2C2-lokomotiver.



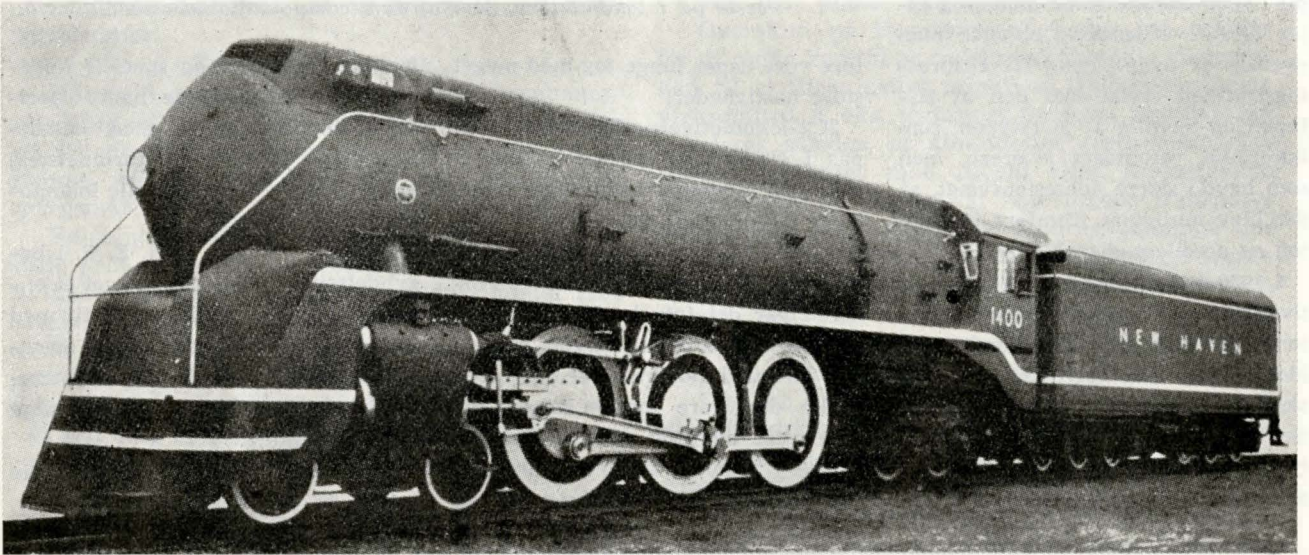
De tyske Rigsbaners lokomotiv nr. 05003, der oprindeligt var baglænskørende og strømliniebeklædt. Billedet viser det i sin nuværende tilstand. Vægt 124 t.



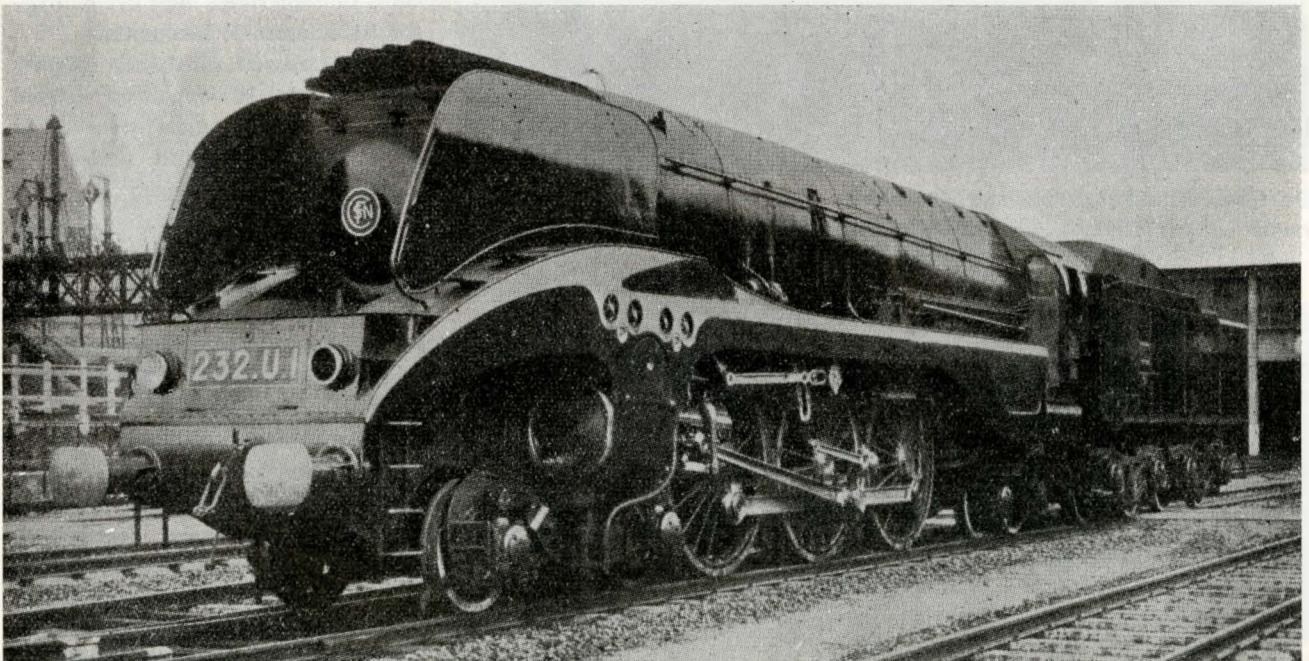
Victorias Statsbaner har fornylig fået leveret 70 eksemplarer. De er bygget i England, besynderligt nok, når man betænker englændernes forkærlighed for typer uden bagløber. Vægt 109,5 t.



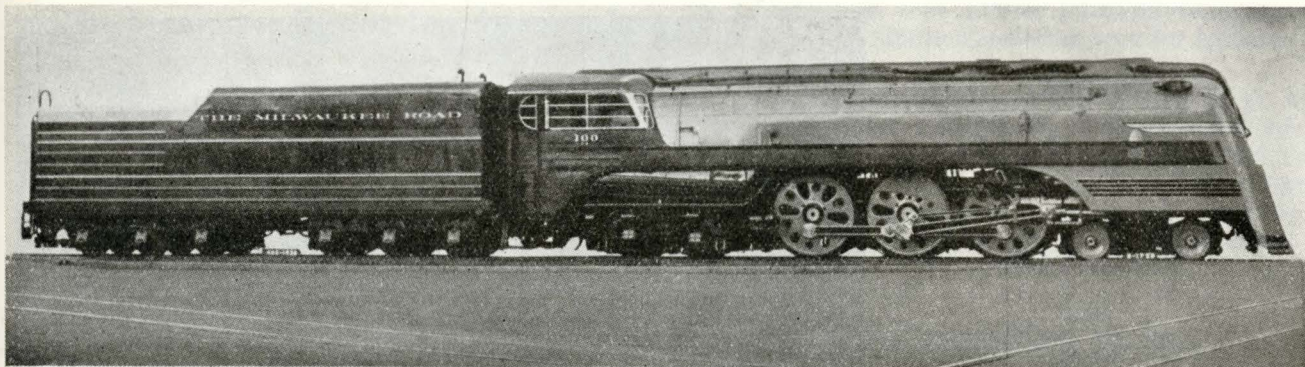
I England findes kun et enkelt 7-akslet lokomotiv, nemlig dette 2C2-lokomotiv, oprindeligt konstrueret som et speciallokomotiv, der nu ligner selskabets øvrige lokomotiver.



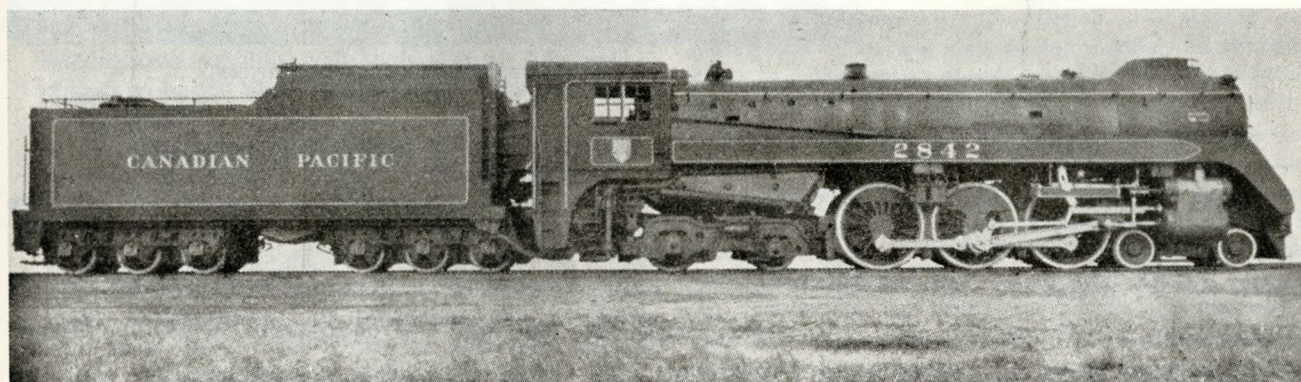
New York, New Haven & Hartford Railroad. Konstrueret før krigen. Er for nylig sammen med selskabets øvrige damplokomotiver erstattet med diesellokomotiver. Dette er typisk for den almindelige udvikling i Nordamerika.



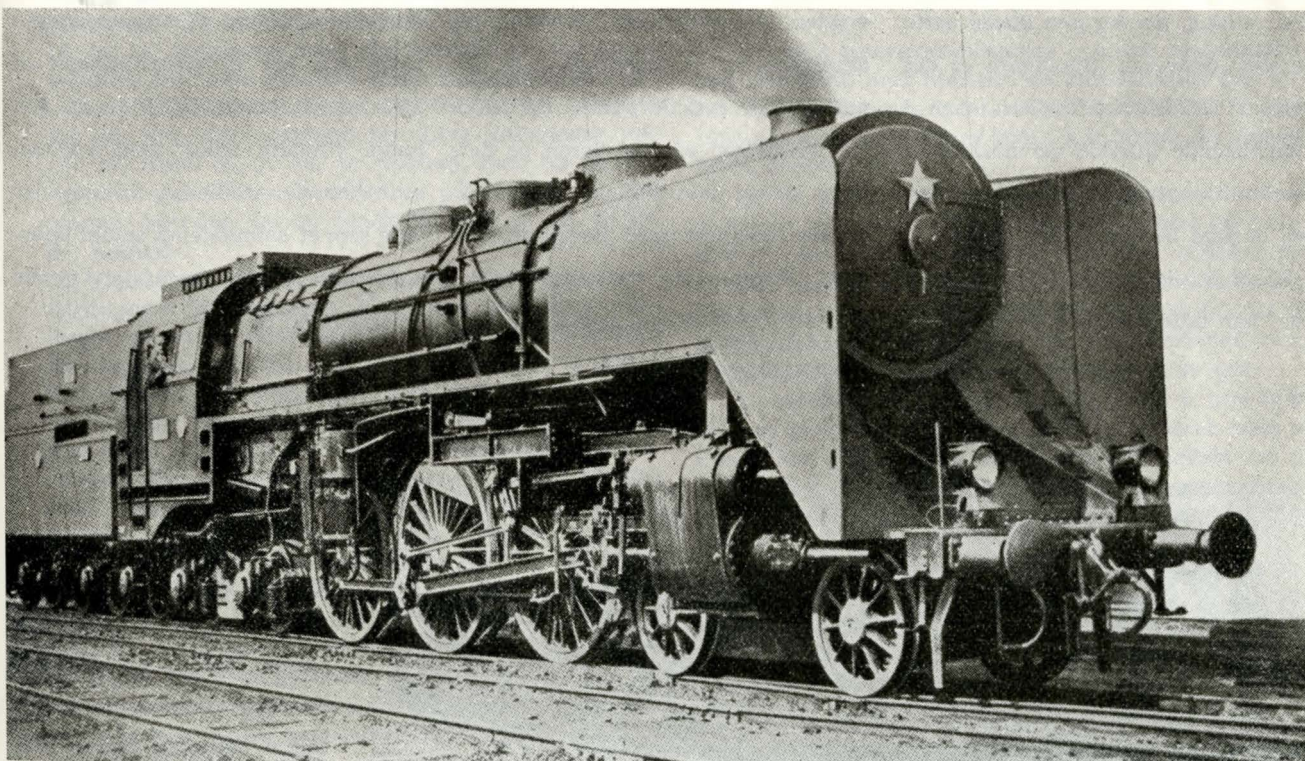
De franske Nationalbaner. Det er i modsætning til alle de øvrige her viste lokomotiver et compoundlokomotiv. Vægt 129 t.



Chicago—Milwaukee—St. Paul & Pacific Railroad. Brugtes endnu for få år siden til meget hurtige tog, den gang verdens hurtigste damp tog, hvis største rejsehastighed var 122 km i timen. Vægt 189 t.



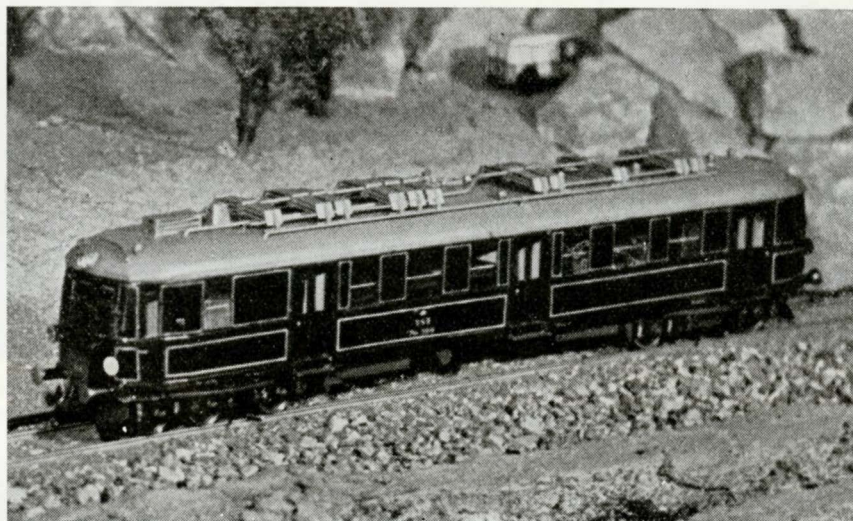
Canadian Pacific Railroad bruger moderne 2B2- og 2C2-koblede lokomotiver til de hurtige tog. De fremskudte drivhjul og det store bagkedelparti fremhæver det karakteristiske ved typen. Vægt 166 t.



De ungarske jernbaner har for nylig bygget sådanne 2C2-lokomotiver. De egner sig fortrinligt til landets jævne terrain.

Smukt fritidsarbejde

*Lokomotivfører
som
flittig
modelbygger*



Lokomotivfører Herbsts Mo-vogn nr. 590.

Nutidens forcerede arbejdstempo med dets samtidige ensformighed kræver en vis afspænding for at skabe balance i sindet. Denne afspænding finder mange mennesker i deres fritidsbeskæftigelse, der som regel er et eller andet skabende arbejde, og alle, der har forsøgt sig i den retning, kender den glæde dette bereder udøveren. Sjældnere er det vel, at fritidsbeskæftigelsen, som i efterfølgende tilfælde nævnes, står i direkte tilknytning til den pågældendes daglige beskæftigelse.

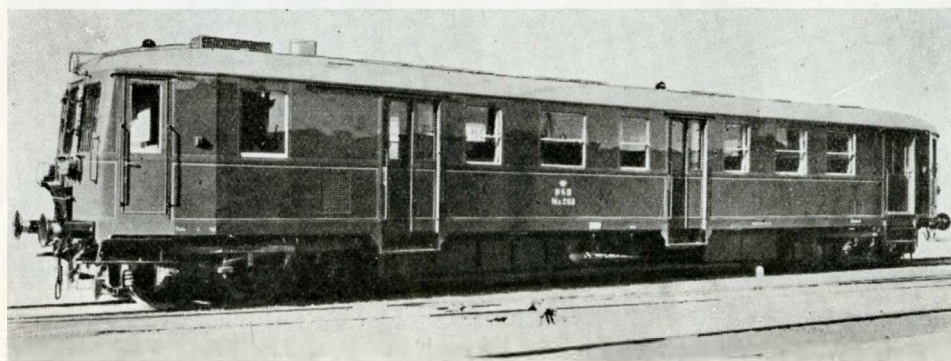
Lokomotivfører S. P. Herbst, Aarhus, har udført et stykke fritidsar-

bejde, der må aftvinge beundring fra enhver jernbanemand. S. P. Herbst har efter tegning fremstillet en modelmotorvogn: MO 590, størrelse 1:45 — hastighed 120 km — elektromotor 6000 omdrejninger pr. minut. Som eksempel på den næsten usandsynlige akkuratse, hvormed vognen er udført, skal nævnes, at akselkasserne er fjederbelastede — pufferne er cylinderpuffer, og alene for udførelsen af togkøleren er der boret 660 1 mm huller. Iøvrigt er vognen udstyret med hovedluftholdere, kompressor, skruekoblinger, donkrafte, kakkellovn, særtogsstarter,

slutsignaler etc., alt udført i mindste detaljer.

Vognen var i foråret 1951 udstillet på udstillingen »Fritiden« i Aarhus-hallen, og er desforuden blevet rosende bedømt af ledende ingeniører fra Frich's fabrikker.

S. P. Herbst, der for tiden arbejder med udførelse af en personvogn: Litra Av, har til fremstillingen af MO-vognen brugt ca. 3 år af den knapt tilmålte fritid, men vognen, som her er afbilledet, fremtræder også som et ualmindeligt smukt stykke fritidsarbejde, der afgjort tjener fremstilleren til ære.



En af Danske Statsbaners Mo-vogne, hvor lokomotivfører Herbst udfører sin daglige tjeneste, og hvorefter han har bygget sin lille model nøjagtig i alle detaljer.

Ny lønoverenskomst for de svenske statstjenestemænd

Den svenske rigsdag har nu vedtaget de nye lønninger for statstjenestemændene, og loven træder i kraft den 1. juli i år. Forhandlingerne med tjenestemandorganisationerne har stået på i ca. et år, og indenfor Svenska Järnvägsmannaförbundet har man opnået lønforbedringer for de fleste kategoriers vedkommende.

Det er første gang lønningerne for de svenske lokomotivmænd behandles gennem forbundet, idet der ikke har været lønforhandlinger siden Lokomotivmandsforbundet blev ophævet i 1941. På det nylig afholdte årsmøde inden for lokomotivmandsdistrikterne udtalte anden ordförande i forbundet, lokomotivfører Aug. Nelgård, sin tilfredshed med resultaterne og den gode behandling, lokomotivmændene havde fået fra alle sider under den lange lønkampagne.

Den væsentligste forbedring for lokomotivmændene ligger i en oprykning af samtlige lokomotivførere til 17. lønklasse (i Sverige er den laveste lønklasse betegnet ved nr. 1). Hidtil har private-bane-lokomotivmændene og dem, der er ansat ved de smalsporede baner, været placeret i 14. lønklasse og de øvrige i 16. lønklasse. Der er således ikke alene sket en oprykning for dem alle, men de bliver tillige enslønnede i fremtiden.

Maskinbiträden, som er den første stilling på lokomotivmændenes rangstige før udnævnelsen til lokomotivfyrbøder, er blevet ophævet. I fremtiden er denne stilling og lokomotivfyrbøderstillingen samlet under et med benævnelsen »lokbiträde« med placering i 12. lønklasse mod tidligere i henholdsvis 10. og 11. lønklasse. Samtidig bortfalder dog kørepengene for disse grupper med undtagelse for tjeneste på damplokomotiver, for hvilke der ydes ½ øre pr. km. Kørepengene for disse kategorier udgør for tiden ca. 15 kr. pr. måned, men da de ved oprykningen får en lønstigning på 55 à 60 kr. pr. måned, betyder det en lønforbedring på ca. 40 kr. pr. måned.

Noget helt nyt er oprettelsen af reserveførerstillinger i 15. lønklasse. Meningen med disse stillinger er, at de skal bestride al afløsningstjeneste for lokomotivførerne i 17. lønklasse uden at oppebære funktionsgodtgørelse, men derimod kørepenge, som for denne lønklasse er bibeholdt og fastsat som hidtil til 1 øre pr. km for tomandsbetjente køretøjer. For enmandsbetjente ydes 1,75 øre pr. km mod tidligere 1,3 øre. Antallet af reservelokomotivførere anslås at ville blive ca. 700.

Normativet for lokomotivførere i 17. lønklasse fastsættes efter det antal pladser, der findes i de faste turlister + halvdelen af forskellen mellem behovet i sommer- henholdsvis vinterkøreplanen. Så snart der fremkommer ledige lokomotivførerstillinger, sker oprykningen hertil fra reservelokomotivførere. Skulle antallet af reserveførere blive større end det virkelige behov, skal de overtallige udføre bitrædetjenesten i 12. lønklasse. Er antallet af reserveførere derimod ikke tilstrækkeligt, skal

de lokbitrædere, som udfører lokomotivførertjeneste, oppebære funktionsvederlag som for tjeneste i 15. lønklasse.

De nye lønningsbestemmelser betyder bl. a., at en lokomotivfører i Stockholm vil oppebære en månedlig løn på 1035 kr., heri er ikke medregnet de særlige ydelser. Fra den 1. januar i år er tillige indført en særlig betaling for ubekvem arbejdstid, som gennemsnitlig vil udgøre ca. 30 kr. pr. måned.

Bestillingstillæg m. m.

Finansministeriet har tilskrevet centralorganisationerne således:

Under henvisning til bestemmelsen i § 6 i lov af 20. maj 1952 om midlertidigt løntillæg m. v. til statens tjenestemænd m. fl. skal man herved meddele, at tillæget til de på finansloven opførte honorarer forhøjes med 10 pct. til 75 pct., at tillæget til de på finansloven bevilgede understøttelser, der ikke falder ind under den ved finansministeriets cirkulære af 8. maj 1950 etablerede understøttelsesordning, og hvortil der hidtil har været ydet procenttillæg, ligeledes forhøjes med 10 pct. til 75 pct., samt at de i tjenestemandsløvens § 969, stk. 3, hjemlede bestillingstillæg for nattillæg forhøjes med 75 pct. i stedet for som hidtil med 65 pct., alt med virkning fra 1. april 1952 at regne, hvorved bemærkes, at tillæget til de honorarer og understøttelser, der udbetales af finansministeriet, vil blive anvist ved finansministeriets foranstaltning.

Det tilføjes, at den fornævnte lovs § 7 fastsætter følgende regler med hensyn til regulering af bestillingstillæg:

• Til de i tjenestemandsløven optagne bestillingstillæg, der hidtil med hjemmel på bestillingslov har været dyrtidsreguleret, ydes med virkning fra 1. april 1952 samme procenttillæg som i § 6 fastsat for finanslovshonorarerne.

Til de fra ikrafttrædelsen af tjenestemandsløven af 6. juni 1946 gældende bestillingstillæg, som ikke hidtil har været dyrtidsreguleret, ydes med virkning fra 1. april 1952 et tillæg, der fremkommer som forskellen mellem de til enhver tid gældende procenttillæg til finanslovshonorarerne og det fra tjenestemandsløvens ikrafttrædelse gældende honorartillæg på 40 pct.

Til bestillingstillæg, som er fastsat efter 6. juni 1946, og som hidtil ikke har været dyrtidsreguleret, ydes et tillæg, der fremkommer som forskellen mellem det til enhver tid gældende procenttillæg til finanslovshonorarerne og det på tidspunktet for bestillingstillæggets fastsættelse ydede tillæg til disse honorarer.

Bestillingstillæg, der ydes i henhold til finansloven samt i henhold til lov nr. 200 af 12. april 1949 om det kommunale skolevæsens styrelse og tilsyn, reguleres på tilsvarende måde som foran angivet for de i tjenestemandsløven optagne bestillingstillæg.

For så vidt angår bestillingstillæg, der udbetales af finansministeriet, vil regulering i henhold til foranstående blive anvist ved finansministeriets foranstaltning.

Den engelske jernbanedronnings besøg



Siden 1925 har de engelske jernbanemænd kåret en jernbanedronning, hvis opgave det er at bringe bud til kollegerne i Storbritannien og i et andet land om fred og fordragelighed jernbanemændene imellem. Den udkårne bevarer dronningeværdigheden i et år, og inden for dette tidsrum foretager hun sine rejser. Hun må selv vælge, hvilket land hun ønsker at besøge, og hvad hun særligt ønsker at stifte nærmere bekendtskab med i det pågældende land.

Siden 1933 har vi ikke haft besøg af den engelske jernbanedronning, men dette års dronning, Eluned Jones, der blev kåret i september 1951 af bl. a. formanden for de engelske lokomotivmænd, J. G. Baty, havde valgt Danmark som sit ønskeland, fordi hun gerne ville se Jens Olsens verdensur og besøge Nationalforeningens tuberkulosesanatorium ved Vintersbøl, hvor der for tiden befinder sig 25 engelske tuberkuløse børn.

Den lille 15-årige frk Jones ankom tirsdag den 13. maj med en af de engelske jernbaners transportbåde, der går i fast rutefart mellem Goole og København. Allerede fra morgenstunden blev hun sammen med sekretær H. H. Neilson, der ledsagede hende, modtaget med en stor blomsterbuket af repræsentanter fra rederiet Alfr. Christensen, der er den danske repræsentant for »Goole Line«.

Staden Københavns overborgmester, H. P. Sørensens, modtog dronningen på byens vegne og overrakte hende en stor æske chokolade med en lille buket forglemmigej og en bog med byen i billeder. Til gengæld modtog overborgmesteren hilsener fra forskellige kolleger i engelske byer.

Under sit ophold besøgte jernbanedronningen forskellige institutioner, bl. a. Jernbaneorganisationernes kooperative Forsikringsforeninger og Forsikringsselskabet Danmark, fra hvem hun tillige modtog en erindringsgave. Jens Olsens verdensur, der endnu ikke er helt færdigt og derfor stadig befinder sig i Teknologisk Instituts afdeling på Bülowvej, blev forevist hende af formanden for komitéen, Holger Johansen og magister Luplau Jansen. Til minde om besøget fik hun overrakt en lædermappe indeholdende fotografier af uret og med sit eget navn præget i guld på forsiden.

Den største dag for jernbanedronningen var uden tvivl hendes besøg på børnesanatoriet og møde med de 25 små landsmænd. De fik alle en uforlignelig dag, og de små barneøjne så med beundring på den meget flotte kjole og kappe, der hører med til dronningeværdigheden. Også den lange kæde bestående af koblinger i rent guld imponerede de små. Kæden er samlet gennem årene og repræsenterer samtlige de lande, der har haft besøg af den engelske jernbanedronning, og det drejer sig om så godt som alle europæiske lande, så vel på denne som på den anden side af jerntæppet.

Eluned Jones, der er datter af en værkstedsarbejder på lokomotivværkstedet i Crewe, måtte naturligvis også besøge Statsbanernes Centralværk-



steder, København, hvor hun fik en storslået modtagelse af samtlige arbejdere med værkstedschefen i spidsen. Under frokostpausen bragte hun sin hilsen fra arbejderne i Crewe og modtog tillige en genhilsen fra centralværkstedernes arbejdere. Under sit ophold var hun iøvrigt jernbaneorganisationernes gæst, og hun havde til hver enkelt organisation en skriftlig hilsen fra de tilsvarende organisationer i England.

Skønt opholdet her i landet var af kort varighed, fik den lille dronning sine ønsker opfyldt og nåede dér foruden at se lidt mere af Danmark. Inden sin afrejse hilste hun også på Statsbanernes generaldirektør, og ved afskeden overrakte jernbaneorganisationerne hende en personlig erindringsgave. Det samme modtog hun fra rederiet Alfr. Christensen, hos hvem hun var gæst på opholdets sidste dag.

Hvor jernbanedronningen kom frem, blev hun hjerteligt modtaget og fik adskillige blomster overrakt. Umiddelbart før hun igen gik ombord på skibet, tog hun på Assistent Kirkegaard, hvor hun nedlagde samtlige blomster på H. C. Andersens grav.

Denne skik med kåring af en jernbanedronning er for vort vedkommende ret ejendommelig. Men England er jo bekendt for sin fastholdelse af gamle traditioner, og når det, som tilfældet er med droningetraditionen, er et led i arbejdet for at samle nationerne i et fredeligt og fordrageligt samarbejde, har den sin mission, om end den er i stor eller lille målestok.

Hilsen fra og til de engelske lokomotivmænd

Fra de engelske lokomotivmænd modtog vi følgende hilsen:

Til medlemmerne af Dansk Lokomotivmands Forening.

Kammerater!

Den unge dame, hvem jeg har anmodet om at bringe jer dette budskab, kommer fra Crewe, England, hvor hendes fader er beskæftiget med bygning af britiske lokomotiver på den kendte lokomotivfabrik, der findes i denne by.

Jeg er glad for, at hun skal besøge Danmark og derved får lejlighed til at stifte bekendtskab med jeres berømte by, København, hvilken i flere hundrede år har været kendt som en af verdens store havnebyer, og jeg nærer ingen tvivl om, at samværet med jer vil blive til stor glæde for hende.

Jeg havde det privilegium at krone hende til jernbanedronning foran en forsamling på 30 000 mennesker i Manchester, England, ved en fest, der afholdtes i september måned sidste år. En fest, der hvert år tilrettelægges af de organiserede engelske jernbanemænd.

Ved denne ceremony — kroningen af den engelske jernbanedronning — bliver det udtrykkelig anført, at hendes opgave er at føre med sig et udtryk for fællesfølelse og åndeligt slægtskab mellem jernbanemænd i dette og et andet land. Jeg mindes med glæde mine besøg i Danmark, hvor jeg har adskillige højt værdsatte venner, og det er mig en stor fornøjelse, at jeg gennem hende kan sende jer de hjerteligste hilsener og bedste ønsker fra alle medlemmer af det engelske lokomotivmandsforbund.

Jeres hengivne
J. G. Baty,
generalsekretær.

Som vor hilsen til broderorganisationen sendte vi følgende:

Til formanden for de engelske lokomotivmænd.

Gode ven!

Gennem jeres jernbanedronning for 1951—52, frk. Eluned Jones, har vi modtaget din og din organisations venlige hilsen til de danske lokomotivmænd.

Det har været os en stor glæde at høre nyt fra vore engelske kolleger, til hvem vi føler os stærkt knyttet i det internationale samarbejde for fremgang i bestræbelserne for at skabe bedre kår for jernbanemændene.

Vi er taknemlige, fordi jernbanedronningen valgte at besøge Danmark, hvor hun under sit korte ophold har vundet sig mange venner ved sin hjertelige og naturlige optræden. Frk. Jones er en værdig repræsentant for den engelske ungdom og den opvoksende generation.

Når hun nu rejser tilbage til sit fædreland, beder vi hende tage de danske lokomotivmænds hilsen med til vore kammerater i England, som vi takker for det budskab, vi har modtaget, og som vi ønsker alt godt i tiden fremover. Vi følger hertil håbet om, at vort venskab må bevares, og at vi fortsat kan arbejde side om side i lokomotivmændenes interesse og i fredens tjeneste. Ved fælles hjælp må vi gøre vort til at sikre freden nationerne imellem.

Med venlig hilsen
E. Greve Petersen,
formand.

Størrelsen af funktionsvederlag fra 1. april d. å.

(Rettelsesblad til lommebogens side 15)

Funktionsvederlag pr. dag
i de første 6 måneder.

Funktionsvederlag pr. dag
efter 6 måneders uafbrudt funktion.

Funktionen, udført af	Udført funktion som					Udført funktion som				
	Mtf. 13 lk.	Elekf. 12 lk.	Lkf. 11 lk.	Lkm. 7 lk.	Lkm. 6 lk.	Mtf. 13 lk.	Elekf. 12 lk.	Lkf. 11 lk.	Lkm. 7 lk.	Lkm. 6 lk.
Lfb. grundløn	73,973 ø.	106,849 ø.	123,288 ø.	221,918 ø.	410,959 ø.	147,945 ø.	221,918 ø.	254,795 ø.	606,575 ø.	1195,726 ø.
1 tillæg	53,425 »	86,301 »	102,740 »	201,370 »	390,411 »	106,849 »	180,822 »	213,699 »	565,479 »	1154,630 »
2 tillæg	32,877 »	65,753 »	82,192 »	180,822 »	369,863 »	65,753 »	139,726 »	172,603 »	524,384 »	1113,534 »
3 tillæg	12,329 »	45,205 »	61,644 »	160,274 »	349,315 »	41,096 »	98,630 »	131,507 »	483,288 »	1072,438 »
Mtf. grundløn	—	—	49,315 ø.	147,945 ø.	336,986 ø.	—	—	106,849 ø.	458,630 ø.	1047,781 ø.
1 tillæg	—	—	8,219 »	106,849 »	295,890 »	—	—	49,315 »	368,219 »	957,370 »
2 tillæg	—	—	41,096 »	82,192 »	271,233 »	—	—	236,712 »	318,904 »	908,055 »
Lkf. grundløn	—	—	—	98,630 ø.	287,671 ø.	—	—	—	351,781 ø.	940,932 ø.
1 tillæg	—	—	—	41,096 »	230,137 »	—	—	—	115,068 »	671,342 »
2 tillæg	—	—	—	49,315 »	156,164 »	—	—	—	143,342 »	506,959 »

Om de nærmere regler for beregning af funktionsvederlag se side 74.



Byttelejlighed.

Aalborg—København.

Moderne 2½ værelses lejlighed i Aalborg ønskes byttet med tilsvarende, helst større, i København eller omegn.

Overassistent F. R. Kristensen, Trommesalen 2, 5., København V. Telefon Palæ 4010.



Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-5-52.

Lokomotivførere:

H. T. Stenkvist, København Gb., til Helgoland.

Lokomotivfyrbøderne:

L. S. Andersen, Brande, til Struer.

J. C. K. Nielsen, Aarhus, til Struer.

H. Duelund, Korsør, til Aarhus.

H. L. Lassen, Fredericia, til Aabenraa.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 15-5-52.

Lokomotivførerne:

J. A. Andersen, København Gb., til Helgoland.

A. Christensen, København Gb., til Helgoland.

H. R. Ottosen, København Gb., til Helgoland.

F. J. Jørgensen, København Gb., til Helgoland.

V. K. Hansen, København Gb., til Helgoland.

L. S. B. Grønval, København Gb., til Helgoland.

N. V. Ø. Jensen, København Gb., til Helgoland.

C. S. Rasmussen, København Gb., til Helgoland.

B. V. Olsen, København Gb., til Helgoland.

Forflyttelser pr. 18-5-52.

Lokomotivførere:

K. D. Christensen, Lunderskov, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder:

H. T. S. Christensen, Lunderskov, til Fredericia.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-6-52.

Lokomotivfyrbøder:

K. L. Møller, Fredericia, til Aalborg.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-6-52.

Lokomotivfyrbøderne:

P. Andersen, København Gb., til Korsør.

F. L. Pedersen, Næstved, til Aarhus H.

C. V. Jensen, Næstved, til Aarhus H.

E. Magnussen, Korsør, til Fredericia.

H. Christensen, Brande, til Struer.

L. Willumsgaard, Fredericia, til Esbjerg.

T. Nielsen, Gedser, til Korsør.

N. S. G. Christensen, Kalundborg, til Randers.

J. E. Andreasen, Korsør, til Viborg.

O. Petersen, Aarhus H., til Randers.

H. Kristensen, København Gb., til Kalundborg.

J. H. Olsson, Roskilde, til Helsingør.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-6-52.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

R. C. Jensen, Korsør, i Korsør.

J. V. Eland, Aarhus H., i Aarhus H.

K. Madsen, Aarhus H., i Aarhus H.

V. P. Zachariassen, Struer, i Brande.

A. Schmidt (Vonsyld), Korsør, i København Gb.

P. E. Rasmussen (Gray), Korsør, i København Gb.

A. Schmidt (Fenstra), København Gb., i København Gb.

K. Jørgensen, København Gb., i København Gb.

V. F. Pedersen, Fredericia, i Fredericia.

B. R. Christensen, Esbjerg, i Esbjerg.

V. E. Andersen, Aarhus H., i Aarhus H.

V. H. Nielsen, Aarhus H., i Næstved.

E. O. Hansen, Fredericia, i Næstved.

K. V. Jochumsen, Aarhus H., i Gedser.

Afsked.

Lokomotivførerne:

H. A. Simonsen, København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-52).

K. M. Sørensen, Randers, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-52).

A. C. P. Skotting, Fredericia, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-52).

N. Jensen, Aalborg, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-52).

Elektroførere:

E. L. Andersen, Enghave, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-7-52).

Dødsfald blandt medlemmerne.

Elektrofører W. S. H. Olesen, Enghave, død 26-5-52.

Statsbanepersonalets Sygekasse

På fortegnelsen af april 1951 over »Københavnske jernbanelægers og specialisters konsultation« bedes følgende rettelse foretaget:

Under lægedistrikt 2 D:

E. Biering-Petersen og de for ham anførte oplysninger udgår. I stedet for indsættes:

A. Schulze, Rosenørnsalle 4, Nora 8840 (privat Husumvej 71, Bella 5084) konsultation: 13—14, mandag dog 17—19 og lørdag 9—10; på centralværkstedet onsdag 9—10 og lørdag 11—12, telefontid 8—9.

Under lægedistrikt 8 C:

Anna Margr. Nielsen og de for hende anførte oplysninger udgår. I stedet for indsættes:

Else Sjøstrøm, Frederiksberg alle 74, Vester 1410, konsultation 15—16, onsdag dog 16—18, telefontid 8—9.

Under lægedistrikt 13 B:

Efter konsultationstiden 10—11 indsættes: torsdag dog 17—18.