

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 16

20. AUGUST 1952

52. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

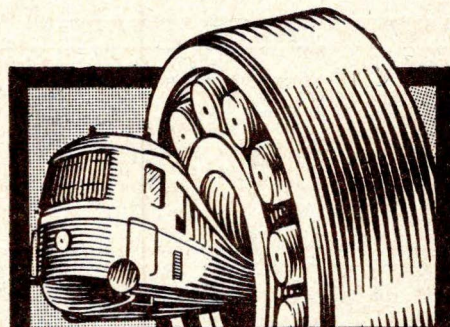
Nyrop & Maag a/s

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

FILIALER:

SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

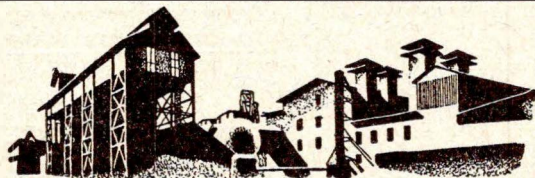
NYROP



Naar det kommer an paa

DRIFTSSIKKERHED

anvendes **SKF**-Lejer



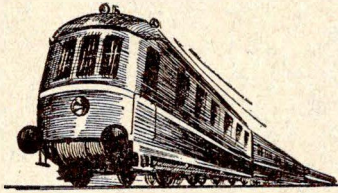
AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER** . Kristianiagade 6 . København Ø . Telefon C. 7



BOSCH

DIESELUDSTYR OG AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

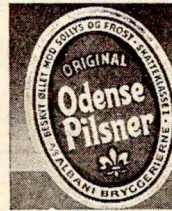
A/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

Skibsreparationer - Kraner

Elevatoreer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Niensens Maskinfabrik



Odense Pilsner

— den mest velmagende

A/s ALBANI BRYGGERIERNE



Krone- Smergellærred



A/s Kulimporten Dania

★
Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/s

RANDERS

Leverandør
til Danske
Statsbaner

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædsken »REFFO«
Telefon 145

Importkompagniet A/s
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

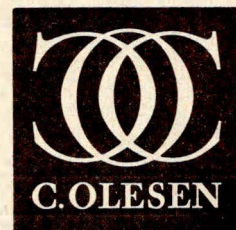
L. A. Jørgensen
Rosengaarde m3
B O G T R Y K
Tlf. Byen 1502
København K

C. C. Petersens Bogtrykkeri

✱ Studiestræde 32
Telf. 6142

Leverandør til Statsbanerne

HB HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING HB



C. OLESEN

AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Elegante Kjøler og Smoking

udlejes
ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

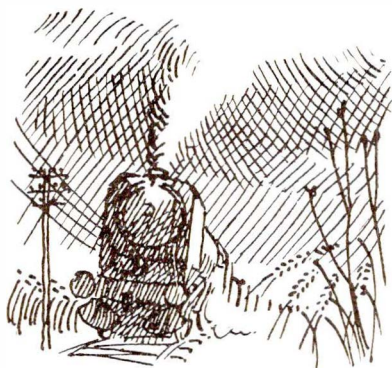
Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 52. ÅRGANG

20. AUGUST 1952



Indhold.

Godtgørelse for dobb. husførelse	193
Nordisk nyt — Sverige	194
Samordning af samferdselsmidlene	195
Sommerferien er forbi	196
ITF's 22. ordinære kongres	197
Ny plan for »Skandinavien—Italien Express« og retablering af »Nordpilen«	200
God begyndelse på amerikanske jernbaneforbunds kamp for højere arbejdsløshedsunderstøttelse	200
Fra medlemskredsen	201
Statsradiofoniens grundbog	
»Borger i Danmark«	201
Dansevogne	202
»Vejlekassen«	202
Kong Christian den IX's Understøttelsesfond	203
Ophævelse af den sidste forlængede uniformstermin	204
Under DLF	204
»Lanternen«	204
Personalia	204
Nye adresser	204
Detailpristallet	204
Statsbanepersonalets Sygekasse	204
Flytning	204
»Olsen og Jensen«	204



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.

Godtgørelse for dobbelt husførelse

Gennem de senere år har foreningen måttet beskæftige sig med satsene for godtgørelse for dobbelt husførelse. Den stadig herskende bolignød og de ofte forekommende forflyttelser i forbindelse med forfremmelse har i krigs- og efterkrigsårene gjort dette spørgsmål særlig aktuelt. Ikke så få af foreningens medlemmer må i kortere eller længere tid leve på to steder, som det populært hedder, fordi det er dem ganske umuligt at få lejlighed i den by, hvori de er tjenstgørende, så familien kan flyttes dertil.

Det fremkalder naturligvis mange problemer for en familie, der skal indrette sig på at føre husholdning to steder. Den forandring, der må ske med familielivet, stiller store krav til dem, der er underkastet disse vilkår. Det er ikke alene den økonomiske side af sagen, der for disse mennesker spiller en særlig rolle, selv om denne selvfølgelig er ret væsentlig, men mange andre forhold gør sig gældende, når den ene af parterne må være borte fra hjemmet i længere tid.

Foruden, at det er vanskeligt at skaffe en passende bolig til familien, er det tillige vanskeligt blot at fremskaffe et enkelt værelse til logi, indtil en eventuel forflyttelse til hjemstedet kan opnås. Tjenestemænd med skiftende tjenester og møde- og afslutningstider over hele døgnet har yderligere det handicap, at ikke alle pensionater er interesseret i at have dem som kunder, fordi deres bestemte spisetider helst skal overholdes, hvilket de er forhindret i.

Mange af de bekymringer, der således følger i kølvandet af en forflyttelse, kan der ikke altid rådes bod på gennem love eller bestemmelser, men må alene bæres af den pågældende tjenestemand og hans familie. Den eneste måde støtte kan ydes af økonomisk vej, og det er da også her foreningen i fællesskab med de øvrige jernbaneorganisationer har søgt at opnå forbedringer.

Indenfor Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har man lagt særlig vægt på at finde frem til en standardgodtgørelse for udgifter i forbindelse med dobbelt husførelse til erstatning for de nugældende blandede regler, hvorefter tjenestemanden selv kan vælge enten en standardsats eller betaling efter dokumenterede udgifter. De førstnævnte sats står ikke i et rimeligt forhold til de udgifter, der er forbundet med at leve på to steder. Og selvom tjenestemanden på grund heraf så kan vælge den anden fremgangsmåde, bliver han ikke altid retfærdigt behandlet, netop fordi hans tjeneste forhindrer ham i at leve under de almindelige pensionsregler, men må spise dels på restauration og dels holde sig selv med kost. Dokumentation over de afholdte udgifter er under sådanne forhold næsten umuligt og i hvert fald vanskeligt gennemførligt. Også for administrationen må denne fremgangsmåde være uønsket, fordi den uvægerligt må påligne den et ikke ubetydeligt arbejde, som kunne forenkles ved en fornuftig ændring af bestemmelserne.

Indenfor hovedbestyrelsen har man da også for et par år siden udarbejdet et forslag til standardgodtgørelser i lighed med dem, der er gældende for flyttegodtgørelse. Efter forslagets



Sverige.

Se og lyt!

I SJ-nytt kan man læse om den kampagne, der er ført af »Nationalforeningen for Trafiksikkerhedens fremme« sammen med Svenske Jernbaners (sikkerhedstjeneste, pressetjeneste og reklameafdeling), siden midten af juni under mottoet »Respekt for jernbaneoverskæringer«.

Ikke mindre end 65 000 plakater med advarsler »Se og lyt« er sat op blandt andet på jernbanestationer, postkontorer og telegrafstationer over hele landet. En folder med tekst og billeder visende alt, hvad trafikanterne skal vide om advarselstavler og beskyttelsesforanstaltninger, er udsendt. Den er trykt i 500 000 eksemplarer og uddeles til alle automobilførere.

Også gennem dagspressen gøres der en indsats, idet denne har stillet spalteplass til rådighed for denne — desværre — så nødvendige kampagne. Et utal artikler af advarende og oplysende karakter ligesom korte advarsler har været udsendt siden kampagnens begyndelse. Radiofonien har også medvirket, og endelig er vist ti kortfilm som forfilm i biografene med typiske situationer fra jernbaneoverskæringer.

Her er et udpluk af de advarsler, som er anvendt:

»Vis respekt for jernbaneoverskæringer. Se og lyt!«

»Stol ikke på nogen sikkerhedsanordning, når du skal passere en jernbaneoverskæring. Hold passende lav hastighed.«

»Kom ihu at dobbeltsporede jernbaneoverskæringer er farlige — der kan komme tog fra begge sider. Tænk på, at nonchalance med hensyn til klokker og advarselssignaler i 1951 kostede 13 mennesker livet.«

SJ-nytt slutter med at udtrykke håbet om, at alle dets læsere vil gøre sit til at få sine medmennesker til at »vise respekt for jernbaneoverskæringer«, så det kan lykkes at nedbringe det store skræmmende antal ulykker.

behandling i fællesudvalget, hvor det blev godkendt, fremsendes det til Generaldirektoratet.

Man har ikke her kunnet tiltræde forslaget i princippet, men kun erklæret sig enig med organisationerne i, at de gældende standardsatser burde forhøjes under hensyn til de skete stigninger i pristallet. Denne afgørelse blev truffet i sommeren 1951, og det er ikke siden lykkedes at opnå tilslutning til forslaget.

Under en forhandling den 12. juli d. å. var sagen påny til behandling i Generaldirektoratet, uden at der dog opnåedes enighed om princippet i en ny ordning. Organisationerne udbad sig herefter et udvalg nedsat til at udarbejde et forslag, som begge parter kan tiltræde.

Foruden godtgørelsen for dobbelt husførelse i forbindelse med forflyttelse har organisationerne også beskæftiget sig med den standardgodtgørelse, der ydes tjenestemænd og aspiranter under ophold på Jernbaneskolen. Denne har man ligeledes fundet for lav i forhold til de udgifter, de pågældende pålignes. Varigheden af skolens kursus er jo som bekendt ret korte, og eleverne har derfor sjældent udsigt til at skaffe sig logi og kost til rimelige priser, fordi pensionater, der udlejer værelser med kost, som regel er overfyldte.

På det nævnte møde den 12. juli var også denne sag til behandling foranlediget af en skriftlig henvendelse fra Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg.

Der blev ved denne lejlighed enighed om at søge Finansministeriets godkendelse til følgende nye regler:

- | | |
|--|---|
| I. Kursus under 1 uges varighed | Fulde dagpenge. |
| II. Kursus af mere end 1 uges varighed: | |
| a) hvis deltagerne er hjemmehørende i nærtrafikområdet, dvs. Nord- og Kystbanen, København—Roskilde, København—Ballerup, København—Farum, og rejser til og fra kursus: | 1 kr. pr. dag. |
| b) hvis forudsætningerne under a) ikke er tilstede ydes: | |
| 1) gifte | $\frac{3}{4}$ udstationeringsgodtgørelse. |
| 2) ugifte | 1,50 kr. pr. dag + eventuelt huslejetab. |

For deltagere på Jernbaneskolens afdeling i Aarhus vil en tilsvarende ordning som anført under II a) blive indført, men for begge byers vedkommende gælder, at der i særlige tilfælde, hvor toggangen ikke passer for rejse til og fra kursus hver dag, kan ydes $\frac{3}{4}$ dagpenge.

Fra organisationernes side har man henstillet, at godtgørelsen til ugifte bliver forhøjet, medens man har kunnet tiltræde de foreslåede satser for de gifte tjenestemænds vedkommende.

Finansministeriet har endnu ikke taget endelig stilling til de nye regler, men under hensyn til, at undervisningssæsonen tager sin begyndelse her i august måned, har Generaldirektoratet bestemt, at de nye godtgørelsessatser allerede nu indføres dog indtil videre som en midlertidig foranstaltning.

Samordning av samferdselsmidlene

Af redaktor Egil Halvorsen „Jernbanemanden“

I den stortingssesjon som nå er avsluttet, behandlet man bl. a. St. melding nr. 101/1951 om samordning av samferdselsmidlene. I denne stortingsmeldingen la Samferdselsdepartementet fram de erfaringer som en hadde høstet siden samferdselsloven tråtte i kraft.

Loven om samferdsel ble vedtatt av Stortinget 11. juli 1947, men tråtte først i kraft fra 1. januar 1948. Men allerede fra 22. februar 1946 hadde man i Norge fått et eget samferdselsdepartement, hvor alt vedrørende samferdselen er samlet.

I samferdselsdepartementet har man 4 avdelinger: 1) Vei- og jernbaneavdelingen, 2) post-, telegraf- og kystfartsavdelingen, 3) luftfartsdirektoratet og 4) samordningsavdelingen.

Det som har størst interesse for oss som jernbanefolk er å se hvilket arbeidsområde vei- og jernbaneavdelingen har. Denne avdeling behandler budsjettforslag og saker som etter sedvane blir forelagt departementet av Norges Statsbaner eller veidirektoratet. Videre behandles her saker vedrørende private jernbaner, sporveier og taubaner samt rutebilkonsesjoner, takster og rutetider samt statstilskott til billruter. Likeledes bevillinger for drosjer, lastebiler og turbiler m. v. Avdelingen har også departementets kontorbudsjett og fellessaker.

Samferdselsloven er inndelt i 4 kapitler.

I første kapittel omhandles saksområde og her bestemmes at loven gjelder transport med fartøyer, jernbaner, motorvogner og fly innen landets grenser.

Annet kapittel omhandler samferdselsråd og samferdselsnemnder. Loven fastsetter at samferdselsrådet skal være et rådgivende organ i samferdselssaker for departementet. Det skal bestå af høyst 7 medlemmer med personlige varamenn. De oppnevnes av kongen med funksjonstid på 4 år. De enkelte landsdeler har sine særskilte representanter. Det samme har landets hovednæringer så langt det lar seg gjøre. Dessuten er forsvarsstaben fast representert i rådet. Om samferdselsnemndene sier loven at det skal være en samferdselsnemnd i hvert fylke. Nemnda skal være på 5—7 mann med hver sin varamann. Ved valg på medlemmene skal det påses at hovednæringerne i fylket får sine representanter. Nemnda er et rådgivende organ som skal gi råd i saker som departementet legger fram for nemnda eller som kommer opp i nemndas område. Nemnda har dessuten avgjørende myndighet i alle konsesjons- og bevillingsaker innenfor sitt område. De avgjørelser nemnda tar kan innankes for departementet. Kongen har gitt nærmere regler for nemndas organisasjon og virksomhet.

Tredje kapittel inneholder regler for ordning av samferdselen. Først er det gitt bestemmelse om plikt for den som sender eller tar imot varer, transportert av konsesjonert og bevillingspliktig transportmiddel, til å gi de oppgaver som departementet finner nødvendig for å få oversikt over transportbehovet og dermed grunnlaget for bedømmelse av transportapparatet.

Videre er det i loven bestemt at de, som vil drive rutekjøring med motorvogn, må ha konsesjon, og det er i loven satt op vilkår for slike konsesjoner. Her har man i de vesentligste fulgt de bestemmelser som tidligere var gjeldende i medhold af motorvognloven.

I samferdselsrådet og samferdselsnemndene er landets hovednæringer representert og disse vil herigjennom kunne være med og trekke opp retningslinjene for samferdselspolitikken. I landtrafikkutvalget og kystfartsutvalget er transportutøverne representert med sine eksperter som sakkyndige rådgivere for departementet under behandling af konkrete transportproblemer. I takst- og ruteplanutvalget har en et samordningsorgan for takster, ruteplaner, subsidier og statistikk bestående av fagsjefene for departementets administrasjon av de forskjellige samferdselsgrener og en representant for Prisdirektoratet. Organisasjonenes representanter tilkalles når saker av interesse for disse skal behandles. —

Samferdselsrådet har hittil holdt 4 møter pr. år. Av saker som har vært behandlet kan nevnes langtidsplan for samferdselen 1948—1952, samferdselsstatistikk, Norges Statsbaners bilrutedrift, luftfatskommisjonens innstilling, investeringen i samferdselssektoren m. v. —

I stortingsmeldingen heter det om landtrafikkutvalget:

» I 1945 ble Landtrafikkutvalget opprettet som rådgivende organ for departementet i landtrafikkspørsmål. Følgende organisasjoner ble fast representert i utvalget:

Norges Rutebileieres Forbund, Norges Drosjeejer-Forbund, Norges Lastebileier-Forbund, Norsk Transportarbeiderforbund og Norsk Jernbaneforbund.

Biltrafikksjefen leder utvalgets arbeid.

Samordningsavdelingen er fast representert.

Dessuten blir innkalt representanter for de avdelinger og etater i Samferdselsdepartementet som sakene berører, samt representanter for andre etater og organisasjoner når dette anses ønskelig.

Utvalget har bl. a. vært forelagt følgende saker til uttalelse:

Avgifter for turbiler, drosjebiler og lastebiler. Ankesaker vedr. konsesjoner og bevillinger for motorvogntransport. Transport med beltebiler og traktorer. Biltransport kontra jernbane- og båttransport. Organisering av transportsentraler. Langtidsplaner for samferdselssektoren. Import av bilmateriell. Maskinholderstasjoners transport. Transport av korn- og metalvarer, kraftfor og kunstgjødsel over konsesjonerte rutestrekninger. Bevillinger for utkjøring av il- og fraktgods for NSB. Skolebarnruter. Omlegging av stykkgodsttransporten i enkelte tilfelle fra jernbane til bil. Godsbilruters oppsamling av gods. Transportberedskap. «

Samferdselsdepartementet sier videre i stortingsmeldingen »at organisasjonene må derfor være med i arbeidet i sterkere grad enn hittil for å få

gjennemført samferdselsloven. Organisasjonene må overta mer av det tilretteleggende detaljarbeid, f. eks. innsamlingen av statistikk og regnskaper og i det hele aktivt medvirke til at loven blir gjennomført etter sin hensikt.» I denne forbindelse er det verd å peke på at Norsk Jernbaneforbund i sine 8 distriktoorganisasjoner har opnevnt kontaktpunkter som skal bistå samferdselsnemndene med de opplysninger, som kan være av interesse for jernbanens vedkommende. Norsk Jernbaneforbund arrangerte i vår et møte for sine kontaktpunkter hvor bl. a. samferdselsministeren, statsråd Jacob Pettersen, og en rekke andre representanter for Samferdselsdepartementet deltok. —

I Stortingsmeldingen la Samferdselsdepartementet fram følgende viktige arbeidsoppgaver:

1. Transportanalyser for tilpasning av transportkapasiteten til det økede transportbehov.
2. Utarbeidning av en samlet utbygningsplan for samferdselen.
3. Bedring av driftsøkonomien i samferdselen ved rasjonaliseringstiltak.
4. Utarbeidning av helhetsplaner for rasjonelle transportsystemer i fylkene, særlig i kyststrokene.
5. Utbygning og forbedring av samferdselsstatistikken.
6. Kostnadsanalyser som grunnlag for samordning av takstene.
7. Samordning av de forskjellige samferdselsmidlers takster.
8. Bedre tilrettelegging av grunnlaget for bedømmelsen av subsidiekrav.
9. Opstilling av en definisjon av de forskjellige samferdselsmidlers oppgaver.

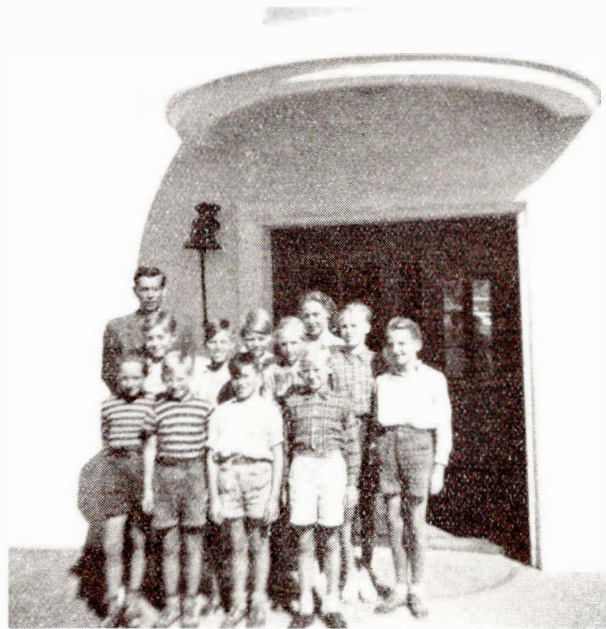
Denne stortingsmeldingen ble det stor debat om i Stortinget. I debatten bebudet samferdselsministeren, statsråd Jacob Pettersen, skjerpert samfunnsmessig kontroll for å unnga monopoldannelser og sa at dette spørsmål ville departementet komme nærmere inn på etterhvert som de enkelte saker melder sig. Statsråden konkluderte med å si at han trodde det hersket enighet om att loven er nødvendig. På tross av startvanskelighetene må en si at den har svart til sin hensikt.

Sommerferien er forbi

For skolebørnene er sommerferien nu avsluttet, og det nye skoleår har taget sin begyndelse. Tilbage står minderne om sommerens mange oplevelser ved skov og strand eller på landet. Fortællingerne herom skal nok beslaglægge tiden i de første dages frikvarter.

Takket være skoleinspektør Østrup og hans ligemænd i de andre storbyer samt landmændenes imødekommenhed lykkedes det igen i år at få mange af baggårdens piger og drenge på landet for at hente sundhed og helse.

Men der er endnu mange børn fra byerne, som ikke får denne oplevelse, men må blive hjemme hele den lange sommertid. De når ikke at nyde godt af den frie natur og samle sundhed og kræfter ude i solskinnet, så modstandskraften kan styrkes overfor vinterens barskhed.



De ti Aarhus-drenge sammen med deres udmærkede ledere, kommunelærer Riber og frue.

Som et lille bidrag til arbejdet for at hjælpe disse mange små medborgere inviterede foreningen igen i år 10 drenge på et ti dages ophold på Ferie- og Rekreativhjemmet. Denne gang blev det den århusianske »Østrup«, der udpegede drengene, og sammen med kommunelærer B. Riber og hans familie ankom det lille selskab den 27. juni. Det var kvikke gutter, der hurtigt blev gode venner med hjemmets øvrige gæster, økonomaen og personalet. Den 7. juli var opholdet forbi, og der var stor sorg til alle sider, da afskedstimen kom. En af drengene var blevet så gode venner med avlsgårdens forpagter, at denne tilbød ham fortsat ferie på gården. Et tilbud, der naturligvis blev modtaget med glæde. En anden af de små gæster fandt, at alt var så dejligt på hjemmet, så han syntes det var synd at sove alt for længe. Han stod derfor op hver morgen kl. 5 og morede sig med legetøjet i og uden for legestuen, indtil morgenkaffen serveredes kl. 8.00. Også vejret viste sig fra den pæne side, i løbet af de ti dage faldt der nogle af sommerens solskinsdage.

Det blev saledes nogle gode dage for den lille »Aarhus familie«, hvilket ikke mindst drengene selv og deres udmærkede ledere havde æren af. De særlige regler, hvorefter f. eks. badning ikke må finde sted uden lederens tilladelse og tilstedeværelse, blev efterkommet på en mønsterværdig måde. Disse forholdsregler må nødvendigvis træffes, selv om børnene iøvrigt skal færdes på hjemmet så frit og utvunget som vel muligt. Meningen med deres ferieophold hos lokomotivmændene er jo, at de skal opleve en ferie under samme vilkår som »De sorte«.

Efter hjemkomsten har drengene og deres forældre samt lærerparret sendt os forskellige hilsener med en hjertelig tak til Dansk Lokomotivmands Forening; vi lader disse hilsener gå videre til vore medlemmer.

ITF's

22. ordinære kongres

Stockholm havde æren af at være skueplads for International Transportarbejder Forbunds 22. ordinære kongres, og byens koncertsal dannede ramme om den stilfulde åbning af kongressen.

Fra en lang række — såvel europæiske som oversøiske — lande var mødt en fyldig repræsentation af delegerede og observatører frem for i dagene 16.—23. juli at drøfte fælles opgaver og de problemer, som presser på inden for de områder, som omfattes af transportorganisationer tilsluttet ITF.

Formanden for Svensk Transportarbejderforbund, Ragnar Helgesson, bød på Sveriges vegne kongressen velkommen og sagde, at det var en stor ære for de svenske organisationer at være værter for kongressen. Som repræsentant for den svenske regering talte civilminister John Lingman. Han har tidligere været formand for Svensk Jernbaneforbund.

Præsidenten for ITF, R. Bratschi, holdt åbningstalen. Han hyldede den svenske arbejderbevægelse og nævnte Charles Lindley, ITF's præsident gennem mange år, den svenske socialdemokratiske bevægelses to store mænd, Hjalmar Branting og Per Albin Hanson. Bratschi brændemærkede forholdene i Sovjet og antog, at kontakt med landene bag jerntæppet måtte betragtes som umuligt. Han fremhævede, at diktatur, imperialismen og krig altid har gået hånd i hånd i menneskehedens historie, og følgelig må de frie fagbevægelser give den størst mulige støtte til de demokratiske stater. Ordrede økonomiske forhold og social retfærdighed er de bedste garantier for bevarelse af demokrati, frihed og fred. Frem for alt får økonomisk depression og arbejdsløshed mennesker til at fortvivle og driver dem i armene på skrappelløse diktatorer.

Onsdag d. 16. om eftermiddagen lagdes ud med arbejdet på den svenske rigsdag, hvor kongressen skulle have til huse under møderne. Godt 200 delegerede og 55 observatører fra 80 forskellige faglige organisationer i 22 lande var mødt frem til denne hidtil største kongres i ITF's historie. Til sammenligning tjener, at ved kongressen i Stockholm i 1902 var der kun 20 delegerede. Fremgangen har været frugtbringende siden da, og organisationen er nu en af de betydeligste internationale organisationer, og på mange områder sikres de tilsluttede forbund en effektiv støtte i kampen for at give deres medlemmer de bedst mulige vilkår.

Det var en omfattende dagsorden, der lå foran kongressens deltagere, men alt var velorganiseret.

ITF er opdelt i 7 sektioner omfattende søfolk, jernbanemænd, vejtransportarbejdere, havnearbejdere, civilflyvning, fiskere og indlandsvandvejsarbejdere.

De enkelte sektioner holdt særskilte møder og i fællesmøder (plenarmøder) sammenfattedes, drøftedes og besluttedes de foreliggende opgaver.



ITF's præsident, R. Bratschi, åbnede kongressen i Stockholms smukke koncerthus.

Ved Stuttgart-kongressen i 1950 nedsattes en lov- og valgkomité med den dobbelte opgave at udarbejde forslag til opdeling af de tilsluttede organisationer i nationale og regionale grupper med hensyn til deres repræsentation i generalrådet samt overveje og aflevere rapport om de forslag til ændring af lovene, som forelagdes af eksekutivkomitéen.

Komitéen sluttede sin rapport til kongressen med anmærkningen: Komitéen mener, at de nuværende love, især de dele, som omhandler eksekutivkomitéen og generalrådet, kræver gennemgribende revision, og anbefaler, at kongressen udsender en komité, der skal have til opgave at studere dette spørgsmål og afgive anbefalinger til næste kongres om de forandringer, den finder ønskelige.

Som følge heraf forelagdes kongressen i år en fyldig rapport med forslag til revision af lovene.

A. Deakin anbefalede på eksekutivkomitéens vegne vedtagelse af de forelagte ændringer.

Efter de gældende love vælges generalsekretæren og vice-generalsekretæren af kongressen. Dette foresloges ændret til, at generalsekretæren vælges af kongressen og vice-generalsekretæren vælges af eksekutivkomitéen.

Dette kunne bl. a. jernbanemændene ikke tiltræde, og man ønskede lovene uændrede på dette punkt. På eksekutivkomitéens vegne afviste A. Deakin dette og bad om, at forslaget toges tilbage. Da forslagsstillerne ikke ville gå med hertil, blev

spørgsmålet sat under afstemning, uden dog at eksekutivkomitéens forslag opnåede den nødvendige majoritet.

Et forslag om afholdelse af kongres hvert 3. år i stedet for som nu hvert andet, forkastedes ligeledes.

Den forelagte revision af lovene, som fremsat af eksekutivkomitéen, vedtoges, og herunder en forhøjelse af medlemskontingentet med 10 pct.

Generalsekretær O. Becu forelagde virksomhedsberetningen og regnskabet, som kongressen godkendte eenstemmigt.

Ikke i alle lande er forholdene i almindelighed så gode som eksempelvis i Norden, og kongressen behandlede derfor forskellige problemer, som slutelig udformedes i resolutioner, hvorigennem ITF pålagdes at arbejde frem til løsning af disse problemer.

Der forelagdes ialt 8 resolutioner:

1. Angående den faglige frihed i Argentina.

Her hersker et diktaturregime, der knægter de faglige organisationers frihed.

2. Angående strejkeretten.

De nye græske love berøver jernbanemændene strejkeretten.

3. Angående transporterne i krig og fred.

ITF udtaler heri, at de frie transportorganisationer i deres bedømmelse af opretholdelse og forbedring af de nationale og internationale transporter ikke sigter til andet end social og kulturel velfærd og fremskridt for alle folk.

4. Angående arbejdstidslovgivningen.

Den japanske regering er beskæftiget med revidering af nugældende love og søger at gennemføre sådanne, som berører fagforeningernes rettigheder og virksomhed.

5. Angående tillem্পning af international konvention nr. 98 i Saar.

Saarområdets regering hindrer jernbanemændene retten til at indgå kollektive aftaler.

6. Angående lande bag jerntæppet.

Kongressen udtaler i den frie verdens millioner organiserede transportarbejderes navn sin afsky mod et regime og en ideologi, som holder nationer undertrykte gennem de mest umenneskelige metoder.

7. Angående 8-timers dagen ved de græske jernbaner.

Den græske regering har anerkendt 8-timers dagen, men fører en forhalende politik.



Et udsnit af kongressalen i Riksdagshusets andenkammer. Den skandinaviske repræsentation har plads på de fire yderste rækker til højre. I forgrunden præsidenten og generalsekretæren Omer Becu.

8. Angående ITF's aktion for oprettelse en en europæisk transportpolitik.

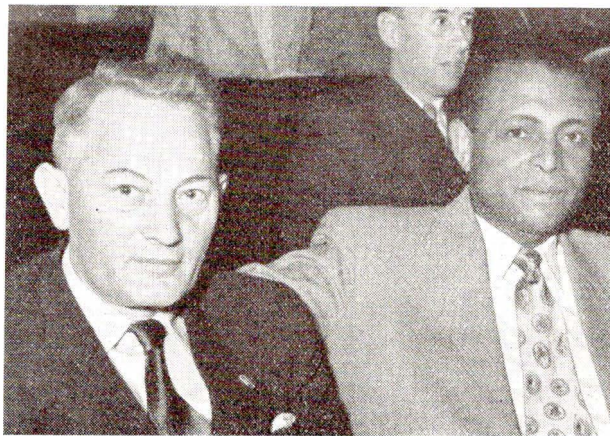
Den pålægger eksekutivkomitéen at få oprettet en europæisk transportkomité, som skal udarbejde et program til vejledning for ITF's sekretariat og de tilsluttede organisationer i spørgsmål om retningslinier for det europæiske transportvæsen.

Kongressen behandlede spørgsmålet om hjælp til underudviklede lande. De beløb, som hidtil er indkommet til dette formål, er ganske utilstrækkelige, og generalsekretæren foreslog oprettelse af en fond for samtlige tilsluttede organisationer og anbefalede kongressen at gøre noget effektivt for at øge den økonomiske hjælp til imødegåelse af behovet. Generalsekretærens appel var ikke forgæves, idet præsidenten umiddelbart efter kunne give meddelelse om, at adskillige af de på kongressen repræsenterede organisationer havde givet tilsagn om betydelige beløb til formålet. Kongressen godkendte iøvrigt eenstemmigt oprettelsen af denne fond.

Jernbanemandssektionen havde særskilt konference den 18. juli, og her godkendte man det kapital af virksomhedsberetningen, der omhandlede jernbanemandssektionen.

To spørgsmål af almindelig interesse for ITF kom under debat, nemlig oprettelse af en europæisk myndighed og samordning af transportvæsenet.

Hvad det første spørgsmål angår, anså sektionen det for at være værdifuldt at få udnævnt en europæisk transportkomité, som tid efter anden skulle sammentræde for at drøfte officielle og private organers virksomhed samt vigtige publikationer, som behandler spørgsmålet. Man anså, at et fortsat metodisk studium af dette kunne give værdifulde anvisninger for det arbejde, som skulle udføres af ITF. Sektionen anbefalede, at kongressen og eksekutivkomitéen viser dette forslag sin opmærksomhed.



Luxembourgs delegerede for jernbanemændene.
J. B. Schilling og J. Leurs.

Hvad angår transportsamordningen ønskede sektionen, at spørgsmålet blev gjort til genstand for en diskussion mellem samtlige berørte sektioner. Sektionen ønskede, at spørgsmålet placeres på kongressens dagsorden i 1954.

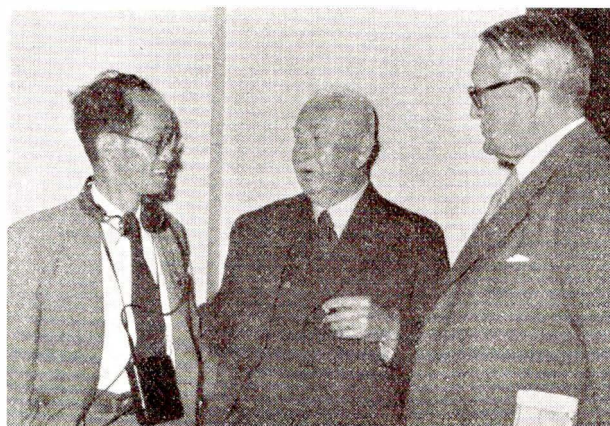
Man behandlede en rapport for fremtiden omfattende spørgsmål som moderne signalanordninger, sikkerhed for banearbejdere, organisering af hygiejniske og forebyggende medicinske foranstaltninger ved jernbanerne etc.

Efter anmodning fra det tyske jernbaneforbund diskuteredes muligheden af at organisere udveksling af børn fra jernbanefamilier i skoleferien. Rapporten som forelå fra sekretariatet viser, at den eneste måde at gennemføre dette på, er ved gensidige arrangementer mellem 2 forbund i 2 forskellige lande, og at dette ikke krævede ITF's medvirken ved organisering af udvekslingen.

Fra jernbaneforbundet i Saar var fremsat forslag om at få oprettet kursus på 1 eller 2 uger i internationalt fagforeningskundskab for unge fag-



Gæster under åbningshøjtideligheden: ITF's mangeårige præsident, den 78-årige Charles Lindley, byen Stockholms repræsentant, stadssekretær Stig Radhe, generaldirektør Erik Upmark og civilminister John Lingmann. I anden række ses Svenska Järnvägsmannaförbundets tidligere ordförande Sture Christianson og lokomotivmændenes gamle kending, A. Borgstedt.



Mange af kongresdeltagerne havde foretaget lange rejser for at nå frem. Bl. a. de japanske spofolks repræsentant, T. Nishimaki, der her drøfter problemerne med Charles Lindley og en af Svenska Järnvägsmannaförbundets tidligere tillidsmænd, rigsdagsmand Albert Forslund.

foreningsledere, f. eks. indtil 40 år. Ifølge sekretariatets rapport havde dette ikke fået overvældende tilslutning blandt de forbund, som repræsenteredes ved kongressen, men eftersom spørgsmålet fortjener interesse, besluttedes det at sætte det på dagsordenen ved næste sektionskonference.

International faglig virksomhed betragtes af mange som en lyseblå idé. Mange tror, at dette udføres mere for formens og frasersnes skyld, end at det skulle have konkret nytte. International Transportarbejder Forbund dementerer kraftigt denne skeptiske opfattelse. ITF's virksomhed gennem 56 år viser, at international samvirke ikke kun behøver at bestå af almindelig resolutionsmageri, men også kan udøve en konkret indsats (hvilket allersænest ses bl. a. af blokaden af Panama-skibene) til gavn for de tilsluttede organisationers medlemmer.

Idag kæmper ITF på en af de mest stormfyldte fronter i kampen for frihed. Kampen mod kommunistisk infiltration er idag hårdere end nogensinde. ITF står i vejen for alle dem, som forsøger at udnytte faglig solidaritet til diktatureernes formål. ITF udgør altså ikke bare et slagkraftigt instrument for transportarbejdernes interesser. Organisationen er en kraftig lænke i frihedens og demokratiets forsvar.

Ny plan for »Skandinavien-Italien Express« og retablering af »Nordpilen«

Under en forhandling den 1. og 2. juli med vest- og sydeuropæiske jernbaner har man drøftet mulighederne for udnyttelse af den forøgede kapacitet, der fremkommer på Gedser—Grossenbrode ruten, når den nye tyske færge sættes ind i sejladsen i foråret 1953.

Man enedes om fra koreplansskiftet i maj 1953 at fore »Skandinavien-Italien Express« over denne rute i stedet for som hidtil over Storebælt. Toget passerer herefter ikke Hamburg, men føres fra Grossenbrode direkte over Lübeck—Lüneburg—Hannover til Basel og videre.

Toget vil herefter afgå fra København — med direkte tilslutning fra nattogene fra Stockholm og Oslo — kl. ca. 9.30 mod nu 10.25 — og vil ankomme til Basel kl. ca. 7.00 (nu 9.25) og til Roma kl. ca. 22.00 (nu 23.45).

I omvendt retning vil toget ankomme til København som nu kl. 21.00 med direkte forbindelse til Stockholm og Oslo, men afgå ca. 1½ time senere fra Roma (kl. ca. 8.30, nu 7.00) og fra Basel kl. ca. 23.30 mod nu 21.56.

I forbindelse med Wien opnås en tidsbesparelse på ca. 2½ time.

Ankomsttiden (22.00) til og navnlig afgangstiden fra Roma (8.30) bliver mere bekvem for de rejsende, og det samme gælder togets tider i Sydtykland, Schweiz og Norditalien. De rejsende fra Sverige og Norge får umiddelbar tilslutning til København.

Foruden besparelserne i køretiderne og de mere bekvemme tider i mange forbindelser opnår de rej-

sende på ruten den billigere i billetprisen, som svarer til den kortere afstand.

Statsbanerne opnår ved omlægningen en dertil svarende tiltrængt aflastning af Storebæltsoverfarten.

I sommertiden fores der gennemgående vogne i samme omfang som nu, men i vintertiden vil vogn gennemførelsen af hensyn til udnyttelse af færgepladsen til overførsel af biler og godsvogne blive noget begrænset og tilpasset det faktisk forekommende antal rejsende. Dog fores der sovevogne fra Stockholm og København til Schweiz og Italien samt gennemgående siddevogne mellem København og Roma.

Til overførsel af automobiler vil i øvrigt d/f »Danmark« næste sommer sejle praktisk taget i de samme planer som nu. Hertil kommer endvidere den tyske færgeres ture uden for de to togfærge-ture.

Ved samme lejlighed drøftede man Danske Statsbaners ønske om at genindsætte »Nordpilen«, som før krigen løb mellem Frederikshavn og Flensborg med forbindelse derfra til Hamburg.

Der opnåedes principiel enighed om, at »Nordpilen« burde løbe fra koreplansskiftet i maj 1953 med afgang fra Frederikshavn om formiddagen efter skibenes ankomst fra Göteborg og Oslo og med ankomst til Hamburg kl. 21.00 à 22.00 med gode forbindelser til nattogene mod syd.

I omvendt retning afgår toget fra Hamburg om morgenen efter ankomsten af nattogene fra syd og ankommer til Frederikshavn til forbindelse med Göteborg- og Oslo-badene.

Der forestar endnu nogle undersøgelser og forhandlinger, inden koreplanen kan fastslægges, men dette ventes at kunne ske på den internationale koreplanskonference i oktober.

E. Terkelsen.

God begyndelse på amerikanske jernbaneforbunds kamp for højere arbejdsløshedsunderstøttelse

I den første halvdel af april måned vandt 23 amerikanske jernbaneorganisationer en bemærkelsesværdig sejr i kampen for forbedrede lønforhold.

Den mellemstatlige komité i repræsentanternes hus godkendte med samtlige stemmer et lovforslag, som fremlagdes af komitéens formand og som vil øge arbejdsløsheds- og sygeunderstøttelsen med 30 til 60 pct. Lovforslaget nyder støtte fra samtlige 23 store jernbaneforbund, som repræsenterer nærværende 1 500 000 jernbanemænd.

De amerikanske jernbaneforbunds tidsskrift »Labor« fremholder, at lovforslaget indebærer nye fordele for arbejdsløse og syge jernbanemænd på 3.00 til 7.50 dollars pr. dag baseret på indkomst i et foregående år sammenlignet med den nuværende understøttelse, som er 1,75 til 5,00 dollars pr. dag.

De nuværende understøttelser fastsattes i 1940, og med undtagelse af ubetydelige forandringer i 1946 har de siden været de samme. Gennem denne tid er løn- og leveomkostninger steget kraftigt, hvilket har gjort de hidtil eksisterende skalaer for arbejdsløsheds- og sygeunderstøttelse forældede.

I. T. F.

Overskæringsulykkerne.

I anledning af den sidste tids mange ulykker på jernbaneoverskæringerne, har vi modtaget nedenstående indlæg:

Hvorfor alle disse unødige ulykker? Næsten daglig læser man i avisen om, at der nu igen er sket en påkørsel på en overkørsel. Og de uopmærksomme bilister synes at øjne en chance for at redde sig ud af det ved at forklare, at de er blevet blændet af solen. Jeg har nu kørt på jernbanen i 33 år, men jeg har endnu aldrig hørt, at en lokomotivfører har forsøgt at klare en skæver ved at fortælle, at han er blevet blændet af solen, når han skulle se et signal, enten det nu er et signal foran en station eller et repetersignal for en ubevogtet overkørsel. Nej, men vi har her i landet alt for mange uopmærksomme og hensynsløse bilister, som tager chancen til at »smutte over« lige foran toget, uanset det røde blinklys. Vi på lokomotiverne og i motorvognene ser det jo daglig og tror, det gøres i forvisning om, at vi på grund af den vinkelretning, vi passerer hinanden i, er ude af stand til at se deres numre. Kunne vi det, ville det myldre med indberetninger om den slags overtrædelser.

Fornylig skete der en forfærdelig ulykke ved den meget farlige overkørsel ved Risskov, til trods for, at bilisten passerer denne daglig og ved, hvor farlig den er. Årsag: Blændet af solen. Hvorfor tager en bilist så ikke sine forholdsregler og kører forsigtigt frem, indtil han er klar over, om der er rødt lys. Jeg er selv kommet med et persontog ved denne overkørsel og så trafikanterne blive ved med at køre over trods det røde lys, til jeg var omtrent ved vejen. Det kan få hårene til at rejse sig på hovedet af een, og så holdt der endda en politibil med to betjente på førersædet uden at skride ind mod al den ulovlighed. Nu eksperimenterer DSB med at lave automatiske bomme over den halve vejbane, men hvorfor ofre alle disse penge, for hensynsløse trafikanter er der ikke noget at stille op mod.

Kort tid efter skete en ny ulykke ved Herning. Årsag: Blændet af solen. Og nu igen en grufuld ulykke ved Hammel, hvor to smapiger satte livet til. Årsagen ikke klarlagt, men det menes, at chaufføren uagtsomt eller hensynsløst er kørt lige ind foran toget. Hvorfor tage chancen og løbe en sådan risiko, i stedet for at vente det øjeblik, indtil der atter er fri bane? Vel ved jeg, at det kan være irriterende at skulle standse for disse overkørsler; men da vi jo nu engang ikke kan passere dem samtidig, er det vel mest rimeligt, at vejtrafikken må holde tilbage. Bilisterne sætter jo ikke alene deres eget liv på spil, men også vort i lokomotiver og motorvogne og de rejsendes i toget og bilen. Hvor må det være forfærdeligt for en sådan mand, hvis han selv overlever det, hele livet igennem må tænke på den sorg, han har forvoldt ved sin adfærd.

Heldigvis kører langt den overvejende del forsigtigt og hensynsfuldt, og de holder tilbage i god tid og undlader at køre helt frem til sporet, så man ikke sidder og bliver nervøs for, om han holder eller ej.

Forleden kom der en cyklist og kørte over for rødt lys lige før næsen af mig og grinede mig op i ansigtet. Man tager sig til hovedet over en sådan letsindighed, og sådan kunne jeg blive ved at nævne eksempler. Og alle landets hundreder andre lokomotivførere er sikkert ude for det samme.

N. V. Sørensen,
lokomotivfører,
Langaa.

Statsradiofoniens grundbog »Borger i Danmark«, 2. udgave

192 sider — kr. 4.50.
Schultz, 1952.

»Borger i Danmark«, en grundbog for studiekredse i medborgerkundskab, der nu er kommet i ny udgave, er oprindeligt et barn af besættelsestiden. Da den første udgave kom i 1941, var den tænkt som et våben i kampen for folkestyret mod nazismen. Men i modsætning til de fleste andre bøger, der kom i den tid, har den været efterspurgt også i tiden efter befrielsen, og de oplag, den er kommet i, tælles i titusinder. Af alle Statsradiofoniens grundbøger er det den, der har opnået størst udbredelse.

I den nye udgave er emnerne de samme som før: Efter et forord af professor, dr. theol. Hal Koch, skriver professor, dr. oec. P. Nybøe Andersen om »Vort økonomiske fællesskab«, eksportchef Henning Ravnholt behandler »Familien« og »Foreningslivet«, Hal Koch »Kirken« og adjunkt G. Tolderlund-Hansen »Skolen og anden undervisning«. Retsvæsenet er skildret af landsretssagfører Svend Heltberg, sociallovgivningen af lektor Poul Winding og det offentlige finanser af Nyboe Andersen. Endelig gør direktør Frantz Wendt rede for Danmarks styrelse og »Borgerpligter«, først og fremmest militærvæsenet. I et afsluttende kapitel peger Wendt på de farer, der truer folkestyret i vore dage, hvor de politiske, sociale og økonomiske problemer synes at vokse os alle over hovedet, og understreger, hvor nødvendigt det er, at de unge får lyst til at lære samfundets indretning at kende og kommer til at forstå værdien af det, som er kronen i folkestyret: at det er borgerne selv, der træffer afgørelser og bærer ansvaret.

Den nye udgave er på alle områder ført op til nutiden, — det gælder både de nødvendige talmæssige oplysninger og litteraturhenvisninger i studievejledningen. I den kommende tid, hvor vi kan vente folkeafstemning om en ny forfatning, vil det sikkert blive påskønnet, at man har ledsaget den ny udgave med et optryk af grundloven af 1915.

Dansevogne

Til brug i udflugtstog har Statsbanerne i sommerens løb udstyret 2 fireakslede personvogne som særlige udflugts- og dansevogne. Vognene er indrettet med et 6½ m langt rum som dansegulv af plasticmateriale og med et rum med barskranke og serveringsborde samt lille køkken. Vægbeklædningen er linoleum med indlagte motiver. I begge rum er installeret højttalere, der betjenes fra en operatørkupé med pladespiller og forstærkeranlæg, og op til danserummet findes for rejselederen en kupé, hvorfra også kan tales i mikrofon. Mellen denne kupé og danserummet er anbragt en stor rude således at en eventuelt optrædende kan iagttages fra danserummet og, da væggen mellem danserum og barrum har store ruder, også fra barrummet.

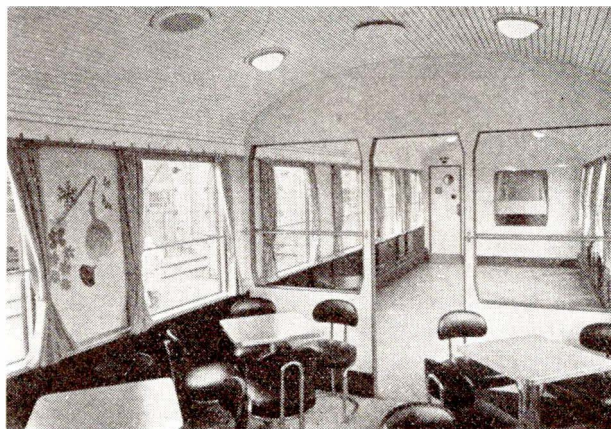
Der findes i vognene gennemgående ledninger, således at eventuelle højttalere i tilkoblede vogne også kan betjenes.

Såfremt vognen benyttes på en udflugt, hvor der ikke skal danses, kan der påhæftes borde ud for danserummets vinduer og indsættes de fornødne løse stole.

Til bar og køkken findes det fornødne service og køkkeninventar.



Skulle dansen blive for anstrengende og fremkalde tørre ganer, er der plads til afslapning og indtagning af drinks i den smukt dekorerede bar.



Udsigt fra baren til det rullende dansegulv.

I hvert af de to distrikter stationeres een af de omhandlede vogne, der er afgivet til drift omkring 1. august d. å.

Dansevognene er i første række beregnet indsat i bestilte særtog beregnet for samlede udflugter. For indsættelsen og afgivelse af betjeningspersonale beregnes et særligt gebyr.

Henvendelse om indsættelse kan ske til vedkommende distrikt, eventuelt til den station, med hvilken der forhandles om udflugten, og som fremskaffer alle ønskelige oplysninger.

»Vejlekassen«

Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse »Vejlekassen« afholdt ordinært repræsentantskabsmøde i København den 14. maj 1952.

Formanden, stationsmester *P. H. Pedersen*, bød velkommen og udtalte nogle smukke mindeord over medlem af repræsentantskabet *V. Lorentzen*, Nyborg, der er afgået ved døden siden sidste repræsentantskabsmøde. *Lorentzen* nærede stor interesse for »Vejlekassen«, og han havde sin store andel i den gode tilslutning fra værkstederne.

Togfører *N. J. Olsen* valgtes til ordstyrer og stationsforstander *Højbjerg Pedersen* valgtes til sekretær.

Togfører *Olsen* takkede på begges vegne for valget og foretog navneopråb. Alle repræsentanter var mødt.

Formanden aflagde herefter beretning om virksomheden i det forløbne år. Dette har på alle måder formet sig som et stille og roligt år.

Der har været 1497 nye indmeldelser.

Mange steder vil det i virkeligheden sige, at de nyansatte indmeldes med 100 pct., kun enkelte steder er der mørke pletter, men som regel retter det sig efterhånden. Medlemstallet var pr. 1. januar i år 23.445.

Der har været 305 dødsfald, hvilket er betydeligt mindre end beregnet. Der er udmeldt 208. Dette tal kan lyde lidt stort, men det drejer sig væsentligt om hustruer, der er udtrådt ved skilsmisse, og resten skyldes afskedigelser.

Regnskab for Kong Christian den IX's Understøttelsesfond fra 1. april 1951 til 31. marts 1952

Det går godt indenfor alle organisationer, dog kniber det lidt indenfor Jernbaneforeningen med at få de unge kvindelige kontorister ind som medlemmer.

Årets overskud andrager godt 125.000 kr., og kassens samlede formue er godt 3 millioner kr.

Den forhøjelse på 50 kr. for alle grundbeløb til udbetaling, der vedtoges på sidste repræsentantskabsmøde, har været ret kostbar for kassen, hvorfor der vil hengå nogen tid, før styrelsen igen kan fremsætte forslag om nye goder for medlemmerne, men der er al grund til at tro, at den såkaldte § 19 fond, der nu andrager 403.886 kr., stadig vil vokse.

Der må imidlertid regnes med, at vi her skal op på 7—800.000 kr. for at være sikre på, at vi ikke skal forringe de nugældende forhold for medlemmerne.

Ingen begærede ordet til formandens beretning, der herefter godkendtes.

Forretningsfører *Mandrup Poulsen* fremlagde regnskabet, idet han udførligt omtalte de enkelte poster.

Medlemskontingentet er sidste år steget med 11.890 kr. og har nu passeret ¼ million kr. årlig. Den besparelse, medlemmerne har fået i form af kontingentfrihed fra 70 års alderen og bortfald af kontorholdsgodtgørelsen, andrager nu ca. 40.000 kr. årlig.

Renteindtægten er steget med 5.683 kr. og androg for år 1951 137.403 kr.

Ved udtrækning af 40.000 kr. obligationer har vi haft en kursgevinst på 4.129 kr.

Indtægterne beløb sig til i alt 392.279 kr.

Dødsfaldsudgifterne steg med 20.890 kr. og var i alt 228.315 kr., det vil sige 749 kr. gennemsnitlig pr. dødsfald.

Fremtidig må der altså lægges 50 kr. til, men da gennemsnitsalderen ved indmeldelsen i de sidste 10—15 år har været faldende, må der regnes med en yderligere stigning af gennemsnitsudbetalingen.

Udgifterne, heri medregnet, hvad der er anvendt til nedbringning af kurserne, har i alt været 267.014 kr., således at formuefremgangen, som af formanden nævnt, bliver på 125.265 kr.

Kassen havde pr. 1. januar en obligationsbeholdning med pålydende 3.437.900 kr. og optaget i regnskabet til 3.115.537 kr., dertil kommer på bankbøger, giro og kontant 68.844,60 kr., altså i alt en formue på 3.184.381,60 kr.

Som følge af forhøjelsen af grundbeløbet fra 500 til 550 kr. har der måttet overføres 345.594 kr. til forsikringsfonden, således at denne nu er på 2.610.191 kr.

Tilgangen til kassen har i den forløbne del af 1952 været fuldt på højde med tilgangen samme tid i fjor, derimod har dødsfaldstallet været mindre, så udsigterne for indeværende år kan kun betegnes som gunstige.

Regnskabet godkendtes enstemmigt uden debat.

Til formand genvalgte stationsmester P. H. Pedersen og billetkasserer From Hansen som suppleant. Som revisor genvalgte overportør M. Mikelsen med overmatros V. E. Hansen som suppleant. Lønningerne fastsattes uforandrede.

<i>Indtægt.</i>	
Beholdning fra regnskabsåret 1950/51	157,07
Indbetalte bidrag	17,00
Modtagne gaver	610,00
Indvundne renter:	
Af obligationer	1036,50
Af bankbog 80973	23,88
	1060,38
	1844,45

<i>Udgift.</i>	
Nytrykning af skemaer	25,40
Udbetalt 16 portioner à 100 kr. ^{*)}	1600,00
Porto hertil	10,00
Beholdning den 31. marts 1952	209,05
	1844,45

*) Understøttelserne er udbetalt til:

Enken efter en maskinarbejder.	
* * » overmatros.	
* * » togfører.	
* * » lokomotivfører.	
* * » baneformand.	
* * » banearbejder.	
* * » banearbejder.	
* * » stationsforstander.	
* * » banevogter.	
* * » overportør I.	
* * » arbejdsmand.	
* * » magasinpasser.	
* * » banenæstformand.	
En arbejdsmand.	
En trafikekspedient.	
En pens. togfører.	

Status den 31. marts 1952.

<i>Beholdninger.</i>	
Beholdning i Den danske Landmandsbank ..	209,05
Obligationer ifølge forrige regnskab til pålydende værdi 25200 kr., bogført for 24907,13 kr.	24907,13
	25116,18

<i>Gæld.</i>	
Fondets kapital:	
1) Obligationer bogført for	20000,00 kr.
2) Obligationer bogført for	4105,25 kr.
	24105,25
Beløb til disposition	1010,93
	25116,18

København, den 31. marts 1952.

E. Terkelsen. *Magnus Lindborgh,*
sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med de foreliggende bilag. Beholdningerne var tilstede.

København, den 26. maj 1952.

A. Thorup. *C. J. Wieth.*

Ophævelse af den sidste forlængede uniformstermin

På foranledning af en henvendelse fra Dansk Lokomotivmands Forening har Centralorganisation I rettet en anmodning til Finansministeriet om ophævelse af den forlængede leveringstermin for stofregnfrakker, der er den sidste uniformsgenstand, som endnu ikke er vendt tilbage til normale terminer.

Foranlediget heraf har ministeriet meddelt de forskellige styrelser, at fra og med 1. oktober d. å. skal samtlige uniformsgenstande til statens tjenestemænd leveres efter de ordinære terminer.

Fra Statsbanernes side har man dog gjort gældende, at man ikke ser sig i stand til at afvikle den midlertidige ordning inden for et bestemt tidsrum.

Det var den 21. april 1941 man første gang måtte skride til en forlængelse af de normale terminer. Efter besættelsens ophør er det med mellemrum lykkedes at få disse restriktioner ophævet, således at kun stofregnfrakkerne manglede. Da man inden for de andre statsstyrelser har kunnet følge Finansministeriets beslutning, må det forventes, at Statsbanerne inden for et rimeligt tidsrum vender tilbage til det normale også for stofregnfrakkerne vedkommende.



»Lanternen.«

»Lanternen« afholder sin årlige skovtur onsdag d. 3-9-52 med afgang fra Kh. kl. 15,30 pr. i S-tog til Holte. Turen går til »Lollikhus«, hvor den medbragte mad indtages. Der sluttes af med pølsegilde. Deltagerne sørger selv for rejsehjemmel til Holte og retur. Indtegningslister er fremlagt på de sædvanlige opholdsstuer. Listerne slutter d. 28-8-52 kl. 12.00. Prisen er 6,00 kr. pr. deltager. *Bestyrelsen.*



Afsked.

Lokomotivfører:

F. Alsing, Fredericia, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-10-52).

Ordensdekoration.

Lokomotivfører K. M. Sørensen, Randers, udnævnt til r. af Dbg. den 21-6-52.

Påskønnelse.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører A. C. Jensen, Ab., der under en faresituation på Arden st. den 15-2-52 har udvist særdeles god agtpågivenhed.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøder-afdeling.

København Gb.: Kassererens navn og adresse ændres til: A. N. Lajer, Haydensvej 25, SV.

Detailpristallet

Også juli-pristallet viste en stigning, idet det er beregnet til 378 eller 6 points højere end dette års januar-pristal.

Det husholdningsbudget, der fra og med oktober 1949 har dannet grundlag for pristallets beregning, udviser et samlet beløb på 12 474 kr.; det er en stigning på 220 kr. i forhold til januar og 179 kr. i forhold til april.

Efter Det statistiske Departements efterretninger forekommer udgiftsstigningerne denne gang på 5 af budgettets hovedgrupper, nemlig: Fødevarer — Skatter — Kontingenter o. lign. — Hygiejne, kulturelle udgifter og Spiritus, tobak, fortæring ude. Medens der er en udgiftsnedgang på følgende 4 af budgettets hovedgrupper: Klæder, fodtoj, vask — Brændsel, belysning — Anskaffelse, vedligeholdelse og Transport. Grupperne Bolig og Iovrigt indgår med uændrede beløb, førstnævnte reguleres kun een gang årligt, nemlig i januar.

De væsentligste stigninger viser udgiftsposterne Skatter og Fødevarer, der er steget med henholdsvis 182 kr. og 86 kr. i forhold til april.

Det nye detailpristal medfører en forhøjelse af tjenestemændenes reguleringstillæg med en portion fra 1. oktober. Antallet af portioner bliver herefter 35.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige øjenlæger antaget øjenlæge Erik Holm-Pedersen, Aarhus, der afholder konsultation Søndergade 7, hverdage kl. 12—15, lørdage dog kl. 12—13.

Flytning

S. Bendtsen & Co.s Eftf., skrædderforretning, tidligere Nørregade 2, 1., Aarhus, flyttede den 1. august d. å til Ryesgade 27, 1., samme by. Leverandør til DSB.



— A - A - Ah! - Olsen. — Der er jo ingen, der har bedt dig om ligefrem at polere ruderne!!

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

URMAGER OG GULDSEDMED
BASTIANSEN *Fest- og
Jubilæumsgaver*
Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

FÆLLESBAGERIET A/S
Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND A/S
Kulimport
Fredericia *Tlf. 169-170*

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)
*Store Bal-
og Selskabslokaler*
Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen
Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Banegaardens Restaurant, Fredericia
Billige Priser anbefales de ærede Rejsende *Hurtig
Betjening*
Husk Marketenderiet!
Telefon 187

Fredericia Mejeri
Anbefaler sig med **Gothersgade 14**
1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel **LANDSOLDATEN**
FREDERICIA
altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

Blomster- og Kransforretning anbefales de ærede Medlm.

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

**Thomas Hansen's
Bageri**
bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*
★ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i
London-Magasinet
FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN
Østergade 9, Struer, Tlf. 21
1. Kl.s Herreskrædderi
Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

P. WEILING
Struer . Tlf. 93
anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

FREDERICIA
KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**
P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen
Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET
FREDERICIA **TLF. 1558 og 1559**

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*
NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET
Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

*Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332*
Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*
Skotøjsbørsens Fodtøj
Struer - Telf. 109

L PEDERSEN . STRUER
*Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage*
L P betyder ogsaa laveste Priser

Husk Bageriet
Thorsvej . Fredericia

O. Worm . Tlf. 1197
Specialitet:
Fødselsdagskringle

Slagelse Dampmølle Akts.
SLAGELSE * TELF. 120

DANA MEL

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner
v. Holger Häuser
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusstorvet . Roskilde . Tlf. 146

N. Urban Sørensen

Nyborg
Telf. 111 2 L.
Altid 1ste Kl. Varer



Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

H. L. Aastrup & Søn

BRANDE

Kolonial Vin Tobak

Vort Speciale er kunstige Tænder,
der ser ud som naturlige
Prøv den lette Plasticgane

H. Mønster . Tandtekniker
Telf. 94 . Stationsvej 5 . Brande

Kalundborg Tapet- og Farvehandel

Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

Godt og lækkert brød der fåes,
når til bageren på torvet der gåes

N. H. Sørensen

Tlf. 38 Brande

Den rigtige sko, det alle
må sande, fåes hos
JEPSEN i Brande

Telefon 132

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Fa. JOH. HANSEN

ELEKTRO-INSTALLATØR

Tlf. 45 Brande

IMPORTØREN

Brande

Storegade 23 Tlf. 24

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

Bliv fast Kunde i »Magasin du Nord«

v/ Kaj Jørgensen, Brande

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Lad male

Alt moderne Malerarbejde udføres

Aage Andersen

Herningvej 25 Tlf. Brande 210

Frukt - Blomster - Kranse

M. BALLEs EFTF.

v/ Nehr Korn

Brande . Telf. 1

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Hævefliser,
Flagstangsfødder m. m.

Marketenderiet

i Centralværkstederne

og Godsbanegaardens

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkøret. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Tlf. Kalundborg 187

Spec.: Fødselsdagskringler

Prøv mine Kræmmerhuse

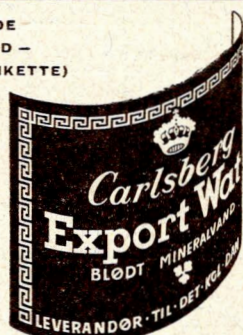
Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

DET BLØDE
MINERALVAND -
(SORT ETIKETTE)



Carlsberg

A. M. JØRGENSEN Sct. Jørgensbjerg 25, Tlf. Kalundborg 71
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520
Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet