



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 8 - 53. ÅRGANG

20. APRIL 1953



Indhold:

Regulativ vedrørende de for statens tjenestemænd og aspiranter til tjenestemandstillinger gældende ferieregler	93
Feriesagen	94
Ændringer i Sikkerhedsreglementet	96
Feriehjemmet »Knudshoved«	98
Fra medlemskredsen	99
Privatbanelokomotivmændenes hovedkasserer død	101
Støt mødrene »Mors Dag«	101
Spareklubben DSB	101
Samarbejdsudvalgene	102
Nyt fra Norge	102
Arte	102
Under DLF	103
Personalialia	103
Nye adresser	103
Medlemslisten	103
Landsoplysningsudvalget	104
Statsbanepersonalets Sygekasse	104
Danske Jernbaners Idræts Forbund	104
Olsen og Jensen	104



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.

Regulativ vedrørende de for statens tjenestemænd og aspiranter til tjenestemandstillinger gældende ferieregler.

§ 1.

I hvert ferieår tilkommer der statstjenestemænd samt elever, medhjælpere og andre aspiranter ferie som angivet i §§ 2 og 3.

Ved ferieåret forstås tiden fra 1. april til 31. marts. For tjenesteområder, hvor ferieåret hidtil har svaret til kalenderåret, kan denne ordning oprettholdes.

§ 2.

For elever, medhjælpere og andre aspiranter fastsættes ferien efter følgende regler:

- Såfremt de pågældende er antaget efter — eller samtidig med — ferieårets begyndelse, ydes ingen ferie, medmindre de pågældende ved anden beskæftigelse i eller udenfor staten har erhvervet ferieret for tiden forud for ferieårets begyndelse, idet der i så fald gives dem adgang til at holde tilgodehavende ferie mod afgivelse af 1/30 af månedslønnen for hver dag, den således erhvervede ferie andrager.
- Såfremt de pågældende er antaget inden for 12 måneder før ferieårets begyndelse, ydes der dem 1½ feriedag med løn for hver måned, tjenesten i staten inden ferieårets begyndelse andrager. Har de pågældende, forinden antagelsen som elev, medhjælper eller aspirant erhvervet ferieret ved anden beskæftigelse i eller udenfor staten, gives der vedkommende adgang til i overensstemmelse med det under a) anførte at holde disse feriedage i forbindelse med den i staten indtjente ferie.
- Såfremt de pågældende har været antaget i statens tjeneste mere end 12 måneder før ferieårets begyndelse, ydes der dem ferie med løn af samme længde som fastsat for den stilling, til hvilken der aspireres.

§ 3.

Den statstjenestemænd tilkommende årlige ferie med løn udgør:

- for tjenestemænd med grundløn 7 800 kr. og derover . . . 24 arbejdsdage,
- for tjenestemænd med grundløn under 7 800 kr. 18 arbejdsdage.

Tjenestemænd, der har opnået en levealder af 53 år inden udgangen af det pågældende ferieår, vil dog, uanset om deres grundløn er under 7 800 kr., have ret til ferie i 24 arbejdsdage.

Ingen af de omhandlede 18 eller 24 feriedage kan samtidig betragtes som leverede fridage eller helligdage uden for søndage.

§ 4.

Tjenestemændenes årlige ferie bør i videst muligt omfang gives samlet og i tidsrummet 2. maj—30. september.

Såfremt der af tjenstlige grunde ikke har kunnet tildeles en tjenestemand mindst 12 feriedage ved udløbet af den nævnte ferietid, forhøjes antallet af den pågældendes feriedage med 1 dag for hver påbegyndt ferieuge (6 arbejdsdage), den tilgodehavende ferie andrager. Feriedage, som af tjenstlige grunde har måttet tildeles en tjenestemand forinden 2. maj, kommer i betragtning ved beregning af ekstra feriedage på tilsvarende måde som feriedage, der rester ved udløbet af perioden 2. maj—30. september.

Ferie, der henlægges til vinterhalvåret, bør normalt ikke deles i mindre afsnit end 1 uge.

Ved tilrettelæggelsen af ferierne overensstemmende med reglerne i stk. 1 bør det af styrelserne tilstræbes, at der tages hensyn til den almindelige samfundsmæssige interesse i, at der sker en passende spredning af ferierne inden for tidsrummet 2. maj—30. september.

§ 5.

For så vidt ganske særlige tjenstlige forhold gør sig gældende, kan en tjenestemands ferie bortfalde et enkelt ferieår. Der bør da i det følgende ferieår gives vedkommende et ferietillæg af samme længde som den bortfaldne ferie, opgjort efter de foran under §§ 3 og 4 anførte regler. Såfremt

Feriesagen

Finansministeriets ferieregulativ, der skal danne grundlag for de enkelte styrelser interne ferieregler, er nu udsendt. Regulativet bringes på denne og de nærmest stående sider. Med bemærkning om, at Statsbanernes regler endnu ikke er udarbejdet, skal vi fremhæve nogle af de vigtigste grundregler.

Ferieåret forbliver som hidtil ved Statsbanerne finansåret — 1. april—31. marts — og ferien tildeles som et antal arbejdsdage mod tidligere et antal uger. Tjenestemænd med grundløn på kr. 7800 og derover (3. lkl. og opefter) tilkommer ferie i 24 arbejdsdage og tjenestemænd med grundløn under dette beløb tilkommer ferie i 18 arbejdsdage indtil det ferieår, hvori de fylder 53 år, fra hvilket der tilkommer dem 24 arbejdsdage. *D. v. s. at tjenestemænd, der er født den 31. marts 1901 eller tidligere, har ret til 24 dages ferie fra og med indeværende ferieår.*

Reglerne træder i kraft den 1. april d. å., men tjenestemænd, der før denne dato ifølge de tidligere gældende ferieregler, havde adgang til tre ugers ferie, skal også fremtidig have adgang til det samme antal feriedage uanset løn og levealder. *Med andre ord skal en tjenestemand, der før 1. april d. å. havde ret til tre ugers ferie, have 20 dages årlig ferie uanset de nye bestemmelser.*

Aspiranter tilkommer ferie i 18 arbejdsdage, når de har været antaget i mere end 12 måneder før ferieårets begyndelse. Har de på dette tidspunkt under 12 måneder i statens tjeneste, får de 1½ feriedag med løn for hver måned, tjenesten i staten andrager.

En aspirant, der f. eks. er antaget den 1. august 1952, får i dette ferieår 12 dages ferie med løn.

Har han før antagelsen indtjent ferie ved anden beskæftigelse i eller uden for staten, får han den tilgodehavende ferie mod afgivelse af $\frac{1}{30}$ af månedslønnen, da han ikke kan oppebære såvel løn som feriepenge.

Ligesåvel som der ikke ændres ved allerede opnået ferielængde og dermed antal frie arbejdsdage, berøres det samlede årlige antal ordinære fridage og skæve helligdage heller ikke af nyordningen, uanset hvor mange feriedage man tilkommer. Den tidligere bestemmelse om bortfald af skæve helligdage ved opnå-

sådan ferieforlængelse ikke har kunnet skaffes tjenestemanden, ydes der ham ved udløbet af det ferieår, inden for hvilket den bortfaldne ferie skal ydes som tillægsferie, en pengeerstatning. Denne erstatning fastsættes for hver tilgodehavende feriedag til et beløb svarende til den for vedkommende tjenestemand umiddelbart efter udløbet af det sidstnævnte ferieår gældende betalingsssats for mistede fridage.

§ 6.

Sygedage, der falder i en tjenestemands ferie, vil i almindelighed ikke kunne erstattes med tilsvarende ferie.

Styrelsen er dog berettiget til undtagelsesvis at foretage suspension af ferien under en tjenestemands sygdom, når særlige omstændigheder taler herfor. Det bør i denne forbindelse bl. a. tages i betragtning, om tjenestemanden er sygemeldt ved feriens begyndelse, om sygdommen er af længere varighed, om den er af alvorligere karakter, om den kan karakteriseres som en enkelt alvorlig sygdom, der efter sin art vil kunne fritage for notering af sygedage efter reglerne i finansministeriets sygereglement af 30. juni 1947, og sygdommen hindrer tjenestemanden i at benytte tjenestefriheden på rimelig måde som ferie, og om sygdommen skyldes tjenstlig tilskadekomst.

I styrelser, ved hvilke der er ansat egentlige etatslæger, træffes afgørelsen af styrelsen efter indhentet udtalelse fra vedkommende etatslæge, idet dog sagen i særlige tvivlstilfælde forelægges for finansministeriet. Af andre styrelser forelægges samtlige sager for finansministeriet, der indhenter den fornødne lægelige udtalelse fra finansministeriets lægekyndige konsulent.

I tilfælde af suspension af ferien noteres fraværelsen som sygedage, og en senere erstatningsferie kan gives på et for afløsningen belejligt tidspunkt uden tillæg af ekstra feriedage, selv om ferien må tildeles i vinterhalvåret.

§ 7.

Tjenestemænd, der afskediges med pension, bør så vidt gørligt forinden holde både den i det forudgående ferieår indtjente ferie og tilgodehavende ferie fra det løbende ferieårs begyndelse til afskedigelsestidspunktet. Såfremt dette undtagelsesvis ikke kan ske, vil der kunne udbetales tjenestemanden en godtgørelse svarende til forskellen mellem pensionen og den lønning, som vedkommende tjenestemand, såfremt han var forblevet i tjenestemandsstillingen, ville have oppebåret i den tilgodehavende ferieperiode, idet den umiddelbart forud for afskedigelsen oppebårne lønning lægges til grund ved beregning af den fornævnte godtgørelse, der udbetales kontant.

Sygedage, der ligger umiddelbart forud for afskedigelsen, vil dog ikke kunne tages i betragtning ved beregning af den ferie, der tilkommer en tjenestemand i afskedigelsesåret, og såfremt tjenestemanden har været syg over $\frac{1}{2}$ år umiddelbart før afskedigelsen, vil der ikke kunne udbetales den pågældende godtgørelse for manglende ferie.

Feriegodtgørelse vil ikke kunne udbetales til enker efter tjenestemænd, der ved dødsfaldet havde ferie til gode, eller til andre til efterindtægt berettigede arvinger. Såfremt den afdøde tjenestemand derimod havde erhvervet ret til den i § 5 omhandlede kontante godtgørelse for mistet ferie, og denne godtgørelse ikke var kommet til udbetaling ved tjenestemandens død, vil beløbet dog kunne udbetales hans arvinger.

§ 8.

For tjenestemænd, der træder uden for nummer i mindst 1 år, forholdes der med hensyn til udbetaling af feriegodtgørelse på samme måde, som nedenfor anført under § 9, stk. 2, med hensyn til tjenestemænd, der forlader statstjenesten uden pension. Ved senere genindtræden i statstjenesten fastsættes de pågældendes feriemæssige stilling i overensstemmelse med det i § 2, stk. a. og b., anførte.

For tjenestemænd, der træder uden for nummer i kortere periode end 1 år, sker der ikke afbrydelse af de pågældendes feriemæssige stilling i staten. Der vil derfor ikke være at udbetale de pågældende nogen feriegodtgørelse, men efter genindtræden i tjenesten gives der dem den sædvanlige for vedkommende stilling fastsatte ferie.

For tjenestemænd, der indkaldes til militærtjeneste, sker der ikke afbrydelse af de pågældendes ferieindtjening i staten, således at der ved genoptagelse af tjenesten vil kunne ydes dem normal årlig ferie.

§ 9.

Ved afgang fra statstjenesten, inden tjenestemandsansættelse er opnået, ydes der aspiranter feriegodtgørelse beregnet som 6½ pct. af lønnen for den periode, den på fratrædelsestidspunktet tilgodehavende ferie vedrører.

På tilsvarende måde forholdes for så vidt angår tjenestemænd, der forlader statstjenesten uden pension.

Styrelsen bør dog drage omsorg for, at en aspirant eller tjenestemand, der fratræder statstjenesten, har holdt den i det foregående ferieår indtjente ferie inden fratrædelsen, medmindre ganske særlige tjenstlige grunde har været til hinder herfor.

Feriegodtgørelse, der tilkommer personale, der fratræder statstjenesten, bør kun ydes i form af feriebeviser eller feriemærker indklæbet i feriemærkebøger.

§ 10.

Det er en forudsætning for udbetaling af funktionsvederlag under ferie i henhold til reglerne i tjenestemandsløvens § 12, stk. 2, at der faktisk sker funktion i den højere stilling under tilsvarende *arbejdsmaessige* forhold, som under sygdom eller ledighed måtte berettigede til ydelse af funktionsvederlag.

Det bør ved tilrettelæggelse af ferierne under passende hensyntagen til de arbejdsmaessige forhold tilstræbes, at der ikke skabes grundlag for udbetaling af funktionsvederlag.

§ 11.

Foranstående bestemmelser får virkning fra 1. april 1953.

Tjenestemænd, der er fastansat senest den 1. april 1953 samt aspiranter, der den nævnte dato opfyldte betingelserne for tjenestemandsansættelse, bevarer dog den dem i henhold til hidtidige regulativer eller gældende praksis tillagte ferie, uanset om de pågældende efter deres lønnings- og aldersmaessige placering ikke opfylder forudsætningerne for opnåelse af sådan ferie i henhold til de foran under § 3 omhandlede regler.

Det samlede årlige antal ordinære fridage, skæve helligdage og feriedage (arbejdsdage) for tjenestemænd, som efter de den 31. marts 1953 gældende regler havde opnået ret til 3 ugers ferie, må ikke være lavere end antallet af arbejdsfrie dage efter de hidtidige regler.

§ 12.

De nærmere regler om ferietildeling m. v. i de enkelte styrelser fastsættes i et af vedkommende styrelse udarbejdet ferieregulativ, der forelægges lønningsrådet til godkendelse overensstemmende med reglerne i tjenestemandsløvens § 48, stk. 4. For centraladministrationen udarbejdes ferieregulativet ved statsministeriets foranstaltning.

Under hensyn til de specielle tjenestetidsforhold, der foreligger for sygeplejerskepersonalet ved statens hospitaler, vil der ved udfærdigelsen af ferieregulativer for de pågældende tjenestemænd kunne gøres afvigelse fra bestemmelserne i nærværende regulativ. Tilsvarende gælder for udsendte tjenestemænd i udenrigstjenesten.

Ændring i de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler m. m.

Afsnit II. Fridage, pkt. 1, 2. stk., affattes således:

»For de måneder, i hvilke der forekommer helligdage uden for søndage*), forhøjes antallet af fridage tilsvarende. Denne regel gælder dog ikke for tjenestemænd, der har ret til ferie i mere end 18 arbejdsdage årlig i henhold til andre bestemmelser end § 3 i finansministeriets regulativ af 30. marts 1953 vedrørende de for statens tjenestemænd og aspiranter til tjenestemandstillinger gældende ferieregler.«

*) Herunder ikke grundlovsdag.

elsen af mere end 3 ugers ferie har således ikke gyldighed for tjenestemænd, der er underlagt det nye regulativ.

Medens ferieåret, som ovenfor anført, er tidsrummet mellem den 1. april og 31. marts, er tiden for tildeling af sommerferie fastsat til tidsrummet 2. maj—30. september, indenfor hvilket ferie i videst muligt omfang skal gives samlet og med mindst 12 feriedage. Hvis tjenstlige grunde medfører en nedsættelse af de 12 dage, forhøjes antallet af feriedage med 1 dag for hver påbegyndt 6 feriedage, den tilgodehavende ferie andrager.

Eksempel: *En lokomotivmand med adgang til 18 dages ferie får af tjenstlige grunde kun 11 feriedage i tiden mellem 2. maj og 30. september. Han tilkommer nu 9 feriedage i vinterhalvåret, nemlig de 7 resterende + 2 tillægsgage, een for hver påbegyndt 6 dage. Er det en lokomotivmand med ret til 24 feriedage, der kun får 11 dages ferie i det nævnte tidsrum, tilkommer der ham 16 dages ferie i vinterhalvåret, de resterende 13 + 3 tillægsgage.*

Det understreges, at forhøjelsen af feriedagenes antal kun kan finde sted, såfremt det er tjenstlige grunde, der forhindrer tildeling af 12 eller flere dage i den fastsatte sommerperiode.

Med de her anførte bemærkninger skal vi iøvrigt henvise til regulativets enkelte paragraffer.

*

De opnåede resultater i ferieudvalget må betegnes som tilfredsstillende ikke mindst på baggrund af den megen modstand, organisationerne har mødt i denne sag. Som foreningens formand gav udtryk for på kongressen i 1951, var det beskæmmende for staten, at den på det tidspunkt, hvor udvalgsarbejdet var langt fremme, påny forhindrede tjenestemændene i at få forbedrede ferieregler, skønt løsarbejderne havde fået bedre regler. Først efter at arbejderne i privatindustrien har gennemført forlænget ferie, kan tjenestemændene komme med, og så er det endda med kniberi, at retfærdigheden sker nogenlunde fyldest for dem alle. Kun fordi Socialdemokratiet sluttede op bag tjenestemandsoorganisationerne og dermed skabte politisk flertal i lønningsrådet, lykkedes det at komme igennem med den udvidede ferie til 24 dage.

Ændringer til Sikkerhedsreglementet

Ved overtrafikkontrolør A. V. Jensen, Trafikkontoret.

I fortsættelse af vore tidligere artikler om de forestående ændringer i signalreglementet bringer vi nedenstående artikel vedrørende de i samme forbindelse nødvendige ændringer i sikkerhedsreglementet.

I tilslutning til M 150/53 skal nedenfor nærmere omtales visse af de ændringer i sikkerhedsreglementet, som træder i kraft den 3. maj 1953.

Ændringerne kan stort set deles i 3 grupper, nemlig

- 1) ændringer, der har tilknytning til de nye bestemmelser i SIR,
- 2) ændringer, der muliggør forenkling af betjeningen på mindre stationer, og
- 3) ændringer, der skyldes revision og modernisering af visse bestemmelser.

Denne inddeling er benyttet i det følgende.

1) Ændringer, der har tilknytning til de nye bestemmelser i SIR.

Det nye signal »stop og ryk frem« har tidligere været omtalt i »Vingehjulet«, sidst i signalingeniør J. Steffensens artikel i bladets forrige nummer. Det skal derfor kun nævnes, at signalet ikke er i afhængighed af sporskifternes stilling og aflåsning i samme udstrækning som signal »kør«. Signalet kan vises, når blot de sporskifter, der skal *befares*, er aflåset gennem centralapparatet, og kan altså være uden afhængighed af dækningssporskifter og sporspærre. Signalet sikrer således ikke togvejen mod fjendtlige bevægelser i samme omfang som et »kør«-signal. Stationsbestyrerne må derfor være opmærksom på, at der, når signal »stop og ryk frem« benyttes, eventuelt skal træffes særlige foranstaltninger for at hindre, at der foretages rangering ind i den indstillede togvej. Tilføjelse herom er foretaget i § 28, punkt 3.

Det fremgår af SIR, side 205—III, punkt 2 b, at skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse bl. a. kun må gives på betingelse af, at der er frit *helt* ud af stationen. De nævnte tilladelser må derimod ikke gives, hvis der benyttes signal »stop og ryk frem« fra udkørselssignalet. Det vil med andre ord sige, at hvis et for togets afgang nødvendigt stationsbloksignal for udkørsel, togvejssignal for udkørsel eller perronudkørselssignal er utjenstdygtigt eller ikke kan ses fra lokomotivet, og signal »stop og ryk frem« fra udkørselssignalet samtidig benyttes, skal toget rangeres ud. I SR § 30 er tilføjet en be-

stemmelse om, at lokomotivføreren i et sådant tilfælde skal underrettes om, at der benyttes signal »stop og ryk frem« fra udkørselssignalet, samt at udrangering kun skal foretages til udkørselssignalet.

I § 30 er endvidere optaget bestemmelser om telefonisk ind- og udkørselstilladelse. Når et tog ekstraordinært kommer til at holde for »stop« ved et hovedsignal (indkørselssignal, udkørselssignal eller stationsbloksignal) eller perronudkørselssignal på en station, skal lokomotivføreren ringe stationen op, hvis der findes telefon ved signalet. Vendingen »ekstraordinært kommer til at holde for »stop«« sigter til, at lokomotivføreren for et planmæssigt standsende tog, der ved standsning på det normale standsningssted kommer til at holde ved et stationsbloksignal for udkørsel eller perronudkørselssignal, som viser »stop«, ikke skal ringe op, medmindre en eventuel telefontilkaldelampe ved signalet er tændt. For at undgå misforståelser er der foreskrevet en bestemt ordlyd såvel for den melding, lokomotivføreren skal afgive, som for den telefoniske ind- og udkørselstilladelse. I tilladelsen skal det angives, hvilke signaler der må passeres i »stopstilling«, og hvilken togvej tilladelsen gælder for. Såfremt der gives telefonisk indkørselstilladelse ad en togvej, som er væsentlig kortere end stationens øvrige indkørselstogveje fra den pågældende banelinie, skal det i tilladelsen anføres, at togvejen er afkortet.

Hastighedsviseren kan benyttes ved underretning om ændret sporbenyttelse på tilsvarende måde, som retningsviseren hidtil har kunnet det, men der skal fremtidig ikke anvendes »stor signalgivning« for standsende tog, der underrettes på den omhandlede måde. Det har været overvejet at gå så vidt som at tillade alle stationer, hvis indkørselssignaler er forsynet med hastighedsviser, at tage togene ind på andet spor end normalt uden forudgående underretning og uden anvendelse af særlig signalgivning. Det kan imidlertid ikke med sikkerhed påregnes, at togenes hastighed i så fald vil kunne bringes ned på den gennem hastighedsviseren angivne hastighed i rette tid. De nye bestemmelser fastsætter derfor, at indkørselssignalet skal holdes

på »stop«, indtil det kan påregnes — eventuelt gennem modtagelsen af fløjtesignal »færdig til indkørsel« — at lokomotivføreren har iagttaget stopsignalet. Det bemærkes, at der som hidtil på visse stationer kan anvendes valgfri sporbenyttelse.

De nuværende bestemmelser om, hvornår der på linieblokstrækninger skal køres med stationsafstand på grund af blokuorden, tager væsentligst kun sigte på manuelle linieblokanlæg af Siemens og Halske's type og dækker derfor hverken de forskellige typer af automatiske linieblokanlæg eller de nyere former for manuelle linieblokanlæg for enkeltsporede og dobbeltsporede baner. Under hensyn hertil og til, at det under signaluorden på automatiske linieblokstrækninger i mange tilfælde vil være muligt ved anvendelse af signal »stop og ryk frem« at undgå indførelse af kørsel med stationsafstand, er de pågældende bestemmelser erstattet af en henvisning til den for linieblokanlægget gældende instruks (»Linieblokanlægget på dobbeltsporet bane og deres betjening« eller særlig instruks).

Bestemmelserne om tillysning af kørsel med stationsafstand og blokafstand på dobbeltsporede linieblokstrækninger er ændret, og ordlyden af de for tillysningerne foreskrevne telegrammer er tydeliggjort. Når ankomststationen får anmodning fra afgangstationen om at lede toggangen, indtil der kun er eet tog på det pågældende spor, skal det tog, der holder nærmest stationen, »trækkes« ind på denne, før der gives det næste tog ordre til at rykke frem og så fremdes, indtil der kun er eet tog tilbage.

Da hastighedsviseren ikke har noget signalbegreb, der kan angive hastigheden 45 km/t, er største tilladte hastighed på stationer, hvor sikringsanlægget er ude af brug, forhøjet til 50 km/t, svarende til signal »middelstor hastighed«.

Den nugældende bestemmelse i § 24 om hastigheden ad gennemgående hovedspor for gennemkørende tog er slettet, idet lokomotivføreren for et gennemkørende tog, der får signal »kør« fra indkørselssignalet, altid skal afpasse hastigheden således, at toget kan standse på rette sted, hvis betingelserne for viderekørsel ikke er opfyldt, jfr. forklaringen til signal »kør« (signal nr. 2) i SIR.

»Gradvis gennemkørsel« må i det omfang, denne signalgivning tillades i henhold til »rød plakat«, anvendes for gennemkørende tog, der skal afvente tilbagemelding (deblokering) for et forudkørende tog. Det skal i denne forbindelse

oplyses, at »rød plakat« vil blive fremstillet i ændret udgave.

2) Ændringer, der muliggør forenkling af betjeningen på mindre stationer.

Som omtalt i »Vingehjulet« (9. årgang nr. 13) har et udvalg undersøgt, hvilke foranstaltninger der vil være nødvendige for at kunne gennemføre forenkling af betjeningen på mindre stationer. På grundlag af udvalgets betænkning er der i SR foretaget ændringer, som gør det muligt at føre nogle af udvalgets forslag ud i livet.

Der åbnes mulighed for at lade en station på enkeltsporet bane være ubetjent i tidsrum, i hvilke den trafikeres af tog i begge køreretninger. Der kan anvendes to forskellige ordninger:

a) Begge stationens indkørselssignaler viser »kør« (evt. »kør igennem«) i den tid, stationen er ubetjent. Sikringsanlægget må da være indrettet således, at den gensidige spærring mellem modgående togveje og signaler kan ophæves i dette tidsrum.

Af hensyn til den risiko, der fremkommer ved, at spærringen også kan ophæves, når stationen er betjent, må sikringsanlægget desuden være indrettet således, at ophævelse af den gensidige spærring kun er mulig, når samtlige Statsbanernes telefon- og telegrafforbindelser og evt. ringeledning er frakoblet og »stillet igennem«.

Ordningen er allerede indført forsøgsvis på Sig station.

b) I den tid, stationen er ubetjent, stiller togene selv signalerne på »kør« (eventuelt »kør igennem«) ved hjælp af skinnekontakter. Der træffes tilsvarende foranstaltninger med hensyn til gennemstilling af telefonforbindelser m. v. som nævnt under a). Ordningen, der har den fordel, at de normale sikkerhedsmæssige afhængigheder bevares, tænkes kun anvendt på stationer med relæsikringsanlæg. Den har allerede i nogen tid været anvendt på forskellige stationer på Odense—Svendborg-banen.

Stationer, hvor disse ordninger skal anvendes, forsynes med en aflåst telefon uden på stationsbygningen til brug for togførere m. v., således at der i tilfælde af tognedbrud o. l. i den tid, stationen er ubetjent, kan fås forbindelse med nabotogfølgestationerne. Sådanne telefoner må ikke benyttes af stationspersonalet ved udveksling af af- og tilbagemeldinger, jfr. tilføjelsen i § 28.

På grund af den nævnte gennemstilling af telefon- og telegrafforbindelserne og forbudt mod anvendelse af nedbrudstelefonen vil det ved genoptagelse af betjeningen ikke være muligt at indhente oplysning om toggangen, før sikringsanlægget er bragt i normalstilling og telefonforbindelserne dermed retableret. Bestemmelserne i § 13, afsnit II A, punkt 3, er derfor ændret med henblik herpå. De nye bestemmelser, der af hensyn til ensartetheden er gjort gældende for *alle* stationer, der på visse tider af døgnet er ubetjent, går ud på, at sikringsanlægget ved overgang fra ubetjent til betjent station skal bringes i normalstilling, forinden der indhentes oplysning om toggangen, men der må selvfølgelig ikke foretages omstilling af sporskifter, før denne oplysning er indhentet. Bemærkningen i telegrafjournalen skal indeholde angivelse om, at disse bestemmelser overholdes.

Når en station overgår til at være ubetjent eller betjent af stationspasser, skal det ligesom ved stationens lukning anføres i telegrafjournalen, at de påbudte forholdsregler er truffet. Endvidere skal eventuelle uddrag af særtogsanmeldelser fjernes fra særtogsskabet, og der skal af hensyn til bane- og signaltjenestens personale i stedet anbringes et opslag med henvisning til at indhente oplysning hos nærmeste togfølgestation. Når stationen atter overgår til at være togfølgestation, skal opslaget fjernes.

3) Ændringer, der skyldes revision og modernisering af visse bestemmelser.

For elektriske tog må tilbagemelding afgives, uden at det er konstateret, at slutsignalet er til stede, medmindre toget fremføres uden gennemgående luftbremse. En tilsvarende lempelse vil blive tilladt med hensyn til blokering af indkørselsfeltet efter elektriske togs ankomst. I »Instruks for den elektriske drift« vil blive optaget bestemmelser om, hvorledes elektriske tog skal fremføres, hvis den gennemgående luftbremse sættes ud af virksomhed undervejs. På baner med linieblok skal der køres med stationsafstand efter et elektrisk tog, der fremføres uden gennemgående luftbremse.

Efter indførelsen af de elektriske slutsignallygter vil der i almindelighed ikke være noget til hinder for at lade beholdervogne, der er indrettet til befordring af brandfarlige vædske, løbe som bageste vogn i togene. Bliver det undtagelsesvis nødvendigt at anvende *olielygter* som slutsignal eller underretningssignal på et tog, i hvilket en beholdervogn løber som bageste vogn,

skal vognen omrangeres eller udsættes senest på den station, hvorfra olielygterne skal føres.

Tilbagerykning af udkørende tog har i et par tilfælde givet anledning til uheld. Da sådan tilbagerykning er farlig på så godt som alle stationer, er der i § 30 optaget et alment forbud mod, at tog, der ekstraordinært standser under udkørsel fra en togfølgestation, føres tilbage uden tilladelse fra stationsbestyreren.

Underretning om ændret sporbenyttelse må fremtidig gives telefonisk til lokomotivføreren gennem telefon ved indkørselssignalet i tilfælde, hvor toget ikke er underrettet på en tidligere station. Den telefoniske underretning skal ligesom den skriftlige indeholde oplysning om den tilladelige indkørselshastighed.

Definitionen på hjælpetog (§ 38, punkt 1) er udvidet således, at hjælpetog også kan være et tog, der medfører hjælpekran.

Det skal sluttelig bemærkes, at der med de her omtalte rettelsesblade er taget det første skridt til at gennemføre anvendelse af betegnelserne »stor signalgivning« og »lille signalgivning« i stedet for de i reglementet hidtil benyttede vendinger.

Feriehjemmet »Knudshoved«

Statsbanernes feriehus på Knudshoved åbner den 14. juni og lukker den 29. august.

Samtlige Statsbanernes tjenestemænd og time-lønnede fastansatte med familie (hustru og hjemmевærende børn) har adgang til ophold på hjemmet. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis udenfor skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker. Tilladelse til ophold på feriehuset vil i almindelighed ikke blive givet for kortere tid end 1 uge.

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person fra 21. juni til 15. august 9,00 kr. for voksne, 4,00 kr. for børn fra 7 til 12 år (inklusive) og for børn under 7 år 2,50 kr. Tidsrummet 14. til 20. juni og 16. til 29. august er prisen for foran anførte 7,50 kr., 3,50 kr. og 2,00 kr. Til priserne må regnes sædvanlig betjeningsafgift 12½ pct.

Anmodning om ophold indsendes til Generaldirektoratet og må, når den omfatter børn, indeholde oplysning om disses køn og alder og om, hvorvidt de vil kunne bo sammen med forældrene.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

Af hensyn til en så god udnyttelse af feriehuset som muligt, må de gæster, der af en eller anden grund ikke kan benytte opholdstilladelsen fuldtud, meddele dette til Generaldirektoratet så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til hjemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.

Fra **MEDLEMSKREDSEN**

Organisationsformen, een eller to afdelinger

I anledning af John Østerberg's, Gb., oplysninger i bladets den 5. marts d. å. og med lokomotivfyrbødernes møde i Fa i Fredericia in mente, vil undertegnede gerne fremføre et par bemærkninger. Med den begrundelse, at lokomotivfyrbøderne med det nye lovkompleks ville miste deres indflydelse på kongresserne og dermed deres overvægt i hovedledelsen, skrev Østerberg, at lokomotivfyrbøderne med hovedbestyrelsens sanktion blev enige om afholdelse af mødet den 20. januar.

Lad os straks se på de virkelige kendsgerninger efter det nye lovkompleks, f. eks. valg af hovedledelse, som vil være af oplysende art eller karakter for medlemmerne. Jeg for mit vedkommende kan kun se, at lokomotivførerne har noget virkeligt at beklage sig over.

Hovedledelsen skal i henhold til lovkomplekset bestå af formanden og 10 medlemmer, 5 lokomotivførere, hvoraf den ene kan være en elektrofører, samt 5 lokomotivfyrbødere. Vort foreningsmedlemsantal er 2.120 (heri ikke medregnet aspiranterne), og det vil sige, at forholdstallet er 212 for hvert H. B.-medlem. Efter dette forholdstal kan lokomotivfyrbøderne i en enhedsorganisation, som D. L. F. giver udtryk for at være, få 2 mandater = 424 medlemmer. Lokomotivførerne og elektroførerne med deres 1652 medlemmer 8 mandater. Ved denne fordeling kan lokomotivfyrbøderne ikke påstå, at de ikke fuldtud har fået den repræsentation, som tilkommer dem efter deres medlemsantal, men på kongressen modtager lokomotivførerne sikkert villigt jeres betingelser for godt og fornuftigt samarbejde.

Østerberg mener på grundlag af det afholdte fraktionsmøde i Fa den 20. januar, at lokomotivfyrbøderne langt fra er af samme opfattelse, som Aalborg lokomotivførerafdeling i spørgsmålet een afdeling på hvert depot. Dette er meget beklageligt, Østerberg, og set med organisationsøjne er en isolationsindstilling af en bestemt kreds meget uheldig for organisationens arbejdsform og er en afgjort brist i det, du kalder godt og fornuftigt samarbejde. Med henblik på den kommende kongres er et godt og fornuftigt samarbejde på grundlag af jeres behandling af kongresforslag på mødet den 20. januar sikkert af sørgelig beskaffenhed for os lokomotivførere. Du skriver, at I klart og tydeligt tog afstand fra et forslag om een afdeling. Lovkompleksets uheldigheder for jeres interesser, som du kalder dem, blev gennemdrøftet og efter andres udtalelser omredigeret, så de passer i jeres kram, og da hovedbestyrelsen har velsignet jeres møde, er de sikkert enige med jer. Dermed er flertallet jo sikret. Lokomotivførerne vil sikkert på kongressen møde et godt og fornuftigt samarbejde, men modsiges jeres fraktionelle beslutninger, vil det sikkert blive optaget som værende mod lokomotivfyrbødernes interesser.

Nej, Østerberg, en kongres med jeres forud vedtagne beslutninger kan kun karakteriseres som

et sørgeligt forarbejde og en parodi på det, du kalder godt og fornuftigt samarbejde. Samtidig er det en hån mod det fundamentale eller grundpilleren i organisationen — lokomotivførerstillingen. At hovedledelsen ikke har forhindret afholdelsen af jert møde er for mig en ubegribelig tanke og et sørgeligt svaghedstegn fra dens side i særdeleshed, når man forud har vished for, at den største part af jer er meget ukyndige tillidsmænd, som i høj grad trænger til organisationsmæssig vejledning til forståelse af, hvad der er bedst for jer selv og for organisationen D. L. F. som helhed.

Østerberg, du skriver, at lokomotivfyrbøderne kan se en fremtid i møde med meget vanskelige forfremmelsesmuligheder, og du henviser til, at lokomotivfyrbøderne ikke for øjeblikket så snart som gørligt kommer til at aflægge den praktiske lokomotivførerprøve, og at de ikke kort efter denne prøve bliver forfremmet til lokomotivførere, og du tilføjer, at der samtidigt kommer 40 nye motorvogne og 6 nye traktorer, der yderligere vil få indflydelse på lokomotivfyrbødernes manglende forfremmelsesmuligheder, og du bemærker, at det er noget, der tæller til bevarelse af afdelingssystemet. Dine udtalelser, Østerberg, beviser, at du ikke har været jernbanemand i så forfærdelig lang tid, og at du endnu slet ikke har haft øje for 30 års udvikling i jernbanedriften. Et tilbageblik er altid nødvendigt, for at man nogenlunde kan tage bestik af fremtiden, derfor lad os kaste et blik tilbage til årstallet 1920 og fremover til idag. I tyverne var der ca. 700 lokomotivførere og 1100 lokomotivfyrbødere, og hele jernbanedriften var udelukkende dampdrift. I årene mellem 1920 og 1930 var der 2 sparekommissioner indenfor De danske Statsbaner på grund af fejlvedringer, og deres virkninger var følelige langt op i trediverne. Men trods sparekommissioner fordrede udviklingen elektrificering af nærtrafikken, motorvogne og traktorer indførelse i driften, men hvad betød de moderne driftsmidler, en trafikal stigning på alle områder i vort land, således at lokomotivfyrbøderne idag har over 1700 advancementspladser til rådighed, hvorimod de i tyverne med 1100 lokomotivfyrbødere kun havde 700 advancementspladser. Se på intervalkørselen i nærtrafikken, før med dampen og nu med de elektriske vogne, og denne intervalkørsel vil sikkert i fremtiden blive nedsat til et minimum. Elektrificeringens udvidelser vil på grund af Københavns store tilvækst i periferien blive en afgjort nødvendighed også i fremtiden. Forøgelsen af motormateriellet i vort ganske land vil ligeledes på grund af befolkningens store tilvækst betyde krav om forøget trafik, og den højere levestandard har en afgjort indflydelse på transportmidlernes udvidelser; dertil kommer dette vigtige, at Statsbanerne afgjort endnu kan betragtes som det bedste transportmiddel på alle områder. Befolkningens højere levestandard betyder modernisering indenfor transporten med hyppigere befordringer, og dette betyder forøgelse af mændenes antal, der kører driftsmidlerne, og i dette tilfælde for vort vedkommende forøgelse af lokomotivførerstillingerne og formindskelse af lokomotivfy-

bøderantallet på grund af, at man måske kan forventede indskrænkning i dampdriften, og dermed, Østerberg, en endnu hurtigere gennemgang i lokomotivfyrbøderafdelingerne.

I afsnittet om godt og fornuftigt samarbejde siger du, at der ganske vist sjældent forekommer divergenser mellem lokoførere og lokofyrbødere, men du skynder dig at tilføje, at der kan komme den slags divergenser, som man gerne vil drøfte indenfor egne rammer. — Ved du hvad, Østerberg. Jeg har været tillidsmand for lokomotivfyrbøderne omtrent i 14 år, og de organisationssager, jeg har været med til at behandle i de år, kunne godt have været drøftet med lokomotivførerne ved et fælles bord, og jeg er sikker på, at der ingen skade var sket derved; ligeledes er jeg sikker på, at du ikke kan fremføre et virkeligt holdbart eksempel, undtagen nogle personlige mellemværender, som organisationsmæssigt er betydningsløse. Derimod har jeg mødt masser af sladderhistorier, hvor forskellige lokomotivførere var umulige, set med lokomotivfyrbødernes øjne, men de sager undersøgte jeg altid sammen med lokomotivførernes tillidsmand, og i de fleste tilfælde var min medvirken overflødig, for lokomotivføreren ved udmærket, hvad der foregår også indenfor deres egne rækker, så jeg vil sige til jer: »Kom indenfor og spyt ud«. Det er meget bedre end at drøfte den slags i enrum med uholdbare forurettelser fra den ene eller anden side.

Da hjælpefonden er en forsikring, som lokomotivmændene tegner som støtte og hjælp i en eventuel retsforfølgning som følge af synder mod de forskellige reglementer, hvorunder vi arbejder, tror jeg nok, at det vil være rigtigst at betragte hjælpefondens ophævelse med mere alvor end ud fra det praktiske. Samtidig med at hjælpefondens forsikringspræmier indrangeres under organisationskontingentet mister fonden noget af sin moralske værdi og betydning i særdeleshed udenfor organisationens rammer. Og for organisationen er det uheldigt, at den vil puste, mens den samtidig har mel i munden. En dobbeltstilling, når det drejer sig om retsforvar, er efter min opfattelse ikke forenelig med organisationsprincippet, derfor vil du også se, at andre organisationers lignende kasser er selvstændige institutioner.

De argumenter, du fremfører i din artikel, Østerberg, har endnu mere overbevist mig om, at een afdeling er og bliver det eneste rigtige at arbejde for til gavn for D. L. F.

C. A. Jespersen.

For retfærdighedens skyld og for at der ingen misforståelser skal være, skal vi, foranlediget af ovenstående, gøre opmærksom på, at lovudvalget selvfølgelig ikke har omredigeret sin rapport eller foretaget tilføjelser til denne efter henstilling fra lokomotivfyrbødere udenfor lovudvalget, eller iøvrigt i sit arbejde taget hensyn til faldne udtalelser og trufne beslutninger på mødet i Fredericia.

Iøvrigt forekommer det os efterhånden vanskeligt at følge Jespersen i, hvad det er, han egentlig

vil, og hvilke fremtidsplaner han har for de unge lokomotivmænd. Medens der i den ene artikel fra ham gives udtryk for lokomotivfyrbødernes uerfarethed overfor organisationsarbejdet, bliver der i en anden artikel taget afstand fra de samme menneskers lyst til at beskæftige sig med problemerne og i fællesskab søge at få dem belyst bedst muligt. Det er en hård dom over de »uvidendes« hoveder, når den ældre og erfarne betegner deres organisationsinteresser som fraktionsarbejde, ikke mindst, når de unge mennesker klart og utvetydigt har tilkendegivet, at de vil holde et sådant møde og altså legalt uden at skjule det mindste har søgt kontakt med hinanden.

E. Greve Petersen.

S-maskiner, forbedring af disse o. a.

De lokomotivmænd, der igennem en årrække har kørt med S-maskiner vil med glæde hilse alle de gode omforandringer, der er sket med disse i de senere år.

De fleste har sikkert mærket en stor forandring i maskinernes lettere løb under damp. Dette skyldes en udvidelse af udgangsrøret med et deraf følgende lavere modtryk. For at undgå en forringelse af kedlens dampevne blev der i det udvidede udgangsrør isat en ters, derved fremkom der (efter sagkundskaben) et højere vacuum i røggammeret. Dette må sikkert erkendes, idet disse kedlers dampevne er så god som forlanges kan, når kedlen er i orden, fyret bliver behandlet på rette måde (tyndt fyr).

Den ovenfor anførte forandring har foranlediget, at man nu kan køre fra København til Helsingør (med togstørrelse på 20 aksler og 185 tons) på 60 minutter med stop på alle stationer (tog 493). Dette sker selvfølgelig kun, når der er et vaks togpersonale, og stationernes vagthavende ligeledes er rask og ikke først skal hilse på amtmandens Grete eller sognefogedens Peter.

Et andet gode er påmontering af lysgenerator, denne foranstaltning må også hilses velkommen. De ældre lokomotivførere husker jo stadig de osende og dårligt lysende olielamper.

Så har vi værktøjsskabene, som nu er i så fin en orden, at man næsten ønsker, der daglig var ting at pakke og spænde, for nu er det fornødne værktøj til stede. For disse værktøjsskabes tilblivelse bør vor kollega J. Hestbæk have tak, for den sag har han med iver arbejdet for.

Ja, mindre gode ting skal også med i denne artikel. De langskafte hamre (ja, nu stikker jeg vist hånden i en bremserede). Disse egner sig efter min mening kun til vognopsynet til at slå på hjulene med, for man kan ikke med disse lange skafter have føling med, om en skive på krydshovedkileboltene er løs eller møtrikker og kiler andre steder. Det kunne være interessant at lade Teknologisk Institut undersøge forskel på følelsen på lang- og kortskaftede hamre.

Nu er det år og dag siden, der er bevilget vindskærme til S-maskinen udover dem, der er. Hvad nøles der for, er man i tvivl, så påsæt yderligere to. Min mening er, at disse bør være i bagkanten af

forreste sidevindue, for ved standsning af tog er pladsen ved vinduet med hånden på bremsehåndtaget.

Til slut et par ord om tvisten. Ja, det var en forunderlig blanding, vi længe har været plaget med.

Det såkaldte tvist bestod for det meste af optrevlede brystholdere og damebenklæder. Med sådan en tot optrevlede damebenklæder i hånden kunne man sidde og filosofere over, hvilke skønheder disse mon har siddet på, ja, man kunne blive rød, ja, gloende, ved at tænke derpå.

Som absorberingsmiddel egnede sådan en tot sig ikke.

Nå, heldigvis, har vi igen fået det uskyldshvide tvist.

Lokf. M. Dich,
Helsingør.

Dødsfald

Efter kort tids sygdom er Dansk Lokomotivmands Forbunds hovedkasserer, lokomotivfører Ejner Christensen, pludselig afgang ved døden.

Ejner Christensen var ansat ved Vejle—Grindsted Banen, hvor han gennem mange år havde været en trofast og ivrig talsmand for sine kolleger, hos hvem han nød stor tillid og derfor blev betroet mange tillidshverv. Siden 1946 havde Christensen beklædt posten som forbundets hovedkasserer.

Også indenfor vor organisation var Ejner Christensen en kendt skikkelse. Med den samme interesse, han viste arbejdet indenfor sit eget forbund, fulgte han organisationslivet for lokomotivmændene ved Statsbanerne. Han var den aldrig svigtende foregangsmand og vandt sig mange venner ved sit smilende og noble væsen.

Vi vil derfor mindes Christensen som en god ven og samarbejdende organisationsmand.

Støt mødrene på »Mors Dag«

Søndag den 10. maj er det »Mors Dag« — Mødrehjælpens dag. Det er en smuk tradition at lade »Mors Dag« være de danske mødres dag, og igen i år vil den anden maj-søndag give anledning til en appel: støt mødrehjælpen!

Når Mors Dag med årene ikke alene er blevet en privat højtidssdag, hvor man tænker på sin egen mor, er grunden den, at mange mødre landet over behøver støtte udefra.

Mødrehjælpen er hvert år i forbindelse med ca. 50.000 mødre. Stat og kommune yder tilskud til en række opgaver, men nye dukker stadig op.

Boligsituationen skærper behovet for *rekreation* til de hjemmeværende mødre, som daglig lever under et voldsomt pres, når hele familiens liv skal foregå i små og ofte usunde rum. Den relativt store sæson-arbejdsløshed i denne vinter føles hårdt i mange hjem, hvor børnene vokser fra deres tøj, uden der er mulighed for *fornyelser*. De fleste skilsmisser lægger store forsørgerbyrder på kvindernes skuldre, og Mødrehjælpen ved, at den mest effektive hjælp, der kan ydes i disse tilfælde, er støtte til *uddannelse*.

Men disse opgavers løsning er stadig helt afhængig af private gaver. Derfor kan De gøre mange ukendte mødre godt ved at huske Danske Kvinders Nationalråds indsamling til Mødrehjælpen på Mors Dag. *Postgiro 3432.*

Spareklubben D. S. B.

Efter lang tids forhandling med sparekasserne i København lykkedes det at nå frem til en aftale om bibeholdelse af lønudbetalingen fra de nævnte institutioner, og man udvidede tillige udbetalingsstederne med Frederiksberg Sparekasse og Sparekassen for Lyngby og Omegn.

Siden denne lønudbetalings-ordning blev indført under den sidste verdenskrig, har tjenestemændene hilst den med tilfredshed, fordi den byder på mange fordele i forhold til den gamle, hvor udbetalingen fandt sted på tjenestestedet. Da overenskomsten med sparekasserne udløb i efteråret 1952, var det derfor magtpåliggende for organisationerne at få denne fornyet, hvilket altså er lykkedes. Med aftalen denne gang er der samtidigt oprettet en spareklub, der foruden at byde på flere fordele for sine medlemmer tillige er indgået i overenskomsten som en betingelse for en fortsat bevarelse af den udmærkede udbetalings-ordning. Aftalen med sparekasserne gælder foreløbig for to år, efter hvilket tidspunkt forhandlingerne på ny skal genoptages, og det skal da til den tid vise sig, om spareklubben og dermed lønudbetalingen kan bevares, eller om tilslutningen til klubben har været så ringe, at systemet må afskaffes.

Spareklubben løb af stabelen den 1. april og fik allerede fra den første dag en god tilslutning, men endnu er der en del, som ikke har afleveret den særlige spareaftale, som er omdelt til alle.

Den lille bestyrelse på fire mand, hvori foreningen er repræsenteret ved lokomotivfører Aage Hansen, Gb., og som vederlagsfrit har påtaget sig det ikke helt ubetydelige arbejde med at organisere klubben og som i fremtiden har stillet sig til rådighed med varetagelse af medlemmernes interesser, modtager imidlertid fortsat indmeldelse af nye medlemmer og skulle nogle mod forventning ikke have modtaget optagelsesbegæring, fås den ved henvendelse til Aage Hansen, der tillige vil være behjælpelig med råd og vejledning.

Minimumsopsparing pr. måned er kr. 5,00 og maksimum er kr. 100,00. Når spareaftalen er udfyldt, har medlemmet ikke anden ulemghed end en gang årligt at modtage meddelelse fra sparekassen om, hvor meget der henstår på hans sparekonto og så selvfølgelig at hæve pengene, når sparetiden — der normalt er på eet år, men i første omgang er på to år — er udløbet. Det beløb, man ønsker at opspare hver måned, bliver af Statsbanernes Bogholderkontor overført til sparekontoen, inden lønningslisten udsendes, og i sparekassen indsættes beløbet på en for medlemmet særlig sparekonto til en forhøjet rente. Sparerne deltager tillige i den årlige fordeling af sparepræmier.

Bedre, nemmere og mere fordelagtig ordning findes vist ikke.

Samarbejdsudvalgene

10. samarbejdsudvalgsmøde, 1. distrikt, afholdt den 12. februar 1953.

Formanden indledte mødet med nogle oplysninger om Statsbanernes indtægter og udgifter i finansårets første 3 kvartaler. Omtalte derpå en række forhold med særligt henblik på 1. Distrikt, og udtalte herunder, at persontrafikken havde vist nogen fremgang, medens der for godsbefordringen havde været en ikke ubetydelig tilbagegang. Der måtte påregnes en yderligere udvidelse af driftspræstationerne i den kommende tid, da man forberedte en udvidelse af persontoggangen, bl. a. ved 20 min.'s drift på Glostrup-linien.

I nærtrafikken havde der været en mærkbar fremgang i antal rejsende på Ballerup-linien, ligesom der også var en stigning for stationerne Virum, Sorgenfri og Lyngby, medens Charlottenlund og Ordrup stod i stampe.

Formanden efterlyste, hvad personalerepræsentanterne havde foretaget sig siden sidste møde for at forhindre, at banernes eget personale på visse stationer gik til og fra S-togene uden om billetkontrollen. Der blev hertil svaret, at de tidligere drøftelser havde været refereret i fagpressen, ligesom det havde været fremdraget ved møder i de respektive organisationer.

Vedrørende spørgsmålet forbindingskasser ville dette komme til behandling i et senere hovedudvalgsmøde, ligesom det af pakm. C. M. Albrechtsen fremsatte forslag om indskrivning af rejsegods ved pakvognene ville blive behandlet på et hovedudvalgsmøde den 16. februar.

Ovbing. oplyste, at 4 vogterhuse var blevet ombygget, at man havde ibrugtaget den automatiske blok mellem Lyngby og Holte, samt at man tilstræbte gennemførelse af et nyt blokanlæg i løbet af sommeren mellem Lyngby og Hellerup. Endvidere arbejdedes der på et nyt relæanlæg mellem Vanløse og Herlev, og det oplystes, at et sådant relæanlæg var taget i brug i Gdstrup. Vedrørende et nyt sikringsanlæg på Kbh. H havde det tidligere udvalg afgivet en betænkning, men der kunne ikke siges noget om tidspunktet for planens realisation.

Fra banefmd. Bjørnsager, Fiskebæk, var indsendt et detaljeret forslag, til afhjælpning af den uheldige virkning, skinnevandring kunne have på sikringsanlægget i sporskifter. Ovbing. udtalte sin anerkendelse for den interesse baneformanden viste sin gerning og henstillede, at man henledte Gdt.s opmærksomhed på den behandlede sag, selv om forslaget indeholdt visse mangler af teknisk art, som forhindrede en gennemførelse.

Det på tidligere møde drøftede spørgsmål om en trykløftpumpe til oppumpning af cykler ved remisen Gb, var nøje undersøgt, og det mentes, at ønsket kunne imødekommes på en eller anden måde.

Vedr. fjernelse af nogle jernfodtrin på Q-vogne og afkortning af stige op til bremsen på IA- og HD-vogne, behandlet på 8. møde, blev det lovet, at man påny ville rejse sagen overfor Gdt.

Personalerepræsentanterne efterlyste, hvad der kunne siges om den påtænkte busrute Ba—Fs., og der blev hertil svaret, at man for tiden undersøgte, om

gennemførelsen kunne medføre en lukning af stationerne om aftenen på omtalte strækning.

Endelig oplyste formanden, at der til undersøgelse af muligheden for at modernisere forholdene på pakhuis U, Gb., var nedsat et udvalg med distriktschefen som formand, og at der på næste samarbejdsudvalgsmøde ville blive givet en redegørelse for dette udvalgs arbejde.

M. K.

Nyt fra Norge

Af redaktør Egil Halvorsen.

Driftutvalgsvirksomheten

Driftutvalgsvirksomheten ved N. S. B. omfattes med stor interesse blandt personalet. I året 1952 behandlet hovedutvalget for N. S. B.'s drift 82 forslag til forbedringer og oppfinnelser. Av disse forslag er 73 premiert med et samlet belöp på kr. 9.450,00. Det er holdt 5 möter i hovedutvalget i 1952 og behandlet 108 saker mot 81 i 1951.

Landsorganisasjonens kongress skal holdes i Oslo i dagene 10.—16. mai. Det foreligger i alt ca. 380 forslag til kongressen. Denne består av 300 representanter. Norsk Jernbaneforbund blir av disse representert på kongressen med 13 representanter. L. O.'s medlemstall er ca. 520 000 medlemmer.

Norsk Jernbaneforbund skal ha sitt landsmöte i dagene 16—21. november d. å. Forbundets medlemstall er p. t. 22 138, d. v. s. 668 nye medlemmer som ble innmeldt i forbundet i året som gikk. Herav utgjör stasjonsmestrene (stasjonsforstanderne) 395.

Opplysningsarbeidet omfattes med stor interesse i N. J. F. I 1952 var det 1610 medlemmer, eller vel 7 pct. av forbundets medlemmer som var med i opplysningsarbeidet.

»ARTE«

April 1953 — »Allé-Scenen«.

Onsdag den 22., torsdag den 23., mandag den 27., onsdag den 29. april, mandag den 4., torsdag den 7., tirsdag den 12. og onsdag den 13. maj:

»Der må være en grænse«.

Irsk lystspil, der lige har haft premiere og fået en ualmindelig fin kritik. I hovedrollerne: Helge Kjerulff Schmidt, Inge Hvid Møller og Edvin Tiemroth.

»Arte«s billetpris: 4,25, 3,25, 3,00 og 1,00 kr.

Frederiksberg Teater — »Millionøsen«.

15.—22. april incl.: Bernhard Shaw's lystspil med Lily Broberg i hovedrollen; stykket opføres for sidste gang den 22. april. »Arte«s billetpris: 7,25, 5,75, 4,75, 3,75 og 2,75 kr.

Med ovennævnte arrangementer vil sæsonen 1952/53 være afsluttet, dog skal det bemærkes, at man fortsat kan bestille billetter til »Det kgl. Teater« (hver onsdag) og radiokoncerter. Endvidere kan man på »Arte«s kontor afhente rabatkuponer (33 pct.) til køb af billetter til »Folketeatret« og »Det ny Teater«.



Tak

Hjertelig tak til alle, der følte trang til at vise deltagelse ved lokomotivfører Jens P. S. J. Schulz's sygdom og begravelse.

Aarhus, den 28. marts 1953.

Agnes Schulz,
Ebba og Edel Schulz.

Min inderligste tak for al venlig deltagelse ved min mands begravelse.

Erika Ohlendorff.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed frabedes venligst ved mit jubilæum den 1. maj. Er bortrejst den pågældende dag.

Lokomotivfører K. W. Hansen,
Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 1. maj frabedes venligst.

Lokomotivfører H. N. Aunskjær,
Esbjerg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 1. maj frabedes venligst.

Lokomotivfører H. N. V. Hansen,
Frederikshavn.

Aarhus

Lokomotivpersonalets jubilæumsforening og DLF's Aarhus afdelinger afholder afskedsfest for de i årets løb afgåede lokomotivførere på restaurant »Karavellen« torsdag den 30. april kl. 12,30 med spisning, bestående af: sild, saltmad og en varm ret, ostepind, kaffe, øl og snaps. Pris 12 kr.

Pensionister kan deltage ved henvendelse hos lokof. K. Karlsen, Stadions alle 27.

Jubilæumsforeningen.

25 års jubilæum

Den 1. maj kan følgende medlemmer af Fredericia lokomotivførerafdeling fejre deres 25 års jubilæum: Lokomotivinstruktør C. M. C. Knudsen og lokomotivførerne K. W. Hansen, S. A. Iversen og A. E. Ravn.

Jubilæarerne begyndte som aspiranter i 1925, en aspiranttid, der således har strakt sig over ca. 5 år, idet forfremmelsen til lokomotivfyrbøder først kom i 1930.

Bortset fra S. A. Iversen, der var stationeret 5 år som lokomotivfyrbøder i Haderslev, samt A. E. Ravn, der både som lokomotivfyrbøder og lokomotivfører har tilbragt ca. 10 år i Nyborg, har jubilæarerne, fraregnet de traditionelle forflyttelser ved forfremmelse, været stationeret her i Fredericia, hvor de hver især gennem de mange år har formået at vinde sig mange venner blandt kolleger og medansatte.

Fredericia lokomotivførerafdeling bringer jubilæarerne vor hjerteligste lykønskninger på jubilæumsdagen med tak for godt samarbejde i de forløbne år og ønsket om held og lykke i fremtiden.

R.



Forflyttet pr. 17-3-1953.

Lokomotivfyrbøder:

C. E. Jespersen, Herning, til Struer.

Oprykning af elektroførere til 11. ukl. pr. 1-4-1953.

A. J. M. Hansen, Enghave.
L. Jensen, Enghave.
K. E. Hansen, Enghave.
E. A. Nielsen, Enghave.
H. F. Brade, Enghave.
M. C. Vestergaard, Enghave.
F. E. Hørner, Enghave.
L. J. C. F. Schophuus, Enghave.
S. C. Jensen, Enghave.
H. E. V. Larsen, Enghave.
D. Valentin, Enghave.
A. J. C. Skøtt, Enghave.
P. E. Vettendorf, Enghave.
O. F. Riberhegn, Enghave.
H. F. B. Lundby, Enghave.
P. T. Povlsen, Enghave.
C. C. Rasmussen, Enghave.
L. P. V. Larsen, Enghave.

Genindtråd i nummer efter ansøgning pr. 1-4-1953.

Lokomotivfører u. f. nr.

C. F. Kann, København Gb, i København Gb.

Dødsfald blandt medlemmerne.

Lokomotivfører K. E. Ohlendorff, Køge. Død den 3-4-1953.

NYE ADRESSER

Hovedbestyrelsen:

Lokomotivfyrbøder J. A. D. Thillemanns adresse rettes til: Munkensvej 10 st., København N.

Lokomotivfører-afdeling:

Tinglev: Underafdelingsrepræsentantens adresse rettes til: Wørishøffersgade 17 st.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Næstved: Formandens navn og adresse rettes til: K. Jakobsen, Lyngstien 9, 2. tv.

Roskilde: Kassererens adresse rettes til: Elisagårdsvej 31.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-4-1953.

Pens. lokomotivfører C. Bramsted, Krusaagade 26, 1., København V.

DET ER DEN 3. MAJ

det nye signalreglement træder i kraft medens overgang fra vinter- til sommerkøreplan først finder sted den 17. maj.

Landsoplysningsudvalget

Fra flere afdelinger er fremkommet forespørgsel om, hvorledes deltagere i fællesrejsen til Østrig skal forholde sig i henseende til ansøgning om tjenestefrihed i det pågældende tidsrum, rejsen varer. Ansøgning herom sker på normal vis, og i tilslutning hertil skal landsoplysningsudvalget meddele, at så snart indtegningen til rejsen er tilendebragt, vil der tilgå Generaldirektoratet en skrivelse med navnene på deltagerne, og samtidig anmodes der om at vise velvilje ved tildeling af ferie til formålet. Omkring samme tid vil deltagerne få tilsendt det endelige program for rejsen.

P. I. v.

J. V. B. Christiansen.

Statbanepersonalets Sygekasse

Afdelingschef N. C. D. Johnsen er med udgangen af marts måned d. å. fratrådt som formand for Statsbanepersonalets sygekasse, og generaldirektør E. Terkelsen har derefter udpeget afdelingschef L. Buus-Pedersen til at overtage hvervet som formand for sygekassen.

Ørelæge E. A. Hallas, Vejle, er efter eget ønske fratrådt sin stilling som specialist ved sygekassen fra den 1. april d. å.

I den ved doktor Fritz M. Illums fratræden ledigblevne post som jernbanelæge i 2 C lægedistrikt i København er fra 1. april d. å. ansat doktor Niels Peter Nielsen, der afholder konsultation Vesterbrogade 57, kl. 12—13, tirsdag dog kl. 16—18 og lørdag kl. 9—10. Sygebesøg rekvireres kl. 8—9 på telefon Eva 3089.

Danske Jernbaners Idræts Forbund

Med det for en sportmand rette gå-på-mod har Danske Jernbaners Idræts Forbund efterhånden oprettet afdelinger i mange af de byer, hvor der er stationeret jernbanemænd. Den ret vanskelige opgave det er at samle jernbanemændene på samme tid til træning og udøvelse af de forskellige sportsgrene, har forbundets initiativrige bestyrelse søgt at bekæmpe, og den arbejder stadig for at skabe så gode kår som vel muligt for dem, der ønsker at dyrke sport, selvom deres tjeneste ofte er en hemsko for dem, når træningstiderne skal overholdes. Men det koster penge, når en sportsklub skal opretholdes, der er udgifter til leje af træningsbaner, køb af rekvisitter og meget andet, og da DJI ifølge bestemmelserne indenfor sportsverdenen betragtes som en firmaklub, er deres andel i de mange rare tipspenge ikke særlig stor. Men også pengeknapheden søger forbundet at overvinde på den bedste måde, og det sidste nye man har foretaget sig i denne anledning er salg af mærkater, som kan købes af enhver for den lille sum af 50 øre pr. stk. Blot hver jernbanemand køber et lille antal, vil det betyde en god portion penge i sportsmændenes kasse.

Hvad vil D. J. A.?

Selskabets program fremgår af § 2 i vedtægterne, hvori det hedder: selskabets formål er at fremme afholdsagen mellem jernbanefolk ved personlig agitation, foredrag på centrale steder o. l. Da alle politiske og religiøse partispørgsmål holdes udenfor selskabets virksomhed, kan disse ikke stå i vejen for tilslutning.



— Sæt dig kun ned,
- Olsen, der skal kunne
være tre på hvert
sæde!

P.S.