



Privatbanernes Fællesudvalg.

Aar 1952, den 15. februar afholdt fællesudvalget møde i ministeriet for offentlige arbejders mødesal under formandens forsæde.

Som valgt af fællesrepræsentationen mødte kammerherre Sv. Neumann, overretssagfører Tiemroth og direktør Stensballe.

Som valgt af Privatbanefunktionærernes Forbund mødte baneformand Frederiksen, togfører Sølund og vognopsynsmand Th. Pedersen.

Sag nr. 10/51. *Spørgsmaalet om en tjenstemands aflønning under fraværelse som rigsdagsmedlem.*

Formanden fremlagde sagens akter, hvoraf fremgik, at forbundet gjorde gældende, at togfører M. Larsen under sin fraværelse som rigsdagsmedlem burde aflønnes efter samme regler som fastsat i det i medfør af tjenstemandslovens § 43 udfærdigede cirkulære af 28. november 1946. Fællesrepræsentationens repræsentanter var ikke enige heri og hævdede, at sagen maatte afvises, da der ikke i lønningsreglementets § 82 var hjemmel til at aflønne togfører Larsen som paastaet af forbundet, og at finansministeriets cirkulære kun omhandler statens afholdelse af udgifter.

Formanden fandt, at der i det foreliggende tilfælde maatte siges i lønningsreglementets § 82 at være tilstrækkelig hjemmel til at lade togfører Larsen aflønne som rigsdagsmedlem efter samme regler som rigsdagsmænd, der er statsansatte.

Der vedtoges derefter med formandens og de for forbundet mødtes stemmer følgende

Kendelse:

Togfører M. Larsen vil fra 10. juni 1951 være at aflønne efter tilsvarende regler som fastsat i finansministeriets cirkulære af 28. november 1946.

Efter at de ovennævnte repræsentanter med undtagelse af kammerherre Neumann var fratraadt møde nu for fællesrepræsentationen — foruden kammerherren — driftsbestyrer P. Hansen og for Dansk Lokomotivmands Forbund lokomotivfører C. P. Einshøj.

Sag nr. 8/51. *Spørgsmaalet om fortolkning af tjenestetidsreglernes § 21 om godtgørelse for udført overarbejde.*

Formanden fremlagde sagens akter, hvoraf fremgaar, at forbundets paastand gaar ud paa, at der ved slutningen af hver af de to maaneder, der følger efter den maaned i hvilken overarbejdet er præsteret skal foretages en nettoopgørelse, og kun hvis denne opgørelse viser et timetal under maanedsnormen, kan erstatningsfrihed anses ydet. Banerne derimod hævder, at afspadsering af overarbejde maa anses at have fundet sted straks, naar til overarbejdet svarende frihed er givet, uanset om der senere i maaneden maatte blive paalagt vedkommende tjenestemand nyt overarbejde. Efter nærmere drøftelse af sagen, hvorunder formanden bemærkede, at han principielt maatte være enig i den af banerne anlagte fortolkning, men at sagen kunne stille sig anderledes, hvis bestemmelsen af en bane misbruges til at lade overarbejde løbe gennem længere perioder, afsagdes med formandens og fællesrepræsentationens repræsentanters stemmer følgende

Kendelse:

Dansk Lokomotivmands Forbunds paastand kan ikke tages til følge.

Mødet hævet.

*Palle Christensen. Sv. Neumann. Chr. Tiemroth.
P. Hansen. Stensballe. Th. Pedersen.
M. Sølund. C. P. Einshøj. F. Frederiksen.*

Som ovenstaaende protokol udviser — og hvor utrolig det end lyder — tabte vi altsaa sagen angaaende fortolkning om udligning af overarbejde, hvor banerne hævder at have ret til — efter at have udlignet et antal overtimer i den første halvdel af maaneden — at paaligne samme mand et tilsvarende antal overtimer i den sidste halvdel af maanedens, saaledes, at man ved maanedens udgang staar med det samme antal overtimer, som skulle have været udlignet eller anvist til udbetaling i den følgende måned og kan køre videre med dette ud i fremtiden, naar blot de bliver fingeret udlignet paa nævnte maade.

Trods tjenestetidsreglernes § 21 første stykke, hvor det hedder: „Opgørelse af overarbejde finder sted for hver enkelt måned, og erstatning gives for det samlede timeantal afrundet opad til helt tal“, finder man det alligevel rigtigt ved vor højeste domstol, i dette tilfælde, hvor betalingsfristen er inde, at dele maanedens i 2 afsnit og ræsonnere, man kan betale den første halvdel af maanedens og paaligne samme antal timer den sidste del, som nyt overarbejde. Dette kan vist siges at være „skruet uden ende“.

Man overser ganske stk. 3 i samme paragraf, hvori det hedder: „Saafremt fritiden ikke er givet inden fristens udløb (altsaa to maaneder), udbetales overarbejdspenge, og udbetaling finder sted i den 3. måned, der følger efter den, for hvilken opgørelsen sker“. Her er, saa tydeligt som man skulle anse det for nødvendigt, fastslaaet, at opgørelsen kun kan finde sted ved maanedens udgang, og man havde berettiget grund til at mene, at al jonglering og fiksfakserier hermed maatte være udelukket.

Jeg tvivler ikke om, at ovenstaaende kendelse, der nu atter giver trivselsmuligheder for det gamle spøgelse om „Erstatning — og en bestemt begrænsning af overarbejdets levetid“ — vil vække harme og bitterhed ved samtlige privatbaner i landet. Der skal derfor ikke lægges skjul paa resultatet af nedenstaaende indlæg, som før behandlingen af denne sag blev sendt til Fællesudvalget og hvori det hedder:

Nyborg, den 18. oktober 1951.

Til Privatbanernes Fællesudvalg,

København.

Ved hoslagt at fremsende afskrift af forhandlingsprotokol for et ved Langelandsbanen den 5. juli d. a. afholdt forhandlingsmøde og et den 11. oktober d. a. afholdt mæglingsmøde, angaaende fortolkning af tjenestetidsreglernes § 21 vedrørende godtgørelse for udført overarbejde, hvorom enighed ikke kunne opnaas, skal man anmode det ærede fællesudvalg

om i henhold til forhandlingsreglernes § 5, stk. 3, at optage sagen til behandling og afgørelse.

Som begrundelse for det af personalet stillede krav, skal man tillade sig at anføre, at man fra banens side fortolker nævnte § paa følgende maade:

Naar f. eks. en mand har 20 timers overarbejde i december måned, skal dette efter reglerne udlignes med tilsvarende antal fritimer i januar eller februar, eller med betaling i marts. Men banen holder yderlig paa, at hvis paagældende mand bliver fritaget i februar måned for 20 timers tjeneste efter den gældende turliste, saa vil banen have ret til pr. ordreseddel, at paaligne ham andre 20 timer i samme måned. Fra personalets og Forbundets side holder man paa, at dette har banen ogsaa ret til; men ikke uden at anvise de 20 timer fra december til udbetaling. Hvis banens fortolkningsmaade skulle være gældende, ville det være ensbetydende med, at man kunne paaligne hver enkelt mand ved banen indtil 20 timers overarbejde og have disse 20 timer løbende indtil deres død eller afgang fra banen. Dette kan ikke være hensigten med bestemmelsen om begrænsning af overarbejde i vore tjenestetidsregler. Det maa være saadan, at den samlede tjenestetid gøres op ved maanedens slutning, (februar) og den overtid, der saa er tilovers for december, maa anvises til udbetaling i marts.

Naar banen overfor dette argument hævder, at man derved hindrer dem i at paaligne vedkommende mand overarbejde hver tredje måned, saa er dette ikke rigtigt, thi dette lader sig udmærket gøre, naar blot det 3 maaneder gamle overarbejde bliver anvist til udbetaling i marts.

Dansk Lokomotivmands Forbund er derfor af den formening, at det her stillede krav er fuldt berettiget i al almindelighed og bør imødekommes.

Ærbødigt

P. F. v.

C. P. Einshøj.

Der er heller ikke tvivl om, at navnlig de større baner vil gøre brug af denne fortolkning i fuld udstrækning.

Det nytter imidlertid ikke at stikke hovedet i busken, sagen bør kendes overalt.

Jeg undlader dog ikke at gøre opmærksom paa, at misbrug af denne kendelse fra banernes side, hvor der til stadighed og fortløbende bliver overført overarbejde paa den her angivne maade maa indberettes til Forbundet, hvorfra der da rettes klage til Fællesudvalget. Mange vil sandsynligvis spørge hvad er misbrug? naar end ikke en samlet maanedsopgørelse over den præsterede tjenestetid tages til følge. Ja, prøv og gæt.

Vederlag for mistede fridage.

Organisationerne har i længere tid indset, at vederlagene for de saakaldte „skæve helligdage“ og erstatning for andre mistede fridage, som blev fastsat i 1946 til de beløb, som da var gældende ved D. S. B., og som der er pristalsreguleret, nu var alt for lave, hvorfor man under 16. december 1951 tilskrev fællesrepræsentationen om en a jourføring af disse vederlag saaledes:

Privatbanernes Fællesrepræsentation.

Kolding, den 16. december 1951.

Foranlediget af, de i 1946 fastsatte vederlag for de saakaldte „skæve helligdage“ og erstatning for andre mistede fridage ikke siden fastsættelsen i 1946 er reguleret, tillader vi os at henvende os til den ærede fællesrepræsentation med forslag om en a jourføring af disse vederlag.

Vi henviser til tjenestetidsreglernes § 19 sidste stk. Vederlaget fastsættes indtil videre til:

For tjenestemænd i 12. eller højere lønningssklasse samt trafikmedhjælper med 2 aars tjenestetid som saadanne kr. 28,00

For andre tjenestemænd samt trafik-elever, der har bestaaet fagprøve kr. 24,00

For ekspeditricer kr. 10,00

Disse beløb blev ved forhandling mellem et udvalg af fællesrepræsentationen og personalet i 1946 fastsat til at være lig med den betaling, der paa daværende tidspunkt var gældende for tjenestemænd ved D. S. B.

Der er som bekendt ikke hidtil foretaget regulering af disse vederlag, hvorfor vi tillader os at rette henvendelse til fællesrepræsentationen med forslag om en a jourføring af vederlagene, saaledes, at disse atter bliver i overensstemmelse med de beløb, der udbetales ved D. S. B., henholdsvis: 40,88 kr., 36,16 kr. og 15,00 kr.

Vi imødeser gerne Fællesrepræsentationens svar snarest belejligt.

Fællesrepræsentationens skrivelse af 24. januar 1952.

I anledning af forbundets skrivelse af 16. f. m. angaaende a jourføring af vederlagene for bortfaldne fridage skal man meddele, at fællesrepræsentationen har tilskrevet samtlige privatbaner og anbefalet, at banerne indgaar paa de foreslaede ændringer.

Fællesrepræsentationen har ingen bemyndigelse til at træffe aftale paa banernes vegne, og man maa derfor henvise organisationerne til at rette henvendelse til de enkelte baners ledelser.

Saaledes foranlediget skal man herefter anmode

repræsentanterne ved samtlige afdelinger om at rette henvendelse til de respektive banebestyrelser om vederlagene a jourføring til de nugældende satser: kr. 40,88, — 36,16 — og 15,00 og snarest meddele resultatet til de respektive organisationers formænd.

C. P. Einshøj. F. Frederiksen. H. Hørsholm.

Paa opfordring indfører vi her

Regler

for

forhandling med styrelserne for danske privatbaner og tjenestemænd ved disse.

§ 1.

Tjenestemændene ved privatbanerne har ret til at danne organisationer, der kan træde i forhandling med den eller de paagældende styrelser om ethvert fagligt, ikke-teknisk spørgsmål vedrørende hele den paagældende tjenestemandorganisation eller gruppe indenfor denne, samt vedrørende enkeltmand, dog ikke om enkeltmands udnævnelse eller afskedigelse.

§ 2.

Som organisationer, der er berettigede til paa personalets vegne at føre fornævnte forhandlinger, anerkendes højst 3 organisationer, for tiden Privatbanefunktionærernes Forbund, Danske Privatbaners Kontorforening og Dansk Lokomotivmands Forbund. Det er en betingelse for anerkendelsen, at vedkommende organisationer efter de oplysninger, der foreligger for bestyrelsernes fællesorganisation (Danske Privatbaners Fællesrepræsentation) enkeltvis eller i forbund,

a) giver adgang til alle, som er fast ansatte i pensionsberettigede stillinger ved en af de paagældende baner, eller dog til alle, der henhører til den gruppe tjenestemænd ved banerne, hvis specielle interesser vedkommende organisation særligt varetager,

b) følger saadanne regler ved valg, at der sikres mindretallene (de forskellige grupper tjenestemænd) en passende repræsentation under forhandlinger med banestyrelserne,

c) ikke giver adgang til andre end ved banerne ansatte tjenestemænd og

d) tilsammen repræsenterer det overvejende antal af de ved banerne ansatte tjenestemænd.

Organisationens love indsendes til Banestyrelsernes Fællesorganisation, og der vil hvert aars 1. januar være at indsende meddelelse om de paagældende bestyrelser sammensætning og om medlemstallene, samt om hvilke grupper tjenestemænd

organisationerne omfatter. Meddelelser om forandringer i bestyrelsernes sammensætning vil være at indsende, hver gang saadanne indtræffer, ligesom skete forandringer i lovene vil være at anmelde, begge dele inden 1 maaned efter den skete forandring.

§ 3.

Naar der ved en bane forberedes regulativer eller instrukser af en mere almindelig karakter, som vil medføre forandringer i bestaaende lønningsregler, den regelmentsmæssige arbejdstid, de ansattes personlige retslige stilling ved banen og lignende ikke-tekniske forhold, derimod ikke forhold, der alene vedrører enkeltmand, vil udkast dertil af banebestyrelsen blive tilstillet den eller de organisationer, der repræsenterer de paagældende interesser, til drøftelse.

Organisationerne maa besvare saadan henvendelse snarest muligt og senest inden 1 maaned, om fornødent kan svaret kræves indenfor en kortere, paa forhaand angivet frist. Naar ønske derom fremsættes, vil mundtlig forhandling efter de i § 5 derom givne regler finde sted mellem banestyrelse og personalet. Den mundtlige forhandling skal saa vidt muligt paabegyndes i løbet af 14 dage herefter og senest 1 maaned efter begæringens fremsættelse.

§ 4.

De anerkendte organisationer kan hver for sig eller i forening stille krav om forhandling i overensstemmelse med nærværende regler.

Den enkeltes ret til ad sædvanlig tjenstlig vej at henvende sig til sine foresatte berøres ikke af disse bestemmelser.

Skriftlige henvendelser vil, naar ønske derom udtales, blive besvaret skriftligt af vedkommende banestyrelse snarest muligt og senest inden 1 maaned.

Naar ønske derom fremsættes, skal mundtlig forhandling finde sted saa vidt muligt i løbet af 14 dage og senest inden 1 maaned, jfr. § 5.

§ 5.

Naar mundtlig forhandling i overensstemmelse med §§ 3 og 4 skal finde sted, iagttages følgende:

I. Banestyrelsen forhandler først med sine egne funktionærer ved disses tillidsmænd med ansættelse ved den paagældende bane. Disse maa være i besiddelse af behørig fuldmagt til at træffe en afgørelse i sagen paa de paagældende funktionærers vegne.

En repræsentant for banestyrelsen fører forsædet. Der optages en protokol over forhandlingerne, hvilken protokol skal godkendes fra begge sider

og underskrives af samtlige deltagere i forhandlingsmødet. Opnaas der forlig, indføres dette i forhandlingsprotokollen.

II. Opnaas der ikke forlig ved de under I. omhandlede forhandlinger, paakalder de lokale tillidsmænd ved vedkommende bane deres organisations bistand, og disse i forbindelse med banelernes fællesrepræsentation foranlediger inden 14 dage derefter indkaldt til mæglingssmøde ved vedkommende bane. I mæglingssmødet deltager, for saa vidt sagen vedrører alle organisationer, 1 repræsentant for hver af disse og en repræsentant valgt af fællesrepræsentationen. Vedrører sagen kun en eller to af organisationerne, foretages mæglingen af en repræsentant for den interesserede organisation, henholdsvis en repræsentant for hver af de interesserede organisationer, og en repræsentant valgt af Banestyrelsernes Fællesrepræsentation. Mæglingssmændene er berettiget til at forlange nærmere oplysninger af parterne samt til, naar de er enige derom, at kræve mæglingen udsat for at indhente oplysninger.

Ved de her omhandlede mæglingssforhandlinger føres en protokol, hvori resultatet af mødet indføres, og som underskrives af samtlige deltagere i mødet.

Som mæglingssmand kan vælges en ved vedkommende hovedorganisation ansat forretningsfører, der ikke behøver at være ansat ved banerne.

III. Opnaas der ikke forlig ved de under I. og II. omhandlede forhandlinger, kan en af de i § 2 nævnte tjenstemandsorganisationer eller Banestyrelsernes Fællesorganisation inden 1 maaned efter det sidste mæglingssmøde forebringe sagen for et fællesudvalg bestaaende af 10 personer — hvoraf banestyrelserne efter de af disse derom fastsatte regler vælger de 5 (og 5 suppleanter) og funktionærorganisationerne efter de af disse derom fastsatte regler de andre 5 (og 5 suppleanter) — samt af en formand til at lede forhandlingerne og fastsætte forretningsgangen, og som saadan formand indtræder en af ministeren for offentlige arbejder udpeget mand.

Et medlem af fællesudvalget behøver ikke at udtræde af behandlingen af en sag, fordi denne vedrører den bane, til hvilken han er knyttet.

De af funktionærerne valgte repræsentanter og suppleanter vælges af hver af de anerkendte organisationer med henholdsvis 3 repræsentanter og 3 suppleanter for Privatbanefunktionærernes Forbund, 1 repræsentant og 1 suppleant for Danske Privatbaners Kontorforening samt 1 repræsentant og 1 suppleant fra Dansk Lokomotivmands Forbund.

Saaframt en for fællesudvalget indbragt sag kun vedrører en af organisationerne, møder kun repræ-

sentanter for denne, og medlemmernes antal bliver henholdsvis 3 for Privatbanefunktionærernes Forbund, 2 for Danske Privatbaners Kontorforening og 2 for Dansk Lokomotivmands Forbund samt et tilsvarende antal for banebestyrelserne.

Saaframt en for fællesudvalget indbragt sag kun vedrører 2 af organisationerne, møder 4 personalerepræsentanter og 4 repræsentanter for banestyrelserne. Er Privatbanefunktionærernes Forbund den ene af de interesserede organisationer, udpeger forbundet de 3 personalerepræsentanter og den anden organisation 1 repræsentant. Angaar sagen kun Danske Privatbaners Kontorforening og Dansk Lokomotivmands Forbund, udpeger disse organisationer hver 2 repræsentanter.

Samtlige valg er gældende for 1 aar, og genvalg kan finde sted.

De tidligere mæglingsmænd i vedkommende sag kan tilkaldes, og nærmere oplysninger kan forlanges fra de oprindelige parter, ligesom fællesudvalget eller dets formand, hvis det ønskes, forinden sagens endelige afgørelse kan tilkalde parterne, prøve forlig mellem disse samt kræve, at der fremskaffes nye oplysninger.

Udvalget afgør, saaframt forlig ikke er opnaaet, sagen endeligt ved sin kendelse, som hver af parterne er pligtig at underkaste sig.

Til en kendelses gyldighed udkræves mindst simpel flertal inden for fællesudvalget, i hvilken henseende bemærkes, at formanden kan afgive 1 stemme som hvert af de øvrige medlemmer i fællesudvalget, der deltager i behandlingen af den paagældende sag. Kan der i fællesudvalget ikke opnaas enighed eller flertal om et fremsat forslag, afgør formanden — senest i løbet af 3 dage efter det paagældende møde — sagen ved en motiveret kendelse.

For saa vidt afgørelsen forudsætter approbation af Ministeriet for offentlige Arbejder, indsendes afgørelsen af fællesudvalgets formand til ministeriet.

Som medlem af fællesudvalget kan vælges saavel de tidligere nævnte mæglingsmænd som en ved vedkommende hovedorganisation ansat forretningsfører, der ikke behøver at være ansat ved banerne.

§ 6.

En organisations formening om, at en instruks eller et regulativ ikke burde have været udstedt uden forhandling ved organisationerne, eller om, at forhandlingerne ikke er ført eller afsluttet paa rette maade i henhold til nærværende regler, befrier ikke banepersonalet for bestemmelsens efterlevelse. Men sagen kan i saa fald indankes for Ministeren for offentlige Arbejder, og hvis denne giver orga-

nisationen medhold, vil regulativet eller instruksen, saaframt ministeren skønner, at dette er hensigtsmæssigt, blive suspenderet, indtil forhandling har fundet sted i overensstemmelse med nærværende regler.

Henvendelse om ændring i trufne afgørelser forandrer ikke i nogen henseende banepersonalets pligt til en given bestemmelses efterlevelse indtil videre.

§ 7.

Den almindelige ret, som enhver forening eller enkeltmand har til at henvende sig til en banestyrelse, berøres ikke af disse bestemmelser, men henvendelse fra en forening, der ikke henhører til de i § 1 nævnte organisationer, angaaende bestemmelser af den i § 3 omhandlede art, vil, forinden sagen afgøres, blive tilstillet vedkommende forhandlingsberettigede organisation til erklæring.

De omkostninger, der forvoldes ved sagernes forhandling, bæres ved forhandling med banen af hver af de paagældende parter selv, ved mæglingsforhandlingen og ved fællesudvalget med halvdelen af banestyrelsernes organisation og med halvdelen af personalets anerkendte organisationer, derunder dog ikke diæter og rejseudgifter til medlemmerne, der bæres af hver af de paagældende organisationer selv.

§ 9.

Saa længe disse regler er i kraft, skal uoverensstemmelse mellem banernes tjenestemænd og styrelser af enhver art afgøres i overensstemmelse med disse regler.

Reglerne træder i kraft den 14. november 1947 og gælder, indtil de opsiges med $\frac{1}{2}$ aars varsel, dog at de i tidligste tilfælde kan opsiges til ophør 1 aar efter deres ikrafttræden.

(Medlemmerne bedes opbevare bladet)

Sovjets luksustog.

„Isvestia“ indeholdt den 25. august 1951 nedenstaaende bitre artikel under titlen „Komfort, der ikke findes“, skrevet af forfatteren L. Ognëv.

Der ringes to gange. Et par sekunder senere sætter toget sig i bevægelse. Der raabes: „God rejse!“ og „Paa gensyn!“ Passagererne sætter sig til rette i kupeerne og mærker snart togets rolige, glidende bevægelser.

Ved indstigningen havde de alle glædet sig over synet af smukke, lyseblaa staaalvaggoner. Nu betragtede de nysgerrigt vognenes indre udstyr.

Waggon nr. 5. — Hvide gardiner for vinduerne og mørkerøde stores med de broderede bogstaver „MPS“ Druer af elektriske lamper under kupeens

matterede loft. En mængde stikkontakter og trykknapper (bl. a. til at tilkalde den kvindelige konduktør). Beholdere og askebægre af enhver kaliber (til affald). Komfort:

I Waggon'en er der et sendeanlæg og 3 højttalere over vinduerne i korridoren. Ventilatorer af nyeste konstruktion, udstyret med termometerskala. Waggonen svingede blødt og blidt. Alle metaldele skinnede af blank nikkel, alle træbeklædninger af fineste lakering.

Hvorfor skjule det: Passagererne følte sig veltilpas.

— Saaledes var passagerernes følelser i tog nr. 43, da de afrejste fra afgangsstationen Irkutsk. Men det begyndte snart at vise sig, at hele komforten aabenbart var en illusion.

„Her er lidt haardt at sidde“, bemærkede en passager, der sad paa den lakerede træbænk. „Maa-ske skulle man anmode om at faa gjort sengene lidt hurtigt i stand“.

Han rakte haanden ud og trykkede paa knappen.

Rejsen var lige paabegyndt, og vor gode ven kunne naturligvis ikke vide, at ringeapparatet ikke fungerede. Da han havde overbevist sig herom, gik han ud til tjeneste-kupeen.

Tjenesten blev netop passeret af den yngste kvindelige konduktør-medhjælper. Nastja hed hun. Der var allerede samlet en gruppe rejsende om hende, der interesserede sig for problemet: sengene.

„Sengetøj har vi ikke, og vil vi ikke kunne fremskaffe“, sagde hun højt og tydeligt, henvendt til alle spørgende.

„Men der er 5000 km til Moskva“, sagde de rejsende forfærdet.

De rejsende var alvorlige, beslutsomme mennesker, og Nastja følte sig usikker. Hun hentede derfor sin overordnede Sascha. Denne dame forklarede nærmere Nastjas dystre oplysning med følgende ord:

„Madrasser har vi, men vi maa ikke udlevere dem uden sengelinned, og det kunne vi ikke faa paa banegaarden i Irkutsk, fordi man endnu ikke var færdig med at vaske og desinficere det samt fordele det til de enkelte Waggoner. Vi har herom givet personlig besked til lederen af den Østsibiriske jernbane, kammerat Werigo“.

„Og hvad gjorde han?“ spurgte de rejsende interesseret.

Han sagde: „De kommer ogsaa til rejsens maal uden sengelinned“.

Waggonens passagerer sendte fra stationen Polowina et iltelegram til trafikministeren. De udtrykte deres indignation over et saadant forhold og bad

ministeren sørge for, at tog nr. 43 fik tilstrækkeligt med sengelinned.

Da kan I komme til at vente længe, før der kommer lagener og pudebetræk ud af de plomberede MPS-sække; sagde Nastja fnisende.

„I Krasnojarsk får vi det ganske sikkert!“ erklærede en optimistisk passager og maalte gangen med lange skridt. Efter et blik paa sit ur tilføjede han: „Nu kommer straks pressen i radioen. Skulle vi ikke lukke op for radioen?“

Folk, der er vant til at høre radio, vil naturligvis holdes à jour med begivenhederne i deres eget land og i hele verden. Men nu viste der sig atter en mangel i den komfortable Waggon. Radioen var naturligvis, skønt vognen kun havde kørt i 2 maaneder, ikke i orden. Derved blev det klart, at betjeningspersonalet ikke bekymrer sig om passagerernes bekvemligheder og ikke istandholder vognens udmærkede udstyr. Pressens radio kunne man ganske vist høre paa stationen under opholdet i Krasnojarsk, men sengelinned fik de rejsende heller ikke der.

Da der var lummerhed i vognen, huskede de rejsende paa ventilatorerne. De forsøgte at sætte dem i gang, men de bevægede sig ikke, hvor meget de end drejede paa knapperne. Intet hjalp.

Grunden til, at det ikke lykkedes at sætte ventilatorerne i gang, blev straks afsløret af Nastja, der netop kom forbi, idet hun fejede korridoren med en tør riskost.

„Ventilatorerne virker ikke!“

„Vil det sige, at vi ikke kan faa frisk luft? Forøvrigt: hvorfor fejer De gulvet med en riskost? Er støvsugeren ogsaa i uorden?“

Men støvsugeren var ikke i uorden. Ærligt talt vidste personalet ikke, i hvilken tilstand den befandt sig. Det havde nemlig endnu ikke haft tid til at gøre sig fortrolig med en støvsugers teknik. Af den grund brugte de den ikke. Af den grund lagde de heller ikke de 12 nye tæpper ind i kupeerne. Da de havde ligget den første maaned, var de saa støvede, at de næsten ikke kunne renses uden støvsuger. Og en støvsuger forstod man ikke at betjene.

I den trykkende hede led passagererne stadig af tørst. Men i vognen var der hverken varmt eller koldt vand — kun lunkent.

„Saschenjka“, raabte en passager med haandklædet over skulderen til en af de ældre kvindelige konduktører. „Hvorfor har I kun lunkent vand i jeres varmtvandsbeholdere?“

„Simpelthen fordi den ikke er helt i orden“, svarede Sascha beredvilligt. Vandet kan ikke længere komme i kog. Derfor . . .

„Hvorfor har De ikke fortalt mig det noget tidligere“, svarede den rejsende rasende.

Saadan gik den ene dag efter den anden. Toget rasede afsted. Broerne over Toa, Ob og Irtysch fløj forbi vinduerne. Men passagererne fik ikke udleveret nogen plomberede sække med senge-linned. De havde opgivet haabet herom. Kun en enkelt erklærede frimodigt: Naar vi ankommer til banegaarden Jaroslavl i Moskva, vil vi sikkert blive modtaget af en repræsentant for trafikministeren. — „Undskyld“, vil han sige, „det var en beklagelig fejltagelse“.

Denne tanke tiltalte adskillige. Hvorfor skulle den ikke vise sig at være rigtig, Sascha og Nastja begyndte at rydde bedre op i kupeerne, skønt togføreren Tschugunow ikke et øjeblik førte kontrol med deres arbejde.

Paa rejsens sjette dag ankom tog nr. 43 punktlig paa Jaroslavl banegaard. Vognens passagerer steg ud og kiggede sig til alle sider. Det blæste, og regnen silede ned. Ved toget var der kun nogle dragere.

Dermed var de sidste illusioner bristet. Vi kunne kun trøste os med, at det, som vi havde oplevet i dette tog, var et isoleret tilfælde. — Men nogen maa bære skylden ogsaa for de tilfældige misforstaaelser, og de burde drages til ansvar.

Efterskrift.

Sovjets eneste satire-blad „Krododil“ (16 sider), der med sit oplag paa 300.000 expl., skal tilfredsstille en befolkning paa 200 mill. mennesker, indeholdt den 30. januar 1951 følgende læserbrev, der supplerer og forklarer Ognews hjertesuk:

„Sovjetunionens jernbaner, herunder linien i det sydlige ural, er udstyret med komfortable staalwaggoner. De ville være særdeles bekvemme for passagererne, hvis det var muligt at faa erstattet inventarets opslidte eller ubrugelige dele med nye. Det gælder f. eks. støtterne under de smaa borde ved vinduerne og under bænkene, dørlassene, haandtagene, frakkekrogene, lampeskærmene o. s. v. Men man kommer jo ikke langt med ordet „hvis“.

Jernbaneforvaltningen i det sydlige Ural har nu i to aar uden held forsøgt at fremskaffe erstatningsdele til inventaret. Den har i den anledning henvendt sig til samtlige afdelinger i trafikministeriet, til ministerens stedfortræder Liancaowskij samt til fabriken i Leningrad, der bygger disse komfortable vogne. Nu — paa 3. aar — ved den ikke længere, hvem den skal henvende sig til (Maaske til apotekerforvaltningen, bryllupskontoret eller teaterskolen?)

sign. Rybalow,

Chef for afdelingen for teknisk material,
Tscheljabinsk.

Danske Privatbaners Hjælpekasse.

I anledning af, at Danske Privatbaners Hjælpekasse afholder generalforsamling tirsdag den 17. juni paa Aleksandersens Hotel i Sandvig paa Bornholm, vil det stedlige repræsentantskab gerne venligst henstille til samtlige repræsentanter inden for hjælpekassen, om uden undtagelse, at deltage i turen sammen med Deres respektive damer. Hvis der skulle være nogen af repræsentanterne der skulle være forhindret i at deltage, henstilles det, at sende en af de valgte suppleanter i stedet.

Det stedlige repræsentantskab paa Bornholm har allerede nu sammen med ledelsen for De Bornholmske Baner tilrettelagt ture herover med baner og biler, saa deltagerne vil faa alle de mest seværdige steder paa øen at se.

Der siges, og sikkert med rette, at hele Danmarks smukkeste natur er samlet paa Bornholm, landets yderste forpost mod øst, idet her findes lyngklædte bakker, skove, klipper, klinter og ikke at forglemme klitterne ved Dueodde, foruden at deltagerne paa turen vil faa lejlighed til at stifte bekendtskab med de smaa idylliske smaa byer og fiskerlejer paa østlandet, samt Rønne og Neksø efter genopbygningen, saa hvis vejret ellers arter sig vel, skulle alle betingelser være tilstede for at turen til Bornholm bliver en tur deltagerne sent vil glemme.

Om ønskes kan turen suppleres med efterfølgende ferie paa et af øens smukkeste steder, idet tilbage-rejsen med damperen kan foretages senere efter behag.

Det henstilles derfor til alle deltagerne allerede nu at reservere dagene omkring den 17. og 18. juni til turen over til Bornholm.

Paa det stedlige repræsentantskabs vegne,
William Dam,
lokomotivfører.

Uddeling af legater fra DSF's jubilæumsfond.

Ifølge jubilæumsfondens fundats skal hvert aars renteindtægt udloddes i portioner à 200 kr., der efter ansøgning kan bevilges til medlemmer af de organisationer, der er tilsluttet De samvirkende Fagforbund, til hjælp ved ophold paa faglig og socialøkonomiske kursus, der arrangeres af Arbejdernes Oplysningsforbund, fagbevægelsen eller dermed beslægtede institutioner i ind- og udland.

Under ganske særlige omstændigheder kan der efter fondsbestyrelsens skøn tildeles en enkelt an-

søger indtil 5 portioner for et og samme kursus.

Interesserede maa — gennem deres respektive fagforbund — indsende ansøgning, der skal være fondsbestyrelsen (adresse: De samvirkende Fagforbunds jubilæumsfond, Rosenørns Alle 12, København V.) i hænde inden 1. april dette aar forsynet med det respektive forbunds indstillingspaategning.

Ansøgningen maa indeholde oplysninger om:

- 1) navn
- 2) adresse
- 3) alder
- 4) fagorganisationen og medlemsnummer
- 5) til hvilket kursus legatet tænkes anvendt
- 6) hvem der har arrangeret det paagældende kursus
- 7) tidspunktet for dets afholdelse
- 8) dets varighed
- 9) den med det paagældende kursus forbundne udgift
- 10) ansøgerens økonomiske omstændigheder
- 11) andre oplysninger, der kan tænkes at have interesse for fondsbestyrelsen ved udvælgelsen.

Endvidere maa ansøgningen være bilagt dokumentation for, at ansøgeren har sikret sig adgang til det paagældende kursus.

Vi beder de tilsluttede fagforbund om paa egnet maade at gøre deres medlemmer bekendt med foranstaaende og at indsende eventuelle ansøgninger hertil inden 1. april dette aar, ligesom vi beder forbundene om at forsyne hver enkelt ansøgning med en paategning om forbundets indstilling til ansøgning.

P. F. V.

Aksel Olsson.

Josef Andersson. Carl P. Jensen.

Ærespræmie til en forfatter, som er lokomotivfører.

Den schweiziske lokomotivfører Emilio Geiler fik fornylig i Paris tildelt en ærespræmie af formanden for Unionen af franske forfattere Pierre Descaves. Geiler er en kendt forfatter og har udsendt en bog „Gotthardt-Express 41 verschüttet“, der er oversat til 6 fremmede sprog, bl. a. Italiensk. Denne italienske oversættelse har forfatteren selv besørget, da han bor i den italienske del af Schweiz og taler lige saa godt italiensk som tysk. Geiler fortæller med stolthed, at han er af gammel lokomotivfører-familie, idet baade hans bedstefader og

oldefader har været jernbanefunktionærer i Schweiz.

Egentlig blev Geiler forfatter som følge af en tilfældighed. Generaldirektionen for de schweiziske forbundsbaner udskrev nemlig for 12 aar siden en konkurrence. Under mottoet: „Min interessanteste oplevelse i tjenesten“ skulle jernbanefolkene indsende en skildring af særlig karakteristiske episoder af deres tilværelse og arbejde. Emilio Geiler, der havde ført tog gennem St. Gotthardt mere end 500 gange, havde gjort bestandige notitser om sine iagttagelser, og disse udgjorde et værdifuldt grundlag for en bog om emnet. Han fik 1ste præmie i konkurrencen og har siden ført en dobbelt-tilværelse: som forfatter og som lokomotivfører. I 1941 udkom hans første bog, snart fulgte en anden, der fik titlen „Lokomotivfører Lombardi“. Geilers skildringer af lokomotivførernes oplevelser har været bragt i mange blade i Schweiz.

Personalialia.

Afdelingsformændenes opmærksomhed henledes på når nye medlemmer optages, da at sende deres fagforeningsbog, som skal være frameltd smedeforbundet, samt deres tydelige postadresse til hovedkassereren.

Når medlemmer flytter fra et sted til et andet, skal de til det stedlige postkontor anmelde deres nye postadresse.

Afd. 25. Haderslev Amts jernbaner.

P. lokomotivfører W. Nickel, Haderslev, er afgaaet ved døden den 9. januar 1952.

Afd. 16. Aarhus—Odder jb.

P. lokomotivfører C. Jacobsen, Odder, er afgaaet ved døden den 30. januar 1952.

Afd. 10. Varde—N. Nebel jb.

Lokomotivfyrbøder Finn Sørensen er fra den 1. februar 1952 valgt til afdmd. Adresse: Stausvej 23, Varde.

Afd. 3. Aalborg Privatbaner.

Værkmester Ove G. Rosenmeier er fra den 1. februar 1952 optaget i Dansk Lokomotivmands Forbund.

Værn Vore Værdier.

Tænk paa, at det er os samfundsborgere, der betaler brandskadeerstatningerne — gennem vore forsikringspræmier.

Tobaksrygning i sengen medfører ofte livsfare!