



21. Aarg. Nr. 3.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Februar 1921.

FERIE- OG REKREATIONSHJEMMET.

Nu er den direkte Opfordring rettet til hvert enkelt Medlem, om de vil være med til at bære Sten til de danske Lokomotivmænds Ferie- og Rekreationshjem.

Vi antager at denne direkte Henvendelse vil medføre at et tilstrækkeligt stort Antal Medlemmer tegner sig for Andele og at Sagen dermed sikres, saa at vi kan naa det tilsigtede Maal.

Her i Bladet har Sagen Gang paa Gang været Genstand for Omtale, der er blevet spurgt og der er svaret og der er rejst Betæneligheder af forskellig Karakter. — Selvfølgelig er der mange Ting at iagttage forinden vort Feriehjem staar færdigt og kan aabnes, men vi tror ogsaa, at efterhaanden som Arbejdet skrider frem vil alle de Spørgsmaal der trænger sig paa blive løste paa tilfredsstillende Maade.

Det der i Øjeblikket er det rigtigste er, at Planen sikres og for at dette kan ske bør Medlemmer tage Sagen op til velvillig Overvejelse og Resultatet skulde helst blive det, at saagodt som hvert Medlem tegner sig for en Andel, stor eller lille, ganske efter Evne og Villie. Gør Medlemmerne dette, ihvert Fald den største Del, naar vi det Maal vi har sat os, at skabe et smukt og godt Tilflugtsted i Sommertiden og hvad

der ikke er af mindste Betydning et relativt billigt Opholdssted.

Det er ganske vist en ret stor Sum Penge Organisationens har Bud efter, men det, hvert enkelt Medlem helst skulde bidrage for at naa denne Sum, synes os ikke uoverkommelig for det store Flertal af Medlemmerne, thi Betalingen sker jo i Rater fordelt over et længere Tidsrum. — Imidlertid kan det maaske alligevel være besværligt for enkelte Medlemmer, men det gaar med denne Sag som med saa meget andet, at vil man gennemføre noget, saa maa der i Reglen baade Arbejde og Penge til, og derfor maa de der vil se stort paa denne Sag ogsaa ofre noget og muligvis resignere paa andre Felter. Men vi tvivler ikke om, at danske Lokomotivmænd kan se at dette er en god Sag, som fortjener den varmeste Støtte og Sympati.

Som sagt nu har alle Medlemmer hver for sig faaet en Opfordring om at være med og det er Overvejelsens Tid.

Vi vil derfor gerne sige til alle de Medlemmer, som endnu ikke har skrevet paa, smid ikke Opfordringen væk, som den er Dig uvedkommende — fordi Du maaske for Tiden har den Mening, at en saadan Sag ligger udenfor Organisationens Rammer, udenfor dens egentlige Virkefelt, — der kan komme den Dag, da Du skifter Mening

og da er en Meddelelse fra Dig indeholdende Andelsbeviset ligesaa kærkommens, som fra de Medlemmer der alt har indsendt sine.

Der er dog et „men“ ved dette, som der er ved saa meget andet og dette bestaar i den indre Tilfredsstillelse ved at have været med fra Begyndelse, og det koster i Grunden saa lidt at gaa med straks, saa hvorfor ikke tage Tyren ved Hornene og beslutsomt slaa Følge med de mange Kammerater som allerede har tegnet ellers som staar i Begreb hermed.

Altsaa Tiden er inde til Overvejelse, til velvillig Overvejelse og til Beslutning og vi haaber at alle Andelstegnerne giver sig til at agitere for Sagen, giver sig til at hjælpe deres Afdelingsbestyrelse eller de i dette specielle Øjemed valgte Repræsentanter saa et godt Resultat hurtigt kan naas.

Baade Sagens Venner og de der i Øjeblikket ikke føler Sympati for Tanken, vil være glade den Dag Dansk Lokomotivmands Forening kan indvie sit Ferie- Rekreations-hjem.

Derfor: Vær med, og vær med fra Begyndelsen og agiter for Tegning af Andele, saaledes at danske Lokomotivmænd paany kan befæste deres Ry for Beslutsomhed.

TJENESTETIDSREGLERNE.

Vi optrykker nedenstaaende den Betænkning med Udkast til Tjenestetidsregler, der blev afgivet af det nedsatte Udvalg, med Undtagelse af Betænkningen vedrørende Fridagsspørgsmaalet. Af dette gengiver vi kun en lille Passus, der nærmest har Interesse for Reservepersonalet.

I Bemærkninger til Forslaget § 4 vil man finde, at Udvalget har foreslaaet Honorarer til Depotforstandere ved Rangerdepoter og Depoter med Togmaskiner, hvor der ikke er ansat Lokomotivmestre. — Dette er henvist til Afgørelse ved Resolution af Ministeren.

Iøvrigt vil Medlemmerne ved at sammenholde Udkastet til Regler med Ordre K. 271

kunne se, hvilke Forandringer der er sket. Forhandlingsprotokollen fra den første Forhandling er optrykt efter Betænkningen og de andre to Protokoller vil snarest gørligt blive optagne.

Betænkning

afgivet af

det af Generaldirektoratet for Statsbanerne
nedsatte Udvalg

angaaende

Ændring af Reglerne for Lokomotivpersonalets Tjenestetid m. m.

Udvalget angaaende Ændring af Reglerne for Lokomotivpersonalets Tjenestetid m. m. er nedsat ved Skrivelse af 23. December 1919 fra Generaldirektoratet for Statsbanerne til Direktør N. J. U. Andersen, Chef for Regnskabs- og Tarifaafdelingen, saalydende:

„Ved at meddele, at man har anset det for ønskeligt, at Spørgsmaalet om Ændringer i Reglerne for Beregning af Lokomotivpersonalets Tjenestetid gøres til Genstand for Overvejelse af et i dette Øjemed nedsat Udvalg, skal man, da man vilde sætte Pris paa, om Hr. Direktøren maatte være villig til at yde Deres Bistand i denne Sag, anmode Dem om at ville indtræde i det Udvalg, man saaledes har besluttet at nedsætte, og som dets Formand at ville lede dets Forhandlinger.

Til Medlemmer af Udvalget har man endvidere valgt:

Maskiningeniør R. H. Schmidt, 1. Distrikt, og

Maskiningeniør J. A. R. A. Sørensen, 3. Distrikt,

samt som udpegede af „Dansk Lokomotivmands Forening“:

Lokomotivfører Rich. Lillie, Kbhvn. Ø. og Lokomotivfører C. M. Christensen, Kjøbenhavn G.,

hvorhos det er overdraget Sekretær i Generalsekretariatet, cand. jur. A. J. G. Jensen at varetage Forretningerne som Sekretær for Udvalget.

Det tilføjes, at man har meddelt de paa-gældende, at de fra Dem vil modtage nær-

mere Meddelelse om Tid og Sted for Udvalgsmødernes Afholdelse.“

I Henhold hertil konstituerede Udvalget sig under 16. Januar 1920 og har derefter i en Række Møder gjort det i Generaldirektoratets Skrivelse nævnte Spørgsmaal til Genstand for Undersøgelse og Overvejelse, hvorefter man har udarbejdet følgende Udcast til nye Regler om Lokomotivpersonalets Tjenestetid:

Regler om Lokomotivpersonalets Tjenestetid.

I. Almindelige Bestemmelser.

§ 1.

De efterfølgende Bestemmelser skal iagttages ved Lokomotivtjenestens Tilrettelæggelse.

Medfører Forsinkelser eller lignende, at Bestemmelserne ikke kan overholdes, skal den planlagte Tjeneste ikke af denne Grund ændres i hvert enkelt Tilfælde. Hvor de i § 6 fastsatte højeste Tjenestetider kan ventes overskredne, skal der skrides ind fra Ledelsens Side.

§ 2.

Lange Hviletider udenfor Hjemstedet skal saa vidt mulig undgaaes.

§ 3.

Tjenesten skal, naar dette er gørligt, anordnes saaledes, at Tjeneste og Fritid fordeles ligeligt. Efter en længere sammenhængende Tjeneste skal altid anordnes en tilstrækkelig Hviletid.

II. Tjenestetidens Længde og Beregning

m. m.,

§ 4.

Tjenesten regnes fra dens Paabegyndelse til dens Afslutning med Fradrag af de Hvilepauser, som efter det følgende ikke betragtes som Tjeneste.

For visse Arter af Tjeneste er der dog fastsat bestemte Gennemsnitstider, som altid beregnes, uanset om Lokomotivpersonalet i det enkelte Tilfælde bruger kortere eller længere Tid til den paagældende Tjeneste, se herom §§ 10 og 11.

Til fuld Tjeneste (1 Klokke-time = 1 Times Tjeneste) henregnes:

Køretid,
Rangertid,

Forberedelses- og Afslutningstjeneste, Udvaskning, Reserve- og Raadighedstjeneste bortset fra den nedenfor anførte,

Tjenestefrit Ophold under 3½ Time — ved Raagertjeneste uden for københavnske Stationer dog kun tjenestefrit Ophold paa under 2 Timer — og beordret Rejse som Passager.

Til halv Tjeneste (1 Klokke-time = ½ Times Tjeneste) henregnes:

Reserve- og Raadighedstjeneste i Hjemmet samt tilsvarende Tjeneste ved Depot mellem 10 Em. og 6 Fm., naar Personalet uden Telefonvagt kan gaa i Seng. For Hjemstedsdepotets Vedkommende gælder det sidste dog kun, for saa vidt Tjenesten ikke paabegyndes eller afsluttes inden for den anførte Tid.

§ 5.

Tjenestetiden fastsættes til 208 Timer pr. Maaned á 30 Dage; for Rangertjeneste med eenmandsbetjente Maskiner er Tjenestetiden dog kun 185 Timer pr. Maaned á 30 Dage. Har Maaneden flere eller færre Dage end 30, tillægges eller fradrages i disse Tjenestetider pr. Dag henholdsvis 8 og 7½ Timer. Samme Fradrag sker for Syge- og Orlovsdage, hvorved der for Reservepersonalets Vedkommende regnes med 1 Fridag for hver 7 Dage. Endvidere finder samme Fradrag Sted, naar Lokomotivpersonalet forretter anden Tjeneste end Lokomotivtjeneste, f. Eks. som Lokomotivmester, ved Betjening af Kulprøvemaskine m. m. Hvis den Del af Tjenesten, der i Tiden fra 10 Em. til 6 Fm. udføres under Betjening af Lokomotiv uden for Depotets Sporomraade, udgør mere end 10 pCt. af den samlede Tjenestetid, formindskes ovennævnte Tjenestetider med 1½ Time for hver paabegyndt Procent over 10, dog ikke til mindre end 195 Timer ved Rangertjeneste med tomandsbetjente Maskiner, 185 Timer ved Togtjeneste og 175 Timer ved Rangertjeneste med eenmandsbetjente Maskiner. Ved blandet Tjeneste fastsættes den maanedlige Tjenestetid forholdsmæssig efter Arten af de forskellige Tjenester. Fremkommer der herved i det samlede maanedlige Timetal en Brøkdels af en Time bortkastes denne.

Saafermt frivillig Bytning tillades, beregnes Tjenestetiden uden Hensyn til den stedfundne Bytning.

For Tjeneste udover den normerede Tjenestetid ydes Overarbejdsbetaling efter de for andet Statsbanepersonale fastsatte Regler.

§ 6.

Ved Tilrettelægning af Tjenesten skal Overarbejde saa vidt muligt undgaas anordnet.

Antallet af Tjenestetimer pr. Maaned a 30 Dage maa aldrig overskrides, for Ranger-tjeneste med eenmandshetjente Maskiner 205, og for anden Tjeneste 225 Timer.

Denne Bestemmelse maa kun fraviges, naar tvingende Omstændigheder som f. Eks. Sneforhold og Nedbrud gør det nødvendigt.

§ 7.

Ved Togtjeneste maa Tjenestetiden paa Lokomotivet incl. Rangering for et enkelt Tog regnet fra Afgang fra Depotets Sporomraade paa Udgangstationen til Ankomsten til Depotets Sporomraade paa Endestationen som Regel ikke overskride 8 Timer.

Oaa den københavnske Nærtrafiks Strækninger ^{Kjøbenhavn H}Østerbro — Holte og — Rungsted skal Persontogstjenesten lægges saa tæt sammen som muligt, og den sammenhængende Tjenestetid maa ikke overskride 9 Timer ved Kørsel efter Sommerkøreplanen og 10 Timer ved Kørsel efter Vinterkøreplanen.

Ved sammenhængende Rangertjeneste maa Rangertiden (Forberedelses- og Afslutnings-tjeneste fraregnet) med eenmandsbetjente Maskiner ikke overstige 7 Timer og med tomandsbetjente Maskiner ikke 8 Timer. Sluttjeneste paa Rangermaskiner skal tilrettelægges saaledes, at disse Tider uanset Forsinkelser eller lignende i Almindelighed ikke overskrides.

§ 8.

Rangertjeneste paa Døgnmaskiner skal altid være samlet, og iøvrigt bør Deling af Rangertjeneste saa vidt mulig undgaas.

§ 9.

Reserve- eller Raadighedstjeneste maa ved Depot ikke anordnes med mere end 8 Tjenestetimer og i Hjemmet ikke med mere end 12 Klokketimer pr. Døgn.

Anordnes Togtjeneste i Forbindelse med udført Reserve- eller Raadighedstjeneste, maa den sammenhængende Tjenestetid ikke overstige 12 Tjenestetimer.

III.

Forberedelses- og Afslutningstjeneste m. m.

§ 10.

Ved Forberedelses- og Afslutningstjeneste forstaas Lokomotivernes Forsyning med Kul og Vand, Sand og Olie samt alle andre Materialier, Opsmøring og Eftersyn af Lo-

motiverne samt for Lokomotivførernes Vedkommende Rapportskrivning og for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende den daglige Renholdelse indvendig i Lokomotivernes Førerhus.

Lokomotivfyrbøderne er fritaget for Fyrrensning og Kullempning samt for Afvaskning af Førerhuset. Uden for Depotets Omraade og paa Depoter, hvor der ikke findes Depotpersonale, maa Lokomotivfyrbøderne dog selv foretage Fyrrensning og Kullempning, men de nedenfor angivne Forberedelses- og Afslutningstider forhøjes da eventuelt med 20 Minutter.

Under Reserve- og Raadighedstjeneste ved Depot samt under tjenestefrit Ophold ved fremmed Depot paa mindre end 3½ Time kan det paalægges Lokomotivfyrbødere at udføre Pudsning af de indvendige Dele i Lokomotivernes Førerhuse.

Ved Personaleskifte paa Lokomotiv uden for Depotets Omraade regnes for det tiltrædende Personale en Forberedelsestid paa 15 Minutter og for det fratrædende Personale en Afslutningstid af samme Længde. Forud for Reserve- eller Raadighedstjeneste ved Depot regnes en Forberedelsestid paa 15 Minutter.

Forberedelses- og Afslutningstjenesten deles i Grupper som angivet i nedenstaaende Skema.

Distriktscheferne bestemmer, i hvilke Tilfælde Eftersyn I og IV ved korte Ophold paa Hjemstedet skal erstattes af Eftersyn II og III. og angiver dette i Kørselsforordningen.

(Se omstaaende Tabel.)

For Københavns Godsbanegaards Vedkommende (ekskl. Remiseanlægget ved Dybølshro) forhøjes enhver af de efter ovenstaaende i Betragtning kommende Tider med 10 Minutter.

Naar ved Personaleskifte Lokomotivets planmæssige Ophold inden for Depotets Omraade er mindre end Summen af de foran anførte Forberedelses- og Afslutningstider henholdsvis for det tiltrædende og for det fratrædende Personale formindskes disse forholds-mæssigt, dog ikke til mindre end 15 Minutter.

IV

Udvaskning.

§ 11.

Udvaskning foretages i Almindelighed af Depoterne. Hvor det ikke kan gennemføres, beregnes for:

Lokomotiver af Litra P og R . . 4 Timer
Andre Lokomotiver 3 „

Lokomotivtyper.

	P	C, D og R	Andre 2 cyl. Togloko.	3 koble- de Ran- gerloko.	Andre Ranger- loko.
	Min.	Min.	Min.	Min.	Min.
I. Før Lokomotivet skal være ved Sporgrænsen paa Hjemstedet	75	60	50	40	30
II. Efter Ankomst til Sporgrænsen paa fremmed Depot	35	30	25	"	"
III. Før Lokomotivet skal være ved Sporgrænsen paa fremmed Depot					
a. I Almindelighed	35	20	20	"	"
b. Naar der paa Depotet er over 6 Timers Opnold	50	40	35	"	"
c. Ved Overtagelse af Maskine paa Depotet	75	60	50	"	"
IV. Efter Ankomsten til Sporgrænsen paa Hjemstedet	45	40	35	25	20

V

Opstillinger af Tjenestefordelinger.

Naar der skal opstilles nye Tjenestefordelinger, skal der gives de stedlige Afdelinger af Dansk Lokomotivmands Forening Lejlighed til gennem deres Repræsentanter at fremsætte deres Ønsker, og de skal derfor have Adgang til at gøre sig bekendt med de udarbejdede Forslag. Snarest muligt og senest en Uge efter, at Forslaget er tilstillet Afdelingen, skal dens Repræsentanter skriftligt fremsætte Personalets Ønsker, og Distriktschefen skal saa vidt muligt tage Hensyn til disse ved Stadfæstelse af Tjenestefordelingen.

Mener Distriktschefen ikke at kunne imødekomme Personalets Ønsker og Personalet ikke at kunne anerkende de herfor anførte Grunde, skal Distriktschefens Bestemmelser om Tjenestefordelingen tages til Følge, og de omstridte Tjenestefordelinger med de af Personalet fremsatte Indvendinger straks forelægges for Generaldirektoratet, der efter Samraad med 2 af Dansk Lokomotivmands Forenings Hovedbestyrelse for 3 Aar ad Gangen udpegede Repræsentanter senest 3 Uger efter Forelæggelsen træffer endelig Bestemmelse i Sagen.

Ovenstaaende Regler med Undtagelse af Reglerne i § 5 kommer ikke til Anvendelse ved Ballast- og andre Materialtransporter samt under særlige Forhold.

Bemærkninger til Forslaget.

Til §§ 1 og 2.

Disse Paragraffer svarer bortset fra en Omredaktion i det væsentlige til de i de nuværende Regler indeholdte Bestemmelser. Man finder imidlertid Anledning til at henvende Opmærksomheden paa, at Gennemførelsen af den i Slutningen af § 1 indeholdte Bestemmelse, hvorefter der, naar de i § 6 fastsatte højeste Tjenestetider kan ventes overskredne, skal gribes ind fra Ledelsens Side, paa Depoter med betydelig Særtogskørsel eller stort Reservepersonale antagelig vil medføre en saadan Forøgelse af Lokomotivmestrenes Arbejde, at det vil være nødvendigt at tildele dem kontormæssig uddannet Personale til Assistance. Herved bemærkes, at de paagældende Lokomotivmestre allerede nu er saa optagne af Kontorarbejde, at det i nogen Grad gaar ud over deres Ledelse af og Tilsyn med Depottjenesten.

Til § 3.

I de nuværende Regler indeholdes en Række Bestemmelser om Længden af Tjenesteperioder, om hvilken Hviletid, der skal gives i og efter en Tjenesteperiode m.m. Ved de af Udvalget foretagne Undersøgelser er man kommet til det Resultat, at saadanne Regler enten bliver utilstrækkelige til i alle Tilfælde at beskytte Personalet paa tilbørlig Maade, eller maa gøres saa omfattende, at de vil medføre en uforholdsmæssig Personaleforøgelse samtidig med, at de paa forskellig

Maade kan virke til Ugunst for Personalet, idet de forhindrer en naturlig og for Personalet ønskelig Fordeling af Tjenesten f. Eks. ved at medføre Tjenesteskifte paa uheldige Tider, for stærkt delt Tjeneste eller lange Ophold uden for Hjemstedet. Af disse Grunde og i Erkendelse af, at en Hviletids Betydning foruden af Længden af den forudgaaende Tjeneste i høj Grad afhænger af, paa hvilket Tidspunkt den gives, idet f. Eks. en Hviletid, der kan benyttes til Nattehvil, er af større Betydning end en Hviletid af samme Længde, der ikke tillader en saadan Benyttelse, har Udvalget i sit Forslag udeladt saadanne Underregler og har nøjedes med at optage de i § 3 indeholdte almindelige Regler, hvorefter Tjeneste og Fritid saavidt muligt skal fordeles ligeligt, og der efter en længere sammenhængende Tjeneste altid skal anordnes en tilstrækkelig Hviletid. Hvor stor denne skal være maa da afhænge af Omstændighederne i det enkelte Tilfælde, men man skal henlede Opmærksomheden paa, at det for Reservepersonalets Vedkommende er nødvendigt at føre et vist Tilsyn med Bestemmelsens Overholdelse.

Til § 4.

Man har anset det for hensigtsmæssigt udtrykkelig at udtale, at de til Forberedelses- og Afslutningstjeneste beregnede Tider er Gennemsnitstider.

Til halv Tjeneste er henregnet, hvad der nu anses som halv Tjeneste, dog at man for saavidt angaar Reserve- og Raadighedstjeneste ved Depot mellem 10 Eftermiddag og 6 Formiddag, uanset om Personalet kan gaa i Seng, har ment at burde henregne Tjenesten til hel Tjeneste, naar der paalægges Personalet Telefonvagt eller Tjenesten — dog kun for Hjemstedsdepotets Vedkommende — paabegyndes eller afsluttes i det anførte Tidsrum. Til fuld Tjeneste er iøvrigt henregnet, hvad der nu anses som fuld Tjeneste herunder tjenestefrit Ophold paa mindre end $3\frac{1}{2}$ Time eller for saa vidt angaar Rangertjeneste med enmandsbetjente Maskiner paa mindre end to Timer. Dette sidste har man dog udvidet til at omfatte Ranger-tjeneste i Almindelighed, men har samtidig ment at burde indskrænke Bestemmelsen til kun at gælde paa Stationer udenfor København — har foreslaaet at henregne tjenestefrit Ophold paa under $3\frac{1}{2}$ Time til Tjeneste medens for Togpersonalets Vedkommende kun Ophold paa indtil $\frac{1}{2}$ Time medregnes som Tjeneste, skyldes dels, at dette som foran nævnt er i Overenssættelse med de nuværende Regler, men dels ogsaa en Er-

kendelse af, at Ophold af denne Varighed af Lokomotivpersonalet ikke kan udnyttes i samme Grad som af Togpersonalet.

Med Hensyn til tjenestefrit Ophold paa fremmed Depot paa $3\frac{1}{2}$ Time og derover var der af Dansk Lokomotivmands Forening udtalt Ønske om at henregne saadant Ophold til halv Tjeneste. Ved de af Udvalget anstillede Undersøgelser har det imidlertid vist sig, at Indførelsen af en saadan Regel vilde møde store Vanskeligheder ved Opstilling af Tjenestefordelingerne og desuden forårsage, at Lokomotivpersonalet maatte forøges meget betydeligt, saa at økonomiske Hensyn i høj Grad taler imod Foranstaltningens Gennemførelse. Under disse Omstændigheder har Udvalget ikke ment at burde stille Forslag i den ommeldte Retning, men da det paa den anden Side maa indrømmes, at Tjenestefrihed udefor Hjemstedet ikke fuldt ud kan ligestilles med Tjenestefrihed paa Hjemstedet, maa man anse det for rettest, at der som Erstatning herfor ved Opstillingen af Tjenestefordelingen for Lokomotivpersonalet saa vidt muligt anordnes en Fridag hver 6. Dag, eventuelt at der udenfor Fridagen gives nogle tjenestefri Ophold paa Hjemstedet, der nærmer sig den for Fridage foreskrevne Længde. Dette finder, saavidt Udvalget bekendt, allerede nu Sted i ikke ringe Udstrækning.

Med Hensyn til det foran anvendte Udtryk „Tjenestefordeling“ skal man bemærke, at Lokomotivpersonalets Tjeneste for saavidt angaar de faste Ture nu findes angivet i Planer, der benævnes „Lokomotivernes Kørselsfordeling“. Man vilde anse det for rettest, at disse Planer fremtidigt benævnes „Kørselsfordeling“, der da som Underafdelinger skulde indeholde henholdsvis Maskinbenyttelsen og Personalets Tjenestefordeling. I Overenssættelse hermed er Udtrykket „Tjenestefordeling“ anvendt.

Det har i Udvalget været Genstand for Overvejelse, hvorledes man bedst skulde beregne den Tjeneste, der paa Depoter, hvor Lokomotivmestre ikke findes, paalægges en Lokomotivfører eller Lokomotivfyrbøder som Forstander for Depotet. I saa Henseende har det været foreslaaet at fastsætte en bestemt Tid til Udførelse af Hvervet og medregne denne Tid ved Opgørelsen af det maanedlige Tjenestetimetal, hvorved de paagældende Lokomotivmænd, der sædvanligvis forretter Tjeneste i Tur med det øvrige Personale, vilde kunne opnaa Godtgørelse for eventuelt Overarbejde. En saadan Godtgørelse vil imidlertid ikke eller kun i ringe Omfang opnaas, hvor Omstændighederne medfører, at

Timetallet for den sædvanlige Tjeneste ligger en Del under den normale Tjenestetid, og det vilde da kunne blive vanskeligt at faa de bedst kvalificerede Lokomotivmænd til at udføre Depotforstandertjenesten, hvad der formentlig er ønskeligt. Man anser det derfor for rettest, at saadan Tjeneste holdes ude fra anden Tjeneste, og at der tillægges de paagældende et aarligt Honorar, der for Depoter med een Rangermaskiner indstilles sat til 240 Kr., for Depoter med mere end een Rangermaskine til 360 Kr. og for Depoter, som er Hjemstedsdepot for Togmaskiner, til 450 Kr. Det er herved forudsat, at Herning i nær Fremtid bliver Hjemstedsdepot for Togmaskiner, og at der i Odense ansættes en Lokomotivmester.

Naar en Lokomotivmand i Depotforstanderens Fraværelse fungerer for denne mindst 5 Dage i Træk, vil man finde det heldigt, at en forholdsmæssig Del af Honoraret udbetales den fungerende.

Til § 5.

Lokomotivpersonalets Tjeneste skal efter de nuværende Regler for saavidt angaar Rangertjeneste med eenmandsbetjente Maskiner tilrettelægges efter et Timeantal af 205 Timer pr. Maaned à 30 Dage og for anden Tjeneste efter 235 Timer pr. Maaned à 30 Dage i begge Tilfælde med et forholdsvis Fradrag for Orlovs- og Sygedage.

Man er i Udvalget gaaet ud fra, at Lokomotivpersonalets Tjenestetid i Overensstemmelse med det i Skrivelse af 4. Februar f. A. fra Statsministeriet til Centralorganisationen for Jernbane, Post-, Telegraf- og Toleetaterne udtalte gennemsnitlig ikke maa overskride 8 Timer i Døgnet og har derfor foreslaaet den sædvanlige Tjenestetid fastsat til 208 Timer pr. Maaned à 30 Dage. For den særlig anstrengende Rangertjeneste med eenmandsbetjente Maskiner har man i Overensstemmelser med de hidtil fulgte Regler foreslaaet en kortere Tjenestetid end den normale, og man har i saa Henseende i Overensstemmelse med de foreliggende Udtalelser fra Chefen for Maskinafdelingen anset 195 Timer pr. Maaned à 30 Dage for passende.

Af Dansk Lokomotivmands Forening var ønsket, at hver Times Tjeneste paa Lokomotivet uden for Maskindepotets Sporomraade i Tiden mellem 10 Em. og 6 Fm. skulde regnes som $1\frac{1}{2}$ Tjenestetime. En saadan Bestemmelse vilde imidlertid medføre ret store Vanskeligheder ved Tjenestens Tilrettelægning og i vid Udstrækning gøre det nødvendigt at lade Nattog betjene af to

Sæt Personale over Strækninger, til hvilke et Sæt Personale ellers er tilstrækkeligt; dette vilde atter gøre det nødvendigt at stationere Lokomotivpersonale paa forskellige Steder. hvor saadant Personale hidtil ikke har været stationeret, hvilket formentlig vilde være til Ulempe baade for Statsbanerne og Personalet.

Da man i Udvalget har været enig om, at der ikke er nogen som helst anden Tjeneste ved Statsbanerne, der kan siges at være tilnærmelsesvis saa streng som Nattjeneste paa Lokomotiv, har man overvejet, hvorvidt det paa anden Maade maatte være muligt at give det Lokomotivpersonale, som i videre Omfang udfører saadan Tjeneste, nogen Lettelse og har herefter foreslaaet den i Udkastet indeholdte Regel om Nedsættelse af det maanedlige Timeantal, naar bemeldte Tjeneste udgør mere end 10 pCt. af den samlede Tjenestetid.

I Paragraffen er endelig optaget forskellige Bestemmelser om, hvorledes Tjenestetiden skal beregnes. naar der forrettes Tjeneste af forskellig Art, finder frivillig Bytning af Tjeneste Sted eller Lokomotivpersonalet sættes til anden Tjeneste end Lokomotivtjeneste. Saadanne Regler har formentlig hidtil været savnet.

Til § 6.

I de nuværende Regler er det Maksimalantal af Tjenestetimer, som kun under ekstraordinære Omstændigheder maa overskrides, fastsat til 10 Timer — for Rangertjeneste med eenmandsbetjente Maskiner dog 15 Timer — ud over det højeste Timetal, hvorefter Tjenesten maa tilrettelægges. En noget tilsvarende snæver Begrænsning af det Antal Timer, hvormed de i nærværende Forslag § 5 foreslaaede Tjenestetider kan overskrides, har man ment at kunne foreslaa for saavidt angaar Rangertjeneste med eenmandsbetjente Maskiner, idet denne Tjeneste som tidligere nævnt maa anses for at være særlig anstrængende, og at der ved Rangertjeneste i betydelig mindre Omfang end ved Togtjeneste er Udsigt til Overskridelser af de planlagte Tider paa Grund af Forsinkelser o. l. For anden Tjeneste har man derimod anset det for nødvendigt at tillade Overskridelse af Tjenestetiderne i § 5 i noget videre Omfang, idet Forsinkelser o. l. formentlig ellers i alt for høj Grad vilde kunne gøre det nødvendigt at ændre Tjenestefordelingen. Det er dog herved forudsat, at Antallet af Tjenestetimer i de Tilfælde, hvor Tjenestetiden er nedsat paa Grund af Nattjeneste, ikke skulde kunne bringes op

paa Maksimum. Samtidig hermed maa Udvalget mene, at Overarbejde saavidt muligt bør undgaas anordnet ved Tjenestefordelingen, selv om denne kan forudses ikke at ville medføre Tjeneste ud over det i § 6 fastsatte højeste Timeantal, og man har derfor i denne Paragraf optaget en Bestemmelse om, at Overarbejde saa vidt muligt skal undgaas anordnet ved Tjenestens Tilrettelægning. Denne Bestemmelse skulde efter Udvalgets Formening være overholdt, uanset om den paagældende Tjenestefordeling i enkelte Maaneder medførte Overarbejde, naar Tjenestetiden dog gennemsnitlig set ligger under Tjenestetiden efter § 5.

Til § 7.

I de nuværende Bestemmelser er foreskrevet, at Tjenestetiden paa Lokomotivet inkl. Rangering for et enkelt Tog ikke maa overskride 8 Timer. Man har ment, at en saadan Regel ikke bør være absolut, idet Personalet efter Omstændighederne selv vil kunne ønske at køre et Tog, uanset om Køretiden er noget længere, og man har derfor indføjat Ordene „som Regel“.

Den i Paragraffens 2. Stk. indholdte Regel om Persontogstjenesten paa den københavnske Nærtrafiks Strækning er tænkt at skulle afløse Reglen i de nuværende Bestemmelser § 11, 2. Stk., hvorefter Køretiden for flere Tog inkl. Rangering og Ophold, hvori Personalet ikke kan forlade Maskinen 1 Time ad Gangen, ikke maa udgøre mere end 9 Timer. Den foretagne Forandring vil formentlig kun være af ringe økonomisk Betydning.

Med Hensyn til Længden af den sammenhængende Rangertid er Paragraffens 3. Stk. for saa vidt angaar tomandsbetjente Maskiner i Overensstemmelse med de nuværende Regler. For eenmandsbetjente Maskiner maa den sammenhængende Rangertid efter de nuværende Regler ikke overstige i København $7\frac{1}{2}$ Time og udenfor København $7\frac{3}{4}$ Time. Den foreslaaede Nedsættelse til 7 Timer i alle Tilfælde har man anset for en naturlig Følge af, at det maanedlige Tjenestetimeantal nedsættes. For at undgaa, at de foreslaaede højeste sammenhængende Rangertider overskrides, har man tilføjet en Bestemmelse, hvorefter der ved Tilrettelægningen af Sluttjeneste paa Rangermaskiner skal tages Hensyn til paaregnelige Forsinkelser.

Til § 8.

Den i Paragraffen indeholdte Bestemmelse om, at Rangertjenesten paa Døgnmaskiner altid skal være samlet, er ny, men efter de

af Udvalget foretagne Undersøgelser kan der intet være til Hinder for at imødekomme det af Personalet herom fremsatte Ønske. Det er iøvrigt Udvalgets Mening, at det bør tilstræbes, at Tjenesten paa Døgnmaskiner ikke kombineres med anden Rangertjeneste, for saa vidt saadant er foreneligt med Tjenestens Interesser og Personalets Ønsker.

Til § 9.

Reserve- og Raadighedstjeneste ved Depot kan nu tilrettelægges i indtil 12 Klokketimer. For saa vidt den paagældende Tjeneste er af en saadan Art, at den i det hele skal anses som fuld Tjeneste, jfr. § 4, har man dog ment, uden at dette antagelig vil medføre nogen Udgift, at kunne foreslaa, at dette Timetal indskrænkes og har i Stedet, som det vil ses, foreslaaet 8 Tjenestetimer.

For den Tjeneste, der eventuelt anordnes i Forbindelse med Reserve- og Raadighedstjeneste, har der hidtil ikke været foreskrevet noget Maksimum. Man har imidlertid ment, at der i saadanne Tilfælde vilde kunne fremkomme en uforholdsmæssig lang Tjenestetid, og man har derfor foreslaaet, at den sammenhængende Tjeneste ikke maa overskride 12 Tjenestetimer. Det er en Selvfølge, at denne Bestemmelse ikke gælder i Tilfælde af Nedbrud el. lign., ligesom man finder Anledning til at udtale, at en af Personalet udført Tjeneste, der nærmer sig de foran anførte 12 Tjenestetimer, i Overensstemmelse med det i § 3 udtalte bør efterfølges af en tilstrækkelig Hviletid.

Til § 10.

Efter de nugældende Regler er Personalet kun fritaget for Kullempning paa 3- og 4-akslede Tendere. Det er et almindeligt Ønske hos Lokomotivpersonalet at blive fritaget for Kullempning paa alle Tendere, og for at tilvejebringe Ensartethed i det paagældende Forhold har man ment at kunne foreslaa, at den nu gældende Bestemmelse udstrækkes til at gælde i alle Tilfælde, hvor Kullempningen skal foregaa indenfor Depotets Omraade og Depotpersonale forefindes.

For Tiden paahviler det Lokomotivfyrbøderne at afvaske Førerhusene. Det gøres gældende, at Lokomotivfyrbøderne ikke altid har Tid til at udføre dette Arbejde, at det er uheldigt at foretage Afvaskningen, naar Maskinerne er varme, og endelig at Arbejdets Udførelse ved Lokomotivfyrbødere medfører, at disse efter Omstændighederne maa tages ud af Tur. Under Hensyn hertil har man ment at kunne foreslaa, at Lokomotivfyrbøderne fritages for Afvaskning. I For-

bindelse hermed har man anset det for ønskeligt, at det bringes til Udtryk i Reglerne, at, det paahviler Lokomotivfyrbødere at udføre Pudsning af de indvendige Dele i Lokomotivernes Førerhuse. Det er dog herved forudsat, at der ikke paalægges Lokomotivfyrbødere, der kører i fast Tur, Pudsning af andre Maskiner end de, hvorved de er tjenestegørende*).

For selve Tidernes Vedkommende har man foretaget nogle enkelte Forhøjelser. Saaledes er Afslutningstiden, naar et Lokomotiv skifter Personale uden for Depotets Omraade, forlænget med 5 Minutter. Endvidere er Forberedelsestiden paa Hjemstedet for „andre 2 cylindrede Toglokomotiver“ forlænget med 5 Minutter, Afslutningstiden efter Ankomsten til Sporgrænsen paa fremmed Depot med henholdsvis 5,5 og 10 Minutter, og Forberedelsestiden før Lokomotivet skal være ved Sporgrænsen paa fremmed Depot med 10 Minutter for Lokomotiver af Litra P, 5 Minutter for „andre 2-cylindrede Toglokomotiver“ og 5 Minutter for Lokomotiver af Litra C, D og R, for saa vidt Opboldet er over 6 Timer. Man har derhos indført en Bestemmelse om, at der ved Overtagelse af Maskine paa fremmed Depot gives Forberedelsestid som paa Hjemstedsdepotet og for Københavns Godsbanegaards Vedkommende foreslaaet tillagt 10 Minutter til de dersteds i Betragtning kommende Forberedelses- og Afslutningstider, hvilket maa anses for rimeligt under Hensyn til de der herskende særlige Forhold.

Sluttelig har man af praktiske Grunde tilføjet en Regel om Forberedelses- og Afslutningstiden i Tilfælde, hvor det planmæssige Ophold indenfor Depotets Omraade ikke tillader at give de sædvanlige Tider.

Det er fra en enkelt Side indenfor Udvalget blevet hævdet, at de nu gældende Forberedelses- og Afslutningstider som Gennemsnitstider betragtet er tilstrækkelige og ikke tiltrænger nogen Forhøjelse, men af Dansk Lokomotivmands Forenings Repræsentanter i Udvalget er meget bestemt gjort gældende, at de foran foreslaaede Tider endog er knap tilmaale og det mindste, man vil kunne nøjes med. Udvalget har bøjet sig for denne Opfattelse.

Til § 11.

Er overensstemmende med de nuværende Regler.

Til § 12.

Som anført i det foranstaaende, jfr. Bemærkningerne til § 3, har man anset det

for hensigtsmæssigt i Forslaget at undlade at optage forskellige Regler om Hviletider m. m. svarende til de i de nuværende Bestemmelser indeholdte, ligesom man af samme Grunde ikke har ment at burde fastsætte en fast og uforanderlig Grænse for den Tjeneste, der i Løbet af et Døgn kan paalægges Lokomotivpersonalet. Dansk Lokomotivmands Forening havde ønsket, at denne Tjeneste aldrig maatte overstige 10 Timer, men selv om det vel i Almindelighed ikke vil være forsvarligt i et enkelt Døgn at lade Lokomotivpersonalet udføre mere end 10 Timers Tjeneste, vil dog Hviletider kunne være lagt saaledes, at et større Timeantal undertiden kan anses for forsvarligt. I Stedet for at give faste og uforanderlige Regler paa disse Omraader, har man som tidligere nævnt ment, at det burde bero paa et Skøn i det enkelte Tilfælde, om der kan siges at være givet tilstrækkelig Hvile, men dette forudsætter, at Personalet faar Adgang til at være medvirkende ved Tjenestens Tilrettelægning, saaledes at det, saafremt en foreslaaet Tjeneste efter dets Formening er for anstrengende, faar Adgang til at gøre Indsigelse mod denne og, saafremt Enighed med Distriktsehefen ikke kan opnaas, til at indanke Sagen for Generaldirektoratet og ved egne Repræsentanter overfor dette gøre Rede for Personalets Synspunkter. Det er Udvalgets Mening, at Administrationens og Personalets eventuelt modstridende Krav paa denne Maade bedst kunde forliges, og man er af den Anskuelse, at der vil kunne opnaas større Tilfredshed fra Personalets Side, naar dette selv er medvirkende ved Tjenestens Tilrettelægning. For at opnaa, at Tjenestefordelingerne ogsaa fra Personalets Side bliver gjort til Genstand for nogenlunde ensartede Synspunkter, har man foreslaaet, at Forhandlingerne med Generaldirektoratet føres af 2 for 3 Aar ad Gangen valgte Repræsentanter.

Vedrørende Lokomotivpersonalets Fridage udtaler Udvalget bl. a., at man finder Anledning til at henlede Opmærksomheden paa det ønskelige i, at Reservepersonalet, naar det skal have Fridag, faar Underretning herom nogle Dage forud, hvorved Fridagen som Regel vil blive af større Værdi for Personalet.

Bekostningen.

Udvalget har paa Grundlag af de nu gældende Tjenestefordelinger og indhentede Oplysninger fra Distrikterne om, hvilket Antal

*) Fremhævet af Red.

Lokomotivførere, henholdsvis Lokomotivfyrbødere, de for hver enkelt af Distriktets Stationer hidtil har været beskæftiget ved Udførelsen af den i Togplanerne opførte Tjeneste for Rangermaskiner, foretaget et Overslag over Bekostningen ved Indførelsen af de i foranstaaende Forslag indeholdte Bestemmelser.

Herom bemærkes følgende:

Lokomotivpersonalet bestod den 1. April 1920 af ca. 1900 Personer, der fordeler sig saaledes:

Lokomotivførere	815
Lokomotivfyrbødere	989
Lokomotivfyrbøderaspiranter til stadig Kørsel ca.	100
Ialt ca.	1900

Heraf antages at være anvendt:

Til Udførelse af den i Kørselsfordelingerne opførte Togtjeneste. .	970
„ Udførelse af den i Togplanerne opførte Rangertjeneste	510
„ Afløsning under Sygdom og Orlov ca. 11 pCt. af 1900	209
„ Kørsel af Særtog og anden Tjeneste	211
Ialt	1900

Ved Opstilling af Tjenestefordelinger overensstemmende med de foreslaaede Regler og iøvrigt med Anordning af passende Hviletider m. m. er man kommet til det Resultat, at der for Togtjenestens Vedkommende til Udførelse af de faste i Kørselsfordelingerne optagne Ture vil udkræves en Forøgelse af Lokomotivpersonalet med ca. 120 Personer d. v. s. med ca. 12,4 pCt.

Til Udførelse af Særtogskørselen anslaaes herefter en Forøgelse paa ca. 25 pCt. af af det dermed beskæftigede Personale, d. v. s.	53	—
„ Aføsning under Sygdom og Orlov ca. 14 pCt. *) af den anslaaede Personalforøgelse (173 Personer) d. v. s.	25	—
Ialt	198	Personer

heraf Halvdelen Lokomotivførere og Halvdelen Lokomotivfyrbødere.

Til Udførelse af Rangertjenesten anslaaes ligeledes efter Opstilling af Tjenesteforde-

*) De i Tjenestemandslovens § 13 fastsatte Regler om Ferie til Personalet medfører, at man til Afløsning under Orlov faar Brug for et noget større Personale end hidtil.

linger en Forøgelse af det nuværende Personale med ea.	70	Personer
d. v. s. ca. 13,7 pCt. og		
„ Aføsning under Sygdom og Orlov ca. 14 pCt. heraf, d. v. s.	10	—
Ialt ca.	80	Personer

heraf 5 Lokomotivførere og 75 Lokomotivfyrbødere.

Endvidere anslaaes til Udførelse af Kullem্পning paa 2-akslede Tendere og Afvaskning af Førerhuse en Personalforøgelse af ca. 15 Remisearbejdsmænd og til Medhjælp for Lokomotivmestrene Ansættelse af ca. 10 Kontorister.

Den samlede aarlige Udgift anslaaes herefter at ville blive ca. 1 560 000 Kr., der fordeler sig saaledes:

104 Lokomotivførere . . .	à 5 500 =	572 000
174 Lokomotivfyrbødere .	à 4 500 =	783 000
Uniformer til 278 Personer	à 280 =	77 840
15 Remisearbejdsmænd (inklusive Godtgørelse under Sygdom og Orlov samt Uniformsgenstande) . . .	à 5 500 =	82 500
10 Kontorister	à 3 600 =	36 000
Honorarer til Depotforstandere . .		9 200
Ialt		1 560 540

Til Kørepenge er ikke beregnet nogen Merudgift, idet man formener, at denne i hvert Fald vil blive uvæsentlig.

Protokol

over Forhandlingerne mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Repræsentanter for Dansk Lokomotivmands Forening Torsdagen den 9. September 1920 Kl. 2¹/₂ Em. om den af et af Generaldirektoratet for Statsbanerne nedsat Udvalg afgivne Betænkning angaaende Ændring af Reglerne for Lokomotivpersonalets Tjenestetid m. m.

Tilstede var:

For Generaldirektoratet: Generaldirektør Andersen Alstrup, Chef for Regnskabsafdelingen, Direktør N. J. U. Andersen, Kontorchef K. J. Jacobi, Maskiningeniørerne E. H. Schmidt og O. G. Weberg samt Fuldmægtig A. Jensen.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivførerne Rich. Lillie, C. A. Lillelund og C. M. Christensen (Protokolfører) samt Lokomotivfyrbøderne L. Rasmussen og E. Kuhn.

Generaldirektøren indledede Forhandlingen

med at udtale, at man nu gerne skulde naa til en Afslutning paa denne vigtige Sag, som længe har ligget Lokomotivmændene paa Hjerte. Rttede en Tak til Udvalgets Medlemmer, specielt til dettes Formand, for den Betænkning, der forelaa til Forhandling, og som afgav et udmærket Grundlag for Arbejdet her i Dag, men Administrationen havde dog forskellige økonomiske og praktiske Indvendinger, som Generaldirektøren efterhaanden vilde anføre. Generaldirektøren meddelte derefter at han vilde læse Udvalgets Forslag op § for § og tilføje de Udtalelser der forelaa fra Distrikterne eller for Maskinafdelingen. Læste derefter § 1 op. Der er fra et Distrikt og fra Maskinafdelingen gjort Indvending mod det sidste Punktum. Man mener, at det vil være vanskeligt at føre den fornødne Kontrol med Personalets Tjenestetid, fordi Rapporterne først indgaar, efter at Tjenesten er udført, og paa den anden Side mener man ogsaa, at det vil forøge Udgifterne ved Gennemførelsen af Reglerne. Vilde henstille til Repræsentanterne, at man lod dette Punktum udgaa.

Lillie kunde ikke indse, at den anførte Passus i § 1 kunde medføre de Vanskeligheder, man gjorde gældende. Personalet maatte have Ret til den Beskyttelse Reglerne tilsigtede at yde, og forøvrigt kunde man bekvemt komme uden om Besværlighederne ved at lade Personalet selv meddele deres Foresatte, naar de nærmede sig den anførte Grænse for Tjenestetiden.

Generaldirektøren mente, at det omtalte Stykke kun betød lidt for Personalet og derfor formentlig var unødvendig.

Ingeniør Schmidt. For det Personale, der kører i fast Tur, betyder den nævnte Bestemmelse intet. Der er man paa Forhaand klar over, hvor mange Timers Tjeneste, de har om Maaneden. Derimod betyder den noget for Reservepersonalet. Det vil ganske vist medføre en Del Arbejde at gennemføre Bestemmelsen, men af den Grund har man ogsaa foreslaaet, at der gives Depotforstanderne Hjælp til Kontorarbejdet.

Regnskabsdirektøren henlede Opmærksomheden paa § 6. hvori det er paabudt, at Timeantallet ingensinde maa overskride henholdsvis 195 Timer eller 225 Timer. Dette forudsatte efter Direktørens Mening en vis Kontrol, saaledes at Personalet var beskyttet ved § 6, selv om det omtalte Stykke i § 1 udgik.

Efter nogle Bemærkninger udtalte *Generaldirektøren*, at det af *Lillie* stillede Forslag om, at Personalet selv skulde rette Henvendelse til deres Foresatte, naar det kan for-

ventes, at Tiderne vil blive overskredne, vilde blive ført til Protokols og overvejet.

Til § 2 og § 3 var der intet at bemærke.

Regnskabsdirektøren vilde til § 4 bemærke at Udvalget paa et Møde i Gaar var bleven enigt om efter Stykket om de $3\frac{1}{2}$ Times tjenestefrie Ophold at tilføje følgende: „for saa vidt Opholdet begrænses af to Tjenester, der begge regnes for fuld Tjeneste“. Endvidere tilføjes som følge heraf under halv Tjeneste som et nyt Stykke: „Tjenestefrit Ophold under $3\frac{1}{2}$ Time ved Rangertjeneste uden for københavnske Stationer dog kun tjenestefrit Ophold paa under 2 Timer der ikke regnes for fuld Tjeneste (jfr. foran).“

Generaldirektøren: Denne Bestemmelse om at tjenestefrit Ophold paa under $3\frac{1}{2}$ Time skal anses som Tjeneste, ønskes slettet af Distrikterne, og Generaldirektøren havde personligt erfaret, hvilke Konsekvenser denne Bestemmelse kunde medføre. Oplæste derefter Udtalelser fra Distrikterne og Maskinafdelingen. Det vil blive vanskeligt at faa en saadan Bestemmelse, der afviger fra de for andet Personale gældende Grundprincipper, gennemført i nye Regler. Vilde henstille til Repræsentanterne at gaa bort fra dette Krav eller nedsætte det af Hensyn til det øvrige Personale, som rimeligvis vil forlange at blive stillet lige med Lokomotivpersonalet.

Lillie omtalte, hvorledes Maskindirektøren i sin Tid havde foreslaaet 5 Timer som en passende Grænse, idet han erklærede, at han der laa derunder ingen Betydning havde som Frihed for Lokomotivpersonalet. Vi lod os derefter i det første Tjenestetidsudvalg forhandle ned til $3\frac{1}{2}$ Time. Syntes forøvrigt, at det var mærkeligt, at man ikke, da vort Forslag var til Udtalelse i Distrikterne, havde udtalt sig om de $3\frac{1}{2}$ Time.

Mente, at Modstanden maaske var en Følge af den ny Tidsaand og maatte sige, at efter Generaldirektørens Oplæsning at dømme, maatte den Embedsmand der havde udtalt sig savne de simpleste Forudsætninger for at kunne bedømme Lokomotivtjenesten. Men vi kan lade os bevæge af Hensyn til de frygtede Konsekvenser: men gaa ned til intet, kan der ikke være Tale om.

Generaldirektøren. Der er heller ikke Tale om at gaa ned til intet; men man maa meget længere ned end de $3\frac{1}{2}$ Time af Hensyn til Kravene fra det øvrige Personale.

Christensen. Der er af Udvalget i § 5 indsat en Bestemmelse om, at Tjenesten paa Lokomotivet giver Lokomotivmændene et Tillæg for Nattjeneste. Den er affattet saaledes, at den udelukker Konsekvenser. Man

kunde maaske ogsaa forme Bestemmelsen om de $3\frac{1}{2}$ paa en tilsvarende Maade.

Efter forskellige Bemærkninger tilbød *Lillie* at gaa ned til $2\frac{1}{2}$ Time; men længere kunde Organisationens ikke strække sig. Vilde der efter tillade sig at spørge om, hvorledes man ser paa § 12. thi med den staa eller falder de affattede Regler. Vilde henstille, at man tog denne § op til Behandling, inden man gik videre.

Generaldirektøren. Bestemmelsen i § 12 er ikke alle Steder modtaget med Velvilje. Personlig havde Generaldirektøren ikke noget mod en Appel af Distrikternes Afgørelser om Tjenestefordelingen, men kunde ikke tage mod den foreslaaede Form. De sidste 3 Linier i §'en er ikke nødvendige, da Organisationens jo altid kan forhandle om Sagerne. De passer heller ikke ind i Systemet.

Lillie betonedede, at det netop var de sidste 3 Linier, der var nye og af Betydning. Vi har tidligere haft Ret til Forhandling, men gennem denne Bestemmelse gives der Personalet en Appellinstans. Maatte derfor holde for, at denne Bestemmelse blev staaende, i hvert Fald, at den deri indeholdte Realitet ikke forringedes.

Efter forskellige Udtalelser om dette Spørgsmaal foreslog *Regnskabsdirektøren*, at man ændrede de omhandlede 3 Linier saaledes „der, naar saadant forlanges, snarest vil tilkalde Repræsentanter for Dansk Lokomotivmands Forening til en Forhandling, hvorefter Afgørelse træffes hurtigst muligt.“ — En saadan Redaktion giver Foreningen samme Ret, og Generaldirektøren kan formentlig tiltræde denne.

Lillie vilde hertil bemærke, at det var med Betænkelighed. han gik med til den nye Redaktion af Bestemmelsen. Der er mere end en Nuanceforskel i den. Men vi maa vel tage herimod naar vi ikke kan faa andet.

Generaldirektøren. Vi kan derefter vende tilbage til § 4. Vilde spørge, om Organisationens kunde gaa med til den Regel, som gælder for Togpersonalet.

Lillie. Nej, det kan vi ikke gaa med til. *Generaldirektøren* gik derefter videre i § 4 og oplæste en foreslaaet Tilføjelse angaaende Reserve- og Raadighedstjenesten ved Hjemstedsdepotet mellem 10 Em. og 6 Fm. hvorefter bemældte Tjeneste, naar Personalet indenfor det anførte Tidsrum kunde gaa i Seng i mindst 6 Timer, regnedes som halv Tjeneste.

Lillie. Man kan ikke tiltræde en saadan Tilføjelse, fordi den kan medføre Misbrug. Bestemmelsen i Betænkningens § 4 har væ-

ret Genstand for indgaaende Forhandlinger i Udvalget. og vi blev staaende ved den foreslaaede Redaktion.

Efter at forskellige Udtalelser var fremsat, udtaltes det af Repræsentanterne, at de ikke kunde tiltræde Tilføjelsen.

Generaldirektøren oplæste derefter et Stykke af § 5 og bemærkede, at de 185 Timer vilde vække Anstød. At man for den øvrige Tjeneste nedsætter Tjenestetiden fra 235 Timer til 208 Timer, kan ikke motivere, at Tjenestetiden paa eenmandsbetjente Rangermaskiner skal nedsættes forholdsmæssigt.

Lillie. Man kan løse Spørgsmaalet ved at sætte 2 Mand paa alle Rangermaskiner. Man er forøvrigt naaet til de 185 Timer, fordi den Tjeneste, der udføres paa eenmandsbetjente Maskiner, er særlig anstrængende, og ikke fordi Timetallet er sat ned i Almindelighed.

Generaldirektøren henstillede, at Organisationens stillede Forslag om at forhøje Timetallet for eenmandsbetjente Rangermaskiner.

Lillie. Det er vanskeligt at udtale sig herom, fordi man ikke ved, hvilke Forslag der kommer til de andre §§ i Udvalgets Betænkning.

Christensen udtalte i Tilslutning hertil, at det var ønskeligt, om Repræsentanterne kunde blive bekendt med Udtalelserne til Forslaget, saaledes at de kunde faa Lejlighed til at tage Stilling til disse ved et senere Forhandlingsmøde.

Generaldirektøren oplæste derefter den sidste Del af § 5 og udtalte, at man helst ønskede denne slettet. Gennemgik derpaa Udtalelserne fra Distrikterne og Maskinafdelingen, der gik ud paa, at man i hvert Fald ønskede Bestemmelserne simplificerede, saaledes at de kun gjalt for Tjeneste paa eenmandsbetjente Rangermaskiner. For § 6's Vedkommende ønsker man, at de 225 Timer kommer til at gælde for al Tjeneste, ogsaa paa eenmandsbetjente Rangermaskiner. I § 8 ønsker man Udtrykket „altid“ forandret til „saa vidt muligt“, og i § 9 ønsker man Timetallet for Reserve- eller Raadighedstjeneste ved Depot forhøjet til 10 Timer.

Da man hermed har naaet gennem de to første Afsnit af Reglerne, udsatte Generaldirektøren Forhandlingerne.

(sign.)

Andersen Alstrup.

C. M. Christensen.



DET BRÆNDENDE SPØRGSMÅL.

Hr. Redaktør!

I „Dansk Lokomotiv Tidende“ Nr. 2 er en Hr. c. m. ude med en Artikel, under ovenstaaende Titel, om at spare. og Hr. c. m. anviser her Steder hvor der kan spares baade paa den ene og den anden Maade. Og Hr. c. m. har sikkert ogsaa Ret, baade naar han kritiserer Lokomotivfyrbødernes Maade at smøre paa, saavel som Fyrmændenes Maade at passe Reservefyrrer paa, for ikke at tale om Administratiorens Fejl, og nævner som et Middel mod en Del af disse Under særlig dygtige Lokomotivførere som Instruktører.

Ved at læse nævnte Artikel. Hr. Redaktør kom jeg til at tænke paa et gammelt Ord som siger, at naar hver Mand fejler for sin Dør bliver alle Gader rene. Jeg mistænker nemlig Hr. c. m. for at være Lokomotivfører og i sin Iver for at se alle andres Fejl glemmer han fuldstændig en stor Del af sine Kollegers, og muligvis ogsaa sine egne Fejl, naar man skal se Sagen ud fra Spørgsmaalet „Spar“, thi hvad der mange Gange præsteres af daarlig Kørsel og derigennem forhøjet Kulforbrug, kan jeg som 6 Aar gammel Lokomotivfyrbøder tale med om, uden derfor at gøre mig til Læremester for andre, og tror, at de af Hr. c. m. nævnte Spørgsmaal fuldstændig vil blegne ved Siden heraf.

Saa hvis Hr. c. m. vil gøre et Arbejde for at faa indført Systemet „Instruktører“, vil jeg henstille til Hr. c. m. samtidig at arbejde for, at det bliver virkelige Instruktører, ikke den Slags Herrer som kun gaar med Hænderne paa Ryggen og kritiserer, og breder sig hver Gang en Maskine kommer til at blæse eller der spildes en Draabe Olie, dem har vi nok af, men lad os faa Instruktører som ikke er bange for at faa en Plet paa deres nyvaskede og strøgne Kittel og som kan tage Fedtkande og Sprøjte og derefter Fyrspaden og sige, saadan skal det være, for saadan er det nu bevist at det kan lade sig gøre, og samtidig kunde der maaske blive Tid til at se lidt paa hvad der foregaar med Styring og Regulator og om fornødent ogsaa her foretage Rettelser, saa vil det gode Resultat ogsaa nok vise sig. Man kan vist godt gaa ud fra, at Menneskene ikke er blevet saa meget mere indskrænkede siden Hr. c. m. var Lokomotivfyrbøder, saa de ikke skulde have baade Vilje og Evner til at tage ved Lære, saa derigennem kan oprinde en ny Æra til Gavn baade for vor Etat og for Organisationen og særligt hvad angaar

Agtelse og Respekt Mand og Mand og imellem.

Da jeg ikke venter at faa optaget nærværende i Dansk Lokomotiv Tidende skal jeg undlade at navngive mig, men bede Dem, Hr. Redaktør, en Gang ved Lejlighed at overrække Hr. c. m. dette til Eftertanke.

Paa Forhaand Tak.

Deres ærbødige

Lokomotivfyrbøder.

Den ærede Indsender er enig med os i, at der kan være noget at kritisere og at vi kan have Ret i de Betragtninger der er anstillet over Problemet „Spar“. Det glæder os, at Indsenderen indser det rigtige heri og det er jo givet at baade Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere maa være medinteresserede i at økonomisere det mest mulige med det betroede Gods. —

Vi er ganske enige med den ærede Indsender i, at der selvfølgelig kan spares uhyre meget, af den Lokomotivfører som passer sin Styring og sin Regulator og som er omhyggelig for at Kørselen er netop som den skal være, og ligesaa enig er vi med „Lokomotivfyrbøderen“ i, at det der kan spares der, betyder meget mere, er af meget større Værdi, end det der kan indvindes ved en meget økonomisk Omgang med Olien.

Men vi nævnede ogsaa dette Problem i Artiklen, vi glemte det ikke, og omtalte Ønskeligheden af, at Personalet fik Lejlighed til at konstatere Forholdet i Forbruget. Men det store Spørgsmaal er, hvorledes faar man Lejlighed til at øve en effektiv og retfærdig Kontrol med Forbruget af Kul, thi dette er jo meget vanskeligt. Og vi kan i den Henseende som paa anden Maade kun henstille og sige, at Situationen opfordrer til at spare hvor der kan spares. — Den ærede Indsender, som har kørt i 6 Aar som Lokomotivfyrbøder, bør naturligvis være saa fortrolig med Betjening af et Lokomotiv, at han kan skønne om, hvorvidt der køres fornuftigt eller ikke, og det endskønt han er Lokomotivfyrbøder, hvorfor skulde c. m. saa ikke, skønt Lokomotivfører, ogsaa kunne udtale sig om Lokomotivfyrbøderens Gerning? — Det er dog ikke saaledes, at en Lokomotivfører, efter have opnaaet denne Stilling, pludselig bliver inkompetent til at tale med paa et Omraade hvor ogsaa han har indhøstet Erfaringer.

Herom er den ærede Indsender og vi naturligvis ganske enige, og vi burde ogsaa være enige om, at Lokomotivførernes Ret og Pligt til at tale med om Lokomotivfyrbøderens Arbejde er større end Lokomotivfyrrerens.

bøderens til Udtalelser om Lokomotivførernes Kørsel.

Skal man ind paa en bedre Uddannelse af Aspiranterne, og det er jo her Grundlaget skal lægges, skal denne Uddannelse selvfølgelig lægges i Hænderne paa Folk som kan deres Ting, og som baade kan vise Aspiranterne det ene og det andet.

Imidlertid tror vi heller ikke, at Menneskene er blevne mere indskrænkede siden c. m. var Lokomotivfyrbøder, slet ikke, men det er der heller ikke tale om et eneste Sted i den omtalte Artikel.

Sagen er den, at Spørgsmaalet om en bedre Uddannelse af Lokomotivpersonalet har været paa Dagsordenen i mange Aar, forøvrigt ogsaa medens c. m. var Lokomotivfyrbøder og da følte han intet fornærmeligt i at dette Spørgsmaal toges op til Behandling, at det ikke er gennemført skyldes andre store og vigtige Sager som først burde løses.

Sagen er altsaa af gammel Dato, og ikke kommen paa Dagsordenen *nu*!

Vi har altid set paa denne Sag paa den Maade, at det vil tjene Lokomotivmændene som Stand til Ære og Gavn, naar Spørgsmaalet er løst, og er Lokomotivmændene gaaet frem i Intelligens, bør de ogsaa være naaet frem til Forstaaelse af, at en systematisk Uddannelse er at foretrække frem for de Tilfældigheder, den fremtidige Lokomotivmand ofte møder paa sin første Bane.

Den ærede anonyme Indsender omtaler et gammelt Ordsprog „om at feje for sin egen Dør,“ og siger, at han ikke ønsker at være Læremester for andre, men samtidig giver han sig til at kritisere ret indgaaende Lokomotivførernes Kørsel, og Instruktører der kun gaar med Hænderne paa Ryggen og breder sig — og som intet andet kan.

Vi synes den ærede Indsender har faaet fat i Skrubben, formentlig i Tankeløshed, og giver Lokomotivførerne det glatte Lag, og han har helt glemt sit eget smukke Ordsprog.

Hr. Anonymus kan nu have Fornøjelse af at se sit uneutrale og ulogiske Produkt i Bladet og saa bør han sige til sig selv: En anden Gang, naar jeg farer i Blækhuset, skal jeg dog undersøge, hvad jeg skriver om, thi saa bliver der maaske Mening i det og saa skal jeg ogsaa lægge Navn til.

Men det skal alt tilgives ham, fordi han er Lokomotivmand og er interesseret i Spørgsmaalet ligesom

c. m.

„KLOGE“ MÆND.

Under denne Overskrift har Hr. c. m. i et Par Artikler behandlet de heldigvis faa Lokomotivførere, der endnu staar som uorganiserede. Jeg giver Hr. c. m. fuldkommen Ret i sine Betragtninger om disse Menneskers Æresbegreber; men jeg maa straks sige, at jeg ikke er ganske enig med Hr. c. m. i Maaden, at behandle disse Mennesker paa. Hr. c. m. er efter min Mening altfor god af sig, jeg kan nemlig ikke tænke mig, at kun det, at offentliggøre paagældende Herrers Navne i Lok. Tid. vil influere paa deres Forstaaelse af Pligter og Samfølelsen; thi ellers vilde de for længe siden have meldt sig til Optagelse i D. L. F. —; nej, vi maa kræve af vor H. B. at den stiller det Krav til Generaldirektoratet, at der ikke udleveres Uniformseffekter til dem der ikke staar som Medlemmer af D. L. F., ligesom de ikke maa faa Del i de Goder, som Organisationens tilkæmper sine Medlemmer.

Vi har stillet store Krav til vor Hovedbestyrelse, langt større end dette, og H. B. har ogsaa ved sin Dygtighed og Energi faaet opfyldt saa godt som alle Krav vi hidtil har stillet, lad da os, som yder vort Bidrag til Organisation, saavel paa den ene, som paa den anden Maade og som er med til at vove Trøjen naar det kniber, være enige om at kræve, at de Mennesker som er saa blottet for al Ære, at de lever som Snyltere paa deres Kolleger, at de bliver sat der, hvor de vilde have staaet, hvis der ikke havde været noget der hed D. L. F.

Vi kalder vor Organisation en Kamporganisation, vi opsiges vore Pladser, og vi deltager i Generalstrejke og endda finder vi os i, at der er Lokomotivmænd, der ikke er Medlem af vor Organisation, — er det da ikke sørgeligt?

Men lad os, saalænge vi har dem, være enige om, at sky dem som Pesten og vise dem al den Foragt de fortjener.

Sungam.

FERIE- OG REKREATIONSHJEMMET.

Tegning af Andele.

Skanderborg. Lokomotivførerne O. H. Christensen og S. Hansen hver 200 Kr. E. Nielsen 120 Kr. —

Silkeborg. Heelund 200 Kr.

Fredericia. Lokomotivfører Vilh. Eland 300 Kr. Lokomotivførerne N. L. Hansen 200 Kr., R. P. M. Mortensen 150 Kr., H. P. Larsen og Loko-

motivfyrbøderne F. A. Jensen, H. C. Petersen, A. A. Hasberg, V. Sørensen, N. C. Nielsen, H. M. Hansen og A. Holmtoft hver 120 Kr. Lokomotivførerne C. C. V. Hoppe, A. S. Jørgensen, A. G. Keller, N. P. Nielsen og R. T. Larsen hver 120 Kr.

København G. Lokomotivførerne C. M. Høyer, C. C. P. Olsen, E. L. Mathiesen, C. H. Strubberg, Kildevang, R. N. Vendelboe, Franklin J. Nielsen, R. C. G. Schultz, E. C. J. Christensen. L. V. Aagard hver 200 Kr.

Lokomotivfører C. F. C. Olsen 250 Kr.

Lokomotivførerne Th. Rugaard, Thygesen, N. C. Henriksen, P. H. Kohl, L. M. Schmidt, Frode Nielsen, R. Henriksen og N. Sørensen hver 120 Kr.

Naar det tildligere tegnede 39,630 Kr.



MEDDELELSE FRA AFDELINGEN.

Tirsdag den 18. Januar afholdt Masnedsund Lokofyrb. Afdeling Generalforsamling.

Forhandlingsprotokollen og Regnskabet godkendtes.

Til Kasserer valgtes C. B. Larsen, Chr. Winthersvej 19. Vordingborg.

Repræsentant til Delegeretmødet valgtes Jul. Mathiessen.

Repræsentant D. L. F.s Ferie og Rekreationshjem valgtes C. Madsen Algade 114 Vordingborg.

Jul. Mathiessen
p. t. Formand.

Nyborg Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder Afdeling, med Underafdelinger, Odense og Assens afholdt Juletræsfest Lørdag den 8. Januar som var besøgt af ca. 100 Lokomotivmænd med Familier.

En Tak til Festudvalget for deres store Arbejde, samt en Tak til de raske Sangere og Julenissen, for deres Anstrengelser for at skabe en hyggelig Festaften for D. L. F.s Medlemmer i Nyborg hvilket kronedes i høj Grad med Held.

En Tak til D'Hrr. Høeg og Hammerich for

det Arbejde der blev gjort fra Kontoret for at skaffe Afløsning til alle de der ønskede at deltage i Festen.

En Deltager.

TAKSIGELSE.

Min og min Hustrus hjerteligste Tak bedes modtaget af alle som var med til at glæde os paa Jubilæumsdagen.

F. Block Hansen.
Lokomotivfører.

TIL MEDLEMSLISTEN.

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.
Fra 1. November 1920.

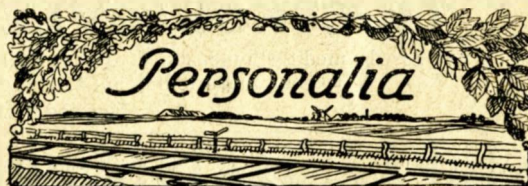
Lokomotivfyrbøder C. C. S. Schmidt, P. Jørgensen (Assens) i Nyborg. C. G. V. Petersen i Eshjerg, A. J. Lassen, C. Jensen og A. E. Rasmussen i Vamdrup og Aage Kaarup i Struer.

Fra 1. December 1920.

Lokomotivfyrbøder N. Christiansen i Aarhus, E. H. Nielsen (Skjern) Eshjerg Afdeling, C. O. Nielsen og M. J. K. E. Nielsen (Haderslev) Vamdrup Afdeling.

Fra 1. Januar 1921.

Lokomotivfyrbøder H. Enevoldsen Hansen (Aabenraa) og A. A. Møller (Haderslev) Vamdrup Afdeling.



Tilbagekaldt Forflyttelse:

Forflyttelsen efter Ansøgning ifølge Opslag af Lokomotivfører C. N. Laursen fra Fredericia til Vojens (Depotforstander) fra 1/2 21 er efter den paagældendes Ansøgning tilbagekaldt.

Forflyttelse fra 1/1 1921.

Lokomotivfyrbøder J. Melchior, 1. Distrikt (Signal- og Telegrafstjenesten), København til 3. Distrikt (Signal- og Telegrafstjenesten), Strner.

Navnerettelse.

Lokomotivfører H. P. Rasmussen Kallundborg har under 19/1 1921 faaet Tilladelse til at hedde
Hans Peter Randsted.

Forflyttelse efter Ansøgning ifølge Opslag 1/2 1921.

Lokomotivfører B. Elmgreen, Vamdrup. til
Vojens (Depotforstander).



Nærværende Nummer er afleveret
paa Avisposten den 2. Februar

P. Rasmussens

(fh. Luise E. Jensen)

Blomsterforretning

Istedgade 124

Telefon Vester 827

Alt i moderne Blomsterbinderi.

Rentefrit Laan

til Indkøb af Herre- og Damegarderobe
ydes af Tjenestemændenes Indkøbs-Bureau,
Østerfarimagsgade 14², Telefon
Øbro 973 y.

Cyklelageret, Istedgade 47, 2. Sal.

1. Klasses Cykler — Engelsk Model — Småa Priser — Afbetaling indrømmes.
Fuld Garanti.

**SMØRFORRETNINGEN
„GODTLAND“**

ISTEDGADE NR. 121

anbefaler fineste lurmærket
SMØR - MARGARINE - PALMIN - ÆG
til billigste Dagspriser.

Prøv vort anerkendte krydrede Fedt

D'hrr. Lokomotivførere bedes erindre

Centralbane-Hotellet

Halmtorvet 14 - Telefon 12 551

TRÆSKOSTØVLER

brugte og nye forede med Sælhundeskind. Alle Reparationer af saavel
Træ- som Læderfodtøj udføres.

„Omnia“, Gasværksvej 37.

F. Klühs Ligkistemagasiner,

Griffenfeldsgade 38. Rolighedsvej 17.

Telefon 6854.

Alt vedrørende Begravelser besørages.

Telefon 5954.

Transport med Hest eller Autorustvogn efter Ønske.

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.

Største Udvalg i **Hatte, Huer og**
Manchetskjorter.

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.

Største Udvalg paa Vesterbro i alle
Slags **Straa hatte.**

Chr. Knudsen

Læderhandel.

Enghavevej 1

Telef. V. 1123 x.

Forlænger Cl. B. Møller & Co.s

Cigar „Moderne“ 26 Ø.

Cerut „Havana Life“ . . . 10 Ø.

Cigaret „Rose“ pr. 20 Stk. 35 Ø.

Holl. Shagtobak „Deeha“ 1/5 ₧ 98 Ø.

» Røgtobak „Sapong“ 1/5 ₧ 95 Ø.

Gallahers Tobakker - Webers »La Rosa«
hos d'Hrr. Handlende eller i Udsalgene.

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby)

66, Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukkereparat.
Stort Udvalg i Legetøj — Billige Priser

N. K. SENNEVALD

Antiautomat

og Vinstue

11, Istedgade 11.

BRILLIANTRINGE

GULDURE SMYKKER

BILLIGST I RYEN

1, Skoubogade 1,

:: KØBENHAVN. ::

Elis Mogensens Eftf.

Tlf. Nora 2267 x. — Nørrebrogade 57. — Etabl. 1895.

Spacialitet: Brilller og Pincenez.

Brilller efter Recept

ekspederes hurtigt og billigt.

LEVERANDØR TIL SYGEEKASSEN

Th. Langs

Bageri,

Ny Carlsbergvej 11, Tlf Vester 1896 y.

anbefales.

Kun 1ste Klasses Varer anvendes.

Annonce-Expedition:

K. Johansen, Sommerstedgade 22³, København B.

Træffes i Reglen daglig Kl. 1—2.

Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.

Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.