



28. Aargang N^o. 4.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Februar 1928

FERIEORDNINGEN

Midt i Vinterens Hjerte eller naar Vejret er haardt vender Lokomotivmandens Tanker sig ofte hen mod den kommende Sommer, mod den Tid, der er Feriernes dejlige Tid, hvor Solen og Varmen kan oprette nogle af de Vunder, Vinteren med sin Slud og Kulde slog. Det er vel i den sidste eller i den senere Tid hyppigt hændet, at Lokomotivmandens Tanker har vendt sig mod det kommende Foraar, mod Sommeren, fordi de dikterede Tjenestetidsregler med deres strengere Krav har tvunget Tanken hen paa en Hvilens Tid — paa Ferien. Navnlig paa den noget ældre Lokomotivmand har Indførelsen af den forlængede eller mere forcerede Tjeneste sat sit Præg, og hvorvidt den gennemførte Tjenestetidsordning er en god økonomisk Forretning, er vistnok mere end tvivlsomt. Det er i hvert Fald klart, at Tjenestemanden holder længere, naar Tjenesten er tilrettelagt paa en fornuftig og lempelig Maa-de, end naar den er lagt til Rette uden de Hensyn, der nødvendigvis maa tages overfor Lokomotivmændene.

Det har længe været overvejet at søge de ældre Lokomotivf rere tillagt en noget længere Ferietid og forskellige Forhold, som er nærmere omtalt i nedenstaaende Skrivelse, har foranlediget Organisationen til at rette Henvendelse til Ministeren for offentlige Arbejder ved følgende Skrivelse:

»Dansk Lokomotivmands Forening tillader sig herved at rette Henvendelse til Hr. Ministeren for offentlige Arbejder i følgende Anledning:

Som det vil være Ministeren bekendt, er den i Tjenestemandslovens § 13, Stk. 1, indeholdte Bestemmelse om, at enhver Tjenestemand har Ret til en passende aarlig Ferie uden Tab af Lønningsindtægter, gennemført saaledes, at Feriens Længde er fastsat i Forhold til den Lønningsklasse, hvori vedkommende Tjenestemandskategori er anbragt. En saadan Ordning kan jo ogsaa af Hensyn til Ønskeligheden af Ensartethed i nogen Grad synes naturlig og vil vel i Almindelighed virke nogenlunde tilfredsstillende, men Forudsætningen herfor er rigtignok, at Systemet ikke bringes rent dogmatisk stift til Anvendelse, men aabner Plads for saadanne singulære Afvigelser, som Feriereglernes Formaal gør berettigede. Og da Hensigten med Ferien — som almindelig anerkendt og forøvrigt ogsaa udtrykkelig udtalt i Sparekommissionens Betænkning Side 179 — ikke blot er at gavne Tjenestemændene, men ogsaa at yde Staten Fordel ved at modvirke Sygemelding, tør Foreningen nære det Haab, at Hr. Ministeren paa Forhaand vil stille sig velvilligt overfor Forslag til Afvigelser som de antydede.

Foreningen er nu af den Formening, at en saadan Afvigelse for Lokomotivførernes Vedkommende ikke blot er berettiget, men ligefrem nødvendig som Følge af, at Tjenesten er ganske særlig ansvarsfuld og anstrengende. Medens langt de fleste Tjenestemænd i større eller mindre Perioder under Tjenesten kan ned-sætte Tempoet noget eller vel endog hvile ud, skal Lokomotivføreren saa godt som uafbrudt være i Aande. Han skal køre ved Dag som ved Nat, og under Kørslen skal han have alle San-

ser spændt. Hertil kommer, at Tjenesten foregaar under saa ugunstige Forhold, at Lokomotivførerne er særlig udsat for at tage Skade paa deres Helbred; de færdes jo nemlig ikke helt i det frie eller i Stue, men saa at sige paa Tærskelen, med Varme til den ene Side og ofte Kulde til den anden og næsten altid i Træk. At dette i Længden undergraver en Mands Konstitution, er givet, og der kunde derfor være Grund til at fastsætte særlige Lettelser i Lokomotivførernes Tjeneste, f. Eks. derved, at deres Tjenestetid gjordes kortere end andre Tjenestemænds, eller at de i hvert Fald i Lighed med, hvad der er gældende for Kontorpersonalet, erholdt Adgang til en kortere Tjenestetid ved Opnaaelse af en vis Alder. Men i Stedet for at gaa denne Vej har Administrationen i den senere Tid tværtimod skærpet Lokomotivførernes Tjenestetidsregler, og ogsaa ved forskellige andre Forhold er Tjenesten gjort sværere. Man skal saaledes i denne Forbindelse anføre, at Inddragelsen af 2 Mands-Betjeningen paa Rangerlokomotiver naturligvis har forøget Arbejdet for Lokomotivførerne paa vedkommende Lokomotiver i væsentlig Grad.

Det trænger formentlig ikke til nærmere Paavisning, at selve Beskaffenheden af Lokomotivførers Arbejde er saadan, at det er af væsentlig Betydning for Statsbanernes Økonomi og af vital Betydning for Sikkerheden, at de paagældende Tjenestemænd til enhver Tid er paa Højden af deres Arbejdskraft, og allerede ud fra denne Betragtning vilde det ikke være uberettiget, om det til Ækvivalent for det kraftige Slid paa Helbredet og Kræfterne, som den anstrengende Lokomotivtjeneste nødvendigvis bevirker, var tildelt Lokomotivførerne en særlig lang Ferie. Men under alle Omstændigheder synes de nævnte Hensyn at maatte medføre, at de Minimalkrav i Henseende til Ferien, som det er skønnet formaalstjenligt at fastsætte for Tjenestemændene i Almindelighed, paa det allernøjeste iagttages overfor en Tjenestemandskategori som Lokomotivførere, af hvilke kræves en ganske særlig Energianvendelse og for hvis Vedkommende en selv mindre Nedsættelse af Arbejdskraften foruden meget betydelige Udgifter for Statskassen kan medføre katastrofale Virkninger saavel for den paagældende selv som for andres Liv og Vel.

Imidlertid er der ved Gennemførelsen af Feriereglerne saa langt fra taget Hensyn til Loko-

motivførernes særlige Tjeneste, at de tværtimod paa flere Punkter er ugunstigere stillet end Størstedelen af det øvrige Personale. Man skal i saa Henseende anføre følgende:

Ved mindre Ildebefindende eller forbigaaende Utilpashed vil en Tjenestemand ofte kunne møde til Tjeneste noget senere paa Dagen og derved undgaa, at denne opføres som Sygedag med den deraf eventuelt flydende Begrænsning af Lønningen. Udførelsen af Lokomotivførernes Tur er derimod straks overdraget en anden Tjenestemand, og det siger sig selv, at Lokomotivførerne derved lettere vil naa op paa det Antal Sygedage, som har Fradrag i Lønningen til Følge, og som de paa Grund af den usunde Tjeneste i Forvejen maaske vil have vanskeligt ved at holde sig klar af.

Saa vel i Sparekommissionens Betænkning (Side 179) som i de for Statsbanernes Personale gældende Ferieregler (Ordre A. 20, jfr. A. 116, Afsnit 1 A. 4), 2. Stk., er udtalt, at Ferien i videst muligt Omfang skal gives i Sommerhalvaaret, og det er jo ogsaa indlysende, at den bedste Rekreation for Tjenestemanden og derved det bedste Ækvivalent for Statens Udgifter til Ferien opnaas ved en Sommerferie af passende Varighed.

Ikke desto mindre er Forholdet det, at de heromhandlede Tjenestemænd, om hvilke det uden at gaa nogen for nær vel nok kan siges, at de mest af alt trænger til en samlet Sommerferie, hvori de i nogen Grad kan søge erstattet den Forringelse af Arbejdskraften og Nedsættelse af Helbredstilstanden, som Lokomotivtjenesten uvægerligt fører med sig, og som nødvendigvis maa erstattes, hvis Tjenesten skal udføres forsvarligt, netop i yderst ringe Omfang faar en samlet Sommerferie, idet de for overhovedet at faa Anmodninger om Ferie imødekommet har maattet indskrænke sig til 8 à 12 samlede Dage i Sommermaanederne. Foreningen anser dette Forhold for yderst uheldigt og i Virkeligheden for stridende mod Tjenestemandslovens Bestemmelser, men er paa den anden Side ikke uforstaaende overfor Administrationens Utilbojelighed til navnlig under de for Tiden herskende vanskelige Forhold at afholde de ret betydelige Omkostninger, som vil udkræves for at raade Bod paa Misøren. Til Gengæld maa man imidlertid bestemt forlange, at der hjælpes, hvor der kan hjælpes uden urimeligt store Udgifter, da Lokomotiv-

førerne i det hele er saa daarligt stillet i Henseende til Ferie, at der nødvendigvis snarest maa ske en Forbedring. Det maa erindres, at de Mænd, det her drejer sig om, er Folk, som er oppe i Aarene, og paa hvem derfor Ulemperne ved Afsavn af en passende aarlig Ferie virker særlig tungt og føles sværere for hvert Aar, der gaar. Saa længe Lokomotivførerne ikke er for højt til Aars, kan de maaske tilnøjedes med den nugældende Orlov, men de Lokomotivførere, som har naaet en vis højere Alder, kan ikke i Længden klare sig med de nu anvendte Ferieregler.

I Henhold til det ovenfor anførte tillader man sig meget indtrængende at anholde Hr. Ministeren om, at de omhandlede Ferieregler maa blive ændret derhen, at der tildeles Lokomotivførere, som er fyldt 45 Aar, en aarlig Ferie paa 30 Dage, hvoraf mindst Halvdelen falder i Sommermaanederne. Man skal endnu blot tilføje, at Lokomotivførernes Ferie de fleste Steder i Udlandet er væsentlig længere end her i Landet: I Sverige har de saaledes efter det fyldte 40. Aar 35 Dages Ferie, i Tyskland 31 Dage ligeledes efter det fyldte 40. Aar, hvilket Dageantal forøges, dersom Ferien falder i Vinterhalvaaret.«

Nu ligger Skrivelsen paa Ministerens Bord, og vi vil haabe, at den behandles paa velvillig og forstaaende Maade. Skrivelsen giver en udmærket Illustration af de Forhold, hvorunder der arbejdes, og det er jo rigtigt, at i Stedet for at give Ferien i Sommerhalvaaret, gives det meste af Ferien paa en Tid, hvor dens Værdi er betydelig ringere, end hvis den gives i Sommertiden. Det, der søges om, har de adskillige Steder i Udlandet, hvilket forhaabentlig vil give Ministeren særlig Anledning til at beskæftige sig med Sagen og til Overvejelser af forstaaende Karakter — for saa vidt vort nuværende Ministerium ikke helt har lukket for forstandige Beragtninger og Reforme, hvis de ved overfladiske Bedømmelser ser ud til at koste noget.

STATSBANERNES UNDERSKUD

Regnskabet for de danske Statsbaner viser Maned for Maaned et voksende Underskud. Denne stadige Forøgelse af Underskudet har givet Dagspressen Anledning til Interview med Generaldirektøren, hvori han giver Udtryk for

Ængstelse, for at Underskudet, naar indeværende Driftsaar er forbi, vil komme op paa ca. 30 Mill. Kroner.

Bortset fra den efter vor Formening ikke heldige Lov om Forrentning og Afskrivning, som gennemførtes under Minister Friis-Skotte, kan man egentlig ikke sige, at det er lykkedes Ledelsen at faa Statsbanerne som Forretning til at blomstre. Det er en Marsch paa Stedet. Der er ingen Glæde eller Frugt af Arbejdet og Anstrengelserne.

Trafikminister Stensballes »velsignelsesrige« Gerning ved Statsbanerne, der gik ud paa først at nedsætte Taksterne for at animere det frie Erhverv til i større Grad at benytte Statsbanerne som Befordringsmiddel, har ikke givet det forventede Resultat. Hans næste Bestræbelse, at gennemføre en Nedsættelse af Tjenestemændenes Lønninger til et betydelig lavere Lønniveau end andre Samfundsborgere i tilsvarende Stillinger, har heller ikke bragt Forretningen videre frem. Ministerens tredie Eksperiment — ved forlængede Tjenestetider at overflødiggøre saa meget Personale som muligt — er jo ogsaa gennemført; Bunden er i hvert Fald skrabt for de Tjenestemænds Vedkommende, som beskæftiges ved Arbejdet i Driften, og Konsekvenserne begynder at melde sig ved for lidt Personale til Bestridelse af Sikkerhedstjenesten, men trods den betydelige Indskrænkning af Personalestyrken er Forretningen heller ikke blevet bedre, det er, som Velsignelsen mangler.

Generaldirektøren, der staar som ene Ansvarshavende for Resultaterne af Statsbanernes Ledelse, har jo aabenbart i hele den Periode, Hr. Stensballe har haft den politiske Magt, mere følt sig som Tjener for Trafikministeren end som den ledende, maaltbevidste og forretningskyndige Generaldirektør. Skønt adskillige Forhold kunde give os Anledning til det, skal vi ikke gaa i Rette med Generaldirektøren, fordi vi tror, at han i det stille er enig med os. Det vilde vist gaa meget bedre og komme mere Velsignelse i Arbejdet for Virksomheden, hvis Generaldirektøren gjorde sig lidt selvstændig og søgte at skabe et Samarbejde med Personalet bygget op paa gensidig Tillid, Agtelse og Forstaaelse af, hvad der bør gøres for Statsbanernes økonomiske Fremgang. Den Omstændighed, at Generaldirektøren sender 30 Assisterter ud som Agenter for at erhverve nye

Kunder i Forretningen, betyder vist saa uendelig lidt. Der indføres Motorvogne, uden at man har nogen Garanti for, at de Typer, man køber, er de rigtige, der bindes en halv Snes Millioner Kr. i disse Vogne, men ikke Forretningen tilføjes store økonomiske Tab ved disse famlende Forsøg. Det drejer sig om ved en Forretning som D. S. B., at den faar et populært Tilsnit, saaledes at udadtil det rejsende Publikum føler sig vel tilfreds med den Betjening, Forretningens Personale viser dem, og ved at se, at deres Gods bliver hurtigt, præcist og ordentlig behandlet og befordret, og ved indadtil at Personalet føler og aander med Forretningen i et Aandedræt, at alle er besjælede af Interesse for Arbejdet, saaledes at Forretningen blomstrer, og at det føles som Frugt af de for nede Anstrengelser, hvorved Arbejdsglæde og Tilfredshed bliver Resultatet. Alt dette mangler, og hvorfor mangler det? Fordi Generaldirektør Andersen Alstrup ganske har glemt, hvilke Egenskaber der bl. a. var medvirkende til, at han i sin Tid fik Stillingen, nemlig det, frie Erhvervs gode Egenskaber, som han skulde tilføre Statsbanerne, hvad der skulde medvirke til at hindre, at Staten blev ledet af bureaukraiske Embedsmænd. Dette har Generaldirekt rene efterhaanden glemt, han er Tid efter anden bleven opslugt af Embedsmændene, er blevet en ubevægelig og loyal Embedsmand og Hr. Stensballes haandgangne Mand. Det vil neppe lykkes Generaldirektøren saa lidt som Hr. Stensballe at opnaa Velsignelse af deres Ledelse af Statsbanerne.

Man kan lægge alle de Hindringer i Vejen for Motorfolkene og for Motortrafiken paa Landevejen, man vil, det moderne tekniske Befordringsmiddel vil trodse alt og bryde sig sine naturlige Baner. Man kan sætte Taksterne ned, hvad hjælper det, naar Kunderne ikke vil benytte Forretningen. Man kan sætte Personalets L n ned i Troen paa, at de vil forbedre Statsbanernes Regnskab, hvad det selvfølgelig ogsaa g r, dog kun tilsyneladende, og man kan forlænge deres Arbejdstid for at spare Personale, men hvad opnaar man? Man opnaar, at Forretningens meget store Personale nu føler sig slet behandlet. Enhver forstandig Mand, der arbejder i en Forretning, hvis økonomiske Forhold er daarlige, vil ogsaa have en klar Forstaaelse af, at Forretningens Bestaaen og Fremgang ogsaa er hans Eksistens. Han

kan tage sig Byrder paa for en Tid, naar Forholdene er saaledes, at Forretningen staar i eller overfor en svær Periode, og derfor gerne ofrer sig for at bjerge Forretningen gennem denne Krise, men saadanne Ofre opnaar en Leder af en Forretning kun ved fornuftige Drøftelser med sit Personale.

Statsbanernes Ledelse har ikke ønsket noget saadant, nej, med brutal Haand har man først frataget det en Del af Deres L n, dernæst givet det mere at bestille, og endelig stødt det fra sig ved overlegne Betragtninger og Krænkelse af deres Rettigheder. Der kommer ingen Velsignelse i eller over Arbejdet, forinden Ledelsen søger at skabe et Samarbejde med Personalet ved gennem forstandige Drøftelser at faa frem det, som skulde frem. Den Krisetid, vi gennemlever, g r selvfølgelig Samarbejde mere nødvendig, ja uundværlig, og hvis der skulde forventes et godt Resultat, maa der arbejdes Side om Side.

Dersom et forstandigt Samarbejde havde været til Stede, havde Statsbanerne ikke nu haft 30 Agenter ude, men Statsbanerne vilde have haft mange Tusinde Agenter ude; thi hele Personalet vilde føle sig som Agenter for den Virksomhed, som de selv følte Arbejdsglæde og Tilfredshed ved at tjene, og hvad Betydning det kunde have haft, kan man maaske ikke forlange den nuværende Ledelse vil indse, men for andre uden for de privilegerede Kredse er det indlysende. Embedsmænd er Embedsmænd — kun de alene vide — de neden under har jo kun at lystre og rette sig efter Ordre og Bestemmelser. Deres Mening, Indsigt, Initiativ eller Forslag har ingen Interesse.

Der er ingen Velsignelse ved Statsbanerne som Forretning, den kan maaske komme den Dag, Ledelsen forstaar, at kun med et Personale, der føler sig vel behandlet, vil Forretningen naa frem til Blomstring og Gavn og  re for os alle.

AFSENDTE SKRIVELSER

Til Generaldirektoratet.

Foranlediget ved Besv relser fremsatte af Lokomotivpersonalet ved Københavns Godsbanegaards Maskindepot fremsendte Dansk Lokomotivmands Forening under 10. Juni f. A. følgende Ansøgning til 1. Distrikt:

Foreningen er af Lokomotivpersonalet paa Københavns Godsbanegaard anmodet om at andrage 1. Distrikt om Afhjælpning af et længe dybf lt

Savn, nemlig Badeværelser med Karbade. Da det sikkert er Distriktet bekendt, at Personalet overalt, hvor Karbade forefindes, sætter overordentlig megen Pris paa disse, maa man formentlig give det i København Gb. stationerede Lokomotivpersonale Medhold i, at Rimeligheden taler for, at ogsaa Landets største Maskindepot udstyres med Badeværelser med Karbade.

Et Karbad er jo som Bad betragtet af større Værdi navnlig for de ældre Tjenestemænds Velvære end et Brusebad.

Foreningen tillader sig derfor at ansøge Distriktet om ved Indrettelse af nogle Karbade ved Godshanegaardens Maskindepot at give dette Depots Personale samme Adgang til den Behagelighed, saadanne Bade kan være, som den, de fleste andre Depots Personale har.

Man tillader sig at forvente Distriktets velvilige Behandling af nærværende.

Ærbødigt

P. F. V.

(sign.) Rich. Lillie.

I Betragtning af at omhandlede Maskindepot ikke alene er Landets største, men tillige det eneste af 1ste Distrikts Toglokomotivdepoter, hvor der ikke forefindes Adgang til Karbade, forventede Foreningen Ansøgningen imødekommet. Distriktet har imidlertid under 16. November f. A. meddelt Foreningen, at Brusebadene anses for fyldestgørende, hvorfor Ansøgningen ikke vil blive imødekommet.

Saaledes foranlediget tillader Foreningen sig at forebringe samme Sag for Generaldirektoratet. Næst efter at henvise til det citerede Andragendes Ordlyd og de deri anførte Motiver til en Ændring af Personalets Adgang til Bade skal man tillade sig at pege paa, at jævnlig Benyttelse af Bade jo er et stærkt udpræget Led i de moderne Hygiejnikeres Bestræbelser til Modvirkelse af Sygdomme. Karbadets Værdi i Forhold til Brusebadets tør formentlig betragtes som godkendt af Generaldirektoratet, da der ved de allerfleste Maskindepoter — som allerede anført alle i 1ste Distrikt udenfor København — er indrettet Karbade.

Man tillader sig derfor at ansøge Generaldirektoratet om Indretning af en Del Karbade ved Københavns Godshanegaards Maskindepot, hvor Pladsen netop nu tillader en Udvidelse af det forhaandenværende Baderum, idet samtidig bemærkes, at man, dersom Generaldirektoratet mod Forventning ikke mener at kunne imødekomme denne Ansøgning, ansøger om Tilladelse til paa visse Dage f. Eks. 2 Dage ugentlig at faa Adgang til den i Centralværkstederne værende Badeanstalt, der er indrettet efter Systemet »finske Badstuebade«.

Forventende Generaldirektoratets Velvillie overfor nærværende Ansøgning tillader man sig at imødesæ Svar snarest belejligt.

Ærbødigt

P. F. V.

Rich. Lillie.

Til Generaldirektoratet.

Ved nærværende tillader Dansk Lokomotivmands Forening sig at anmode om, at der ved Udarbejdelse af Tegninger til den Remise, som paatænkes opført i Horsens, tages Hensyn til det hygiejniske, at der indtegnes Badeværelse indeholdende Badekar og Bruse, saa ogsaa Personalet i Horsens kan faa Adgang til Bade umiddelbart efter dets ofte meget tilsmudsede Gerning. Da netop Badeindretninger af Personalet værdsættes i meget høj Grad, tillader man sig at forvente dette Andragende imødekommet og udbeder sig Generaldirektoratets Svar.

Ærbødigt

P. F. V.

Rich. Lillie.

PRISNIVEAUET

Det statistiske Departement foretager stadig Beregninger over Prisstigningens Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget. Den sidste Beregning foretoges i Oktober 1927. Beregningerne er nu ført op til Januar 1928.

Ved Opgørelsen er man gaaet ud fra Forbruget i en Husholdning, saaledes som dette var i 1922, og man har derefter beregnet, hvad dette Forbrug vilde koste, betalt med de i Januar 1928 gældende Priser. Det Forbrug, der er benyttet, er opstillet i Overensstemmelse med Statistikken over Husholdningsregnskaber for Arbejderfamilier saavel i Hovedstaden som i Provinsbyerne og i Landdistrikterne og med en samlet aarlig Udgift, beregnet efter de i Juli 1914 gældende Priser, paa gennemsnitlig 2 000 Kr.

Resultatet af den nu foretagne Beregning fremgaar af nedenstaaende Oversigt, i hvilken er meddelt, hvorledes de Udgifter, der i Juli 1914 udgjorde 2 000 Kr., fordeler sig paa de sædvanlig benyttede Hovedgrupper af Fornødenheder, dels pr. Juli 1914, dels efter Opgørelserne pr. Juli 1927, Oktober 1927 og Januar 1928.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper:

	Juli 1914	Juli 1927	Okt. 1927	Jan. 1928
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Fødevarer	835	1 274	1 267	1 267
Klæder, Fodtøj, Vask	225	433	442	442
Bolig	248	469	469	469
Brændsel og Belysning	81	163	157	154
Skatter, Kontingenter o. l.	203	481	491	489
Andre Udgifter	408	700	695	695
Ialt ...	2 000	3 520	3 521	3 516

Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Juli 1914 (Udgiften i Juli 1914 = 100):

	Juli 1914	Juli 1927	Okt. 1927	Jan. 1928
Fødevarer	100	153	152	152
Klæder, Fodtøj, Vask	100	192	196	196
Bolig	100	189	189	189
Brændsel og Belysning	100	201	194	190
Skatter, Kontingenter o. l.	100	237	242	241
Andre Udgifter	100	172	170	170
Ialt ...	100	176	176	176

Ved Beregningen pr. Januar 1928 var det samlede Udgiftstal for hele Budgettet altsaa 3 516 Kr., medens det tilsvarende Tal pr. Oktober 1927 blev opgjort til 3 521 Kr.

I foranstaaende Oversigt meddeles tillige Tal for den procentvise Prisstigning for de enkelte Varegrupper, idet hver enkelt Udgiftspost efter Priserne i Juli 1914 er sat lig 100, og Udgiftstallene til de forskellige Tidspunkter er sat i Forhold hertil.

Herefter har Stigningen siden Juli 1914 været: for Fødevarer 52 pCt., for Klæder, Fodtøj og Vask 96 pCt., for Bolig 89 pCt., for Brændsel og Belysning 90 pCt., for Skatter, Kontingenter o. l. 141 pCt., for andre Udgifter 70 pCt., og den samlede Stigning for hele Budgettet udgør 76 pCt. Indeks-tallet for Prisniveauet (Pristallet) er saaledes pr. Januar 1928 176.

Men Hensyn til Prisbevægelsen indenfor de enkelte Varegrupper og Udgiftsposter siden Oktober 1927 skal gøres følgende Bemærkninger.

For Fodevaregruppen som Helhed er Udgiften uforandret fra Oktober til Januar, idet Forandringerne i Priserne for de fleste Varer kun har været smaa. For Kød og Flæsk var der dog en ret betydelig Nedgang i Udgiften, hvilken Nedgang imidlertid opvejedes af en Stigning i Udgiften til Æg og Mælk.

Beklædning m. v. udviser ligeledes uforandret Udgift fra Oktober til Januar. For Beklædning var der en ubetydelig Stigning som Følge af en lille Op-gang i Priserne for Fodtøj, medens der for Vask var en tilsvarende Nedgang paa Grund af Fald i Pri-sen for Sæbe.

Udgiften til Bolig er i Overensstemmelse med tidligere Beregninger holdt uforandret fra Oktober til Januar, idet Oplysninger om Huslejen kun indsamles een Gang aarlig, nemlig i November, og Resultatet af Bearbejdelsen af dette Materiale først kan indgaa i April-Pristallet.

For Brændsel og Belysning er Udgiften gaaet ned fra 157 Kr. til 154 Kr., hvilket skyldes Nedgang i Gasprisen, medens Kul- og Kokspriserne til Gen-gæld var lidt højere.

Medens Udgiften til Skatter er uforandret, idet Skattebeløbet ligesom ved sidste Beregning refererer sig til Skatteaaret 1927/28, er Udgiften til Kontin-genter gaaet ned med 2 Kr.

Den sidste Gruppe, Andre Udgifter, rummer en Række forskellige Poster, bl. a. Vedligeholdelse af Inventar m. m., Tobak, Fortæring udenfor Hjem-met, Aviser m. m. For Gruppen som Helhed er Udgiften uforandret fra Oktober til Januar.

Beregningen af den Prisforskydning, der efter Tjenestemandsløven af 27. Juni 1927 skal anvendes ved Fastsættelsen af Tjenestemændenes Dyrtidstillæg for Halvaaret April—September 1928, er ligesom hidtil foretaget ud fra Gennemsnittet af de to sidst indsamlede Sæt Prisoplysninger, denne Gang altsaa Priserne i Oktober 1927 og Januar 1928, og Beregningen er endvidere ligesom hidtil i Overensstemmel-se med Lovens Bestemmelser foretaget paa Grundlag af det til Udregning af Pristallet tidligere anvendte Budget fra Tiden før Krigen.

For den Del af det tidligere anvendte Budget, der

indgaar i Beregningen af Tjenestemændenes Dyrtidstillæg (Fødevarer, Beklædning, Brændsel og Belysning samt Bolig), d. v. s. alle Udgiftsposterne i det omhandlede Husholdningsbudget undtagen de to sidste (Skatter, Kontingenter o. l. og Andre Udgifter), var Udgiften i Juli 1919 3 466 Kr.

Efter den oprindelige Tjenestemandsløv af 12. September 1919 blev Dyrtidstillæget fastsat til 702 Kr. aarlig for gifte (fra Oktober 1919), og dette Tillæg skulde for hvert Halvaar pr. 1. April og pr. 1. Oktober forhøjes eller nedsættes med 54 Kr. aarlig for hver fulde 3 pCt., Udgiftstallet ændredes i Forhold til Udgiftstallet i Juli 1919. Samme Regel gæl-der ogsaa efter den nugældende Tjenestemandsløv af 27. Juni 1927, kun med den Ændring, at Dyrtidstillæget ved Lovens Ikrafttræden (1. Juli 1927) for-lods blev nedsat med 3 Portioner à 54 Kr. (fra 378 til 216 Kr. aarlig), saa at yderligere Nedgang i Ud-giftstallet først paavirker Dyrtidstillæget, naar dette — beregnet efter den almindelige Regel — bliver lavere end 216 Kr. aarlig. Ugifte Tjenestemænd fik efter Loven af 12. September 1919 to Trediedele af Dyrtidstillæget for gifte Tjenestemænd, medens de efter Loven af 27. Juni 1927 faar Halvdelen heraf, forsaavidt de er over 35 Aar og en Trediedel heraf, hvis de er under 35 Aar.

Beregningen for Januar 1928 giver en Nedgang i Udgiftstallet fra Juli 1919 paa 764 Kr. eller 22,0 pCt., og Dyrtidstillæget til gifte skulde herefter, be-regnet efter Lovens almindelige Regel, for Halv-aaret April—September 1928 udgøre 324 Kr. aarligt eller samme Beløb, som det efter Lovens almindelige Regel skulde have udgjort for Halvaaret Oktober 1927—Marts 1928. Paa Grund af den ovenfor nævn-te forlods Nedsættelse vil det imidlertid stadig være at beregne med følgende aarlige Beløb: 216 Kr. for gifte, 108 for ugifte over 35 Aar og 72 Kr. for ugifte under 35 Aar.

Ved Tillæg til Tjenestemandsløven af 18. April 1925 indførtes den Bestemmelse, at Konjunkturtillæget skulde forhøjes eller nedsættes med 10 pCt. for hver fulde to Portioner (2×54 Kr.), hvormed Dyrtidstillæget steg over eller faldt under Dyrtidstillæget 702 Kr. aarlig til gifte. Denne Bestemmelse er bibeholdt i Loven af 27. Juni 1927, men med den Ændring, at Konjunkturtillæget fra 1. Juli 1927 for-lods blev nedsat med 10 pCt., hvorved den samlede Nedsættelse af de i Loven anførte Beløb kom til at udgøre 40 pCt. Ligesom for Dyrtidstillæget finder yderligere Nedsættelse af Konjunkturtillæget herefter først Sted, naar Nedsættelsen, beregnet efter den almindelige Regel, bliver større end den fra 1. Juli gældende Nedsættelse (40 pCt.). Konjunkturtillæget for Halvaaret April—September 1928 vil herefter være at beregne med 60 pCt. af de i Loven anførte Beløb.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

MASKINSKADE

Den 3. Februar 1928 indtraf med Tog 82, Af-gang fra Køge 11,39 et mærkeligt Maskinuheld. Umiddelbart efter Afgang fra Køge, da Lokfb. satte Injektoren til, gik Manometerviseren ned fra 12 til

6 Atmosfære, og Injektoren kunde ikke sætte Vandet i Kedelen, blev Injektoren slaaet fra, gik Viseren straks op paa 12 igen. Jeg prøvede med højre Injektor, men det samme gentog sig her, jeg prøvede nu at lukke noget for Tenderhanen, alt forgæves. Injektoren tog Vandet godt nok, men kunde ikke sætte det paa Kedelen. Jeg var nu klar over, at der var for lidt Tryk i Dampfordelingsstykket, men da Toget kun bestod af 3 Vogne med 5,4 Vognladning, var der endnu 5 cm Vand i Glasset da vi ankom til Lille Skensved Station. Herfra rekvireredes straks Hjælpemaskine, og Ilden kastedes ud.

Efter at Maskinen var kommen i Remisen i Roskilde, blev Afspærringsventilen til Dampfordelingsstykket undersøgt, men Fejlen fandtes ikke, og Kedelen fyredes op. Efter Opfyringen var der intet i Vejen, Injektorerne arbejdede godt. Da jeg næste Dag skulde køre med samme Maskine, og Fejlen ikke var funden, blev jeg jo noget ked af det, Snakken var jo allerede begyndt at gaa (den laver han godt, og han kan ogsaa klare sig med den, De véd Besked, Hr. Redaktør); men jeg tænkte: er Fejlen ikke funden kan Situationen gentage sig, og ønskede kun, det kunde ske snarest, hvilket ogsaa gik i Opfyldelse. Jeg kørte saa Togene 8 og 157, og alt gik godt. Efter Afløsningen paa Roskilde Station kørte min Makker videre til Holbæk. Herfra skulde han køre Tog 160 til København, men ned til Lejre viste der sig noget, her staar nemlig en »Givagt«-Tavle, og da han fløjtede faldt Manometerviseren helt ned paa 2, han prøvede at sætte den store Ejektor til, og det samme gentog sig, hvorfor han fra Lejre rekvirerede Hjælpemaskine. Maskinen blev atter undersøgt og Fejlen funden, det var *Foringen* i Afspærringsventilen til Dampfordelingsstykket som var krøben ud og lukkede for Tilgang af Damp.

Naar jeg har skrevet om dette Uheld, er det til Underretning for andre, hvis de skulde komme i en lignende Situation, der er nemlig Mulighed for, at man kan slippe hjem uden at tilkalde Nedbrudsmaskine derved, at man skruer Afspærringsventilen til Dampfordelingsstykket i Bund, hvorved Foringen trykkes paa Plads; men der skal tages godt fat, maaske bliver det nødvendigt at bruge den engelske Nøgle. Derefter lukkes Ventilen op, og bliver Foringen paa Plads, kan man naa hjem.

Jeg finder i denne Forbindelse Anledning til at omtale Togkontorets mærkelige Disposition. Som før anført, rekvireredes der Hjælpemaskine til Lille Skensved; Roskilde Station havde ogsaa ringet til Remisen efter Reservemaskinen, og denne var kørt op paa Stationen, men beordredes i Hus igen, da Togkontoret havde truffet den Ordning, at Tog 82 skulde indlemmes i Tog 2062, som Følge heraf afgik vi først fra Lille Skensved 12,25, 35 Minutter forsinket, endvidere tabtes under Kørselen og paa Havdrup Station ialt 11 Minutter, efter Tog 82' Køretid; var Reservemaskinen benyttet, kunde disse 11 Minutter være undgaaet. Reserven kunde have været i Lille Skensved 12,19, selv om Maskinen skulde køre baglæns, og Tog 82 kunde have været i Roskilde 12,43, nu kom vi der først 13,1, Tog 21 blev som Følge heraf forsinket 17 Minutter fra Glostrup Sta-

tion. Denne Forsinkelse kunde have været nedbragt til 5 Minutter hvis Reservemaskinen havde været benyttet.

C. O. Jørgensen, Roskilde.

Vi finder den ærede Indsenders Oplysning om dette Maskinuheld meget interessant og nyttig, og samtidig benytter vi Lejligheden til at opfordre Medlemmer, som har gjort lagttagelser, det er af Nytte, at andre faar Del i, at meddele os disse.

Red.

PERMISSION

Som det er Medlemmerne bekendt, udsendte Hovedbestyrelsen i December et Cirkulære, hvori man opfordrede til, inden 1. Januar 1928 at indsende Ansøgning om resterende Permissionsdage for Januar, Februar og Marts Maaneder, for at være sikker paa at faa disse Dage bevilget.

Det burde jo være en Selvfølge, at Lokomotivpersonalet, alle som een, opbrugte det Antal Dage, som de har lovligt Krav paa.

Ikke desto mindre er det vist Tilfældet, at en ikke ringe Del af Medlemmerne ikke tilnærmelsesvis søger at faa det normerede Antal Dage opbrugte.

Paa et af Landets største Depoter skal der til Eksempel findes en Mand, som igennem flere Aar kun ganske undtagelsesvis har søgt et Par Dages Ferie, (— han har vist ikke haft Brug for flere.)

Der kan naturligvis være Tilfælde, hvor enkelte af rent økonomiske Forhold undlader at opbruge alle Dagene; i saa Tilfælde kan vedkommende jo imidlertid ansøge om de resterende Dage enkeltvis; men i mange Tilfælde er det vist saaledes, at man sætter en Ære i at opbruge saa faa Dage som muligt.

Man kunde derfor synes, at der i en Tid, hvor Lokomotivpersonalet udnyttes saa intensivt som overhovedet muligt, var al god Grund til, at Lokomotivpersonalet netop derfor vilde tage Hensyn til Hovedbestyrelsens Henstilling om dette Spørgsmaal. (De dikterede Tjenestetidsregler og Ture in mente.)

Det kunde forøvrigt være interessant at vide, hvor meget Lokomotivpersonale der spares om Aaret paa Kontoen: sparede Permissionsdage.

Var det ikke en Opgave for Hovedbestyrelsen, om man fra Afdelingerne indhentede Oplysninger om, i hvilken Udstrækning Lokomotivpersonalet opbruger sin Permission, samt i hvilken Udstrækning ansøgt Permission bliver nægtet og Motiveringen herfor, (maaske Mangel paa Afløsning,) for derefter i Lokomotiv Tidende i April Maaned hvert Aar at oplyse Medlemmerne om dette Forhold.

Resultatet af dette Arbejde skulde gerne være saaledes, at der for Fremtiden ved Udgangen af Marts Maaned ikke fandtes Medlemmer med resterende Permissionsdage.

»Jean«.



kom der Meddelelse om, at Stagnetti ved Knivstik i Ryggen var blevet myrdet af en af sine Medfanger.

En anden af de tidligere Jernbaneargamentsledere, Sardelli, der foruden at være Sekretær i Fagforeningen tillige havde været Rigsdagsmand, foretrak at flygte ud af Landet. Ved Domstolene er han nu idømt 4 Aars Fængselsstraf, fordi han hemmeligt — det vil sige uden Politiets Tilladelse — er rejst ud af sit Fædreland. Dommens Ordlyd er opslaaet paa den Ejendom, hvori hans Familie bor, og Politiet holder strengt Vagt for at forhindre de romerske Arbejdere i enhver Sympatidemonstration til Fordel for den landflygtige.

TAK

Modtag herigennem min hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed der blev mig udvist paa min 25-aarige Jubilæumsdag.

L. Kr. Jensen, Lokof., Ng.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

L. H. Loft, Blichersvej, Brande.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse under min Mand Arnold Nielsens Sygdom og ved hans Begravelse.

Sigrid Nielsen.



Lokomotivfører kredsen:

Aalborg: Afdelingsformandens Navn og Adr. rettes til J. F. P. Gronemann, Vogterhuset, Valdemarsgade.

Godsbanegaarden: Kassererens Navn og Adr. rettes til L. C. Christensen, Vigerslevs Allé 64, 4. S.

Lokomotivfyrbøder kredsen:

Stagelse: Afdelingsformandens Navn og Adr. rettes til J. K. M. Andersen, Nansensgade 3.

Roskilde: Afdelingsformandens Navn og Adr. rettes til M. A. Nielsen, Skovbogade 26, St. Kassererens Navn og Adr. rettes til F. V. Olsen, Ruggaardsvej 3, St.

Esbjerg: Kassererens Navn og Adr. rettes til L. Bendixen, Ingemanns Allé.

Frederiksbavn: Formandens Navn og Adr. rettes til E. Dyrberg, Godthaabsvej.



Forflyttelse:

Lokomotivfører T. C. M. R. Nielsen, Vamdrup, til Fredericia fra 15.—1.—28.

Lokomotivfyrbøder (Motorfører) P. Jensen, Kbhavns Godsbgd., e. Ans. til Næstved fra 1.—3.—28.

Afsked.

Lokomotivfører H. C. A. Hansen, Aarhus H., e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 30.—4.—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører L. H. Larsen, Fredericia, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31.—3.—28 (min. Afsk.).

Dødsfald:

Lokomotivfører C. A. Nielsen, Helsingør, Natten 27.—28. Januar 1928.

Udnævnelse:

Lokomotivfyrbøder (Ekstrategner) J. Melchior, 3. Distrikt, Signal- og Telegrafstj., Struer, e. Ans. iflg. Opslag til Tegner under Overingeniøren, Kjøbenhavn, fra 1.—3.—28 (min. Udn.).



Raleigh & Milton Cycler

leveres d'Hrr. Embeds- og Tjenestemænd paa yderst lempelige Afbetalingsvilkår

RØNNOV & JOHANSEN A/S

KRONBORG, LØNGANGSSTRÆDE 16

— forhen Paul Christensen —

TELEFON 13426

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.
Købmagergade 43. - København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

TELEFON: CENTR. 300 **Joh. Chr. Petersen & Søn.** TLGR.-ADR.: JUPITER
m/Onstilling Studlestræde 19, København K. Post-Giro 474

ALUMINIUM I BARRER.

Stænger — Traad — Rør — Plader — Skinner — Maatteplade
ab Lager. Billigste Dagspriser. ab Værk.

STØT VORE ANNONCØRER!

Køb danske Varer!



Amk. Gummivare
Vestergade 3 1. et.
Vedersprøjter, Sanitets- & Sygepleje-
artikler. III. Prisliste med 30 Billeder
i Præm. 1. Præm.
DISKRET EKSPEDITION - Tlf. Byen 4196
Jernbanemod 10 p. Ct. Købst.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. Februar.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, Kjøbenhavn V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Ny Vestergade 7, 3. Sal, Kjøbenhavn K.
Telefon Central 14613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.