



34. Aargang No. 18

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. September 1934

## NÆRTRAFIKEN

Selv om København ikke er hele vort Land, saa er vel ingen i Tvivl om, at denne Artikels Overskrift gælder den Del af Københavns Nærtrafik, som er elektrificeret.

Den nye Driftsform har nu været i Gang saa længe, at man kan danne sig et Skøn om den, Begyndelsesvanskelighederne er saa nogenlunde overstaaet, Banen har haft en Succes blandt Publikum og de regnskabsmæssige Forhold stiller sig, saavidt os bekendt, nogenlunde gunstige.

Generaldirektøren har udsendt en Tak til Personalet.

»I Anledning af den vellykkede Start af Driften paa Københavns elektrificerede Nærbaner ønsker Generaldirektoratet at udtale sin Tak og Paaskønnelse af den Iver og Interesse, som er lagt for Dagen baade af Anlægs- og Driftspersonalet, og som har været Forudsætningen for, at Overgangen til den nye Driftsform har kunnet ske paa en, baade for Publikum og Statsbanerne, tilfredsstillende Maade.«

Det er en saare naturlig Sag, at der ved de fleste nye Tings Indførelse er visse Vanskeligheder, selv om det, som her, drejer sig om noget, der andre Steder har været kendt i mange Aar. Og da det i dette Tilfælde drejede sig om Hovedstadens Publikum, samt da Statsbanerne jo har været lagt tilstrækkeligt for Had i en Række Aar, er det naturligt, at Personalet har gjort alt for at faa den nye Drifts-

form til at »klappe«. Selv om der har været nogle drøje »Job« imellem, er Tjenesten blevet udført med godt Humør, saa Utilfredsheden har kun givet sig Udtryk i en Mumlen af og til.

For saa vidt angaar Lokomotivpersonalet har det ved flere Lejligheder ytret Utilfredshed med de lange Tjenester. Publikums gode Humør har imidlertid hjulpet paa Trætheden, og det maa i Sandhedens Interesse siges, at de ledende Embedsmænd har været klar paa, at der vistnok ydedes noget mere end i Længden forsvareligt. Derfor har de stillet sig imødekomende med Hensyn til Indlægning af et »Pust« paa de særlig trafikerede Dage. Imidlertid kan de lange Tjenester fra i Sommer ikke oprettholdes, der maa ved de nye Kørselsfordelinger ske en betydelig Nedsættelse.

I Tjenestetidsreglerne er det fastsat, at Tjenestetidsnormen paa eenmandsbetjente Lokomotiver er 195 Timer pr. Maaned, hvilket er lig gennemsnitlig 7,5 Time pr. Dag. I den senere Tid har vi ganske vist hørt lidt om, at en og anden af de nyere Embedsmænd nu mener, at de 195 Timer kun gælder Rangermaskinerne. De paagældende motiverer deres Opfattelse med, at Tjenestetidsreglerne kun taler om Lokomotiver og ikke Motorvogne. Dette maa imidlertid bero paa en beklagelig Misforstaaelse, som de paagældende snarest muligt bør se at komme bort fra.

Da vi i sin Tid fik Tjenestetidsreglerne, havde vi ikke anden Lokomotivtjeneste end Damplokomotivtjeneste. Som Følge deraf kunde der ikke i Reglerne tales om Motorer. Vi havde

dengang, som nu, Toglokomotiver og Rangerlokomotiver. De første var og er alle 2-mandsbetjente, og for det dér beskæftigede Personale ansattes Normen til 208 Timer. Rangermaskinerne derimod var dels 2-mandsbetjent, dels 1-mandsbetjent; de 2-mandsbetjente Maskiners Personale kom ind under den samme Norm som de 2-mandsbetjente Togmaskiners, men for de 1-mandsbetjentes vedkommende fastsattes der en lavere Norm, 195 Timer.

Af det ved Rangertjenesten beskæftigede Lokomotivpersonale var der altsaa baade nogle som var paa 208 Timers Normen og nogle, som var paa 195 Timers Normen.

Det fremgaar heraf, at det ikke var Maskinens Anvendelse til Togtjeneste eller Rangertjeneste, der var afgørende m. H. t. 208 eller 195 Timer, det var Betjeningsformen, 2-mandsbetjent eller 1-mandsbetjent, som var det. Heri er der ingen Ændring sket, og den Omstændighed, at der i nogle Tilfælde er Tale om en Motorvogn i Stedet for et Lokomotiv, kan da ikke bevirke nogen Forandring; thi de nidkære Embedsmænd, som kunde finde paa at anvende den foran omtalte Fortolkning, vil vel ikke benægte, at Tjenestetidsreglernes Ordlyd »195 Timer, hvis Tjenesten udføres paa eenmandsbetjente Lokomotiver« dækker Motorlokomotivernes Personale. Det vilde da være næsten humoristisk, dersom den samme Embedsmand vilde anordne 195 Timers Normen for dem, som kører paa eenmandsbetjente Motorlokomotiver, men 208 Timer for dem, som kører paa eenmandsbetjente Motorvogne.

Med Hensyn til det i den københavnske Nærtrafik beskæftigede Personale, om hvilket vi i Parantes bemærket maa sige, at Generaldirektoratet ikke kan have haft ret meget Kendskab til Forholdene i Praksis, dengang det foreslog, at de 2 paa hvert af Togene beskæftigede Tjenestemænd skal være ens aflønnet, har vi foran os liggende en Elektroførerrapport, som viser, at vedkommende Elektrofører har haft Tjeneste i 11 Timer 49 Min. paa een Dag, en Hverdag. Saadanne Tjenester maa vi bort fra, og selv om de nye Kørselsfordelingsforslag allerede skulde være udarbejdet, bør de vedkommende Embedsmænd ændre dem, inden de sættes i Kraft.

## ET AARS ROOSEVELT-EKSPERIMENT

Vi har tidligere her i Bladet bragt Oversigter fra Amerika over den revolutionære Udvikling, der foregaar i Staternes økonomiske Liv. Hidtil har Linierne for Roosevelts økonomiske Politik kun kunnet antydes. Nu ligger adskillige Linier i den amerikanske Kurs noget klarere, og den nye Udformning af den amerikanske Økonomi ved Roosevelts Hjælp kan først bedømmes kritisk nu efter Forløbet af et Aar. Man maa selvfølgelig være klar over, at de mangehaande Avisberetninger og Meddelelser om katastrofale Tildragelser under Udviklingen af Roosevelts Politik maa betragtes med en ganske betydelig Skepsis. Den amerikanske Præsident befinder sig i aabenlys Krig med de Kræfter, der behersker de mægtigste Informationsmidler og den offentlige Mening i Amerika og i Europa. Man beretter meget gerne om daarlige Resultater og Vanskeligheder, men de gode Resultater indrømmer man meget nødtigt.

Man skal heller ikke lade sig gaa paa af, at mange af Præsidentens Forholdsregler tilsyneladende foregaar i Zig-zag-Kurs. Roosevelt selv betegner den Politik, hvorpaa han er slaaet ind, som et »Eksperiment«. Det er en Higen og Søgen efter Udviklingsmuligheder og Holdepunkter. Præsidenten befinder sig i et hidtil uudforsket, nyt Land, over hvilket man ikke har Kort, der kan vise Vej, — ja, der findes ikke engang Veje i det endnu. Det forløbne Aar indenfor den nyamerikanske Økonomi bragte skiftevis Opgang og Nedgang, Farmerrevolter og Fredsslutninger, Lønforhøjelser og Strejker med sig. Den europæiske Læser kender mest til de negative Forteelser, — takket være den partiske Beretningsaflægelse fra de amerikanske Efterretningsbureauer og den interesserede kapitalistiske Presse i Europa. Men man kan imidlertid allerede dømme om Roosevelts Eksperimenter paa Grundlag af *objektive* Begivenheder. Man behøver blot at tage de amerikanske Statistiker over Produktion, Beskæftigelse, Priser og Lønninger. De efterfølgende Oplysninger er i Overensstemmelse med Statistikerne for Februar og Marts 1934. De muliggør altsaa et Overblik over det første Aar under den nyamerikanske Samfundsordning.

I Marts 1933 er Lavpunktet i den ameri-

kanske Krise naaet. Bankerne i Amerika lukkes. Efter Overvindelsen af Bankvanskelighederne forkynder Præsidenten sit Program, der sætter ind paa Dollarens Værdiforringelse. I Forventningen om en Prisstigning foregik en stødvis Udvidelse af Produktionen, der i Løbet af 4 Maaneder steg med to Trediedele. Da Befolkningens Købeevne endnu ikke var blevet tilstrækkeligt forøget, drejede det sig om en rent spekulationsmæssig Højkonjunktur, der kun kunde vare en ganske kort Tid. Regeringen selv traadte op imod denne Spekulation. Allerede i Juli kom Tilbageslaget. Netop denne Fase i den amerikanske Udvikling beviser Rigtigheden af Fagforeningskravene, der benægter Muligheden af en vedvarende Højkonjunktur uden samtidig vedvarende Stigning i Købeevnen, — det vil sige uden Lønforhøjelse.

I Erkendelse af denne Sagernes Sammenhæng satte Roosevelt nu ind med sit Kollektivoverenskomst-System (Codes), hvis Opgave det var at tilvejebringe Købeevne. I November var den Mur bygget op, som skulde beskytte imod nye Konjunkturbølger, og nu begyndte den Opgangsperiode, som ogsaa i Øjeblikket varer ved. Takket være Stigningen i Reallønnen holder Afsætningen Trit med Produktionen af nye Varer.

Fra Marts 1933 til Marts 1934 er Produktionen i De forenede Stater alt i alt steget med 46 pCt. For enkelte Omraaders Vedkommende er Forøgelsesmængden helt latterlig. Produktionen af Raajern og Raastaal og Bilproduktionen blev forøget med 200 pCt.

Paa tilsvarende Maade som disse Begivenheder udviklede Resultaterne sig i Kampen imod Massearbejdsløsheden, der er Hovedformaalet med den nyamerikanske Økonomipolitik. Det er meget vanskeligt at fremkomme med Tal herom, da De forenede Stater ikke ejer nogen omfattende Beskæftigelsesoversigt og ikke har nogen paalidelig Arbejdsløshedsstatistik.

Niras Kollektivoverenskomster indskrænker sig i Hovedsagen til Gennemførelse af en Arbejdsuge paa 40 Timer. Hvad der hidtil var Korttidsarbejde, er nu blevet normal Arbejdstid. Opgangsperioden efter Gennemførelsen af Kollektivoverenskomsterne medførte ikke mere Forlængelse af Arbejdstiden, men udviklede sig fuldstændigt i Retning af Forøgelse i An-

tallet af Beskæftigede. Ialt er Indextallet for Beskæftigelse steget fra 56 i Marts 1933 til 77 i Marts 1934, — d. v. s. med rundt regnet 40 pCt. Dette svarer til en Merbeskæftigelse af henved 2 Millioner Personer. I Marts 1934 maa Indextallet for Arbejdets Omfang rimeligvis ligge mellem 125 og 130 (Januar 1933 sættes til 100). Man vil altsaa se, at Roosevelts Kamp imod Massearbejdsløsheden har haft Resultater, der vel ikke ene og alene skyldes Præsidentens rent økonomiske Forholdsregler, men vel hovedsageligt den nye Arbejdstidsregulering. Netop paa dette Omraade vil der endnu være meget at gøre.

Interessant er ogsaa Udviklingen af *Lønningerne*. Ved Begyndelsen af Roosevelts Politik indtraf Dollarens Værdiforringelse og de hermed forbundne uhyre Prisstigninger. Lønningernes Realværdi var altsaa dalet. De til Indførelsen af Kollektivoverenskomsterne knyttede Lønforhøjelser havde altsaa først og fremmest som Maal atter at bringe Reallønnen paa Højde med de forøgede Priser paa Livsfornødenheder. En Stigning i de reale Time- og Ugelønninger udover dette Niveau skete først i Foraaret 1934. Fra Marts 1933 til Marts 1934 er det samlede Lønningsbeløb indenfor den amerikanske Industri steget med 73,5 pCt. Naar man tager i Betragtning, at Antallet af Beskæftigede i dette Aar er steget med 37,5 pCt., saa er Lønnen pr. beskæftiget Individ steget med 26,2 pCt. Da imidlertid Priserne paa Livsfornødenheder ogsaa i det samme Tidsafsnit er steget, nemlig med 8 pCt., saa bliver der alligevel *en virkelig Stigning i den gennemsnitlige Realløn pr. Dag og pr. Mand paa henved 17 pCt.*

Den økonomiske Krise i Amerika lod paa ganske anden Maade, end det har været Tilfældet i de store Lande i Europa, den reale Timeløn forblive saa godt som uberørt. Arbejderklassen ramtes i haardere Grad af Arbejdsløshed og Arbejde paa indskrænket Tid. Derimod er Reallønnen pr. Time ved Begyndelsen af Præsident Roosevelts Regering gaaet betydeligt ned som Følge af Dollarens Værdiforringelse. Derfor var der de forøgede sociale Vanskeligheder ved Paabegyndelsen af Roosevelts Økonomipolitik. Ud fra dette Synspunkt maa de Arbejdskonflikter forstaaes, der i Aaret 1933 førtes paa den mest forbitrede Maade, og om disse Strejker er der forøvrigt blevet be-

rettet paa en meget uoverskuelig og urigtig Maade. I de fleste af Tilfældene kæmpede Arbejderne *ikke imod Roosevelt*, men derimod for Roosevelts Politik imod de Arbejdsgivere og lokale Myndigheder, der vilde sabotere »Nira«.

Arbejdskonflikterne er, som det allerede er omtalt, med Hensyn til deres Virkninger blevet overdrevet ganske umaadeligt i Pressen. I Forhold til Revisionen af Arbejdsbetingelserne har Strejkebevægelsens Omfang ikke været betydeligt. Heller ikke Deficitet i Arbejdstiden har i Aaret 1933 været stort. Naturligvis har Omfanget af Strejkebevægelsen været meget betydeligt i Forhold til Kriseaarene, men det er jo ganske naturligt; thi efter at det som Følge af Roosevelts Politik lykkedes at skabe Arbejde, kunde der udbryde Arbejdskampe — tidligere derimod ikke.

Indenfor denne Artikels Rammer kan ikke behandles de mangeartede og dybtgaaende Problemer, der er opstaaet som Følge af den amerikanske Reform. Der findes intet Omraade indenfor Økonomi- og Socialpolitikken, der ikke paa Grundlag af Roosevelts Politik er blevet nydannet og omformet i Bund og Grund: Bank- og Kreditvæsen, Agrarpolitik, Udenrigshandel og Socialpolitik er i lige høj Grad i Bevægelse.

Det første Aar under »Eksperimentet« fremvistes et Resultat. Der skal dog endnu arbejdes uhyre, førend Amerikas Økonomi kan ledes over i normale Baner. For Europa er Udviklingen i Amerika af afgørende Betydning. Selv om ogsaa Vejene er forskellige i Rusland og Amerika, saa viser dog Udviklingen indenfor disse store Samfund det stadig svingende Europa den eneste Vej ud af Krisen. *Bekæmpelse af det kapitalistiske Anarki gennem planmæssig, økonomisk Ledelse.*

H—j.

## BIERHVERVS-BETÆNKNINGEN

Vi bringer andet Sted i Bladet en Omtale af Betænkningen fra Udvalget om Tjenestemændenes Bierhverv eller som det officielt hedder Udvalget angaaende eventuel Ændring af Tjenestemandslovens Paragraf 44 m. v.

Der er visse Karaktertræk ved denne Betænkning, som vi her ønsker at dvæle ved. Først er der at bemærke, at Tjenestemændene

Bierhverv efter det nu konstaterede er af et betydeligt mindre Omfang end man almindeligvis havde regnet med. Udvalget har efter de indgaaede Rapporter gjort det hele op til 246 Tilfælde — fraregnet Postetaten, som paa Grund af den der anvendte Ekspeditionsform ikke har været i Stand til at besvare Udvalgets Spørgsmaal.

Af de foreliggende 246 Tilfælde er der kun 29, hvor Tjenestemænd har erholdt Tilladelse til at paabegynde en Forretnings- eller Erhvervsvirksomhed. Det bemærkelsesværdige ved dette Tal er, at det er saa uhyre beskedent i Relation til de ca. 40 000 Statstjenestemænd, som findes her i Landet, og paa Baggrund af al den Blæst, der fra Handelsstandens Side har været rejst om Sagen. Lad nu være, at Tallene fra Postvæsenet vilde have suppleret de 29 erhvervsdrivende Tjenestemænd med en vis Procent og lad os endogsaa antage, hvad Departementschefernes Udvalg jo er inde paa, at nogle af de med Handel syslede Tjenestemænd kunde have været noget tilbageholdende med Hensyn til at indgive den i Tjenestemandslovens § 44 omtalte Anmeldelse. Det faktiske Forhold vil alligevel blive, at Tallet paa Tjenestemænd, som gaar de Handlende i Bedene er forsvindende lille baade set i Forhold til de Næringsdrivendes og Tjenestemændenes Antal — og tillige i Forhold til Omsætningen for Danmarks Butikshandel.

Efter Bekendtskabet med Udvalgets Oplysninger vilde vi nærmest være tilbøjelige til at henstille til Handelsstandens forskellige Organisationer at indstille Kanonskydningen efter Tjenestemændenes faa og smaa næringsdrivende Graaspurve — og egentlig kunde man have forventet, at det nedsatte Udvalg vilde have sagt noget i den Retning.

Men tværtimod; det synes næsten som om det mikroskopiske Tal paa de Tjenestemænd, der driver Næring, har skærpet Udvalgets Appetit, i hvert Fald slaar det netop paa dette Omraade ned for Fode.

Ikke alene forelsaar Udvalget en principiel Ændring i den kun 2 Aar gamle Næringslov, som uden videre spærrer Adgangen til Næringsbevis for samtlige Kvinder, der har indgaaet Ægteskab med Tjenestemænd, men det foreslaar oven i Købet Paragrafen affattet saaledes, at Forbudet gøres fuldt effektivt for Tjenestemanden selv, d. v. s., at den Ventil,

som nu findes i Tjenestemandslovens Paragraf 44 fuldkommen tilstoppes.

Nu har Udvalget maaske ment, at naar det kun er lykkedes saa faa at slippe gennem Paragraf 44 (ved Statsbanerne to enlige Sjæle) saa vil det gaa forholdsvis let og smertefrit at foretage en fuldkommen Udelukkelse af Tjenestemænd og deres Hustruer fra Næringsdriftens mere eller mindre forjættede Land. Naar Udvalget har taget saa grundig fejl i den Betragtning maa det formentlig hidrøre fra dets Ukendskab til, at Tjenestemændene altid har og altid vil have imod at blive stillet under Undtagelsesbestemmelser i Lovgivningen, men hertil kommer — hvad Udvalget maaske heller ikke har været opmærksom paa — at dets Ændringsforslag til Næringsloven navnlig vil virke som en Undtagelseslov for Tjenestemandsstændens Underklasser. Det er nemlig Portørens og Postbudets Kone, der kan antages i Ny og Næ at ville drive en lille Forretning med Traad og Garn, Mælk og Brød, Modepynt eller hvad disse Smaanæringsveje nu ellers omfatter. Departementschefernes og Generaldirektørernes Koner kan vi formentlig lade helt ude af Betragtning m. H. t. Bierhverv; denne lille Forsøgelse af Tilværelsen kan de som Regel med Tryghed overlade til Manden at drage Omsorg for. Og Embedsmænd af lidt lavere Grader end de fornævnte, som er gift med en Rulleforretning, en Mælkehandel o. dl. kan vist hurtigt tælles. Deres med Bierhverv forsynede Koner græsser paa blødere Enge; man træffer dem paa Kontorer, private som offentlige, og i Stillinger som Jurister, Læger o. s. v.

At Departementschefs-Udvalget er gaaet paa Missekattepoter over disse Felter, vilde have været mindre paafaldende, hvis det saa ikke havde lagt Jern under Hælene, da det naaede ned, hvor Smaafolk frister Tilværelsen.

Forøvrigt vil det ogsaa virke ret ejendommeligt, at en næringsdrivende Herre, der gifter sig med en kvindelig Skoleinspektør, f. Eks. godt maa drive sin Virksomhed videre, medens en næringsdrivende Dame, som ægter en Tjenestemand, skal afbryde sin. Men det foreslaar Udvalget, og vi tilstaar, at vi ikke kan faa Øje paa Logikken i dets Ræsonnement.

Forstaa det ogsaa, hvem der kan, at de

næringsdrivende Borgere — der ynder at give det Udseende af, at de gror bedst under den frie Konkurrences Himmel — er den eneste Stand, der i selve Lovgivningen skal have Beskyttelse mod en som Helhed set ganske betydningsløs Konkurrence fra Tjenestemændenes og deres Hustruers Side; det er lige saa ejendommeligt som at disse er det eneste Folkefærd, hvis Konkurrence de Handlende skal beskyttes imod.

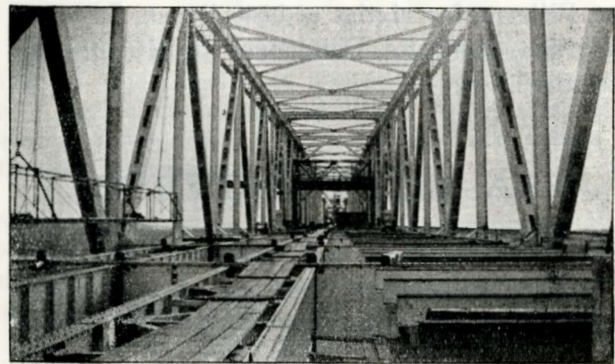
Ganske vist lever vi i en mærkelig Tid, men at et Forslag af den Art kunne blive Lov i Danmark, betvivler vi dog stærkt.

Vi skal senere vende tilbage til andre Afsnit i denne ejendommelige Udvalgsbetænkning.

### LILLEBÆLTSBROEN

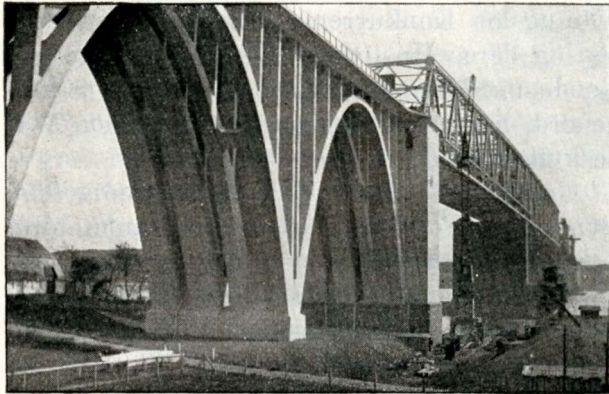


Tirsdag den 4. September aflagde ca. 150 af Foreningens Medlemmer Besøg ved Lillebæltsbroen. Som bekendt skal Lillebæltsbroen være færdig i Foraaret 1935, og af de ledsa-



gende Billeder vil Læserne kunne se, at der ikke er meget tilbage. Deltagerne befordredes fra Fredericia Station med Jernbanen, og Toget standede paa Dæmningen, lige før Broen naa-

edes. Deltagerne gik derfra ud paa Broen, hvor en Ingeniør holdt Foredrag og forklarede bl. a., hvad man saa oppe fra det høje Stade, som det er, naar man befinder sig oppe paa Broen og



ser de mægtige Dragere, som Broen er sammensat af.

Efter at have hørt Foredraget vandrede Deltagerne ned ad Broen, hvor de nedenunder



Broen hørte et andet Foredrag, hvorefter Deltagerne i nogle Motorbaade befordredes rundt om Pillerne for rigtigt at bese Broen. Da dette var sket, samlede Detalgerne til Middag paa Snoghøj Hotel.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Damp og Motor.

»Damplokomotivernes Tidsalder er ved at ebbe ud. Dieseltog, Motortog, Raketog, Skinnezæppelinere og andre fantastiske Fremtidsulyrer vil for Fremtiden suse ad de Skinner, der nu gungrer under Staalgiganternes dampdrevne Hjul. Lokomotivernes skingrende Fløjten vil forstumme og vige for hæse Billhorn — Lokomotivføreren og hans Fyrhøder bliver erstattet af en Konduktor, der sidder mageligt hen-slængt inden Døre og drejer paa et Par Haandtag.«

Ja, saaledes skrev et Hovedstadsblad for en Tid siden, og Forfatteren til Artiklen har vel til Dels ret, i hvert Fald tyder Udviklingen noget i den Retning for vort Lands Vedkommende. Generaldirektøren har jo ogsaa forlængst erklæret, at det sidste Damplokomotiv er bygget. At der ellers ude i den store Verden arbejdes videre paa de hundrede aarige Erfaringer, Ingeniørerne har paa Damplokomotivernes Omraade, synes ikke at interessere D. S. B. Man saa ogsaa i Fag- og Dagspressen efter Trafikministerens og Generaldirektørens Studierejse til Amerika, Udtalelser om, at de Planer, der var lagt for de kommende Aar, var rigtige, og at der roligt kunde bygges videre paa dem. Alene ved en saadan Konstatation turde der vel nok antydes, at den lange Rejse ikke har været forgæves, selv om der intet »amerikansk Tempo« fandtes i Amerika.

Nej, vi her i det lille Danmark er skam anderledes godt med, vi har Lyntog, M. P.-Tog, S-Baner o. s. v., ja, efter Udtalelser af Trafikministeren vil vore Lyntog blive et Mønster for hele Verden.

Den danske Landmand har lært Verden at lave Flæsk, og nu skal D. S. B. altsaa lære Verden at lave Lyntog. Lad os haabe, at sidstnævnte vil give noget mere i Statskassen, end som det med Flæsket har gjort. Forbavsende er det, at vort lille Land virkelig har Penge til omfattende Eksperimenter med Motormateriel, saaledes at dette kan tjene som et Mønster for hele den store Verden, og det i en Brobygnings- og Krisetid.

Forfatteren til ovennævnte Artikel slutter denne med: »Men den Dag, det sidste Lokomotiv kører til Ophugning, bliver Verden nu alligevel en imponerende Skønhedsaabenbaring fattigere«. Forfatteren synes altsaa trods alt, at det gammeldags Fut-Tog dog alligevel har sin Charme.

Men var det ikke formaalstjenlig, om 2. Distrikt gav Ordre til, at de »Skønhedsaabenbaringer«, som hører hjemme i Aarhus, blev noget bedre rengjorte — *forinden Ophugningen* —. Andre Depoters Maskiner har endnu ikke naaet det Lavmaal af Rengøring, som Aarhus Maskinerne har. Ligeledes burde Maskinløbene laves saaledes, at der blev levnet Tid til de nødvendige Reparationer kunde udføres, samt undgaa at skifte Maskine 3—4 Gange for at køre en enkelt Tur.

Hvis der kunde skabes Forstaaelse for disse Ting, vilde det betyde en Fordel, baade for D. S. B., Personalet og det rejsende Publikum, der endnu ser lidt Romantik i den gode og trofaste Damphest.

Frederikshavn, i August 1934.

Carl Petersen.

### I Agurketiden.

Hr. Redaktor!

Samtidig med min Kompliment for Deres Leder i sidste Nr. af Bladet, bedes De hermed optage følgende, som man gerne vil høre Deres Stilling til, især hvad angaar det første Afsnit.

I et Par Køreplansperioder — før 15. Maj d. A. — var samtlige Tog paa Ringsted—Frederikssund Motortog, Litra ML, Egenvægt 4,6 Vgl.,

maa efter Træktabel trække *højest* 5 Vgl., ialt en Belastning paa 9,6 Vgl. I bemeldte Periode var Motorvognene ofte ude for Overbelastning, og Motorføreren skred tilsidst ind og foranledigede, at Distriktet til de paagældende Knudestationer sendte en Skrivelse, der indskærpede Træktabellens Overholdelse, men med Kommentar om, at hvis Vogne maatte efterlades, skulde Togkontor underrettes (velsagtens for at være medbestemmende om, *hvilke* Vogne, der efterlodes).

Togkontor og Stationer, navnlig Ringsted, hvis Forstander er særlig emsig efter at overskride Maksimalgrænsen, fandt dog snart ud af, at Indskærpelsen angaaende Træktabel maatte kunne fortolkes derhen, at det overlodes til Togkontor i givne Tilfælde at variere Træktabellen efter Behov: Stationen underrettede blot Togkontor om et for stort Togs Størrelse, hvorefter der tilgik Motorføreren Depeche omtrent saalydende: »Tog A skal idag fremføre X Vgl. f. Eks. Rg.—Fs. og underskrevet TI eller Tkt. uden Hensyn til Træktabel og Motorførers Ansvar for Maskinen og Køreplansoverholdelse.

Efter den 15. Maj d. A. har Midtbanen faaet mindre og svagere Køretøjer, MA.- og ME.-Vogne, der maa trække 4,8 Vgl. incl. Egenvægt. Spillet er ogsaa her gaaende med fornævnte Facon for Omgaaelse af Træktabel, og det er da efterhaanden blevet et Tvilsspørgsmaal blandt Motorførere, hvad Træktabel er for noget, og ligesaa Motorførers Ansvar for Køretøj og Køreplans Overholdelse.

Kunde De, Hr. Redaktør, ikke skaffe os oplyst, hvad Træktabel i Køreplanen betyder, om den skal respekteres eller ej, og ifald den ikke skal, om et teknisk ukyndigt Togkontor da er det rette Faktotum til at suspendere Træktabellen, eller vilde det ikke være hensigtsmæssigt at lade en højere teknisk Instans bemyndiges hertil, og selv om det sker, paa hvis Ansvar kører Føreren af et Tog da, naar Træktabel overskrides? — Svar imødeses med stor Interesse.

Et andet lille Hjertesuk. — Næstved Maskindepot ledes af en Depotforstander, men tillige af en »rejsende Lokomotivmester« ved Navn Carl Andersen, der er at finde i Næstved, Dalmose, Skelskør eller Slagelse; hvor vides ikke. Den Form for Depotledelse er nogle glad for; men de, der ynder Principper og System i Arbejdet er ikke altid lige tilfredse med Forholdene.

Under nuværende Tilstande maa man ofte rende rundt og opsøge Haandværkere eller Arbejdsmænd ved Depotet for at faa oplyst, hvilket Køretøj man skal overtage til Togfremførelse, og er det udenfor nævnte Arbejders Tjenestetid, kan man komme ud for at maa undersøge adskillige Motorvogne, før man finder ud af, hvilken der eventuelt *kan* benyttes, og den Slags Forskning giver Forberedelsestiden ikke Rum for.

Hr. Redaktør, kender De ikke den her skitserede Mester Carl Andersen (Forf. af nærværende gør nemlig ikke) og i saa Fald, kunde De da ikke ved en eller anden højtidelig Lejlighed skænke ham en Æske Skrivekridt og samtidig henstille til ham

om at benytte Kridtet til, paa en rubriceret Tavle i Næstved, dagligt at opføre Nr. paa det Køretøj, der skal fremføre det og det Tog, saa vilde Motorførerne i Næstved faa det en Del nemmere og faa mere ordnede Arbejdsforhold; dette med at have Arbejdsledere og til visse Tider ingen alligevel, er ikke ideelt.

Det »System« har bl. a. tillige den Hage, at Næstved Station, specielt den kvindelige Overassistent, undertiden føler Trang til ogsaa at agere en Slags Lokomotivmester, og det er nu ikke rart. Som Ægte- mand er man jo ikke helt fremmed for Skørteregimente; men som Lokomotivmand er man jo kun vant til at have med Mandfolk at gøre, saa maa man ikke nok her være fri for det med Skørterne.

Kunde Redaktøren ikke — Pressens Magt er jo stor — faa omtalte Dame flyttet blot et Par Skinne- længder, nemlig fra Kommandoposten og over i Bil- letkontoret, for der er noget trist i at se en civil barhovedet Dame stikke Hovedet ud af Kommando- posten og raabe: Afgang! Ydermere, da Togførerne er skikkelige nok til, at de ikke af det beskortede Væsen kræver reglementeret Afgangssignal.

Er det forresten ikke paalagt fungerende Stations- bestyrere at bære Uniform?

Erbødigst  
Evers H. Arp,  
p. t. Pennefører.

Træktabel gælder naturligvis ligesaa godt paa de Baner, den ærede Indsender kører paa, som paa andre Baner. En Fører kører i Almindelighed paa sit eget Ansvar. Med Hensyn til Tidstab paa Grund af Overskridelse af Træktabel maa den, der anordner dette, trods Indsigelse, tage Ansvar. Vi tænker, at Carl Andersen, naar han ser dette, anskaffer sig et Stykke Kridt.

## TJENESTEMÆND'S BIERHVERV

Et Departementschefs-Udvalg afgiver Betænkning om Tjenestemænds Bierhverv og stiller Forslag om Indførelse af opsigtsvækkende Undtagelsesbestemmelser.

Den 10. Januar 1934 nedsatte Regeringen et Udvalg til Undersøgelse af Tjenestemænds Bierhverv m. v. og Muligheden for ved en evt. Begrænsning af disse at kunne skabe Erhverv for hidtil ikke i Stats- tjenesten beskæftigede Personer.

Udvalgets Formand blev Departementschef K. H. Kofoed og dets øvrige Medlemmer Generaldirektør P. Knutzen og Departementschef A. Barfod. Ekspedi- tionssekretær A. H. Torp-Pedersen har fungeret som Udvalgets Sekretær.

Det er som bekendt ikke første Gang, denne Sag er bleven sat paa Dagsordenen herhjemme, snart har det været Ønsket om at begrænse de højere admini- strative Embedsmænds mere givtige Ben som Bestyrelsesmedlemmer i Aktieselskaber m. v. og til andre Tider har man ikke saa meget været paa Jagt efter dette Storvildt, men ført Hovedangrebet paa den

Smule Fritidsarbejde som Tjenestemænd i lavere Grader ligesom iøvrigt Folk i alle mulige andre Stillinger og Erhverv paatager sig dels af Interesse, dels for at hjælpe lidt paa et anstrengt Lønningsbudget. Ofte har det været Detailhandlerstanden, der har fremført Klager i Anledning af de iøvrigt relativt faa Tilfælde, hvor lavt lønnede Tjenestemænds Hustruer har drevet en eller anden lille Bod med Grøntsager, Mælk, Brød o. l.

Saa tidligt som i 1909 nedsattes der en Kommission til Undersøgelse af disse Forhold.

Kommissionens Betænkning forelaa i December 1910, og i det paa Grundlag heraf udarbejdede Lovforslag var der en Bestemmelse, som vanskeliggjorde Tjenestemændenes Adgang til Bierhverv, idet de i hvert enkelt Tilfælde skulde søge Tilladelse dertil. Overfor de højere Embedsmænd indeholdt Forslaget ligesom Forbud imod at træde i Tjenesteforhold som Bestyrelsesmedlemmer eller paa anden Maade i Interessentselskaber, Banker, Sparekasser o. l.

Det var utvivlsomt paa Grund af denne Bestemmelse, at Lovforslaget fik en krank Skæbne; det blev i de følgende Aar trænet saavel i Folketing som Landsting, uden at der kom Bukser ud af det Skind.

Sagen blev paany taget op i Lønningskommissionen af 1917 og Overvejelser her resulterede i Bestemmelsen i Tjenestemandsløven af 1919 § 44, hvilken Paragraf ogsaa er gaaet over i den nugældende Lovs § 44 væsentlig i uændret Skikkelse.

#### *Et forsvindende ringe Antal Bierhverv.*

Kommissionen af Januar 1934 har nu ladet undersøge, hvor mange Anmeldelser, der er indgaaet fra Statstjenestemænd om Overtagelse af de i Lovens § 44 nævnte Bierhverv.

Oplysninger foreligger fra samtlige Styrelsesgrene med Undtagelse af Post- og Telegrafvæsenet. Det viser sig, at der i de sidste 5 Aar ialt er indgaaet 246 saadanne Anmeldelser fra Statstjenestemænd, hvoraf der i 30 Tilfælde er nægtet Godkendelse. De 216 godkendte Anmeldelser fordeler sig paa de forskellige Grupper af Bierhverv paa følgende Maade. I 26 Tilfælde: *Paabegyndelse af Forretnings- eller Erhvervsvirksomhed.* I 109 Tilfælde: *Overtagelse af Stillinger udenfor Statstjenesten, hvortil der er knyttet varig Løn.* Og i 78 Tilfælde: *Indtrædelse i Erhvervsvirksomhed i Bestyrelser af Selskaber af erhvervmæssig Karakter.*

Af et Oversigtsskema, der findes som Bilag til Betænkningen, fremgaar det, at det største samlede Antal Anmeldelser om Bierhverv foreligger fra Toldvæsenets Tjenestemænd, som repræsenteres ved 57, og hvor der desuden foreligger Nægtelse i 11 Tilfælde. Derefter følger Tjenestemænd under Justitsministeriet med 48 godkendte Anmeldelser og 14 Nægtelser eller Paalæg om at frigøre sig for havende Bierhverv. Nr. 3 i Rækken er de militære Etater med 41 Anmeldelser og 2 Nægtelser.

For Statsbanerne med sine ca. 15 000 Tjenestemænd foreligger der ialt i de 5 Aar 18 Anmeldelser. Heraf er ikke mindre end 10 nægtet og 1 har faaet Paalæg om at frigøre sig fra Bierhvervet. Af godkendte Anmeldelser er der saaledes for hele Stats-

banepersonalet 7 Tilfælde af Overtagelse af Bierhverv. Heraf er de 4 Tilfælde: Indtrædelse i en Bestyrelse eller et Repræsentantskab for et Selskab af erhvervmæssig Karakter, 1 Tilfælde Overtagelse af en lønnet Stilling udenfor Statstjenesten og endelig 2 Tilfælde, hvor de paagældende har paabegyndt Erhvervsvirksomhed.

#### *Udvalget mener, at § 44 er ensartet fortolket.*

Udvalget af 1934 siger i Betænkningen, at det er dens Opfattelse, at de forskellige Administrationer i det store og hele har praktiseret Tjenestemandsløvens § 44, Bierhvervsparagraffen, i principiel Overensstemmelse med dens Hensigt og Forudsætninger. Mon ikke det er ret meget sagt paa Grundlag af de foreliggende Oplysninger. Det kunde dog maaske kræve en lidt nærmere Forklaring, hvorfor Statsbanernes Generaldirektorat af et forholdsmæssigt lavt Antal Anmeldelser har nægtet mere end 50 pCt. Godkendelse, medens der fra andre Styrelsesgrene kun rent undtagelsesvis foreligger Nægtelser overfor et relativt langt større Antal Anmeldelser.

Udvalget fastslaar herefter, at Spørgsmaalet om Tjenestemændenes Bierhverv er af væsentlig ringere Betydning, end man almindeligvis har regnet med. Ganske vist tilføjer den, at det maa antages, at Tjenestemændene ikke har indgivet Anmeldelse i det Omfang, § 44 tilsigter; men selv om der skulde være nogle Tilfælde af den Art, turde det være rigtigt, at Sagen er pustet op til noget uforholdsmæssigt stort.

#### *En Tydeliggørelse af § 44 menes ønskelig.*

Efter at Udvalget har konstateret Bierhvervenes ringe Omfang, giver det sig alligevel i Lag med at foreslaa en Række stærkt indskrænkende Foranstaltninger.

Det er saaledes af den Opfattelse, at Tjenestemandsløvens § 44, Stk. 2 C, bør undergaa en Tydeliggørelse. Stykket siger nu, at Tjenestemanden skal gøre Anmeldelse, naar han overtager en Stilling udenfor Statstjenesten, hvortil der er knyttet varig Løn. Det kan misforstaas, mener Udvalget, idet man kan tro, at der ligefrem skal være Tale om en Livstillig forinden Pligten til Anmeldelse indtræder, og det foreslaas derfor, at Stykket kommer til at gaa ud paa Overtagelse *»af en udenfor Statstjenesten liggende Beskæftigelse, der ikke er af midlertidig Karakter, og hvortil der er knyttet Vederlag.«* Endvidere siger Udvalget, at de forskellige Styrelser bør drage Omsorg for, at alle Tjenestemænd gøres bekendt med Anmeldelsespligten, og at Overtagelse herefter behandles som *Tjenesteforseelse.*

#### *Er Agentur og Kolportage særlig søgt af Tjenestemænd.*

Til Punkt A i § 44 vedrørende Paabegyndelse af en »Forretning eller Erhvervsvirksomhed har Udvalget overvejet at indføje Agentur- og Kolportagevirksomhed, da man har erfaret, at denne Art Virksomhed ikke sjældent forekommer i Form af Bibe-skæftigelse for Tjenestemænd. Naar alligevel intet Forslag stilles, skyldes det, at Begrebet efter Udvalgets Mening allerede maa være dækket af Bestem-



melsen i Lovens nuværende eller foreslaaede Affattelse.

*Storvildtet fredes.*

Til Punkt c, der omhandler de højere Embedsmænds Indtræden i Aktieselskabsbestyrelser o. l. har Udvalget ingen Ændringer haft at stille, men finder Lovens nuværende Affattelse tilfredsstillende.

(Sluttes.)

**FORDELEN VED AT BRUGE  
MODERNE LOKOMOTIVER**

Det koster Penge at købe moderne Lokomotiver, men Fordelen ved Nyanskaffelser viser sig hurtigt ved større Arbejdsevne og navnlig ved billigere Drift. Det er særligt i Amerika, man er vaagen for den Kendsgerning og udrangerer ældre brugbare Lokomotiver og erstatter dem med nye. Til Eksempel har en Bane anskaffet 20 Stkr. 2 D 2-Lokomotiver med alle moderne Indretninger, og Resultater blev, at Køretiden blev sat 10—15 pCt. ned og For-spands- og Skydelokomotiver faldt bort, og — det vigtigste — trods alt dette spares 10 pCt. Kul. Der spares saa mange Dollars, at de nye Lokomotiver forrentede sig med 38 pCt.!

*Mr. Steam.*



**HOVEDBESTYRELSESMØDE  
den 28., 29. og 30. August 1934.**

Alle tilstede.

*Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.*

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

*Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.*

I den ca. 3 Aar gamle Sag om Forstaaelse af Pensionsbestemmelserne, nemlig om hvorvidt det  $1\frac{1}{6}$  Aar skal regnes fra det 30. eller fra det 35. Aar, har der været forhandlet med Finansministeren, som ganske vist ikke delte Organisationens Standpunkt, men ønskede Oplysning om, hvor mange Tjenestemænd Sagen i det hele taget kan komme til at dreje sig om: saadanne Oplysninger er afsendt.

De i Referatet af forrige H. B. Møde omtalte Forandringer i Reglerne for Udstedelse af Frikort er gennemført. Protokol over Forhandlingen i Generaldirektoratet har været optrykt i D. L. T., Lokomotivfyrbødere, der er ansat som saadanne senest den 1. December 1920, har Ret til at faa udstedt Frikort, naar de fylder 40 Aar.

En Sag angaaende Benyttelse af 2. Klasses Kupeer i de enkelte Tog, hvor saadanne findes, har været forelagt Generaldirektoratet. Kupeerne vil nu blive tydeligt mærkede, saa det uanset Vognens Ydre klart fremgaar, om det er 1. Klasse eller 2. Klasses Kupeer.

Spørgsmaalet om Beregning af Kørepenge for Østerbropersonale, naar Tjeneste begynder eller slutter paa

Gh., har været forelagt Generaldirektoratet, som er gaaet med til at yde Sporvognspenge.

Foranlediget ved, at 2. Distrikt holdt for, at Tjenestetidsnormen er 208 Timer, uanset om der er udført Rangertjeneste, Linietjeneste eller begge Dele, har vi forelagt Sagen for Generaldirektoratet, som nu har meddelt 2. Distrikt, at Tjenestetidsnormen opgøres efter 7.5 Time pr. Dag ved Rangertjenesten og 8 Timer pr. Dag ved Togtjenesten, og at denne Beregningsform ogsaa skal anvendes for Personale med blandet Tjeneste.

Et Medlem har forespurgt, om den skete Tilføjelse til Tjenestemandsløvens § 50 vedrørende Betingelser for Erhvervelse af en højere Pensionsanciennitet kunde medføre, at han ved Indbetaling af de fornødne Pensionsbidrag kunde faa forbedret sin Pensionsanciennitet. Besvaret benægtende.

Foranlediget ved at Distrikternes Personaledispositioner stadig foregaar paa en saadan Maade, at der tilsyneladende skabes et Overtal af Lokomotivførere, medens der efter vor Opfattelse er for faa Lokomotivførere, har vi tilskrevet Generaldirektoratet om Sagen og anmodet om, at der foretages Nyudnævnelser.

Vi har maattet tilskrive 1. Distrikt om at faa ordnet Afløsningsforholdene i Gødser, hvor Lokomotivmesteren har Tilhøjelighed til at anvende de yngre Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførerafløsning.

Paa given Anledning har vi anmodet 2. Distrikt om at udsætte Lokomotivfyrbødere til Lokomotivfyrbødertjenesten i Stedet for, som det er sket i en Del Tilfælde, Personale fra Trafiktjenesten.

En Assistent havde fundet paa selv at udføre Ranger-tjeneste med en Rangermaskine. Distriktet har paatalt dette overfor den paagældende.

Sammen med D. S. o.ä. M. F., Afd. 7 har vi i Generaldirektoratet anmodet om nogle Aspiranternes Ansættelse som Lokomotivfyrbødere. Endvidere har vi udvirket, at der udstedes enkelte Friпас til Aspiranter, som har deres Familie boende i en anden By end den, de er stationeret i.

Efter at det fra vor Side er paatalt, at en Aspirants Attestkørsel foregik paa ureglementeret Maade, er Forholdet gaaet i Orden.

De yngste af de i MX-Turen i Ar. beskæftigede Lokomotivførere har beklaget sig over den mellem Distriktet og Hovedbestyrelsen truffne Ordning, der gaar ud paa, at de paagældende, som i Anciennitet er Depote's yngste Lokomotivførere, sættes til Raadighed for Depotet, naar Turen køres med Damp, fordi Motorlokomotiverne er utjenstdygtige. Efter at Sagen er undersøgt paany, har Hovedbestyrelsen meddelt, at der ikke er Grund til at beklage sig over den truffne Ordning.

En af de fra Alshanerne overgaaede Lokomotivførere har beklaget sig over den ham tildelte Turanciennitet. Meddelt, at der for dem alle gælder den Bestemmelse, at de i Tiden 1. Juli 1934—15. Maj 1935 kan komme i Tur efter Anciennitet, hvis der opstaar Pladsledighed, men at de ved Turvalget i Foraaret 1935 skal i Tur efter Anciennitet.

Vi har fremsat Ændringsforslag til de af Generaldirektoratet foreslaaede Forberedelses- og Afslutnings-tider for MX'erne og MQ'erne.

Generaldirektoratet meddeler, at S-Maskinerne efter-

haanden vil blive forsynet med fjedrende Svingsæder i begge Sider.

Vi har rykket for Afgørelse i en Række tidligere fremsendte Velfærdssager.

Generaldirektoratet meddeler, at vor Anmodning om Enkeltværelser som Soveværelse vil blive imødekommet ved de Depoter, hvor Pladsforholdene tillader det. Distrikterne har derefter meddelt, at vort Ønske vil blive gennemført i Helsingør, Hillerød, Rungsted, Roskilde, Ringsted, Næstved, Korsør, Horsens, Grenaa, Frederikshavn, Løgstør, Struer, Viborg, Langaa, Brande samt delvis i Herning.

Efter at der mellem det interesserede Personale var opnaaet Enighed derom, har vi anmodet om Bytning af Lokomotivpersonalets og Remisepersonalets Værelser i Holstebro. Distriktet vil af Hensyn til Bekostningen ikke gaa med til Forandringen.

Som Støtte til Feriehjemmet er modtaget et Statstilskud paa 1500 Kr. Lokomotivfører A. M. Mikkelsen. Vg., har skænket Hjemmet en Andel paa 200 Kr., og det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek har skænket en Pakke Bøger.

I Anledning af den store Sommertrafik havde 1. Distrikt ønsket at anvende Arbejdsmænd til Lokomotivfyrbødertjeneste paa S-Maskiner, ligesom det meddelte Personalet, at der kunde blive Tale om Inddragelse af Søndagsfridage. Efter at der fra vor Side var nedlagt Protest i Generaldirektoratet, besluttede dette at genantage en Del afskedigede Aspiranter i Stedet for at gennemføre de to nævnte Foranstaltninger.

Foranlediget ved at nogle af Afdeling 1.s Medlemmer har følt sig daarligt behandlet ved Udtagelse af Personale til Anvendelse i den københavnske Nærtrafik, har Afdelingen foranlediget en Bevægelse med Udsendelse af Cirkulærer. Hovedbestyrelsen har, i Forvisningen om at kunne gøre Rede for sin Handlemaade i denne som i andre Sager, henstillet til Medlemmerne roligt at afvente Kongressen næste Foraar.

Der er som sædvanligt behandlet en hel Del Sager af mere personlig Interesse.

»Gabriel Jensens Ferieudflugter« for fattige københavnske Børn og »Kalvehod Bastion« har hver faaet et Tilskud paa 25 Kr.

Efter Indbydelse har vi ved Formanden henholdsvis Næstformanden deltaget i Norsk Lokomotivmandsforbunds og i Værdsteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisations Kongresser.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

#### *Punkt 3. Meddelelser fra de staaende Udvalg.*

Uheldsforsikringsforeningen har afholdt Repræsentantskabsmøde (omtalt i D. L. T.).

C. O. I har som bekendt krævet Tjenestetidsnormerne 9 og 10 Timer pr. Dag afskaffet. Efter at Sagen havde været forhandlet med Finansministeren blev der til Spørgsmaalets videre Undersøgelse nedsat en Kommission, hvori vor Organisations Formand har faaet Sæde.

N. L. F. har afholdt Kongres i Stockholm (omtalt i D. L. T.).

For at undersøge Betingelserne for Opretholdelse af den Støtte, de Skandinaviske Organisationer i nogle Aar har ydet de finske Jernbanemænd, har N. J. U.'s Sekretariat afholdt et Møde i Helsingfors. Det vedtoges atter

i Aar at yde de finske Organisationer en Støtte paa 5000 Kr., som fordeles paa de N. J. U. tilsluttede Organisationer i Forhold til Medlemsantal.

Marketenderiudvalget har med 1. Distrikt drøftet et Forslag om Udvidelse af Kaffestuen. Sagen er endnu uafgjort.

Under Hensyn til at vor Repræsentant i Laaneforeningen, Rosenkilde-Laursen, paa Grund af forestaaende Hospitalsophold ikke vil kunne varetage dette Hverv i nogen Tid, overdrages det til L. M. Schmidt indtil videre at bestride Hvervet.

#### *Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.*

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 30. Juni 1934. Balancen var Kr. 621 636,20, hvilket er en Formuefremgang paa Kr. 33 401,75 i Tiden 1. Januar—30. Juni d. A.

Godkendtes.

#### *Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.*

Helsingør Lokomotivfyrbøderafdeling har — i Anledning af, at nogle Medlemmer ønsker at deltage i et Motorkursus — anmodet om Støtte. Hovedbestyrelsen har tidligere bevilget 102 Kr. til Bogmateriel, men under den Forudsætning, at de efter endt Brug afleveres til Organisation, da de kan bruges andre Steder. Afdelingen har ikke været tilfreds med denne Afgørelse og fremsender Sagen paany. Det vedtoges at henholde sig til den tidligere Beslutning i Sagen.

Fra Ng. Lokomotivførerafdeling er modtaget Forslag om, at der paa de ikke ombyggede D-Maskiner anbringes et Skot paa Førerpladsen ligesom paa de ombyggede.

Henvistes til Velfærdsudvalget.

Paa Grundlag af Henstilling fra forskellig Side, vedtoges det at udsende Meddelelse om Dødsfald ikke alene for ordinære, men ogsaa for ekstraordinære Medlemmers Vedkommende. Betingelsen er, at Foreningens Kontor underrettes i betimelig Tid.

I Anledning af, at de nye Regler for Beregning af Tjenesteanciennitet har medført en Ændring i den tidligere Bestemmelse om Turanciennitet for Lokomotivførere, som overgaar fra Motorførerstillingen, har Spørgsmaalet om hvovidt den nye Bestemmelse ogsaa gælder for de Lokomotivførere, som før 1. Juli 1933 er overgaaet fra Motorførerstillingen, været forelagt Generaldirektoratet, som har besvaret Spørgsmaalet benægtende. Det vedtoges at undersøge Sagen endnu engang.

Lokomotivførerkredsen foreslaar Udflytning af de fremskudte Signaler. Det vedtoges at foreslaa dem udflyttet til 800 m foran Hovedsignalet.

Gennem vort Signalkommissionsmedlem i 1. Distrikt er modtaget en Forespørgsel om vor Stilling til at lade Togene paa Nord- og Kystbanen køre med Natlutsignaler hele Døgnet. Det vedtoges at meddele Distriktet, at vi paa visse Betingelser kan tiltræde Forslaget.

#### *Punkt 6. Sager henvist fra Kredsene.*

*Lokomotivførerkredsen:* En Sag angaaende Godtgørelse for dobbelt Husførelse til en Lokomotivfører i Struer henvistes til Forretningsudvalget.

En Sag om gratis Tjenestefrihed paa Jubilæumsdage henvistes til Formandens og Sekretærens Behandling.

*Motorførerkredsen:* Motorførerne i Aarhus fremsender en Protestskrivelse mod H. B.'s Afgørelse i Sagen an-

gaaende Turbesættelsesforholdene i Aarhus. Det vedtoges at henholde sig til den tidligere Afgørelse.

**Lokomotivfyrbøderkredsen:** En Sag angaaende Forandring ved Bremsehængerne paa Hs-Maskinerne henvistes til Velfærdsudvalget.

Kredsen forelagde en Skrivelse angaaende Avancementsforholdene. Der var Enighed om at være vagtsomme overfor disse Forhold. Der er, som tidligere anført i dette Referat, tilskrevet Generaldirektoratet angaaende Forfremmelsesforholdene.

*Punkt 7. Eventuelt.*

Enkelte mindre Emner berøres.

E. K.

25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Oktober 1934 kan Lokomotivførerne *H. A. Simonsen* og *F. K. D. Gregersen*, Københavns Godsbanegaard, fejre 25 Aars Dagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd ved D. S. B.



*H. A. Simonsen*, Blaamejsevej 9, 2. Jubilaren begyndte paa Jernbanen i Nyborg den 2. Januar 1908, blev den 1. April 1924 forfremmet til Lokomotivfører med Station i Glyngøre, hvorfra han over Gedser og Næstved kom til København den 1. August 1931.

Trods den korte Tid, Simonsen har opholdt sig her, er vi dog kommen til at sætte Pris paa ham for den rolige og kammeratlige Maade, han har at tage Arbejdet paa.



*F. K. D. Gregersen*, Dr. Dagens Allé 2, 1. Jubilaren begyndte paa Jernbaneværks tederne i København 1. April 1908; naar undtages et kort Ophold i Roskilde ved Forfremmelse til Lokomotivfyrbøder og nogle Maaneder i Lunderskov ved Udnævnelse til Lokomotivfører i 1925, har Jubilaren forrettet Tjeneste i København, hvor vi kender Gregersen som den interesserede og samvittighedsfulde

Lokomotivfører, han er. Som Kollega og Kammerat kan man stole paa Gregersen, han er ikke bange for Arbejde, eller for at strække Haanden ud til en Tjeneste i det daglige.

Afdeling 1 bringer de bedste Ønsker paa Festdagen, samt om Held og Lykke i Fremtiden.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Signal ved Trinbrætterne.

Er det ikke fuldstændigt hen i Vejret, at vi Lokomotivmænd stadigvæk skal være saadanne Stedbørn, at der ikke kan gives os den Hjælp, det vilde være at anbringe Signaler ved Trinbrætterne.

Et saadant Ønske blev fremsat, allerede da det var nyt med disse Trinbrætter, og siden da er Forholdene besværliggjort for os. Køretiderne har faaet den ene Nedsættelse efter den anden, og da der ikke er givet Holdetid ved Trinbrætterne, samt da Lokomotivlanterne jo ikke belyser Strækningen og dens Omgivelser, saa vi i Mørke kan se, om der er rejsende eller ej, maa vi Damplokomotivmænd saa godt som standse Toget ved ethvert Trinbræt. Dette koster Penge, idet det jo medfører forøget Kulforbrug, men det er dertil i højeste Grad irriterende med de smaa Køretider, vi har, at skulle standse ved et Trinbræt, og det saa viser sig, at der ingen rejsende er. Kan der ikke snart gøres noget for, at Personalets Ønske om Anbringelse af Signal ved Trinbrætterne kan blive imødekommet.

Lokf.

Vi er fuldstændigt enig med den ærede Indsender. Dette Spørgsmaal burde forlængst have været bragt i Orden. Det blev rejst overfor Generaldirektoratet for ca. 5 Aar siden; der vistes ikke Forslaget nogen Velvilje, men det er dog ikke blevet opgivet, tværtimod er det Gang paa Gang blevet fremholdt overfor Generaldirektoratet paany.

Dengang Spørgsmaalet var til Forhandling i Generaldirektoratet, blev det netop gjort gældende, at det var altfor dyrt for Statsbanerne, at Damplokomotivene maatte liste sig frem for at finde Trinbrætternes Beliggenhed; thi det er ikke nok med, at de ikke er belyset, de er jo ogsaa allesammen saa korte, at der kræves meget nøjagtig Standsning. Ved den paagældende Lejlighed fremsattes der fra Generaldirektoratet, Side Udtalelser om, at det vistnok var uøkonomisk at lade Damplokomotivene holde ved Trinbrætterne. Vi gik derfor ud fra, at denne Side af Sagen vilde blive taget under Overvejelse.

Vi har siden da faaet adskilligt flere Motortog end tidligere, og havde derfor ventet, at man efterhaanden vilde indskrænke sig til kun at lade Motortogene — som jo for det første har en langt bedre Belysning, og som for det andet har meget bedre Standsnings- og Igangsætningsmuligheder — standse ved Trinbrætterne. Generaldirektoratet synes imidlertid endnu ikke at have været op-

mærksom herpaa, og man kan endnu se det Særsyn, at et Damptog, som kører paa en af de 110 km lange Strækninger, hvoraf vi har en Del, maa standse ved Trinbrætterne, til Trods for, at der 35 — femogtredive — Minutter senere kommer et Motortog, som ogsaa standser ved Trinbrætterne.

Vi er altsaa kun i Stand til at give den ærede Indsender den Trøst, at Spørgsmaalet ikke er glemt fra Organisationens Side. Derimod maa vi fastslaa, at Administrationens Forstaaelse af Lokomotivpersonalets Vanskeligheder i denne Henseende lader noget tilbage at ønske.

Red.

TAK

Min og mine Børns hjerteligste Tak til Lokomotivpersonalet i Aarhus for den Pengegave, der er indsamlet til mig i Anledning af min Mand, Lokomotivfyrbøder Johan Petersens Død. *Annua Petersen og Børnene.*

Hjertelig Tak til alle, som udviste venlig Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører K. S. Rohdes Død og Begravelse.

Aarhus, i August 1934.

*Marie Rohde.*

Hjertelig Tak for al udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, pens. Lokomotivfører C. J. H. Lehdes Død og Begravelse. En særlig Tak til Lokomotivførerne i Kalundborg.  
*Harriet Lehde og Børn.*



Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—11.—34:

Lokomotivfører H. C. M. Bojsen, Kolding, til Korsør.

Afsked:

Lokomotivfører P. A. Andersen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—34 (min. Afsked).

# DET GJENSIDIGE FORSIKRINGSSELSKAB „DANMARK“

LIVSFORSIKRINGSAFDELINGEN

Fra den 11. September d. A.  
udbetales Bonus for Femaaret 1929—33  
i Livsforsikringens Hovedafdeling.

Deltagelse i denne Bonusfordeling er betinget af, at Forsikringen er tegnet under gensidigt Ansvar inden den 1. Oktober 1924 og med Policenummer under 80000, samt at Forsikringen var i Kraft den 31. December 1933 og ikke i 1934 er ophørt ved Dødsfald eller normalt Udløb, i hvilket Tilfælde Bonus allerede vil være udbetalt.

Udbetalingen til Statsbanefunktionærer finder Sted ved skriftlig eller personlig Henvendelse alle Hverdage (undtagen Lørdag) mellem 10—3 til Generalagenturets Incassokontor i København, Vestre Boulevard 34, 3die Sal (Selskabets Ejendom).

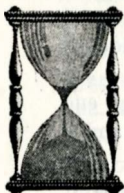
Policen eller (dersom denne er belaaet i Selskabet) Genpart af Laane-Obligationen maa være til Stede ved Udbetalingen. Sker Henvendelse om Udbetaling til Generalagent Jens Prip i Esbjerg, videresender han Sagen til Incassokontoret i København. For de Policer, der er belaaet i Statsfunktionærernes Laaneforening, vil Bonus — uden Anmodning fra den Forsikrede — blive ekspederet derfra.

For Forsikringer, der er tegnet efter 1. Oktober 1924 med Numre fra 80000 og derover, udbetales Bonus sammen med Forsikringssummen, naar denne forfalder til Udbetaling.

De i Livsforsikringens Underafdelinger (herunder Folkeforsikringsafdelingen) tegnede Forsikringer deltager heller ikke i nærværende Bonusfordeling, idet der for disse gælder særlige Bonusregler.

København, i September 1934.

DIREKTIONEN.



## Københavns Begravelses Service,

Slotsgade 29, Telf. Nora 7703,

arrangerer en smuk Begravelse med alt iberegnet for Kr. 225,00. Hertil leveres:

1 stor, smuk, hvidlakeret Kiste, Gravsted i 20 Aar, Gravning, Kapel med Lys, 4 grønne Træer, 2 Kandelabre, Sangkor, Orgelspil, Kørsel med smuk Ligvogn, Ligklædning, 100 Stk. Sange efter eget Valg, meget smuk Kistedekoration, samt den mest samvittighedsfulde Betjening i alle Retninger.

Alle Papirer ordnes gratis. Nora 7703.



Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 20. Septb. 1934.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.  
Telefon Vester 3016.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:  
Reventlowsgade 28, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4  
Postkonto 20 541.