



NO 20

20. Oktober 1935

35. Aargang

FOLKETINGSVALGET

Der er atter udskrevet Valg. Landets Vælgere kaldes til Stemmeurnerne for ved deres Stemme at tilkendegive, hvilken Politik de ønsker ført i de kommende fire Aar, om Landet fortsat skal styres af de demokratiske Partier, eller om Regeringsmagten skal overgives til de hidtidige Oppositionspartier, Venstre og de Konservative.

Efter vor Mening kan der ikke være nogen som helst Anledning til Tvivl om, hvilken af de to Retninger, den arbejdende Befolkning bør vælge. Det, Oppositionen vil, er simpelt hen en dybtgaaende Forringelse af Livsvilkaarene. Til Fordel for Storlandbruget skal der lægges nye Byrder paa Befolkningen, dels i Form af Toldforhøjelse dels i Form af Minimumspriser paa Landbrugets Produkter, og hvem skal i sidste Instans bære disse Byrder, selvfølgelig Lønarbejderne og Tjenestemændene, som ikke kan vælte dem over paa andre. Men det er ikke alene Prisstigning, der truer, Prisstigning, der skal virke som Lønnedsettelse, nej, ogsaa den direkte Beskæring af Lønningerne vil sikkert komme til at staa paa Dagsordenen, dersom Oppositionspartierne skulde faa Held til at overtage Regeringsmagten. I saa Henseende taler Fortiden sit tydelige Sprog. I de sidste 15 Aar har Venstre 2 Gange dannet Regering, og begge Gangge har de ved Hjælp af det »tjenestemandskende« konservative Folkeparti fundet ud af, at de Besparelser, der var nemmest at gennemføre, var at tage noget fra Tjenestemændene. Det er endnu i frisk Erindring, at Venstre i 1920—23

ikke alene foretog en fuldstændig uberettiget Nedsættelse af Konjunkturtillæget, saaledes at dette Tillæg f. Eks. kvartalsvis gik nedad til Trods for, at Pristallet samtidig gik opad, men at der ved Nedsættelse af Spare- og Oversparekommissioner gennemførtes Forringelser paa en Række andre Omraader, saasom Emolumenter, Funktionsvederlag, Uniformer, Tjenestetidsregler, Lønfradrag for Sygedage o. s. v.

Da Venstre i 1927 paa ny overtog Regeringsmagten, gennemførte det den bekendte forlodsvise Nedskæring af Dyrtdids- og Konjunkturtillæget samt en yderligere Forringelse af Tjenestetidsreglerne. Ved et Diktat blev al 2-Mandsbetjening af Rangermaskiner ophævet, ja, den kun et Aar gamle Overenskomst om Rangermaskinernes Betjening blev uden videre fejtet ned af Bordet.

Ved Lønforbedringen i 1924 og Tjenestemandsløven af 1931 har den socialdemokratiske Regering fjernet en Del af de Forringelser, Venstre førte ud i Livet, men ogsaa kun en Del. Naar der f. Eks. skal en Prisstigning paa 416 Kr. — fra 2427 Kr. til 2843 Kr. — før end Reguleringstillæget kan stige fra dets nuværende Størrelse, medens det ellers reguleres for hver 104 Kr., er dette Venstres Værk. Det er stadig 1927 Nedskæringen, og Partiet Venstre vilde kun stemme for den nye Lønningslov, hvis denne Bestemmelse fandtes deri.

Der er formentlig heller ikke nogen Tjenestemand, som har glemt, at Venstre ganske kort Tid efter den nye Lønningslovs Ikrafttræden forsøgte et Attentat paa Reguleringss-

tillæget, og senere har det heller ikke manglet paa Opfordringer til Beskæring af dette Tillæg, men den nusiddende Regering har afvist enhver saadan Tanke.

Vi ved altsaa, hvad der venter, dersom Oppositionspartierne kom til Magten, ja, L. S.-Mændene vilde vel glæde sig over rigtigt at kunne falde over Tjenestemændene. Det drejer sig derfor om at forhindre, at noget saadant sker.

Vi ved vel, at der hersker nogen — og berettiget — Utilfredshed med, at vore Tjenestetidsforhold er saa spændt, og at det ikke er lutter venlige Tanker, der i saa Henseende sendes Trafikministeren, men i Valgets Stund gælder det ikke Enkeltspørgsmaal eller Enkeltpersoner. Det gælder om, hvorvidt den arbejdende Del af vort Lands Befolkning skal skambydes, for at en anden Del af Befolkningen kan bevare deres Opfattelse af at være Overklasse, eller vort Land skal styres, saa der tages et rimeligt Hensyn ogsaa til dem, der arbejder, og det hvad enten de er Lønarbejdere eller Tjenestemænd. Enhver, som mener, at det sidstnævnte bør være Tilfældet, arbejder for Bevarelse og Styrkelse af den nuværende Regering.

ARBEJDSTIDSKOMMISSIONENS BETÆNKNING

Den med saa stor Spænding imødesete Betænkning fra Arbejdstidskommissionen — eller som det officielt hedder Udvalget angaaende visse Ændringer i Arbejdstiden i Statstjenesten — foreligger nu, og vi skal i det følgende redegøre for de af Betænkningens Afsnit, som særlig har Interesse for Statsbanernes Personale. Indledningsvis vil vi dog først kort omtale Udvalgets Nedsættelse og Aarsagen hertil.

Paa Centralorganisationens Repræsentantskabsmøde den 29. Oktober 1932 vedtoges det at fremsætte Krav om en Ændring af de generelle Tjenestetidsregler, saaledes at der indføres en almindelig 8-Timers Arbejdsnorm uden den hidtidige Aftrapning i Normerne A, B og C. Paa Grundlag af denne Beslutning henvendte Centralorganisationen sig til Finansministeren, som lod de økonomiske Konsekvenser af Forslaget undersøge i de forskellige Styrelses-

grene. Dette tog en rum Tid, og Sagen kom først den 18. Maj 1934 til Forhandling mellem Finansministeriet og Centralorganisationen. Ved denne Lejlighed opnaaedes der Enighed om at lade Spørgsmaalet nærmere undersøge i et Udvalg, og et saadant blev nedsat umiddelbart efter, nemlig den 2. Juni 1934. Til Medlemmer af Udvalget udpegedes: Afdelingschef E. Terkelsen for Statsbanerne; Kontorchef W. Larsen for Postvæsenet; Kontorchef P. Grønvold for Toldvæsenet; Professor C. Hansen, Landbohøjskolen, for Landbrugsministeriet; Direktør Brøchner-Mortensen for Hospitalsvæsenet; og Fuldmægtig E. Schau for Indenrigsministeriet; Sekretær Chr. Vejre, Lokomotivfører Soph. Jensen, Overpakmester P. Jensen, Plejer Joh. Hansen, Overtoldbetjent K. Olsen og Fængselsbetjent C. Jensen for Centralorganisation I. Toldkontrollør Thomas, Ekspeditionssekretær Lynard, Overassistent ved Postvæsenet G. Hulegaard og Overassistent ved Statsbanerne L. Mortensen for Centralorganisation II samt Ekspeditionssekretær Sachs for Samraadet.

Som Formand for Udvalget udpegedes Departementschef K. H. Kofoed og som Sekretærer Trafikinspektør L. Larsen samt Fuldmægtig E. M. Dige.

Udvalget paabegyndte sit Arbejde 12 Dage senere, og det viste sig snart, at baade Formanden og samtlige Administrationsrepræsentanter tog afgjort Afstand fra helt at opgive Grædningen. Dette og den Omstændighed, at en fuld Gennemførelse af Centralorganisationens Krav om Ophævelse af Normerne B og C vilde koste ca. 3,3 Mill. Kr., hvoraf 1.120.000 Kr. vilde falde paa Statsbanerne, medførte, at Arbejdet en Overgang gik ret langsomt, ja, næsten var standset, og der kom først rigtigt Gang i det, da Finansministeren i indeværende Aars Foraar havde givet Tilsagn om, at han trods de tilstedeværende vanskelige økonomiske Forhold vilde skaffe ca. 1½ Mill. Kr. til Forbedringer i den af C. O. ønskede Retning. Et nedsat Arbejdsudvalg beskæftigede sig videre med Spørgsmaalet, og det lykkedes at naa til Enighed om Grundlaget for Arbejdet. Vi anfører her Betænkningens Ordlyd i saa Henseende:

Under dette Udvalgs Forhandlinger er der fra Centralorganisationens Side i første Række fremsat Ønske om, at 10-Timers Normen (Norm c: 260 Timer i 30 Dage med 4 Fridage) ophæves. Til Støtte

herfor er anført, at der med en gennemsnitlig daglig Tjeneste paa 10 Timer i personlig Henseende lægges Beslag paa de paagældende Tjenestemænd i uforholdsmæssigt Omfang, og at der herved under Nutidens Forhold sker en urimelig Begrænsning i de paagældendes personlige Fritid. Endvidere er det gjort gældende, at de arbejds-mæssige Forudsætninger indenfor en Række Omraader efterhaanden er forrykket saaledes, at en 10-Timers Tjeneste stiller større Krav til Tjenestemændene end tidligere.

Iøvrigt ønskede Centralorganisationen flest mulige Tjenester overført til 8-Timers Normen (Norm a: 208 Timer i 30 Dage med 4 Fridage).

Da Udvalget har faaet til Opgave at undersøge Mulighederne for en Arbejdstidsregulering i nedad-gaaende Retning, og da det er tilkendegivet Udvalget, at Regeringen kan tiltræde, at de af Centralorganisationen fremsatte Ønsker imødekommes i en af finansielle Hensyn begrænset Udstrækning, har Administrationens Repræsentanter kunnet tiltræde det nedenfor nærmere angivne Arbejdsgrundlag. — Organisationens repræsentanterne har for deres Vedkommende under Hensyn til de foreliggende finansielle Forhold erklæret sig villig til at bortse fra deres principielle Krav og har ligeledes tiltraadt, at Revisionen af Tjenestetidsreglerne sker paa følgende Grundlag:

1) at 10-Timers Normen ophæves, idet de paagældende Tjenester overføres til 9-Timers Normen, 2) at der overføres særlig effektive Tjenester fra 9-Timers Normen til 8-Timers Normen, 3) at disse Overførelser finder Sted i Overensstemmelse med og følgelig uden Ændring i den for Norm a gældende Definition, samt 4) at de fra Dansk Lokomotivmands Forening m. fl. rejste Krav tages under Overvejelse i Forbindelse med Gennemgangen af de paagældende Administrationsomraader. Indstillingen blev vedtaget af det samlede Udvalg.

Udvalget har derefter overdraget Gennemgangen af de enkelte Administrationsomraader til 7 Underudvalg, henholdsvis omfattende 1) Statsbanerne, 2) Post- og Telegrafvæsenet, 3) Toldvæsenet, 4) Fængselsvæsenet, 5) Hospitalsvæsenet, 6) Hæren og Søværnet og 7) Vandbygningsvæsenet, Fyr og Vagervæsenet, Fiskerikontrollen og Biologisk Station m. v. Af Hensyn til den fornødne Deltagelse fra de Administrationer og Tjenstemandsorganisationer, som ikke har været repræsenterede i Udvalget, er der rettet Anmodning til de paagældende Ministerier og Organisationer om at udpege Repræsentanter henholdsvis for Fængselsdirektoratet, Rigshospitalets Administration, Sygeplejepersonalet ved Statens Hospitaler, Krigsministeriet og Marine-ministeriet og de derunder hørende forhandlingsberettigede Organisationer, Vandbygningsvæsenet, Fyr- og Vagervæsenet, Fiskerikontrollen samt de under disse Institutioner hørende forhandlingsberettigede Organisationer. Af Hensyn til Sikring af en ensartet Behandlingsmaade indenfor de respektive Underudvalg er disse saa vidt muligt sammensat med fælles Formand og under Medvirkning af Hovedudvalgets Sekretærer, ligesom Underudvalgene under

deres Virksomhed har staaet i nøje indbyrdes Kontakt.

For Statsbanernes Vedkommende kom Underudvalget til at bestaa af Afdelingschef E. Terkelsen, Sekretær Chr. Vejre, Lokomotivfører Soph. Jensen og Overassistent L. Mortensen.

Underudvalgene blev færdige med deres Arbejde de første Dage i Oktober, og faa Dage efter afsluttede det samlede Udvalg sit Arbejde, idet Betænkningen blev afgivet den 8. s. M.

For saa vidt angaar det førnævnte Underudvalg vedrørende Statsbanerne var dettes Betænkning saalydende:

1) Som Følge af at Norm c (260 Timer) bortfalder, vil de hidtidige 10 Timers Tjenester være at overføre til Norm b. Den aarlige Merudgift anslaaes til 170 000 Kr.

2) Udvalget har med Overførelse af en Del Tjenester fra Norm b til Norm a for Øje overvejet, hvilket Kriterium der mest hensigtsmæssigt kunde fastsættes for Tjenesters Henførelse til Norm a. Man har imidlertid ikke fundet det muligt f. Eks. gennem en videregaaende Specificering af Tjenestearter end den hidtil anvendte at naa et brugbart Grundlag og har derfor ment at burde foreslaa en Vurdering af Varigheden af egentligt Arbejde og Agtpaagivenhed i Forhold til Tjenestens Varighed som afgørende. Man har ved Statsbanerne hidtil fulgt den Retningslinie, at der for Henførelse af en Tjenestetur under Stationstjenesten eller Søfartstjenesten til Norm a maatte kræves mindst ca. 7 Timers egentligt Arbejde og Agtpaagivenhed inden for en Vagt paa 8 Timer. Man foreslaar dette Krav nedsat saaledes, at der fremtidig inden for en Tjeneste paa 8 Timer kun skal kræves ca. 6½ Times egentligt Arbejde og Agtpaagivenhed, for at Tjenesten kan henføres til Norm a. Ved den omtrentlige Tidsangivelse (ca. 6½) vil man antyde, at der ved den endelige Afgørelse bør kunne anlægges en individuel Bedømmelse af den paagældende Tjeneste, hvorunder der ogsaa bl. a. kan tages Hensyn til dennes Udstrækning inden for Nattimerne. Ifølge de anstillede Undersøgelser vil denne Lempelse i Kravene medføre en Overflytning af antagelig i alt ca. 675 Tjenester under Distrikterne og af i alt ca. 60 Tjenester under Søfartsvæsenet fra Norm b til a. Den aarlige Merudgift anslaaes for Tjenestemændenes Vedkommende med de nuværende Lønnings- og Køreplansforhold til ca. 350 000 Kr.

3) Banehaandværkerne og Personalet under Signaltjenesten har hidtil været henført dels til Norm a, dels til Norm b, alt efter Arbejdets Karakter og eftersom det er udført paa Hjemstedsstationen eller paa Strækningen. Man foreslaar samtlige dette Personales Tjenester henført til Norm a, hvad der vil medføre en aarlig Merudgift paa ca. 30 000 Kr. Man er vel klar over, at en saadan Henførelse af alle det paagældende Personales Tjenester under laveste Norm vil bevirke, at der kan blive Tale om under

denne Norm ogsaa at opføre Dage, hvor Arbejdet efter sin Karakter (f. Eks. Tilsyn, Fejlretning o. l. paa forskellige Stationer i Dagens Løb) ikke kan give egentligt Arbejde i den langt overvejende Del af Tjenestetiden, men under Hensyn til, at det paagældende Personale har en ret stor Fraværelse fra Hjemmet med forholdsvis megen Rejsetid, der kun delvis medregnes, og under Hensyn til at en yderligere Spaltning af Tjenesterne mellem de to Normer end den for Tiden gældende vil medføre omstændelig Regnskabsføring og næppe være af synderlig økonomisk Betydning for Statsbanerne, er man enedes om en samlet Overføring af alle Tjenester.

4) Paa Foranledning af Dansk Jernbaneforbund har Udvalget undersøgt Omkostningerne ved Bortfald af den nugældende Særbestemmelse, hvorefter Arbejdstiden for Personalet under Banevedligeholdelsestjenesten er fastsat til 7 Timer i Maanederne December—Januar og 9 Timer i Tiden 15. Marts—15. Maj. Ifølge fra Distrikterne modtagne Opgivelser maa den aarlige Merudgift ved simpelt Bortfald af den gældende Særbestemmelse anslaaes til ca. 85 000 Kr. foruden en eventuel Merudgift til Lønning af Ekstraarbejdere, for saa vidt Ændringen skulde medføre, at ogsaa disse i de to Vintermaaneder skulde beskæftiges i 8 Timer daglig. Under Hensyn til denne meget betydelige Merudgift mener Udvalget ikke at kunne medtage Forslag om Særbestemmelsens Bortfald. Da Udvalget er vidende om, at Spørgsmaalet senere er taget op til Drøftelse direkte mellem den paagældende Personaleorganisation og Generaldirektoratet, har man ikke arbejdet videre med Sagen.

5) Til Udvalget har været henvist et Andragende fra Dansk Jernbaneforbund om ændret Beregning af Ventetid for Ledvogter-Afløser. Udvalget kan tiltræde den foreslaaede Ændring, hvorefter de nævnte Ledvogterafløser skulde undtages fra den almindelige Regel, at Ventetid foranlediget ved Forsinkelse kun medregnes med Halvdelen. Merudgiften ved Gennemførelsen heraf vil kun andrage et mindre Beløb.

6) For saa vidt angaar Lokomotivpersonalets Tjenestetid har Udvalget undersøgt, hvor meget en Nedsættelse af den Tjenestetid, som det ved Planlægningen af den normale Tjeneste for Lokomotivpersonalet er berettiget til at anse som en passende Normaltjeneste, vil andrage. En Nedsættelse for det samlede Lokomotivpersonale til de 195 Timer, der nu efter Særbestemmelse gælder for Tjeneste paa eenmandsbetjente Lokomotiver, vil imidlertid andrage ca. 70 000 Kr. aarlig og en Nedsættelse for Personalet paa de eenmandsbetjente Lokomotiver til 182 Timer yderligere mindst 100 000 Kr.

Udvalget har allerede under Hensyn til disse Beløbs Størrelse ikke ment at kunne stille Forslag om Ændring af de gældende Regler, men det er iøvrigt inden for Udvalget principielt hævdet, at det ikke kunde være muligt uden Konsekvenser for andre Tjenester at gennemføre en saadan generel Nedsættelse til under 8 Timers Tjeneste for en samlet Tjenestekategori uden Hensyntagen til Forskellig-

heder i Arbejdets Omfang eller Tjenestens Karakter i de forskellige Tjenesteture.

7) For det kørende Personales Vedkommende er der inden for Udvalget stærkt fremhævet Ønskeligheden af Ændring i Reglen om Beregning af de tjenestefri Ophold uden for Hjemstedet. En almindelig Forlængelse af den nugældende Termin (1 Time, for Lokomotivpersonalet dog $1\frac{1}{2}$ Time) vil imidlertid dels blive meget bekostelig, dels ikke i alle Tilfælde have lige stor reel Begrundelse. Ud fra den Betragtning, at saadanne Ophold om Natten kun har reel Betydning som Fritid for Personalet, naar de er af en vis Varighed, saaledes at de kan forudsættes at give Adgang til en ikke for knapt tilmaalt Hvile, er Udvalget enedes om at foreslaa den gældende Regel ændret derhen, at Ophold uden for Hjemstedet, der for den overvejende Dels Vedkommende falder i Nattimerne (Kl. 22—6), kun beregnes som tjenestefri, for saa vidt de er paa mindst 2 Timer. Den aarlige Merudgift herved (til mere Personale samt til Kørepenge) maa anslaaes til ca. 50 000 Kr.

Lokomotivpersonalets Repræsentant har inden for Udvalget fastholdt Kravet om Opretholdelse af den nuværende Forskel paa $\frac{1}{2}$ Time i Lokomotivpersonalets Favør, idet han dog ikke har ønsket at beskære den 2 Timers Grænse for det øvrige Personale. Der synes imidlertid ikke at være tilstrækkelig Begrundelse for en Minimumsgrænse paa $2\frac{1}{2}$ Time som generel Regel for al Lokomotivtjeneste, og med Bemærkning, at Lokomotivpersonalets gunstigere Stilling paa dette Omraade opretholdes for Dagtimernes Vedkommende, stilles kun det forannævnte Forslag.

8) Fra Dansk Lokomotivmands Forening har været fremsat Krav om en ændret Beregning af Raadighedstjenesten, navnlig Raadighedstjenesten ved Depot, idet det forekommer Personalet ubilligt, at det ved at være til Disposition i f. Eks. 12 Timer kun faar godskrevet 8 Timer. Dette vil føles saa meget stærkere, naar al anden Tilstedeværelse paa Tjenestestedet herefter højst kan kræves i gennemsnitlig 9 Timer uanset Arbejdsintensiteten. Udvalget har drøftet forskellige Muligheder, men er vejet tilbage for at foreslaa Ændringer, der antagelig — i hvert Fald som Konsekvens — maatte føre til Overvejelse af Indførelse af Norm b for det paagældende Personale i visse Tilfælde.

Man har derfor ikke ment at burde stille Forslag for saa vidt angaar selve Beregningen af Raadighedstjenesten. Man foreslaar gennemført den Regel, at der ikke lægges Raadighedstjeneste efter Kørsel, naar det paagældende Personale har været 8 Timer borte fra Hjemstedsstationen, og at der, hvis de 8 Timer ikke er naaet, ikke maa anordnes længere Raadighedstjeneste, end at Fraværelse fra Hjemstedsstationen + Raadighedstjeneste efter Ankomst til Hjemstedsstationen højst andrager ialt 10 Timer. Endvidere foreslaas der en Bestemmelse om, at Raadighedstjeneste i Hjemmet for det kørende Personale højst maa anordnes i 12 Klokketimer ad Gangen. Under Fremhævelse af, at Telefonvagt og

dermed i Forbindelse staaende Arbejder under Raadighedstjeneste ved Depot for Nedbrud hyppigt er af betydeligt Omfang, er der rejst Krav om bedre Vurdering af saadan Tjeneste. Udvalget er enig om at foreslaa dette Forhold nærmere undersøgt, idet man er af den Opfattelse, at for saa vidt det maatte vise sig, at Tjenestemanden i en saadan Raadighedstjeneste praktisk taget i den langt overvejende Del af Tjenestetiden er optaget af Arbejdet ved og i Forbindelse med Telefonvagt, bør saadan Tjeneste kunne beregnes som fuld Tjeneste.

9) Udvalget har undersøgt Muligheden for en Ændring af Bestemmelsen om Maximumstjenesten for det kørende Personale paa den enkelte Dag, idet der fra de paagældende Organisationers Side er ønsket, at Tjenesten i eller ved Fremførelse af Tog uden passende Afbrydelse ikke maatte vare over 9 Timer (mod nu 10 Timer). Udgiften herved er af Distrikterne opgivet til 180 000 Kr. aarlig, og af Hensyn hertil maa Udvalget undlade at stille Forslag om den paagældende Ændring. Det bør dog efter Udvalgets Opfattelse tilkendegives alle paagældende, at denne Bestemmelse om Maximumstjeneste ved Tjenestens Tilrettelæggelse bør anvendes med Varsomhed og med fornøden Hensyntagen til Tjenesternes Beskaffenhed, umiddelbart forudgaaende Hviletid m. v.

10) Udvalget har undersøgt, hvad det vil koste at gennemføre en ønsket Udvidelse af de tjenestefri Ophold paa Hjemstedsstationen mellem to Døgns Hovedarbejder, som nu er fastsat til mindst 9 Timer, til mindst 12 Timer for det kørende Personale. Det er fra Distrikterne opgivet, at den aarlige Merudgift ved Gennemførelsen af dette Forslag maa anslaaes til ca. 450 000 Kr. Allerede under Hensyn til dette meget betydelige Beløb har Udvalget ikke ment at burde arbejde videre med Tanken om generelle Ændringer paa det her omhandlede Omraade. Den særlige Karakter af det kørende Personales Tjeneste medfører saavel her som paa andre Omraader, (jfr. foran under Pkt. 9), at generelle Bestemmelser af begrænsende Karakter faar endog meget betydelig økonomisk Rækkevidde, og under Hensyn til, at en generel Gennemførelse ikke saglig set kan hævdes at være lige paakrævet i alle Tilfælde, maa man utvivlsomt anlægge en individuel Bedømmelse af de enkelte Tilfælde og skønne over, om bestemte Tjenester for det omhandlede Personale — uanset at de ligger inden for de gældende Tjenestetidsregler — alligevel maa siges at være for strenge og bør ændres.

Det skal tilføjes, at generelle Ændringer af den under Pkt. 9—10 angivne Karakter — saafremt de skulde gennemføres for de anførte Beløb — vilde nødvendiggøre forholdsvis betydelige Omstationeringer af Personale med deraf flydende Udgifter een Gang for alle for Statsbanerne og eventuelle Ulemper for de paagældende. Disse Udgifter er ikke medregnet i de opgivne Beløb.

Det skal yderligere nævnes, at den under Pkt. 10 omhandlede Forlængelse af Opholdet paa Hjemstedet mellem to Døgns Hovedarbejder nødvendigvis

maa medføre en Afkortning af de nu i adskillige Tilfælde meget lange Fridage for det kørende Personale og ret omfattende Tjenesteomlægninger, saaledes at der bliver f. Eks. udelukkende Eftermiddags- og Aftenvagter i en Periode mellem to Fridage, eventuelt Deling af Tjenester paa de enkelte Dage. En saadan Tjenesteordning vil utvivlsomt genere Personalet i adskillige Tilfælde.

Paa den anden Side maa det utvivlsomt betragtes som ønskeligt at tilstræbe, at et kun 9-Timers tjenestefrit Ophold paa Hjemstedsstationen mellem to Døgns Hovedarbejder bliver det undtagelsesvise, ikke mindst paa de største Tjenestesteder, hvor det paagældende Personale hyppigt bor langt fra Tjenestestedet, ligesom der saa vidt gørligt bør tages Hensyn ogsaa til begge de tilstødende Tjenesters Beskaffenhed.

11) Lokomotivpersonalet har ønsket en Regel om, at Tjeneste, som helt eller delvis falder mellem Kl. 24 og Kl. 4, højst maa anordnes 3 Gauge i Træk. En generel Gennemførelse heraf vil antagelig koste ca. 40 000 Kr. aarlig og kan derfor ikke foreslaas, men man vil tro det muligt i adskillige Tilfælde at kunne ordne Forholdet som ønsket, uden at det medfører Udgifter af større Betydning, og man henstiller derfor, at der med skønsom Hensyntagen til Omkostningerne derved udvises den størst mulige Imødekommenhed over for Ønsker i denne Henseende fra de enkelte Tjenestesteder.

— En *samtidig* Gennemførelse af de under Pkt. 9—11 anførte Forslag (Begrænsning af Maksimaltjeneste, Udvidelse af tjenestefrit Ophold paa Hjemstedsstationen og Regulering af Nattevagter) vil formentlig kunne ske med en noget mindre samlet Merudgift end de tre anførte Beløb tilsammen, men vil dog under alle Omstændigheder kræve endog meget betydelige Beløb, der overhovedet ikke kan forudsættes at være til Raadighed hertil.

12) Bortfald af c-Normen vilde uden Ændring af Reglen om, at den normerede Tjeneste saa vidt gørligt i et Døgn ikke maa overskride den daglige Gennemsnitsnorm med mere end 2 Timer, medføre, at det blev udelukket som hidtil at anvende Bestemmelsen generelt til Anordning af 12 Timers Tjeneste.

Da Administrationen anser det for ønskeligt at bevare den hidtidige Adgang, foreslaas Reglen ændret saaledes:

»Den normerede Tjeneste maa saa vidt gørligt i et Døgn ikke overskride den daglige Gennemsnitsnorm med mere end 2 Timer, idet en Overskridelse af indtil 3 Timer dog kan finde Sted paa Tjenester af Gennemsnitsnorm b, i hvilke der højst er effektivt Arbejde og Agtpaagivenhed i Halvdelen af Tjenestetiden.«

Den samlede Merudgift ved Gennemførelsen af de foran under Pkt. 1, 2, 3, 5, 7 og 8 omhandlede Forslag vil antagelig med de nuværende Lønningsforhold og Køreplansforhold andrage ca. 600 000 Kr. aarlig.

Dette Beløb omfatter dog kun den beregnede Merudgift til *Tjenestemændene*. Der kan som Følge af de foran omhandlede Ændringer med Bestemthed

forudsættes Merudgifter for Ekstraarbejderne saavel under Stationstjenesten som specielt under Banebevogtningstjenesten (Ekstraledvogtersker). Den aarlige Merudgift herved maa anslaaes til mindst 55 000 Kr.

For under Hensyn til den ved Statsbanerne spredte Administration af Tjenestetidsreglerne i videst muligt Omfang at sikre en for de forskellige Tjenestegrene og forskellige Tjenestesteder ensartet Behandling af Tjenestetidsspørgsmaal og for at give Personalets forhandlingsberettigede Organisationer en bekvem Adgang til Drøftelse og Forelæggelse for Generaldirektoratet af saadanne Tjenestetidsspørgsmaal, i hvilke der ikke har kunnet opnaas Enighed ved lokal Forhandling med underordnede Instanser, har Udvalget beskæftiget sig med Tanken om at foreslaa oprettet et særligt Tjenestetidsnævn til Behandling af Tjenestetidsspørgsmaal. Da man imidlertid er bleven vidende om, at Spørgsmaalet vil blive taget op til særskilt Behandling inden for Statsbanernes Administration og til Drøftelse med de forhandlingsberettigede Organisationer, stiller Udvalget ikke Forslag.

Det til Udvalgets Behandling henviste Andragende fra Dansk Lokomotivmands Forening med Forslag til en Række Ændringer i Tjenestetids- og Fridags-Reglerne har — som det fremgaar af det foranstaaende — givet Anledning til Undersøgelse og Drøftelse af forskellige af de rejste Krav og til enkelte Forslag. Under Hensyn til den finansielle Ramme, inden for hvilke Udvalgets Forslag maatte forudsættes at skulle ligge, har man undladt nærmere Undersøgelse af enkelte Forslag af utvivlsomt vidtgaaende økonomisk Rækkevidde (f. Eks. Forslag om Tillæg for Nattjeneste og Forhøjeles af det aarlige Antal Fridage).

De samlede Udgifter ved Forslagenes Gennemførelse beregnes saaledes:

Statsbanerne	655 000 Kr.
Post- og Telegrafvæsenet	50 000 »
Toldvæsenet	44 000 »
Fængelsvæsenet	55 000 »
Vandbygningsvæsenet	17 000 »
Fyrvæsenet	45 000 »
Hæren og Søværnet	7 000 »
Sindsygevæsenet	340 000 »
Rigshospitalet	216 000 »
Statshospitalet i Sønderborg	26 000 »
Fødselsanstalten i Jylland	10 000 »
	<hr/>
	1 465 000 Kr.

Hertil kommer Udgiften ved Arbejdstidsreguleringen i de mindre Etater, hvis Forhold ikke har været behandlet af Udvalget. Merudgiften for disses Vedkommende angives her skønsmæssigt til 20 000 Kr. aarlig.

Imidlertid maa der hertil føjes:

Statens Udgifter ved Arbejdstidsreguleringen ved Institutioner, som ikke er egentlige Statsinstitutioner, men hvor Staten betaler Underskuddet det enkelte Aar. Ved Socialministeriets Besvarelse af

Udvalgets Skrivelse af 29. Juni f. A. opgjordes Udgifterne ved 8 Timers Arbejdsdagens fulde Gennemførelse saaledes:

Aandssvageanstalterne	ca. 245 000 Kr.
Samfundet og Hjemmet for Vanføre »	20 000 »
Epileptikerhospitalet	» 15 000 »
	<hr/>
	ca. 280 000 Kr.

Siden er Reguleringstillæget steget og Anstalterne udvidede, hvorfor en Reform parallel med den for Statens Etater foreslaaede antagelig vil koste mindst 150 000 Kr. for de 3 nævnte Institutioner. For Finsen Institutet vil ligeledes være at gennemføre en Regulering, hvortil kommer forøget Udgift for Staten til Tuberkulosesanatorier, Hospitaler etc., saaledes at man maa regne med, at den samlede Arbejdstidsregulering vil koste omtrent 1 750 000 Kr. Heri er ikke medregnet Tjenesteboliger o. l.

Det er Udvalgets Forudsætning, at der i de foranømtalte mindre Statsinstitutioner samt i de statsunderstøttede Institutioner med Lønnings- og Arbejdsforhold, som er ordnede nogenlunde parallelt med Statsinstitutionernes, optages Forhandlinger mellem paagældende Administrationer og forhandlingsberettigede Personaleorganisationer til Udarbejdelse af Forslag om Regulering af Arbejdstiden paa det ved Udvalgets Betænkning angivne Grundlag.

Som Resultat af Udvalgets Arbejde fremsættes følgende:

Forslag til Ændringer i de specielle Tjenestetidsregler vedrørende Statsbanerne.

a. Den nugældende Regel vedrørende *Udfyldning af Normerne:*

»Den almindelige Regel vil dog være, at Lokomotivtjeneste²⁾, Banevedligeholdelsestjeneste³⁾, intensiv Ekspeditions-, Sikkerheds-, Pakhus- og Togtjeneste samt Rangertjeneste; saaledes som den foregaar paa store Rangerstationer, maa henføres til Norm a. (208 Timer maanedlig Tjeneste), og at Ledbevogtning- og Signalpassertjeneste, Brotjeneste ved mindre trafikerede Overfarter, forskellig Kontroltjeneste samt Tjeneste paa smaa Ekspeditionssteder vil falde ind under Norm c. (260 Timer maanedlig Tjeneste)«.

²⁾ Ved Planlæggelse af den normale Tjeneste for Lokomotivpersonalet vil man være berettiget til at anse en Tjeneste med et lavere maanedligt Timetal end 208 Timer, dog ikke under 195 Timer maanedlig, som en passende Normaltjeneste, for saa vidt Tjenesten udføres paa eenmandsbetjente Lokomotiver. Dette ændrer ikke Udgangspunktet for Beregning af Overarbejdspenge (208 Timer maanedlig), jfr. de almindelige Regler.

³⁾ Ved Banevedligeholdelsestjeneste fastsættes den daglige Tjeneste til 7 Timer i Maanederne December—Januar og 9 Timer i Tiden 15. Marts—15. Maj.

Den for hver enkelt Maaned fastsatte daglige Tjenestetid lægges til Grund ved Beregning af Overarbejdspenge.

ændres til:

»Den almindelige Regel vil dog være, at Lokomotivtjeneste²⁾, Vedligeholdelsesarbejder under Bane- og Signaltjenesterne³⁾, intensiv Ekspeditions-, Sikkerheds-, Pakhus-, Tog- og Skibstjeneste samt Rangertjeneste, saaledes som den foregaar paa større Rangerstationer, maa henføres til Norm a. (208 Timer maanedlig Tjeneste)«.

b. Den nugældende Regel vedrørende *tjenestefrit Ophold uden for Hjemstedet*:

»Tjenestefrit Ophold uden for Hjemstedet af kortere Varighed end 1 Time (for Lokomotivpersonalet 1½ Time) betragtes som fuld Tjeneste«.

ændres til:

»Tjenestefrit Ophold uden for Hjemstedet af kortere Varighed end 1 Time (for Lokomotivpersonalet 1½ Time) betragtes som fuld Tjeneste. For saa vidt et tjenestefrit Ophold er tildelt med mere end 1 Time inden for Tiden Kl. 22—6, betragtes Opholdet som fuld Tjeneste, saafremt det er kortere end 2 Timer«.

c. De nugældende Regler vedrørende *Raadighedstjeneste*:

»Naar Personale, hvis almindelige Arbejde er henført til Normerne a. eller b., i en Del af Tjenestetiden maa opholde sig paa Tjenestestedet for at være til Raadighed medregnes kun 2/3 af Raadighedstiden som Tjeneste. Tilsvarende Tjeneste i Hjemmet medregnes med 1/3 af Tiden, hvilket ogsaa gælder for Tjenestemænd, der falder ind under Norm c.

Saafernt der kræves egentligt Arbejde udført under Raadighedstjeneste, medregnes den hertil medgaaede Tid som fuld Tjeneste«.

»Raadighedstjeneste maa paa Tjenestestedet ikke anordnes med mere end 10 Klokketimer.

Anordnes Tjeneste i eller ved Fremførelse af Tog i Forbindelse med udført Raadighedstjeneste paa Tjenestestedet, maa den sammenhængende Tjenestetid ikke overskride 13 Klokketimer«.

ændres til:

»Naar Personalet i en Del af Tjenestetiden maa opholde sig paa Tjenestestedet for at være til Raadighed, medregnes kun 2/3 af Raadighedstjenesten som Tjeneste. Tilsvarende Tjeneste i Hjemmet medregnes med 1/3 af Tiden.

Saafernt der kræves egentligt Arbejde udført under Raadighedstjeneste, medregnes den hertil medgaaede Tid som fuld Tjeneste«.

»Raadighedstjeneste maa paa Tjenestestedet ikke anordnes med mere end 10 Klokketimer

og i Hjemmet ikke med mere end 12 Klokketimer.

Anordnes Tjeneste i eller ved Fremførelse af Tog i Forbindelse med udført Raadighedstjeneste paa Tjenestestedet, maa den sammenhængende Tjenestetid ikke overskride 13 Klokketimer. Raadighedstjeneste i Forbindelse med udført Køretjeneste maa ikke indlægges, naar det paa-gældende Personale har været 8 Timer borte fra Hjemstedsstationen. For saa vidt Fraværelsen har været kortere end 8 Timer, maa der ikke anordnes længere Raadighedstjeneste, end at Fraværelse fra Hjemstedsstationen + Raadighedstjeneste højst andrager ialt 10 Timer«.

d. Den nugældende Regel vedrørende *Overskridelse af den daglige Gennemsnitsnorm*:

»Den normerede Tjeneste maa saa vidt muligt i et Døgn ikke overskride den daglige Gennemsnitsnorm med mere end 2 Timer. Fra denne Regel undtages dog det kørende og sejlende Personale«.

ændres til:

»Den normerede Tjeneste maa saa vidt muligt i et Døgn ikke overskride den daglige Gennemsnitsnorm med mere end 2 Timer, idet en Overskridelse af indtil 3 Timer dog kan finde Sted paa Tjenester under Norm b., i hvilke der højst er effektivt Arbejde og Agtpaagivenhed i Halvdelen af Tjenestetiden. Fra denne Regel undtages dog det kørende og sejlende Personale«.

c. Den nugældende Regel om en *reduceret Medregning af Ventetid foranlediget ved Forsinkelse* bringes fremtidig ikke til Anvendelse paa Ledvogteraflosere.

Omsat i Praksis vil Udvalgets Forslag for Statsbanernes Vedkommende betyde, at ca. 250 Tjenestemænd rykker fra 10-Timers Normen ned paa 9-Timers Normen, og at 750—800 rykker fra 9-Timers Normen ned paa 8-Timers Normen, hvilket skulde svare til, at der formentlig vil komme omkring ved 200 Mand mere i Arbejde. Alt i alt skulde de fremsatte Forslags Gennemførelse medføre, at der i Statstjenesten bliver Brug for ca. 600 Mand mere. Selv om Centralorganisationens principale Krav om en generel 8-Timers Norm ikke er fuldt gennemført, er der al Anledning til at være tilfreds med det opnaaede Resultat, som for nogle Mennesker vil medføre en med Glæde imødeset Ophør af Arbejdsløsheden.

For saa vidt angaar Lokomotivpersonalet, vil de foreslaaede Ændringer i Korthed gaa ud paa en Begrænsning af Raadighedstjenesten i Hjemmet, for hvilken der ikke hidtil har været fastsat nogen Maksimumsgrænse, en Begræns-

²⁾ uforandret.

³⁾ For Personalet i Banekolonnerne fastsættes den daglige Tjeneste til 7 Timer i Maanederne December—Januar og 9 Timer i Tiden 15. Marts—15. Maj.

ning af Raadighed efter Kørsel og en udvidet Beregning af de tjenstefri Opholds Medregnen som Tjeneste, hvis de falder i Nattimerne. Derimod har de for Udvalgets Arbejde afstukne økonomiske Rammer forhindret, at det af vor Organisation fremsatte Forslag har kunnet gennemføres i sin Helhed.

De foretagne Undersøgelser har imidlertid til fulde vist, at de af os fremsatte Beklagelser over Tjenesteanordningerne har været fuldt berettigede. Det ses af Betænkningen fra det Underudvalg, som behandlede Statsbanernes Forhold, at man dér var enig om at henstille til de tjenestetilrettelæggende Tjenestemænd, at Bestemmelserne om Maksimumstjeneste bør anvendes med Varsomhed og under fuld Hensyntagen til forudgaaende Hviletid m. v., ligesom der ogsaa for Hviletidernes Vedkommende bør tages det Hensyn, at Anordning af Minimumshviletider bliver det undtagelsesvise. Paa samme Maade hævder Underudvalget, at der bør vises størst mulig Imødekommenhed ved paa hinanden følgende Nattjenester.

Netop under Hensyn til disse Forhold har Udvalget diskuteret Betimeligheden af et Tjenestetidsnævn, og et saadant vil nu blive oprettet, idet Generaldirektoratet vil udarbejde Forslag herom, og det maa forventes, at et saadant Tjenestetidsnævn netop under Hensyn til de anførte Betragtninger om Tjenestetidsregler og Tjenestetilrettelæggelse vil kunne forhindre urimelige Tjenester.

Tilbage staar nu de Forhandlinger, der skal føres om Sagen dels mellem Finansministeriet og Centralorganisationerne, dels mellem forskellige Styrelser og Organisationer. Der vil her være Lejlighed til paa officielt Sted at henvende Opmærksomheden paa, at Lokomotivmændene ikke føler sig tilfredsstillet ved de foreslaaede Ændringer.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Normativernes Udregning.

I sidste Nr. af D. L. T. er Hr. Mar. Ladeby ude med nogle forskellige Kommentarer til min Artikel i Nr. 17 om »Normativernes Udregning«. Ladebys Artikels Struktur og Undertone i hans Kommentarer kunde tyde paa, at Haanden er Esaus, men Røsten er Jacobs, og Grunden til deres Fremkomst skyldes

vel nok saa meget Kørselsfordelingerne af 6te Oktober d. A., som min ringe Person.

Naar Ladeby i sine Kommentarer mener, at jeg *fabler* om en Nedskæring i Normativet for hans Depot, men som slet ikke skulde finde Sted, saa maa din Hukommelse paa dette Omraade være noget svækket, man fabler ikke om Kendsgerninger, dem konstaterer man bare, tænk paa Telefonopringningen til København.

Ladeby udtaler endvidere, at K. M. P. er den eneste Mand, der ved, at en Nedskæring skulde finde Sted, dette kan ikke være rigtig, eftersom vi har Soph. Jensens Ord for, at Organisationen har standset Tvangsforflytterne fra dette Depot, og nu skulde der ingen Nedskæring finde Sted.

Nej, Hr. Mar. Ladeby, det er jo slet ikke der, Tampen brænder, du kender vel ikke tilfældigvis de to Tillidsmænd, der søgte Audiens hos Maskinbestyreren i 2det Distrikt, og fik den bevilget i April Maaned d. A., men hvor Organisationens Formand efter Sigende ønskede at deltage for at overvaage, at Organisationens Moral ikke led Overlast.

Hvad den søgte Audiens drejede sig om, kan der kun gisnes om for udenforstaaende, men der er Folk, som mener, at de to Tillidsmænd drømte om at gøre deres Depot til et Stordepot paa Grund af dets centrale Beliggenhed.

Kørselsfordelingen af 15. Maj d. A. kunde tyde paa, at Tanken skulde forsøges realiseret, men den maa jo være faldet uheldig ud, eller mødt Modstand paa anden Maade, siden der er sket saa store Forandringer i Kørselsfordelingen igen af 6. Oktober d. A.

Ladeby udtaler i sine Kommentarer, at K. M. P. er ærgerlig over, at han ikke fik alle disse Tvangsforflytninger at se.

Ja, jeg maa egentlig beklage, at jeg skal paahæftes saa slette Egenskaber; jeg ved ikke af, at jeg nogensinde hverken i Tanke eller Handling har givet Anledning til en saadan Beskyldning, men jeg trøster mig med, at der er et gammelt Ord, som siger: at Tyv tror, hver Mand stjæler, og Tvangsforflytterne var jeg jo slet ikke interesseret i; det kunde ikke høre mit Depot, da Nyborg St. ikke er Mellem- eller Gennemkørselsstation for Maskinernes Vedkommende men en Endestation.

Med Hensyn til min Bemyndigelse til at udtale mig om Personalets Interesser paa det Depot, hvor jeg er hjemmehørende, saa haaber jeg, at jeg endnu har Medlemmets Ret inden for D. L. F., og den benytter jeg mig af uden at spørge Hr. Mar. Ladeby, og endda uden at risikere at faa en Vippetur.

Ladeby fabler i sine Kommentarer om et tabt Lokomotiv, og om det muligvis ikke skulde være K. M. P., der skulde have tabt det.

Herregud, Ladeby, er I saa langt bag efter med Vittigheder i den By, hvor du opholder dig; det tabte Lokomotiv i Fredericia var et yndet Samtaleemne mellem Børnene her i Nyborg i Maj Maaned d. A., men gled hurtig ud, da de mente, at Vittigheden, selv for Børn, var lidt for vandet.

K. M. P.

Til Beroligelse for K. M. P. kan vi oplyse, at det af M. Ladeby skrevne Indlæg, som var optaget i nærværende Blad den 5. ds., havde været Redaktionen i Hænde omkring den 10. September, men det kunde paa Grund af Pladsmangel ikke optages i Bladet for den 20. September. Indlægget var altsaa skrevet, før der havde Kendskab til de nye Kørselsfordelinger, og K. M. P.s Formodning om, at bemeldte Indlæg skulde være foranlediget ved Kørselsfordelingerne af 6. Oktober er altsaa en Formodning paa Mistanke, men som anført en urigtig Formodning. I øvrigt synes vi, at K. M. P.s foran optrykte Indlæg er ganske blottet for Forbindelse med det, han tidligere skrev om, nemlig *Normativernes Udregning for de forskellige Depoter her i Landet*. Endelig skal vi gentage vor Kommentar fra sidst, at der i Indlægget er saa mange Urigtigheder, at det vil være haabløst i en mindre Kommentar at komme nærmere ind derpaa.

Red.

BESØG HOS BURMEISTER & WAIN

Paa vore i Maj Maaned afholdte Kredsgeneralforsamlinger blev Motorførererkredsen saa betids færdig, at den tillige fik Tid til et lærerigt Besøg hos Burmeister & Wain.

Omtalen af dette Besøg har været indarbejdet i Referatet over Kredsgeneralforsamlingen, men da dette udsendes som særlig Tryksag, og Besøget derfor ikke helt kan siges at høre hjemme i et Referat, bringer vi nedenfor en forsinket Omtale af samme:

Virksomheden, der er grundlagt i 1840 som et lille Maskinværksted i Møntergade, blev oprettet som A/S i 1872 og er nu Danmarks største Maskin- og Skibsbyggeri. Efter i Aarens Løb at have fabrikeret Centrifuger, bygget Skibe og Skibsmaskiner m. m., købte Firmaet i 1898 Patentretten for Danmark, for den af Rudolf Diesel gjorte Opfindelse, Dieselmotoren. Efter i nogle Aar at have bygget Landdieselmotorer til Elektricitetsværker, gik man over til ved egne gennem Patenten sikrede Konstruktioner at udvikle Dieselmotoren til Skibsmaskine. Aaret 1912 blev et Mærkeaar i Selskabets Historie, idet det store Dieselmotorskib »Selandia« blev bygget til Ø. K., og hermed indlededes en ny Æra for B. & W., der efterhaanden specialiserede sig paa Bygningen af saadanne Skibe, og derigennem kom til at indtage en førende Stilling paa Verdensmarkedet.

Deltagerne modtoges ved Indgangen i Strandgade af Hr. Ingeniør Munck, der bød velkommen, og med Assistance af Hr. Ingeniør Jensen førte an ved en lang Tur gennem Fabriken paa Christianshavn. Opstilling af Skibsdieselmotorer kræver 25 m Højde. Saadanne Hallers Størrelse i Forhold til det beskeden Værksted i Møntergade giver et Indtryk af den kolossale Udvikling af saavel Firmaet som Tekniken. Elektriske Kraner kører oppe under Taget, løftende

og bærende de tunge Motordele, blot en lille Haandbevægelse, og Tusinder af Tons flyttes let og sikkert.

Efter en Sejlstur gennem Havnen landede vi paa Tegllholmen og blev modtaget af Hr. Ingeniør Dahl. Her blev i 1922 bygget et moderne Jernstøberi med en Ydeevne af 20 000 t pr. Aar, og i 1924 flyttedes Staalværk med Staalstøberi, Storsmedie med Presseværk og Modelsnedkeri ud i Bygninger paa samme Plads. Staalværket kan aarlig producere 25 000 t Staal. Vi saa netop den store Støbeske blive fyldt med den flydende gyldne Strøm og af elektriske Kraner blive flyttet henover Støbeformene, der derpaa fyldtes af den glødende Masse. Den stærke Varme holdt os i passende Afstand, og de Folk, der betjente Støbeskeen og rensede den for de »gloende Istapper«, der som Spilledraaber storknede udenpaa, var beskyttede med Traadnet for Ansigtet.

Videre ud gennem Formerværkstederne og i Biler over til Ørstedsværket for at bese den store dobbeltvirkende Dieselmotor, Europas største. Man tager med Elevator op til øverste Etage, akkurat som i en Skyskraber. Paa en lavere Platform sidder et lille Haandtag omtrent som Styrehaandtaget til Reversgearet paa Mf. Vogne; en lille Bevægelse og hele den mægtige Motor arbejder. En fjern Fortids gyldne Sollys, opsuget af mægtige Skoves grønne Blade, oplagret i Aartusinder i Jordens Moderskød og derved omdannet til Olie, sprøjtes ind i Cylindrene og skaber Kræfter, der bliver til Lys. Kredsløbet er sluttet, Lys er atter blevet til Lys. En Model i Hallen viser Motorens Virkemaade, for hver Gang Stemplet bevæger sig op eller ned, for hver Gang Eksplosion, for hver Gang Nyttevirkning. Hermed er Besøget færdigt, Ingeniør Munck tager venligt Afsked og overrækker hver Deltager en smuk Erindringsgave med Firmaets Navn. H. P. Christensen takkede for Besøget.

O. Berrig.



LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND

Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

- I. Af Medlemmer.
- II. Af pensionerede Lokomotivmænd.
- III. Af Lokomotivmænds Enker
- IV. Af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under I, II og III nævnte.

Ansøgningsskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Reventlowsgade 28, København V.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

Repræsentantskabet.

JUBILÆUMS- OG FESTKASSEN

for Lokomotivførere i 1ste Distrikt afholder sin aarlige Festfrokost for Jubilæarerne af 1935, Onsdag den 6. November d. A. Kl. 12,45 i Restaurant »Ritz«s Selskabslokaler, Vesterport, København V.

Der serveres Rødspættefilet med Tartar — Hummer, koldt Bord, Øl, Snaps, Kaffe, Cognac, Likører og Cigarer.

Pris — alt iberegnet — Kr. 8,00 (Garderoben gratis).

Pensionister betaler kun Kr. 5,00.

Man bedes tegne sig paa de i Afdelingerne fremlagte Lister og for Pensionisters Vedkommende bedes Meddelelse om Deltagelse i Festen sendt til undertegnede senest den 29. Oktober d. A.

P. S. V.

Charles S. Christensen,
Amalie Skrams Allé 13, Valby.

AARHUS AFDELINGER

af D. L. F. afholder Lørdag den 2. November Kl. 19 prc. Andespil og Gammelmands Bal i Østergades Forsamlingsbygning. Pensionerede Lokomotivmænd i Aarhus indbydes til at deltage i Festen.

Festudvalget.

LOMMEHAANDBOGEN
FOR LOKOMOTIVMÆND M. FL.

Denne udmærkede Lommehaandbog vil atter i Aar udkomme. Stoffet vil som sædvanlig være ført à jour, saaledes at den lille Bog opfylder Betingelsen for virkelig at kunne være en Slags Lommeleksikon for Lokomotivmænd.

Opmærksomheden henledes paa de i Opholdsværelserne fremlagte Bestillingslister. Hvis disse allerede er inddraget, kan der endnu modtages Bestilling ved direkte Henvendelse til Udgiverne: Materialforvalter Ric. Lillie, Lipkegade 2, 4., Kbhvn. Ø., og fhv. Red. C. M. Christensen, Vesterbrogade 91, Kbhvn. V. Men yderste Frist for Bestilling er ansat til den 1. November. Prisen er 2 Kr. pr. Stk.

TAKSIGELSE

Vor hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved vor kære Mand og Faders Begravelse.

Helga Vendelbo og Børn.

JUBILÆER

Lokomotivfører H. Søgaard, Aarhus, kan den 1. November 1935 fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand, men har for flere Aar siden kunnet se tilbage paa dette Aaremaal i D. S. B.s Tjeneste, idet Søgaard



allerede i 1901 begyndte som Lærling paa Centralværkstedet i Aarhus. Han forfremmedes til Lokomotivfyrbøder paa Gh. den 1. November 1910, kom til Aarhus 1913, hvorfra Søgaard i 1926 forfremmedes til Lokomotivfører i Tønder, hvor han gjorde Tjeneste i flere Aar delvis som fg. Lokomotivmester. Søgaard er en meget pligtopfyldende Lokomotivfører, er tillige en af de Organisationsfæller, som ikke viger tilbage for noget Arbejde. Han har været Tillidsmand i D. L. F. omtrent lige saa mange Aar, som han har været Medlem deraf, 2 Gange som Afdelingsformand.

Aarhus Lokomotivfører Afdeling benytter Anledningen til at udtale sin Tak for dit Arbejde for Afdelingen og ønsker dig, at du endnu i lang Tid maa være i de aktive Lokomotivmænds Rækker. Til Lykke med de 25 Aar.

Aarhus Lokomotivfører Afdeling.

J. B.



Den 1. November kan Lokomotivfører J. C. T. Ringsted, Aalborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand ved D. S. B.

Jubilæaren begyndte i 1908 paa Centralværkstedet i Aarhus, blev ansat som Haandværker d. 3. November 1909 og forfremmet til Lokomotivfyrbøder med Station i Glyngøre 1. November 1910, hvorfra han nogen Tid efter kom til Aalborg. Den 1. April 1926 blev Jubilæaren forfremmet til Lokomotivfører med Station i Brande og kom i 1932 atter tilbage til Aalborg, hvor han som gammel Aalborgdreng føler sig hjemme.

Carl Ringsted er godt kendt blandt Lokomotivmændene de Steder, hvor han har været, for sit gode Humør, og her i Afdelingen er han afholdt som en god Kammerat og Kollega, der altid er meget interesseret i Organisationens Anliggender. Aalborg Afdelinger sender Jubilæaren de hjerteligste Lykønskninger paa Festsdagen med Tak for de svundne Aar.

B.

Den 1. November kan vor gode Kollega, Lokomotivfører *J. M. S. Sørensen*, Toftegaards Allé 45, 2., Valby, København, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Afdeling 1 bringer dig de hjerteligste Lykønskninger med Haab om, at du endnu i mange Aar med godt Helbred maa kunne røgte sin Gerning.

M. H.

Den 1. November 1935 kan Lokomotivfører *A. Thøgersen*, Vejle H., fejre sit 25 Jubilæum som Lokomotivmand.

Thøgersen blev udlært fra Aarhus Værksted, ansat som Haandværker 1.—4.—1909 og blev Lokomotivfyrbøder 1.—11.—1910 med Station i Struer. Efter at have tilbragt nogle Aar henholdsvis i Skanderborg, Skern og Kolding blev Jubilaren forflyttet til Vejle Nord som Rangerfører, efter Depotets Nedlæggelse den 1. Juli 1922 blev Thøgersen forflyttet til Vejle H., hvor han forblev, da han den 1. April 1926 blev forfremmet til Lokomotivfører.

Jubilaren er en god Kammerat, som altid er rede til en Diskussion. Kollegerne i Vejle ønsker ham hjertelig til Lykke paa Dagen.

T. V. J. H.

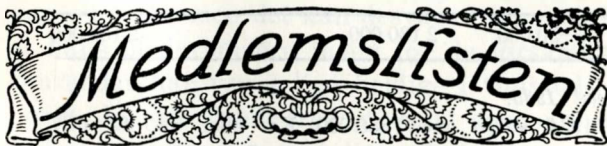
JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Herborg, 7 A Lægedistrikt, København, flytter fra Oktober Flyttedag d. A. til Enghavevej 223.

Telefon-Nr., Sydhavn 400, og Konsultationstid, Kl. 12—13½ samt Mandag og Fredag Kl. 18—19, er uforandret.

Jernbanelæge Frk. H. Reinhard, 1. Lægedistrikt, København, flytter fra Oktober Flyttedag d. A. til Frederiksborggade 19, 1.

Telefon-Nr., Byen 649, og Konsultationstid, Kl. 12½—13½ samt Tirsdag Kl. 18—19, er uforandret.



Optagelse af ekstraordinære Medlemmer.

Pens. Lokomotivfører N. C. N. Ahrensberg, Langelands Plads 1, 3., Kbh. F. 1.—9.—35.

Pens. Lokomotivfører P. R. Hansen, Ingerslevsgade 126, 3., Kbh. V. 1.—10.—35.

Pens. Lokomotivfører C. O. Jørgensen, Skovbovængets Allé 17, Roskilde. 1.—10.—35.

Pens. Lokomotivfører O. E. Poulsen, Stefansgade 31, 2., Kbh. N. 1.—10.—35.



Motorførerkredsen.

Kredsformandens Adresse rettes til: Frederikssundsvej 15, 3., Kbhvn. N.

Fyns Motorførerafd.: Formandens Adresse rettes til: Teisensvej 14, Odense.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Helsingør Afd.: Formandens Adresse rettes til: Fredericiavej 4 A, 1.

Aarhus Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Bogensegade 9, 3.



Udnævnelse fra 1.—10.—35:

Lokomotivfyrbøder H. Jensen, Skern, til Lokomotivfører, Oddesund Nord (Depotforst.) (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. P. V. Pedersen, Korsør, til Lokomotivfører, Orehoved (min. Udn.).

Motorfører II e. Ans. iflg Opslag til Motorfører I (min. Udn.):

K. A. H. Petersen, Helgoland, i Helgoland.

V. A. A. Jeppesen, Helgoland, i Helgoland.

K. F. Olsen, Helgoland, i Helgoland.

H. A. T. Gotfredsen, Aarhus H., i Randers.

L. Jensen, Skælskør, i Randers.

K. O. Kræfting, Struer, i Randers.

C. Hansen, Viborg, i Randers.

S. V. T. Monthell, Næstved, i Helgoland.

K. Mortensen, Næstved, i Helgoland.

C. F. Jochumsen, Aarhus H., i Randers.

F. G. Brund, Odense, i Randers.

O. R. Vedam, Næstved, i Helgoland.

Lokomotivfyrbøder e. Ans. iflg. Opslag til Motorfører I (min. Udn.):

J. H. Pedersen, Fredericia, i Fredericia.

K. T. Pedersen, Kalundborg, i Helgoland.

J. F. Nielsen, Kbhvns Godsbgd., i Helgoland.

E. A. Pedersen, Kbhvns Godsbgd., i Helgoland.

C. J. Christensen, Kbhvns Godsbgd., i Helgoland.

M. S. Bristing, Kbhvns Godsbgd., i Helgoland.

J. J. B. Birkbo, Korsør, i Helgoland.

A. K. J. Romme, Kbhvns Godsbgd., i Helgoland.

N. K. Rasmussen, Slagelse, i Helgoland.

E. H. C. Nielsen, Kbhvns Godsbgd., i Randers.

Forflyttelse efter Ans. fra 1.—10.—35:

Lokomotivfører A. K. Albertsen, Struer, til Korsør.

Lokomotivfører K. M. Nikolajsen, Oddesund Nord (Depotforst.) til Struer med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfører H. L. M. Lützen, Orehoved, til Frederikshavn.

Lokomotivfyrbøder A. C. Knudsen, Kbhvns Godsbgd., til Skern.

Motorfører I iflg. Opslag:

H. N. Hansen, Tønder, til Helgoland.

J. A. E. Nielsen, Randers, til Helgoland.

R. H. J. Winkler, Tønder, til Helgoland.

J. Knudsen, Tønder, til Fredericia.

F. F. Rysz, Tønder, til Fredericia.

W. L. A. Jürgensen, Tønder, til Fredericia.
M. H. Sørensen, Aarhus H., til Fredericia.
N. M. Mortensen, Randers, til Aarhus H.
A. A. C. Pedersen, Randers, til Aarhus H.

Afsked:

Lokomotivfører C. C. J. Jørgensen, Nyborg, efter Ang.
p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—35 (min.
Afsked).

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i August Maaned 1935 samt i Tidsrummet April—August 1935 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1934 i runde Summer.

	August Maaned		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	7 680 000	6 830 000	850 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 510 000	3 480 000	30 000	
Postbefordring	610 000	530 000	80 000	
Andre Indtægter	480 000	380 000	100 000	
Indtægter i alt	12 280 000	11 220 000	1 060 000	
Driftsudgifter	9 810 000	9 380 000	430 000	
Afskrivning	540 000	510 000	30 000	
Forrentning	960 000	850 000	110 000	
Udgifter i alt	11 310 000	10 740 000	570 000	
Statens Tilskud til Driften	÷970 000	÷480 000		490 000

	April—August		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	30 440 000	26 660 000	3 780 000	
Gods- og Kreaturbefordring	17 140 000	17 010 000	130 000	
Postbefordring	2 810 000	2 570 000	240 000	
Andre Indtægter	2 500 000	2 110 000	390 000	
Indtægter i alt	52 890 000	48 350 000	4 540 000	
Driftsudgifter	45 430 000	43 760 000	1 670 000	
Afskrivning	2 730 000	2 540 000	190 000	
Forrentning	4 700 000	4 180 000	520 000	
Udgifter i alt	52 860 000	50 480 000	2 380 000	
Statens Tilskud til Driften	÷30 000	2 130 000		2 160 000

D. S. B. August 1935.

Personbefordringsindtægten er i Forhold til August 1934 steget med 850 000 Kr. eller ca. 12 pCt. Godsbefordringsindtægten er 30 000 Kr. større end i August 1934, og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 180 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med godt 1 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er ca. 430 000 Kr. større end i August 1934. Stigningen skyldes i det væsentlige en Udgift en Gang for alle paa ca. 360 000 Kr. vedrørende Nærtrafikken, Forhøjelsen af Reguleringstillæget og Merudgift til Brændsel og Elektricitet, idet der dog paa den anden Side har været Udgiftsnedgang paa forskellige andre Afsnit. I Udgiften til Afskrivning og Forrentning er der en Stigning paa 140 000 Kr.

Maanedens samlede Driftsresultat (inkl. Afskrivning og Forrentning) bliver herefter ca. ½ Mill. Kr. bedre end i August i Fjor.

For hele Perioden April—August i Aar stiller Driftsresultatet sig ca. 2,2 Mill. Kr. gunstigere end i den tilsvarende Periode i Fjor.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 19. Oktober 1935.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 7708.
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.