



NO 22

20. November 1935

35. Aargang

### MINISTERSKIFTE

Efter det udmærkede Valg, hvor Befolkningens store Flertal tilkendegav sit demokratiske Sindelag, og hvor det socialdemokratiske Parti havde betydelig Fremgang saavel i Stemmeantal som i Rigsdagsmandater, har Statsminister Stauning ønsket at rekonstruere Ministeriet, ved hvilken Lejlighed blandt andre Trafikminister J. Friis-Skotte er traadt tilbage og erstattet med Folketingsmand, Hypotekbankdirektør N. Fisker.



J. Friis-Skotte.



N. Fisker.

Friis-Skotte har været Trafikminister i 8 Aar, nemlig i begge Ministerierne Stauning, og disse Aar har paa adskillige Omraader betydet store og vigtige Forandringer indenfor hele vort Trafikvæsen. Det var Friis-Skotte, som gennemførte Forrentningsloven, der blev modtaget med Begejstring af den danske Offentlighed, men som har været Jernbanemændene til megen Géne. Et Forhold, som endda forværredes i Trafikminister Stensballes Regeringstid, hvor Takstnedsættelser fuldstændig slog Grundlaget for en Rentabilitet af Banerne bort. Friis-Skotte har da ogsaa senere været medvirkende til at ændre denne Lov i forbedrende Retning,

saaledes at Forrentning af de urentable Baner ikke mere tynger paa Statsbanernes Regnskab.

Ved Ministerens Tiltræden i 1924 bestod den gamle Uretfærdighed med Hensyn til Rangerlokomotivernes Betjening endnu, og det vakte dengang meget stor Utilfredshed, at Friis-Skotte i denne Sag gik imod en Ordning, hvorom der var opnaaet Enighed mellem Generaldirektoratet og vor Organisation. Men Friis-Skotte indsaar ved nærmere Overvejelse,

at der blev gjort Lokomotivpersonalet Uret, og han gik da med til den Løsning, som fandt sit Udslag i Rangermaskine-Overenskomsten af 16. December 1925, efter hvilken der i Løbet af 3 Finansaar skulde udnævnes ialt 194 nye Lokomotivførere til Rangerlokomotiverne.

Valget i 1926 medførte imidlertid, at denne Overenskomsts Gennemførelse i Praxis stødt paa Vanskeligheder, Venstres Trafikminister, Stensballe, følte sig ikke bundet af Overenskomsten; han ikke alene undlod at udnævne de Lokomotivførere, der skulde udnævnes, men han ophævede al Tomandsbetjening af Rangermaskiner, og endskønt den nævnte Overens-

komst ikke alene gik ud paa, at Rangerlokomotiverne skulde være bemanded med Lokomotivførere, men tillige afgjorde, hvilke Rangermaskiner, der skulde være enmandsbetjent og hvilke, der skulde være tomandsbetjent, lykkedes det ikke senere at faa Friis-Skotte til at gaa ind for Overholdelse af den sidst omtalte Del af Overenskomsten.

Som naturligt er, vakte det blandt vore Medlemmer enorm Skuffelse, at Friis-Skotte, uanset en Venstreministers Stilling, ikke vilde gaa med til at haandhæve en Overenskomst, han selv havde været med til at slutte forholdsvis kort Tid i Forvejen, og da Tjenestetidsforholdene i Friis-Skottes sidste Ministerperiode skærpedes betydeligt, opstod der efterhaanden en stigende Utilfredshed, og man saa jo, hvorledes denne Utilfredshed bredte sig fra vor Organisation til andre Organisationer for efterhaanden at slaa ud i Lys Lue.

Det er muligt, at Friis-Skotte har følt sig skuffet herover, og at det er dette, der har været medbestemmende ved hans Beslutning om at trække sig tilbage fra Ministerposten. Har der imidlertid været Utilfredshed paa det personale-mæssige Omraade, saa er der, som vi sagde i Artiklens Indledning, i Friis-Skottes Regeringsperiode sket saa store Forandringer i hele vort Trafikvæsen, at hans Navn af den Grund vil blive staaende op igennem Aarene: Moderniseringen af 3. Klasses Materiellet og af Færgerne, Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik, Lyntogene, Lillebæltsbroen, Oddesundbroen, Storstrømsbroen er altsammen gennemført eller planlagt i Friis-Skottes Ministertid. Hvad det rent personale-mæssige angaar skal det ved denne Lejlighed ogsaa erindres, at det var Friis-Skotte, som ganske kort efter sin første Udnævnelse til Trafikminister gik med til en Ordning af Familiefripasspørgsmaalet for dem, som var ansat efter 1. April 1912 og ikke havde Familiefripass. Hans Andel i den nu eksisterende, langt mere tiltalende Form for Statsbanepersonalets Sygekasse bør heller ikke glemmes. Han var ligeledes ved sin anden Tiltræden som Minister hurtig til at ændre de i Venstre-regeringens Periode forringede Tjenestetidsregler tilbage til den tidligere Ordlyd, men paa Grund af Rationaliseringen og andre Spareforanstaltninger, som vendte den tunge Ende nedad, d. v. s. gik ud over Personalet, blev denne Tilbagevenden til de gamle Tjenestetidsregler ikke

den Bedring, Personalet havde haabet paa. Men selv om der som sagt har været nogen Utilfredshed inden for Statsbanepersonalets Rækker, tør vi nok hævde, at Friis-Skotte ude blandt det store Publikum faar et godt Omdømme for de i hans Ministertid gennemførte Moderniseringer og andre gennemførte offentlige Arbejder, som i disse vanskelige Aar har givet Fortjeneste til en Masse Arbejdere.

Vor nye Trafikminister, N. Fisker, er oprindelig Lærer og har i mange Aar været Kommunaltilidsmand, Amsraadsmedlem og siden 1924 Medlem af Folketinget, hvor han i de senere Aar har været fremme i allerforreste Række. Han har en saa udpræget Forhandlingsevne, at han offentlig er betegnet som Folketingets Forligsmand, og det er vort Haab, at vi under hans Styre maa komme ind i gode og rolige Forhold til Gavn for vor Etat; thi det er, som vi saa ofte har sagt, nu engang det bedste at arbejde med et tilfreds Personale.

## DEN EKSTRAORDINÆRE KONGRES

Den 13. November 1935 bliver en af de Mærkedage, som vil blive staaende i Organisationens historiske Data: En Reorganisering, hvorved den i 1912 og 1915 gennemførte Kredsinddeling ophævedes. Organisationen vil fremtidig blive bygget op med selvstændige Afdelinger for de enkelte Kategorier som hidtil, men direkte under Hovedbestyrelsen uden Kredse som Mellemlid.

Det kan ikke nægtes, at der ved denne Sags afsluttende Behandling er udløst en vis Spænding; thi det har jo i flere Aar været bestemt, at vi under alle Forhold skulde have Lovændringer. Oprettelsen af Motorførerstillingerne i 1928 gjorde det nødvendigt, at der skabtes Bestemmelser for denne Kategoris organisatoriske Arbejde. I 1929 blev der vedtaget midlertidige Love for Motorførerkredsen og dens Arbejde; men da enhver Midlertidighed jo skal afløses af noget blivende, var det altsaa allerede dengang klart, at vore Love skulde undergaa Ændring af en eller anden Art.

Kongressen i 1933 gav Udtryk for, at Organisationen fremtidig burde bygges op uden de særskilte Kredse for hver enkelt Kategori, og Hovedbestyrelsen havde til vor sidste ordinære Kongres udarbejdet Lovforslag overensstem-

mende med denne Beslutning. Paa Grund af Mængden af det foreliggende Arbejde kom Lovforslaget imidlertid ikke dengang til Behandling, men udsattes til en ekstraordinær Kongres, som altsaa nu er afsluttet.

Debatten paa den ekstraordinære Kongres viste hurtigt, at der med Hensyn til Organisationens Opbygning var forskellige Anskuelse. Der var baade Repræsentanter, som ønskede 3 Kredse, og nogle som ønskede 2 Kredse, men det store Flertal holdt for, at vi ingen Kredse skulde have.

Det forelagte Forslag gik ud paa at gennemføre Enhedstanken ikke blot ved Ophævelse af Kredsen, men ogsaa ved Ophævelse af Bestemmelsen om, at hver Kategori danner sine selvstændige Afdelinger, saaledes at Arbejdet saavel i Afdelingerne som i Hovedledelsen var Fællesarbejde. Denne konsekvent gennemførte Forenkling havde dog kun faa Tilhængere paa Kongressen; de fleste ønskede Afdelingerne, d. v. s. selvstændige Afdelinger for hver Kategori, opretholdt, og det blev i denne Retning, det nye Lovforslag udformedes. Vi henviser i øvrigt til nedenstaaende

### Resumé af Forhandlingerne.

*Formanden*, Soph. Jensen, aabnede Kongressen, bød alle Repræsentanterne Velkommen og udtalte Haabet om et godt Resultat af Kongressens Arbejde. Han mindedes vor gamle Formand, Chr. Christensen, Es., som er afgaaet ved Døden siden den ordinære Kongres. Forsamlingen paahørte Mindetalen staaende.

Det konstateredes ved *Navneopraab*, at samtlige valgte Kongresrepræsentanter var mødt.

Den gennem flere Aar anvendte *Forretningsorden* for Kongressens Forhandlinger godkendtes uden Debat.

Til *Ordstyrere* valgtes: G. O. F. Lund og A. Lønqvist.

Til *Protokolførere* valgtes: N. M. Ladeby og S. Stenkvis.

Til *Protokolrevisorer* valgtes: P. Sessing og S. Suneson.

Til *Stemmetællere* valgtes: Th. Jensen, Fa., H. Ottzen, Ar., Heftholm og E. Christensen, Fh., Boye, Ab., og Bjerneboe, Gb.

Da Behandlingen af Lovforslaget begyndte, fremsattes straks følgende Forslag:

»Det foreslaas at bibeholde den nuværende Kredsinddeling, 3 Kredse.«

*Afd. 1.*

»Foreningen sammensættes af særskilte Afdelinger — 1 for hver Kategori — som oprettes paa Steder, hvor der er stationeret mindst 20 af Foreningens ordinære Medlemmer.«

*Afd. 2.*

*Formanden* indledede Debatten. Han gav en Oversigt over vor Organisations Opbygning gennem Aarene. Omtalte de 3 Organisationsformer, om hvilke der altsaa nu forelaa Forslag paa Kongressen: Enhedsforslaget fra Hovedbestyrelsen; Ar. Lokomotivførerafd.s Forslag om 2 Kredse, med Lokomotivførere og Motorførere i een Kreds; samt Afd. 1's Forslag om 3 Kredse. Han trak Linierne op for Organisationens fremtidige Arbejde og udtalte, at hvilken af de 3 Former, vi end faar, saa vil Organisationen kunne leve sit Liv videre og følge med i Udviklingen, blot vi faar de forskellige Underbestemmelser i Lovene passet rigtigt sammen.

*P. A. Jensen*, Ro., anbefalede Enhedsforslaget dog med den Ændring, at de forskellige Kategorier danner selvstændige Afdelinger, hvis Bestyrelser kan danne en Fællesbestyrelse.

*Bille*, Ar., anbefalede Aarhus Lokomotivførerafdelings foran omtalte Forslag.

*Sessing*, Gb., anbefalede Afd. 1's Forslag om en 3 Kreds-Ordning.

Ialt 15 Talere anbefalede Enhedsforslaget med den Ændring, at der opretholdes Afdelinger for hver Kategori. De paagældende var: *P. A. Jensen*, Ro., *Suneson* og *Løvborg*, Gb., *Andersen* og *Schmidt*, Ng., *Th. Jensen* og *A. Jensen* Fa., *Fejring*, *O. Larsen*, *Bendixen* og *Andersen*, Es., *Boye*, Ab., *Lønqvist*, Ar., *Rasmussen*, Bb., og *Keller*, Pa.

*Suneson* og *Lønqvist* kunde subsidiært gaa med til en 3 Kreds-Ordning, og *Bendixen* ønskede Enhedsforslaget gennemført uden særlige Afdelinger for de enkelte Kategorier.

To Talere, *Bille* og *Søgaard*, Ar., anbefalede 2 Kreds-Ordningen.

Syv Talere anbefalede 3 Kreds-Ordningen: *Nedergaard-Pedersen*, *Frandsen* og *Sessing*, Gb., *Knudsen*, Næ., *Brade*, Kk., *Berrig*, Od. og *Ottzen*, Ar. De 3 sidstnævnte kunde som det subsidiære gaa med til Enhedsforslaget.

Det besluttedes først at tage en Afgørelse af,

i hvilken af de her nævnte Retninger, Kongressen ønskede, at det nye Lovforslag skulde gaa.

3 Kreds-Ordningen forkastedes med 75 Nej mod 37 Ja, 1 Repræsentant var fraværende.

2 Kreds-Ordningen forkastedes med 106 Nej mod 5 Ja, 2 Repræsentanter fra fraværende.

Derefter vedtog Kongressen med 91 Ja mod 19 Nej — 2 stemte ikke og 1 var fraværende — at Reorganiseringen skulde ske paa Grundlag af det af Hovedbestyrelsen forelagte Forslag under Hensyn til de fremsatte Bemærkninger m. H. t. Bibeholdelse af Afdelinger for hver Kategori. Samtlige disse Afstemninger foretoges ved Navneopraab.

Der nedsattes et Udvalg til at gennemgaa Forslaget og udarbejde eventuelle Ændringer deri. Dette Udvalg kom til at bestaa af Lokomotivførerne P. A. Jensen og Boye, Motorførerne P. Jensen og Berrig, Lokomotivfyrbøderne Lønqvist og Suneson samt fra Hovedbestyrelsen Soph. Jensen, Kuhn og Skødt.

Efter at det nævnte Udvalg havde tilendebragt sit Arbejde, genoptog Kongressen Forhandlingerne, og man gik over til Behandling af de enkelte Paragrafer:

§ 1 vedtoges uden Debat.

Til § 2 stillede Brade, Kk., Forslag om en Tilføjelse, saaledes at det i Paragrafen anførtes, at Foreningen bl. a. ogsaa har til Formaal at drive og opretholde et eget Feriehjem for Lokomotivmændene.

Kongressen fandt ikke Anledning til udtrykkelig at nævne dette under Foreningens Formaal, og Forslaget forkastedes, hvorefter § 2 vedtoges uændret.

§ 3 vedtoges uden Debat.

Under § 4 førtes nogen Debat om Ferie-hjemskontingentet. Der fremsattes ingen positive Forslag, og Paragrafen vedtoges uændret med 53 St. mod 20.

§§ 5, 6, 7 og 8 vedtoges enstemmigt.

§ 9 a. vedtoges uændret.

§ 9 b. foresloges af det nedsatte Udvalg affattes saaledes:

»Afdelinger oprettes efter følgende Regel:

*Lokomotivførere og Lokomotivfyrbøderne:* Paa hvert Sted, hvor der er stationeret mindst 20 ordinære Medlemmer tilhørende disse Kategorier, oprettes 2 Afdelinger, een for hver Kategori.

*Motorførere:* Paa hvert Sted, hvor der er

stationeret mindst 20 Medlemmer af denne Kategori, oprettes en Afdeling.

Paa hvert Sted, hvor der er stationeret et mindre Antal ordinære Medlemmer oprettes Underafdelinger, een for hver Kategori, henhørende under nærmeste Afdeling.

Afvielser fra disse Regler kan ske, naar Hovedbestyrelsen skønner, at særlige Forhold begrundet noget saadant.«

*Skanderborg-Afdelinger* foreslog, at Mindstetallet for at kunne danne Afdelinger, fastsattes til 15 ordinære Medlemmer.

*Herning-Afdelinger* foreslog, at 2 nær hinanden beliggende Underafdelinger tilsammen kunde danne en Afdeling.

*Bendixen, Es.*, foreslog, at der ikke oprettes selvstændige Afdelinger for hver Kategori, men at Afdelingerne blev et fælles Forum, og at Kategorierne kun valgte en Gruppeledelse til Varetagelse af visse Interesser.

Efter nogen Debat toges de 3 sidstnævnte Forslag tilbage, og § 9 b. vedtoges derefter i den af Udvalget foreslaaede Affattelse. Hovedbestyrelsen gav samtidig Tilsagn om for Motorførernes Vedkommende at dispensere fra Bestemmelserne om Oprettelse af Afdelinger, saaledes at der indtil videre oprettes Motorfører-afdelinger i Kh., Næ., Od., Ar., Rd., Vg. og Tdr.

§ 10 a., c. og d. vedtoges enstemmigt uændret.

I *Stk. b.* vedtoges med 60 St. mod 5 følgende af Lovforslaget foreslaaede Redaktion af Afnittet om Valg af Kongresrepræsentanter:

»Afdelinger, hvortil hører

indtil 40 ordinære Medlemmer vælger 1 Repr. 41—80 ordinære Medlemmer vælger 2 Repr. og for hver 40 ordinære Medlemmer og derover yderligere 1 Repr. o. s. fr.

For Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere er Beregningsgrundlaget det sammenlagte Medlemstal i de 2 Kategoriers Afdelinger paa samme Sted, og hver Afdeling vælger det angivne Antal Repræsentanter.«

Et af *Schmidt, Ng.*, fremsat Forslag om, at Afdelinger med 41—60 ordinære Medlemmer vælger 3 Repræsentanter, forkastedes.

Det samme var Tilfældet med et af Afd. 1 fremsat Forslag om et nyt Stykke d.

*Stk. e.* vedtoges i den i Forslaget foreslaaede Affattelse, dog med den Tilføjelse, at der ogsaa indkaldes ekstraordinær Kongres, naar 25 Afdelinger over for Hovedbestyrelsen fremsætter

Krav herom, hvilket Forslag var fremsat af *Bille, Ar.*

*Til § 11 c.* fremsatte Afd. 1 Forslag om, at alle Anliggender paa Kongressen, altsaa ogsaa Lovændringer, skulde kunne afgøres ved simpel Stemmeferlighed. Dette Forslag forkastedes med 74 St. mod 4.

Paragrafens øvrige Afsnit vedtoges enstemmigt, efter at en af *J. Knudsen, Næ.*, stillet Ændring gaaende ud paa, at ogsaa Tilhørere skulde have Taleret paa Kongressen, var forkastet med 31 St. mod 20.

*J. Knudsen* foreslog til § 11 et nyt Stykke f., nemlig en Bestemmelse om, at Regulering af Lønninger, herunder Regulerings- og Stedtillæg, kun kan vedtages af en Kongres eller ved Urafstemning. Dette Forslag forkastedes med 47 St. mod 12.

§ 12 vedtoges enstemmigt.

§ 13 a. vedtoges enstemmigt, efter at et af Afd. 15 fremsat Forslag om, at Lokomotivførerne skulde have 4, Lokomotivfyrboderne 3 og Motorførerne 1 Hovedbestyrelsesmedlem, var forkastet med alle Stemmer mod 2.

Lovudvalget foreslog et *nyt Stykke b.* saalydende:

»Medlemsbladet ledes af en Redaktion bestaaende af Organisationens Formand og Sekretær, den førstnævnte er ansvarshavende.«

Dette Forslag vedtoges enstemmigt, efter at et af *Heftholm* fremsat Forslag om, at Bladet ledes af en selvstændig Redaktør, der vælges af Kongressen, var taget tilbage.

*Sidste Stykke i § 13* ændres fra b til c. Stykket vedtoges enstemmigt.

§ 14 vedtoges enstemmigt med den af Lovudvalget foreslaaede Ændring, at Ordene »og Medlemsbladets Redaktør« i Paragrafens 1. og 2. Linie udgaar.

§ 15 vedtoges enstemmigt.

§ 16 vedtoges enstemmigt, idet dog Stk. c. i Henhold til Udvalgets Indstilling affattes saaledes:

»Henvendelser til Maskinbestyreren maa kun ske af eller gennem Afdelingsbestyrelsen. For saa vidt angaar Sager vedrørende en Underafdeling skal denne være repræsenteret. Fører en saadan Henvendelse ikke til det ønskede Resultat, kan Sagen oversendes til Hovedbestyrelsen til videre Undersøgelse og Behandling.

I Sager, der har Interesse for mere end een Afdeling paa samme Sted — Kørselsfordelin-

ger o. l. — føres der Samraad mellem de interesserede Afdelinger.«

§ 17 vedtoges enstemmigt, idet Kongressen tiltraadte Lovudvalgets Indstilling, ifølge hvilken Paragrafens Stk. c. udgaar, og Stykke b. affattes saaledes:

»Redaktionen forestaar Udgivelsen af D. L. T.; den skal sørge for, at Bladet udgaar regelmæssigt, og har det redaktionelle og økonomiske Ansvar for den Teksten vedrørende Del af Bladet. Ledelsen af D. L. T.s Annonceafdeling varetages af en Ekspeditør.«

§ 18. Paa Lovudvalgets Indstilling vedtoges det enstemmigt at føre den hidtil som »Staaende Kampfond« benævnte Fond ind under Reservefonden, som derefter faar følgende Tilføjelse:

»For saa vidt N. L. F.s Kongres træffer Beslutning om at standse Indbetalingen til N. L. F.s Reservefond, overføres Halvdelen af denne Fond i Henhold til § 4 a tilfaldende Del af Foreningskontingentet (½ Kr. pr. Medlem pr. Maaned) til Reservefonden.«

Afsnittene om Reservefonden, N. L. F.s Reservefond, Byggefonden og Ferie- og Rekreationshjemsfonden vedtoges enstemmigt.

Afsnittet Kampfonden vedtoges med 60 St. mod 11. *Stk. e.* udgaar i Henhold til den foran under Reservefonden omtalte Beslutning.

§ 19, 20 og 21 vedtoges enstemmigt og uændrede.

Derefter vedtoges det samlede Lovkompleks med Akklamation.

Da der saaledes var tilvejebragt Love, som skulde danne Grundlaget for Organisationens fremtidige Virksomhed, og der skulde vælges Hovedbestyrelse efter de nye Bestemmelser, meddelte

*Formanden*, at hele Hovedbestyrelsen, ogsaa han selv, stillede deres Mandater til Raadighed.

Til *Formand* genvalgtes *Soph. Jensen* med Akklamation.

Til Medlemmer af Hovedbestyrelsen valgtes ved skriftlig Afstemning Lokomotivførerne *L. M. Schmidt* (75 St.), *V. Johansen* (55 St.), *Johs. Hansen* (49 St.), Motorfører *P. Jensen* (82 St.), *C. Christensen* (67 St.), samt Lokomotivfyrboderne *C. A. Jespersen* (55 St.), *K. Svendsen* (52 St.) og *A. Lønqvist* (40 St.).

Det vedtoges uden Afstemning at udpege følgende som Stedfortrædere til Hovedbestyrel-

sen: Lokomotivførerne P. A. Jensen (42 St.) og Nedergaard-Pedersen (29 St.), Motorførerne O. Berrig (47 St.), H. Ottzen (13 St.) samt Lokomotivfyrbøderne O. Løvborg (36 St.) og A. Skødt (23 St.).

Ved Hovedbestyrelsesvalget blev der desuden afgivet følgende Stemmer: Lokomotivførerne Ladeby (28 St.), L. C. Christensen (18 St.), K. Honoré (12 St.), Lokomotivfyrbøderne C. A. Thomsen (22 St.), F. Brade (22 St.), C. Schmidt (19 St.) P. J. Platz (12 St.) og K. Karlsen (11 St.).

Til Revisorer valgtes Lokomotivfører *Th. Jensen*, Fa., og Lokomotivfyrbøder *Alf. Knudsen*, Gb., uden Afstemning. Som Stedfortrædere for disse valgtes *Ladeby*, Fa., og *Bjørneboe*, Gb., ligeledes uden Afstemning.

Organisationens Formand bragte derefter Kongresrepræsentanterne en hjertelig Tak for Dagens Forhandlinger. Han gav Udtryk for Haabet om, at de trufne Beslutninger maatte blive til Gavn for vor Organisation, og han forventede alle Tillidsmænds og Medlemmers Medvirken hertil.

Kl. 0,30 sluttede Ordstyreren Kongressen med et af Forsamlingen besvaret »Leve Dansk Lokomotivmands Forening«.

## STATSBANERNES FOREDRAGSRÆKKE

Vi har ved forskellige Lejligheder anført, at det efter vor Mening ikke kunde anses for tilstrækkeligt, at Generaldirektoratet afholder Foredragsrækker for Stationsforstandere, Kontrolører paa de store Stationer e. lign., men at disse Foredragsrækker ogsaa burde udstrækkes til at omfatte Personalet i Almindelighed og formes saaledes, at der gives en Omtale af de forskellige Nyheder, det være sig af reglements-mæssig Art eller vedrørende Nyanskaffelser eller Modernisering af Materiellet, saa Personalet ved Foredrag af sagkyndige paa de forskellige Omraader kunde holde deres Viden à jour.

Det er os derfor en Glæde at se, at denne Tanke nu har baaret Frugt. Der vil i de kommende Vintermaaneder blive arrangeret en Foredragsrække paa forskellige Stationer i 2. Distrikt. Foredragene begyndte i Aarhus den 14. November, og de holdes for Ranger- og Pakhusmestre, Ranger- og Pakhusformænd, Over-

portører og Portører, der ikke har bestaaet Stationsmester- eller Togbetjenteksamen.

Trafikbestyrer Gustav Hansen taler om Økonomi og Forholdet til Kunderne, Trafikkontrolør Plan taler om Sikkerhedsreglementet af 1935, og Trafikassistent F. W. Thomsen taler om Baner og Biler. Der vil endvidere blive holdt Foredrag om Køreplaner og om det nye Signalreglement.

Vi lykønsker Personalet med denne nye Foreanstaltning.

## HAR STATSBANERNE NU FOR LIDT MASKINKRAFT

»Odense Socialdemokrat« bragte fornylig følgende Meddelelse:

Et ret stort Godstog kørte forleden i Staa ved Broen paa Skrillingø Bakke. Maskinen var ikke kraftig nok. Da man maatte køre Toget til Kauslunde af to Gange, blev ikke alene Godset forsinket, men ogsaa det efterfølgende Persontog, der ikke opnaaede Forbindelse med Privatbanerne i Odense.

Det er tredje Gang i Løbet af forholdsvis kort Tid, at lignende Tilfælde er indtruffet for Togene paa denne Strækning.

Da vi Lokomotivmænd jo altid sætter en Ære i at faa det til at gaa rundt, saa vidt det overhovedet er gørligt, d. v. s. at fremføre Togene rettidigt uanset nedsatte Køretider eller Overbelastning, er det i Virkeligheden trist at skulle læse, at det tre Gange i Løbet af kort Tid er sket, at Godstog er kørt i Staa. Der kan jo ske Uheld for enhver, og det kunde ogsaa tænkes, at et Tog en enkelt Gang kørte i Staa paa Grund af Overbelastning, paa Grund af Løvfald eller paa Grund af Brændselets Kvalitet, men naar det, som her omtalt, sker Gang paa Gang, maa vi gaa ud fra, at de paagældende Tog har været belastet i et saadant Omfang, at det har oversteget Maskinens Ydeevne, og det synes vi ikke, at Staten kan være bekendt. Vi har jo Lokomotiver nok.

I sidste Nr. af Bladet oplystes det — under Omtalen af Driftsberetningen — at 98 Damplokomotiver henstaar overkomplette, og hvis det er saa smaat med forhaandenværende Maskiner i 2. Distrikt, at de, som er i Brug, skal overbelastes for at faa Trafiken besørget, maa vi saa bede om, at nogle af de kolde Maskiner bliver fyret op og sat i Drift igen, saaledes at den foran omtalte Kalamitet ikke skal gentage sig.

ges. For det kan vel ikke tænkes, at en eller anden Trafikmand har ment at kunne indtjene sine Forfremmelsessporer ved at »rationalisere« paa egen Haand, d. v. s. ved i Stedet for at anordne Særtog, har beordret saadanne Overbelastninger, at Følgen er blevet den ovenfor omtalte mindre smigrende: at Togene er kørt i Staa.

## ARBEJDSKOMMISSIONENS BETÆNKNING

I vor første Artikel om Arbejdstidskommissionens Betænkning omtalte vi, at Centralorganisationens Krav m. H. t. Forandringer i Tjenestetidsreglerne var Ophævelse af Tjenestetidsnormerne B og C, saaledes at der kun fandtes een Norm, 8 Timers Normen, for samtlige danske Statstjenestemænd.

Vi oplyste ogsaa, at Arbejdet i Kommissionen næsten var ved at gaa i Staa, bl. a. fordi baade Formanden og samtlige Administrationsrepræsentanter tog afgjort Afstand fra Tanken om helt at opgive Gradueringsprincippet. Begrundelsen for dette deres Standpunkt er kommet til Udtryk i Betænkningen paa følgende Maade:

Man nærer intet Ønske om at udstrække Tjenestemændenes Tjenestetid over længere Tidsrum end højst nødvendigt, men er tværtimod interesseret i, at Tjenestetiden saa vidt muligt udnyttes effektivt, og at der herved skabes Grundlag for at henføre saa mange Tjenester som muligt til 8-Timers Normen. Naar dette Maal ikke kan naas for alle Tjenestemænds Vedkommende, staar det saaledes ikke i Forbindelse med den af Centralorganisation I. anførte Omstændighed, at det er vedkommende Institution, der bestemmer Arbejdets Tilrettelæggelse indenfor Arbejdstiden, men skyldes arbejdstekniske Forhold, som hverken Administrationen eller Tjenestemændene er Herre over. Det maa erindres, at der indenfor Staten anvendes et System med Tjenestemandstillinger, hvor Lønningerne svarer til en Livsgering og følgelig til fuldt Livsophold for de paagældende Personer. Naar der paa denne Maade gælder et Lønningssystem, der skal give en passende Klassificering og nogenlunde skal stemme med det omgivende Samfunds sociale Struktur, kan det ikke være anderledes, end at Tjenestetiden til en vis Grad maa gradueres, for at de forskellige Tjenestemænds Gerning ikke paa urimelig Maade skal blive af forskelligt Arbejdsindhold. Staten tager saaledes principielt Livsgeringen og det fulde Livsophold som Udgangspunkt og maa følgelig lade Tjenestetiden variere, medens man i det private Erhvervsliv al-

mindeligvis gaar den modsatte Vej og snarere lader Lønnen variere efter de faktiske Ydelser.

Det anførte principielle Forhold har en ganske særlig praktisk Betydning for Statstjenesten derved, at mange af Statens Opgaver er af sikkerheds- og bevogtningsmæssig Karakter, og at Ventetid, Raadighedstjeneste og andre Former for mindre effektiv og mindre krævende Tjeneste i det hele har forholdsvis langt større Udstrækning indenfor Statstjenesten end indenfor Erhvervslivet. En generel 8-Timers Tjeneste for alle Tjenestemænd, uanset om det gælder Tjeneste, som kun stiller ringe Krav udover Tjenestemandens Tilstedeværelse, eller om det gælder Tjeneste med uafbrudt effektivt Arbejde, maa derfor føre til iøjnespringende Urimeligheder. Som Følge heraf vilde en saadan Ordning utvivlsomt ikke vise sig holdbar, og da det maa paaregnes, at de Tjenestemænd, som har fuldt effektiv Tjeneste, snart og med god Grund vilde føle sig forurettede, vilde Forholdene let udvikle sig saaledes, at 8-Timers Tjenesten ikke længere var det normale, men i Stedet blev en Maksimumsgrænse for Tjenestetid.

At Henførelsen til de forskellige Normer i nogen Grad maa hvile paa Skøn er uundgaeligt, ligesom de fleste andre administrative Afgørelser nødvendigvis maa indeholde et vist Skønsmoment, men man kan ikke fra Administrationens Side erkende, at der i disse Spørgsmaal skønnes vilkaarligt. Henførelsen af de forskellige Tjenesteforhold til Normerne er foretaget paa Grundlag af Undersøgelser over Tjenesternes Arbejdsindhold og med Adgang for de respektive Tjenestemandorganisationer til Forhandling, og Krav fra Organisationernes Side er gjort til Genstand for Undersøgelse og Overvejelse. At Afgørelserne af de foreliggende Spørgsmaal ikke i alle Tilfælde har kunnet træffes i Overensstemmelse med Organisationernes Ønske følger af Sagens Natur, men man er fra Administrationens Side af den Opfattelse, at Uoverensstemmelser angaaende den rette Henførelse til de gældende Normer har været relativt faa i de senere Aar.

Om Rationaliseringen indenfor Staten i væsentligt Omfang begrunder Forkortelser af Tjenestetiden, maa man fra Administrationens Side finde noget usikkert, dels fordi Rationaliseringen kun har Betydning for ret begrænsede Felter af Statstjenesten, og dels fordi der ikke altid herved begrundes en Arbejdstidsforkortelse, idet Rationaliseringen undertiden endog kan virke i modsat Retning. Den tekniske Udvikling indenfor forskellige Omraader kan til en vis Grad motivere Forkortelser af Tjenestetiden, men dette kan i og for sig ikke begrunde nogen Ændring af selve de generelle Normer, idet disse blot behøver at bringes til ændret Anvendelse, saaledes at de paagældende Tjenester overføres til den Norm, hvorunder de efter Forandringen i Tjenestetidens Arbejdsindhold vil henhøre. Saadan Overførsel sker da ogsaa f. Eks. ved Statsbanerne ved den der stedfindende stadige Revision af Tjenester.

Fra Administrationens Side maa man herefter fraraade Tanken om at opgive Gradueringsprincippet, ligesom man maa finde det betænkeligt paa væ-

sentlige Punkter at ændre de principielle Retningslinier, hvorpaa den nuværende Tjenestetidsordning hviler, da de gældende Principper bygger paa et betydeligt Erfaringsgrundlag og i det store og hele maa siges at have staaet deres Prøve.

Da der altsaa med Hensyn til Gennemførelsen af een bestemt Tjenestetidsnorm var principiel Uenighed inden for Kommissionen, vedtoges det at søge Oplysning om, hvorledes Forholdene stille sig i andre Lande, og det var saa heldigt, at der i Maj 1934 var udkommet en af det internationale Arbejdsbureau i Genève udarbejdet Redegørelse angaaende Tjenestetidsforholdene ved de forskellige Landes Jernbaner.

Vi bringer i dette og følgende Numre en Gengivelse af nævnte Redegørelse, saaledes som den er optrykt i Arbejdstidskommissionens Betænkning:

*International Regulering af Arbejdstiden ved Jernbaner.*

I 1933, da den 17. Session af den internationale Arbejdskonference holdt det første Møde angaaende Spørgsmaalet om en Reduktion af Arbejdstiden, blev det besluttet, at Regeringernes Opmærksomhed skulde henledes paa Spørgsmaalet om en international Regulering med Henblik paa Forkortning af Arbejdstiden indenfor Transporterhvervene.

I det sædvanlige Forespørgselsskema, som blev sendt til Regeringerne til Forberedelse af andet Møde ved Konferencens 18. Session angaaende Spørgsmaalet om Reduktion af Arbejdstiden, blev Regeringerne derfor anmodet om at udtrykke deres Mening om Ønskeligheden af specielle Forholdsregler indenfor Rammerne af de Reguleringer, som kunde imødekomme Ønskerne fra Transportindustrien, specielt Jernbanerne og andre Former for Transport.

Størstedelen af Regeringerne udtalte sig til Fordel for saadanne særlige Forholdsregler, men meget faa af dem udtalte sig om, hvilke Forholdsregler, der syntes dem mest anvendelige.

Formaalet med nærværende Artikel, som behandler Spørgsmaalet udelukkende fra den tekniske Side og hovedsagelig beskæftiger sig med Spørgsmaal om Metoden, er at undersøge de særlige Krav fra Jernbaneforetagenderne med Hensyn til Arbejdstiden.

Artiklen tilsigter kun at omfatte Jernbanerne, fordi det er her Arbejdsbetingelserne er mest varierende og komplicerede. Enhver Løsning, som kan tænkes anvendelig her, kan let overføres, saaledes at den bliver akseptabel for andre Skinnetransportbrancher (Sporvogne, Bybaner etc.) og for de forskellige Vej- og Lufttransportforetagender.

Transportarbejde kan deles i 3 Hovedgrupper: Søtransport, Landtransport og Lufttransport.

Søtransporten blev af Regeringsafdelingen i det internationale Arbejdsbureau specielt udelukket fra Planen om international Reduktion af Arbejdstiden.

Spørgsmaalet er derfor indskrænket til Landtransport — incl. Skinnetransport (Jernbaner, Sporvogne, Bybaner etc.) og Vejtransport — og Lufttransport.

Selv om kun Jernbanerne er taget i Betragtning, som i nærværende Artikel, vil det vise sig, at Spørgsmaalet om Regulering af Arbejdstid rejser et Væld af Problemer vedrørende den interne Organisation: dette skyldes Antallet og Varianterne af de Personalekategorier, som er beskæftiget, og Forskeligheden af deres Tjeneste.

Det første, som vil være nødvendigt, er derfor en Undersøgelse af de forskellige Kategorier af beskæftiget Personale og Tjenesten indenfor hver Gruppe. Herefter følger en Oversigt over de Foranstaltninger, der er truffet ved national Lovgivning angaaende Arbejdstid. Artiklen slutter med et Forsøg paa at fastsætte nogle generelle Principper, der kan tjene som Basis for international Regulering af Arbejdstiden ved Jernbanevirksomheder, og som maa skønnes at kunne anvendes uden alvorligt Indgreb i Jernbanens Virksomhed eller større Forstyrrelse i den eksisterende Praksis med Hensyn til Organisation af Arbejdet.

*Karakteristik af Arbejdet og forskellige personelle Kategorier med Henblik paa Arbejdstidsreguleringen.*

Med Henblik paa nærværende Undersøgelse har man bestemt sig til ikke at anvende den sædvanlige Klassifikation af Jernbanefunktionærerne efter de principielle Afdelinger (Administration m. v., Trafikafdeling, Baneafdeling, Bygningsafdeling, Reparation og Vedligeholdelse af rullende Materiel etc.). I Stedet er anvendt følgende Klassifikation, som baseres paa Arbejdsvilkaarene for de forskellige Kategorier, idet dette Inddelingsgrundlag vil svare bedst til det foreliggende Formaal.

A. Rejsende Personale omfattende:

1. Lokomotivpersonale: Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere.
2. Togpersonale: Togførere, Konduktører, Bremsepersonale, Billetpersonale, etc.

B. Stations- og Liniepersonale omfattende:

1. Trafik- og Vedligeholdelsespersonale eller Stations- og Depotpersonale inclusive Personale, som er ansvarligt for Passager- og Godstrafik, og ledende Personale, Personale for Sporskifte- og Togeekspedition, Vedligeholdelse af rullende Materiel i Depoter og Stationer, Rengøring, Smøring og Inspektion af Lokomotiver, Vogne og Trucks, Belysning og elektrisk Kraftforsyning.
2. Liniepersonale omfattende:
  - a. Banepersonale og andet Personale beskæftiget paa Banelinien.
  - b. Bevogtningstjeneste: Ledvogtere og andet Personale beskæftiget med Bevogtning.
3. Personale beskæftiget ved Administration, Lager og Værksteder.

De karakteristiske Træk for Tjenesterne indenfor disse forskellige Personalekategorier med Hensyn til Regulering af Arbejdstiden er følgende:



*Det rejsende Personale.*

Det rejsende Personale bestaar af 2 Grupper: Lokomotivpersonale og Togpersonale. I grove Træk afviger Beskæftigelsesvilkaarene for disse 2 Grupper kun fra hinanden, for saa vidt som de skal anvendes til forskellig Tjeneste.

De Faktorer, som influerer paa den særlige Natur af Arbejdet indenfor disse Kategorier, er følgende:

1. Tjenesten foregaar kontinuerlig eller i det mindste i en stor Del af hvert Døgn. Dette nødvendiggør en uafbrudt Forsyning med Personale baade Dag og Nat inclusive Søndage eller i hvert Fald for en lang Periode hver Dag; den eneste Maade, hvorpaa dette kan muliggøres, er ved Serier af Hold, saaledes at hver Funktionær faar en Hviletid efter hver Arbejdsperiode.
2. Der maa være en Reserve af Mandskab og rullende Materiel rede til at blive kaldt ud straks for at møde enhver Eventualitet.
3. Beskæftigelsesstedet (Lokomotivet eller Toget) er bevægeligt, saa at de beskæftigede Personer er paa stadig Rejse; de maa nødvendigvis være borte fra Hjemmet i længere Perioder og maa ofte begynde eller slutte deres Arbejdstid paa et andet Sted end deres Hjemstedsstation eller -depot.
4. Mange af Tjenesterne kræver uafbrudt Austrenghed og vedvarende Opmærksomhed, men bliver undertiden afbrudt, saaledes at Funktionæren blot skal være til Raadighed. Eksempelvis skal Lokomotivføreren og Fyrbøderen føre Lokomotivet fra Remisen — eller i det mindste hente det — køre det til Toget, have det tilkoblet, køre Toget og standse ved Stationerne — undertiden i flere Timer; naar de ankommer til det Sted, hvor deres Tjeneste slutter (hvilket kan være Startstedet eller et andet Sted paa Linien) skal de køre Lokomotivet i Remisen, nedsætte Kedeltrykket, undertiden rens Maskinen og undertiden rejse tilbage til deres Hjem. Med andre Ord har de et principalt Arbejde, nemlig at køre Toget, og et Antal akcessoriske Arbejder (at gøre Lokomotivet rede til Brug og køre det tilbage til Remisen etc.), Perioder med simpel Ventetid og ofte Rejse til eller fra Arbejdet. Undertiden kører de ikke Toget, men venter simpelthen i Form af Reservetjeneste ved Depotet; i dette Tilfælde har de maaske intet Arbejde at gøre, eller der kan eventuelt forlanges, at de skal holde Maskinen køreklar. I andre Tilfælde kan de have Ordre til ikke at forlade Hjemmet med Hensik paa pludselig Indkaldelse til Tjeneste.
5. De er ofte forpligtet til at forblive i Tjeneste, ikke indtil et bestemt Klokkeslet, men indtil de naar et givet Sted, idet Togene maaske ikke kører præcist.

*Stations- og Depotpersonale.*

Arbejdet indenfor disse Kategorier beror paa Stationernes Størrelse og Trafikmængden. Det kan karakteriseres saaledes:

1. En kontinuerlig Tjeneste maa sikres baade Dag og Nat incl. Søndage eller for lange daglige Perioder.
2. Der er mange Slags Beskæftigelse, af hvilke nogle undertiden indeholder Perioder, som kun kræver Tilstedeværelse.
3. Tjenesten er ofte diskontinuerlig, saaledes at den falder i flere Perioder med egentligt Arbejde adskilt ved Intervaller, som kan være af betydelig Længde.
4. Funktionæren skal eventuelt være til Tjeneste, indtil et givet Arbejde er afsluttet (f. Eks. naar et Tog er forsinket).
5. Funktionæren maa undertiden være disponibel til Tjeneste, medens han er i sit Hjem.

*Liniepersonalet.*

Personalet for Banelegemets Vedligeholdelse: Arbejdsvilkaarene for denne Kategori paavirkes af følgende Faktorer:

1. Disse Funktionærers Arbejdssted kan eventuelt være og er meget ofte langt borte fra deres Bopæl eller fra andre Steder, hvor de skal arbejde paa den samme Dag. Følgelig maa de ofte rejse lange Strækninger paa Vej til og tilbage fra Arbejdet eller paa Vej fra det ene Arbejde til det andet.
2. Eventuelt maa de arbejde om Søndagen, for at det kan undgaas, at Tjenesten bliver afbrudt.
3. Deres Arbejde i fri Luft er paavirket af Vejret og Aarstiderne; paa visse Dage er Arbejde umuligt, hvilket ligeledes er Tilfældet paa visse Tider af Aaret, særlig paa høje geografiske Breddegrader, hvor den korte Dag betinger en meget kort Arbejdstid.

*Bevogtningstjeneste.*

Følgende Faktorer maa tages i Betragtning:

1. Antallet af passerende Tog og Mellemmummene mellem dem.
2. Om Trafiken paa Linien er kontinuerlig eller ikke (særlig om den ophører om Natten).
3. Den Kendsgeruing, at Arbejdet er periodisk.
4. Arbejdets Natur, hvorefter der sædvanligvis kun kræves ringe Muskelanstrengelse, men undertiden stor Opmærksomhed.

*Administrations-, Lager- og Værkstedspersonale.*

Der er ingen særlige Træk at bemærke i Forbindelse med Arbejdet indenfor denne Gruppe, som kun i meget ringe Grad paavirkes af Trafikens særlige Krav. Personalet er overvejende i den samme Stilling som Funktionærerne i hvilke som helst andre administrative Kontorer eller industrielle Foretagender og maa betragtes paa lignende Maade. Det bør maaske bemærkes, at i de administrative Afdelinger saavel som i mange offentlige og private Kontorer er Arbejdsdagen ofte kortere end i andre Afdelinger.

Den foregaaende Oversigt viser, at naar man tager Tjenesten indenfor alle de forskellige Kategorier af Jernbanepersonale som Helhed, er der særlig to Omstændigheder, som maa tages i Betragtning ved Regulering af Arbejdet, hvis alle Tilfælde, selv de mest yderlige, skal medregnes.

Den første er Kontinuiteten af Tøgtjenesten, i det mindste gennem lange daglige Perioder. Dette kompliceres yderligere derved, at Arbejdets Natur og de Vilkaar, hvorunder det udføres, undertiden udelukker et System med Holdskiftning med nøjagtig samme Timetal og med Afløsning paa faste Tider og Steder. Det er ofte usikkert, paa hvilken Tid et Holdskifte vil være muligt under Hensyn til Tjenesten. En anden Komplikation er Nødvendigheden af at skaffe Funktionærerne Skifteperioder med Dag- og Nattjeneste og Nødvendigheden for at faa den ugentlige Fridag eller det periodiske længere Interval til at falde mere eller mindre regelmæssigt paa Søndage. Det maa ogsaa bemærkes, at nogle af Personalet kan komme til at gøre meget lange Rejser og arbejde i en lang Periode uden Afbrydelse.

Den anden Omstændighed er, at i Løbet af Arbejdstiden, medens de er til Disposition for Foretagendet, har mange Jernbanefunktionærer Perioder, hvor de ikke arbejder eller kun udfører saadant Arbejde, som ikke kræver hverken større Muskelarbejde eller vedvarende Opmærksomhed (Rejser til Arbejdet, Reservetjeneste eller Tjeneste ved at være til Disposition i Hjemmet), medens de til andre Tider er beskæftigede med akcessorisk, forberedende eller supplerende Arbejde. Endvidere bestaar Arbejdsdagen af adskillige Arbejdsperioder afbrudt af kortere eller længere Pavser; dette betyder en større eller mindre Spredning af Tjenestetiden, regnet fra Begyndelsen af den første Arbejdsperiode til Slutningen af den sidste, med en tilsvarende Reduktion af den daglige Periode for uafbrudt Hvile.

#### *Principperne for Reguleringerne i de forskellige Lande.*

De følgende Sider gør ikke Krav paa at give en fuldstændig detailleret sammenlignende Undersøgelse af de forskellige Landes Reguleringer med Hensyn til Arbejdstid ved Jernbanerne. De fleste af disse Reguleringer er overordentlig detaljerede, og en Analyse som nævnt vilde overskride Rammerne for denne Artikel. Alt, hvad der tilsigtes, er at vise ved et begrænset Antal typiske Eksempler, hvorledes de forskellige Problemer vedrørende Fastsættelsen af Standard-Arbejdstider for de forskellige Tjenestetyper, som er beskrevet i det foregaaende, er blevet løst i de forskellige Lande.

#### *Tjenestens Kontinuitet.*

Det første, som maa tages i Betragtning, er den praktiske Fremgangsmaade for Sikring af Tjenestens Kontinuitet i det mindste for lange daglige Perioder, som bemærket foran. Som en almindelig Regel gør Landenes Reguleringer med Hensyn til de paagældende Personalkategorier ikke noget Forsøg paa at foreskrive et strengt Maksimum for Ar-

bejdsdagen eller -ugen; enten fastsættes en gennemsnitlig Arbejdsdag eller -uge kalkuleret over en Periode af flere Uger eller Maaneder eller endog over hele Aaret, eller ogsaa fastsætter de det maksimale Antal Timer, som maa anvendes i en Periode, der er længere end en Uge: 3 Uger, 1 Maaned, 6 Uger etc. I det følgende skal nævnes nogle Eksempler paa den første Metode, nemlig den gennemsnitlige Arbejdstid.

I Østrig er den gennemsnitlige Arbejdstid i kontinuerlige Tjenester 48 Timer pr. Uge eller 208 Timer pr. Maaned. I Belgien er den gennemsnitlige Arbejdstid for Lokomotiv- og Tøgtjenesten fastsat til 8 Timer daglig og 48 pr. Uge, men er kalkuleret over Perioder af op til 3 Maaneder; Arbejdstiden for andre Funktionærer end Lokomotiv- og Togpersonalet, som arbejder i 2 eller 3 Hold, er fastsat til et Gennemsnit af 144 Timer over en Periode af 21 sammenhængende Døgn. Tjenestetiden for Personer, som ikke er beskæftigede paa faste Arbejdssteder, maa ikke overskride et Gennemsnit af 8 Timer daglig og 48 ugentlig i en Periode af 6 Uger; de gennemsnitlige 8 Timer daglig kalkuleres over en Periode af 3 Maaneder for Skinnelæggere eller andre Funktionærer, som er beskæftigede paa Banelinien, eller som er ansvarlige for Bevogtning af Led og Overskæringer. I Estland maa Lokomotivpersonalet arbejde et Gennemsnit af 220 Timer pr. Maaned og Rangerlokomotivpersonalet og Togpersonalet 260 Timer pr. Maaned, i begge Tilfælde kalkuleret over et Aar; for andre Personalkategorier kalkuleres et Gennemsnit af 8 Timer daglig over Aaret. I Frankrig maa Lokomotiv- og Togpersonalet arbejde gennemsnitlig 8 Timer daglig i Tiden mellem 2 paa hinanden følgende Perioder for fuldstændig Hvile; disse Afbrydelser indtræffer med Mellemrum af gennemsnitlig 6 Dage med et Maksimum af 9 Dage. I England maa Arbejdstiden fordeles med 8 Timer daglig gennemsnitligt i Løbet af 14 Dage. I Litauen er den gennemsnitlige Tjenestetid fastsat til 8 Timer daglig og 208 maanedlig. I Norge maa den daglige gennemsnitlige 8 Timers Arbejdsdag kalkuleres over en Periode af 4 (undtagelsesvis 6) Uger. I Spanien er den gennemsnitlige Arbejdstid for Lokomotivpersonalet 8 Timer daglig i en Periode paa ikke over 30 Dage. I Schweiz maa det gennemsnitlige daglige Timetal ikke overskride 8 i nogen Periode af 14 sammenhængende Dage.

Andre Lande anvender et System, som gaar ud paa Fastsættelse af et Maksimums-Timetal for en Periode, som er længere end en Uge. I Tjsekoslovakiet maa Timetallet for de fleste Kategorier af Jernbanefunktionærer ikke overskride 192 i 4 Uger. I Danmark er Timerne for Tjeneste indenfor de forskellige Kategorier 208, 234 eller 260 indenfor en Maaned paa 30 Dage, inkl. 4 Hviledage. I Finland maa Lokomotivpersonalet, for hvilket Løven om 8 Timers Arbejdsdag gælder, ikke arbejde mere end 192 Timer i 4 Uger; Tjenestetiden indenfor Kategorier, som ikke omfattes af nævnte Lov, kan variere fra 240 til 310 Timer pr. Maaned paa 30 Dage. I Frankrig kan Arbejds-Timetallet for Jernbanearbejdere — bortset fra Lokomotiv- og Togpersonale, for hvilket der gælder et

Gennemsnits-Timetotal af 8 daglig paa Basis af 298 (eller 299) Dage pr. Aar —, begrænses i hver paa hinanden følgende Periode af ikke over 10 Dage (eller undtagelsesvis 45 Dage i Tilfælde som f. Eks. sæsonmæssige Trafikforøgelser) til et Maksimum af saa mange Gange 8 Timer, som der er effektive Tjenestedage i Perioden, idet der tages fornødent Hensyn til Regulering af Afbrydelser og Fritidsperioder. For Funktionærer, som er ansvarlige for Vedligeholdelse af Banelegemet og af elektriske Installationer og Signaler, og for Arbejdere, der arbejder i Hold paa Banelegemet, kan Tiden begrænses til et Maksimum af saa mange Gange 8 Timer, som der er Tjenestedage i hver paa hinanden følgende Periode af ikke over 90 Dage, idet der tages fornødent Hensyn til Regulering af Afbrydelser og Fritids-Perioder. I Tyskland varierer Arbejdstimerne under Hensyn til Tjenesternes Natur fra 48 til 60 for hver Periode af 7 Dage eller fra 208 til 260 for hver Periode paa 30 Dage; for at imødekomme større Trafikophobninger i Sæsonerne kan Gennemsnittet kalkuleres over Aaret (2504 til 3130 Timer eller 2512 til 3140 i Skudaar). I Ungarn er det maksimale Antal Arbejdstimer 260 maanedlig for Lokomotivpersonalet og 300 for Togpersonalet. I Holland varierer Grænserne for Tjenestetids-Perioderne indenfor de forskellige Personale-Kategorier fra 90 til 144 Timer i enhver Periode paa 2 paafølgende Uger. I Sverige maa som almindelig Regel Timetallet ikke overstige 208 i 30 Dage.

Paa denne Maade opnaar Landene gennem Reguleringer ved en af de to nævnte Metoder en stor Elasticitet ved Fordelingen af den totale Arbejdstime-Antal, som Funktionæren skal præstere indenfor en nærmere bestemt Periode, der ofte overstiger 1 Maaned og undertiden er længere. Det er klart, at jo længere Perioden er, over hvilken Gennemsnittet er kalkuleret eller for hvilken Maksimum gælder, jo større er Elasticiteten i Fordelingen af Timerne.

Fra et socialt Synspunkt er dette System ikke tilfredsstillende, medmindre det *daglige* Timetal er begrænset. Dette er gjort ved de belgiske, britiske og schweiziske Reguleringer, som foreskriver en maksimal Arbejdsdag paa 10 Timer. I Frankrig maa det daglige Timetal for Lokomotiv- og Togpersonale ikke overstige 9 (eller undtagelsesvis 10, men ikke mere end to Gange mellem hvilke som helst 2 paa hinanden følgende Perioder med fuldstændig Hvile eller 6 Gange om Maaned); for andet Personale gælder et Maksimum paa 10 Timer. I Sverige maa som almindelig Regel det daglige Timetal ikke overstige 11 for Stations- og Liniepersonale og 13 for det rejsende Personale.

I nogle Tilfælde udføres det effektive Arbejde i et Antal Perioder, adskilte ved Intervaller; Reguleringen fastsætter da Grænser for Tiden mellem Begyndelsen af den første Arbejdsperiode og Slutningen af den sidste («Spredningen»). Dette Punkt vil blive berørt i det følgende.

Mange Reguleringer fastsætter specielle Grænser for det rejsende Personale og særlig for Lokomotivpersonalet. I Belgien maa Lokomotiv- og Togperso-

nalets totale Fraværelse fra deres Tjenestested eller deres Arbejdssted ikke overskride 340 Timer pr. Maaned; i Ungarn er det tilsvarende Tal for Lokomotivpersonalet 360 Timer pr. Maaned. I Tyskland maa Rejsetiden paa et Lokomotiv som Regel ikke overskride 9 Timer i Løbet af en Arbejdsperiode.

For udendørs Arbejde anvendes ogsaa en Fordeling af Timetallet over en lang Periode for at tage Hensyn til Tidstab som Følge af daarligt Vejr eller paa Grund af kort Arbejdsdag om Vinteren. Som Eksempel kan nævnes Danmark, hvor det daglige Timetal for Vedligeholdelse paa Banelinien er reduceret med 1 Time i December og Januar og udvidet med en Time fra 15. Marts til 15. Maj. I Frankrig kan der for Funktionærer, som er ansvarlige for Vedligeholdelse af Banelegemet, elektriske Installationer etc. fastsættes en Udvidelse af 8 Timersdagen til ikke udover 9 Timer indenfor en Periode paa 3 Maaneder, idet tilsvarende Fritid gives i Løbet af 3 andre Maaneder af Aaret. I Sverige maa Timetallet for Arbejdere paa Banelinien ikke overstige 195 i nogen Periode paa 30 Dage fra Oktober til Marts og 221 fra April til September. I Schweiz kan det daglige Timetal udvides med 1 Time til Imødegaelse af sæsonmæssige Trafikforøgelser, dog ikke for mere end 5 Maaneder af Aaret, paa Betingelse af, at den tilsvarende Fritid fastsættes i Løbet af Resten af Aaret.

Det er allerede nævnt, at den Periode, indenfor hvilken et maksimalt Timetal er fastsat, i Frankrig og Tyskland kan forøges for at imødega større Sæsonsvingninger.

#### *Kalkulation af Arbejdstimer.*

Det andet Punkt, som maa tages i Betragtning, er de Metoder, som anvendes i forskellige Lande for at tilvejebringe et passende Forhold mellem Længden af den effektive Arbejdsperiode og Længden af Perioder, hvor Funktionæren kun er til Disposition for Foretagendet, men ikke arbejder effektivt. Dette gøres almindeligvis ved, at man fastsætter en vis Ventetidsperiode som ækvivalent med en vis Periode med effektivt Arbejde eller hyppigt ved i hvert Tilfælde at fastsætte en bestemt Tid for visse Arbejder, uanset den Tid, som Arbejdet faktisk tager for Funktionæren.

#### *Arbejdstid og Ventetid eller Tjenestetid.*

Typiske Eksempler paa Reguleringer, som bygger paa en Ventetidsperiode som ækvivalent med en vis Periode med effektivt Arbejde, findes i Litauen og Polen.

De litauiske Reguleringer klassificerer Timerne paa følgende Maade:

1. Effektivt Arbejde: Den Tid hvorunder en Funktionær er uafbrudt beskæftiget med fysisk eller intellektuelt Arbejde;
2. nominelt Arbejde: Den Tid, hvorunder en Funktionær er til Stede paa Arbejdspladsen til Disposition for Jernbanen, men uden at udføre effektivt Arbejde; som Eksempler kan nævnes for Stationspersonalet Mellemmrummene mellem Togtjenester, som indtræffer i Løbet af Tjenestetiden,

og i Løbet af hvilke der ikke kræves udført noget Arbejde, og for Tog- og Lokomotivpersonalet Tiden, naar de er paa Reservetjeneste af forskellig Art samt endelig Vagttjeneste af enhver Art, for saa vidt den ikke er forbunden med andet Arbejde;

3. periodisk Arbejde: Tjenestetimer bestaaende af effektivt Arbejde + nominelt Arbejde;
4. Netto-Arbejdstid: Den Tid, der fremkommer ved Addition af det fulde Timetal for effektivt Arbejde og det nominelle Arbejdstimetal, efter at dette sidste er multipliceret med Koefficienter varierende fra 0,33 for Vagttjeneste til 0,75 for Lokomotiv- og Togpersonale paa Reservetjeneste og beskæftiget med Eftersyn af Lokomotiv eller Tog, samt tillige for Afbrydelser ved Endestationerne dog ikke over 1 Time.

Netto-Arbejdstiden for Lokomotiv- og Togpersonale kalkuleres ved at multiplicere Arbejdsperioderne (med Undtagelse af Afbrydelser paa ikke over 3 Timer samt Tiden for Reservetjeneste) med Koefficienter varierende fra 0,80 til 0,90, under Hensyn til Funktionærens Stilling og Togets Art.

Paa denne Basis er Netto-Arbejdstiden for effektivt Arbejde fastsat til 8 Timer daglig og 208 maanedlig som Gennemsnit (6 Timer daglig for administrativt Personale). Arbejdstiden maa ikke overstige et Gennemsnit paa 8 Timer daglig, hvis Beskæftigelsen bestaar udelukkende af effektivt Arbejde, 10 Timer pr. Dag, hvis Arbejdstiden indeholder i det mindste  $\frac{1}{2}$  Times Periode med nominelt Arbejde, 12 Timer daglig, hvis Arbejdstimerne omfatter ikke under 2 Perioder med nominelt Arbejde til en samlet Tid af ikke mindre end  $\frac{1}{2}$  Time hver, eller én saadan Periode til en samlet Tid af ikke mindre end 1 Time, og endelig 15 Timer pr. Dag, hvis Arbejdstiden indeholder ikke under 3 Perioder med nominelt Arbejde, svarende til ikke under 1 Time hver og Arbejderen bor paa Arbejdsstedet. Det absolute Maksimum er 16 Timer daglig for alt Personale, undtagen Telegrafister og Telefonister, hvis Arbejdsperiode ikke maa overstige 12 Timer, selv hvor Arbejdskvantiteten er ringe.

Den Skillelinie, der fastsættes ved de *polske* Reguleringer, sonderer mellem effektivt, produktivt Arbejde og simpel Ventetid. Produktivt Arbejde markeres ved Koefficienten 1 og er begrænset til 46 Timer ugentlig; Ventetid markeres med Koefficienten  $\frac{1}{3}$  og maa beløbe sig til 138 Timer ugentlig. Følgende Overgangstilfælde er anerkendt:

- a) 3 Kvarters produktivt Arbejde og 1 Kvarters Ventetid: kombineret Koefficient  $\frac{5}{6}$ ; højst 56 Timer ugentlig;
- b) halvt produktivt Arbejde og halvt Ventetid: kombineret Koefficient  $\frac{7}{6}$ ; ialt 70 Timer ugentlig;
- c) 1 Kvarters produktivt Arbejde og 3 Kvarters Ventetid: kombineret Koefficient  $\frac{1}{2}$ ; ialt 91 Timer ugentlig.

(I disse 3 Tilfælde afrundes Timetallet til det nærmeste Multiplum af 7).

(Fortsættes.)

## Banelinien Skive—Struer blokeret i halvtredie Time.

*Godsvogn med Træuld i Brand mellem Skive og Rønbjerg. — 8 Lyntogsrejsende maatte pr. Bil transporteres fra Uhedsstedet til Viborg.*

Ildebrand i Toget! En lige saa farlig som heldigvis sjælden Begivenhed. Men Lørdag den 2. ds. indtraf en saadan Brand paa Banelinien faa km Vest for Skive.

Damptoget fra Skive Kl. 16,07 afgik nogenlunde regelmæssig vestpaa. Togstammen talte 12—14 Vogne, og Nr. 2 fra Lokomotivet var en aaben Vogn — en saakaldt P.-Vogn — læsset med Træuld i Baller og dækket med *hele tre Presenninger*, saaledes som Forsendelser af denne Art sædvanligvis er.

En Gnist fra Lokomotivets Skorsten maa imidlertid have fundet Vej ind under Presenningerne og har fænget i den let antændelige Træuld, og da Toget havde passeret Lundhedegaard, opdagede Togpersonalet, at det var galt fat. Man standsede Toget, men Ilden var trængt saa langt ind i Træulden, at det var umuligt at slukke den med det Slukningsmateriel, der findes i Toget. Man maatte derfor isolere Vognen — og lade den brænde. Først kobledes den brændende Vogn fra Togstammen og kørtes nogle Meter længere frem. Derefter maatte Lokomotivet køre til Rønbjerg med den første Vogn, der var læsset med Heste, som var meget urolige ved Brandens Nærhed, saa meget mere, som Ilden var ved at fænge ogsaa i denne Vogn. Her blev den dog hurtigt slukket.

Imidlertid blev Falck fra Skive tilkaldt, men da Afdelingen her ikke har Slukningsmateriel, tilkaldtes ogsaa Falck fra Holstebro, der mødte med saa meget Slangemateriel, at det blev muligt at lægge en Slange fra den nærmeste Bæk til Brandstedet, en Afstand paa over  $\frac{1}{2}$  km. Men det tog selvfølgelig Tid, inden Slukningsredskaberne var »bragt i Stilling«, og imens flammede Baalet lystigt i de mange Træulds-Baller. En Tid var man ængstelig for, at Gnister fra Baalet skulde antænde en nærliggende straatækt Ejendom, og man dæmpede derfor Baalet med Skumsprøjter, men det var dog først, da Vand-sprøjten kom i Gang, man fik Bugt med Ilden. Da den endelig var slukket Kl. ca. 18,30, var Træulden brændt og Vognen et Jernskelet! Den brændte Vogn blev ført til Rønbjerg Station.

Medens alt dette stod paa, var al Trafik paa Linien naturligvis afbrudt. Passagererne i Toget fra Skive tog Brand-Oplevelserne med godt Humør og fulgte interesseret Slukningsarbejdet, men da det blev klart, at Linien vilde være blokeret i flere Timer, etablerede Statsbanerne Udveksling af Passagerer paa Uhedsstedet. Passagererne gik til Fods forbi den brændende Vogn til et paa den anden Side ventende Tog, som førte dem videre, — selvfølgelig med visse Forsinkelser i Forhold til den ordinære Køreplan. Saadan Udveksling fandt Sted haade for selve Uheds-toget og for Halvsekstoget fra Skive.

Størst Vanskelighed havde D. S. B. med de Passagerer, der kom vestfra med Halvfemtoget fra Røn-

bjerg, og som skulde naa Lyntogsforbindelsen i Aarhus eller Randers. Efter de Knutzenske Principper kan Lyntogene selvfølgelig ikke lade sig forsinke, fordi der brænder et Tog i Kisum! Man maatte derfor viderebefordre Lyntogspassagererne vestfra — det drejede sig om 8—9 Personer — med en Bil til Viborg, hvor de naaede Forbindelsen.

Uheldet bevirkede iøvrigt Forsinkelser i Toggangen hele Aftenen, saaledes var Toget østpaa fra Skive Lørdag Aften 3 Kvarter forsinket og sidste Tog østpaa — den ordinære Københavnerforbindelse — var 40 Minutter forsinket, men Søndag Morgen virkede Togbranden i Kisum dog ikke mere paa Køreplanen.

(Skive Folkeblad.)

## KRAFTBESPARELSER VED RULLELEJER

Ser man et Motortog (det være sig Gnist eller Lyn) sætte igang, saa erkender man, at saa hurtig Igangsætning kan ikke præsteres i Almindelighed med vore Damplokomotiver og -tog. Og det for det første fordi et Damplokomotivs Trækkekraft i næsten alle Tilfælde ikke paa langt nær er i samme Forhold til Togets Vægt som Trækkekraften paa et Motortog. Ganske vist har Motorvognen den Fordel, at Kraften virker konstant paa Drivhjulenes hele Omdrejning, men de har ogsaa den Fordel, som almindelige Jernbanetog burde have, nemlig, at de løber paa Rullelejer, og hvad dette betyder fremgaar af følgende Opsats om Rullelejers Fremkomst og Udvikling.

Det tidligst kendte Eksempel paa Anti-Friktionslejer her i Europa er sandsynligvis den Kombination af Kugle- og Rullelejer, der er fundet anbragt paa en afdækket Galej, som har tilhørt den romerske Kejser *Caligula* (Cajus Cæsar 12—41). Det paastaas, at Kuglelejer har været kendt hos Kineserne for 1500 Aar siden. Disse var auventd paa et Spisebord til at gøre Bordpladen drejelig og paa den Maade anbringe Servicet ud for hver Gæst.

Den første Anvendelse paa rullende Materiel var saavidt vides paa en 10 t Jernbanevogn, udstillet paa en Maskinudstilling i Crystal Palace 1896. Udstillernes Paastand om en betydelig Reduktion af den nødvendige Trækkekraft, naar der brugtes Anti-Friktionslejer var meget rigtig, men det viste sig, at der opstod Vanskeligheder ved, at Staalet var for blødt og Kugler og Ruller blev urunde, hvorved Lejerne varmede. Senere er Staalets Kvaliteter forbedret betydeligt, og Brugen af Kugle- og Rullelejer ganske almindelig.

For Jernbaneinteresserede maa det første Spørgsmaal være: I hvilken Grad formindskes Friktionen, naar der anvendes Rullelejer? Efter Rapporter over dette Spørgsmaal udarbejdet af *The National Physical Laboratory* kan Trækkekraften til at sætte en tom Vogn med Rullelejer igang formindskes med ikke mindre end 77 pCt. i Forhold til en Vogn med almindelige Glidelejer, og paa en læsset Vogn kommer Kraftbesparelsen op paa 85 pCt.! Disse Tal er frem-

kommet som Resultater paa *Metropolitan Railway*, hvor fem Tog blev forsynet med Rullelejer, og Forsøgene strakte sig over to Aar. Følgende Besparelser er opnaaet i Sammenligning med nøjagtig samme Tog, udrustet med Glidelejer:

Besparelse i Brændselsforbrug ....	8 pCt.
i Olieforbrug .....	76 pCt.
i Olie og Vedligeholdelse	61 pCt.

I Sverige er der paa Vestgöta-Banen prøvet med to Togstammer, hvoraf Togstamme 1 havde S. K. F.-Rullelejer og enkelte Glidelejer, og Togstamme 2 havde Glidelejer og enkelte Rullelejer. Begge Tog løb i to Maaneder paa Strækningen Göteborg—Gaardsjö—Skara og tilbagelagde 350 km pr. Dag.

Resultaterne fremgaar af følgende Tabel:

Togstamme	Akselkm.		Kulforb. i kg	kg/1000 Akselkm.
	Rullelejer	Glidelejer		
1	281640	52950	37650	0,50
2	4420	313120	32450	0,55

For at køre 140 000 Akselkilometer om Maaneden med en Togstamme paa 14 Aksler bliver Kulforbruget pr. Aar 840 t med Rullelejer og 920 t med Glidelejer. Denne Besparelse er stor nok til at amortisere Bekostningen af Rullelejer i fem Aar.

Paa de finske Baner er der paa Strækningen Helsingfors—Aabo i tre Maaneder prøvet med ens Togstammer, hvoraf den ene havde Rullelejer undtagen paa Spisevognen. Hver Togstamme bestod af 6 Truckvogne paa 34—36 t, 1 Spisevogn paa 40 t og 2 Stk. 2-akslede Pakvogne. Efter Lokomotivførernes Opgivelser kunde man gennem tre Maaneder beregne en Kulbesparelse paa 10 pCt. med Togstammen, som havde Rullelejer.

Da Kulforbruget naturligvis var afhængigt af den Slags Kul, der kom paa Tenderen efter hver Tur, kunde Beregningen kun blive tilnærmelsesvis, og der blev derfor afholdt nøjagtigere Prøver. Under disse førtes der paa Lokomotivet Kontrol over Hastighed, Fyldning og Damptryk. Kulforbruget kontrolleredes efter det indfyrede Antal Skovle Kul. Det endelige Kulforbrug beregnedes efter en Skovl Kuls gennemsnitlige Vægt.

Tre Prøveture gav følgende Resultat:

Strækning	Lejer	Kulfb. i kg	Kulbsp. i %	Vandfb. i m <sup>3</sup>	Vandbsp. i %
Helsingf.—Aabo	Glidel.	1685	—	11,7	—
"	Rullel.	1560	7,3	10,7	8,5
Aabo—Helsingf.	Glidel.	1550	—	12	—
"	Rullel.	1300	15	10,4	13,1
	Ialt	{ Glidel. 3215	—	23,7	—
		{ Rullel. 2860	11	21,1	11

Toget med Glidelejer brugte 28,75 kg 1000 tonkm og Toget med Rullelejer brugte kun 25,5 kg. Besparelsen bliver efter Korrektion for den i Rullelejetog løbende Glidelejevogn 11,5 pCt.

F. Spøer.

**ARBEJDSLØNNEN I INDUSTRIEN**  
**April Kvartal 1935.**

Paa Grundlag af det lønstatistiske Materiale, der af Dansk Arbejdsgiverforening stilles til Raadighed for Det statistiske Departement, er der, ligesom for tidligere Kvartaler, for April Kvartal 1935 foretaget en Opgørelse over Arbejdernes gennemsnitlige Timefortjeneste i en Række Fag indenfor Industrien, Haandværket og Handelen. Det skal bemærkes, at Betalingen for Sommerferie ikke er inkluderet i de beregnede gennemsnitlige Timefortjenester, samt at disse heller ikke inkluderer Tillæg for Overarbejde o. l. Med Hensyn til Fremgangsmaaden ved Beregningen m. v. skal henvises til tidligere Redegørelser, sidst i Statistiske Efterretninger 1933, Nr. 17.

I nedenstaaende Tabel er for de større Hovedgrupper af Arbejdere den gennemsnitlige Timefortjeneste angivet for April Kvartal og for de 4 foregaaende Kvartaler.

Af Tabellen fremgaar det, at den gennemsnitlige Timefortjeneste for samtlige Arbejdere under eet i April Kvartal 1935 var 132 Øre. For faglærte mandlige Arbejdere var Timefortjenesten 158 Øre, for Arbejdsmænd 132 Øre og for Kvinder 87 Øre. Det skal bemærkes, at den Mellemkategori af Arbejdere, der kan betegnes som »til-lærte«, hovedsagelig indgaar under Gruppen ufaglærte.

Tallene for April Kvartal 1935 viser for mandlige Arbejdere nogen Stigning baade i Forhold til Januar Kvartal 1935 og i Forhold til April Kvartal 1934, en Stigning der for en Del maa ses i Sammenhæng med de i Foraaret 1935 skete Ændringer i Overenskomsterne.

*Den gennemsnitlige Timefortjeneste i April Kvartal 1935*

*og de 4 foregaaende Kvartaler.*

	Antal Arbejdere pr. 10/10 1935	Den gennemsnitlige Timefortjeneste				
		April Kvt. 1935 Øre	Jan. Kvt. 1935 Øre	Okt. Kvt. 1934 Øre	Juli Kvt. 1934 Øre	April Kvt. 1934 Øre
<b>København:</b>						
Fagl. Arbejdere	24 813	175	171	176	175	172
Ufagl.	—	22 916	144	140	142	143
I alt Mænd	47 729	160	156	160	160	157
Kvindl. Arbejdere	18 117	89	89	88	89	89
Samtl. Arbejdere	65 846	141	138	141	141	139
<b>Provinsen:</b>						
Fagl. Arbejdere	24 487	140	139	142	140	138
Ufagl.	—	31 873	123	122	124	123
I alt Mænd	56 360	130	130	132	130	129
Kvindl. Arbejdere	11 121	84	84	85	84	83
Samtl. Arbejdere	67 481	123	122	124	122	121
<b>Hele Landet:</b>						
Fagl. Arbejdere	49 300	158	156	160	158	156
Ufagl.	—	54 789	132	130	132	130
I alt Mænd	104 089	144	143	145	144	142
Kvindl. Arbejdere	29 238	87	87	87	87	86
Samtl. Arbejdere	133 327	132	130	132	132	130

Ligesom for de foregaaende Kvartaler er der for April Kvartal foretaget en Opgørelse over Fortjenesten ved Overarbejde og Arbejde i skiftende Hold, og Tillæget pr

Time for samtlige Arbejdere under eet udgjorde henholdsvis 1,4 og 0,4 Øre. I April Kvartal 1935 udgjorde Antallet af Overarbejdstimer for de Fag, hvor Oplysning om Overarbejde foreligger, 2,8 pCt. af samtlige Arbejdstimer.

(Statistiske Efterretninger.)

**Et usædvanligt Ulykkestilfælde.**

*Hest faldet af et Tog og dræbt af det næste Tog.*

Cirka en Kilometer uden for Hillerød Station kørte Tog 736 forleden ind i en Hest, der laa paa Banelinien. Hesten knustes, og Toget fik en Forsinkelse paa tyve Minutter, før det lykkedes at faa Hestekroppen frigjort fra Lokomotivet.

Det opklaredes kort efter, at det drejede sig om en Hest, der var faldet ud fra den sidste Godsvogn i det forudgaaende Tog. Ved Togets Ankomst til Østerport Station opdagedes det, at Skydedøren i Vognen stod aaben, og at den ene af de to Heste, der skulde transporteres til Odense, var forsvundet.

Det er endnu ikke opklaret, hvorledes Døren har kunnet aabne sig under Kørslen.



**TAKSIGELSE**

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Aalborg, i November 1935.

*C. Ringsted, Lokomotivfører.*

Dansk Lokomotivmands Forening, Aarhus og Brande Afdelinger, samt Kolleger og medansatte i Vejle bringes herved min hjerteligste Tak for Opmærksomhed, Gaver m. m. ved mit Jubilæum.

*A. Thøgersen.*

Da det er os umuligt at takke hver enkelt for den store Deltagelse, der blev vist ved vor kære Mand, Fader og Svigerfader, Lokomotivfører Peter Johannes Niensens Død og Begravelse, bedes De herigennem modtage vor inderligste Tak.

*Dagmar Nielsen, Børn og Svigerbørn.*

Hjertelig Tak til Afdelingerne indenfor D. L. F., som sendte Kranse og lod sig repræsentere ved vor kære Mand og Faders Død og Begravelse. Tak til Lokomotivfører V. Johansen for hans smukke Ord ved Graven.

*Kirstine Eshøj og Børn.*

**LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING**

Fremtidig afholdes Sangøvelser og selskabelig Sammenkomst hver Mandag fra Kl. 20 i Andreas Ordenen, Frederiksberg Allé 11, Stuen. Gode Lokaler, Keglubane til Afbenyttelse for Medlemmerne. Mød talrigt.

Torskegilde tænkes afholdt Tirsdag den 3. December, eventuelt samme Sted.

*Ledelsen.*

# Notitser

## Hjælpeaktion.

Som det gennem Dagspressen vil være bekendt, har den svenske Afdeling af Røde Kors vist Hjelpearbejdet i Abessinien betydelig Interesse ved at udruste og skænke en fuldstændig Ambulance. Vor svenske Broderorganisation har ogsaa ønsket at være med i dette Velgørenhedsarbejde og har paa sit sidste Hovedbestyrelsesmøde bevilget et Tilskud paa 500 Kr. til bemeldte Ambulanceudrustning.

## Hitler bønfaller.

Skulde man tro det tyske Propagandaministeriums idelige Forklaringer, saa har Arbejderne i det 3. Rige det udmærket og faar det bedre fra Dag til Dag; men engang imellem kommer Sandheden alligevel frem. I det i New York udkommende Blad »German-American Commerce Bulletin«, som ndgives af den officielle tysk-amerikanske Handelssammenslutning, fandtes i Septemhernummeret en Artikel med Overskriften: »Levnedsmidler til Tyskland«, i hvilken det videre hedder: *I Tyskland stiger Leveomkostningerne, Lønningerne synker, Købekraften sænkes.*

Som man ser, er dette en formelig Bønfallen om Hjælp. Det 3. Rige ser sig her nødsaget til at fortælle Sandheden; thi ellers risikerer det ikke at faa nogen Hjælp. I. T. F.

## Tvangsmedlemsskab.

Paa samme Maade som Nazisterne i Tyskland har indført Tvangsmedlemsskab i Arbejdsfronten, som er traadt i Stedet for den tidligere Landsorganisation, har ogsaa de nye Herskere i Østrig ønsket at faa Arbejderne ind i een stor Landsorganisation, men Medlemsskabet skulde dog være frivilligt. Om denne Frivillighed gør man sig sine egne Tanker, naar det oplyses, at man kun kan undlade at være Medlem, naar man udtrykkeligt fremsætter Udtalelse herom, og det kan let forstaaeligt indeholde adskillige Farer.

Vi gengiver her et Cirkulære fra Direktionen for Skotøjsfabriken Bally i Wien: »Firmaets Direktion har i det sidste Aar flere Gange opfordret Arbejderne til at vise deres Vilje til at medvirke til Genoprettelsen af vort Land ved at indmelde sig i Fædrelandsfronten og den faglige Organisation. Beklageligvis har hidtil kun en lille Del af Arbejderne sluttet sig til disse Organisationer, og da baade den fædrelandske Front og Fagorganisationen har beklaget sig herover, ser vi os nødsaget til at foretage de nødvendige Foranstaltninger, saaledes at alle vore Arbejdere og Arbejdersker virkelig bliver Medlemmer af begge de nævnte Organisationer. I den Anledning vil Kontingentet baade til Fædrelandsfronten og til Fagorganisationen fra og med den 1. September d. A. blive tilbageholdt ved Lønudbetalingen.

Da kun Personer, som udtrykkeligt fremsætter Meddelelse om, at de ikke vil være Medlemmer af de nævnte Organisationer, kan protestere mod denne Foranstaltning,

gives der saaledes en udmærket Lejlighed til at konstatere, hvem af Firmaets Arbejdere, som sympatiserer med de to oftnævnte Foreninger, og hvem der ikke gør dette, og disse sidste Personer maa selv tage Ansvaret for Følgerne af deres Handling. I. T. F.



## Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—11.—35:

Lokomotivfyrbøder J. C. Astrup, Struer, til Hobro.

## Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—11.—35:

Motorfører I K. H. Gjørtsvang, Helsingør, og Motorfører I O. R. Vedam, Helgoland.

## Afsked:

Lokomotivmester I J. P. Schollert, Helsingør, efter Ansøgning paa Grund af Alder i Naade og med Pension fra 31.—1.—36 (vgl. Afsked).

Lokomotivfører K. T. Florentz, Københavns Godsbanegaard, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. E. Beich, Frederikshavn, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—36 (min. Afsked).

## Dødsfald:

Lokomotivfører P. J. Nielsen (Aunslev), Københavns Godsbanegaard, den 31.—10.—35.

## STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

### Nye Bøger.

Si -Palster	Jrl.-Pjn	
17545	16346	Westergaard, A. C.: Raske Dreng.
17546	16645	Rochau, E.: Brittass store Øjehlik.
17547	16671	Olsen, A.: Hansen-Bramslev.
17548	16637	Thorne, A.: Sol over Querinda.
17549	16635	Queen, E.: Mordet ved Havet.
17550	14866	Gunmundsson, K.: Den blaa Kyst.
17551	16632	Boudier-Bakker, I.: Hjertets Armod.
17552	15236c	Buck, P. S.: Vejene skilles.
17553	16639	Avenstrup, W.: I Abessinien's Jungle.
17554	16638	Traven, B.: Regering.
17555	16685	Pitkin, W.: Livet begynder efter de fyrr.
17556	16729	Hutzelsider, H.: Min Morgentur.
17557	16687	Bangsted, H.: Vi filmer blandt Eskimoerne.
17558	16683	Drastrup, E.: Frodide udfører saa store Bedrifter.
17559	16684	Pedersen, A.: Myggenæs.
17560	16697	Lindsay, M.: Kaptajn Scotts Heltefærd.
17561		Stangerup, H.: Litteraturen rundt.
17562		Bodenhoff, W.: Den gamle Kammerherre.
17563	16682	Bjørner, Anna Larssen: Teater og Tempel.

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

17564	16680	Bauer, L.: Leopold II.	17570	16665	Harding, T.: Galapagos Eventyr.
17565		Helweg, H.: Om Mennesketyper.	17571	16668	Kvist, A.: Den gamle Pioner fortæller.
17566	16660	Frank, B.: Cervantes.	17572	16664	Hansen, J. Lindskov: Nedenom og hjem.
17567	16703	Sann, J.: Bogfinken Caruso.	17573	16658	Fabricius, J.: Mariettas Søn.
17568	16661	Gravlund, T.: Ellen.	17574	16674	Rodé, Edith: Mennesker i Mondo.
17569	16662	Gandrup, C.: Efter sikkert Forlydende.	17575	16678	Zweig, A.: Ung Kvinde fra 1914.

## LOKOMOTIVMÆNDENES ENKEKASSE.

### Regnskabsoversigt for Aaret 1934—35.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.	<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Kassebeholdning den 1. August 1934 .....	6 767. 64	Understøttelser .....	11 270. 00
Kontingent .....	6 622. 50	Provision for Afdrag paa Lønningslisterne ....	192. 94
Renter .....	5 288. 31	Kontorhold .....	300. 00
Tilbagesendte Understøttelser .....	105. 00	Gebyr til Girokontoret .....	49. 04
		Porto .....	9. 47
		Leje af Box .....	15. 00
		Papir, Konvolutter .....	12. 25
		Tryksager .....	20. 00
		Kassebeholdning den 31. Juli 1935 .....	6 914. 75
	<u>18 783. 45</u>		<u>18 783. 45</u>
<i>Aktiver.</i>	Kr. Ø.	<i>Passiver.</i>	Kr. Ø.
Østifternes Kreditforenings Obligationer med paalydende Værdi 128 000 Kr. Dagskur- sens Værdi .....	112 652. 00		
Indestaaende i »Bikuben« og Girokonto ....	6 914. 75		
	<u>119 566. 75</u>	Enkekassens Formue .....	119 566. 75

Enkekassens rentebærende Formue udgjorde den 1. August 1934: 134 767 Kr. 64 Ø.  
og den 31. Juli 1935: 134 914 » 75 »

*Axel Madsen,*  
Kasserer.

Den 1. August 1934 var Medlemsantallet 376 og den 31. Juli 1935 363. 8 Medlemmer: Lokf. C. H. J. Lehde, P. J. Nielsen, A. Petersen Greve, P. C. Møller, V. F. K. E. Falck, J. F. Jensen, A. Palstrup og H. C. Rasmussen er døde. Udmeldt er: H. F. P. Glim, F. T. Kryger, C. J. Christensen, A. F. Jeppesen og N. Friholt. Ved Aarets Begyndelse ydedes der Understøttelse til 85 Enker og ved Aarets Slutning til 86 Enker. 27 Enker faar 100 Kr., 2 faar 120 og 57 faar 150 Kr. Herefter bliver den aarlige Understøttelse 11 490 Kr. Resultatet af Valgene til Bestyrelsen for 3 Aar var følgende: J. Junge, Johs. Boyesen, N. Sørensen, C. V. Christensen og Axel Madsen. Suppleant P. K. Andreasen, Revisor N. J. Themsen, Suppleant Nedergaard-Pedersen.

Regnskabet revideret og befundet rigtigt ifølge de fremlagte Bilag. Obligationer og Kassebeholdning til Stede

Den 14. August 1935.

*H. Kuhn,*  
Revisor.

*N. J. Themsen,*  
Revisor.

*Johs. Boyesen,*  
Annexstræde 12, 3.  
Tlf. Valby 1821 x.

*C. V. Christensen,*  
Sommerstedsgade 6, 4.

*N. Sørensen.*  
Strindbergsvej 44.  
Valby.

*Axel Madsen,*  
Rudolph Berghsgade 37, 1.  
Tlf. Ryv. 1416 x.

*J. Junge,*  
Vester Fælledvej 43.  
Tlf. Eva 1253.

*Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 19. November 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.