



NO 23

5. December 1935

35. Aargang

LYNTOGENES BEMANDING

Uheldet ved Gøderup.

Som i Dagspressen udførligt omtalt skete der den 7. November et Uheld ved Blokposten ved Gøderup mellem Roskilde og Viby. Særgodstog Nr. 9379 kørte op i Tog 2089, som holdt for Stop foran Blokposten, men Uheldet medførte heldigvis kun materiel Skade. Selve Sagens Enkeltheder er ganske sikkert saa vel kendt gennem Meddelelser i Dagbladene, at vi ikke behøver at komme ind herpaa. Der er i denne Sag forskellige Momenter, som efter det hidtil oplyste har kunnet bevirke, at Blokpasseren blev noget altereret, og som derfor skulde tjene til hans Undskyldning; blandt disse Momenter er bl. a. den Omstændighed, at Lyntog 80 — Østjyden — for hvilket Tog der ogsaa var Stop for Blokposten, fordi et foran løbende Tog ikke var naaet Roskilde, ikke naaede at komme til at holde *foran* Blokposten, men kom ca. en Toglængde forbi denne.

I Anledning af denne Forbikørsel har vi faaet adskillige Henvendelser indeholdende Kritik over, at der ikke er sørget for, at Lyntogene er tomandsbetjent, d. v. s. betjent af 2 Mand paa Førerpladsen; en saadan Kritik har vi taget som en Bebrejdelse for, at Organisationen skulde have glemt sin Stilling og sit Ansvar, og vi skal i den Anledning fremsætte en Redegørelse over hele dette Forhold.

Dengang Lyntogene var bestilt, og man fik nogen Mening om den hurtiggaaende Trafik, de skulde besørg, henvendte vor Organisation sig til Generaldirektoratet med Anmodning om, at disse Tog blev fremført af Lokomotivførere,

og at de blev tomandsbetjent. Og det er klart, at vi dermed opfattede Begrebet »Tomandsbetjening« saaledes, som det nu engang er i Lokomotivtjenesten, nemlig 2 Mand paa Maskinen, d. v. s. 2 Mand i Togets Forende. Generaldirektoratet gik med til vore Ønsker, men da Lyntogene sattes ind i Trafikken, viste det sig, at 2. Manden — Maskinassistenten, som han benævnes i almindelig daglig Tale — kørte i Bagenden af Toget og ikke i Forenden, saaledes som det var vor Tanke. Vi har gjort de paagældende opmærksom paa, hvad der fra Organisationens Side var Forudsætningen for Kravet om Tomandsbetjening af Lyntogene, nemlig det sikkerhedsmæssige ved Udkigget, men har faaet til Svar, at de af vore højeste Foresatte var instrueret om, at deres Plads, naar ikke øvrige Arbejder beslaglagde dem, var i bageste Maskinrum, saa de til enhver Tid var rede til at gribe ind ved Uregelmæssigheder i Maskineriet.

Imidlertid blev Spørgsmaalet jo draget frem paa vor ordinære Kongres i Foraaret, hvor flere Talere krævede, at der af Sikkerhedshensyn altid skulde være 2 Mand paa Lyntogenes Førerplads. Vi har derfor paa ny forelagt Generaldirektoratet dette Spørgsmaal, men det har ikke været muligt at finde Forstaaelse for vore Synspunkter. Gennem tidligere Meddelelser her i Bladet er Medlemmerne jo bekendt med, at Maskinchefen anser Eenmandsbetjening for bedre end Tomandsbetjening; han mener, at to Mand distraherer hinanden. Hvis dette var rigtigt, vilde det være beskæmmende ikke alene for vor Organisation, men for hver eneste dansk Lokomotivmand, ja, for hver enkelt Lo-

komotivmand i Verden, thi overalt hævder de Mennesker, som til daglig har med Lokomotivtjenesten at gøre, at Tomandsbetjening er bedre, det vil i denne Forbindelse sige sikrere end Eenmandsbetjening. Ved den nys nævnte Henvendelse til Generaldirektoratet viste det sig imidlertid, at ogsaa Generaldirektøren holdt for, at Maskinassistenten almindeligvis skulde være i det bageste Maskinrum, naar han ikke var optaget af andet Arbejde i Toget. Sin Opfattelse af, at Eenmandsbetjening af Lyntogene var tilstrækkelig, naar blot der var sikkert virkende Dødmandsanordninger til Stede, støttede han bl. a. paa Udtalelser af Overlæge Guildal fra Vanførehjemmet. Selv om vi saa ofte har givet Udtryk for Generaldirektørens hurtige Opfattelsesevne og Evne til at sætte sig ind i næsten enhver Sag, maatte vi dog hævde, at vi med vort mangeaarige Kendskab til Lokomotivtjenesten og de Forhold, hvorunder denne Tjeneste udføres, sætter vor Indsigt i saa Henseende op imod baade den navngivne Læge og Generaldirektoratet; 4 Øjne ser nu engang mere end 2.

I de Lande, hvor man ved Indførelse af elektrisk Togdrift ogsaa har indført delvis Eenmandsbetjening paa de elektriske Lokomotiver, er det saaledes, at alle Hurtigtog eller hurtigkørende Persontog og visse store Godstog fremføres med 2 Mand paa Maskinen, og det er kun langsomme Persontog og en Del Godstog, der fremføres med 1 Mand paa Maskinen. Efter vort Generaldirektorats Opfattelse skulde noget saadant altsaa være en unødvendig Sikring af Sikkerheden, men Administrationscheferne ved de paagældende Baner har jo beskæftiget sig med disse Forhold i betydeligt flere Aar end vi her i Danmark, de har indhøstet en vis Erfaring, og helt at frakende dem Indsigt i de Ting, de har med at gøre, vilde næppe være kollegialt af de danske Statsbaners Ledelse.

Alt dette har vi gjort Generaldirektoratet opmærksom paa, men det har ikke været os muligt at finde Ørenlyd.

Hvad nu angaar det ved Gøderup Blokpost passerede, ser det ud til at ligge saaledes, at Lyntogets Lokomotivfører vel har set Stopsignalet, men han har paa Grund af det disede Vejr ikke kunnet se det saa betids, at han har kunnet faa bragt sit Tog til Standsning foran Blokposten til Trods for, at det jo er meddelt, at disse Tog skulde være forsynet med meget

hurtigt virkende Bremses. Vi vil som før nævnt hævde, at Tog som Lyntogene altid skulde have 2 Mand paa Maskinen. Det bør være ufravigeligt, at der under usigtbare eller mindre gode Vejrforhold er dobbelt Udkig; thi naar Udsigtsforholdene er daarlige, drejer det sig om at skærpe Udkigget, det vil sige, at Øjnenes Synsevne skal anspændes til det yderste, og det siger sig selv, at naar man gennemkører en længere Strækning under saadanne Forhold, saa trættes Synet. Det er derfor meget vel tænkeligt, at Lokomotivføreren ved den paagældende Lejlighed har maattet anstrenge sig saa meget ved de indtil Viby passerede Signaler, at han ikke har kunnet se Gøderup Blokpostens Stop saa tidligt, som han havde kunnet, hvis hans Øjne havde været mindre anstrengt, og det havde været en Betyggelse, dersom der havde været 4 Øjnes Udkig i Stedet for de 2.

Generaldirektøren har til Dagspressen udtalt, at selv om det vil koste adskilligt, *skal* der tilvejebringes saadanne Forhold, at en Genta-gelse af Gøderup-Uheldet ikke kan forekomme. Vi ved saare vel, at der hermed tænkes paa Sikkerheden i selve Blokanlægget, men da Lyntogets Gliden forbi Stopsignalet er draget med ind i denne Sags Momenter, henstiller vi af sikkerhedsmæssige Hensyn paa ny til Generaldirektoratet ogsaa at tage vort Ønske om Tomandsbetjening, det vil sige 2 Mand paa Maskinen, op til fornyet Overvejelse.

VANSKELIGHEDER MED MASKINERNE

Vi bragte i sidste Nummer af Bladet en Omtale af et Tog paa Fyn, som flere Gange var kørt i Staa, fordi der var for lidt Maskinkraft. Andetsteds i dette Blad omtaler en Kollega de vanskelige Forhold, som de meget snævert tilrettelagte Maskinløb medfører, og vi bringer i Tilslutning hertil endnu et Par Smaatilfælde:

Den 14. November maatte et Persontog rek-virere Hjælpemaskine til Tommerup, fordi Dampen slog op i Førerhuset, saa Personalet ikke kunde opholde sig der. Hjælpemaskinen fra Nyborg kørte dog saa hurtigt til Tomme-rup, at det paagældende Tog kun forsinkedes 10 Minutter.

Samme Dag, kørte et Tog i Staa paa Thure-by Station, efter at det havde brugt $\frac{1}{2}$ Time

til at køre Strækningen fra Køge til Thureby. Der rekvireredes Hjælpemaskine fra Roskilde, og Toget passerede Haslev med en Times Forsinkelse.

Der er Masser af brugbare Maskiner, de henstaar blot »overkomplette«. Mon ikke det er paa Tide, at nogle af disse sættes i Drift, saa der gives fornøden Tid til Foretagelse af nødvendige Reparationer og anden Vedligeholdelse?

FRA MEDLEMSKREDSEN

Maskinbenyttelse og sammentrængt Tjeneste.

I 1. Distrikt fortsættes der stadig med Sammentrængning af Maskinløbene, saaledes at flere Lokomotiver kan udtørres og hensættes som overkomplette i Remiser, Skure og Kulgaarde. Til Gengæld slides der stærkt paa det Personale, som skal sørge for Resten, nemlig dels at faa gjort Maskinen klar rettidigt, og dels at fremføre Togene rettidigt. Som noget særligt ondartet kan vist nævnes Forholdene paa Gb., hvor der til Tider hersker en ren babylo-nisk Forvirring, naar Maskiner, som har for korte Ophold til Kul- og Vandforsyning, Fyrrensning m. v., skal gøres køreklar. Det maa indrømmes, at det ikke mangler paa god Vilje fra Personalets Side og det saavel hvad Remisepersonalet som Lokomotivpersonalet angaar. Da Misæren i sin Tid begyndte, mente man, at det var en akut Foreteelse, men den har desværre udviklet sig til at være af kronisk Art, saaledes at de daarlige Forhold nu er stadig tilbagevendende og Personalets Iver bliver derfor saa meget mere paaskønnelsesværdigt. Man ser ved saadanne Lejligheder Lokomotivpersonalet fare omkring for hurtigst muligt at skaffe Maskinen gennem Skærsilden; Fyrrensning og Kullempning, Rensning af Røgekammer og Askekasser, alt foregaar samtidig, og naar den er rigtig gal, og Stationen har ringet flere Gange efter Maskinen, ser man ogsaa Lokomotivmestrene springe omkring for at fremskynde Maskinens Udkørsel.

Naar Maskinens Klargøring til fornyet Kørsel er overstaet, fares der til Stationens Sporomraade, som Regel noget forsinket og som Regel med et raat, ikke gennembrændt Fyr, og der begynder saa en ny Kamp for at faa Fyret i Orden, Vand paa Kedlen og saa vidt muligt blive færdig til rettidig Togafgang.

Naar Toget først kommer afsted, er der jo nok at tage Vare paa; men kommer man et eller andet Sted til at holde for Stop, hvilket jo hænder, gælder det om straks at komme i Gang med at faa noget af det Skidt, Fyrrensning, Kullempning m. v. har medført, spulet ud, og man behøver ikke at være Lokomotivmand for at forstaa, at den Slags Tilstande ikke kan holde i Længden. Lokomotivpersonalet kan simpelthen ikke holde hertil, og Stats-

banerne kan heller ikke være tjent med disse Forhold, blot for at gøre nogle brugbare Lokomotiver overkomplette.

Forhold, som foran beskrevet, er nu en dagligdags Begivenhed, og naar man tænker paa, hvilken daarlig Start, de paagældende Lokomotivmænd faar allerede fra Remisen, og dernæst tænker paa den Hastighed, hvormed Togene nu maa fremføres, er det intet Under, at Personalet bliver opslidt i en for tidlig Alder. Rent menneskeligt kan det gøre en ondt om Hjertet, naar man hører ældre samvittighedsfulde Lokomotivførere beklage sig i Stilhed, men paa en saadan Maade, at man virkelig mærker, at Kræfterne ikke slaar til længere. Mange følger til som en Slags Selvtrøst: »Det er da godt, at man er saa gammel, at man snart kan slippe for dette Rakkeri«.

Vi Lokomotivmænd mente, at dette Maskinspæreri var ophørt, saa vi kunde komme ind i faste Rammer, men dette er slet ikke Tilfældet, tværtimod! Maskinløbene bliver for hver Køreplansperiode strammet mere og mere. Det sidste nye er, at det Personale, som efter endt Kørsel hensætter Maskinen i Remisen, skal foretage baade Afslutningstjeneste og Forberedelsestjeneste, almindeligvis fordi der ikke er Tid nok til, at der kan ansættes Tid ogsaa til det Personale, som skal overtage Maskinen. Denne Sammentrængning af Tjenesten og Maskinløbene i Forbindelse med de afkortede Køretider har bevirket, at Tiden, hvad Tjenestetilrettelæggelsen angaar, er løbet fra Lokomotivpersonalet. De, som kender vort Arbejde, og de, som bærer Trykket heraf, er paa det rene med, at en Arbejdsdag paa 6—7 Timer vilde være rigelig, hvis vi skal have Betingelser for at opnaa en passende Tjenesteciennitet og en Gennemsnitsalder, nogenlunde som vore øvrige Medborgere.

N. P.

Forholdene paa Fredericia ny Station og Remise.

Det kan ikke siges at være forhastet, nu ca. et halvt Aar efter, at Fredericia ny Station og Remise er taget i Brug, at omtale Forholdet der lidt nærmere og henlede Hovedbestyrelsens Opmærksomhed paa de Mangler, der stadig findes, og ganske sikkert vil blive ved at være til Stede, saafremt der ikke tages ganske anderledes fat paa at bøde lidt paa Forholdene.

Jeg ved godt, at der i Kommentarerne til en i »D. L. T.« Nr. 14 (20. Juli) optaget Artikel med Beklagelser over Forholdene i Opholdsbygningen, er oplyst, at 2. Distrikt vilde foretage visse Ændringer for at bøde lidt paa Manglerne og de højst uheldige Forhold, og jeg gaar derfor ud fra, at Hovedbestyrelsen har beskæftiget sig med Sagen.

Imidlertid er der endnu ikke saa meget som Antydning til, at der fra 2. Distrikt vil blive foretaget noget, og imens maa saa Personalet lide under de Mangler, som stadig findes.

Det sker f. Eks. ikke saa sjældent, at Personale

der kommer til Fa. maa vente i indtil 2 Timer — og dette sker baade ved Dag og ved Nat, — paa at faa et Værelse anvist, for saa, naar dette endelig sker, da at faa et Værelse, hvor et andet Sæt Personale lige er rykket ud. Det er unødvendigt at tilføje, at Sengetøjet er varmt og Værelset ikke udluftet. Der er med andre Ord for faa Værelser.

Forholdene i Vaskerummene er ikke bragt i Orden. Montering af Værelserne med Afbrydere ved hver Seng og Briks er heller ikke ændret, Personalet maa afbryde for Lyset, før de gaar i Seng, og saa lede efter Sengen i Mørket.

Der er intet gjort for at afhjælpe Støjplagen; særlig om Dagen, hvor der arbejdes i Remisen, er denne i høj Grad generende.

Remiseforholdene er ogsaa alt for smaa, der staar til Stadighed 8 à 10 Maskiner udenfor Remisen, og hvilken Ubehagelighed det er især ved Nattetid at skulle overtage en Maskine, der staar udenfor, ved enhver. Særlig galt vil dette blive til Vinter, thi allerede nu er man af Hensyn til de Motorvogne, der overnatter i Fa. og som man lader køre i Remisen, begyndt at sætte flere og flere Maskiner udenfor.

En Udvidelse af Remisen er aldeles nødvendig; thi den har været for lille lige fra den første Dag.

I Bygningen ved Vejlevej er Forholdene lige saa fortvivlede. Jeg skal nævne et enkelt Værelses Benyttelse.

Der kommer et Sæt Ng. Personale Kl. 14,05 og skal opholde sig der til Kl. 16,40.

Derefter kommer et Sæt Ar. Personale Kl. 16,40 og skal være der til Kl. 2,05, og til Slut kommer saa et andet Sæt Ar. Personale fra Kl. 2,15 til Kl. 5,00.

Det vil altsaa sige, at dette Værelse er benyttet uafbrudt fra Kl. 14,05 og til Kl. 5,00, baade som Dag- og Natværelse. Jeg mener, Hovedbestyrelsen maa sætte ind her, for *vi kan og vil ikke vedblivende finde os i at blive budt saadanne Forhold.*

C. Schmidt.

Som vi allerede en Gang har udtalt i det samme Spørgsmaal, kan det uden Overdrivelse siges, at Lokaleforholdene i Fredericia er ganske forføjede. Sagen er ikke henlagt fra Organisationens Side; der arbejdes stadig paa at faa skabt en tilfredsstillende Løsning. Naar Ret skal være Ret, maa vi dog gøre opmærksom paa, at det ikke er ganske rigtigt, naar den ærede Indsender skriver, at der ikke er foretaget saa meget som Antydning af Forbedringer. Saavidt os bekendt er der kommet adskilligt nyt Inventar f. Eks. i Overnatningsværelserne, men vi er i øvrigt ganske enig med C. S. i, at Forholdene er utaalelige.

Red.

Ild i Karburator.

I »D. L. T.« for 5. November skriver Lokomotivfører H. W. Petersen om Motorbrand. Jeg kom derved til at mindes et Tilfælde, jeg for nogle Aar siden var ude for, nemlig Ild i Karburator, og Aarsagen dertil. Uheldet skete paa Landevejen Slagelse—Næstved paa Hjemturen fra Næstved. Ved

1-Tiden om Natten blev jeg, cirka 10 km fra Slagelse, blændet af en modgaende Bil og kom derved langt ind i Rabatten i Vejkantens højre Side, Farten var cirka 50 km; ved hurtig Opbremsning blev den nedsat til omkring 30 km, men det var ikke muligt at faa Maskinen rettet op; jeg væltede og blev kastet 3—4 Meter henad Vejen. Til alt Held var der ingen Kilometersten eller Skærvebunker, kun blød Jord, men aligevel havde højre Ben faaet en Del Skrammer fra Vægten af Maskinen. Min første Tank var at faa rejst Maskinen op, den var stadig i Gang, og der var fri Udblæsning fra Cylinderen, idet Udblæsningsrøret i Faldet var revet af Studsen, og Ilden fra Eksplosionen stod ud fra Cylinderudblæsningen. Da jeg var klar over Faren, skyndte jeg mig at komme op for at standse Motoren. Pludselig opstod der imidlertid Ild i Karburatoren forårsaget ved en Gnist fra Udblæsningen; Maskinen blev rejst op, Motoren standset, og Benzintanken lukket.

Ved Hjælp af mit Lømmetørklæde fik jeg kvalt Ilden, som særlig fik Næring ved Tipperen, som igennem et lille Hul fører til Svømmeren i Karburatoren (Benzinhuset). Ilden blev altsaa, ved at lukke for Benzinhanen, begrænset til Karburatoren.

Vi ved, at i Løbet af nogle Øjeblikke kunde Ilden være blevet forplantet til Benzinbeholderen og en Eksplosion uundgaaelig. Maskinen vilde blive et Bytte for Ilden. Jeg vil derfor mene, at en Benzinhanen, eller endnu bedre en Ventil anbragt foran Karburatoren vil betyde forøget Sikkerhed i alle Tilfælde, og det hvadenten Benzinen tilføres Karburatoren fra en ovenliggende Tank (Faldtank) eller ved Hjælp af en Pumpe. F. Eks. kan Brud paa Kabeltræk til Benzin og Tænding forårsage, at Motoren ikke straks lader sig standse, da der for det meste er flere Uheld sammenkædet, naar der sker en Katastrofe. I saadan et Tilfælde vil Lukning af Benzintilførslen gøre dobbelt Gavn, og særlig naar der er Tale om »Ild i Karburatoren«.

A. L. W., Lokomotivfører.

ARBEJDSTIDSKOMMISSIONENS BETÆNKNING

International Regulering af Arbejdstiden ved Jernbaner.

(Fortsat.)

Paa denne Maade betegnes Arbejdstimerne indenfor hver Personale-Kategori med en Koefficient.

I andre Lande er Metoderne noget anderledes: Der skelnes i nogle Tilfælde mellem effektivt (produktivt) Arbejde og Ventetid (undertiden kaldt »hours on duty«), eller i andre Tilfælde fastsætter Reguleringerne uden videre, at den ene eller den anden af disse Former for Tjenestetid tages som Basis for Kalkulation af Tiden, og der gives da en Definition af de Udtryk, der kommer til Anvendelse. I Østrig foreskriver f. Eks. Timetabellerne for visse Kategorier af Personalet et nærmere bestemt Timetal »on duty« — d. v. s. Timer med ubeskæftiget Tjeneste-

tid — som er længere end Arbejdstid. I de Tjenester, som er forbundet med Togkørsel og Kontrol med Tog (Vagttjeneste, Sporskiftning, Signaltjeneste, Tilsyn med Banelinien) er de forskellige Beskæftigelser blevet undersøgt og klassificeret under Hensyn til deres tidsmæssige Værdi; den Tid, som kræves for Udførelse af disse Arbejder, er saaledes fastsat efter erfaringsmæssigt og defineres som »Tidsenheder«. Antallet af Timer med effektivt Arbejde, som skal ydes i en given Tjeneste i Løbet af 24 Timer, fremkommer ved at addere Tidsenhederne. For Lokomotivpersonalet og Togpersonalet er de Perioder, der regelmæssig tæller som simpel Ventetid, nøje specificeret. I Belgien anvendes som Basis for Reguleringerne »aktuelt Arbejde«, der er defineret for hver Personale-Kategori; for Arbejdere, hvis Virksomhed er stærkt periodisk, er det Tjenestetiden, som er begrænset og ikke Arbejdstiden. I Danmark fastsætter Reguleringerne forskellige Grænser for Tjenestetiden, kalkuleret pr. Maaned paa 30 Dage, inkl. 4 Hviledage. De maksimale Time-tal er 208 for Tjenester indeholdende effektivt Arbejde og Opmærksomhed i langst den overvejende Del af Tiden, 234 Timer for Tjenester indeholdende effektivt Arbejde og Opmærksomhed i den længste Del af Tjenestetiden, men i mindre Grad end for den første Gruppe, og 260 for alt andet Arbejde. Disse Maksima er henført til normale Arbejdstimer; i hvert enkelt Tilfælde er Tjenesteperioden fastsat paa Basis af Beskaffenheden af det Arbejde, som skal udføres. I Estland skelnes der mellem Arbejdstid og Ventetid. Perioder med uafbrudt Aktivitet betragtes som Arbejdstid; Perioder, hvor Arbejdet ikke er kontinuerligt, betragtes som Ventetid. Som en almindelig Regel maa Arbejdstiden ikke overskride 8 Timer daglig som Gennemsnit i Løbet af Aaret (med et dagligt Maksimum paa 16 Timer).

I Finland er Reguleringerne baseret paa Tjenestetiden, der varierer under Hensyn til Arbejdets Intensitet. Pr. Maaned med 30 Dage maa Tjenestetiden ikke overstige 240 Timer (med et dagligt Maksimum paa 12 Timer) for Arbejde, som kræver meget stor Opmærksomhed, kombineret med et vist Maal af haardt fysisk Arbejde med ringe Lejlighed til Hvile; 260 Timer (dagligt Maksimum 16 Timer) for mindre anstrengende Arbejde, men dog krævende stor Opmærksomhed; 280 Timer (dagligt Maksimum 12 eller 18 Timer under Hensyn til Funktionærens Stilling) for almindeligt, ikke særlig anstrengende Arbejde; 310 Timer (dagligt Maksimum 14 eller 18 Timer under Hensyn til Tjenestemandens Stilling) for Tjenester, bestaaende hovedsagelig i Vagttjeneste (Kontrol, Reservetjeneste etc.) eller let Arbejde. I Frankrig er det Tiden med effektivt Arbejde, som er fikseret, men for visse Stillinger, hvis Tjeneste er af en saadan Art, at Tjenestetiden ikke kan maales som effektiv Arbejdstid, er der fastsat en Grænse for Timetallet for Ventetid, idet denne Grænse betragtes som ækvivalent med et Maksimum paa 8 Timers dagligt Arbejde. I Holland anvendes som Basis for Reguleringerne Tjenestetidsperioden, der defineres som Perioden mellem 2 paa hinanden følgende Mellemrum med uafbrudt Hvile (bortset fra visse nærmere angivne kortere Af-

brydelser). Maksimum for hver Tjenestetidsperiode varierer efter de forskellige Stillinger: det kan være 10, 12 eller 14 Timer daglig med en Sum af 90, 96, 100, 102, 108, 111, 114, 132 eller 144 Timer i hver Periode paa 2 paafølgende Uger. I Schweiz kan det gennemsnitlige daglige Timetal forøges fra 8 til 9 for Arbejde, der i høj Grad bestaar i simpel Ventetid. Det maa ogsaa bemærkes, at i Czekoslovakiet kan Tjenestetiden for Stationspersonale og Skinnelæggere overskride 192 Timer i 4 Uger, hvis deres effektive Arbejdstid i Løbet af denne Periode ikke overskrider 144 Timer. I Tyskland er Arbejdstiden kalkuleret paa Basis af 8 Timer daglig (48 Timer pr. Periode med 7 Dage eller 208 pr. Periode med 30 Dage), hvis Arbejdet er kontinuerligt og stærkt krævende; i andre Tilfælde er Maksimum 10 Timer daglig (60 Timer i Løbet af 7 Dage eller 260 Timer i Løbet af 30 Dage).

En mere detailleret Undersøgelse af de forskellige Landes Reguleringsprinciper vilde vise, at der sædvanligvis er gjort betydelige Bestræbelser for at skelne mellem effektiv Arbejdstid og Ventetid ved at foreskrive, i hvilken Grad den Tid, som medgaar til forberedende og supplerende Arbejde, Rejser til eller fra Arbejdet, Ventetid, Reservetjeneste eller Dispositions-Tjeneste etc. skal tages i Betragtning ved Kalkuleringen af Arbejdstiden. Nogle faa Eksempler skal anføres paa Reguleringer af denne Art og endvidere vedrørende periodisk Arbejde.

Forberedende og supplerende Arbejde.

For Lokomotiv- og Togpersonalet er undertiden indrømmet en fastsat Tid for Beskæftigelse, der gaar forud for Afgangen eller følger efter Ankomsten af Togene, uden Hensyn til den Tid, disse Arbejder faktisk kræver. I Belgien gælder der f. Eks. nærmere specificerede Tider for hver Station, Lokomotiv, Remise og Tog for Arbejder, der skal udføres inden Afgangen eller efter Ankomsten. I Czekoslovakiet indrømmes der 1 Time til at gøre Lokomotivet færdigt inden Afgang; der beregnes 1 Time til at køre Lokomotivet til Remise, hvis dette gøres af en Lokomotivfører og Fyrbøder, eller 20 Minutter hvis det bliver gjort af andre Funktionærer. For Togpersonalet beregnes de subsidiære Tjenester inden Afgang som 1 Time for Konduktører paa Hovedbanerne og ½ Time for andet Togpersonale (Maksimum kan forøges til 2 Timer for Personalet paa Godstogene), og for alt andet Personale gælder 15 Minutter efter Ankomsten. I Estland beregnes den Tid, der kræves til at overtage Lokomotiv og Tog, forberede dem til Afgang og overdrage dem til næste Hold, til ialt 2 Timer. I Frankrig er den Tid, der indrømmes til Tjenester, der kræves før Afgang og efter Ankomst, nærmere angivet i Planen for hvert Tog.

For andre Kategorier bliver Arbejdstiden undertiden udstrakt til at omfatte forberedende og supplerende Arbejde. I Frankrig kan den daglige Tjenestetid til forberedende og accessorisk Arbejde f. Eks. forøges med 1 Time for Personaleafdelinger af lavere Charger og 2 Timer for Formænd og Personaleafdelinger af højere Charger.

Rejsetid.

Hele den Tid eller en Del af den Tid, der anvendes af Lokomotiv- eller Togpersonalet til at rejse til Arbejdet paa en Station eller et Depot, der ikke ligger umiddelbart ved deres Hjem, eller medgaar til Tilbagerejse ved Tjenestens Ophør, medregnes undertiden som effektiv Arbejdstid; det samme gælder for Rejser, der foretages af Arbejdere, der er beskæftiget med Konstruktion eller Vedligeholdelse af Banelegemet, og som maa foretages til og fra det Sted, hvor de arbejder eller maaske fra en Arbejdsplads til en anden i Løbet af samme Arbejdsdag.

I Belgien beregnes for Lokomotiv- og Togpersonalet de Rejser, der foretages paa Lokomotiver, der kører alene eller med tomme Vogne, samt Rejser til Fods fra en Station eller Depot til et andet enten i Løbet af Tjenesten eller ved dens Begyndelse eller Slutning, samt endelig Rejser, der foretages efter Ordre for at vikariere for en foreløbig fraværende eller for at modtage en Ordre eller for at møde i en Retssag, som effektivt Arbejde. I Lithauen beregnes den Tid, der bruges til at komme fra et Arbejdssted til et andet, som effektivt Arbejde. I England bliver det Personale, der arbejder borte fra deres Hjemstedsstation, betalt for hele Perioden fra den Tid, de indfinder sig i deres Hjemstedsstation, til den Tid de forlader den samme Station, altsaa den Tid der er medgaaet til Rejse; Overtid betaales for enhver Tid, der udstrækker sig over de normale Arbejdstimer. For Afstande, der tilbagelægges til Fods, beregnes 20 Minutter pr. engelsk Mil. Skinnelæggere begynder sædvanligvis Tjenesten ved det Arbejdsskur, hvor de har efterladt deres Redskaber den foregaaende Aften, og den ophører paa det Sted, hvor de efterlader Redskaberne om Aftenen. Hvis dette medfører Urimeligheder for nogle af Mandskabet, kan Spørgsmaalet drøftes og afgøres paa Stedet. I Italien beregnes for Lokomotiv- og Togpersonalet $\frac{2}{3}$ af den Tid, der medgaar paa Passagerrejser pr. Tog fra et Sted til et andet for at overtage beordret Tjeneste eller for at vende tilbage derfra, som Arbejdstid. I Estland, Tyskland, Lithauen og Schweiz beregnes Halvdelen af Rejsetiden til og fra Arbejde som Arbejdstid; det samme gælder i Polen, for Rejser fra det normale Beskæftigelsessted til Arbejde paa et andet Sted paa Linien. I Spanien beregnes al Rejsetid indtil 1 Time som Arbejdstid, idet 1 Time beregnes for en Rejse paa mere end 1 men ikke over 2 Timer, og Halvdelen af Tiden, hvis Rejsten overstiger 2 Timer.

Ventetidsperioder.

Perioder, der fremkommer ved, at Lokomotiv- eller Togpersonalet skal vente ved mellemliggende Stationer eller Endestationer, medregnes fuldt ud, hvis de er af kort Varighed, eller hvis de paagældende Funktionærer ikke kan forlade Maskinen eller Toget. Hvis Ventetiderne er længere, eller hvis Funktionærerne har Lov til at forlade Maskinen eller Toget, bliver kun en Del af Tiden regnet som Arbejdstid. I Frankrig medregnes Tiden mellem Ankomsten af et Tog og Afgangen af det næste, naar denne Tid ikke overskrider $1\frac{1}{2}$ Time, fuldt ud som Arbejdstid. I Italien indbefatter Arbejdstiden den Tid, hvorunder Lokomo-

tiv- og Togpersonale hviler mellem deres Ankomst med et Tog (den faktiske Ankomsttid hvis Toget er forsinket) og deres Afgang med det samme eller et andet Tog, hvis denne Afbrydelse falder mellem 2 planlagte Rejser og ikke overstiger 2 Timer for Lokomotivpersonalet og 90 Minutter for Togpersonalet. I Lithauen beregnes Afbrydelser paa ikke over 1 Time ved Endestationer som Arbejdstid med 3 Kvarter pr. Time og Afbrydelser fra 1—3 Timer med Halvdelen af Tiden; Afbrydelser paa over 3 Timers Varighed medregnes ikke som Arbejdstid. I Polen beregnes for Lokomotivpersonalet $\frac{2}{3}$ af enhver Afbrydelse udover 1 Time som Arbejdstid. I Portugal regnes kun Venteperioder paa ikke over $1\frac{1}{2}$ Time som Arbejdstid.

Afbrydelser i Tjenesten.

Afbrydelser i Løbet af Tjenestetiden af ukontrollable Aarsager medregnes almindeligvis ved Beregningen af Arbejdstiden enten med en Brøk eller i det mindste op til et vist Maksimum. I Belgien beregnes for Lokomotiv- og Togpersonalet som Arbejdstid alle planmæssige Afbrydelser paa det normale Tjenestested undtagen saadanne, som er paa 2 Timer eller mere, og alle planmæssige Afbrydelser paa andet Sted end det normale Tjenestested undtagen saadanne, som er paa 8 Timer eller mere, og forudsat at Funktionæren er forpligtet til at sove udenfor Hjemmet. I Italien medregnes Afbrydelser paa ikke under 1 Time, i Løbet af hvilke Arbejderen kan forlade Arbejdspladsen, ikke ved Beregningen af Arbejdstiden. I Lithauen betragtes den Tid, hvormed Begyndelsen af et Arbejde bliver udskudt af Arbejderne utilregnelig Aarsag, som anvendt til Reservetjeneste.

Reservetjeneste.

Den Tid, der medgaar til Reservetjeneste, bliver sædvanligvis kun delvis medregnet ved Beregningen af Arbejdstid, medmindre Arbejderne er stadig beskæftigede i Løbet af Perioden. For Lokomotiv- og Togpersonalet beror den Del, som medregnes, paa, om de skal holde Damp oppe, eller Toget holdes under Kontrol. I Estland, Italien og Spanien beregnes Halvdelen af Reservetiden som Arbejdstid. I Frankrig regnes som Arbejdstid for Lokomotivpersonalet $\frac{1}{3}$ af hver Periode, i hvilken der udføres Udryknings-Reservetjeneste, hvorunder Funktionæren kun skal være til Stede ved Depotet uden at udføre noget særligt Arbejde, idet der dog fradrages den ellers beregnede Tid for at gøre Lokomotivet rede. I Polen beregnes for alle Funktionærer $\frac{1}{3}$ af Reservetiden som Arbejdstid. I Lithauen beregnes for Lokomotiv- og Togpersonalet Halvdelen af Reservetjenestetiden, forudsat at de paagældende intet Arbejde udfører, og $\frac{3}{4}$ af Tiden hvis Lokomotivet eller Toget skal være under Kontrol. I Portugal beregnes for Lokomotiv- og Togpersonalet $\frac{3}{4}$ af Reservetjenestetiden som Arbejdstid (Halvdelen af Tiden, hvis Lokomotivpersonalet skal holde Damp oppe). I Tyskland beregnes for Togpersonalet 50 pCt. af Ventetiden som Arbejdstid, og for Lokomotivpersonalet samme Procent, naar der ikke skal holdes Damp oppe, men 80 pCt., hvis Maskinen skal være under Kontrol.

I Belgien beregnes dog Reservetjenestetiden paa

Station eller i Remise fuldt ud for Lokomotiv- og Togpersonalet. Dette gælder ligeledes i Finland for Reservetjenestetiden paa Arbejdsstedet for Lokomotivpersonalet, for hvilket Loven om 8 Timers Arbejdsdag gælder, og i Frankrig for Perioder med Beskæftigelse i Reservetjenestetiden, under hvilken der kan være paalagt Funktionærerne forskellige Opgaver paa Depotet eller Stationen.

Dispositionstjeneste i Hjemmet.

Den Tid, der medgaar ved, at Funktionæren skal være til Disposition i sit Hjem, medregnes ikke i saa stor Udstrækning som Reservetjenestetid paa Stationen eller ved Depotet, idet Funktionæren i det førstnævnte Tilfælde kan foretage sig, hvad han ønsker, i sit Hjem og alene er forpligtet til at holde sig rede til Arbejde i paakommende Tilfælde. I Frankrig gælder for Lokomotiv- og Togpersonale og i Norge for hele Personalet, at Dispositionstjeneste i Hjemmet medregnes med $\frac{1}{4}$. I Italien beregnes for Lokomotiv- og Togpersonale Halvdelen af Dispositionstjenesten i Hjemmet som Arbejdstid.

Periodisk Arbejde.

For Personer, beskæftigede med periodisk Arbejde, herunder det meste Vagtmandskab, Ledvogtere etc., er Tjenestetiden længere end det normale Tal, der er fastsat for Arbejde i Almindelighed. I Belgien beregnes saaledes Tjenestetiden for Funktionærer med periodisk Arbejde paa samme Maade som Ventetid; den normale Længde er 12 Timer daglig for Funktionærer, der har Tjeneste med Ophold paa deres Arbejdssted og 10 Timer for andre. Arbejde opfattes som periodisk, hvis der, naar man tager alle de Tjenester i Betragtning, som skal udføres i Løbet af 8 Timer, bliver gentagne Mellemrum, som er tilstrækkelig lange til at udgøre 2 Timer, forudsat at Funktionæren har Frihed til at benytte disse Afbrydelsesperioder efter sit eget Ønske bortset fra Pligten til at være til Stede. I Frankrig fastsætter Reguleringerne vedrørende Funktionærer, hvis Arbejde er periodisk, simple Grænser for den daglige Arbejdstid eller Ventetid.

Tjenestetidens Spredning og den daglige Hvileperiode.

Det hænder ofte, at Dagens Tjenester maa udføres i et Antal Perioder adskilt ved Intervaller (Afbrydelser, Hvilepauser etc.). I saa Fald indeholder Tiden mellem Begyndelsen og Slutningen af Dagens Tjenester baade det effektive Arbejde og alle disse Afbrydelser. Den totale Tid, over hvilken Arbejdstimerne er spredt, udgør »Spredningen«.

Her er det atter klart, at der maa træffes Forholdsregler for at indskrænke Spredningens Længde, saaledes at der fremkommer en tilstrækkelig lang Periode med uafbrudt Hvile i hvert Døgn eller i det mindste efter hver Tjenesteperiode, medmindre Vilkaarene er saadanne, at Funktionæren er kontinuerligt i Tjeneste, som det er Tilfældet for visse Funktionærer, som har simpelt periodisk Arbejde og bor paa Stedet.

Af denne Grund fastsætter mange Reguleringer et Maksimum for Spredningen. I Belgien er dette Maksimum 12 Timer daglig, i Frankrig maa den gennem-

snitlige Længde for Lokomotiv- og Togpersonalets Arbejdstid mellem 2 egentlige Hvileperioder ikke overstige 10 Timer med et dagligt Maksimum paa 12 Timer; denne fulde Beskæftigelsestid kan dog udstrækkes til 14 Timer i ikke over 2 Tilfælde mellem 2 egentlige Hvileperioder. For andre Kategorier er det daglige Maksimum 12 Timer undtagen visse nærmere angivne Kategorier; f. Eks. paa Stationer og Holdepladser og for Funktionærer, hvis Tjeneste er direkte forbundet med Togtjeneste eller Forbipasserings af Tog eller beror paa de Vilkaar, hvorunder disse Stationer og Holdepladser er aabne for Offentligheden, er Spredningen 12, 14 eller 15 Timer, alt efter de nærmere Omstændigheder; for Funktionærer, hvis Beskæftigelse er saaledes, at der kun er fastsat en Grænse for deres Tjenestetid eller Ventetid, kan Spredningen variere fra 12—24 Timer, efter Omstændighederne dog kun for saa vidt som Tjenestetidsreglerne om Hvileperioder ikke herved tilsidesættes. I Tyskland er Maksimum 10, 12 eller 16 Timer, alt efter Arbejdets Art. I Italien er Spredningen almindeligvis 12 Timer med en Udstrækning til 14 Timer for Lokomotiv- og Togpersonale i visse Tilfælde. I Schweiz er Gennemsnittet 13 Timer pr. Dag for hver 14 Dage, eller $13\frac{1}{2}$ Time, hvis Funktionæren er bosat nær ved sit Arbejdssted; det absolutte Maksimum er 14 Timer incl. den opgjorte tabte Tid (15 Timer under særlige Omstændigheder, forudsat at Gennemsnittet for hvilket som helst 3 sammenhængende Døgn ikke overstiger 13 eller $13\frac{1}{2}$ Time).



DEN EKSTRAORDINÆRE KONGRES

Ved en beklagelig Fejltagelse er der faldet en Linie ud i det i forrige Nr. optrykte Resumé af Forhandlingerne paa den ekstraordinære Kongres.

Paa Side 253 i Spalte 2 indføjes foran 2. Linie forneden:

»Til Hovedkasserer genvalgtes L. M. Schmidt med Akklamation.«

**HOVEDBESTYRELSESMØDET
den 26. og 27. November 1935.**

Alle til Stede.

Formanden, Soph. Jensen, bød Hovedbestyrelsen Velkommen til Arbejdet. Det var hans Haab, at vor Organisation under de nye Arbejdsforhold vil gaa en rig Udvikling i Møde, og at den Organisationsform, som Kongressen med saa stort Flertal sluttede sig om, maa befæste Sammenholdet inden for vor Organisation.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Arbejdstidskommissionen har afsluttet sit Arbejde. Kommissionens Indstilling er ved Forhandling i Finansministeriet godkendt af begge Centralorganisationer; det

maa derefter paaregnes, at der i nær Fremtid bliver Forhandling mellem de forskellige Styrelsesgrøene og de respektive Organisationer om de nødvendige Forandringer i Ordrene. For vort Vedkommende blev der ved Forhandlingen med Finansministeren givet Udtryk for, at Lokomotivmændene ikke folte sig fuldt tilfredsstillt ved Arbejdstidskommissionens Indstilling, men vi maa nu haabe paa, at det Tjenestetidsnævn, som inden længe er en Kendsgerning, vil være i Stand til at rette nogle af de Forhold, som særlig har givet Anledning til Utilfredshed.

Ved Forhandling mellem Gdt. og de 3 forhandlingsberettigede Jernbaneorganisationer, som har Interesse i dette Spørgsmaal, er der opnaaet Enighed om Oprettelse af det nysnævnte Tjenestetidsnævn. Det skal bestaa af 8 Medlemmer, 4 fra Administrationen og 4 fra Organisationerne, nemlig 2 Repræsentanter for Dansk Jernbaneforbund, 1 for Jernbaneforeningen og 1 for vor Organisation.

Gdt. og de 3 Organisationer har endvidere ført Forhandling om en Ordning, saaledes at der sikres Personalet et vist Minimumsantal Søn- og Helligdagsfridage, og at der, hvis dette Minimumstal ikke opnaas, gives Erstatning i Form af Feriedage det følgende Finansaar. Der er opnaaet Enighed om det Grundlag, hvorpaa Sagen skal føres videre, men der skal foretages en Del Undersøgelser i Distrikterne, inden det endelige Resultat kan foreligge.

Hver enkelt af dem, som i 1932 valgte Pensionsordningen af 1927, men som i Henhold til det tidligere meddelte nu kunde faa Lov til at foretage Omvalg, fordi Forstaaelsen af Bestemmelsen om $1\frac{1}{6}$ Aarets Beregning nu er klaret, har den 1. Oktober faaet tilstillet en Forespørgsel, saaledes at alle de, der har ønsket at benytte sig af denne Lejlighed, har faaet let Adgang dertil.

Bestræbelserne for at faa besat Pladserne som Elektroførere i den københavnske Nærtrafik er nu kronedes med Held. De paagældende Pladser er opslaaet ledige og vil blive besat i nær Fremtid. For ikke at skifte Betjeningspersonale alt for ofte, har Gdt. krævet, at dem, der skal være Aflosere i Nærtrafiktjenesten, skal være bundet hertil indtil 1. April 1937, og de kan i dette Tidsrum ikke komme til Motoruddannelse; for at dette Forhold ikke skal virke generende, vil det, inden de paagældende Aflosere udtages, blive afgjort, hvilke Lokomotivfyrbødere, der i 1936 skal indkaldes til Motoruddannelse.

Ved en Drøftelse i Gdt. er det opnaaet, at der gives Adgang til at kunne faa leveret Overtrækstøj efter Maal, nemlig ved, at der paa Bestillingsskemaerne bliver Plads til at kunne angive Livvidde og Skridtlængde. Gdt. har ønsket at lade Uniformsbenklæderne fremstille konfektionssyede, hvorved der skulde kunne opnaas nogen Besparselse, uden at dette medførte Foringelse i kvalitetsmæssig Henseende. Sagen er dog udsat foreløbig, idet der ikke paa dette Punkt findes Overenskomst mellem Skræderforbundet og Arbejdsgiverne.

Gdt. har foreslaaet en Tilføjelse til Ordre A, Side 109, nemlig vedrørende Motorførere, som ved eventuel Udnævnelse til Togførere ønsker sig forbigaet. Den foreslaaede Ordlyd er tiltraadt og udsendt i Ordreform.

Et Par Sager om Beregning af Godtgørelse for dobbelt Husførelse er behandlet, men endnu ikke afsluttet.

Endvidere er behandlet en Sag om Beregning af Sted-tillæg og Dækning af Udgifter foranlediget ved Tilbageholdelse paa det Sted, hvorfra den paagældende var forflyttet.

3 forskellige Spørgsmaal angaaende Turbesættelse eller Turanciennitet er behandlet og afgjort.

Ved Turvalg blandt Motorførerne ved Helgoland Depot opstod der Uenighed mellem Afdelingen og Distriktet, som holdt paa, at de Motorførere I, som forud for deres Udnævnelse til denne Stilling havde været Motorførere II, skulde placeres foran de nyudnævnte, medens Afdelingen i Henhold til Organisationens Stilling i en tidligere Sag holdt for, at der ikke i Stillingen som Motorfører II kan indtjenes Anciennitet som Motorfører I. Sagen gik i Orden saaledes, at Organisationens Afgørelse blev respekteret.

2 Sager vedrørende Fridagstildeling er behandlet.

Som Følge af Forflyttelse fra Ms. var det — idet Gdt. ikke vil gaa med til Forflyttelse til Ms. — ikke muligt at opretholde den hidtidige Tur derstedes. Paa vor Henstilling gav Distriktet dog Tilsagn om at ville stille sig forstaaende overfor Personalet.

Fra Rd. og Fa. har foreligget nogle Sager vedrørende Beregning af Overtid.

I en Sag drejende sig om en ønsket fast Permissionsordning ved en Underafdeling har vi udtalt, at da den bestaaende Ordning var tilvejebragt i Overensstemmelse med og godkendt af selve Afdelingen, maatte dennes Sanktion ogsaa indhentes til eventuelle Ændringer.

Vi har tilsendt 2. Distrikt Skrivelse om ikke at indlægge Dampfog i Motorture.

2. Distrikt overholdt ikke Rangerreglementets Bestemmelser med Hensyn til Motorlokomotivers og -vognes Kørsel paa Maskinafdelingens Sporomraade, men Gdt. har nu udtalt, at Forskrifterne i Ordre C 26, Side 11, skal overholdes.

2. Distrikt havde indført den Ordning, at der skulde betales for Benyttelsen af Badeanstalten i Remisen, uanset om der udleveres Sæbe og Haandklæde eller ej. Da dette er i Strid med hidtidig Praksis, har vi tilskrevet Distriktet, og Sagen er derefter gaaet i Orden, saaledes at selve Afbenyttelsen af Badeanstalten som hidtil er gratis.

Vi har over for 1. Distrikt anmodet om Forandringer i Badeværelset i Kb. Distriktet har stillet sig velvillig til Spørgsmaalet og har givet Løfte om at gennemføre det i næste Finansaar.

Som tidligere omtalt har de 4 Jernbaneorganisationer nedsat et Udvalg til at beskæftige sig med Velfærdsforhold vedrørende Lokalerne. Dette Udvalg, i hvilket vi er repræsenteret ved Soph. Jensen og K. Svendsen, har konstitueret sig med Sekretær Vejre som Formand og K. Svendsen som Sekretær.

Foruden de Dieselmotortegninger, vi hidtil har haft, er der tillige anskaffet et Sæt Tegninger over Benzinmotorer. Begge Dele er udlaant til interesserede Afdelinger.

Vedrørende Lokaleforholdene i Fa. og Helgoland har der Gang paa Gang været rettet Henvendelse i Gdt., som er indforstaaet med, at Forholdene maa afhjælpes; men der er endnu ikke truffet endelig Beslutning om, hvorledes dette skal ske.

I Henhold til Kongressens Beslutning er vor Organisation indmeldt i Arbejdernes Oplysnings Forbund.

Der er, i Lighed med hvad Tilfældet har været igennem en Aarrække, bevilget den lille Forening »T. B.« 25 Kr. i dens Arbejde til Støtte for Tuberkulose.

I Sagen angaaende Oprettelse af en kooperativ Brand-, Tyveri- og Ansvarsforsikringsforening for Statsbanernes Personale, arbejdes der endnu paa at faa ændret — d. v. s. forbedret — den Overenskomst med »Danmark«, som skulde danne Grundlaget for den nye Forenings Oprettelse.

Desuden er der som sædvanlig behandlet en Række Sager af personlig eller mere lokal Betydning.

Formandens Meddelelser godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra de faste Udvalg.

Landsoplysningsudvalget har paa Grundlag af de fra Afdelingerne modtagne Meddelelser om tilrettelagt Oplysningsarbejde foretaget en foreløbig Fordeling af Tilskud.

C. O. har i Anledning af Folketingsudvalget udsendt et Cirkulære til Medlemmerne i samtlige tilsluttede Organisationer.

Paa et i C. O. afholdt Styrelsesmøde er Tjenestetids-sagen og Arbejdstidskommissionens Betænkning debatteret. Styrelsen udtalte over for de Repræsentanter, som har haft Sæde i Kommissionen, sin Tak for det Resultat, der er opnaaet. Paa Mødet diskuteredes endvidere et Reorganiseringforslag, hvorefter der for de Organisationer, som ønsker sig optaget i C. O., fastsættes et Minimumskontingent samt Regler om Henlæggelse af Midler til en Strejkefond. Denne Sags Behandling fortsættes.

Punkt 3. Hovedbestyrelsens Konstituering.

Til *Næstformand* valgtes: *L. M. Schmidt*.

Til *Ekspeditor* for D. L. T. valgtes: *K. Svendsen*.

Til *Forretningsudvalg* valgtes: *Soph. Jensen, Johs. Hansen, P. Jensen, K. Svendsen* og *L. M. Schmidt*.

Til *Lønudvalg* valgtes: *Soph. Jensen, V. Johansen* og *C. A. Jespersen*.

Til *Tjenestetidsudvalg* valgtes: den samlede Hovedbestyrelse.

Til *kritisk Revisionsudvalg* valgtes: *V. Johansen* og *C. A. Jespersen*.

Til *Velfærdsudvalg* valgtes: *Soph. Jensen, Johs. Hansen, C. Christensen* og *K. Svendsen*.

Til *Foredrags- og Besøgsudvalg* valgtes: *Soph. Jensen, C. Christensen* og *A. Lønqvist*.

Til *Ferie- og Rekreationsudvalget* valgtes: *L. M. Schmidt* (valgt af Kongressen *G. O. F. Lund* og *K. T. Pedersen*).

Til *Marketenderiets Repræsentantskab* valgtes: *L. M. Schmidt, C. Christensen* og *K. Svendsen*.

Til *Marketenderiets Driftsudvalg* valgtes: *L. M. Schmidt*.

Til *Marketenderiets Kontrolkomité* valgtes: *L. M. Schmidt*.

Til *Hjælpefonden* valgtes: *L. M. Schmidt* og *P. Jensen* (valgt af Generalforsamlingen *S. Boye, N. Horup* og *C. Christensen*).

Til *Landsoplysningsudvalget* valgtes: *V. Johansen* og *C. A. Jespersen* (valgt af Kongressen: *P. Sessing* og *S. Stenkvist*. Valgt af *A. O. F.*: *Chr. Christiansen*).

Til *Statsfunktionærernes Laaneforening* valgtes: *L. M. Schmidt*.

Til *Fællesudvalget mellem Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Lokomotivmands Forbund* (Privatbanelokomotivpersonalet) valgtes: *Soph. Jensen, V. Johansen, P. Jensen* og *C. A. Jespersen*.

Til *Centralorganisation I* valgtes: *Soph. Jensen, E.*

Kuhn, Johs. Hansen, P. Jensen, K. Svendsen og *C. A. Jespersen*.

Til *Uheldsforsikringsforeningen* valgtes: *Soph. Jensen, E. Kuhn* og *C. A. Jespersen*.

Til *Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariat* valgtes: *Soph. Jensen, L. M. Schmidt* og *K. Svendsen*.

Samtidig vedtoges det foruden *E. Kuhn* ogsaa at anvende *V. Johansen* og *A. Lønqvist* som Bisiddere ved forekommende Auditorsager.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 30. September d. A. Balancen var 647 156 Kr. 13 Ø., hvilket i Forhold til sidste Kvartal er en Fremgang paa 3 615 Kr. 75 Ø.

Godkendtes.

Til at underskrive paa de Fuldmagter, som i Henhold til Lovene udkræves for i Banker og Sparekasser at kunne hæve af Organisationens baandlagte Midler, valgtes *Soph. Jensen, Johs. Hansen* og *K. Svendsen*.

Punkt 5. Foreliggende Sager.

Ansættelse af Jubilæumsdag. Foranlediget ved den frentidige Ordning med Hensyn til Frikort, nemlig Udløvelse af et saadant ved 25 Aars Jubilæet, har Hovedbestyrelsen tidligere været inde paa at faa Aspiranttiden eller en Del af denne medregnet ved Beregning af Jubilæumsdagen. Kongressen, som ogsaa diskuterede dette Spørgsmaal, henviste det til videre Behandling i Hovedbestyrelsen, og der gaves nu Formanden og Sekretæren Beinyndigelse til at finde den bedst mulige Løsning i Sagen.

Tjenestetidsnævnet. Der foreligger fra Gdt. Anmodning om at udpege et Medlem og en Stedfortræder til Nævnet. Hertil valgtes enstemmigt *Soph. Jensen* henholdsvis *E. Kuhn*.

Bevillinger. Foreningerne »Gyvelholm« og »Boserups Minde« andrager om Støtte i deres Arbejde for Tuberkulose. Der bevilgedes som sædvanlig hver af de nævnte Foreninger et Tilskud paa 25 Kr.

D. U. I. anmoder om Støtte i dets Arbejde. 50 Kr. bevilgedes.

I. T. F. anmoder om Støtte til Juleglæde for fattige østrigske Jernbanebørn. 500 Kr. bevilgedes.

Bøger. Der foreligger Tilbud paa Køb af de hidtil udkomne 15 Bind af »Ordbog over det danske Sprog«, hvoraf der endnu vil udkomne 6 Bind à 20 Kr. Hovedbestyrelsen fandt ikke, at der var Anledning til at benytte sig af det givne Tilbud.

Aktietegning. Arbejdernes Landsbank indbyder i Anledning af Udvidelse af Aktiekapitalen til Tegning af Aktier. Det vedtoges enstemmigt at købe 3 Aktier à 4000 Kr. Beløbet tages af Byggefondens Midler.

Kontorlokaler. Fra Dansk Arbejdsmands Forbund foreligger Tilbud paa Leje af Kontorlokaler i Forbundets Ejendom i Nyropsgade, idet *D. A. F.* helst ser, at Ejendommen udelukkende benyttes af Fagforeninger. Sagen udsattes til nærmere Overvejelse.

Punkt 6. Eventuelt.

Intet at forhandle.

E. K.

DET ØSTRIGSKE HJEMMEVÆRN UDVIDER SIN INDFLYDELSE PAA REGERINGEN

Paa samme Maade som Hitler i Tyskland efterhaanden har skilt sig af med forskellige Medarbejdere, som var blevet ham ubehagelige, f. Eks. S. A.'ernes Afgud Røhm, som blev skudt den 30. Juni f. A., har det østrigske Hjemmeværn nu foranlediget, at nogle Personer, som ikke længere passede det, har maattet udtræde af den østrigske Regering. Det er endnu i frisk Erindring, at Lederen af Wiens Hjemmeværn, Fey, var Hovedpersonen i Blodbadet i Februar 1934. Han blev Vicekansler i den Regering, de Kristelige og Hjemmeværnet dannede; men Hjemmeværnets øverste Leder, Fyrst Starhemberg, har nu ønsket at skille sig af med Fey. Det var for at slaa saa voldsomt ned paa Arbejderne, som Tilfældet var forrige Aar, nødvendigt at have en Blodhund som Fey, men han er en Opkomling og en utilforladelig Fyr, og Starhemberg har altsaa nu foranlediget ham fjernet fra Regeringen; Sejrherren i Februar-Slagteriet har saagar været under Kontrol; d. v. s. under Stuearrest.

Samtidig med Feys Udtræden af Regeringen maatte 2 andre Ministre, Finansministeren og Socialministeren, samt 3 Statssekretærer udtræde. Starhembergs Sagfører er derefter udnævnt til Finansminister, saa Hjemmeværnet nu bliver i Stand til at disponere over hele Statskassen. Til Socialminister er udnævnt en monarkistisk Professor. Den af de kristelige Organisationer udpegede Statssekretær i Arbejdsspørgsmaal, Grossauer, er erstattet med Hjemmeværnsmanden Znidarric. Ved denne Manøvre har Storkapitalen, som støtter Hjemmeværnets Ledere, rettet et Slag mod de kristelige Organisationer; thi med Grossauers Udtræden af Regeringen har de kristelige Arbejdere mister ethvert Medarbejde i Ledelsen af Statsforanstaltninger. De kristelige Organisationers Formand, Kunschak, har ganske vist givet Udtryk for Haabet om, at den nye Statssekretær ikke vilde angribe den endnu bestaaende Del af de kristelige Organisationer. Men om Forladelse, den nye Socialminister har allerede meddelt, at han agter at gennemføre en teknisk Reorganisering af Landsorganisationen, hvilket er ensbetydende med, at alle de kristelige Organisationsledere skal fjernes fra deres Tillidshverv. Hjemmeværnet har udtrykkeligt hævdet, at det ikke vil finde sig i, at den nydannede Enhedsorganisation udvikles til en ny kristelig Arbejderfagforening. Alt dette foretages for at Hjemmeværnet kan underbygge sin Stilling, og de kristelige Organisationer, som før støttede Hjemmeværnet imod Socialdemokratiet, maa se deres fuldstændige Tilintetgørelse i Møde, og de, som har været med til at ødelægge Arbejdernes socialdemokratiske Organisationer, appellerer nu til Arbejderne for at faa disses Støtte mod Hjemmeværnets Bestræbelser for at ødelægge deres egne Organisationer.

Statssekretær Grossauer havde fremsat forskellige Krav, som f. Eks. frie Valg af Arbejdertillidsmænd paa de forskellige Fabriker, Arbejdernes Adgang til

Kontrol o. s. v. Han haabede paa den Maade at faa Arbejderne til at støtte de kristelige Organisationsledere mod Hjemmeværnet, men dette Krav kostede den kristelige Repræsentant hans Embede, og hans Stedfortræder i Socialministeriet har allerede forbudt de kristelige Organisationer at foretage offentlig Propaganda, og disse Organisationer, som ikke tør sætte sig til Modværge, ved nu ingen anden Udvej end at ty til de almindelige katolske kirkelige Foreninger. Paa samme Maade som de tyske konservative Partiers Samarbejde med Nazismen førte til de konservative Partiers Ødelæggelse, har ogsaa de østrigske kristelige Organisationers Samarbejde med Fascismen været Begyndelsen til deres Organisationers Opløsning.

I. T. F.

TOGFØRER ELLER LOKOMOTIVFØRER

Det er en bekendt Sag, at Dagspressen, naar den omtaler Jernbaneforhold, ikke kan finde ud af Begreberne: Lokomotivfører, Motorfører og Togfører. Disse Stillingsbetegnelser anvendes i Flæng og i de fleste Tilfælde forkert. Ja, i de sidste Dage har Dagspressen fundet en ny Stillingsbetegnelse, »Motortogfører«, hvilket er foranlediget ved Generaldirektoratets Meddelelse om, at Aspiranter til Lokomotivfyrbøderstillingerne og til Motorførerstillingerne alle skal underkastes psykoteknisk Prøve.

For et Par Maaneder siden afsporede nogle Mælkevogne under et Persontogs Indkørsel til Hedehusene Station. I Dagspressen læste man dengang, at Togføreren ved hurtig Handling bragte Toget til Standsning, saa der ikke skete videre Skade, og da de paagældende Mælkevogne saa vidt os bekendt var bag i Toget, var det jo tænkeligt, at Togføreren havde trukket i Nødbremsen, og paa den Maade faaet standset Toget. Men det var nu alligevel Lokomotivføreren, som var Situationens Herre, og den paagældende Kollega, Lokomotivfører H. V. Jørgensen, Roskilde, har nu fra Generaldirektøren modtaget en anerkendende Skrivelse for hans Konduite ved den paagældende Lejlighed.

Det vilde være interessant at se, om Dagspressen nu er i Stand til at finde ud af, hvem der var hvem i det omhandlede Tilfælde.



Jernbanefilmen.

D. S. B. Filmen »Før og Nu«, som havde Premiere i »Kino Palæet« d. 23. November 1935, blev modtaget af Publikum med et venligt Bifald, hvad den ogsaa fortjente.

Stort set er Filmen en baade virkningsfuld og god Reklame for Statsbanerne; men med det Materiale, som staar til Raadighed, kan den sikkert gøres bedre endnu, dersom Statsbanerne agter at fortsætte deres Propaganda ad den Vej.

Som Filmen er nu, glæder man sig særligt over de

mange smukke Billeder og de pudsige Situationer, man oplever under Opholdet paa Grønkøbing Station.

For Jernbanemænd rummer Filmen mange interessante Enkeltheder, og hos mangan en »flv.« vil den fremkalde saavel muntre som vemodige Minder.

Vi kan anbefale vore Medlemmer at se Filmen.

Lillebæltsbroen som Sammenbygningsmodel.

Af dette Aars Nyheder paa det jernbanemæssige Omraade er Lyntogene og Lillebæltsbroen afgjort de mest fremtrædende. I Forstaaelse heraf har K. Witt-Møllers Kunstforlag haft den Idé at fremstille Lillebæltsbroen i et Kartonbyggesæt.

Selve Broen, naar den er sammenbygget, er nydelig at se paa, og der er ingen Tvivl om, at enhver dansk Dreng med Interesse vil kunne more sig med selv at sammenbygge Danmarks nyeste og Kontinentets største Bro. Proportionerne er de samme som for selve Lillebæltsbroen, og Modellen er, naar den er samlet, 1½ m lang.

En Tunnel mellem Japan og Korea.

Japan har til Hensigt at anlægge en Tunnel under Havet mellem Japan og Korea. Herved skulde det japaniske Jernbanenet faa en direkte Forbindelse med Jernbanerne paa Asiens Fastland. Tunnelen skulde blive færdig paa 10 Aar og bliver, hvis Projektet gennemføres, Verdens største Tunnelanlæg. Afstanden mellem Japan og Korea er 150 km.

I. T. F.

- 17518 Wallquist, E.: Kan Doktoren komma? (svensk).
- 17519 Bjørklund, I.: Växt I, II, III.
- 17520 16604 Kriz, H.: Efter Klokken fem.
- 17521 16605 Kästner, E.: Tre Mand i Isen.
- 17522 Schroll, E.: Svend Trut.
- 17523 16606 Lulofs, M.: Gummi.
- 17524 16599 Allingham, P.: Farende Folk.
- 17525 Løbel, J.: Lægekunsten.
- 17526 Briggs, M.: Saa hellere dø.
- 17527 16590 Kaus, G.: I Morgen Klokken 9.
- 17528 Brinchmann, E. J.: Ti Sekunder i Mørket.
- 17529 16643 Ellis, E. S.: Den flammende Pil
- 17530 16627 Howard, W.: Fu Changs Hævn.
- 17531 16600 Beskow, E.: Alt eller intet.
- 17532 16644 Presskorn-Thygesen, N.: Børnene fra Schweitzerhytten.
- 17533 16607 Mauser, M.: Natten før Fandens Fødselsdag.
- 17534 16610 Juel, M.: Pjevs i Pension.
- 17535 16625 Batson, A.: En vendte tilbage.
- 17536 16629 Wodehouse, P. G.: Bravo, Jeeves.
- 13387e Roche, M. de la: Gamle Dage paa Jalna.
- 15236c Buck, Pearl S.: Vejene skilles.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Si - Falster Jyl. - Fyn

Nye Bøger.

- 17509 4270 Orczy, Baronesse: Den røde Pimpernel.
- 17510 Valmin: Dagligt Liv i det gamle Athen.
- 17511 Svendsen, L.: Fuglenes Ø i Øresund.
- 17512 Jeppesen, A.: Fra det gamle København.
- 17513 16581 Tranum J.: Mellem Himmel og Jord.
- 17514 16603 Hammett, D.: Den tynde Mand.
- 17515 16601 Den kloge Kone.
- 17516 16597 Fangen, Ronald: En kristen Verdensrevolution.
- 17517 16594 Johansen, Jens: Danmark-Norges Deltagelse i den store nordiske Krig.



Lokomotivførerafdelingerne:

Gedser Afd.: Kassererens Adresse rettes til: H. C. Andersensgade 10, 1. Nykøbing F.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Struer Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: O. Christensen, Strandvejen 14 A.

Struer Afd.: Repræsentanten for Ferie- og Rekreativehjemmet flyttet til: Jyllandsgade 16 A.

Næstved Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til S. E. Christensen, Ringstedgades Forl. 24, 2.

Haderslev Underafd.: Repræsentantens Adresse rettes til: Jomfrustien 38.



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

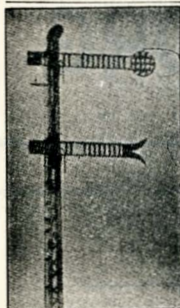
Klædning: Efteraar 1935

Charles A. Hansen
Vesterbrogade 35
Telf. Eva 692

De vælger efter Deres Smag blandt 300 udsøgte engelske og skotske Stoffer og vi syr det efter Deres Ønske som **fineste HAANDSYET SKRÆDERI** fra Kr. 150,-.

Skrædersyet Maal-Konfektion med Efterprøvning i engelske og danske Stoffer fra Kr. 98,-.

De Herrer Tjenestemænd tilbydes Konto til kontante Priser.



Har De set Lillebæltbroen?

Er udkommet som Byggemodul, der bestaar af 30 Dele.

Er let at samle og skille. Modellens Længde er 1½ Meter.

Faas overalt.

Pris Kr. 2,50



Gør Julebordet
festligt med

HAFNIA
JULEØL



DEN KONGELIGE PORCELAINSFABRIK
& FAJANCEFABRIKEN ALUMINIA A/S

UDSALG

Amagertorv 6

Den ny Laanebank A/s

Vestre Boulevard 9 og 11

Telefon 438 og 9708

Køb hos vore Annoncører!



Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 4. December 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.