



NO 24

20. December 1935

35. Aargang

Bladets Læsere ønskes en
glædelig Jul og et godt Nytaar!

Redaktionen.

VED JULETID

Nu vi nærmer os Julen, ser man over hele Landet sat Indsamlinger i Gang, hvor enhver efter Evne og Vilje kan være med til for en enkelt Dag at skabe Glæde i de af Arbejdsløshed og Sygdom hærgede Hjem.

Kun trist, at det i det hele taget er nødvendigt at sætte disse Indsamlinger i Gang, der kun kan hjælpe for saa stakket en Stund; men som Forholdene ligger, er det en god Gerning, der øves, og hvor man kun kan være taknemlig for, at der findes Mennesker, der vil paa-tage sig denne smukke Opgave.

Kunde man en Juleaften se ind i alle de Hjem, der paa den Maade har faaet en Haandsrækning, vilde enhver, der havde ydet sit Bidrag enten paa den ene eller den anden Maade, temmelig sikkert opleve et af sine smukkeste Øjeblikke, ikke mindst hvis man fik et Hjem at se, hvori der findes Børn; thi det vilde utvivlsomt være Forældrenes største Sorg, hvis Børnene en Juleaften i alt for høj Grad skulde føle Fattigdommens Svøbe.

Lad os derfor være glad ved denne smukke Skik og tage venligt imod den.

Ligger Forholdene saaledes herhjemme, kan man være sikker paa, at de i adskillige andre Lande ikke er bedre, snarere daarligere, og herpaa fik vi et Bevis, da vi for nogen Tid siden modtog en Henvendelse fra I. T. F., hvori de opfordrede os til at være med til at skaffe østrigske Jernbanemænds Børn en glad Jul. I denne Henvendelse stod bl. a.:

»Vi har fra Østrig modtaget en Skrivelse, hvori man anmoder I. T. F. og de tilsluttede Organisationer om at give dem Mulighed for nu til Julen at sprede en Smule Glæde og Lys blandt et stort Antal Jernbanebørn, hvis Fædre tidligere tilhørte deres Organisation, og som nu i Hemmelighed er Medlemmer af samme. Forældrene selv er ikke i Stand til at gøre noget. Mange af dem er fængslet og et stort Antal afskediget — altsaa uden Arbejde og uden Indtægter — medens de, der stadig er beskæftiget, lever under saadanne elendige Forhold, at de slet ikke kan tænke paa at fejre Julen.

Forhaabningsfuldt har vi erklæret os rede til at efterkomme dette Ønske og fremsætte Sagen for de tilsluttede Organisationer, hvilket vi hermed gør. Dette sker imidlertid ikke uden en vis Tvivl. Vi er atter og atter nødt til at henvende os til de samme Organisationer, som allerede saa ofte har vist deres praktiske Solidaritetsfølelse, men vi tør haabe, at det heller ikke denne Gang vil være forgæves. Bortset fra den store agitatoriske Værdi, der ligger i en saadan Handling, nemlig at der spredes en Smule Juleglæde og Lykke blandt Hundrede og atter Hundrede Børn, takket være de internationale Kammeraters Solidaritet, er alene den Omstændighed, at man spredt en Smule Glæde over Tusinder af østrigske Børns bitre Tilværelse, en Gerning, som mere end noget andet opvejer det Offer, som vi beder vore Organisationer bringe.«

Denne Henvendelse talte sit eget avorlige og dystre Sprog, og Hovedbestyrelsen enedes om at imødekomme Andragendet ved at bevilge et Beløb paa 500 Kr. og underrettede I. T. F. herom. Herpaa modtog vi følgende Svar:

»Vi anerkender Modtagelsen af Eders Brev af 29. November og siger Eder hjertelig Tak for den Meddelelse, at Foreningen har bevilget 500 danske Kroner til østrigske Jernbanebørns Jul. Vi maa i øvrigt sige, at da vi kender de danske Fagforeningers Indstilling med Hensyn til Solidaritetsfølelse, saa havde vi heller ikke ventet andet.«

Vi er ikke kede af I. T. F.s Bemærkning om Selvfølgeligheden, tværtimod, vi vil blot udtale Haabet om, at den samme Selvfølgelighed har givet sig Udslag mange Steder til Glæde for de østrigske Jernbanebørn.

TJENESTETIDSNÆVNET

Som vi under Omtalen af Arbejdstidskommissionens Betænkning har oplyst, blev Spørgsmaalet om Oprettelse af et Nævn — i hvilket Sager angaaende Tjenestetidsforhold i det hele taget, altsaa baade Kørselsfordelings-sager og Sager vedrørende Forstaaelse af Tjenestetidsreglerne, kunde behandles — drøftet i det af Kommissionens Underudvalg, som beskæftigede sig med Statsbanernes Forhold. Da Spørgsmaalet imidlertid ikke havde større Interesse for andre end Statsbanerne, blev det ikke ført videre inden for Arbejdstidskommissionen, men gled ud af denne, og Statsbanernes Generaldirektorat indledede direkte Forhandling med Organisationerne.

Der opnaaedes hurtigt Enighed, og Trafikministeren har nu udsendt følgende Regler for Nævnets Oprettelse og dets Virksomhed:

Bestemmelser vedrørende Tjenestetidsnævn i Statsbanerne.

1. Til Behandling af de under Pkt. 2 nedenfor nærmere omhandlede Tjenestetidsspørgsmaal nedsettes der et Tjenestetidsnævn, bestaaende af en Formand og 7 Medlemmer, der alle udnævnes af Generaldirektøren for Statsbanerne for 3 Aar ad Gangen.

Formanden og 3 Medlemmer udpeges af Generaldirektøren, medens »Dansk Jernbaneforbund« udpeger 2 Medlemmer og »Dansk Lokomotivmands Forening« og »Jernbaneforeningen« hver 1 Medlem. Saa-vel for Formanden som for hver enkelt Medlem udpeges der en Suppleant, ogsaa for 3 Aar ad Gangen.

Generaldirektøren udpeger endvidere Nævnets Sekretær.

2. Til Behandling i Nævnet afgiver Generaldirektoratet alle Spørgsmaal om Tjenestetidsreglernes Gennemførelse, som den paagældende Personaleorganisation rejser over for Generaldirektoratet, efter at der ikke mellem Personaleorganisationen (eller en lokal Afdeling af denne) og den lokale Administration har kunnet opnaas Enighed, altsaa f. Eks. Spørgsmaal om Tures Henførelse til Normerne, om Tilrettelæggelse af Tjenester eller Fridage, om Anvendelse af Undtagelsesbestemmelser og lignende Spørgsmaal, der ikke efter de derom gældende Regler kan gøres til Genstand for Voldgift.

3. Sager af principiell Karakter, af mere almindelig Art eller af mere vidtrækkende Omfang behandles i det samlede Nævn, der i saa Fald kan nedsætte Udvalg til mere detaljerede Undersøgelser o. l.

Alle Sager vedrørende Enkelttilfælde, der af Formanden for Nævnet skønnes ikke at have mere vidtrækkende Konsekvenser, behandles derimod først i et Underudvalg, bestaaende af Formanden, Generaldirektoratets Repræsentant for den paagældende Tjenestegren, Organisationsrepræsentanten for den Personalegruppe, Sagen vedrører, og et af denne sidste blandt de andre Organisationers Repræsentanter udpeget Medlem. Saaferst der i dette Underudvalg opnaas Enighed, kan Nævnets Udtalelse afgives i Overensstemmelse hermed. Opnaas der ikke Enighed, henvises Sagen til videre Behandling i det samlede Nævn.

4. Til Sagernes Behandling i Nævnet — og i Underudvalg af dette — kan der i det Omfang, Formanden evt. 2 Medlemmer af Nævnet skønner det nødvendigt eller ønskeligt, ved direkte Henvendelse indkaldes Repræsentanter for den lokale Administration henholdsvis den eller de lokale Personalegrupper, Sagen vedrører. Der kan efter Formandens henholdsvis Nævnets Skøn ske stedlig Undersøgelse og lokal Forhandling i de Tilfælde, hvor saadant skønnes hensigtsmæssigt. Møde i Nævnet efter Tilsigelse betragtes som Tjeneste.

5. I Tilfælde af, at Enighed i Nævnet om dettes Stilling i en Sag ikke kan opnaas, afgives Sagen til Generaldirektoratet med Redegørelse for samtlige de i Sagen indtagne Standpunkter.

6. Nævnets Udtalelse i en Sag tjener som Vejledning for Generaldirektoratet ved Sagens Afgørelse. En Sags Behandling i Nævnet kan ikke træde i Stedet for den Forhandling, som efter Forhandlingsreglerne maatte være nødvendig.

7. De i Pkt. 2 nævnte Sager vil ikke af Organisationerne kunne kræves forhandlede med Generaldirektoratet efter Forhandlingsreglerne, før Behandling i Nævnet har fundet Sted.

Som det fremgaar af Bestemmelsen i Stk. 6, kan Nævnet ikke træffe den endelige Afgørelse i de det forelagte Sager; det skal Generaldirektoratet gøre. Men i de Tilfælde, hvor der opnaas Enighed, vil Generaldirektoratets Af-

gørelse antagelig slutte sig nøje til Nævnets Indstilling.

Med Oprettelsen af dette Tjenestetidsnævn er der givet Personalet og Organisationerne en Sikkerhed for, at Spørgsmaal, i hvilke der ikke kan opnaas Enighed ved de lokale Forhandlinger, kan blive indbragt for en Appelinstans, hvor de forskellige Synspunkter kan blive belyst, inden Sagen endelig afgøres. Dermed er det begribeligvis ikke Hensigten, at Kørselsfordelinger o. lign. fremtidig uden videre skal sendes til Nævnets Behandling. Som hidtil bør de flest mulige Sager søges løst ved Forhandling mellem Afdelingerne og Distrikterne, og i saa Henseende er der jo i Arbejdstidskommissionens Betænkning givet god Vejledning, idet det der bl. a. henstilles til de tjenestetilrettelæggende Embedsmænd,

a t anvende Bestemmelserne med Hensyn til Maksimumstjeneste med Varsomhed og under fornøden Hensyntagen til umiddelbart forudgaaende Hviletid m. v.,

a t tilstræbe, at Minimumshviletiden paa Hjemstedet mellem to Døgns Hovedarbejder bliver det undtagelsesvise,

a t der vises størst mulig Imødekommenhed over for Ønsker om en Begrænsning af paa hinanden følgende Nattjenester.

Det er vort Haab, at de forskellige Embedsmænd fremtidig vil forstaa at udarbejde saadanne Kørselsfordelingsforslag, at den gennem flere Aar herskende Utilfredshed kan ophøre, og at Tjenestetidsnævnet i saa stor Udstrækning som muligt kan virke alene ved sin Tilstedeværelse.

Til Medlemmer af Nævnet er udpeget (Stedfortræderne anføres i Parentes):

Personalechef *E. Terkelsen*, Formand.

Kontorchef *H. N. Mamsen* (Maskining. T. Stahlschmidt).

Baneing. *E. Thybo* (Fuldmægtig H. C. Hermand).

Trafikinspektør *N. C. D. Johnsen* (Fuldmægtig Frk. A. Westergaard).

Sekretær *Chr. Vejre* (Forretningsfører Ch. Petersen).

Overportør *J. K. F. Jensen* (Togbetjent J. Olsen).

Stationsforstander *D. Høgsgaard* (Trafikassistent C. Andersen).

Lokomotivfører *Soph. Jensen* (Lokomotivfører E. Kuhn).

Til Sekretær for Nævnet er udpeget Trafikinspektør L. Larsen, som tillige er Formandens Stedfortræder.

Vi ønsker denne nye Institution til Lykke med Arbejdet.

ARBEJDTIDSKOMMISSIONENS BETÆNKNING

International Regulering af Arbejdstiden ved Jernbaner.

(Sluttet.)

En Regulering, som tilsigter en Begrænsning af Spredningens Længde, kan ogsaa opnaas ved Begrænsning af Antallet af Arbejdsperioder og følgelig ogsaa Antallet af Afbrydelser. F. Eks. er det maksimale Antal daglige Afbrydelser 2 i Frankrig (undtagen for Lokomotiv- og Togpersonale; i særlige Tilfælde 3 Afbrydelser), Norge og Spanien og 3 i Belgien (Funktionærer udenfor Lokomotiv- og Togpersonale) samt Schweiz.

Virkningen af denne Begrænsning af Spredningen er at sikre en uafbrudt Hvileperiode mellem 2 Arbejds- eller Tjenesteperioder.

Undertiden er Fremgangsmaaden den modsatte, idet Reguleringerne foreskriver et Minimum for Hviletid og saaledes indirekte begrænser Spredningen. Den daglige Hvileperiodes Længde er sædvanligvis kortere, hvis den falder borte fra Hjemmet, idet man herved reducerer den Tid, som Funktionærerne maa tilbringe borte fra deres Hjem. For Lokomotiv- og Togpersonalet er den minimale daglige Hvile i Belgien 10 Timer eller 8 Timer borte fra Hjemmet; i Tjyskland 10 eller 8 Timer (8 Timer for Linie- og Stationspersonale); i Italien 15 Timer (Lokomotivpersonale) 14 Timer (Togpersonale) og 8 Timer (som almindelig Regel); i Polen 9 eller 7 Timer; i Portugal 14 eller 9 Timer; og i Spanien 10 Timer (12 efter mere end 13 Timers uafbrudt Tjeneste) eller 8 Timer (10 efter mere end 13 Timers uafbrudt Tjeneste). I England og den irske Fristat er Hvileperioden almindeligvis 12 Timer for Funktionærer med regulær Tjeneste ved deres Hjemstedsstation og i det mindste 9 Timer for andre Funktionærer. I Schweiz er Hvileperioden for alle Grader 11 Timer som Gennemsnit indenfor enhver Periode paa 14 Dage, eller 10½ Time, hvis Funktionæren er bosat i Stationens Nærhed; Minimum er 9 eller 10 Timer.

Natarbejde.

Hvorsomhelst det er muligt, henlægges Hvileperioden til Natten. Der er imidlertid et stort Antal vigtige Tjenester, som indeholder Natarbejde. De fleste Lande har særlige Reguleringer med Henblik

herpaa. Blandt disse Reguleringer er der Regler, som fastsætter Antallet af Nætter, der maa anvendes indenfor Tjenestetiden i Løbet af en nærmere angiven Periode, samt Antallet af paa hinanden følgende Nætter i Tjenesten.

I Frankrig gælder for alle Funktionærer undtagen Lokomotiv- og Togpersonalet, at det totale Antal Nattjenester ikke maa overstige Halvdelen eller Trediedelen af Antallet af Dage, som den paagældende Turnus indeholder, alt eftersom Arbejdet er organiseret med 2 eller 3 Skifter. I Italien er for Lokomotiv- og Togpersonalet Antallet af Nattjenester begrænset til 4 indenfor en Periode paa 7 sammenhængende Dage, og i Holland er Nattjenesten for Lokomotivpersonalet begrænset til 7 Nætter i Løbet af 14 Dage, og paa samme Maade i Schweiz for alle Funktionærer til 14 Nætter i Løbet af 4 Uger.

Det maksimale Antal paa hinanden følgende Nattjenester er i Østrig 2, i Polen som almindelig Regel 3 (undtagelsesvis 4 eller 5), i Tyskland 4 for Lokomotiv- og Togpersonalet og 7 for andre Funktionærer, i Finland, Lithauen og Schweiz 7 og i Frankrig 8 (bortset fra Lokomotiv- og Togpersonalet).

Ugentlig Hvile.

Ogsaa Arbejdstiden eller Tjenestetiden i Løbet af en Uge begrænses indirekte ved Reguleringer med Henblik paa den ugentlige Hvile, der ogsaa undertiden betegnes som den periodisk længere Hviletid, som Perioder med fuldstændig Hvile eller en anden Betegnelse, idet Hviledagen ikke altid kan gives med regelmæssigt Mellemrum af 6 Dage. Reguleringerne omhandler almindeligvis den minimale Varighed af Hvilen, det maksimale Mellemrum mellem 2 paa hinanden følgende Hvileperioder, og Antallet af Hviledage, som skal falde paa Søndage.

Den ugentlige Hvileperiode maa ikke være mindre end 34 Timer i Belgien; som almindelig Regel 36 Timer i Danmark; 30 Timer i Finland, for saa vidt angaar Lokomotivpersonalet, for hvilket Loven om 8 Timers Arbejdsdag gælder; 38 Timer i Frankrig, for saa vidt angaar Lokomotivpersonalet, og for det øvrige Personale 24 Timer umiddelbart efter eller før en daglig Hvileperiode; i Tyskland fra 24 til 32 Timer; i Italien 36 Timer for Lokomotiv- og Togpersonalet og 24 Timer sammen med en daglig Hvileperiode paa 9 Timer, for saa vidt angaar det øvrige Personale; i Lithauen 32 Timer; i Holland 30 Timer; i Norge (med visse Undtagelser) ligeledes 30 Timer; i Polen og Spanien 24 Timer; og i Schweiz 24 Timer, der maa følge umiddelbart eller meget kort efter en daglig Hvileperiode paa mindst 9 Timer.

Det maksimale Mellemrum mellem 2 af disse Hvileperioder er i Belgien 10 Dage (undtagelsesvis 14); i Frankrig et Gennemsnit paa 6 Dage og et Maksimum paa 9 eller 10 for Lokomotivpersonalet, samt 10 (undtagelsesvis 14) Dage for det øvrige Personale; i Polen og Portugal 14 Dage; for Konduktører 10 Dage i Spanien; i Schweiz 2 Uger med et Maksimum paa 5 Uger mellem 2 paa hinanden følgende Fripælder.

Med Hensyn til at faa den ugentlige Fridag til

at falde paa en Søndag eller offentlig Helligdag maa bemærkes, at i Tyskland skal saavidt muligt 17 Hviledage om Aaret falde paa en Søndag eller en offentlig Helligdag, i Schweiz paa samme Maade principielt 20 Fripælder paa en Søndag eller almindelig Helligdag og i Polen 12 paa Søndage for saa vidt angaar Holdarbejderne. I Holland og Norge skal Hviledagen falde paa en Søndag en Gang indenfor hver 3 Uger; i Litauen skal $\frac{1}{3}$ af Hviledagene saavidt muligt falde paa en Søndag eller en offentlig Helligdag.

Det maa ogsaa bemærkes, at de Regler, der gælder om den daglige eller ugentlige Hvileperiode eller Hvileperioder med længere Mellemrum samt for Natarbejde, alle spiller en betydelig Rolle ved Fastsættelsen af den Bevægelsesfrihed, som er mulig ved Fordelingen af Arbejdstimerne.

Medens der ikke er gjort noget Forsøg paa at undersøge Landenes Reguleringer i Detailler, vil de ovenstaaende Eksempler være tilstrækkelige til at vise, at der paa alle de Punkter, som er nævnt foran, er et meget stort Antal detaillerede Forholdsregler, som bestemmer Kalkulationen og Fordelingen af Timerne vedrørende mange forskellige Slags Arbejde og Tjenester og for forskellige Stillinger indenfor Personalet.

Overarbejde.

Alle de Forholdsregler, som er undersøgt paa de foregaaende Sider, omhandlede normal Arbejdstid. Denne kan eventuelt blive udvidet af mange forskellige Grunde: Uheld, paatrængende Reparationer paa Materiel eller Tilbehør, Force majeure og undtagelsesvis Arbejdsophobninger. I de første 3 af disse Tilfælde tillader Reguleringerne Undtagelser fra den normale Arbejdstid i den Grad, hvori det er nødvendigt for at retablere normale Arbejdsbetingelser saa hurtigt som muligt. Vedrørende undtagelsesvis Arbejdsophobninger anvendes almindeligvis Overarbejde i tilstrækkeligt Omfang til at faa Trafiken ekspederet saa hurtigt som muligt. Ved nogle Reguleringer er dog Mængden af Overarbejde begrænset, men der gøres ingen Forskel mellem de forskellige Formaal, i Anledning af hvilke Overarbejdet fremkommer. I Belgien kan Funktionærernes Tjeneste, bortset fra Lokomotiv- og Togpersonalet, forøges for at imødegaa usædvanlig store Trafikforøgelser, indtil ikke over 10 Timer pr. Dag i Løbet af ikke mere end 3 Maaneder i 1 Aar. I Tjekkiet maa Overarbejdet ikke overstige 240 Timer aarlig. I Danmark maa som almindelig Regel Overarbejdet ikke overstige 15 Timer maanedlig for Lokomotivpersonalet og 30 Timer maanedlig for det øvrige Personale. I Frankrig maa Funktionærerne, bortset fra Lokomotiv- og Togpersonalet, højst arbejde 175 Overarbejdstimer pr. Aar i Anledning af særlige Arbejdsophobninger. I Spanien kan Arbejdstiden paa Værksteder og i Tjenester, som ikke direkte er forbundet med Toggangen, kun forøges efter Overenskomst med de paagældende Funktionærer, og da kun indtil 50 Timer maanedlig og 240 Timer aarlig. I andre Tjenester kan Arbejdsdagen i særlige Tilfælde, hvor det ikke er praktisk muligt at give Persona-

let fri, tvangsmæssigt forlænges op til et Antal af 14 Timer daglig paa ikke over 2 sammenhængende Dage og paa ikke mere end 10 Dage maanedlig. I Sverige kan Arbejdsdagen forlænges med ikke over 30 Timer pr. Maaned og 150 Timer pr. Aar, bortset fra Tilfælde, hvor der indtræffer Ulykker eller andre uforudsete Omstændigheder.

Betalingstaksten for Overarbejde er sædvanligvis højere end normal Takst. I Belgien er Forhøjelsen 25 pCt. for de første 2 Timer, 50 pCt. for de øvrige, samt 100 pCt. paa Søndage; i England og den irske Fristat gælder 25 pCt. for Overarbejde om Dagen og 50 pCt. for Overarbejde om Natten samt i adskillige Tilfælde paa Søndage; i Ungarn gælder 25 til 100 pCt. og i Polen fra 50 til 100 pCt. under Hensyn til den paagældendes Stilling, Arbejdstimernes Antal og Antallet af Dage; i Litauen gælder 50 pCt. for de første 50 Timer i Løbet af 1 Maaned og derefter 100 pCt.; i Norge gælder 50 pCt.; i Portugal 25 pCt.; i Spanien ligeledes 25 pCt. for alt frivilligt Overarbejde og 25 pCt. for de første 2 Timer obligatorisk Overarbejde og derefter 50 pCt.; i Schweiz gælder 25 pCt.

Som Helhed synes baade Reguleringerne vedrørende Overarbejde og Grundene til dette, samt det tilladte Maksimum og Betalingstaksterne at være nogenlunde de samme, som er almindelige i Industrien.

Almindelige Principer for et internationalt Regulerings-System.

Den foregaaende Oversigt viser, at de forskellige Landes Reguleringer med Hensyn til Arbejdstid i Jernbaneforetagender indeholder overordentlig detaljerede Forholdsregler paa et meget stort Antal Omraader vedrørende saavel Tjenestetiden som Organisationen indenfor Jernbanearbejdet. Det vilde være meget vanskeligt for en international Regulering at følge Landenes Eksempler i saa Henseende, idet Detaillerne varierer fra Land til Land og fra det ene Jernbanesystem til det andet. De Regler, som er praktiske i et tæt befolket Land med et fint-delt Jernbanenet, stor Trafik og korte Strækninger og et stort Antal Depoter, hvilket altsammen betinger, at Rejserne bliver forholdsvis korte, vilde være fuldstændig uanvendelige indenfor et sparsomt befolket Land med faa spredte Jernbanelinier, paa hvilke Trafikken er svag, Afstandene ofte meget lange og Depoterne beliggende langt fra hinanden, saa at Funktionærerne faar meget lange Rejser at foretage. Selv indenfor et Land kan de forskellige Jernbanelinier udvise meget forskellige Forhold. Hvis en international Regulering skulde søges gennemført fuldstændig i hver Detaille og dække ethvert Punkt, som omhandles i Landenes egne Reguleringer, paa en saadan Maade, at der blev indbyrdes Overensstemmelse, vilde en særlig Konvention om Jernbaner aabenbart være nødvendig. Da en saadan Konvention skulde omfatte saa mange detaljerede Forholdsregler, vilde det være overordentlig vanskeligt at opstille den, og endnu vanskeligere at finde Formler, som kunde dække Landenes forskellige Praksis i enhver Henseende. Resultatet vilde blive enten saa elastisk, at den prak-

tiske Nytte blev ringe, eller ogsaa et saa stift virkende System, at der vilde rejse sig vedvarende Vanskeligheder ved dets Overholdelse.

Det synes derfor at maatte foretrækkes simpelt hen at tillempe Grundprinciperne for international Regulering af Arbejdstiden i industrielle Foretagender efter Jernbaneforetagendets Tarv. Dette kan ske ved at stipulere visse almindelige Normer indenfor Konventionens Rammer og at overlade de enkelte Landes Regulerings-Ordninger at give den nærmere Udfyldning af disse Normer under Bibeholdelse af Detail-Reglerne, der jo beror paa en lang Erfaring. I hvert Fald maa de almindelige Normer anerkende de 2 Hovedkrav, som er nævnt ovenfor, og som overalt viser sig under mange forskellige Former i Landenes Reguleringer:

1. det nødvendige i, at Foretagenderne har en betydelig Bevægelsesfrihed i Fordelingen af Arbejdstimerne;
2. det nødvendige i, at der ved Opgørelsen af Arbejdstimerne tages Hensyn til alle Perioder, hvorunder Funktionæren ikke er beskæftiget med effektivt Arbejde men med Tjenester, som kræver ringe Anstrengelse eller Agtpaagivenhed og undertiden bestaar i simpel Ventetid.

Hvis Foretagenderne skal have den fornødne Bevægelsesfrihed ved Opstillingen af Timetabellerne for deres Personale, maa Reguleringerne fastsætte, ikke en daglig eller ugentlig Tidsgrænse, men kun det gennemsnitlige ugentlige Arbejdstimetotal. Der maa altsaa være en betydelig Bevægelsesfrihed for Beregning af dette Gennemsnit med Hensyn til baade den Periode, over hvilken den maa beregnes og det maksimale Timetal, der maa anvendes indenfor 1 Dag eller Uge. Dette kan opnaas indenfor den internationale Regulering ved ikke at fastsætte en Grænse for Perioden, over hvilken Gennemsnittet skal beregnes, ved ikke at fastsætte Betingelser for Arbejdstimernes Fordeling og ved at tillade Foretagenderne, forudsat at de ikke overskrider det fastsatte Gennemsnit, at overskride det daglige eller ugentlige Maksimum, som maatte blive foreskrevet for Industrien i Almindelighed. Saadanne meget elastiske Regler vilde imidlertid give Mulighed for Misbrug; Reguleringerne skulde derfor foreskrive, at de dertil kompetente Autoriteter efter at have raadført sig med Arbejdsgivernes og Arbejdernes Organisationer (eller i hvert Fald Repræsentanter for Arbejdsgivere og Arbejdere) skulde fastsætte Regler for den mere detaljerede Gennemførelse af disse Regler. Paa denne Maade vilde Jernbanerne med Bibeholdelse af den generelle Ramme for den internationale Regulering af Arbejdstiden have stor Bevægelsesfrihed ved Fordelingen af Arbejdstimerne, saaledes at disse placeres til Styrelsernes Disposition paa bedst mulig Maade, under Hensyn til Trafiktjenestens særlige Tarv.

For Personer, der er beskæftiget med forberedende og supplerende Arbejde, og Personer, der er beskæftiget med Tjeneste, som efter deres Natur indeholder lange Perioders Uvirksomhed, hvorunder de ikke behøver at udfolde nogen fysisk Anstrengelse eller vedvarende Agtpaagivenhed, eller hvorunder de

simpelthen kun skal være til Disposition for det Tilfælde, at der bliver Brug for dem, maa de internationale Reguleringer simpelthen fastsætte en general Regel om Grænserne for Overskridelse af den normale Arbejdstid. Her vil det atter være nødvendigt for de hertil kompetente Autoriteter i hvert Land at udstede Regler om det maksimale Antal Arbejdstimer, det maksimale Antal Ventetimer eller det maksimale Antal Tjenestetimer, hvorunder Funktionæren er til Disposition; disse Regler maatte baseres paa de eksisterende Reguleringer vedrørende Forholdet mellem Ventetid og aktuel Arbejdstid eller de Koefficienter, som er fastsat for visse Tjenester.

Forholdsregler af denne Art, givet ved en international Regulerung, vilde saaledes sikre, at de grundlæggende Reguleringsprincipper vilde blive anvendelige for Jernbanerne, medens alle Detailler vilde blive overladt til de kompetente nationale Autoriteter. Disse Autoriteter kunde da tage Forholdsregler til at indrette de nationale Reguleringer paa en saadan Maade, at de stemte overens med de internationale Normer.

Som nævnt ovenfor synes der ikke at være nogen Grund til, at de nationale Reguleringer vedrørende Overarbejde paa Jernbaner skulde afvige væsentlig fra de herom gældende almindelige Regler i Industrien. De almindelige Regler, som indeholdes i de internationale Reguleringsprincipper for Industrien, vil paa dette Omraade være anvendelige paa Jernbaneforetagender uden væsentlig Forandring.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Tidstab under Kørselen.

Efter at Togenes Køretider er blevet indskrænket samtidig med, at Lokomotiverne ikke mere plejes saa omhyggeligt som tidligere, hvilket sidste har til Følge, at det ofte er ugørligt at forcere Kørselen op til den Hastighed, der er nødvendig for at holde, endsigse indvinde Tid, forekommer der ikke sjældent Tidstab under Kørselen. Dertil kommer de selvfølgelige Tidstab, nemlig paa Grund af de mange midlertidige Nedsættelser af Kørehastigheden, ikke sjældent til 30 km Timen og ofte i lange Perioder.

Disse Forhold er 2. Distrikt lige saa kendt med som Lokomotivpersonalet, det virker derfor irriterende, naar Distriktet idelig forespørger Lokomotivførerne om Grunden til Tidstabet f. Eks. mellem Fredericia og Vejle. Paa denne Strækning har der i lange Tider været Hastighedsnedsættelse til 30 km gennem Pjedsted Station i en Længde af ca. 2 km. Køretiden med Hurtigtogene over Strækningen Fa—Vj er 23½ à 24 Min., saa jeg vil antage, at i hvert Fald alle, der er strækningskendt her, vil forstaa, at Tidstab er en Selvfølge.

Grunden til Tidstab under Kørselen skal selvsagt i al Almindelighed paaføres Rapporten, men naar Tidstabet er foranlediget ved midlertidig Hastighedsnedsættelse, der strækker sig over lange Perioder og undertiden i stort Antal, kan jeg nu alligevel ikke

faa mig selv til at rapportere det hver Dag. Det er fornuftigvis ikke alle Bestemmelser, man skal efterleve bogstavelig, det vilde ogsaa blive svært. Der har f. Eks. her i Aarhus været Opslag, hvor man henstillede, at Lokomotivernes Vandforsyning i Fa. indskrænktes til det mindst mulige. Henstillingen blev efterkommet, man fyldte Tenderen helt op i Vejle, selv om der i den Anledning tabtes et Minut paa Stationen, og det troede man var, som det skulde være, men om Forladelse, nyt Opslag med Henstilling om ikke at forsinke Togene paa Grund af Vandtagning.

Maskinbestyrer Krag har indskærpet, at Lokomotivførerne nøje overholder de nedsatte Kørehastigheder, hvilket er rigtigt og ufravigeligt, men hvorfor kommer Distriktet da med Forespørgsler om Grunden til Tidstab, der netop er foranlediget heraf.

Hvis Distriktet tror, at der uden Grund tabes Tid under Kørselen, saa er det slemt paa Vildspor. Det ligger nu engang Lokomotivførerne i Blodet, at de vil fremad, og hvis der tabes Tid, ærgrer det dem ligesaa meget som det forundrer de Herrer i Distriktet.

Find noget mere nyttigt at beskæftige de Herrer Forespørgere med, og lad os blive fri for Forespørgsler, der kan være en Fare for, at Lokomotivførerne lader sig provokere frem til ikke at overholde de nedsatte Kørehastigheder.

J.

Udflytning af de fremskudte Signaler.

I Tilslutning til den ledende Artikel i sidste Nr. af Bladet, hvori bl. a. Udkigget og Synlighedsforholdene ved Signalerne omtales, ønsker underskrevne at henlede Opmærksomheden paa, at dersom det fremskudte Signal foran Gjødernp Blokpost havde været ude i 800 m Afstand, saaledes som de nye Trebegrebs signaler foran Hovedstationer paa Baner med Lyntogstrafik er det, vilde Lyntoget sikkert have kunnet holde før Blokpostens Stopsignal.

D. L. F. har jo søgt om, at Afstanden mellem de fremskudte Signaler og Hovedsignalerne overalt udvides til 800 m, og at dette ikke indskrænktes alene til visse større Stationer: men Anmodningen var forgæves.

Mon det ikke var paa Tide at tage dette Spørgsmaal op til Overvejelse paany, eller endnu bedre omgaaende at paabegynde Indførelse af nævnte fremskudte Signaler. Det kan ikke blive uoverkommeligt og vil betyde en meget stor Forbedring af Sikkerheden. Naar det tages i Betragtning, at et Damptog paa ca. 40 Vognladninger med 100 km Hastighed bruger ca. 1000 m til Opbremsning, og ved Fald paa Linien samt i fedtet Føre endnu mere, maa det kunne forstaaes, at en Ændring i de bestaaende Forhold er absolut paakrævet. Som det er nu med 400 m Afstand mellem Signalerne, er Forholdene uudholdelige og slider sin Mand op i Utide.

Køretiden vil en Lokomotivfører jo altid sætte en Ære i at overholde, og selv om den for Tiden kan være skrap, lader det sig i Almindelighed gøre, og det kan heller ikke nægtes, at Tempoet for saa

vidt virker forfriskende; men hvorfor denne hasarderede Tingenes Tilstand, naar man betænker, hvad det i usigtbart Vejr koster Landet over: Opbremsning for alle Signaler, og derefter forøget haard Kørsel for at indhente den ved Opbremsningen tabte Tid, kan det vel nok formodes, at Omkostningerne ved en Forbedring i Signalforholdene hurtigt kan forrente sig. Det giver Beskæftigelse til en Del Mennesker, slider ikke saa meget paa Personalets Nerver, og sidst, men ikke mindst, det giver øget Sikkerhed for Publikum, og det maa være Statsbanernes fornemste Pligt.

Hvad der i Øjeblikket laves for at bøde paa Forholdene er kun Lapperier, som langtfra er tilfredsstillende, og som koster en Masse Penge, uden at den egentlige Hensigt, fuld Synlighed paa Signalerne og øget Sikkerhed for Driften, opnaas.

Lad mig som et Eksempel pege paa Indkørselen til Ringsted fra Englerup, der danner Linien foran Signalet saa godt som en Halvcirkel, og der er ingen Mulighed for ved Udflytning af begge Signaler at skabe bedre Synlighed. Faremomentet, altsaa Hovedsignalet, skal stadig følge med ud, naar det fremskudte Signal flyttes, hvis man skal overholde de 400 m Afstand, og det skal man jo desværre. Efter megen Søgen og mange Prøveopstillinger, gaar man da med til at opføre en Galge, og derpaa anbringe et fremskudt Signal, som bliver 8 m højt, en Uting, som Signalkommissionen kun ugerne gik med til; men der fandtes ingen bedre Løsen.

Et fremskudt Signal bør anbringes umiddelbart til højre for Sporet, det bør ikke være over 3,5 m højt, og det bør have kunstig Baggrund, men desværre er de fleste af vore fremskudte Signaler baade for høje og uden kunstig Baggrund. Korte, gennembrudte Arme, som det om Dagen næsten er umuligt at se, før man er lige ved Signalet, saaledes ser Armene ud paa alle Signalerne paa Midtbanen, naar saa tilmed det kulørte Glas er anbragt midt paa Vingen og ikke i Nakken af denne, synes Vingen endnu kortere.

Det skal her siges, at jeg som Signalkommissionsmedlem i 1. Distrikt møder den største Forstaaelse og Imødekommenhed hos samtlige Kommissionsmedlemmer; men gennem egne Iagttagelser er jeg kommet til den Overbevisning, at der findes en Overinstans, hvor Signalkommissionsbeslutninger behandles paa en saare nonchalant Maade, med det Resultat, at Sagerne forhales i Maaneder, ja Aar. I denne Forbindelse skal nævnes, at det har taget fire Maaneder at overveje de stærkt paakrævede Forbedringer paa Kystbanen.

Endnu værre stiller Sagen sig med et Signal som Blokposten mellem Kværkeby og Borup. Jeg har skrevet derom Gang paa Gang og været i Forbindelse med snart sagt alle, som kunde tænkes at have med Sagen at gøre, og faaet at vide, at man ser med Forstaaelse paa det; men stadig ingen Forbedring. Og det fremsatte Ønske gaar kun ud paa Bloksignalets Deling til to, enkeltarmede Signaler. Det maa være et rimeligt Forlangende, at vedkommende, som forhaaler Sagerne, tager med ud og ser paa For-

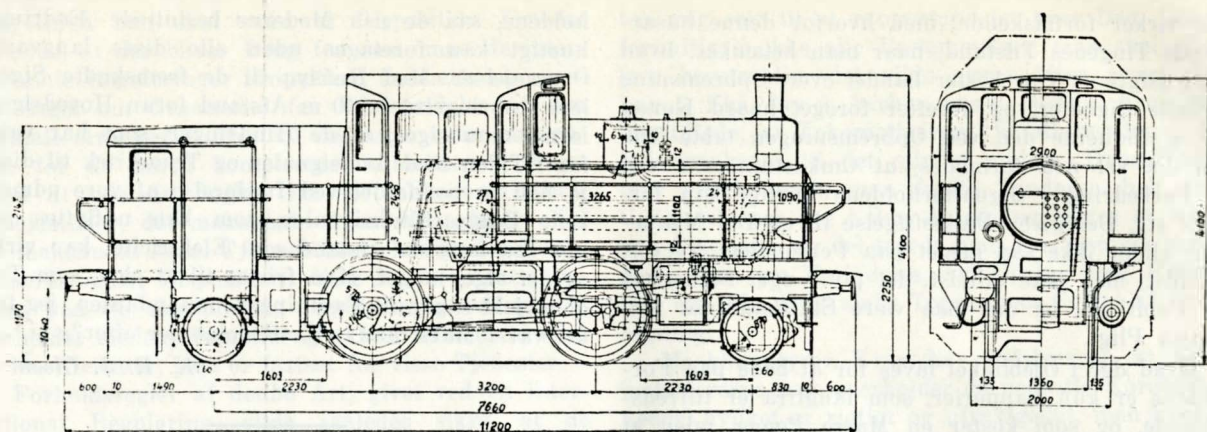
holdene, saa de paa Moderne besluttede Ændringer hurtigt kan foretages uden alle disse langvarige Overvejelser. Med Hensyn til de fremskudte Signalers Anbringelse i 800 m Afstand foran Hovedsignalerne, maa siges, at de Hindringer, som har været før i Tiden med Armsignaler og Traadtræk til disse, jo helt er bortfaldet ved Indførelse af vore udmærkede Daglys-Blinksignaler, som kan udflyttes paa lige saa lang en Afstand som Elektricitet kan virke, og det siger noget. Man fristes til at sige, som Tordenskjold sagde til Fæstningskommandanten, jeg tror det var i Marstrand: »Hvad nøles der efter?«

K. R. J. Olsen.

-DAMPLOKOMOTIVER MED PAKRUM

Til at fremføre saavel smaa Hurtigtog over længere Strækninger som Persontog i Lokaltrafik paa lette Baner har de Østrigske Forbundsbaner konstrueret et 1 B 1-Tenderlokomotiv paa 400 HK med en forholdsvis lang Tender, hvoraf den bageste Ende udgør et 1,7 m bredt og 2,2 m langt Pakrum. Lokomotivfabrikken Floridsdorff, Wien, har bygget to Lokomotiver af denne Konstruktion. Som Billedet viser er Førerhuset 8-kantet og har sin Plads omtrent i Lokomotivets Midte. Af Hensyn til Enmandsbetjening af Lokomotivet er der sørgt for god Tilgængelighed fra Toget, idet der i hver Ende findes en Overgangsbro, og hele Lokomotivet er omgærdet af Gelænder fra Overgangsbroerne til fire Døre i Førerhusets Hjørner. Cylinderanordningen er Tvilling med Heusinger-Ventilstyring, Cylinderne er 290 × 570 mm, Damptrykket 16 Atm. Drivhjulene er kun 1410 mm, men ikke desto mindre er der paa Prøveture opnaaet en Hastighed af 119 km/T ved 435 Omdr./Min. I begge Ender er Hjulene anordnet i en Bissel-Truck med 60 mm Sideforskydning.

Kedlen har svejset Kobberfyrrkasse med kun 0,83 m² Risteflade og kombineret Kul- og Oliefyring, saaledes at Brændselsolien indsprøjtes og forbrændes over et Kulfyr paa Risten, og Anvendelsen af mere eller mindre Kul eller Olie kan tilpasses efter Forholdene. Paa langs henad Rundkedlen ligger en 4-kantet Pladejernskasse, som overdækker Domen og noget af Skorstenen. Selve Domen er ved denne Anordning taget i Brug som Dampfordelingsstykke med 9 Dampventiler, hvis Spindler med Haandtag rager udenfor Beklædningen. Kedlen fødes af en Fødepumpe med Forvarmning. Hertil tjener den forreste Ende af Vandkassen paa den venstre Side som Varmtvandsbeholder, og den forreste Del af samme som Lavtryksforvarmer. I denne blandes noget af Spildedampen fra Cylinderne med Vand og fortættes, hvorved Vandet faar en Temperatur af 100 Grader. Fødepumpen, som sidder til venstre paa Røgkamret, suger det opvarmede Vand og trykker det gennem Højtryksforvarmeren, hvor det af Fødepumpens Spildedamp ophedes til 115 Grader. Overskud af Fødevand løber tilbage til Varmtvandsbeholderen, og der haves saaledes altid varmt Vand. Denne Anord-



Damplokomotiv med Pakrum.

ning skaaner Kedlen for Afkøling og sparer 12 pCt. Vand og 14 pCt. Brændsel. Til Reserve haves en Injector.

De to første Lokomotiver har været i Brug nogle Maaneder og overgaaet alle Forventninger i Ydeevne. De fremfører paa horisontal Bane 3 Truckvogne paa 10,9 Vgl. med 100 km's Hastighed i Timen. Paa Stigninger 1 : 100 fremføres samme Tog med Hastigheder paa henholdsvis 55 og 65 km/T. Efter de gode Resultater er der bestilt 8 nye Lokomotiver af samme Type.

har 200 000 Personer beset Toget. Tilstrømningen var naturligvis størst i New York, hvor 42 000 Mennesker paa New York Central- eller Pennsylvania Banegaarden gik det hele igennem. Paa Banegaarden i Huntingdon var der 400 Mennesker paa Perronen, da Toget kom, endskønt det var Klokken 2 om Natten. De nævnte to engelske Lokomotivmænd blev af den amerikanske Lokomotivmandsunion udnævnt til Æresmedlemmer.

ENGELSK JERNBANETOG PAA Udstillingen i Chicago

Til den store Udstilling i Chicago sendte London—Midland and Scottish Railway et helt nyt Jernbanetog for at vise Amerikanerne, hvordan man rejser i gamle England. Toget var ikke noget Luksustog, men bestod af to 1. Klasses og to 3. Klasses Vogne og to Sovevogne henholdsvis 1. og 3. Klasse, og tillige en Spisevogn. Køkkenet i Spisevognen var udrustet med elektriske Kogeindretninger, hvortil Strømmen leveredes af to Dynamoer, som drives af en 2-takts Dieselmotor.

Med Toget fulgte Lokomotivet *The Royal Scott*, der var det første 3-koblede Lokomotiv til at fremføre Eksprestogene London—Skotland. Nu haves et stort Antal af denne Type med 3 Cylindre 400×660 m/m, 18 Atm Damptryk og en Trækkekraft paa 15 Tons.

En stor Damper tilhørende Kanada Pacific-Jernbanen overførte Lokomotivet og Vognene til Amerika. De vejede ialt 395 Tons og blev af en 150 Tons Flydekrant anbragt paa Jernbaneskinner, som i den Anledning var fastgjort paa Skibets Dæk. For at værne Toget mod Søens Paavirkning blev det overtrukket med en beskyttende Voksopløsning.

Til at føre Lokomotivet under Damp med Toget fra Montreal til Chicago medfulgte en engelsk Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder. Paa denne Tur



STATSFUNKTIONÆRERNES LAANEFØRENING

Opmærksomheden henledes paa, at Lokomotivfører L. M. Schmidt, Svinget 17, 3., København S. (Tlf. Amager 3147 x) er valgt til vor Organisations Repræsentant i Statsfunktionærernes Laaneforening.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Det sker jævnlige, at Interessenter, hvis Ægteskab ophæves ved Separation eller Skilsmisse (eller hvis Samliv med Hustruen afbrydes uden Separation eller Skilsmisse), ikke underretter Sygekassen herom, ligesom det hænder, at Interessenterne ved Indgaaelse af nyt Ægteskab ikke giver Underretning herom til Sygekassen. Man henleder i denne Anledning Opmærksomheden paa, at de paagældende ved at undlade at bringe disse — i Vedtægtens § 4, Stk. 5, omtalte — Formaliteter i Orden vil kunne paadrage sig meget betydelige økonomiske Tilsvær.

Det er i det hele taget af Vigtighed, at Sygekassen underrettes om enhver af de i ovennævnte Bestemmelse omtalte Forandringer, bl. a. om Flytning (ogsaa Flytning inden for samme By), samt naar Børn fylder 15 Aar og dermed skal udtræde af Sygekassen.

I den ved Doktor P. Agerbæks Fratræden den 1. Januar 1936 ledighblivende Post som Jernbanelæge i 168.

Lægedistrikt i Ribe har Bestyrelsen ansat Doktor J. G. H. Agerbæk.

Længere fremme i Bladet optrykker vi Sygekassens Regnskab for det første Aar under den nye Ordning, der er et Overskud paa ca. 86 500 Kr. Interessenter, som ønsker Regnskabet leveret, vil faa dette tilsendt, naar de til Sygekassens Kontor fremsender Anmodning herom.

KONG CHRISTIAN DEN IX' FOND

Af Kong Christian den IX' Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1936 kunne uddeles ca. 1400 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer eller til Personal- og Regnskabsafdelingen, hvor ogsaa Blanket til Ansøgning kan faas.

Blanketten, i hvilken ethvert Spørgsmaal maa besvares nøjagtigt, er lydende paa saavel nærværende Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig, og Ansøgningen betragtes som gældende begge Fond, hvis ikke andet anføres. Af det sidstnævnte Fond uddeles 2500 Kr. i Portioner à 100 Kr.

Bestyrelsen bestaar af:
 Generaldirektør Knutzen,
 Overassistent P. K. From Hansen, Københavns Hovedbanegaard,
 Lokomotivfører J. S. E. Kuhn, Kalundborg,
 Trafikinspektør J. Okkels, 2. Distrikt, Aarhus,
 Fuldmægtig J. Rohleder, 1. Distrikt, København,
 Lokomotivfører L. M. Schmidt, Københavns Godsbanegaard,
 Baneingeniør K. A. Thomsen, 1. Distrikt, København,
 Fuldmægtig Frk. Westergaard, Trafikkontoret, København, og
 Trafikkontrolør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt, København.

JUBILÆUM



Den 1. Januar 1936 kan Lokomotivfører J. M. Nejlund, Sennelsgade 12, Randers, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Randers Afdelinger bringer Jubilaren vor bedste Lyknskning med Tak for de Aar, du har virket blandt os, og ønsker dig Lykke og Sundhed i de kommende Aar.

A. B.

JULEFESTER

D. L. F.s Festkasse i Aarhus afholder sit aarlige Juletræ i Østergades Forsamlingsbygning den 5. Januar 1936. Medlemmers Forældre og Svigerforældre har gratis Adgang. Pensionerede Lokomotivmænd gratis Adgang.

Festudvalget.

De københavnske Afdelinger af Motorførere og Lokomotivfyrbødere afholder deres aarlige Juletræ Lørdag d. 11. Januar 1936 i Studenterforeningens Lokaler, Vestre Boulevard. Indtegningslister og Program er ophængt paa Opholdsstuerne. Alle Lokomotivmænd er velkomne.

Festudvalget.

LANTERNEN

Den 15-aarige Stiftelsesfest afholdes d. 5. Marts 1936. Nærmere Program og Indtegningslister vil blive ophængt paa Opholdsstuerne.

Bestyrelsen.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Regnskab for Aaret 1. April 1934 til 31. Marts 1935.

	INDTÆGT	Kr. Ø.
1. Bidrag fra Interessenter	1 099 396.	16
2. Statstilskud fra Socialministeriet	233 839.	00
3. — - Statsbanerne	50 000.	00
4. Udbytte af Obligationer samt Renter	2 969.	15
5. Forskellige Indtægter	7 616.	75
6. Administrationsbidrag fra Invalideforsikringen (5 pCt. af indbetalt Invalideforsikringspræmie)	7 672.	49
	1 401 493.	55
7. Invalideforsikringspræmie	153 449.	57
8. Renter og Udbytte af P. E. Røvsings Legat	160.	00
9. Renter og Udbytte af Jernbanemandens Legat	35.	34
	1 555 138.	46
Jernbanemandens Legat: Udbetalt udover de i Aarets Løb indkomne Renter		0. 66
	1 555 139.	12

	UDGIFT	Kr. Ø.
1. Lægehjælp	434 716.	38
2. Sygehusbehandling	263 433.	85
3. Medicin	338 328.	99
4. Bandager, Bade, Massage o. l.	70 012.	36
5. Tandpleje	76 011.	90
6. Barselhjælp	11 490.	00
7. Befordringsudgifter	2 160.	20
8. Kontorudgifter	16 759.	07
9. Udgifter til Administration (Bestyrelse, Revision m. v.)	3 544.	25
10. Forskellige Udgifter	9 066.	48
At overføre	1 225 523.	48

	Overført	1 225 523. 48
11. Arbejde vedrørende Invalideforsikringen		7 888. 81
12. Begravelseshjælp		81 495. 83
		<u>1 314 908. 12</u>
13. <i>Invalideforsikringen:</i> Kr. Ø.		
a. Administrationsbidrag til Sygekassen: 5 pCt. af indbetalt Invalideforsikringspræmie		7 672. 49
b. Andre Udgifter		1 505. 68
c. Udbetaling til Invalideforsikringsfonden		108 344. 38
		<u>117 522. 55</u>
14. Understøttelse af P. E. Røvsings Legat		160. 00
15. Understøttelse af Jernbanemandens Legat		36. 00
		<u>1 432 626. 67</u>
Sygekassen: Overskud, Kr. 86 585,43, der i Henhold til Bestyrelsesbeslutning fordeles saaledes: Kr. Ø.		
Reservefonds Konto		65 000. 00
Kapital Konto		21 585. 43
		<u>86 585. 43</u>
Invalideforsikringen: Rest af indgaaet, endnu ikke til Fonden indbetalt		
Invalideforsikringspræmie		35 927. 02
		<u>1 555 139. 12</u>

Status pr. 31. Marts 1935.

	AKTIVER	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Reservefondens Obligationsbeholdning		9 950. 00	
P. E. Røvsings Legats Obligationsbeholdning		4 000. 00	
Jernbanemandens Legats Obligationsbeholdning		1 000. 00	
			<u>14 950. 00</u>
Beholdning i Kassererkontoret:			
Vedrørende Sygekassen		48 127. 68	
— Invalideforsikringen		71 668. 93	
— P. E. Røvsings Legat		40. 00	
— Jernbanemandens Legat		1. 67	
			<u>119 838. 28</u>
Mellemløbskonto med Aaret 1935/36:			
Vedrørende Sygekassen		47 980. 44	
— Invalideforsikringen		590. 79	
			<u>48 571. 23</u>
			<u>183 359. 51</u>
	PASSIVER	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Sygekassens Kapital-Konto:			
Saldo pr. 1/4 1934		19 472. 69	
Iflg. Driftsregnskabet:			
Andel i Overskud		21 585. 43	
At overføre		41 058. 12	

Overført	41 058. 12
+ Sygekassens Obligationsbeholdning, der i H. t. Bestyrelsesbeslutning overføres til Reservefonden	9 950. 00
	<u>31 108. 12</u>
Sygekassens Reservefonds-Konto:	
Iflg. Driftsregnskabet:	
Andel i Overskud	65 000. 00
Overf. fra Kapital-Konto: Sygekassens Obligationsbeh.	9 950. 00
	<u>74 950. 00</u>
	<u>106 058. 12</u>
Invalideforsikringens Kapital-Konto	72 259. 72
P. E. Røvsings Legats Kapital-Konto	Kr. Ø. 4 000. 00
samt de ved Udgangen af Aaret endnu ikke udbetalte Renter	40. 00
	<u>4 040. 00</u>
Jernbanemandens Legats Kapital-Konto	1 000. 00
samt de ved Udgangen af Aaret endnu ikke udbetalte Renter	1. 67
	<u>1 001. 67</u>
	<u>183 359. 51</u>

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med foreliggende Bilag.

København, i Oktober 1935.

C. Wieth. R. Kantø.

Antallet af Interessenter udgjorde den 1. April 1934 21 179 og den 1. April 1935 21 043, hvoraf henholdsvis 872 og 921 har anmeldt Privatlægge.

Antallet af Personer udgjorde den 1. April 1935 54 296.

Begravelseshjælp er i Aaret 1934—35 udbetalt for 611 Dødsfald, nemlig for 298 Interessenter, 266 Hustruer og 47 Børn.



Automatisk fyrede Lokomotiver.

Det amerikanske Firma Baldwins Locomotive Works har konstrueret et Rangerlokomotiv med automatisk Fyring. Lokomotivet føres med Olie. Brænderen kan indstilles i tre Lag, og Olietilførslen lukkes automatisk, saasnart et vist Damptryk er naaet, og aabnes atter, naar Trykket synker. Man skal have opnaaet gode økonomiske Resultater, og Olieforbruget er ringe i Forhold til Kulforbruget. Kun 35 pCt. af ved Kulfyering brugte Kalorier kræves der til Oliefyering. Paa Grund af, at Oliefyeringen passer sig selv, tjenstgør der kun én Lokomotivfører paa Maskinen. Dette Forhold er al Opmærksomhed værd fra Fagforeningernes Side, thi man kan sjældent forudsige, hvad Udviklingen kan blive.

I. T. F.

Et nyt Burlington Zephyrtog.

Et nyt strømlinjet Zephyrtog er nylig leveret til Chicago—Burlinton and Quincey Railroad. Toget, som har faaet Navnet Mark Twain Zephyr, er af let Konstruktion og drives af en diesel-elektrisk Motor paa 600 HK. Toget bestaar af fire Vogne og skal indsættes i Trafiken paa Strækningen Burlington—St. Louis. Afstanden mellem disse to Byer er 442 eng. Mil, som man regner med at kunne tilbagelægge paa 11 Timer 40 Minutter inklusive 23 Ophold for Ind- og Udstigning. I. T. F.

L. M. S. R. anvender Talefilm.

For at gøre Personalet mere fortroligt med Jernbanernes Organisation og med visse Dele af disses Virksomhed benytter L. M. S. R. sig af Talefilms. For Tiden vises der to Films i ca. 40 større Byer. Den ene Film, »Nummer 6207 — En Studie i Staal«, viser, hvorledes en af de større Lokomotivtyper bliver til, og den anden, »Permanent Way«, Arbejdet paa Banelinien. Der er tidligere blevet anvendt Films i Undervisningsøjemed, men i Aar anvendes for første Gang Talefilmen. I. T. F.

En modig Handling af Værkstedarbejderne ved Centralværkstederne for Sporvejene i Zürich.

Under et socialistisk Vælgermøde var en Sporvejsmand fra Zürich blevet angrebet og mishandlet af en Gruppe Fascister, der optraadte under Ledelse af en vis Reutling, en renlivet Fascist, som arbejder ved Sporvejenes Centralværksteder i Zürich. Dagen efter, den 23. Oktober, besluttede dette Værkstedes Personale paa et under Fagforeningens Ledelse afholdt Møde at nedlægge Arbejdet og ikke genoptage det, før Reutling var fjernet fra Arbejdspladsen. Tre Kvarter senere gav Værkstedschefen Ordre til Reutling om at gaa, hvorefter Arbejderne genoptog Arbejdet. Da de paabegyndte Arbejdet om Eftermiddagen, saa de til deres Forbavselse, at Reutling var vendt tilbage. Spontant forlod alle Arbejdere paany Værkstedet. Mæglingsforsøgene fra Chefernes Side led Skibbrud overfor Arbejdernes bestemte Forsæt, til ikke at ville arbejde sammen med den Mand, der havde baaret sig saa gement ad. Der blev først Ro, da Politiet havde fjernet R. for stedse. I. T. F.

Nedsættelse af de hollandske Jernbanemænds Pensioner.

I Forbindelse med det store Underskud, som de hollandske Jernbanemænds Pensionskasse har, har Regeringen — som skal dække Underskudet — nylig fremsat et Forslag i Parlamentet om at faa ændret Pensionsloven med det Formaal at nedsætte Pensionerne for det allerede pensionerede Personale, medens Pensionsberegningens grundlaget for det aktive Personale ligeledes skulde reduceres. Regeringen foreslaar indtil videre at nedsætte Pensionen med 10 pCt. Det er Hensigten at gaa endnu længere, om det viser sig nødvendigt, men i dette Tilfælde vil Sænkningen det første Aar ikke overstige 10 pCt. Pensionskassen har for Tiden ca. 20 000 pensionerede, hvis Pensioner sammenlagt udgør godt 20 Millioner Gylden pr. Aar. Trods en ekstra Indtægt paa 1 Million Gylden var Udgifterne i det sidste Aar over ½ Million Gylden større end Indtægterne. Pensionsfondens Kapital androg den 1. Januar 1934 over 182 Millioner Gylden, hvoraf 150 til 160 Millioner var investeret i Jernbanerne. I. T. F.



Udnævnelse fra 1.—12.—35:

Haandværker E. F. Sørensen, Centralværkstedet, Aarhus, efter Ans. iflg. Opslag til Lokomotivmester II i Korsør (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. M. Kristiansen Struer, til Lokomotivfører, Padborg (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. S. Terkelsen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører, Orehoved (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. F. Jensen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører, Gedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. F. V. C. Bendixen, Struer, til Lokomotivfører, Skern (min. Udn.).

Endvidere efternævnte efter Ansøgning ifølge Opslag og med Tjeneste som Elektroførere saaledes:

Lokomotivfyrbøder L. J. C. F. Schophaus, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder V. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder T. P. Jørgensen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. A. Laursen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. W. H. H. Gollmann, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. R. J. From, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder P. A. N. O. Ørbech, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. J. Viberg, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. J. M. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder F. N. Frederiksen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. H. Hegelund, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. P. E. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. C. L. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder G. C. Christensen, Østerport, til Motorfører II, Enghave Mdpt. (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—12.—35:

Lokomotivfører C. V. C. R. Laursen, Struer, til Aarhus H.

Lokomotivfører C. T. Lund, Brande, til Aarhus H.

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

Lokomotivfører V. Hansen, Skern, til Nyborg.

Lokomotivfører A. Helt, Padborg, til Fredericia.

Lokomotivfører N. P. V. Madsen, Aabenraa, til Fredericia.

Lokomotivfører A. G. R. Christensen, Gedser, til Brande.

Lokomotivfører H. Jensen, Oddesund Nord (Depotforst.), til Struer med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfører H. P. V. Pedersen, Orehoved, til Korsør.

Afsked:

Lokomotivfører V. O. Hansen, Kbhavns Godsbgd., p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører M. P. Madsen, Slagelse, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. Randa Jensen, Aarhus H., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 29.—2.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. F. C. Marx, Aarhus H., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 29.—2.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. A. Jensen, Langaa, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 29.—2.—36 (min. Afsked).

Ordensdekoration:

Lokomotivmester I J. Hendriksen, Fredericia, er af H. M. Kongen under 20.—11.—35 udnævnt til Dannebrogsmænd.

Dødsfald blandt Pensionister:

Pens. Lokomotivfører P. Olsen (Aarhus) — den 14.—10.—35.



Optagelse af ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokof. Th. Madsen, Villa »Læ«, Ryvej, Hasle pr. Aarhus, 1.—11.—35.

Pens. Lokof. S. L. Karlsen, Stadions Allé 27, St., Aarhus, 1.—12.—35.

Pens. Lokof. N. P. Pedersen (Stubager), Holbergsgade 1, Slagelse, 1.—12.—35.

Pens. Lokof. C. C. J. Jørgensen, »Solhjem«, Tværvej, Nyborg, 1.—12.—35.

Pens. Lokof. H. P. Pedersen, Ringkøbingsvej 33, 2., Aarhus, 1.—12.—35.



Forsiden Afsnittene: Lokomotivførererkredsen, Motorførererkredsen og Lokomotivfyrbøderkredsen ændres saaledes:

Lokomotivførere:

L. M. Schmidt, Svinget 17, 3., Kbh. S., Tlf. Amager 3147 x.

Johs. Hansen, Frederiksbjerg Torv 2, 3., Aarhus, Tlf 6338.

V. Johansen, Marselisborg Allé 25, Aarhus.

Motorførere:

P. Jensen, Frederikssundsvej 15, 3., Kbh. N.

C. Christensen, P. Knudsensgade 34, Kbh. V.

Lokomotivfyrbødere:

K. Svendsen, Istedgade 79, 2., Kbh. V., Tlf. Eva 1876.

C. A. Jespersen, Sjællandsgade 46, 3., Aalborg.

A. Lønqvist, Læssøegade 6, 1., Aarhus.

Lokomotivførerafdelingerne:

Skive Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til T. Thomasen, Hemmersvej 9, Skive.

Odense Underafd.: Repræsentantens Adresse rettes til: Bøgebjergvej 34.



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

Klædning Efteraar 1935

Charles A. Hansen
Vesterbrogade 35
Telf. Eva 692

De vælger efter Deres Smag blandt 300 udvalgte 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.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 20. December 1935.

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarshavende. 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.