



NO 1

5. Januar 1936

36. Aargang

### VED AARSSKIFTET

Nytaaer! hvilken herlig forjættende Klang indeholder dette Ord ikke for de fleste. Selv om mange Mennesker Aaret igennem ser sort paa Forholdene — og det kan de senere Aars vanskelige Forhold jo nok give Anledning til — saa er det alligevel saadan, at de fleste af os ved Juletid bliver Børn igen i spændt Forventning; denne Forventning holder sig Aarskiftet over, og det store Flertal af Menneskene gaar lykkeligt, optimistisk indstillede ind i det nye Aar.

Omend vi har gennemlevet adskillige Aarskifter, er det heldigvis saadan, at vi ved hvert nyt Skifte søger at glemme det gamle Aars Trængsler og sætter vor Lid og vort Haab til det kommende nye, uprøvede Aar, og det er godt for Menneskeheden, at det er saaledes.

Ser vi tilbage paa det svundne Aar, maa det erkendes, at det ved Begyndelsen tegnede sig trist: Vanskeligheder i Avancementsforholdene og i Tjenestetidsforholdene var for Lokomotivpersonalets Vedkommende de alt overvejende Bekymringer, hvortil jo kom adskillige andre. Men lader vi i store Træk Aaret 1935 passere Revy for vort Blik, ses det dog, at det paa ny er lykkedes os at komme et Stykke videre fremad.

I Foraaret foretoges for første Gang Bestyrelsesvalg til Jernbanepersonalets Sygekasse under dens nye Form. De store Organisationer sluttede sig sammen om en Enhedskandidatliste, hvorhos der fremkom 2 Separatlistes. Som naturligt er, sejrede Enhedslisten;

Separatlisterne fik ikke nogen Kandidat valgt.

Den 1. April steg Reguleringstillæget, og ved den samtidig foretagne Revision af Byernes Placering paa de forskellige Stedtilfølgssatser rykkede nogle Byer op paa en højere Sats, hvilket selvfølgelig var kærkomment, men samtidig rykkede for vore Medlemmers Vedkommende 2 Byer nedad; dette var ikke fuldt saa glædeligt, men disse Forskydninger sker jo under nøje Hensyntagen til Udgifterne til Skat og Husleje i de forskellige Bygrupper.

Den gamle Sag angaaende Forstaaelsen af 1½-Aarets Beregning ved Pensionsudregningen blev bragt til Afslutning paa tilfredsstillende Maade, og de, som under Uvishedens Tryk havde valgt Pensionsordningen af 1927, har faaet Lov til at vælge om, saaledes at der er givet alle dem, som falder ind under 1½-Aarsberegningen, Adgang til at komme ind under den opnaaede Ordning. Samtidig blev Spørgsmaalet om de fra tysk Tjeneste overgaaede Tjenestemænds Adgang til at kunne faa Pension af Kørepenge løst.

Den 14. Maj fandt Aarets største jernbagemæssige Begivenhed Sted: Indvielsen af Lillebæltsbroen, Lyntogene og Fredericia ny Banegaard; Statsbanernes store Fremstød for atter at komme paa første Plads i Trafikvæsenet. Desværre klappede det hele ikke lige straks saa godt, som det skulde; der opstod i Fredericia betydelige Forsinkelser, som det dog efterhaanden lykkedes at afhjælpe. Uheldigvis har det vist sig, at Lokalteterne i Fredericia, og

det baade i Remisen og Opholdsbygningen ved Stationen, er for smaa; der er dog nu givet Løfte om Afhjælpning.

Forsommeren bragte den nok som bekendte Hammer-Sag til Afslutning. Som ventet blev Resultatet en Sejr for Organisationerne, saaledes at Tjenestemændene igen kan se med nogen Fortrøstning paa den dem i Tjenestemandsløven givne Retsbeskyttelse.

Efter Kongressen i Maj indmeldtes vor Organisation i Arbejdernes Oplysnings Forbund, og der er derefter indledet forskellige Arbejder med Henblik paa Tilrettelæggelsen af en fast Ordning af Oplysningsvirksomheden inden for vor Medlemskreds.

Den 1. Juli oprandt der for vore Medlemmer en Solskinsdag. Efter flere Aars Forløb kom der atter Gang i Forfremmelserne. Administrationen maatte indrømme, at de ansatte Lokomotivførernormativer var for smaa. 14 Lokomotivfyrbødere forfremmedes denne Dato til Lokomotivførere, og siden da er Afgangen erstattet, København dog undtaget. Ogsaa for Lokomotivfyrbøderstillingernes Vedkommende viste sidste Sommer betydelige Vanskeligheder, saaledes at der hen paa Efteraaret blev taget fat paa Uddannelsen af et større Antal Aspiranter. Dette burde være sket for længst, men man har ikke tidligere villet lytte til Organisationens Raad.

I August havde vort Land for første Gang Æren af at være Sæde for Internationalt Transportarbejder Forbunds Kongres. Det er en Tilfredsstillelse at konstatere, hvor højt de skandinaviske Organisationer staar i international Bedømmelse. Vor Organisation saavel som de øvrige tilsluttede danske Organisationer fik ved denne Lejlighed overrakt I. T. F.s røde Fane.

Ved Folketingsvalget i Oktober befæstede de demokratiske Partier, og ganske særligt Socialdemokratiet, deres Stilling i Folketinget. Tjenestemændene og den samlede danske Arbejderstand hilste dette med Tilfredshed. Frygten for Særbeskatninger eller Særnedskæringer er for en Tid atter borte. Valget medførte nogen Omskiften inden for Ministeriet, bl. a. trak vor fleraarige Trafikminister sig tilbage.

I November afholdtes ekstraordinær Kongres, hvor det med overvældende Majoritet vedtoges at forlade den Kredsordning, hvorunder vor Organisation har levet siden 1912.

Den fremtidige Ordning gaar altsaa ud paa, at Afdelingerne sorterer direkte under Hovedbestyrelsen.

Sidst paa Aaret afsluttede Tjenestetidskommissionen sit Arbejde. Resultatet er i det væsentlige en Ophævelse af 10 Timers Normen og Oprykning af en Del 9 Timers Tjenester til 8 Timers Normen. I Kommissionens Betænkning blev der dog givet de tjenestetilrettelæggende Embedsmænd adskillige Retningslinier, særlig men Henblik paa de Forhold, hvorover vore Medlemmer beklager sig: Maksimumstjeneste og Minimumshviletid, og det er at haabe, at de paagældende forstaar at tage Hensyn til, hvad der er anført i Betænkningen. Kort før Aarets Udgang nedsattes et Tjenestetidsnævn, som fra 1. Januar var klar til at begynde sin Virksomhed. De forhandlingsberettigede Organisationer er repræsenteret i Nævnet.

Et Aar er gaaet til Ende; vi gaar nu ind i et nyt Aar, og vi vil lade Ordet »Nytaar« lyde i hele sin lovende Stemning. Med Haab om Fremgang for vort Land, vor Etat og vore Medlemmer hilser vi 1936 hjerteligt Velkommen.

*Glædeligt Nytaar!*

## AABENT BREV

*Til Organisationens Formand, Hr. S. Jensen.*

I Januar Maaned f. A. indsendte Afdeling 1 et Forslag til Behandling paa Kongressen; Forslaget gik ud paa en Ændring vedrørende Bestemmelserne for det »Staaende Kampfond«.

Hovedbestyrelsen vedtog *ikke* at sætte dette Forslag paa Kongressens Dagsorden.

I en Skrivelse af 14. Marts f. A. til Afdelingen, motiverede Hovedbestyrelsen sin Vedtagelse derhen, at Afdelingens Forslag kolliderede med en anden Sammenslutnings vedtægtsmæssige Bestemmelser, og saafremt en Ændring skulde ske, maatte det være paa omtalte Sammenslutnings (Nordisk Lokomotivmands Forbunds) Kongres.

Paa Kongressen den 13. November blev der nedsat et Udvalg til at udarbejde Ændringsforslag til Lovene i Anledning af Vedtagelsen af den nye Organisationsform.

I dette Udvalg fik bl. a. 3 Hovedbestyrelses-

medlemmer Sæde. Fra disse blev der netop fremsat Ændringsforslag til Bestemmelserne for det »Staaende Kampfond«.

Forskellen paa Afdelingens og Hovedbestyrelsens Forslag var den, at Afdelingens Forslag betød en Fordel for alle Medlemmer af D. L. F., hvorimod Hovedbestyrelsens Forslag naturligvis kun betød en mægtig Fordel for Hovedbestyrelsen selv.

I alle Tilfælde er der foretaget en Lovændring uden om Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres.

Indtil videre maa man vel tro, at Hovedbestyrelsens Motivering overfor Afdeling 1 er rigtig; men dette maa igen medføre, at Hovedbestyrelsen overfor Medlemmerne hurtigst muligt gør opmærksom paa, at dens Ændringsforslag skyldtes en beklagelig Fejltagelse og var i Strid med bestaaende Regler indenfor N. L. F. og derfor ikke kunde behandles paa D. L. F.s Kongres, hvilket naturligvis medfører, at saavel Forslag som Vedtagelse bortfalder.

Hvorledes nu end Sagen ligger, saa venter jeg, at Formanden her i Bladet giver et helt igennem fyldestgørende Svar.

M. Henriksen.

## ER VORE KONGRESSER INDIFFERENTE

### Svar til M. Henriksen.

Selv om det vel kunde tænkes, at en eller anden Kongresrepræsentant skulde faa en forkert Opfattelse af et enkelt Spørgsmaal, saa er der næppe nogen ansvarsbevidst Mand, som tør hævde, at hele vor Kongres skulde være uvidende om, hvad det er for Forslag, den behandler, og hvad det er for Beslutninger, den træffer. M. Henriksen, som er Formand for Landets største Afdeling, har i sit aabne Brev dokumenteret, at han ikke er klar over Kongressens Beslutninger. Dette er en trist Kendsgerning, som maa falde ham selv til Last; men han kan da ikke paa Grundlag af sin egen svigtende Indsigt uden videre udlede, at alle andre Kongresrepræsentanter har været lige saa uvidende om, hvad det var, der vedtoges. De to Forslag, Henriksen taler om, har nemlig ingen som helst Lighed med hinanden.

I Januar Maaned 1935 indsendte Afdeling 1 to af M. Henriksen stillede Forslag, som tog Sigte paa Stykke e) i Lovenes Afsnit om

Kampfonden og Stykke d) i Afsnittet om Byggefonden. De to Forslag havde følgende Ordlyd:

»Indbetaling til det »staaende Kampfond« ophører. Eventuel Kapitalforøgelse sker ved Hjælp af Renteudbytte. Eventuel Vedtagelse medfører Kontingentsnedsættelse paa 50 Øre maanedlig.«

»Det foreslaas at standse Indbetalingen til Byggefonden. Byggefonden arbejder videre ved Hjælp af Renten af den Kapital, Lokomotivmændene har skabt.

Kontingentsnedsættes med 25 Øre maanedlig i Tilfælde af Vedtagelse.«

Da vor Organisation baade er tilsluttet Nordisk Lokomotivmands Forbund og Nordisk Jernbanemand's Union, og da vi ved dette Medlemsskab har paataget os visse Forpligtelser, er det da saa lige til, at det er Hovedbestyrelsens Pligt at sørge for, at der ikke i vore Love sker saadanne Ændringer, at vor Organisation ikke kan overholde de Forpligtelser, den har paataget sig, og da de to citerede Forslag vilde medføre noget saadant, blev de ikke optaget i Kongressens Dagsorden. Kongressen kunde ikke træffe Beslutninger som de foreslaaede.

Paragraf 5 i N. L. F.s Love omhandler Understøttelse i Konflikttilfælde; i denne Paragraf er fastsat Bestemmelser for, hvorledes Organisationerne i saadanne Tilfælde skal forholde sig, hvilke Dispositioner der paahviler Sekretariatet m. v. Paragrafens Stk. 3 lyder saaledes:

»Som Garanti for Medlemmernes Ret til Understøttelse og for Opfyldelse af de økonomiske Forpligtelser, Forbundets Tilslutning til Nordisk Jernbanemand's Union kan medføre, er hver af de Forbund tilsluttede Organisationer pligtig til at henlægge Midler indtil et vist Beløb pr. Medlem.

Størrelsen af det Beløb, der skal henlægges, bestemmes af Kongressen.

De henlagte Midler administreres af hver enkelt Organisation for sig, og de bør ikke sammenblandes med Organisationens andre Midler. Hver Organisation skal aarligt den 31. December tilsende Sekretariatet en bekræftet Afskrift af Revisionsberetningen for saa vidt angaar den af de henlagte Midler dannede Fond's Størrelse og Forandringer i samme.«

Det fremgaar klart heraf, at vor Organisation, saa længe vi er Medlem af N. L. F., er *pligtig* til at sørge for, at der i Konflikttilfælde er Midler til Stede af den af N. L. F.s Kongres bestemte Størrelse.

Vi har i N. L. F.s Reservefond det foreskrevne Beløb, og har derfor midlertidigt be-

nyttet os af vore Loves Adgang til paa anden Maade at kunne disponere over den Del af Kontingentet, som er beregnet til N. L. F.s Reservefond, men hvor længe noget saadant kan finde Sted, ved ingen. Der har flere Gange været Konflikter, hvor bemeldte Reservefond har været i Virksomhed, sidst i Narvik. Saa snart Reservefonden gaar ned under den af N. L. F.s Kongres bestemte Størrelse, begynder Henlæggelsen dertil automatisk paa ny, og i saa Tilfælde er det begribeligvis nødvendigt, at den til dette Formaal fornødne Kontingentandel er til Stede. Men da de Forslag, M. Henriksen havde fremsat, jo ikke blot gik ud paa, at den midlertidige Henlæggelse af 50 Øre til den staaende Kampfond og 25 Øre til Byggefonden, skulde ophøre, men ogsaa forudsatte, at Kontingentet skulde nedsættes med disse 75 Øre, vil ethvert fornuftigt Menneske kunne se, at en Vedtagelse af disse Forslag vilde medføre, at vi i givet Tilfælde ikke kunde opfylde vore Forpligtelser over for svenske og norske Kolleger, og det er der ikke een eneste dansk Lokomotivmand, som ønsker.

For at Henriksens to Forslag kunde vedtages, udkrævedes der altsaa *enten* en forudgaaende Ændring af N. L. F.s Love, hvilket kun kan ske paa N. L. F.s Kongres, *eller* en forudgaaende Udmeldelse af dette Forbund, og da noget saadant ikke forelaa, kunde Forslagene altsaa ikke vedtages af vor Kongres. Den logiske Følge heraf maa da være, at de heller ikke kunde behandles; thi Kongressens Tid skal nu engang ikke spildes paa Drøftelse af Forhold, i hvilke det forud er givet, at der ikke kan vedtages Ændringer. Af denne Grund blev Henriksens Forslag ikke optaget i Kongressens Dagsorden. Dette blev meddelt og forklaret Afdelingen, som i og for sig ikke hævdede, at Hovedbestyrelsens Argumenter var fejlagtige; den hævdede blot, at naar et Forslag var indsendt rettidigt, *skulde* det optages i Dagsordenen, og som det vil erindres, fremsatte Afd. 1 paa Kongressen den 22. Maj f. A. Krav om, at Forslagene blev indføjet i Dagsordenen. Som naturligt er, delte Kongressen midlertid Hovedbestyrelsens Opfattelse, og den vedtog med 35 Stemmer mod 15, at Forslagene ikke skulde optages.

Saaledes laa Forholdene altsaa, da vi mødtes til Kongres den 13. November f. A. Paa denne blev hele Lovkomplekset gennemgaaet i

et 9-Mands Udvalg. Dette Udvalg, og ikke Hovedbestyrelsen som Henriksen synes at formene, stillede Forslag om at flytte den Kapital, som hidtil har været benævnt »Staaende Kampfond«, op under Reservefonden, nemlig ved at flytte Kampfondsbestemmelsernes Stykke e) med en redaktionel Ændring op under Reservefonden. Dette Forslag blev enstemmigt vedtaget, altsaa ogsaa med M. Henriksens Stemme, ligesom det samlede Lovkompleks til Slut blev enstemmigt vedtaget, og nu mener Henriksen altsaa, at dette Forslags Vedtagelse er i Strid med N. L. F.s Vedtægter, og at det som Følge deraf ikke kan gennemføres.

Ja, det er jo uhyre interessant at se, at den Mand, som i Marts 1935 ikke vilde erkende, at hans Forslag kolliderede med N. L. F.s Vedtægter, og som paa Kongressen i Maj protesterede mod Hovedbestyrelsens Opfattelse i denne Sag, nu indser, at han dengang var forkert paa den. Men det er beklageligvis saaledes, at han stadig er det, thi som allerede anført har hans Forslag og det, som er gennemført, ingen Lighed med hinanden. Efter Henriksens Forslag vilde Organisationen som paavist kunne komme ud for det Tilfælde ikke at kunne overholde sine Forpligtelser, fordi den dertil bestemte Kontingentandel var fjernet, men efter den nu vedtagne Ordning vil der i saa Henseende ikke ske nogen som helst Ændring. Den Dag, der atter skal henlægges Midler i N. L. F.s Reservefond, er disse til Stede. Dette er Forskellen, og det er, som enhver vil indse, en Realitetsforskel saa stor, at det turde forventes, at selv M. Henriksen ved nærmere Overvejelse nu vil kunne indse det.

Soph. Jensen.

## REMISEARBEJDERES ANVENDELSE I LOKOMOTIVTJENESTEN

Ved forskellige Lejligheder har vi her i Bladet paatalt, at Administrationens Underinstanser ikke overholder de med Hensyn til Remisearbejderes Anvendelse i Lokomotivtjenesten truffne Aftaler. Saa vidt os bekendt har Generaldirektoratet givet Distrikterne Besked paa, at disse Aftaler skal overholdes, men adskilligt tyder paa, at Depotlederne har svært ved at forstaa dette; thi der indgaar jævnlige Klager, f. Eks. følgende Forhold: En Lokomotivfører

og en Remisearbejder kører ud med et Tog, som fremføres enten af en K-Maskine, en D-Maskine e. lign., og de skal planmæssigt køre hjem med en lignende Maskintype; men naar de saa kommer til det Depot, hvorfra Hjemturen skal startes, viser det sig, at dette Depot har truffet Forandringer i Maskinløbene, saaledes at de paa Hjemturen skal fremføre deres Tog med en anden Maskintype, f. Eks. en P- eller R-Maskine. I saadanne Tilfælde er det fra Lokomotivmestres Side hævdet, at de ikke har noget disponibelt Personale at kunne sende af Sted, og at Remisearbejderne som Følge deraf trods Forbudet maa gøre Tjeneste paa en af de Maskiner, hvor deres Anvendelse ikke er tilladt.

Vi ved ikke, om det under det nye Styre er blevet saaledes, at det er Lokomotivmestrene, der bestemmer, om de mellem Generaldirektoratet og Organisationen trufne Overenskomster skal overholdes eller ej, men noget tyder paa, at det er saaledes. I hvert Fald kan det ikke vedblive at gaa paa den Maade, at vore Medlemmer skal overholde alle mulige Bestemmelser, medens deres nærmeste Foresatte kan lade haant om disse. Vi har paa ny besværet os over det omtalte Forhold, og 2. Distrikt har i Skrivelse af 20. December f. A. tilskrevet os saaledes:

»I Skrivelse af 12. ds. — J. Nr. 2721 — har Foreningen beklaget sig over, at Maskindepoterne ved Anvendelse af Remisearbejdsmand til Lokomotivfyrbødertjeneste ikke altid overholder de for saadan Tjeneste gældende Bestemmelser, bl. a. naar der foretages Ændringer i Maskinløbene.

I den Anledning meddeles, at det allerede tidligere er paalagt Maskindepoterne at overholde de omhandlede Bestemmelser.

Man har nu i Anledning af den heromhandlede Klage indskærpet, at Bestemmelserne skal overholdes ogsaa ved eventuelle Ændringer i Maskinbenyttelserne.«

Vi bringer denne Skrivelse til Medlemmernes Kundskab, saa de i paakommende Tilfælde kan være klar over, at det er Lokomotivmestrene, som tilsidesætter gældende Bestemmelser, men det turde vel haabes, at Depoterne efter denne fornyede Indskærpelse retter sig efter de givne Instrukser.

## ARBEJDESTIDSKOMMISSIONENS BETÆNKNING

### Forhandlingen hos Finansministeren.

I Tilslutning til de tidligere bragte Artikler om Arbejdstidskommissionens Arbejde, dens Betænkning m. v. optrykker vi nedenfor som det afsluttende i denne Sag Protokollen over den mellem Finansministeriet og Centralorganisationerne førte Forhandling, hvor Kommissionens Indstilling blev endelig godkendt:

#### PROTOKOL

over Forhandlingerne den 16. November 1935 Kl. 10 Fm. mellem Finansministeren og de 3 Centralorganisationer.

*Til Forhandling:* de i den af Udvalget af 2. Juni 1934 angaaende visse Ændringer i Arbejdstiden i Statstjenesten afgivne Betænkning foreslaaede Ændringer i de almindelige Regler for Statens Tjenestemænd om Tjenestetid m. v.

For Finansministeriet var mødt *Finansministeren*, Departementschef *Kofoed*, Afdelingschef *Terkelsen*, Kontorchef *Thalbitzer* og Fuldmægtig *Dige*. For Danske Statsemployer Samraad mødte Sekretær *Strøm*. For Statstjenestemændenes Centralorganisation II (Embedsklasserne) mødte Stationsforstander *Høgsgaard*, Assistent *Ravner*, Toldkontrollør *Thomas* og Ekspeditionssekretær *Lynard*. For Statstjenestemændenes Centralorganisation I (Funktionærklasserne) mødte Forretningsfører, Landstingsmand *Ch. Petersen*, Plejer *Johs. Hansen*, Overmatros *Kantsø*, Lokomotivfører *Soph. Jensen*, Overpakkemester *P. Jensen*, Overtoldbetjent *Kai Olsen*, Fængselsbetjent *C. V. L. Jensen* og Kriminalassistent *Jessen-Jensen*.

*Finansministeren* bød velkommen og erindrede om, at Spørgsmaalet om en Tjenestetidsforkortelse oprindeligt var blevet rejst af Statstjenestemændenes Centralorganisation I, og at der den 18. Maj 1934 i den Anledning var blevet ført Forhandlinger med Centralorganisationerne. Udgiften ved en eventuel Gennemførelse af det stillede Forslag om en generel 8 Timers Tjeneste var paa Grundlag af Beregningerne i de forskellige Administrationsgrene blevet opgjort til et Beløb af ca. 3½ Mill. Kr. aarlig, og det var naturligt, at Finansministeriet i en Krisetid, hvor Udgifterne forøgedes stærkt, og hvor Fremskaffelsen af modsvarende Indtægter var forbundet med store Vanskeligheder, maatte vige tilbage for Gennemførelsen af et Forslag, som vilde medføre en saa betydelig aarlig Merudgift. Forhandlingerne med Centralorganisationerne havde derefter ført til Nedsættelsen af det Udvalg, som nu har afsluttet sit Arbejde, og som har foreslaaet, at 10 Timers Normen ophæves, og at der i et vist Omfang overføres Tjenester fra 9 Timers Normen til 8 Timers Normen. Finansministeren takkede Udvalget for dets Arbejde og udtalte, at Forsla-



get er udarbejdet paa Grundlag af en nærmere fastsat finansiel Begrænsning, som har været nødvendig paa Grund af finansielle Hensyn, og at det maatte erkendes, at Tjenestemændene havde maattet holde visse Ønsker tilbage og var gaaet ind paa dette Grundlag med en vis Resignation. Dette havde imidlertid været nødvendigt, men i øvrigt var det ogsaa tvivlsomt, om en generel Tjeneste paa 8 Timer var det rigtige, idet Tjenestetiden naturligt maatte afpasses efter Arbejdet. Finansministeren kunde med Tilslutning fra de øvrige Ministerier tiltræde det foreliggende Forslag og erklærede sig rede til at søge Tilslutning fra Rigsdagen til Tilvejebringelse af de fornødne Bevillinger til Forslagets Gennemførelse fra 1. April 1936.

*Forretningsfører Ch. Petersen* bemærkede, at Statstjenestemændenes Centralorganisation I havde været repræsenteret i Udvalget og her havde tiltrædt det foreliggende Forslag. Det principielle Ønske havde været Afskaffelsen af Tjenestetidens Aftrapning, og dette Ønske stemte overens med de almindelige Forhold i Erhvervene og Kommunerne. Tjenestemændene havde siden 1919 med Taalmodighed arbejdet under de gældende Tjenestetidsregler og været klar over, at man maatte indrette sig under Hensynet til de finansielle Forhold. Der maatte lægges Vægt paa, at Regeringen i første Række begrunder Afvisningen af en almindelig 8 Timers Tjeneste med finansielle Hensyn, og man maatte gaa ud fra, at der fra de store Organisationers Side fremdeles er Enighed om, at Ønsket om en almindelig 8 Timers Tjeneste er principiel berettiget. Man havde imidlertid ikke villet stille sig paa det Standpunkt at kræve alt eller intet, men havde fundet det rigtigt at resignere paa de principielle Ønsker og gaa ind paa det foreliggende Grundlag. Dette skulde ikke forstås saaledes, at man nu vilde gaa hjem og fremsætte fornyede Krav, men man kunde paa den anden Side ikke give Løfte om at betragte det foreliggende Resultat som det endelige. Det var tvivlsomt, om der igen vilde forløbe en saa lang Periode som 16 Aar, uden at der blev fremsat Ønsker om Ændring i Tjenestetidsforholdene. Navnlig maatte man være klar over, at Spørgsmaalet atter vil blive aktuelt, hvis der sker væsentlige Ændringer i Arbejdstidsforholdene indenfor Erhvervene. Udvalget fortjente Tak for det udførte Arbejde, som i forskellige Retninger havde været værdifuldt baade for Staten og for Organisationerne. Arbejdet havde taget lang Tid, men det maatte ogsaa indrømmes, at det havde været forbundet med betydelige Vanskeligheder. — Det maatte beklages, at Gennemførelsen af Forslaget var udskudt til 1. April 1936. Selv om Gennemførelsen ikke kunde ske straks paa alle Punkter, vilde det sikkert adskillige Steder kunde ske paa et tidligere Tidspunkt, f. Eks. for Statsbanernes Vedkommende for saa vidt angaar Afskaffelsen af 10 Timers Normen og Overførelsen af Tjenester til 8 Timers Normen. For en saadan Fremskyndelse talte ogsaa den Omstændighed, at Sagen i Forvejen var ca. 3 Aar gammel, og det henstilledes derfor, om Forslaget ikke i saa vidt Omfang som muligt kunde gennemføres fra Nytaar. Takkede

sluttelig Finansministeren for den Imødekommenhed, Tjenestemændene havde mødt. Selv om man som nævnt havde maattet vise Resignation, kunde man modtage det foreliggende Forslag med Tilfredshed.

*Stationsforstander Høgsgaard* kunde i alt væsentligt slutte sig til Forretningsfører Ch. Petersens Udtalelser. Det foreliggende Forslag betød væsentlige Forbedringer, selv om der ogsaa fra Centralorganisation II havde maattet vises Resignation med en Del Ønsker, og der var derfor Grund til at rette en Tak til Udvalget og til Finansministeren. Havde ligesom Ch. Petersen troet, at Forslaget kunde gennemføres fra Nytaar, og sluttede sig til Henstillingen herom.

*Lokomotivfører Soph. Jensen* kunde slutte sig til Ch. Petersens Udtalelser og var ligeledes indforstaaet med, at man ikke straks herefter kunde rejse nye og vidtgaende Krav. Betonede, at det vilde have stor Betydning i saa Henseende, at de forskellige Administrationer behandlede de for de enkelte Styrelsesgrene opstillede særlige Regler med Forstaaelse og god Vilje, og udtalte Haabet om, at dette vilde blive Tilfældet.

*Departementschef Kofoed* takkede for de Udtalelser, der af Ministeren og Organisationernes Formænd var fremsat overfor Udvalget og bemærkede, at naar Udvalgsarbejdet havde taget saa lang Tid, beroede det dels paa, at der var betydelige Vanskeligheder at overvinde, og dels paa, at der fra Organisationernes Repræsentanter indenfor Udvalget var blevet fremsat Ønske om at indhente Oplysninger fra Uddlandet.

*Finansministeren* takkede for Tilslutningen til Forslaget. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Gennemførelse af Forslaget fra Nytaar kunde man i og for sig ikke have noget imod at fremskynde Sagen de 3 Maaneder, det drejede sig om, men det vilde næppe være heldigt at gøre Forsøg herpaa, da man i saa Fald maatte søge de fornødne Beløb paa Tillægsbevillingsloven, der først forelægges i Februar og vedtages efter Udløbet af Finansaaret 1935/36. Dette Forhold maatte medføre, at en Gennemførelse fra Nytaar i Virkeligheden vilde ske administrativt, hvilket vilde være forbundet med principielle Betæneligheder, ogsaa set fra Tjenestemændenes Synspunkt. Man maatte derfor vente med Gennemførelsen fra 1. April, men derimod vilde man bestræbe sig for saa vidt muligt at tilrettelægge alt forberedende Arbejde saaledes, at Gennemførelsen kunde iværksættes straks fra dette Tidspunkt. Dog maatte det naturligvis være en Forudsætning, at det var muligt indenfor det paa-gældende Omraade at fremskaffe den til Forslagets Gennemførelse fornødne Arbejdskraft, hvilket paa enkelte Punkter kunde volde Vanskeligheder, f. Eks. for Sygeplejens Vedkommende. Med Hensyn til de af Soph. Jensen fremsatte Bemærkninger maatte man gaa ud fra, at de paa-gældende Forhandlinger maatte føres mellem Tjenestemandorganisationerne og de respektive Styrelser. Var enig med Ch. Petersen i, at Tjenestetidsspørgsmaalet i givet Tilfælde kunde blive aktuelt paa ny som Følge af væsentlige Arbejdstidsændringer indenfor Erhvervene.

Mødet hævet Kl. 10,35.

## NYT RETSBRUD I DANZIG

Hitlers Magthaver i Fristaten Danzig har begaaet et nyt Retsbrud, idet han har opløst Jernbaneforbundet og Arbejderforbundet. Foranstaltningen er gennemført som et Modtræk mod de nævnte Organisationers Bestræbelser for at opnaa bedre Arbejdsbetingelser for deres Medlemmer og deres Protest mod Deportering af arbejdsløse til Tyskland.

Dette Retsbrud er et Slag i Ansigtet baade paa Folkeforbundet, det internationale Arbejdsbureau, Folkeforbundets Overkommisær i Danzig og paa den internationale Voldgiftsdomstol i Haag, hvilken sidste Domstol for kort Tid siden har udtalt, at forskellige af Danzigs Senat udstedte Forordninger var i Strid med Fristatens Forfatning.

Den internationale faglige Central har omgaaende tilsendt Folkeforbundet et saalydende Telegram:

»Ifølge indløbne Meddelelser er Arbejderforbundet og Jernbaneforbundet i Danzig, de eneste frifaglige Organisationer, som hidtil har faaet Lov til at bestaa, opløst. Vi nedlægger en energisk Protest mod dette Overgreb og kræver af Folkeforbundet øjeblikkelig og energisk Indgriben til Respektering af Versailles Fredstraktaten, Fristaten Danzigs Forfatning og den organisatoriske Frihed.

*Schevenels, Generalsekretær.*«

Lignende Henvendelse er tilsendt Danzigs Overkommisær og Lederen af det internationale Arbejdsbureau. Telegrammet er at forstaa som et Varsko til hele Verden. Det gør opmærksom paa, at en virksomhedsfuld Indgriben i de østeuropæiske Forhold *kan* komme for sent til at gøre Ende paa en Diktators Anmasselser, saadan Indgriben maa ske inden det er gaaet ud over uskyldige Menneskers Liv og Gods.

## BESPARELSER VED DAMPLOKOMOTIVETS STRØMLINIEBEKLÆDNING

I *Tyske maskintekniske Selskab* afgav Direktor ved de tyske Rigsbaner, Professor *Dr. Nordmann*, den 17. September i Aar en Beretning over nye Forsøg med hurtigkørende Damplokomotiver, i Særdelighed Lokomotiver i Strømlinieform.

Professor Nordmann bemærkede i Indledningen, at ældre fuldt moderniserede Damplokomotiver i Pressen ofte faar en urigtig og uretfærdig Bedømmelse i Forhold til hurtigkørende Motorvogne med Oliemotor. Damplokomotivet, fortsatte Foredragsholderen, har nu til Dags Egenskaber, som fuldt ud gør det brugbart til store Kørehastigheder, og Bygning af et Lokomotiv i den gangbare Konstruktion volder ingen Besværigheder. Omdrejningstal, som man for faa Aar siden kun tænkte sig muligt med flere cylindrede, masseudlignende Lokomotiver, er efter mange Forsøg ogsaa fundet anvendelige med et simpelt 3-koblet 2-cylindret Lokomotiv til en Hastighed

af 140 km/T. Det minutlige Omdrejningstal paa Lokomotiver med god Masseudligning kan uden Betæneligheder forhøjes til 400; det store Strømlinie-lokomotiv er derfor under Anvendelse af store Drivhjul bygget til en Hastighed af 175 km/T. *Dette har dog præsteret en Hastighed af 195,6 km/T, og er saaledes Verdens hurtigste Lokomotiv.*

Ved indgaaende Prøver med et Rigsbanelokomotiv af Type O 3 er det endvidere fastslaaet, at store Omdrejningstal ikke virker skadeligt paa Dampforbruget. Man ansaa det for muligt at komme op paa saa stort Omdrejningstal, men frygtede, at Lokomotivets Ydelse ved en bestemt Kedelanstrengelse vilde synke paa Grund af Dampens stærke Drosling i Cylindrene; det viste sig dog, at Frygten var ugrundet.

Naar de tyske Enhedslokomotiver ikke viser noget Tab i Ydeevne ved en Hastighedsforhøjelse til 140 km/T., svarer det til Resultatet med et Strømlinie-lokomotiv med 2,3 m Drivhjul og en Hastighed af 160 km/T.; de store Hastigheder opnaas saaledes med en god Dampøkonomi, og det endda med enkelt Ekspansion. For de største Hastigheder er det ved Nyanskaffelser bedst at anvende Flerecylinderdrivværk af Hensyn til Lokomotivets rolige Gang.

Den vindskærende Beklædning — Strømlinieform — skal formindske Luftmodstanden og forhøje den til Raadighed staaende Ydelse til Togets Fremførelse. Prøvekørsler afholdt i Göttingen med Lokomotivmodeller gennem en Vindkanal, berettiger til efter Beklædningens Form og Togets Hastighed at vente Besparelser fra 300 til 570 HK. ved en Hastighed af 150 km/T. Til Beklædningen hører i alle Tilfælde Drivværksbeklædningen under Barrieren, de saakaldte Skørter. Det er endvidere fastslaaet, at trods den dermed følgende mindre Luftkøling paa Drivværket, kan Lejernes Temperatur holdes indenfor den tilladelige Grænse.

Paa Prøveturene med Strømlinie-lokomotivet blev Beklædningens Nytte fastslaaet ved at maale Trækket i Trækkrogen i Forhold til Dampens Ydelse i Cylindrene. For Enhedslokomotiverne Type O 1 er dette ved 120 km/T. 60 pCt. og for Type O 3 ved 140 km/T. 42 pCt., hvormed de forøvrigt under Prøverne trak et Tog paa 20 Vognladninger. Strømlinie-lokomotivet har derimod ved 160 km/T. en Trækkraftydelse i Trækkrogen paa 60 pCt. af Dampens Ydelse; det vil altsaa sige, at der med en Strømliniebeklædning kan indtjenes den Mereydelse, som skal til, for at Lokomotivets Løbehastighed kan bringes op fra 120 til 160 km/T. Ved 180 km/T. kommer Nytteydelsen i Trækkrogen ikke under 50 pCt., og ved den største Hastighed, 195,6 km/T., kommer den ikke under 42 pCt. af Dampens Kraftydelse i Cylindrene. Disse Resultater fremkommer ved, at Lokomotivet i den bedste Strømlinieform og med 4 Vogne kun paa virkes skadeligt af 39 pCt. af den totale Luftmodstand, og med større Tog er Procenten mindre.

*Mr. Steam.*

**FORBEDRINGER PAA  
DAMPLOMOTIVET**

Som bekendt bruger man paa Damplokomotivet Spilledampens Energi til at frembringe en søgende Virkning i Røgekammeret og en dermed følgende Træk gennem Kodelrørene og Fyrristen for at faa den nødvendige Lufttilførsel til Fyrets Forbrænding. Lokomotivkedlen præsterer et stort Arbejde som Dampudvikler, og jo mere Damp, der skal bruges, desto større maa Lufttilførslen (Trækken) være: med andre Ord maa Tilførslen af Forbrændingsluft forøges, saa Forbrændingshastigheden og -temperaturen bliver høj nok til, at der kan udvikles tilstrækkelig Varme for det nødvendige Kvantum Damps Frembringelse. Efter hvert Dampslag forlader Spilledampen Udgangshættens Munding og river paa Grund af sin Hastighed Forbrændingsgassen fra Røgekammeret med sig og fremkalder Vakuum i Røgekammeret, Rørene og Fyrkassen, hvorved den ydre Luft suges gennem Risten og ernærer Forbrændingen.

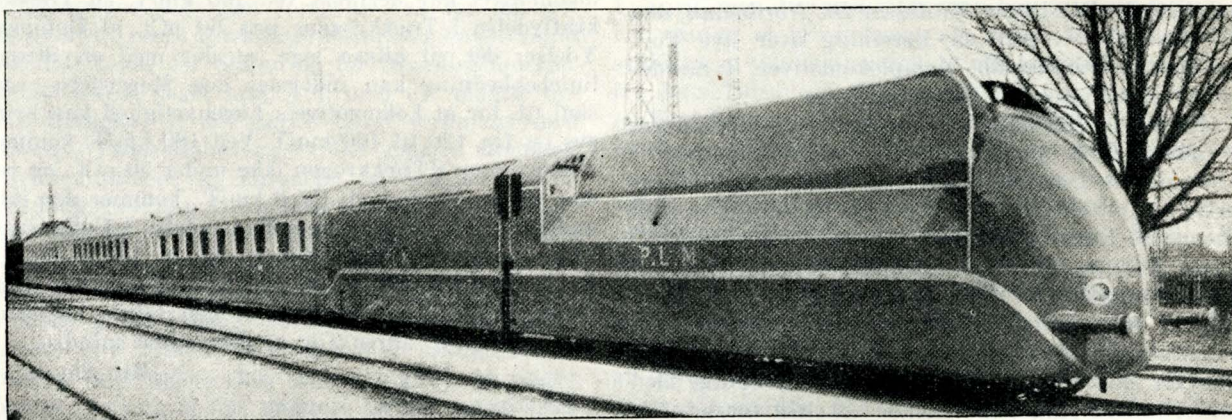
Det er saaledes af stor Betydning for Dampudviklingen, at Spilledampen har et forholdsvis højt Tryk og en dermed følgende stor Udstrømningshastighed, men højt Spilledamptryk har den ubehagelige Egenskab, at det danner Modtryk paa Maskinens Dampstempler og nedsætter Lokomotivets Arbejdsydelse. For at formindske denne Ulempe er der fremkommet forskellige Konstruktioner af Udgangshætter, som frembringer den størst mulige Træk med det lavest mulige Spilledamptryk. De fleste bestaar af cylindriske Skærme, som i større og større Diameter i Forhold til Dampstraalens Udvidelse er anbragt over hinanden med visse Mellemrum ovenpaa den egentlige Udgangshætte og saaledes virker som Ejectorer. Der er ogsaa prøvet med to Udgangshætter og to Skorstene for at gøre den udstømmende Dampstraales Virkeflader saa store som muligt og gøre Spilledampens Evne til at rive Røgekammergassen med sig større.

Efter udenlandske Lokomotivfagblade kræver et almindeligt Tvillinglokomotiv ved en Risteanstrengelse (Forbrænding) af 500 kg Kul i Timen et

Vakuum i Røgekammeret paa 115 mm Vand søjle, og dermed følger, naar en almindelig Udgangshætte anvendes, et Modtryk paa Stemplerne paa 300 mm Vand søjle. Med *Kykalas* forbedrede Udgangshætte skal Modtrykket kunne bringes ned til kun 90 mm Vand søjle under samme Forbrændingshastighed. Med en stilbar Udgangshætte af forbedret Konstruktion, anbragt paa et amerikansk Lokomotiv, opnaaedes 10 pCt. større Nytteydelse, da Modtrykket paa Stemplerne kom ned paa 200 mm Vand søjle imod ca. 600, naar en almindelig Udgangshætte var i Brug. Denne betydelige Formindskelse af Modtrykket forhøjer under almindelige Forhold et Lokomotivs Ydeevne med op til 12 pCt., dog noget mindre, naar Dampen er overhedet. Med et 4-cylindret Kompound Lokomotiv med forbedret Udgangshætte præsteredes samme Ydelse med 45 pCt. Fyldning imod sædvanligt 55 pCt.

Nævnte amerikanske Lokomotiv med 12 Atm. Damptryk befordrede egentlig et Tog paa 50,5 Vgl. paa Stigninger op til 1:100 med en Hastighed af 75 km/T. og præsterede en Ydelse paa 1300 HK., men med en moderne Udgangshætte kom Ydelsen op paa 1500 HK. med samme Vandforbrug. Med et Persontog paa 57 Vgl. og en Gennemsnitshastighed af 75 km/T. opnaaedes en Tidsgevinst paa 27 Min. med et Kulforbrug af kun 1,45 kg/HK. imod 1,74 kg/HK. inden Forbedringen. Paa en Strækning af 230 km opnaaedes en Kulbesparelse paa 16 pCt. og en Vandbesparelse paa 6,4 pCt.

Saa vel i Europa som i Amerika bliver det mere almindeligt at give Lokomotiverne og Togene strømlineformet Beklædning for at borteliminere Luftens Modstand. Vedstaaende Billede viser et Tog i Strømlineform, bestaaende af et Lokomotiv og tre Staalvogne, som Paris—Lyon—Mediterraner-Banen prøvekører for Tiden. Lokomotivet er et gammelt 4-cylindret Kompound-Lokomotiv med 2 m Drivhjul. Beklædningens Konstruktører anslaaer Værdien af Kraften, der er nødvendig til at overvinde Luftmodstanden mod et ordinært Tog med en Hastighed af 120 km/T., til 350 HK., og at Hastigheden med sam-



Gammelt fransk Lokomotiv med Strømlinebeklædning.



me Lokomotiv og Tog kan forhøjes fra 120 til 160 km/T., naar Strømliniebeklædning anvendes.

Det vilde være meget interessant og formaalstjenligt at se, hvad vore Damplokomotiver kunne præstere i Mereydelse og Mindreforbrug, hvis de faar det Udstyr. Tiden kræver.



JUBILÆUM



Den 20. Januar 1936 kan Lokomotivfører A. C. Lorenzen, Erlevvej 48, Haderslev, fejre 40 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilaren har i de mange Aar været ved forskellige Depoter, ved Genforeningen kom han fra Korsør til Haderslev, hvor han er Depotforstander. Lorenzen er en pligtopfyldende Lokomotivmand, en god Organisationsmand og et Ordensmenneske, som røgter sit Arbejde med stor Interesse. Han er rask og altid i fuld Aktivitet. 14 Dage af Ferien er Lorenzen en stadig Gæst paa Feriehjemmet, hvor han sammen med Badelivets Glæder nyder Kortspillet. Jeg tror, at alle, der kender ham, sammen med os hernede den 20. Januar vil ønske Jubilaren Sundhed, Held og Lykke i Fremtiden. Hjertelig til Lykke paa 40 Aars Dagen.

Afdeling 41 ønsker hjertelig til Lykke. P. P.

NY PERSONALFORTEGNELSE

Personalfortegnelsen 1936 er udkommet. Den er som sine Forgængere en interessant Bog, der giver Oplysning om forskellige Ting udover Anciennitetslisterne, som jo er den Del af Bogens Indhold, der anvendes mest; der findes saaledes haade Oversigt over Lønninger, Alderstillæg, Reguleringstillæg og Byernes Fordeling paa de forskellige Stødtillægssatser. I den nye Udgave er Lokomotivmestre og Værkmestre udskilt fra hinanden, saaledes at hver Kategori staar for sig, endvidere er der tilføjet et Afsnit om Normering af Lokomotivpersonalet ved de forskellige Depoter, saaledes som Stillingen var pr. 15. Oktober 1935.

Efter vort Skøn er der denne Gang anvendt bedre Papir og andre Typer, hvilket bevirker, at Anciennitetslisterne nu staar ligesom klarere end tidligere. I øvrigt anbefaler Bogen sig selv som en nyttig Haandbog, og hvis enkelte af Medlemmerne ikke har anskaffet en saadan, kan dette endnu lade sig gøre ved Henvendelse til en af Udgiverne: Personalechef Terkelsen, Ekspeditionssekretær Tauson og Stationsforstander Høgsgaard.

Lønningsindtægt i Kalenderaaret 1935.

		a.	b.	c.	d.	e.	f.
<b>Lokomotivførere.</b>							
Grundløn 3060 Kr.	gifte .....	4111	4063	3949	3859	3739	3631
	ugifte over 40 Aar ..	3920	3872	3758	3668	3548	3440
	ugifte mel. 35-40 Aar	3825	3777	3663	3573	3453	3345
	andre ugifte .....	3729	3681	3567	3477	3357	3249
do., 1. A.T.	gifte .....	4471	4423	4309	4219	4099	3991
	ugifte over 40 Aar ..	4280	4232	4118	4028	3908	3800
	ugifte mel. 35-40 Aar	4185	4137	4023	3933	3813	3705
	andre ugifte .....	4089	4041	3927	3837	3717	3609
do., 2. A.T.	gifte .....	4881	4783	4669	4579	4459	4351
	ugifte over 40 Aar ..	4640	4592	4478	4388	4268	4160
	ugifte mel. 35-40 Aar	4545	4497	4383	4293	4173	4065
	andre ugifte .....	4449	4401	4287	4197	4077	3969
<b>Motorførere af 1. Gr.</b>							
Grundløn 2940 Kr.	gifte .....	3955	3907	3793	3703	3583	3475
	ugifte over 40 Aar ..	3776	3728	3614	3524	3404	3296
	ugifte mel. 35-40 Aar	3687	3639	3525	3435	3315	3207
	andre ugifte .....	3597	3549	3435	3345	3225	3117
do., 1. A.T.	gifte .....	4291	4243	4129	4039	3919	3811
	ugifte over 40 Aar ..	4100	4052	3938	3848	3728	3620
	ugifte mel. 35-40 Aar	4005	3957	3843	3753	3633	3525
	andre ugifte .....	3909	3861	3747	3657	3537	3429
do., 2. A.T.	gifte .....	4591	4543	4429	4339	4219	4111
	ugifte over 40 Aar ..	4400	4352	4238	4148	4028	3920
	ugifte mel. 35-40 Aar	4305	4257	4143	4053	3933	3825
	andre ugifte .....	4209	4161	4047	3957	3837	3729
<b>Motorførere af 2. Gr.</b>							
Grundløn 2820 Kr.	gifte .....	3885	3787	3673	3583	3463	3355
	ugifte over 40 Aar ..	3656	3608	3494	3404	3284	3176
	ugifte mel. 35-40 Aar	3567	3519	3405	3315	3195	3087
	andre ugifte .....	3477	3429	3315	3225	3105	2997
do., 1. A.T.	gifte .....	4051	4003	3889	3799	3679	3571
	ugifte over 40 Aar ..	3860	3812	3698	3608	3488	3380
	ugifte mel. 35-40 Aar	3765	3717	3603	3513	3393	3285
	andre ugifte .....	3669	3621	3507	3417	3297	3189
<b>Lokomotivfyrbødere.</b>							
Grundløn 2250 Kr.	gifte .....	3265	3217	3103	3013	2893	2785
	ugifte over 40 Aar ..	3086	3038	2924	2834	2714	2606
	ugifte mel. 35-40 Aar	2997	2949	2835	2745	2625	2517
	andre ugifte .....	2907	2859	2745	2655	2535	2427
do., 1. A.T.	gifte .....	3415	3367	3253	3163	3043	2935
	ugifte over 40 Aar ..	3236	3188	3074	2984	2864	2756
	ugifte mel. 35-40 Aar	3147	3099	2985	2895	2775	2667
	andre ugifte .....	3057	3009	2895	2805	2685	2577
do., 2. A.T.	gifte .....	3565	3517	3403	3313	3193	3085
	ugifte over 40 Aar ..	3386	3338	3224	3134	3014	2906
	ugifte mel. 35-40 Aar	3297	3249	3135	3045	2925	2817
	andre ugifte .....	3207	3159	3045	2955	2835	2727
do., 3. A.T.	gifte .....	3715	3667	3553	3463	3343	3235
	ugifte over 40 Aar ..	3536	3488	3374	3284	3164	3056
	ugifte mel. 35-40 Aar	3447	3399	3285	3195	3075	2967
	andre ugifte .....	3357	3309	3195	3105	2985	2877

Ovennævnte Beløb maa dog for de i Sønderjylland stationerede Tjenestemænds Vedkommende yderligere forhøjes med 120 Kr. (midlertidigt Løntillæg.)  
For Tjenestemænd med Tjenestebolig nedsættes Stødtillægssatser samt midlertidigt Løntillæg med 1/3

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Meddelelse angaaende Hjemmesygeplejen.

Sygekassens Bestyrelse har vedtaget at søge gennemført en organiseret Hjemmesygepleje for Medlemmerne paa de Steder, hvor det kan lade sig gøre, paa den Maade, at Sygekassens samtlige stedlige Medlemmer gennem et Bidrag fra Sygekassen kan blive tilsluttet en statsanerkendt Sygekasses organiserede Sygepleje, eventuelt en kommunalt ordnet Sygepleje eller en velfunderet Syge-

plejeforening, alt dog kun inden for en nærmere fastsat finansiell Ramme, der er fikseret efter de Vilkaar, under hvilke nydende Medlemmer af statsanerkendte Sygekasser *normalt* kan sikres saadan Sygepleje.

Man opfordrer derfor Medlemmerne inden for den enkelte Kommune, By o. s. v. til at indhente de fyldigst mulige Oplysninger om bestaaende Ordninger og tilsende Statsbanepersonalets Sygekasses Kontor Underretning, for saa vidt de ønsker at komme ind under Ordningen. Saa vidt muligt bør der fremskaffes Vedtægt for Ordningen, i hvert Fald Oplysning om Medlemsbidragets Størrelse. Der er intet til Hinder for, at Medlemmerne kan indhente Oplysning om, hvorvidt der overhovedet kan blive Tale om Optagelse af Medlemmer af Statsbanepersonalets Sygekasse (og eventuelt saavel af ubemidlede som af bemidlede Medlemmer) og eventuelt paa hvilke Vilkaar, men der bør naturligvis ikke under en saadan foreløbig Orientering gives noget Tilsagn om Tilslutning fra Statsbanepersonalets Sygekasse. Det ønskes ogsaa saa vidt muligt oplyst, om en Sygekasse eller Sygeplejeforening til sin organiserede Sygepleje faar kommunalt Tilskud, og dettes Størrelse, eventuelt dettes Størrelse pr. Sygekassemedlem.

For at hindre Dobbeltarbejde henstilles det, at de lokale Personalegrupper paa de enkelte Tjenestesteder indbyrdes forhandler og i Fællesskab tilrettelægger Arbejdet med den fornødne Indhentning af Oplysninger.

De videre Forhandlinger vil i hvert enkelt Tilfælde blive ført af Sygekassens Bestyrelse eller med Bistand fra denne.

E. Terkelsen.

#### Nye Læger.

I den ved Doktor V. A. C. Larsens Fratræden den 1. Januar 1936 ledigblevne Post som Jernbanelæge i 133 B Lægedistrikt i Struer har Bestyrelsen ansat Doktor E. H. Baggesen, Struer.

I den ved Dr. S. Wings Død ledigblevne Post som Jernbanelæge i Vordingborg er fra 1. Januar 1936 ansat Dr. K. Højholt, Vordingborg.



#### Damploeg afløser »Den flyvende Hamburger«.

Ved Vinterkøreplanen blev der indlagt et nyt Dieseltog om Morgenen fra Hamburg til Berlin foruden det Togpar, der løber i begge Retninger midt paa Dagen. Det nye Morgentog blev imidlertid saa stærkt benyttet, at det blev nødvendigt at køre Toget med Damp. Toget gaar nu fra Hamburg Kl. 7.17 og er i Berlin (Lehrter Bhf.) 9.54.

Damptoget, der medfører Spisevogn, bruger altsaa 157 Min., medens det af to Vogne bestaaende Dieseltog bruger 140 Min. Strækningen er 287 km.

#### Strejke mod Enmandssystemet i U. S. A.

Lokomotivpersonalet ved Jernbanerne i U. S. A. har i længere Tid haft sin Opmærksomhed rettet paa Enmandssystemets Farer. For nogle Aar siden foretoges der en grundig Undersøgelse i Sagen paa Basis af under Aarets

Løb indtrufne Ulykkestilfælde og Katastrofer, som maatte skrives paa Enmandssystemets Regning (se D. L. T. 1935. Side 33). Allerede da krævede Organisationen to Mand paa hvert Lokomotiv. Iøvrigt fandtes der allerede Lovbestemmelser om en Bemanding paa 2 Mand paa hvert Lokomotiv i en Snes Stater.

Nu forholder det sig saaledes, at Jernbaneselskaberne ogsaa anvender Enmandsbetjeningen paa de meget hurtigtgaaende strømlinede Motortog. Af Trafiksikkerhedshensyn betragter Personalet dette, og med Rette, som en Leg med Døden, og de har Gang paa Gang krævet en Ændring af dette Forhold men uden Resultat. I det foreliggende Tilfælde er der Tale om den saakaldte Burlingtonekspress. Da Selskabet til og med nægtede at faa Sagen afgjort af en Voldgiftsdomstol, var det ude med Personalets Taalmodighed. Lokomotivpersonalets Afdelinger ved vedkommende Selskab besluttede derfor paa et fælles Møde at foretage en Afstemning om en Strejke mod det nuværende farlige System, som absolut ikke kan tolereres, blot fordi Selskabet derved sparer et Beløb paa 5 am. Cent pr. kørt km. Man forventer, at Afstemningen vil vise stort Flertal for Strejke.

I. T. F.

#### Det franske Jernbanepersonale etablerer Enheden

Den 9. og 10. December f. A. afholdtes der i Paris en Kongres, hvor man besluttede Sammenslutningen af det I. T. F. tilhørende franske Jernbaneforbund og det unitariske (kommunistiske) Jernbaneforbund. Hermed blev den i 1920 stedfundne Splittelse af Jernbanepersonalet ophævet.

Kongressen vedtog et Kravprogram, som det nye Forbund skal arbejde for. Der vedtoges Love og valgte Bestyrelsesinstanser. Forretningsudvalget er sammensat i lige Antal af Medlemmer af de gamle Organisationer; en af Sekretarerne er J. Jarrigion, Medlem af I. T. F.'s Eksekutive.

Til Stede paa Kongressen var vort Forbunds flv. Sekretær M. Bidégaray, der ogsaa har været Bestyrelsesmedlem af I. T. F. Kongressen fandt Anledning til at bringe den gamle Stridsmand en begejstret Hyldest.

I. T. F.



#### Udnævnelse fra 1.—1.—36:

Lokomotivfyrbøder N. C. Jensen, Slagelse, til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.) og Lokomotivfyrbøder J. S. Andersen, Slagelse, til Lokomotivfører i Oddesund N. (Depotforst.) (min. Udn.).

Jernbanepakmestrene ved Kbhavns Hovedbgd. A. V. Holst og J. P. J. Rasmussen efter Ans. iflg. Opslag til Motorførere II med Tjeneste som Elektroførere ved Eng-have Maskindepot (min. Udn.).

#### Forflyttelse efter Ansøgning:

Motorfører I F. V. Jensen, Tønder, iflg. Opslag fra 1.—1.—36 til Slagelse.

Motorfører I M. C. Pedersen, Tønder, iflg. Opslag fra 1.—2.—36 til Slagelse.

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

**Afsked:**

Lokomotivfører O. P. Olsen, Gødser, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 29.—2.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører H. K. Hansen, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 29.—2.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører H. P. Hansen, Aalborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 29.—2.—36 (min. Afsked).

**Ordensdekoration:**

H. M. Kongen har under 18. December 1935 udnævnt Lokomotivfører J. E. Hare, Aarhus H., til Dannebrogsmænd.

**Dødsfald blandt Pensionisterne:**

Pens. Lokomotivfører P. A. Jensen (Skanderborg) den 29.—11.—35.

## STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	Oktober Maaned		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	4 250 000	3 800 000	450 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 680 000	3 510 000	170 000	
Postbefordring .....	600 000	540 000	60 000	
Andre Indtægter .....	590 000	470 000	120 000	
Indtægter i alt .....	9 120 000	8 320 000	800 000	
Driftsudgifter .....	9 710 000	9 260 000	450 000	
Afskrivning .....	550 000	510 000	40 000	
Forrentning .....	990 000	870 000	120 000	
Udgifter i alt .....	11 250 000	10 640 000	610 000	
Statens Tilskud til Driften .....	2 130 000	2 320 000	190 000	

	April—Oktober		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	39 430 000	34 850 000	4 580 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	24 450 000	24 250 000	200 000	
Postbefordring .....	3 950 000	3 610 000	340 000	
Andre Indtægter .....	3 550 000	3 060 000	490 000	
Indtægter i alt .....	71 380 000	65 770 000	5 610 000	
Driftsudgifter .....	64 650 000	62 230 000	2 420 000	
Afskrivning .....	3 820 000	3 560 000	260 000	
Forrentning .....	6 650 000	5 900 000	750 000	
Udgifter i alt .....	75 120 000	71 690 000	3 430 000	
Statens Tilskud til Driften .....	3 740 000	5 920 000	2 180 000	

### D. S. B., Oktober 1935.

I Indtægten af Personbefordringen har der i Forhold til Oktober Maaned 1934 været en Stigning paa 450 000 Kr.

Godsbefordringsindtægten er steget med 170 000 Kr., og Indtægten paa de øvrige Indtægtsgrupper med 180 000 Kr.

Driftsindtægterne er herefter i alt steget med 800 000 Kr. i Forhold til Oktober i Fjor.

Sammenlignet med Oktober Maaned 1934 er der i de egentlige Driftsudgifter en Stigning paa 450 000 Kr.

I Stigningen indgaar bl. a. Forhøjelsen af Reguleringstillægget, Udgifter til ekstraordinære Sporarbejder samt Merudgift paa Brændselskontoen, medens Pensionsudgifterne som Følge af ændret Postering viser Nedgang.

For Tidsrummet April—Oktober 1935 er det samlede Driftsresultat — med Hensyntagen til en Forøgelse i Udgifter til Afskrivning og Forrentning paa ca. 1 Mill. Kr. — ca. 2.2 Mill. Kr. gunstigere end i det samme Tidsrum i Fjor.

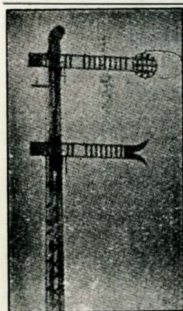
**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

Sj. -Palster Jyl. - Fyn

**Nye Bøger.**

17576 16247b Nordenhoff og Hall: I Kamp med Havet.  
17577 16659 Falk, A.: Giftgas-Plyveren.  
17578 16673 Reerslev, S. A.: Julegildet i Broby.  
17579 16666 Hedberg, O.: Iris og Løjtnantshjerte.  
17580 16689 Brun, J.: Skypumpen.  
17581 Nielsen, V. Bendix: Ingrid erobrer Verden.  
17582 16693 Jerndorff-Jessen, P.: Mayafolkets Gaade.  
17583 16650 Ammers-Küller, J. v.: Prins Inkognito.  
17584 16656 Carlsen-Skiødt, J. C. A.: Da Slusemøllen gik istaa.  
17585 16675 Tjernavin, T.: Flugten fra Sovjet.  
17586 16700 Morrow, H. W.: Nybyggerdrengen.  
17587 16728 Hopkins, Stanley: Kaptajn Floods Døtre.  
17588 16688 Bentzon, B.: Nini.  
17589 16677 Ypperstedt, X.: Den foragtede Kærlighed.  
17590 16667 Hobart, A. T.: Floden.  
17591 16657 Duun, O.: Juvikingerne Per og hans Sønner.  
17592 16663 Gribsky, N.: Bliv lykkelig Zeena —.  
17593 16653 Bentzon, Inger: Rette Ægtefolk at være.  
17594 Willer, E.: Lotte i Urskoven.  
17595 Steenbuch, A.: Digte.  
17596 16652 Beck, A.: Dybe Kløfter.  
17597 16655 Berglund, A.: Den aabne Port.  
17598 16654 Beskow, E.: Birger Løvning.  
17599 16676 Tolstoj, A.: Peter den Store.  
17600 16690 Campbell, M.: For fuldt Drøn.  
17601 16694 Kivistø, U.: Dreng over Daad.  
17602 16686 Bagger-Thomsen, M.: Emigrantens Søn.  
17603 16723 Forster, E. M.: Indiske Dage.  
17604 Meyn, N.: Mysteriet i Sandkroen.  
17605a&b 16672a&b Proust, M.: Sodoma og Gomorrha. I. II.  
17606 16747 Poulsen, F.: Nye Sjæle.

17607 16691 Dahl, V.: Sonja har Talent.  
17608 16702 Presskorn-Thygesen, N.: Den store Rød-hætte.  
17609 16698 Lütken, V.: Spurveskul.  
17610 16695 Korch, J.: Familiens Yngste.  
17611 16701 Møller, Marie: Helle rejser sydpaa.  
17612 16737 Lewis, S.: Kanofart i Kanada.  
17613 16707 Baadsgaard, A.: Veje der mødes.  
17614 16720 Elkjær, S.: Jacob og Hagar.  
17615 16735 Leslie, D.: Det gamle Handelshus.  
17616 16716 Douglass, Lloyd C.: Forlad os vor Skyld.  
17617 16708 Bickler, M.: Forgyldte Lænker.  
17618 13321 Fischer, Leck: Leif den lykkelige.  
17619a&b 16733a&b Knittel, J.: Via Mala. I. II.  
17620 16740 Ravn, M.: Paa Afbetaling.  
17621 16744 Young, F. B.: Vor lille Verden.  
17622 16712 Carroll: Aarstiderne.  
17623 16730 Ingel, P. M.: Ungdom i Landflygtighed.  
17624 16727 Holme, C.: Fædrenes Arv.  
17625 16734 Korch, M.: Det fejreste Træ.  
17626 16725 Hansen, L.: De fem Ishavsgaster.  
17627 16717 Duhamel, C.: De vilde Dyrs Have.  
17628 16746 Mortensen, N. T.: Idealisten.  
17629 16745 Jansson, Gustaf: Den gamle vender tilbage.  
17630 16715 Doolaard, A. Den: Orientekspres.  
17631 16692 Gredsted, T.: Boden betales.  
17632 16704 Westerman, P. F.: »San Philipo« Skatten.  
17633 16696 Linck, O.: Ole Skibsdreng paa Verdensrejse.  
17634 16743 Vølund, V.: Tag os hjem.  
17635 16732 Johnson, J.: Nu i November —.  
17636 Mansfield, K.: og syv af hendes Historier.  
17637 16699 Marchall, H. E.: Indien.  
17638 Paludan, H. A.: Spanien i vore Dage.  
17639 Hase, G. von: De to hvide Nationer.  
17640 Puaux, R.: Le Danemark.



**50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi**

**Charles A. Hansen**  
Vesterbrogade 35  
Telf. Eva 692

**Klædning Efteraar 1935**

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.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 4. Januar 1936.

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.