



NO 10

20. Maj 1936

36. Aargang

UDKIG UNDER KØRSLEN

Generaldirektoratet har udsendt en saalydende Meddelelse:

»Paa given Anledning skal man herved indskærpe, at der af Hensyn til Faren for Paa-kørsel af Banetjenestens Personale under dettes Arbejder paa fri Bane bestandig og navnlig under særlige Forhold, saasom i usigtbart Vejr og ved Kørsel paa Steder med daarlig Oversigt over Banelinien, bør holdes omhyggeligt Udkig af Lokomotivpersonalet, henholdsvis Motorførerne og gøres passende Brug af Fløjten, jfr. Ordre P 5, Afsnit g.«

Det er en given Ting, at den forøgede Toggang, og den stigende Hastighed hvormed Togene køres, har vanskeliggjort Arbejdsforholdene for det Personale, der er beskæftiget paa Banelegemet. Som Følge deraf har de paagældende selvfølgelig Krav paa det omhyggeligst mulige Udkig fra Lokomotivpersonalets Side. Men det kunde se ud, som om den citerede Meddelelse indholdt en lille Bebrejdelse, og vi ønsker derfor at bemærke, at lige saa naturligt det er, at Lokomotivpersonalet, hvorunder vi altid medregner Motorførerne, holder det skarpest mulige Udkig, lige saa nødvendigt er det, at Banepersonalet selv udviser Aarvaagenhed og respekterer de fra Lokomotiverne og Motorvognene givne »Giv Agt«-Signaler. Det er ingen Sjældenhed, at Banepersonalet, baade paa den fri Bane og paa Stationerne, synes at have Vanskelighed ved at fjerne sig, naar der fra Lokomotiverne er afgivet Fløjtesignal for at

varsko dem, og det er heller ingen Sjældenhed, at de kun fjerner sig saa meget fra Sporet, at de lige akkurat er »sporfri«, og i saa Henseende er Bedømmelsen fra Lokomotivet ikke helt let.

Det er muligt, at Banepersonalet, naar der fra et kommende Tog afgives Fløjtesignal, hører dette, bedømmer Afstanden og saa tager Beslutning om at fortsætte Arbejdet endnu nogle Sekunder, for i sidste Øjeblik at springe til Side; men noget saadant er og bliver forkasteligt. Lokomotivpersonalet er ikke i Stand til at kunne se, om deres Fløjtesignaler er blevet hørt eller ej, og da der jo skal gives nogen Tid til Standsning, maa det fra vor Side kræves, at Banepersonalet fjerner sig, naar de varskos ved Fløjtesignaler. Dette skaber mere gensidig Tryghed; Tryghed baade for Banepersonalet selv og for Lokomotivpersonalet.

Naar det bliver en almindelig Regel, at det her fremsatte Krav efterkommes, vil Lokomotivførerne, i de Tilfælde hvor Personalet paa Banelegemet ikke flytter sig efter et afgivet Signal, kunne forstaa, at Signalet ikke er hørt. De kan da bringe deres Tog til Standsning og behøver ikke at overveje, om det paagældende Personale muligvis har hørt Signalet og blot tøver med at gaa til Side.

Lad os altsaa ogsaa faa fornøden Agtpaa-givenhed og Respekt for »Giv Agt«-Signalerne fra Banetjenestens Personales Side.

**AFLØNNING AF MOTORPERSONALET
I SVERIGE**

Medens vi her i Danmark allerede i 1928 fik en lønmæssig Ordning for det Personale, som betjener Motorvognene og Lokomotiverne (hvilken Ordning dog ændredes noget i 1931), har dette Spørgsmaal hidtil staaet uafgjort i Sverige. Men der er nu, ved vor svenske Broderorganisations Medvirken truffet en Ordning i denne Sag, og vi skal i det følgende redegøre for det opnaaede Resultat.

Der bliver i Sverige Motorbetjeningspersonale med Lokomotivførerlønninger, med Lokomotivfyrbøderlønninger og med endnu lavere Løn, nemlig Personale paa Skinneomnibusser og Traktorene. Afgørelsen af, om en Motorvogn skal betjenes af en Lokomotivfører eller en Lokomotivfyrbøder, fastsættes ikke som hos os paa Grundlag af elektrisk eller mekanisk Kraftoverføring, men afgøres ud fra en gruppemæssig Inddeling af Motorkøretøjerne, som er inddeelt i ialt 5 Grupper.

- Gruppe 1. Motorlokomotiver (med mindst 300 HK.)
- » 2. Motorvogne af 1. Klasse (d. v. s. Vogne, som kan befordre en Togvægt — Motorvognens Egenvægt medregnet — paa 10 Vgl.).
 - » 3. Motorvogne af 2. Klasse (andre Motorv.).
 - » 4. Skinneomnibusser.
 - » 5. Traktorer.

Hvad angaar Rekrutteringen af Betjeningspersonalet, skal der til Motorlokomotiver og Motorvogne hørende til Grupperne 1, 2 eller 3 anvendes Lokomotivpersonale, medens der til Motorkøretøjer under Gruppe 4 og 5 som Regel anvendes Personale af andre Kategorier.

I lønmæssig Henseende henføres det Personale, der betjener Køretøjer i Gruppe 1 og 2, til 12. Lønklasse (Lokomotivførere, Banemestre I, Stationsforstandere af 6. Kl. m. v.). Personalet til Vogne i Gruppe 3 henføres til 8. Lønklasse (Stationsforstandere af 7. Kl., Depotformænd, Lokomotivfyrbødere paa Slutløn m. v.), og endelig henføres det Personale,

som betjener Motorkøretøjer i Grupperne 4 og 5, til 6. Lønklasse (2. Manden paa elektriske Lokomotiver, Vognopsynsmænd m. v.). Med Hensyn til Traktorerne er det Hensigten, at der paa hver Station, som har Traktor, skal være en Tjenestemand i 6. Lønklasse, som skal have Ansvaret for Traktoren og det daglige Tilsyn med den, og som normalt skal rangere med den; men dette er ikke til Hinder for, at der til Betjening af Traktorerne ogsaa anvendes Personale fra 5. Lønklasse. Endelig bemærkes, at Statsbanernes Generaldirektorat havde foreslaaet Personalet til Betjening af Motorvogne af 2. Klasse (Gruppe 3 ovenfor) placeret i 7. Lønningsklasse, men Trafikministeren — tidligere Sekretær i Svensk Lokomotivmands Forbund, H. Leo — forandrede Placeringen til 8. Lønklasse.

Vi anfører nedenfor Lønningerne i de 3 heromtalte Lønklasser, dog kun for Byer med højeste Stedstillægssats og med laveste dito (der er ialt 7 Stedstillægsklasser).

Hertil skal lægges et Dyrtidstillæg, der for Tiden udgør 11 pCt. af de anførte Lønninger.

I Praksis har det vist sig, at Motorvognene skal have over 200 H. K. for at komme i Gruppe 2. Dette vil med andre Ord sige, at Betjeningen af Motorlokomotiver og Motorvogne i Sverige i Praksis skulde forme sig saaledes, at Motorlokomotiver og Motorvogne med over 200 H. K. betjenes af Lokomotivførere; Motorvogne med indtil 200 H. K. af Lokomotivfyrbødere; Skinneomnibusser og Traktorer af lavere lønnet Personale.

Med Hensyn til Kørepenge bliver det saaledes, at Personale, der fremfører Køretøjer i Gruppe 1 og 2, skal have Kørepenge som Lokomotivførere; de øvrige skal have Kørepenge af Størrelse som for Lokomotivfyrbødere. Naar Motorkøretøjer hørende til Grupperne 1, 2 eller 3 anvendes eenmandsbetjent til Togtjeneste, kan der efter Generaldirektoratets Afgørelse i hvert enkelt Tilfælde ydes en Forhøjelse af Kørepengene.

Vi lykønsker vore svenske Kolleger med den her omtalte Nyordning.

6. Lønklasse:	2 676	Kr.	stigende	til 3 300	Kr.,	højeste	Stedstillægssats.
	2 100	»	»	» 2 580	»	laveste	»
8. »	2 988	»	»	» 3 672	»	højeste	»
	2 340	»	»	» 2 880	»	laveste	»
12. »	3 672	»	»	» 4 596	»	højeste	»
	2 880	»	»	» 3 660	»	laveste	»

**TJENESTETIDSNÆVN OG HELLIG-
DAGSFRIDAGE**

Protokol

(Fortsat fra forrige Nr.)

»BESTEMMELSER

vedrørende

Oprettelse af et Tjenestetidsnævn og dets Virksomhed.

1. Til Behandling af de under Pkt. 2 nedenfor nærmere omhandlede Tjenestetidsspørgsmaal ned-sættes 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. Saavel 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 overfor 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 principiel 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. lign.

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. Saafremt 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 Sagerne Behandling i Nævnet — og i Underudvalg af dette — kan der i det Omfang, Formanden eventuelt 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 dets 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.*

Generaldirektøren: Den anden Sag, vi herefter skal forhandle, er Helligdagsfridage.

Sagen har tidligere været drøftet under en Forhandling med Dansk Jernbaneforbund. Vi har ladet udarbejde et Udkast.

(Udkastet blev fordelt.)

Udkastet er tænkt som et Grundlag for en Forespørgsel til Distrikterne om, hvad en Nyordning vil koste.

Stationsforstander Høgsgaard: Vil henstille, vi faar Lejlighed til at se nærmere paa dette Udkast.

I Pkt. 4 er anført, at Søndagsfriheden skal fordeles ligeligt mellem Godsekspektionen og Stationen. Dette Forslag volder os store Vanskeligheder. Vi var glade for de Goder, vi nu fik og havde ikke tænkt os, at man vilde tage de Goder, som f. Eks. Personalet paa Københavns Godsbanegaard havde, for at give dem til andre. Vil indrømme, at de, der er tjenestegørende paa Godsekspektioner, hidtil har haft det godt, hvad Søndagsfriheden angaar, til Gengæld har de ogsaa maattet tage de Ubehageligheder, som følger med ved at gøre Tjeneste paa en Godsekspektion. F. Eks. det intensive og ofte kedelige Arbejde og de reducerede Avancementsmuligheder.

Københavns Godsbanegaard er en selvstændig Station, og vi finder det rimeligt at undtage denne. Mange af de Folk, der gør Tjeneste der, har været der i mange Aar og vil vanskeligt kunne sættes til Billetsalg og lignende paa Hovedbanegaarden.

Vil indtrængende henstille, at Generaldirektoratet betragter Københavns Godsbanegaard som en selvstændig Station, der ikke skal gaa ind i Ordningen med de andre københavnske Stationer.

Generaldirektøren: Forstaar godt, at det kan volde Jernbaneforeningen nogen Vanskelighed, men det kan ikke være saadan, at der kræves mere Søndagsfrihed til nogle, men at man modsætter sig en ligelig Fordeling. Der kan vel komme Tilfælde frem, der gør, at Fordelingen ikke bliver ligelig, f. Eks. kan der paa Københavns Godsbanegaard være Assistentter, der ikke kan anvendes andre Steder, men stort set maa Fordelingen være ligelig.

Forretningsfører Charles Petersen: Forslaget, der nu forelægges os, er af en anden Beskaffenhed end sidst, vi drøftede dette Spørgsmaal. Da var det Halvdelen af de 52 Fridage, der skulde falde paa Hel-

ligdage. Nu foreslaas der kun 18 Søn- eller Helligdagsfridage, altsaa kun en Trediedel. Nu skal der 2 manglende Søndagsfridage til for at faa en Orlovsdag i Erstatning. Da vi sidst drøftede Spørgsmaalet, var det en Erstatningsdag for hver manglende dog højst 7. Forslaget af i Dag er meget forringet.

Statsbanerne søger paa alle Maader at fremme Rejselysten blandt Publikum, og det er vi alle enige om er godt, men det gaar ud over Personalet. Trafikken paa Søn- og Helligdage bliver stadig større og større, følgelig bliver Mulighederne for Fridage paa disse Dage mindre og mindre. Efter vor Formening er det alt for let, Statsbanerne nu søger at komme om ved det. Hvis vi ikke kan opnaa mere, end her er foreslaaet, mener jeg, det er tvivlsomt, om vi skal gaa med. Kravet om en rimelig Tildeling af Søn- og Helligdagsfrihed for Jernbanepersonalet vinder mere og mere Ret ogsaa ude i Befolkningen, saa før eller senere maa Administrationen gaa med til en Ordning.

Forstaar godt, at Ordningen koster Penge, men kan alligevel ikke tænke mig, at vi kan tiltræde det nu stillede Forslag.

Generaldirektøren: Dette Forslag er ikke noget Ultimatum, men det, Dansk Jernbaneforbund tidligere har stillet, er vel heller ikke noget Ultimatum.

Tallet 18 er valgt, efter hvad man har i andre Lande. Naar jeg mener, der skal 2 manglende Helligdagsfridage for at give en Orlovsdag, er det fordi Erstatning med 1 for 1 og Grænsen 7 ikke er saa retfærdig som at erstatte 2 manglende med 1 Orlovsdag.

Forslaget er ikke noget Ultimatum, men er udarbejdet for at faa et Grundlag til at foretage Beregningerne efter.

Hvis Ordningen kommer op paa betydelige Summer, kan der blive Tale om at gaa ind paa den Orlovsordning, jeg tidligere har foreslaaet.

Forretningsfører Charles Petersen: Det Forslag, jeg tidligere har skitseret, var holdt indenfor Rimelighedens Grænser for at undgaa for store Udgifter. Men Forslaget var saadant, at man kunde sige til Personalet, I faar dog nogen Erstatning.

Vil foreslaa, at 18 Dage rettes til 24 Dage.

Generaldirektøren: Det, at 2 manglende Helligdage giver til Erstatning 2 Orlovsdage, dog højst 7, er en uheldig Ordning, fordi den hurtig vil rejse nye Krav.

Vil hellere have, at der for hver paabegyndt Gruppe paa 2 Dage gives en Erstatningsdag.

Forretningsfører Charles Petersen: Vi stiller os forstaaende overfor Generaldirektoratet og foreslaar, at Tallet 18 rettes til 26, at der for de første 6 manglende pr. paabegyndt 2 gives 1 Orlovsdag, og at Resten erstattes fuldt ud. Vil meget indtrængende henstille, at man ikke rører ved vor Orlovsordning.

Lokomotivfører Sophus Jensen: Skal Erstatningen for manglende Søn- og Helligdagsfrihed kædes sammen med en Ændring af vor Ferieordning, har Forslaget ingen Interesse for os. Vil finde det rimeligt, at vi forsøger at finde en fornuftig Ordning, men Sagen maa holdes fri for Indblanding af den al-

mindelige Orlovsordning. Noget saadant vil kun skabe forøget Utilfredshed, og den er der nok af.

Stationsforstander Høysgaard: Vi maa ogsaa kræve, at Spørgsmaalet ikke kædes sammen med vor Orlovsordning. Om Dagens Antal og Erstatningen maa vi nok kunne tale os til rette. Men Afløsningen fra Godsekspeditionerne kan vi ikke gaa med til. Den Afløsning, der nu sendes ud fra Godsbanegaarden, er ikke for at give Fridage, men for at spare den dyre Søndagsbetaling til Ekstrafolk. Nu at sende Godsbanegaardens Assistenten ud at afløse paa de københavnske Stationer for at skaffe Søndagsfridage, det er en Udvidelse fra det, der nu sker, og vil virke meget uheldigt.

Generaldirektøren: Kan desværre ikke fortsætte Forhandlingerne videre idag, men vil foreslaa, at Organisationerne tænker over følgende Forslag: Den nuværende Orlovsordning bevares. Tallet 18 rettes til 22, de første 8 manglende Helligdagsfridage godtgøres med $\frac{1}{2}$ Orlovsdag afrundet opad til hele Dage, og Resten af de 22 Dage erstattes med 1 Orlovsdag for hver manglende Søn- og Helligdag.

Forhandlingen afbrudt.

Forhandlingen genoptaget den 8. November 1935.

Forretningsfører Charles Petersen: Vi har drøftet Forslaget og tiltræder de af Generaldirektøren foreslaaede Tal.

Ønsker dog gerne Stk. 2 ændret ved en Tilføjelse, saa det fremgaar, at der regnes med at falde 2 Dage for hver Maaned.

Stk. 5 omfatter Søn- og Helligdage, der falder i Ferier og under Sygdom. Dette Stykke vil vi gerne have gaar nd. Vi kan ikke erkende, at alle Søndage, der falder i en Sygeperiode, betragtes som Søn- eller Helligdagsfridage. Virkelige Søndagsfridage skal selvfølgelig betragtes som givet ligesaa vel som Hverdagsfridage.

Kunde tænke os, at under Ferie betragtes Søndagsfridage, der falder efter Turlister o. lign. som givet, og at der for Sygeperioders Vedkommende træffes den Regel, at for hver fulde 30 Sygedage nedsættes Tallet 22 med 2.

Generaldirektøren: Kan gaa med til, at den foreslaaede Regel gælder overfor Sygdom, men ikke overfor Ferier.

Forretningsfører Charles Petersen: I et Aar er der flere Søn- og Helligdage end 52, disse overskydende Dage har vi ikke taget med i vor Betragtning, og naar vi saa yderligere har nedsat Tallet til 22, synes vi ikke, de faa Dage, der falder under Orlov, kan betyde ret meget for Statsbanerne.

Personalechefen: Det vil sikkert virke uheldigt, ogsaa for Personalet, idet mange tager Orlov paa enkelte Søndage. Hvis vi ikke maa regne med disse enkelte Orlovsdage som Frisøndage, kan vi næppe give Søn- og Helligdagsorlov forud for Fridage. Det skulde nødtigt blive vanskeligere for Personalet at faa enkelte Dages Orlov.

Forretningsfører Charles Petersen: Vi har ikke tænkt os at gøre det sværere at administrere Forslaget end nødvendigt. Hvis Forslaget kan medføre, at man maa nægte de enkelte Orlovsdage paa Søn-

dage, kan vi se paa det igen. Men under Sygdom maa det ikke være saadan, at en Mand, der ikke paa Fridagslisten var opført til Søndagsfridage, nu opføres til Søndagsfridage. Der maa være Ret og Rimelighed til begge Sider.

Personalechefen: Fridage, der gives efter Fridagslister, Turlister o. lign., kan man føre Regnskab med, men det giver Ulighed inden for Personalet. F. Eks. bliver Stations- og Togpersonalet stillet forskelligt.

Lokomotivfører Sophus Jensen: Vort Reservepersonale har hverken Fridagslister eller andet at gaa efter, der vil man i en Sygeperiode kunne sige, Manden har haft Fridag hver Søndag.

Vi mener, at hele Personalet bør være ens stillet; naar der kan udfærdiges Fridagslister for det øvrige Personale, maa det ogsaa kunne gøres for vort Reservepersonale.

Vil gerne have Generaldirektoratets Løfte herom. Som Forholdene er, er de urimelige.

Personalechefen: Det er et vanskeligt Problem at kaste ind i Diskussionen nu. Vil ikke gerne udtale mig, før jeg har talt med Distrikterne.

Generaldirektøren: Har ikke noget imod, at Personalechefen taler med Distrikterne, og at vi saa senere ser paa det.

Vil henstille, at vi enes om, at Søndage under Orlov betragtes som Søndagsfrihed, og at vi ser bort fra Søndagsfridage, der falder under Sygdom, men i Stedet for siger, at der for hver fulde 14 Sygedage fradrages 1 Dag i de 22.

Detto blev tiltraadt.

(Sluttes i næste Nr.).

ANSVARSFORSIKRING

En Forsikring, som ikke bør glemmes.

Enhver fornuftig Mand føler det som sin Pligt at betrygge Tilværelsen for sig og sin Familie paa alle de Omraader, hvor han paa en eller anden Maade kan komme ud for Uheld eller Modgang, som han ikke er Herre over. Ingen vil tænke paa at sætte Bonden at sikre sine Ejendele mod Ildsvaade ved at tegne Brandforsikring. Som en Selvfølge opfylder han sin Pligt til at være Medlem af en Sygekasse. Har han ikke paa anden Maade sikret sine Efterladte, hvis han skulde gaa bort, eller sin egen Alderdom, tegner han en Livsforsikring o. s. v. I det hele taget er Forsikring af sig selv og sine Ejendele en Nødvendighed, som alle erkender.

Men der kan ogsaa indtræde Omstændigheder, hvor man kan faa Ansvar for *andres* Ejendele eller Liv og Førlighed. Selv den forsigtigste kan komme ud for ved Uagtsomhed at volde andre Skade, som han maa erstatte. Det kan være Smaating, som han let klarer, men det kan ogsaa dreje sig om store Erstatninger, hvis Udredning vilde ødelægge hans Økonomi fuldstændig. Ogsaa herimod kan han tegne Forsikring — en *Ansvarsforsikring*. Der kan ogsaa paalægges en Mand Ansvar for, hvad Fortræd andre

volder, som f. Eks. hans Kone, hans Børn, hans Tyende. Derfor skal den Forsikring, han tegner, være en *Familieansvarsforsikring*. En Familieansvarsforsikring er en Forsikring, der dækker mod Erstatningskrav for skadevoldende Handlinger overfor Trediemand rettede mod en af de af Forsikringen omfattede Personer, d. v. s. mod Forsikringstageren med hans faste Husstand.

Bortset fra nogle naturlige Undtagelser, f. Eks. naar Skaden er voldt med Forsæt, dækker Ansvarsforsikringen alle de Erstatningskrav, der kan rettes mod én. Og dertil kommer, at Forsikringen ogsaa fritager én for de Ubehageligheder og Besværligheder, der kan opstaa af, at der rettes *uberettigede* Krav mod én. Hvis nogen mener at have et Erstatningskrav, som man ikke kan anerkende, og som saa maaské medfører et Sagsanlæg, paatager Forsikringsf. sig at føre en saadan Retssag uden Udgifter for den forsikrede.

Og — hvad *koster* saa en Familieansvarsforsikring?

I Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne koster den 6 Kr. om Aaret, naar den tegnes kombineret med Brand- og Tyveriforsikring, i modsat Fald koster den 7 Kr. i aarlig Præmie.

For dette aarlige Beløb er man dækket for Erstatningskrav for indtil 10 000 Kr. for Tingskade, 30 000 Kr. for Personskade og ved Katastrofe, hvor flere Personer kommer til Skade, indtil 100 000 Kr.

Familieansvarsforsikringen er billig og nødvendig.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Vore Tjenestetidsforhold.

Redaktionen omtaler i sit Svar (Side 89) min Indsenderartikel (Side 92), som om der intet Nyt fandtes deri; ja, i Realiteten er der intet deri, som Redaktionen ikke tidligere har skrevet!

Uden Næsvished mod Redaktionen vil jeg blot bemærke, at Redaktionen's Svar nærmest har Karakter af en Jubilæumstale eller en Ligprædiken, hvor det fortjenstfulde er fremhævet og pinlig Tavshed om Resten.

Den Utilfredshed med Kommissionens Betænkning, som gennemsyrede min Artikel, og som konkluderede i, at Forslagenes Vedtagelse var en Haan mod »Dansk Lokomotivmands Forening«s Medlemmer, har Bladet i hvert Fald forstaaet at gaa uden om, ud over dette lille Gisp, at man var utilfreds.

Derimod har Redaktionen i Bladet for den 20. Marts 1934 skrevet: »Den Kritik, der holder sig til sin virkelige Opgave, er gavnlig og nødvendig, og der er ingen Mening i at tage Anstød af den — tværtimod!«

Ja, saaledes lød det i Bladet den nævnte Dato, og da jeg gaar ud fra, i hvert Fald efter Svaret at dømme, at min lille Artikel er opfattet som Kritik, vil jeg derfor gerne minde den ærede Redaktion om disse faa og sande Ord.

Et gammelt Ord siger, at den, som vil hænge en

Mand, nok skal finde et Reb at hænge ham op med. Og da Redaktionen har taget en udfordrende Holdning, tillades det mig nok at fremkomme med nogle Realiteter, som Redaktionen synes at savne.

I den 35 Min. lange Forhandling, som blev holdt mellem Finansministeriet og Centralorganisationerne den 16. November 1935 angaaende Arbejdstidskommissionens Indstilling, udtalte Hr. Forretningsfører, Landstingsmand Ch. Petersen bl. a. følgende: »Selv om man havde maattet vise Resignation, kunde man modtage det foreliggende Forslag med Tilfredshed«.

Umiddelbart derefter havde vor Organisations Formand, Hr. Soph. Jensen, Ordet og udtalte:

»at han kunde slutte sig til Hr. Ch. Petersens Udtalelser«, og tilføjede endvidere: »at han var indforstaaet med, at man ikke straks herefter kunde rejse nye Krav«.

Desværre maa jeg kondolere Hr. Soph. Jensen. Vedtagelsen af Kommissionens Forslag er en Haan mod danske Lokomotivmænd. Dette er en Realitet.

At Hovedbestyrelsen paa et Møde den 26. og 27. November 1935 med Formanden i Spidsen har godkendt og velsignet Forslaget, er ogsaa en Realitet.

Overfor dette sølle Forlig skal jeg ikke bruge stærke Ord. Dommen herfor maa afsiges af Medlemmerne.

At Organisationens Formand i den Grad har ladet sig handicappe, og den øvrige Hovedbestyrelse har været med til at vedtage et saadant Forslag, hvor de og alle Medlemmer af D. L. F. for en uoverskuelig Fremtid er udelukket for selv den mindste Forbedring i vore Tjenestetidsforhold, er en meget sørgelig Kendsgerning og en uomstødelig Realitet. Den videre Udvikling indenfor vor Forening er der sat en forsværlig Hængelaas for, og desværre har Organisationslederne selv drejet Nøglen om to Gange, da det jo er ganske givet, at Administrationen nok skal dække sig bag det skudsikre Panser, der hedder »Arbejdstidskommission«.

De danske Lokomotivmænd er herved bastet og bundet og maa trælle videre under de elendige Tjenestetidsforhold i en uoverskuelig Fremtid.

Herfra er dog undtaget de Lokomotivmænd, som tilbringer deres Tjenestetid i Reventlowsgade 28.

Frederikshavn, den 3. Maj 1936. *Carl Petersen.*

Efter den Tone vor gamle Ven Carl Petersen her anslaaer, afholder vi os fra yderligere Diskussion og overlade roligt Bedømmelsen til Medlemmerne.

Realiteterne skal Hovedbestyrelsen nok komme tilbage til paa Kongressen; thi de ser nu alligevel lidt anderledes ud. *Red.*

DET BILLED BIOGRAFISKE VÆRK: DANMARKS JERNBANER

Som bekendt har der været adskillig Utilfredshed med dette Værk, og efter at nogle Haandværkere ved Østre Landsret har faaet en Afgørelse, som gaar Forlaget imod, rejser der sig uvilkaarlig det Spørgsmaal, hvorledes andre Subskribenter er stillet med

Hensyn til Forpligtelse til at overholde et tegnet Abonnement.

Da alle Kategorier er interesseret i denne Sag, har Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen og vor Organisation i Fællesskab afæsket den Sagfører, der førte de foran omtalte Haandværkeres Sag ved Østre Landsret, Landsretssagfører O. Kønigsfeldt, et Responsum.

Vi aftrykker saavel Forespørgslen til Landsretssagføreren som dennes Svar.

Spørgsmaalet lød saaledes:

Hr. Landsretssagfører Kønigsfeldt!

Ved nærværende skal vi tillade os at bede Dem givo os et Responsum vedrørende det juridiske Krav Kappels Forlag her i København maa antages at have overfor de Jernbanemænd, der har tegnet Subskription paa Værket »Danmarks Jernbaner«.

Vi er vidende om, at Forlagets Krav overfor en ved Statsbanerne ansat Værkstedsarbejder er blevet afvist ved Østre Landsret, hvortil den var appelleret under Hensyn til, at den paagældende kunde paa-vise, at Forlaget, til Trods for det i Prospektet givne Løfte om at samtlige ved Statsbanerne ansatte vilde blive optaget i Værket, kun havde optaget ca. 5 pCt. af de ansatte Værkstedsarbejdere.

Det, der for os herefter vil være af Betydning at faa Deres Udtalelse om, er

- 1) Kan det antages, at de Tjenestemænd, der har nægtet at fortsætte Subskriptionen under Henvisning til, at Værket var utilfredsstillende, men som til Trods for deres Indsigelser gennem en Underretskendelse eller Forlig er tilpligtet at betale, efter den faldne Afgørelse ved Østre Landsret kan faa Tilladelse til Appel, selv om Fristen er overskredet, og anser De, at der vilde være Mulighed for, at Landsretten vilde komme til en lignende Afgørelse, som i Sagen med Værkstedsarbejderen, naar de paagældende foruden deres øvrige Anker, som allerede er fremsat ved Byretten, gaaende ud paa, at Billederne var for faa, for utydelige, Oplysningerne uensartede o. s. v., tillige paaberaabte sig, at der, trods Løftet i Prospektet, manglede ca. 90—95 pCt. af Værkstedsarbejderne, og at Værket derfor ingen Værdi havde for dem. Vi forudsætter, at denne Gruppe har nægtet Modtagelsen af Værket paa et eller andet Tidspunkt, og er parat til at tilbagelevere de Hæfter, de er kommet i Besiddelse af.
- 2) Vil de Subskribenter, der har betalt en Del af Værket *uden at have gjort Indsigelse*, kunde nægte at betale den endnu ikke betalte Del, henholdsvis forlange allerede betalte Penge tilbage under samme Paaberaabelse som foran anført.

Og er der nogen Sandsynlighed for, at de kan faa Medhold ved en Underret, saafremt Forlaget sagsøger dem for den ikke betalte Del — under Henvisning til den nævnte Landsretsdom.

Vi imødeser Hr. Landsretssagføreren Svar snarest belejligt.

Landsretssagførerens Svar er saalydende:

Som Svar paa Skrivelse af 2. ds. tillader jeg mig at meddele følgende:

Østre Landsrets Dom af 7. Marts d. A. i den Sag, som jeg paa Haandværker Mathiesens Vegne har ført mod Alex Kappels Forlag, er nu af Forlaget med Justitsministeriets Tilladelse indanket for Højesteret.

Selv om Højesteret stadfæster Østre Landsrets Dom, der paa frifandt Haandværker Mathiesen for at betale Værket »Danmarks Jernbaner«, maa jeg dog besvare de to i Skrivelsen stillede Spørgsmaal benægtende.

Afgørelsen i Haandværker Mathiesens Sag kan kun tjene som et afgørende Præjudikat i Sager mellem Statsbanernes timelønnede Tjenestemænd (Haandværkere og Arbejdsmand) i Værksteder og Remiser og Kappels Forlag, ikke for Sager mellem Statsbanernes øvrige Tjenestemænd og Forlaget.

Til nærmere Forklaring af denne min Opfattelse anføres følgende:

Haandværker Mathiesens Sag blev i sin Tid overgivet mig sammen med en Del Sager fra andre Haandværkere og Arbejdsmand, der af Kappels Forlag var indstævnet til at betale de udkomne Hæfter af Værket »Danmarks Jernbaner«. Den Gruppe, der henvendte sig til mig, var repræsenteret af en Haandværker ved Statsbanerne Hr. E. J. Danielsen.

Da jeg fik at vide, at Landsretssagfører Mygind i Roskilde repræsenterede et stort Antal af andre utilfredse Subskribenter, væsentligst blandt de maanedslønnede Tjenestemænd, indledede jeg et vist Samarbejde med ham.

Landsretssagfører Mygind engagerede en ved Statsbanerne ansat Mand, der var særlig fortrolig med Personaleforhold, til at gennemgaa Værket og paavise Mangler ved Værket, for saa vidt angik det maanedslønnede Personale; medens jeg anmodede Trafikassistent ved D. S. B. Hr. Parby, der har udgivet en Personalefortegnelse i Foraaret 1935 over de timelønnede Tjenestemænd, om at udarbejde en Fortegnelse over de Fejl i Værket, for saa vidt angik de timelønnede.

Paa det Tidspunkt, da jeg gik i Gang med Sagen, forelaa der en Række ikke videre opmuntrende Retsafgørelser vedrørende tilsvarende Sager, hvor Subskribenter havde fremsat Indvendinger af lignende Art mod lignende Værker; jeg kan til Eksempel nævne Østre Landsretsdommen af 21. Januar 1935 vedrørende Værket »Dansk Bryggerstat«, hvor det var statueret, at den utilfredse Subskribent skulde betale Værket fuldt ud, da der ikke var konstateret væsentlig Uoverensstemmelse mellem det leverede Prøvebind og Værket, og da der ej heller fandtes flere Fejl og Mangler ved Værkets Indhold (Biografier, Fotografier m. v.) end i samme Værker af samme Karakter. Subskribenterne appellerede ikke Sagen til Højesteret.

Derimod gik Østre Landsrets Dom af 7. April 1934 vedrørende »Dansk Post- og Telegrafstat« forsaavidt Forlaget imod, som Subskribenten fik et Afslag paa $\frac{1}{3}$ af Prisen, denne sidste Sag blev indbragt til Prøvelse for Højesteret, men Højesterets Afgørelse

den 3. Oktober 1935 kuldastede Landsretsdommen og dømte Subskribenten til at betale fuldt ud.

Højesteret sluttede sig til de i de foran nævnte Landsretsdomme udtalte Synspunkter, idet det anførtes af Højesteret til Begrundelse, at Uensartethedene i Biografierne og Manglerne af et betydeligt Antal Fotografier, er Mangler, som man altid skal i nogen Grad regne med, naar Biografierne i det væsentlige skal bygge paa de biograferedes egne Oplysninger, og de paaklagede Mangler skønnedes ikke i Omfang at overgaa, hvad der maatte regnes med.

Landsretssagfører Mygind fik nu Ekstrakten udlånt i denne Højesterets sag og fik derigennem Lejlighed til at sammenligne Fejlprocenterne i »Poststaten« med den af hans Tillidsmand udarbejdede Fortegnelse over Fejl i Værket »Danmarks Jernbaner« og kom herefter til det Resultat, at Fejlprocenten var mindre i Jernbaneværket end i »Poststaten«, og meddelte mig i en Skrivelse af 7. November 1935, at han herefter ikke mente at kunne fortsætte Sagen, da det var hans absolute Mening, at den var uigennemførlig, og han sendte derfor Meddelelse til sine Klienter om, at han ikke kunde paatage sig at føre Sagen for dem.

Samtidig besluttede Landsretssagfører Rambusch i Esbjerg, der ogsaa repræsenterede en stor Gruppe utilfredse Abonenter, sig til at opgive Sagen, hvilket Forlaget meddelte mig.

Det er min personlige Opfattelse, at Kappels Forlag ikke — heller ikke forsaavidt angaar det maanedslønnede Personale — har vist den samme Energi med Hensyn til Indhentelse af Biografier og Fotografier, som har været udvist af det Forlag, der udgav »Poststaten«. Eksempelvis kan jeg anføre — fra min Gennemlæsning af Ekstrakten i Højesterets sagen vedrørende »Poststaten« —, at Forlaget har til Folk, der vægrede sig ved at give Oplysninger eller Fotografier, ved »Poststaten«s Udarbejdelse med stor Flid udsendt Rykkerbeskrivelser, ligesom Forlaget her udsendte Korrekturer; medens Kappels Forlag ved Udgivelsen af Værket »Danmarks Jernbaner« ikke eller ikke i nær samme Omfang har truffet den Slags Foranstaltninger.

Det er ligeledes utvivlsomt, at i hvert Fald paa eet Punkt er Fejlene større i »Jernbanestaten« end i »Poststaten«, idet der i »Poststaten« ikke var Personaler, der helt var udeladt i Værket.

Trods dette er det dog min Opfattelse, at en Sag, anlagt af maanedslønnede Tjenestemænd indenfor Statsbanerne og baseret paa de almindelige Mangler, der findes i Værket (med Hensyn til de maanedslønnede), ikke vilde blive vundet, (bortset selvfølgelig fra Tilfælde, hvor den enkelte Subskribent har nogle for hans Tilfælde gældende vægtige Særindsigelser), trods de mange og tvungne Indvendinger, der er anført mod Værket.

Retternes Synspunkt er øjensynligt det, at den, der bestiller en »Stat« eller et lignende Værk, omfattende en saa stor Gruppe Personer, som her er Tale om, ikke kan vente sig noget alt for straalende Resultat, og derfor selv maa bære Skuffelsen og Ærgrelsen, hvis han har været saa letsindig at vente sig for meget. Jeg vil gerne i denne Forbindelse

anføre, at Kappels Forlag har været overordentlig forsigtig med Udtrykkene i den Brochure, det i sin Tid udsendte til Statsbanernes Tjenestemænd om Værket. Et Eksemplar af denne Brochure vedlægges. Selvfølgelig anbefales Værket varmt i Brochuren, og det fremhæves, at Værket tilsigter at være til Gavn og Glæde — ikke blot for Forlaget selv, men ogsaa for Etaten; men Løfterne bliver holdt i ubestemte Vendinger. Vendinger, som Forlaget senere kan bruge som Panser mod de utilfredses Indvendinger; der staar f. Eks.: en biografisk Del, indeholdende Portrætter og Biografier af nulevende Kvinder og Mænd, der er eller har været fast ansatte, men der loves altsaa ikke i Brochurerne Portrætter og Fotografier af alle. Ligeledes staar »Billeder af saa godt som alle danske Jernbanestationer«, man vil altsaa ikke kunne drage Forlaget til Ansvar, fordi det udelader eller glemmer en enkelt, som f. Eks. Humlebæk Station. Man har endvidere med Flid undgaaet Betegnelsen »en Stat« o. s. v.

Det var derfor ikke paa Grundlag af de Mangler, der var konstateret med Hensyn til Værket i Almindelighed, at jeg besluttede mig til at føre Sagerne igennem for de timelønnede Tjenestemænds Vedkommende, og senere at føre Sagen videre til Landsretten efter at Byretsdommeren — under Henvisning til Højesteretsdommen i Poststat-Sagen havde dømt Haandværker Mathiesen til at betale fuldt ud (Byretsdommen vedlægges i Afskrift). Nej, Sagen blev næsten udødelig baseret paa, at Forlaget med Hensyn til Optagelsen af denne Gruppe (de timelønnede) havde udvist en Skødesløshed og en Ligegyldighed, der laa langt ud over, hvad man med Rimelighed kunde forlange, at denne Gruppe skal finde sig i.

Jeg paaviste først under Sagen, at Forlaget — trods de uklare Udtryk i Brochuren — virkelig havde lovet, at alle vilde komme med i Værket — ogsaa alle de timelønnede.

Dette Bevis førtes ved, at jeg fremlagde en Række Annoncer, hvor der udtrykkelig stod med rene Ord: »Alle de ved D. S. B. ansatte og saa vidt muligt alle de pensionerede« vil komme med i Værket. En saadan Annonce var nemlig ogsaa i November 1933 indrykket i »Værkstedstidende«, altsaa som et Løfte ogsaa til dette Blads Læsere; Haandværkerne og Arbejdsmændene i Værksteder og Remiser.

Endvidere maatte Agenterne, som jeg forlangte ført som Vidner, indrømme, at Haandværkerne og Arbejdsmændene, inden de tegnede sig, udtrykkeligt havde spurgt om, hvorvidt deres Gruppe ogsaa kom med, hvortil Agenterne efter *Instruktion fra Forlaget scarede*, at de kom med allesammen.

Dernæst paaviste jeg, at da Haandværkerne i sin Tid efter at have modtaget de første 3 Hæfter eller nogle flere sendte det hele retur til Forlaget, var der i Værket under Bogstav A kun optaget 9 Haandværkere og Arbejdsmænd, medens der skulde have været 161, og jeg paaviste, at fra Bogstav A til R taget samlet, var der kun optaget 22 pCt. og kun optaget ca. 4 pCt. helt rigtigt. Grunden til, at Forlaget har faaet de fleste af det øvrige Personale med,

men ikke Haandværkerne, er, at Forlaget som Basis for sit Værk har benyttet den officielle udgivne Personalefortegnelse, som ikke omfatter de timelønnede.

Endvidere paaviste jeg, at dette miserable Resultat skyldtes Forlagets grove Forsømmelse. Forlaget hævdede til at begynde med i Byretten, at det i August og September 1933 med Posten havde udsendt Spørgeskemaer til alle D. S. B.s Tjenestemænd, ogsaa til de timelønnede, men da jeg bestred dette og forlangte Personalet paa Forlaget ført som Vidner angaaende dette Spørgsmaal, erkendte Forlagets Repræsentant i et senere Retsmøde, at han havde husket forkert, der var *overhovedet ikke blevet sendt Spørgeskemaer* til de timelønnede med Posten. Dem havde man nøjedes med at lade besøge af Agenter, og det blev derefter dokumenteret, at disse Agenter havde Forlaget først begyndt at sende ud til Haandværkerne og Arbejdsmændene i Slutningen af November 1933. Altsaa efter at *Redaktionen af Værkets Hæfte I var afsluttet*. Jeg paaviste en Række lignende graverende Omstændigheder. Det vil af disse Oplysninger ses, at Haandværker Mathiesens Sag helt igennem var baseret paa Indvendinger, der var særlige for de timelønnede, eller i hvert Fald for Haandværkerens Vedkommende foreligger i en betydelig grellere Skikkelse end for de øvrige i Værket optagne Grupper, og jeg tror derfor ikke, at det kan nytte for de maanedslønnede at forsøge at blive frifundet for at betale Værket ved at henvise til Dommen i Haandværker Mathiesens Sag og det der fremdragne Materiale. Retten vil næppe finde, at det ogsaa for Statsbanernes øvrige Tjenestemænds Vedkommende ved deres Bestilling af Værket har været en afgørende Forudsætning, at ogsaa de timelønnede Haandværkere og Arbejdsmænd i Remiserne og Værksteder kom med i Værket paa lige Fod med de andre, og Retten vil derfor næppe finde, at Værket *af den Grund* er uden Værdi for de maanedslønnede.

Jeg maa her indskyde, at Forlaget, da jeg i Byretten fremlagde den af Trafikassistent Parby i Foraaret 1935 udarbejdede Personalefortegnelse over de timelønnede for derigennem at dokumentere, hvem af disse, der manglede i Værket, har gjort et fortvivlet Forsøg paa at redde Situationen ved i Byretten at proklamere, at det nu paa Grundlag af Parbys Fortegnelse, som Forlaget for første Gang saa, da jeg fremlagde den i Byretten, vil optage samtlige Arbejdsmænd og Haandværkere i et Supplement til Værket.

Denne Trafik fik Forlaget dog ingen Glæde af i Landsretten, idet Landsretten ikke fandt, at Forlaget herigennem havde opfyldt sine Løfter til Haandværkerne paa tilbørlig Maade.

Til sidst vil jeg bemærke, at i Sager, hvor der er sluttet Forlig i Retten (eller uden for Retten), vil dette Forlig ikke kunde omstødes (formentlig end ikke, hvis det er sluttet i en »Haandværkersag«), og at i Sager, hvor Subskribenten er blevet dømt mod Protest fra hans Side, og hvor han derefter har oversiddet Appelfristen, kan der iflg. Retsplejelovens § 397 gives Tilladelse af Justitsministeriet i indtil 1 Aar efter Dommens Afsigelse til, at han alligevel ap-

pellerer Dommen, naar der foreligger tilstrækkelig Grund til at afvige fra den almindelige Regel om Ankefristen, men der vil næppe være andre end de timelønnede Tjenestemaand, der kan gøre sig Haab om at faa en saadan justitsministeriel Tilladelse ved at henvise til Dommen i Haandværker Mathiesens Sag.

Hvad angaar *Spørgsmaal 2*, vil der efter min Mening ogsaa højest være Mulighed for, at Sagen kan vindes af en *timelønnet Haandværker eller Arbejdsmand*, hvis vedkommende Subskribent indtil nu har modtaget og betalt Værket uden at reklamere, og selv for saadannes Vedkommende vil det være overordentligt tvivlsomt, om han vil kunne frigøre sig nu efter at have betalt i to Aar; snarere vil Retten vel finde, at han ved denne Optræden har fortabt sine Indsigelser.

Som det vil ses af Udskriften af Byretsdommen, hævdede den ansvarshavende Redaktør for Værket under sin Forklaring i Byretten, af hvilken jeg lod optage Referat ved Hjælp af Retsstenografer, at han ikke havde modtaget den af Haandværkerens Deputation overgivne Opsigelse, der var ledsaget af en Fremførelse af de specielle »Haandværkerindsigelser« mod Værket, men da jeg i Landsretten fik Deputationens Ordførere som Vidner, maatte Forlaget skride til Erkendelse paa dette Punkt.

Ærbødigst
Ø. Konigsfeldt.
sign.

ILD I KRONJYDEN

Det rygtedes den 5. ds. om Eftermiddagen, at »Kronjyden« var kommet i Brand og havde maattet standse op ved Gammelaaby uden for Aarhus. Falcks Zonebrandvæsen blev alarmeret fra et Ledvogterhus i Nærheden.

Det var dog ikke saa galt, som Rygtet vilde gøre det til. Der var gaaet Ild i et Bremsebaand, som havde antændt en Laderpakning omkring Motoren, saa der faktisk stod Flamme ud fra Toget, og Togpersonalet alarmerede for alle Tilfældes Skyld Falck. Men da Assistanccn ankom til Gammelaaby, var Ilden allerede slukket. Toget returnerede ved egen Hjælp til Aarhus og fik de brændte Dele erstattet, hvorefter det kunde køre til København. De mange Passagerer, der var med Toget, og som havde taget Branden med Koldblodighed, maatte dog overføres til Østjyden«, som ekstraordinært tog »Kronjyden«s Tur til Aalborg.

JERNBANEDRONNINGEN I MOSKVA

Som bekendt udpeger de engelske Jernbanemaand hvert Aar en »Jernbanedronning«, der sendes til forskellige Lande, ogsaa vi har jo haft Besøg af en saadan.

Vi ser i vort hollandske Broderorgan, at Dronningens Rejse i Aar er gaaet til Rusland, og at hun i Moskva er blevet modtaget med saa store Æresbevisninger og Ceremoniel, at man -- ifølge hende og den ledsagende Sekretær's Udtalelser -- skulde tro, at det var foregaaet hjemme i selve England.

FRA DET FASCISTISKE ØSTRIG

Byggeriet i Wien under det røde og under det sorte Styre.

Medens Socialdemokratiet administrerede den kommunale Forvaltning i Wien, blev der som bekendt bygget en Mængde udmærkede og billige Arbejderboliger. Dette er standset, siden de kristlige i 1934 har overtaget Styret; nu bygges der saa godt som intet. Huslejen i kommunale Ejendomme er forhøjet, og Arbejderne kan ikke betale Lejen i de nyopførte Huse. Den fascistiske Statsraad, Kunschack, fremsatte den 15. Marts d. A. følgende Beklagelse: »Staten og Kommunen har oprettet en Fond af hvilken Personer eller Selskaber, der beslutter sig til at nedrive gamle Huse og opføre nye, kan faa betydelige Tilskud. Til Trods for disse Tilskud, og trods den Omstændighed, at Lønningerne i Bygningsindustrien er sænket med ca. 30 pCt., samt at der i stor Udstrækning anvendes arbejdsbesparende Maskiner, bygges der stadig Huse, som kræver en uvant høj Husleje.«

¼ af de beskæftigede Arbejdere holder sig udenfor Trængsorganisationen.

Den fascistiske Enheds-Organisation meddelte fornylig, at den har 330 000 Medlemmer, hvoraf 110 000 er arbejdsløse. Da der i Henhold til den officielle Sygekassestatistik er 924 000 beskæftigede Arbejdere i Østrig, vil dette altsaa sige, at kun 23 pCt. af samtlige beskæftigede Arbejdere er Medlemmer af Enheds-Organisationen, medens de ¼ ikke har ønsket at indtræde i denne.

Kardinalen lader røre paa sig.

Kardinal Innitzer i Wien holdt den 5. Marts en Tale, hvori han bl. a. anførte: »Siden Forbunds-kansler Dollfuss gav Parolen om »Østrigs Kristning«, taler vi om »et kristeligt Østrig«. Men det ser ud til, at vi burde have ventet noget med at antage dette Navn, eller i hvert Fald have brugt en Overgangsbetegnelse. Som Stillingen nu er, kan man sige, at der er givet os et Forskud, men de senere Indbetalinger er ikke overholdt fuldt ud. Det er dette, som er Skyld i, at man gør Kirken og dens Repræsentanter ansvarlige for, at alt endnu ikke er, som det skal være i den kristnede Stat.«

Metalarbejderne rejser Krav.

I Wiens Maskinfabrikker har der i den sidste Tid været forskellige Lønbevægelser, som viser, at Arbejderne ikke har ladet sig kue af Diktaturet. I Automobilfabrikken »Austro-Fiat« og »Saurewerke« stillede Arbejderne beskedne Lønkrav, som Ledelsen nægtede at indgaa paa, skønt Arbejderne derved kun vilde have faaet Dækning for en ringe Del af de Lønreduktioner, de har maattet finde sig i gennem de sidste Aar. Tilmed er Udbyttet af Selskaberne stigende, ligesom i de fleste andre industrielle Foretagender

i Østrig (Forholdstallet for Aktier er steget fra 44,1 i 1933 til 63,9 i 1935). Arbejderne gav deres Lønkrav Eftertryk ved at øve »passiv Modstand« og true med Strejke. Disse Skridt besvarede Arbejdsgiverne med Afskedigelser, hvorefter Arbejderne lod de behudede Strejker træde i Kraft. Det lykkedes dog ikke for Arbejderne at gennemføre deres Krav, skønt selve den fascistiske Fagforening og Repræsentanter for Regeringen inverterede overfor Fabrikernes Ledelse. — Ogsaa i Böhlerwerke i Steiermark og i Vaabenfabrikken »Hirtenberg« i Nedreøstrig samt hos Siemens & Halske i Wien gennemførte Arbejderne forskellige mindre Aktioner. I Minebyen Kirchberg udbrod der i Marts en 1-Dags-Strejke, som sluttede med Arbejdernes Sejr.

Naar man betænker, hvor strengt Diktaturregeringen skrider ind mod alle Arbejdere, der kæmper for bedre Kaar for deres Klasse, maa disse Strejker opfattes som et Bevis for, at Arbejderne atter har begyndt at rejse sig og samle sig efter Nederlaget i 1934.



FERIEHJEMMET

Medlemmernes Opmærksomhed henledes paa, at der i første Halvdel af Juni Maaned endnu er ledige Pladser paa Feriehjemmet.

G. O. F. Lund.

JUBILÆER



Den første Juni kan Lokomotivfører Høgh Olesen, Sønderborg, fejre sit 40 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Høgh Olesen blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Struer 1. Juni 1896, forfremmet til Lokomotivfører samme Sted 1. Maj 1907, forflyttet til Sønderborg den 10. Juni 1920, hvor Jubilæren siden har forrettet Tjeneste.

Til Trods for at Høgh Olesens Helbred ikke altid har været godt, har Sygdom og de mange Aars Jernbanetjeneste ikke kunnet kue hans gode Humør. Vi ønsker til Lykke og takker for godt Samarbejde.

Sønderborg Lokomotivførerafdeling.

Lokomotivfører A. R. N. Hansen, Aabenraa, kan den 1. Juni fejre sit 25 Aars Jubilæum. Lokomotivfører Han-

sen blev ansat ved de tyske Rigsbaner i 1906, og overgik i 1920 ved Genforeningen til D. S. B.

Padborg, Aabenraa og Haderslev Afdelinger ønsker Jubilæren hjertelig til Lykke med Tak for godt Samarbejde.

J. K.

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

A. Sibbersen.

LANTERNEN

afholder sin aarlige Sommerudflugt den 3. Juni. Udflugten gaar i Aar til Feriehjemmet paa Refsnæs. Afgang fra Kh med Tog 165 Kl. 9,45.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Det meddeles herved, at Øjenlæge Dr. med. K. Groes, Aalborg, fra 1. Maj d. A. har afstaaet sin Praksis til Øjenlæge A. Nordsted, til hvem Medlemmerne herefter kan henvende sig efter skriftlig Henvisning fra Jernbanelægen.

Dr. Nordsted afholder Konsultation: »Det gamle Apotek«, Aalborg. Kr. 11½—14½.

FRIKORT-MAPPER

Flv. Stationsforstander Stoumann i Strib har, som nogle af vore Læsere sikkert ved, ladet forfærdige nogle Mapper til Frikort af det nye Format, og har i Løbet af det sidste Aar solgt lidt over 1000 Stk. Som det fremgaar af en Annonce andetsteds i Bladet, modtager han stadig Bestillinger. Prisen er 1 Kr. pr. Stk., og det vil ses, at en af vore Kolleger i København modtager Bestillinger.

DET SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Den aarlige Generalforsamling afholdtes den 28. Marts 1936 Aarsberetning og Aarsregnskab godkendtes.

Endvidere vedtoges følgende Ændringer i Vedtægterne: »Under § 3 tilføjes som 4. Linie under b):

Elever er kontingentfri. Endvidere er Ekstrakontorister, Stationsarbejdere og andre, som er antaget i aspirerende Stillinger (jvfr. Tjenestemandslovens § 6) kontingentfri i et Aar fra deres Indtræden i Biblioteket.

Under § 6 rettes i 6. Linie Tallet 3 til 1.»

Til Optælling af Stemmesedler vedrørende Bestyrelsesvalget valgtes pens. Stationsforstander C. Wolf og Kontorassistent Fru O. E. Steffensen.

Under »Eventuelt« oplyste Formanden, at der forestod en ny Udarbejdelse af et kostbart nyt Katalog i mere overskuelig Form.

Paa given Foranledning fandt Formanden og den øvrige Bestyrelse Anledning til at hævde sin Ret og Pligt til at udskyde af Biblioteket enkelte Bøger, hvis Indhold var af en saadan Natur og Form, at de ikke egnede sig for Biblioteket. Dette var kun sket i to nærmere oplyste Tilfælde.

Da der nu ikke vilde fremkomme flere Udgifter vedrørende Bibliotekets Flytning, vilde man i Aaret 1936 kunne anvende ca. 1500 Kr. mere til Boganskaffelse end i 1935, hvorved man var i Stand til at anskaffe betydeligt flere Eksemplarer af de stærkest efterspurgte Bøger. Formanden benyttede Lejligheden til stærkt at opfordre Medlemmerne til nøje at studere Kataloget, hvorved de vilde blive opmærksom paa, hvilke Mængder af god Litteratur, de havde let Adgang til at faa.

Efter Vedtagelsen af den nævnte Vedtægtsændring, hvorved der er givet Statsbanerne Unge let Adgang til Bibliotekets Skatte af underholdende og belerende Art, haaber Bestyrelsen, at en Mængde af disse vil indmelde sig i Biblioteket, Københavns Hovedbanegaard.

Ved Optælling af de indsendte Stemmesedler genvalgte de afgaaede Bestyrelsesmedlemmer, Assistent A. A. Petersen og Jernbanepakmester S. Fogsgaard Nielsen, men henholdsvis 133 og 111 Stemmer.

Herefter fik Assistent S. C. F. C. Mortensen 103 Stemmer.



De dieselelektriske Motortog indsættes paany i Driften i Holland.

Da de hollandske Jernbaner for nogle Aar siden i større Udstrækning begyndte at anskaffe de dieselelektriske Motortog, maatte de efter nogle Maanedes atter tage dem ud af Trafiken, idet der indtraf alvorlige Forstyrrelser og Motoruheld. Med Støtte af de indvundne Erfaringer har man nu saa smaat faaet Motortogene bygget om; de arbejder nu saa godt, at man gradvis vil udvide den dieselelektriske Trafik.

Fra og med den 3. Februar d. A. blev Antallet af Togkilometer i dieselelektrisk Drift udvidet fra 100 000 til 150 000 km pr. Maaned. Lidt efter lidt skal dette Antal udvides til 175 000 km pr. Maaned.

I. T. F.

Udvidelse af Elektrificeringen i Holland.

De hollandske Jernbaner har besluttet, under Forbehold af vedkommende Ministeriums Godkendelse, at elektrificere Strækningerne Amsterdam—Arnhem, Haag—Utrecht, Rotterdam—Gouda og Utrecht—Eindhoven. Der er allerede afsluttet en foreløbig Overenskomst med den hollandske Industri om Levering af det nødvendige elektriske Materiale. Da de øvrige Bestillinger i Anledning af denne Elektrificering saavidt muligt vil blive givet til indenlandske Foretagender, vil disse Arbejder uden Tvivl for de kommende to Aar øve Indflydelse paa Beskæftigelsesgraden i en gunstig Retning.

I. T. F.

Foreslaaede Jernbanesammenslutninger i Sverige.

Man tilsigter i Sverige en Sammenslutning mellem Statsbanerne og 43 Privatbaneforetagender med en samlet Længde paa 5 000 km. Den planlagte Sammenslutning skulde medføre en Besparelse paa Driftsomkostningerne

paa 4 700 000 Kr. aarligt eller 8 pCt. af de samlede Omkostninger. Paa den anden Side vil 2 000 Mand blive overflødig.

I. T. F.

Ophævelse af Lønnedsættelser ved de norske Jernbaner.

Samtlige Tjenestemandorganisationers Aktionsudvalg har efter Afstemningsfristens Udløb meddelt Regeringen, at Forslaget om en delvis Ophævelse af Lønnedsættelsen er godkendt af Medlemmerne. Forslaget skal nu behandles i Stortinget. Det indeholder, at Lønnedsættelsen paa 3 pCt. for de første 2 000 Kr. af Lønningsbeløbet bortfalder, samt at Nedsættelsen paa 5 pCt. af den overstigende Del bringes tilbage til 2,5 pCt. med Iagttagelse af, at Nedsættelsen ikke maa være mere end 2,25 pCt. af det samlede Løbeløb.

I. T. F.

Lønforhøjelse for det engelske Jernbanepersonale.

Efter langvarige Forhandlinger om en Annullering af den endnu resterende Del af Lønnedsættelsen af 1931 gik Jernbaneselskabernes Repræsentanter paa det sidste Møde med til Organisationernes Krav om en Lønforbedring, idet 1¼ pCt. af den endnu resterende Del af Lønnedsættelse (2,5 pCt.) vilde blive ophævet. Denne »Lønforhøjelse« vil træde i Kraft den 1. Juli d. A. og være gældende i 12 Maanedes. Organisationerne vil have Ret til tidligst i 1937 at paabegynde nye Forhandlinger for at faa den sidste Rest af Reduktionen annulleret.

De i 1931 indførte Lønnedsættelser udgjorde ialt £ 4 600 000 pr. Aar. En delvis Annullering i 1934 bragte Beløbet ned med £ 1 000 000 om Aaret, medens den nye Restituering ligeledes vil formindske Totalbeløbet med £ 1 000 000. Oprindeligt vil Selskabet ikke gaa længere end £ 600 000.

Kontorpersonaleforbundets (RCA) Bestyrelse har godkendt Forslaget, medens de to øvrige Organisationer, Jernbaneforbundet (NUR) og Lokomotivmandsforbundet, vil afholde ekstraordinære Kongresser i Løbet af Maj Maaned d. A. Hovedbestyrelserne anbefaler Forslaget.

Hvad angaar Værkstedspersonalet, som er organiseret i 37 forskellige Organisationer (hvoriblandt ogsaa NUR) vil Selskabernes Forslag blive behandlet af Bestyrelserne.

I. T. F.

Fremgang for Organisationsforstaelsen i Amerika.

»Pennsylvania Greyhound Company« er blevet dømt paa Grundlag af den saakaldte Wagner-Arbejdslov, fordi Selskabet havde afskediget Personale paa Grund af Fagforeningsarbejde; Kendelsen blev afgivet af Voldgiftsdomstolen »National Labour Relations Board«. Det drejer sig her om en længere Retssag, der først sluttede i December 1935. Selskabet lod spionere paa Fagforeningsmøderne og støttede haade med Penge og paa anden Maade Foretagendets gule »Fag«forening.

Voldgiftsdomstolen har her fældet den første Kendelse af denne Art; efter denne skal Selskabet indstille de ulovlige Fremgangsmaader overfor sine Arbejder og er samtidigt dømt til at genantage de ulovligt afskedigede Folk med Efterbetaling af Løntabet.

I. T. F.



Udnævnelse efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører II (Elektrofører) fra 15.—5.—36:

Lokomotivfyrbøderne:

- L. P. Jensen, Kbh. Gb., (min. Udu.).
- S. C. Jensen, Kbh. Gb., (min. Udn.).
- K. P. V. Hansen, Kbh. Gb., (min. Udn.).
- J. K. K. Christiansen, Kbh. Gb., (min. Udn.).
- H. E. V. Larsen, Kbh. Gb., (min. Udn.).
- J. R. Petersen, Østerport, (min. Udn.).
- A. L. Jensen, Kbh. Gb., (min. Udn.).
- D. Vallentin, Kbh. Gb., (min. Udn.).
- A. J. C. Skødt, Kbh. Gb., (min. Udn.).
- C. F. C. Noltensmejer, Frederikshavn. (min. Udn.).

Togbetjentene:

- H. C. J. Søgaard-Hansen, Kbh. H., (min. Udn.).
 - C. Jørgensen, Kbh. H., (min. Udn.).
 - H. A. Dyrving, Kbh. H., (min. Udn.).
- Alle med Station ved Engbave Mdt.

Ansættelse som Lokomotivfyrbøder fra 1.—5.—36:

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- H. Rasmussen, Aarhus H., i Herning.
- K. Olesen, Aarhus H., i Herning.
- V. K. Hansen, Kbh. Gb., i Gødser.
- H. C. Hyllegaard, Aarhus H., i Herning.
- L. C. Rasmussen, Kbh. Gb., i Padborg.
- J. C. G. Rasmussen, Kbh. Gb., i Padborg.
- T. Viberg, Kbh. Gb., i Padborg.
- C. F. Svenning, Eshjerg, i Tønder.
- A. G. Pedersen, Eshjerg, i Tønder.
- L. S. B. Grønvall, Kbh. Gb., i Padborg.
- H. K. Schrøder, Aarhus H., i Tønder.
- R. L. Olesen, Kbh. Gb., i Brande.
- H. O. Petersen, Brande, i Brande.
- V. M. Pedersen, Slagelse, i Tønder.
- C. E. T. Pedersen, Korsør, i Tønder.
- H. C. Hansen, Fredericia, i Brande.
- C. H. Nielsen, Struer, i Thisted.
- J. H. Petersen, Kbh. Gb., i Tønder.
- L. H. C. Olsen, Nyborg, i Assens.
- B. G. T. Andersen, Aarhus H., i Tønder.
- E. G. Menne, Aalborg, i Brande.
- L. H. E. Kubel, Roskilde, i Glyngøre.

Forflyttelse:

Motorfører II K. K. Ø. Thomsen, Næstved, efter Ansøgning ifølge Opslag til Engbave Mdt. med Tjeneste som Elektrofører fra 15.—15.—36.

Motorfører II C. Pedersen (Kistrup), Næstved, til Engbave Mdt. med Tjeneste som Elektrofører fra 15.—5.—36.

Motorfører II O. L. R. Hollænder, Næstved, til Viborg fra 15.—5.—36.

Afsked:

Lokomotivfører V. T. E. Lund, Odense, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—36 (min. Afsked).

Lokomotivmester I J. Hendriksen, Dbn., Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—7.—36 (kgl. Afsked).



Lokomotivførerafdelingerne.

Odense Underafdeling: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: H. C. Hansen, Hjallesøvej 28.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Frederikshavn Afdeling: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. E. Christensen, Hjørringvej 42, 1.

Herning Afdeling: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. Andersen, Fønnesbechsgade 15.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

5. -Palater Jbl.-Fys

Nye Bøger.

- | | | |
|-------|---------|--|
| 17875 | 16961 | Clausen, Agnes: Det lukkede Land . |
| 17876 | 16649ab | Churchill, W. S.: Den store Krig. |
| 17877 | | Masters, E. L.: Spoon River Antologien. |
| 17878 | | Brorsson, E.: Den store Akvarie-Plog. |
| 17879 | 16995 | Parker, D.: Helvede kalder. |
| 17880 | 16965 | Meyn, N.: Det dræbende X. |
| 17881 | 16980 | Simenon, G.: Mord i Morsang. |
| 17882 | 16981 | do. Damen fra Røde Molle. |
| 17883 | 16982 | do. To Gange død. |
| 17884 | 16983 | do. Skyggen fra Vinduet. |
| 17885 | 16984 | do. Et Skud i Skodden. |
| 17886 | 16964 | Juliussen, A.: Den ukendte Soldat. |
| 17887 | 16962 | Dine, S. S. van: Dragemordet. |
| 17888 | 16968 | Friediger, M.: Landet, som genopbygges. |
| 17889 | | Howalt, E.: Sørensen, eller hvad med Retfærdigheden. |
| 17890 | 16974 | Clausen, C.: Poul Foss. |
| 17891 | 16976 | Kjærgaard, P. Jensen: Modvind og Medbør. |
| 17892 | 16977 | Skagen, M.: Flod og Ebbe. |
| 17893 | 16978 | Steincke, K. K.: Demokrati og Kultur. |
| 17894 | | Grossmann, V.: Paris. |
| 17895 | 16972 | Hørup, Ellen: Magtens Vej. |
| 17896 | 16939 | Wolfe, Dr. W. Beran: Nervøst Sammenbrud. |
| 17897 | 16975 | Gardner, E. S.: Den hylende Hund. |
| 17898 | | Trampe, E.: Kontraktbridge for Begyndere. |
| 17899 | | Braun og Schubert: Haandbog i Kontrakt-Bridge. |
| 17900 | | Byrdal, Lis: Smaa Fester — Glade Gæster. |