



NO 8

20. April 1936

36. Aargang

SØN- OG HELLIGDAGSFRIDAGE

Som kort berørt i vor Omtale af Arbejdstidskommissionens Betænkning har man i nogen Tid drøftet Muligheden af at faa en Bestemmelse om, at en vis Del af Fridagene skal falde paa Søn- eller Helligdage. I selve Fridagsbestemmelsen er det ganske vist anført, at Fridagene saavidt muligt skal lægges paa Søn- og Helligdage; men da en stor Del af Personalets Tjenester ligger i faste Tjenestefordelinger, i hvilke Fridagene falder med visse Mellemrum (6—7—8 Dage), medfører dette, at der kun hver 6.—7.—8. Uge falder en Søndagsfridag. For vore Medlemmers Vedkommende gælder dette endda kun det Personale, som kører i fast Tur. Statsbanerne har i de senere Aar lagt an paa en saa betydelig Forøgelse af Søndagstrafikken i Forhold til Hverdagstrafikken, at alt disponibelt Personale maa i Ilden om Søndagen. Som Følge heraf er det blevet vanskeligere og vanskeligere at give Søndagsfridage, og for Reservens Personale hører det derfor til Sjældenhederne at faa saadanne Fridage, ja, der foreligger Eksempler paa, at en Mand en hel Sommer igennem ikke har været fri en eneste Søndag.

Der er intet at sige til, at Befolkningen fra Storbyerne om Søndagen skal befordres ud i det fri til Skov og Strand, eller at Provinsboerne skal en Tur til København for at besøge deres Slægtninge, og det er naturligt, at Statsbanerne indretter sig paa at kunne tilfredsstille Befolkningens Ønsker i saa Henseende; men naar det saaledes efterhaanden er blevet en Sjældenhed at kunne give Personalet Fridage

paa Søn- og Helligdage, er det ogsaa naturligt, at Spørgsmaalet melder sig om en fastere Ordning med Hensyn til Minimum af Søndagsfridagene.

Ved de Forhandlinger, der har været om Sagen, Forhandlinger, der har været ført af de 4 Jernbaneorganisationer i Fællesskab, opnaaedes der Enighed om, at 22 af de Tjenestemændene tilkommende 52 aarlige Fridage skal falde paa Søn- eller Helligdage, og at der, hvis dette ikke naas, skal gives Erstatning i Form af anden Tjenestefrihed. Det var Meningen, at Sagen skulde træde i Kraft fra og med 1. April d. A., men Distrikternes Undersøgelser har saavidt vides imidlertid ikke kunnet danne et fuldstændigt Grundlag for Beregningen af de Udgifter, en Nyordning vil foranledige. Generaldirektoratet har derfor truffet den Afgørelse, at de Regler om Søn- og Helligdagsfridage, hvorom der er opnaaet Enighed med Organisationerne, skal danne Grundlag for Fridagstillæggelsen fra og med den 1. ds. Opnaas det i næste Rigsdagssamling at faa Bevillingsmyndighedernes Tilslutning til endelig Gennemførelse af Forslaget, er det Meningen at give det tilbagevirkende Kraft fra indeværende Finansaars Begyndelse. Den om Sagen udsendte Ordre har følgende Ordlyd:

Under Hensyn til Muligheden for, at de i nedenanførte »Udkast til Regler om Personalets Helligdagsfrihed« optagne Bestemmelser kan blive gennemført med tilbagevirkende Gyldighed fra Begyndel-

sen af Ferieaaret 1936—37, vil Tildelingen af Helligdagsfriheden fra den 1. April 1936 blive administreret efter de i Udkastet angivne Retningslinier.

Udkast til Regler om Personalets Helligdagsfrihed.

1. Statsbanernes Tjenstemænd skal i Løbet af hvert Ferieaar, i hvilket de har forrettet Tjeneste hele Aaret, saa vidt muligt have Adgang til mindst 22 Dages Frihed paa Søn- og Helligdage. Personalet i Aspirantstillinger har ikke Krav paa et bestemt Minimum af Helligdagsfrihed.

2. For Personale, der ansættes i Løbet af Ferieaaret, nedsættes Tallet 22 Dages Helligdagsfrihed i Forhold til Tjenstetiden inden for Ferieaaret, saaledes at Tallet formindskes med 2 for hver Maaned.

Personale, der afskediges i Løbet af Ferieaaret, har ikke Krav paa et bestemt Minimum af Helligdagsfrihed.

3. Saafremt en ansat ikke i Løbet af et Ferieaar faar den ham tilkommende Adgang til Helligdagsfrihed, har han i det følgende Ferieaar Ret til et Antal særlige Feriedage, saaledes at der for hver mistet Helligdagsfrihed indtil 8 inkl. gives $\frac{1}{2}$ Feriedag med Afrunding opad til hele Feriedage og for hver yderligere mistet Helligdagsfrihed 1 Feriedag.

4. Ved Tilrettelæggelsen af Tjenesten for hele Personalet, herunder ogsaa Godsekspektionernes Personale, skal det iagttages, at Friheds-Tildelingen i første Række søges ordnet saaledes, at hver enkelt ansat faar Adgang til den ham tilkommende Helligdagsfrihed. Der maa altsaa ikke ved en ujævn Fordeling af Helligdagsfriheden skabes Mulighed for Krav paa Feriegodtgørelse, som kunde være undgaaet ved en mere ligelig Fordeling.

5. For saa vidt ikke andet udtrykkelig fastslaas, paahviler det den lokale Ledelse af de enkelte Tjenestesteder m. v. at holde Regnskab med de enkelte ansattes Helligdagsfrihed. En foreliggende, men ikke benyttet Adgang til Frihed paa en Søn- eller Helligdag maa ved denne Opgørelse betragtes som Helligdagsfridag. Ved frivillig Bytning regnes Helligdagsfriheden givet den, der faar Fridag paa Helligda-

gen, men saadan Bytning maa ikke etableres, saafremt der derved kan opstaa forøget Krav paa Feriegodtgørelse. Der bortses fra Søn- og Helligdage, som falder i Sygeperioder, men for hver fulde 14 Dages Sygdom i Løbet af Ferieaaret nedsættes Tallet 22 med 1. Søn- og Helligdage, der falder i Ferierne, betragtes som Helligdagsfrihed.

6. De ansatte, der herefter i et Ferieaar har Krav paa særlige Feriedage, skal indsende Anmeldelse herom *senest* den 7. April. Ikke rettidig indsendt Anmeldelse kan ikke ventes taget til Føge. Disse Feriedage kan søges særskilt eller sammen med den almindelige Ferie.

Samtlige ansatte skal inden den 1. Oktober indsende Ansøgning om den paa dette Tidspunkt resterende Ferie. I særlige Tilfælde kan der efter motiveret Andragende gives Tilladelse til at trække nogle Dage paa næste Aars Ferie, naar det indeværende Aars Ferie er opbrugt, dog ikke tidligere end i Oktober Maaned.

Under Hensyn til det rimelige i at opnaa en fornuftig Løsning af dette Spørgsmaal, haaber vi, at Sagen maa gaa endelig i Orden paa det her omtalte Grundlag.

Som det fremgaar af den gengivne Ordre, skal de lokale Tjenesteledere holde Regnskab med den enkelte ansattes Helligdagsfrihed; men vi henstiller dog til Medlemmerne, at ogsaa de fører Regnskab i saa Henseende.

KØRELÆRERHONORAR

Beregning af Kørelærerhonorar for Uddannelse af Reservelokomotivfyrbødere.

Fra de af vore Medlemmer, som har indøvet de Haandværkere eller Remisearbejdere, der anvendes som Hjælpepersonale i Lokomotivtjenesten, har vi af og til modtaget Forespørgsel om, hvorvidt der kunde udbetales dem Kørelærerhonorar i Lighed med, hvad der udbetales for Uddannelse af Aspiranterne. Sagen har været forelagt Generaldirektoratet, som under 3. April d. A. har sendt os et saalydende Afslag:

»I Anledning af Foreningens Andragende af 13. December f. A., J. Nr. 2722, om, at der maa blive tillagt Lokomotivførere, som har uddannet Haand-

værkere i Lokomotivfyrbødertjenesten, Kørelærernorar, skal man herved meddele, at man ikke kan imødekomme Andragendet, idet den omhandlede Uddannelse ikke kan sidestilles med den, der gives Lokomotivfyrbøderaspiranter, men er af samme Art og Varighed som den Uddannelse, der gives Remisearbejdsmænd, der benyttes som Fyrbødere.»

Som det vil ses, lægger Generaldirektoratet Vægten paa, at der er Forskel paa den Uddannelse, der gives de vordende Lokomotivmænd — Aspiranterne — og den, der gives Personer, der anvendes som Hjælpepersonale.

VORE TJENESTETIDSFORHOLD Svar til Carl Petersen.

Vi bringer andetsteds i Bladet en Artikel af Carl Petersen, Frederikshavn, hvori han ytrer sin Utilfredshed med, at der ikke opnaaedes et bedre Resultat af Arbejdstidskommissionens Virksomhed. Han konstaterer, at de af Lokomotivpersonalet ventede Forbedringer af Tjenestetidsforholdene ikke er opnaaet og slutter med at sige: »og hvor ligger Skylden herfor, ja derom er der maaske delte Meninger.«

Vi skal i det følgende komme ind paa Carl Petersens Bemærkninger, men ønsker allerede nu at erklære os enige med C. P. i Beklagelsen af, at der ikke naaedes mere, end Tilfældet er.

Der er intet nyt i C. P.s Artikel, ja i Realiteten er der intet deri, som Redaktionen ikke tidligere har skrevet. Paa Side 231—32 i vort Blad fra forrige Aar har vi, ligesom C. P. nu gør det, gjort op, hvad de af Kommissionen foreslaaede Ændringer vil betyde for Lokomotivpersonalet, og vi har sagt, at der ved de Forhandlinger, der skulde føres om Sagen, vilde blive Lejlighed til paa officielt Sted at henlede Opmærksomheden paa, at Lokomotivmændene ikke føler sig tilfredsstillet. Paa Side 238 i samme Aargang af D. L. T. har vi udtalt, at Lokomotivmændene i højere Grad end nogen Tjenestemand har følt de senere Aars Rationalisering og den dermed følgende Skærpelse af Arbejdstidsforholdene, og paa Side 239 har vi peget paa, at det er den Omstændighed, at der ikke er taget tilbørligt Hensyn til Lokomotivmændenes specielle Arbejdes Karakter, som er Aarsag til Utilfredsheden. Men det er jo muligt, at C. P. ikke hidtil har bemærket disse Enkeltheder.

Hvad angaar Behandlingen af de af Centralorganisationen henholdsvis de af vor Organisation fremsendte Forslag erindrer vi om, at C. O. den 29. Oktober 1932 besluttede at rejse Krav om Ophævelse af 9 og 10 Timers Tjenestetidsnormerne. Sagen kom til Forhandling hos Finansministeren 1½ Aar efter, den 18. Maj 1934, og der blev saa nedsat en Kommission, som begyndte sit Arbejde den 14. Juni 1934. Med Hensyn til vore egne Forslag blev der den 5. Maj 1933 truffet Kongresbeslutning om Grundlaget for disse. Vort Tjenestetidsudvalg drøftede Forslagene og udformede dem nærmere, og den endelige Godkendelse vedtoges i et Hovedbestyrelsesmøde den 25. September 1934, hvorefter Sagen den 27. s. M. sendtes til Generaldirektoratet og Ministeriet. Der forelaa paa det Tidspunkt intet om, at disse Forslag skulde behandles i Arbejdstidskommissionen, hvis Opgave jo egentlig var at afskaffe B- og C-Normerne; men Finansministeren fandt det altsaa rigtigst, at Kommissionen ogsaa tog sig af vore Forslag, og de blev den 16. April 1935 oversendt dertil.

I de Artikler, i hvilke vi redegjorde for Indholdet af Arbejdstidskommissionens Betænkning, har vi peget paa, at en Bestemmelse om, at uafbrudt Tjeneste ikke maa vare mere end 9 Timer imod 10 Timer efter den nugældende Bestemmelse, vilde koste 21 000 Kr. for Togpersonalet, men 160 000 Kr. for Lokomotivpersonalet; hvis man vilde imødekomme Kravet om at forlænge Minimumshviletiden mellem 2 Tjenestedøgn fra de nuværende 9 Timer til 12 Timer, vilde dette koste 166 500 Kr. for Togpersonalet og 340 000 Kr. for Lokomotivpersonalet; 1 Times Forlængelse af de Ophold paa fremmed Depot, der regnes som Tjeneste, vilde, naar det indskrænkede sig til kun at gælde i Nattimerne, koste 15 000 Kr. for Togpersonalet og 70 000 Kr. for Lokomotivpersonalet.

Det ses heraf, at Gennemførelse af disse tre Foranstaltninger vilde koste 202 500 Kr. for Togpersonalet, men omtrent 3 Gange saa meget, nemlig 570 000 Kr. for Lokomotivpersonalet. Efter vor Mening taler disse Tal deres tydelige Sprog, de viser, at det er paa Lokomotivpersonalet de hidtil gældende Tjenestetidsregler har tynget haardest. Ogsaa dette har C. P. kunnet læse i D. L. T. for i Fjor (Side 239).

Men vi har jo flere Ønsker end de tre forannævnte. De af os fremsatte Forslag om Ned-

sættelse af Maanedsnormerne vilde medføre en Udgiftsforøgelse paa 950 000 Kr., og Forslaget om Begrænsning af paa hinanden følgende Nattjenester vilde koste 40 000 Kr. Med disse Tal er vi alene for Lokomotivpersonalets Vedkommende oppe paa 1 560 000 Kr.

C. O.s Forslag om en generel Afskaffelse af B- og C-Normerne for samtlige Tjenestemænd vilde koste ca. 3,3 Mill. Kr., hvoraf ca. en Trediedel vilde falde paa Statsbanerne. Dem kunde Finansministeren som bekendt ikke skaffe. Han lovede at skaffe $1\frac{1}{2}$ — $1\frac{3}{4}$ Mill. Kr. og det blev dette, som dannede Grundlaget for de af Kommissionen fremsatte Forslag, og Statsbanerne har ogsaa her lagt Beslag paa ca. en Trediedel, 665 000 Kr.

Saaledes var Stillingen, og hvor beklageligt det end var, saa er det nu en Gang saadan, at vi ikke kan tage selv. For at faa vore Krav gennemført, krævedes betydeligt flere Penge, og det mente Ministeren ikke var gennemførligt.

Hvad nu Tjenestetidsnævnet angaar, forstaar vi ikke, hvorfor Carl Petersen ser med saadan Skepsis herpaa. Nævnets Medlemmer er alle kendt med de Forhold, vi her har omtalt. De er ogsaa kendt med, at Arbejdstidskommissionen har udtalt:

a t Bestemmelserne med Hensyn til Maksimumstjeneste bør anvendes med Varsomhed og under fornøden Hensyntagen til umiddelbart forudgaaende Hviletid m. v.,
a t det bør tilstræbes, at Minimumshviletiden paa Hjemstedet mellem to Døgns Hovedarbejder bliver det undtagelsesvise,
a t der bør vises størst mulig Imødekommenhed overfor Ønsker om en Begrænsning af paa hinanden følgende Nattjenester.

Vi for vort Vedkommende venter, at de Embedsmænd, som udarbejder Kørselsfordelingsforslagene, vil tage Hensyn hertil; men vore Afdelingsbestyrelser har jo da ogsaa en Opgave, og lykkes det ikke Afdelingerne at komme til Enighed med Sektionerne eller Distrikterne, har vi nu et Nævn, hvis Sammensætning er saaledes, at der skulde indeholdes Garanti for, at de Sager, det behandler, kan blive afgjort under rimelig Hensyntagen til alle foreliggende Forhold.

Lad os se, hvad de nye Forhold er i Stand til at bevirke. Efter vor Mening er det endnu for tidligt at kritisere dem.

C. P. har selvfølgelig Ret i, at der sikkert nok er delte Meninger om Aarsagen til, at Resultatet ikke blev bedre. Nogle vil vel hævde, at Finansministeren havde en simpel Pligt til at skaffe de Penge, der skulde til, saa det altsaa maa være hos ham, Skylden for det utilfredsstillende Resultat ligger; andre vil maaske hævde, at det er Landboernes Skyld, idet disse igennem de senere Aar paa forskellig Maade har maattet hjælpes af Staten, som saa har maattet sige nej paa andre Omraader, atter andre vil sikkert gaa ud fra, at det er den økonomiske Krise, der behersker hele Verden, og som bl. a. har medført Arbejdsløshed og Pengevanskeligheder, som er den direkte Aarsag til, at Statskassen ikke er i Stand til at skaffe de fornødne Midler. Men hvad hjælper det, enten saa Skylden ligger det ene eller det andet Sted, naar det til syvende og sidst ikke var muligt at skaffe de fornødne Penge.

94 KM STATSBAANE NEDLÆGGES

»Efter at begge Rigsdagens Finansudvalg har givet Tilslutning til Trafikministerens Forslag om Nedlæggelse af Banestrækningerne Ringsted—Hvalsø—Frederikssund og Rødekro—Løgumkloster—Bredebro, vil disse Banestrækninger blive nedlagt fra 15. Maj d. A.«

Saaledes lyder i al sin Korthed den officielle Meddelelse om Nedlæggelsen af 2 af de Statsbanestrækninger, hvor om der i lang Tid har staaet Strid.

De to Baner hører begge til Statsbanernes nyeste Anlæg; men de har haft en trist Skæbne, idet de begge er taget i Brug efter at Befolkningen var kommet i Vane med at benytte Biler til deres Transporter, og det baade af Personer og af Gods.

Den sjællandske Midtbane blev foreslaaet af Jernbanekommissionen af 1904. Flertallet foreslog den ført fra Næstved over Ringsted—Roskilde og Skibby til Frederikssund; men Militærets Repræsentant i Kommissionen, Oberst Pallesen, foreslog Linieføringen Ringsted—Hvalsø—Frederikssund; dette vilde være af strategisk Betydning ved Troppetransporter o. lign. Regeringen fulgte den sidstnævnte Indstilling, idet det dog bestemtes, at Banen ikke skulde stoppe op i Frederikssund, men føres videre til Hillerød, saaledes at der var direkte Statsbane-

forbindelse Helsingør—Masnedø midt gennem Sjælland. Der toges herved særligt Sigte paa Transitttransporter fra Sverige og Norge via Helsingør til Vesteuropa.

Banens Bygning besluttedes ved Lov af 27. Maj 1908; men Paabegyndelsen af Arbejdet udsattes i flere Aar. Verdenskrigen bragte imidlertid en mægtig Stigning i Transporter af Gods fra Sverige og Norge til Tyskland og England, og da Københavns Godsbanegaard efterhaanden viste sig alt for lille, kom der Gang i Arbejdet paa Midtbanen, Anlægsarbejderne tog deres Begyndelse i 1917.

Den 1. Juni 1924 aabnedes Strækningen Næstved—Ringsted for Driften; den 15. August var Strækningen Ringsted—Hvalsø færdig og den 17. November 1928 blev Strækningen Hvalsø—Frederikssund taget i Brug, saaledes at der nu kun manglede det sidste Stykke til Hillerød. Ogsaa paa denne Strækning blev Banelegemet lagt og Stationsbygninger opført, men Fuldførelsen blev opgivet, dels fordi den økonomiske Krise tvang til den alleryderste Økonomi, dels fordi det paa den færdigbyggede Del af Strækningen ikke var muligt i tilstrækkeligt Omfang at vække Befolkningens Forstaaelse af at anvende Jernbanen til deres Befordring. Stykgodsudvalget, som beskæftigede sig med Spørgsmaalet om Forenkling af Driften paa forskellige Sidebaner, foreslog Midtbanen nedlagt, eventuelt opretholdt som ren Godsbane. Rigsdagen gav Befolkningen i Banens Op-land endnu et Par Prøveaar; men nu er det altsaa definitivt Slut. Den Omstændighed, at der paa denne Bane er en hel Del omtrent nyt Materiale, der er haardt Brug for andre Steder — Skinnerne skal anvendes paa Strækningen Holstebro—Skern, og Broen mellem Hornsherred og Frederikssund skal bruges ved Bygningen af den nye Limfjordsbro — har sikkert været stærkt medvirkende til Banens endelige Skæbne.

Rødebro—Bredebrobanen bestaar af en i 1888 bygget Del — Bredebro—Løgumkloster — som overtoges ved Genforeningen, og en nyere Del — Løgumkloster—Rødebro. Den sidstnævnte Del af Banen er bygget efter Indstilling af den sønderjydske Jernbanekommission af 1920; den 29. Marts 1924 kom Loven om Anlægget af det nye Stykke Bane, og den 3. Oktober 1927 aabnedes den for Driften.

Da Loven om denne Banes Anlæggelse behandledes i Rigsdagen, var man der klar over,

at denne nye Bane ikke vilde kunne forrente sig, og at den sikkert vilde faa et reelt Driftsunderskud. Men den blev besluttet som en Hjælp til Befolkningen i disse Egne. Automobiltrafikken og den økonomiske Krise har imidlertid ogsaa bragt denne Bane i Krise. De aarlige Driftsindtægter paa hele Strækningen Bredebro—Rødebro var, da det foran omtalte Stykgodsudvalg arbejdede med Spørgsmaalet om Forenkling, Kr. 133 000, men de rene Driftsudgifter var Kr. 275 000, hvori endda ikke var medregnet Andel i Fællesudgifter og Udgifter til Administration. Forholdene har ikke bedret sig siden da, og denne Bane maa nu dele Skæbne med den sjællandske Midtbane.

Det er trist, at Staten saaledes skal nedlægge Baner. Vi for vort Vedkommende beklager det; men det maa haabes, at de Autoriteter, som har truffet Beslutning om Nedlæggelsen, har bedømt Forholdene rigtigt; thi nu kan det ikke ændres mere.

ARBEJDSKRAFTEN ER UBESKYTTET I DET NYE TYSKLAND

Inden Nationalsocialismen havde »sejret« i Tyskland, var Fagforeningerne i Tyskland Beskyttere og Befordrere af Arbejdskraften. Ved omfattende Tarifoverenskomster, ved et udvidet Socialforsikringssystem og ved Arbejderbeskyttelse sikredes Arbejderens sociale Eksistens (Liv og Sundhed). Fagforeningerne vaagede over Gennemførelsen af Tarifoverenskomster og de sociale Love —, og de var repræsenterede i Socialforvaltningen paa afgørende Steder.

I det *nationalsocialistiske* Tyskland er de *uafhængige* Fagforeninger blevet afskaffet. Arbejdsfronten er efter sin Konstruktion aldeles ingen Arbejderrepræsentation. Arbejdsgivere og Arbejdere er ligeligt repræsenteret, den kan derfor allerede ifølge sin Struktur ikke forsvare Arbejderinteresser. Fremfor alt er den afhængig af den nazistiske Statsmagt og er aldrig i Stand til at løse Problemer paa egen Haand.

Den tyske Arbejderklasse er altsaa uden Beskyttelse netop i denne Tid, hvor der arbejdes med fuld Damp med Krigen for Øje. Den tyske Rustningsindustri er, ligesom i Krigstid en hensynsløs Materialindustri, som kun interesserer sig for Maskinerne og ikke kender til *Sikring for Arbejdskraften*. Tydeligst viser

dette sig i Udkastet til den ny tyske Strafferet, hvis Grundtræk praktisk talt gælder allerede i Dag. Den offentlige Strafferetskommission taler i sin Beretning meget om Beskyttelse af Arbejderne. Men derved forstaar den kun den tekniske Beskyttelse, *ikke* den sociale Beskyttelse, d. v. s. Beskyttelse af det arbejdende Menneske, som stiller sin Arbejdskraft i en kapitalistisk Arbejdsgivers Tjeneste.

Arbejdsretten, som altid bedst afspejler et Lands virkelige Kulturtrin og Samfundsindstilling, viser ogsaa det virkelige Billede paa det nationalsocialistiske Tyskland.

Den nye tyske Arbejdsret vil beskytte

- 1) den nationale Arbejdspligt,
- 2) den nationale Arbejdskraft,
- 3) Arbejdsfriheden.

»Den nationale Arbejdspligt« faar efter Strafferetskommissionens Beretning tydeligst Udtryk i *Arbejdstjenesten*. Den, der kritiserer eller saboterer Arbejdstjenesten, den Understøttelsesnydende, som vægrer sig ved at udføre et Arbejde, som er blevet anvist ham, bliver straffet. Man kan udtrykke det helt enkelt deri, at »Den nationale Arbejdspligt« er Pligten til *at arbejde for den Løn, der bydes*. Den nye tyske Strafferet har den Opgave at tvinge Arbejderen til Hoveritjeneste.

Ved Beskyttelsen af »Den nationale Arbejds-kraft« forstaas udelukkende Sikringen af den *tekniske Arbejdskraft*. Men Beskyttelsen imod *Kapitalisternes Udplyndringssystem* kender det nationalsocialistiske Tysklands Ret ikke noget til.

Ganske vist tales der i Afsnittet »Beskyttelse af Arbejdsfriheden« om Strafbarhed for Udbytning, saafremt Løn- og Arbejdsydelse staar i *paafaldende* Misforhold til hinanden. Men denne Bestemmelse er kun en tom Frase, idet Staten praktisk talt har overladt Arbejdsgiveren at fastsætte Lønnen. Og efter at Fagforeningerne er udelukket fra al Indflydelse, er Lønforholdene stadig fastlagt paa et saa lavt Niveau, at selve Systemet i Tyskland maa siges at hvile paa Principet: det mest mulige Arbejde for den mindst mulige Løn.

Den nye Strafferet skal endvidere hindre:

- 1) »Formindskelse af Lejligheden til at arbejde«.
- 2) Forstyrrelse af Arbejdsfreden.

Medens Straffebestemmelserne om »Formindskelse af Lejligheden til at arbejde« har

mindre Betydning og — ret overflødig — vender sig imod »Lukning« af Fabrikerne ved Fabrikanternes Foranstaltning, hvilket egentlig kun kan forhindres ved den tidligere gældende »Stillegungsrecht«, som blev ophævet af Nationalsocialisterne, viser de planlagte Bestemmelser om »Forstyrrelse af Arbejdsfreden« denne Tugthuslovs sande Karakter. Ved *Forstyrrelse af Arbejdsfreden* forstaas enhver Strejke, ja, overhovedet enhver Oplysning til Arbejderne om, hvorledes deres økonomiske Situation er. D. v. s. at hvert Forsøg paa at mande sig op fra Arbejderklassens Side, hvert Forsøg paa solidarisk Arbejdsnægtelse trues med strenge Straffe af den arbejderfjendtlige kapitalistiske Straffelov.

Denne nye national-socialistiske Strafferet taler saaledes et tydeligt Sprog. *Den er og bliver et Tugthusreglement*. Arbejdsgiverens Profitbegær, den herskende Klasses Interesser støttes. Arbejderklassen, den *virkelige Arbejds-kraft*, udleveres til Udplyndringen. I dette Rets-system viser Nationalismen sit sande Ansigt og sit virkelige Maal: *at gøre det arbejdende Menneske til Slave!* Heller ikke disse Bestemmelser vil kunne hindre den naturnødvendige økonomiske Udvikling, og ej heller vil de kunne hindre Arbejderklassens Befrielse; men de viser den internationale Arbejderklasse, hvad Fascismen virkelig indeholder.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Vore Tjenestetidsforhold.

Den, som skriver disse Linier, havde for faa Aar siden en frejdig Tro og Tillid til, at det skulde lykkes vor Forening at skabe nogenlunde taalelige Vilkaar i vore Tjenestetidsforhold m. m.

Denne frejdige Tro er desværre i den senere Tid blevet stærkt formørket, i Særdeleshed siden Arbejdstidskommissionens Betænkning er offentliggjort, og Rettelserne til Serie A er udsendt.

Vore Kongresser har i de senere Aar været præget af Forslag ude fra Landets Afdelinger, Forslag, hvori man kraftigt har anmodet Hovedbestyrelsen om at faa vore Tjenestetidsregler forbedret. Disse Forslag er altsaa kommet fra Folk, som Dag og Nat Søn og Hellig har staaet paa Førerpladsen med den aldrig svigtende Ansvarsfølelse, hvad enten Arbejdet udføres paa et Lokomotiv eller en Motorvogn.

Alle disse gode Forslag og Henstillinger hjalp intet. Men til sidst blev man alligevel enige om at røre paa sig, ganske vist blev Forhandlingsfaktoren ikke D. L. F., men C. O. Og Resultatet blev Nedsættelsen af Arbejdstidskommissionen.

Paa Trods af stor Misfornøjelse blandt Personalet med de herskende Tjenestetidsregler snurrede Hjulene alligevel henad den blanke Skinnevej, fordi de Mænd, hvis Plads er forude, havde en usvigelig Tro til D. L. F.s Ledelse, og samtidig næredes vel ogsaa et stille Haab om, at vor Administration havde en Restbeholdning tilbage af Forstaaelse af *vort specielle Arbejde*. (Der er nu en Gang betydelig Forskel paa at forrette Tjeneste i et Tog eller ved Fremførelse af et Tog.)

Men Kommissionen afgav desværre sin Betænkning, uden at vore Ønskedrømme blev til Virkelighed.

Det kunde være fristende at komme ind paa forskellige Ting, som denne Kommission har beskæftiget sig med; men det tillader Redaktionen af D. L. T. sikkert ikke af Pladshensyn. Jeg skal derfor fatte mig ganske kort.

At der for Fremtiden finder en Sammenlægning af Normerne Sted, at der f. Eks. skal anskaffes for 55 000 Kr. Ledvogterkoner, og at der skal en Merforøgelse af 600 Mand i Statstjenesten, kan vi selvsagt kun være glade for.

Men at der paa Baggrund af den store og beretigede Misfornøjelse, der hersker m. H. t. vore Arbejdsforhold, alligevel ikke er taget det fjerneste Hensyn til os, synes i Virkeligheden at være en Haan mod det Personale, som netop paa Grund af vore slette Arbejdstidsforhold slider sig selv op i en forholdsvis ung Alder.

Mon Samfundet og i Særdeleshed det rejsende Publikum ikke kan kræve, at Personalet paa Lokomotiverne og Motorvognene skal være »A Mennesker«? Men hvor mange Lokomotivmænd er dette, naar de i nogle Aar har døjet de yderst stramme Ture og elendige Maskiner?

Men tilbage til Kommissionen!

Det eneste, denne har levnet os, er som bekendt en Begrænsning af Raadighed i Hjemmet til 12 Timer, en Begrænsning af Raadighed efter Kørsel, og at Tiden for de tjenestefrie Ophold ude, der regnes som Tjeneste, er forhøjet med en ½ Time, hvis Opholdet er mellem Kl. 22 og 6.

Jeg skrev foran, at der i Kommissionens Betænkning ikke er taget tilhørligt Hensyn til D. L. F.s Medlemmer, og jeg tillader mig at tro, at mange vil give mig Ret heri.

Som bekendt blev der ligeledes oprettet et saakaldt Tjenestetidsnævn, der havde en vis Forbindelse med Arbejdstidskommissionen. Dette Nævn skal bl. a. tage sig af Kørselsfordelinger.

Hvilken Betydning dette Nævn vil faa for vore Arbejdsforhold, er det vel for tidligt at spaa om. Men da Nævnets Udtalelser i en Sag kun tjener som *Vejledning* for Generaldirektoratet, og vore Forhandlingsregler i Forvejen giver os Ret til at *forhandle* med samme om Kørselsfordelinger, er det vist et stort Spørgsmaal, om dette Nævn vil faa nogen større Betydning for os, selv om ogsaa H. B. maaske mener, at Nævnet nærmest skal fungere, skal vi sige som en Slags Færdselsbetjent.

I hvert Fald synes Bestemmelserne vedrørende Nævnet at være sammensat af Snuhed og ufordøjet

Fromhed, og Dansk Lokomotiv-Tidende tilføjede da ogsaa straks i Omtalen af Nævnet, at det begribeligvis ikke er Hensigten, at Kørselsfordelinger o. l. fremtidig uden videre skal sendes til Nævnets Behandling. Nej, det hele skal helst gaa som hidtil. Naar dette er Tilfældet, hvorfor saa denne Postyr?

Jeg har selvfølgelig ingen Ret til at udtale mig paa andres Vegne, men jeg tror med Bestemthed at kunne sige, at en stor Part af D. L. F.s Medlemmer føler sig tyngt og trætte af vore Arbejdsvilkaar, og derfor havde mange i stille Tillid og Tro til vor Fornings Ledelse haabet og ventet nogle Forbedringer af vore Tjenestetidsforhold. Dette er imidlertid ikke sket. Og hvor ligger Skylden herfor? Ja, derom er der maaske delte Meninger.

Frederikshavn, den 27. Marts 1936.

Carl Petersen.

Se Besvarelsen Side 89.

Red.

Remisearbejderes Anvendelse i Lokomotivtjenesten.

Er det Redaktionen og Hovedbestyrelsen bekendt, at det blandt Remisearbejderne er et staaende Samtaleemne, at de gennem deres Organisation vil fremsætte Krav om, at der, naar de anvendes som Reserve-Lokomotivfyrbødere, gives dem Adgang til at køre paa alle Lokomotivtyper og i alle Togarter? Dette skal bl. a. være motiveret med, at der sidste Sommer blev givet en saadan Tilladelse. Endvidere har jeg ogsaa hørt en Fugl synge om, at den samme Organisation vil kræve, at der gives Remisearbejderne Adgang til Elektroførerpladserne.

Da disse Spørgsmaal jo er af vital Interesse for alle Lokomotivmænd, vilde det være rart at høre en Udtalelse fra Hovedbestyrelsen.

M. A.

Vi maa besvare M. A.s Spørgsmaal benægtende. Os bekendt foreligger der ikke officielle Bestræbelser i den Retning, som den ærede Indsender formener. Vi beder erindret, at det, der her er Tale om, er Forhold ved Lokomotivtjenesten, og disse Forhold varetages som bekendt af *vor* Organisation. Det er vel nok muligt, at en eller anden Remisearbejder spekulerer paa noget som det, Indsenderen omtaler; men herfra og til, at deres Organisation officielt skulde beskæftige sig med Forholdet, er der jo et langt Spring. M. A. kan sikkert være ganske rolig; Ledelsen af Remisearbejdernes Organisation er selvfølgelig saa ansvarsbevidst, at den ikke blander sig i Anliggender, der ligger indenfor andre Organisations Interesseomraader, og om det her omtalte Forhold er der jo Overenskomst mellem Generaldirektoratet og *vor* Organisation.

Ved i den i D. L. T. Nr. 3 for indeværende Aar optrykte Protokol af en Forhandling i Generaldirektoratet at læse Personalechefens Udtalelser om dette, vil den ærede Indsender se, at Generaldirektoratet er helt indforstaaet med, at det er forbudt at anvende

Remisearbejdere paa H-, P-, R- og S-Maskiner samt i Il- og Eksprestog, og at der kræves Samtykke fra vor Organisation, hvis der skal ske Ændringer heri. Under den paagældende Forhandling blev det nemlig indtrængende henstillet til vor Organisation, at den under Hensyn til de vanskelige Personaleforhold gik med til en Dispensation, saaledes at der i Sommeren 1935 maatte anvendes Remisearbejdere paa de større Maskintyper, naar disse benyttedes til Fremførelse af *Godstog* i 2. Distrikt. Det vil ligeledes af Protokollen kunne ses, at Generaldirektoratet gav det Tilsagn, at Dispensationen kun skulde gælde for Sommeren 1935, og at den ikke skabte Præcedens, og da Generaldirektoratet senere har indskærpet denne Bestemmelse til Overholdelse, behøver den ærede Indsender og andre interesserede ikke at befrygte Forandringer.

Hvad angaar Spørgsmaalet om Elektroførerpladserne kan vi indskrænke os til at henvise til den derom vedtagne Lovbestemmelse, som udtrykkelig bestemmer, hvilke Tjenstemænd det er, der kan komme i Betragtning ved disse Pladser. Dette er en Rigsdagsbeslutning, og der er ingen Grund til at formene, at Generaldirektoratet ikke skulde rette sig efter den.

Red.

FRA JERNBANERNES FØRSTE TID

Den første tyske Jernbane kan takke foretagsomme Købmænd og Borgere i Nabobyerne Nürnberg og Fürth for sin Tilblivelse.

Der krævedes til Banens Bygning 132 000 Gylden, som tilvejebragtes ved Aktier à 100 Gylden. Aktietegningen viste stor Interesse for Jernbanen, og i November 1833 fandt den første Generalforsamling Sted i Jernbaneselskabet, som antog Navnet *Ludvigs-Jernbane-Aktieselskab*. Købet af Jord til Banen stødte paa store Vanskeligheder fra Jordejernes Side, og først i Maj 1835 var man kommet saa vidt, at en Ingeniør *Denis*, der lige var hjemkommet efter at have studeret Jernbaner i Amerika og England, kunde lade foretage det første Spadestik. Jernbaneskinner, Vogne m. m. blev fremstillet i Tyskland, kun Lokomotivet, der fik Navnet *Adler*, blev købt i England for 13 900 Gylden.

I Løbet af Sommeren byggedes Banen, og den 7. December samme Aar fandt den højtidelige Indvielse Sted under uhyre Tilstrømning af Tilskuere. Det første Tog, som var paa 9 Vogne, satte sig majestætisk i Bevægelse under Hornmusik og Kanontorden. Adler præsterede den efter Datidens Forhold opsigtsvækkende Ydelse at befordre 200 Rejsende over den 6 Kilometer lange Strækning paa 9 Minutter.

Godstrafikken maa fra først kun have været Vognladningsgods; thi i 1836 fik et Nürnberger-Bryggeri Tilladelse til at faa sendt med Toget 2 Fade Øl til Fürth imod en passende Godtgørelse og paa den udtrykkelige Betingelse, at Modtageren, som var Vært paa Gæstgivergaarden *Zur Eisenbahn*, selv afhentede dem straks ved Togets Ankomst. Det var første Gang i Tyskland, at Jernbanen gjorde Indhug i Fragtkørs-

len paa Landevejen. 75 Aar senere ser man Landevejstrafikken blomstre paa Jernbanens Bekostning.

Jernbanetrafikken mellem Nürnberg og Fürth blev af de fleste modtaget med stor Skepsis, hvad der forøvrigt slet ikke kan undre, naar man hører, hvordan den var blevet modtaget i England 10 Aar tidligere. Et halvt Aar før Stockton—Darlington Banens Aabning skrev *Times*:

»I Almindelighed betragtes disse Jernbaneprojekter som udgaaet fra Personer, der kun har lidt Begreb om Jernbanevæsen; de vil med Lokomotiver tilbagelægge 15, 25, ja endog 30 Kilometer i Timen. Foreløbig har de dog kun Udsigt til at køre højst 10 Kilometer, og om de i Fremtiden vil naa en Forbedring, er yderst problematisk. Lokomotiverne er overordentlig svære, og den store Vægt, man vil føre frem med en saadan Hastighed, vil hurtigt ødelægge baade Skinnerne og Lokomotivet selv. Og naar saa Vogne falder af Sporet, hvordan vil man saa faa dem paa Sporet igen?»

Det var det Standpunkt, hvorfra selv oplyste Folk betragtede Jernbanen den Gang.

Hvor langt Jernbanens Fader, *Robert Stephenson* i sit Fremsyn var fra den offentlige Mening fremgaar af en Tale, han holdt for sine yngre Medarbejdere ved Stockton—Darlington Banens Aabning, hvori han bl. a. sagde:

»Jeg tror, De vil opleve den Dag, da Jernbanen vil fortrænge alle Befordringsmidler her i Landet og være det fornemste Befordringsmiddel for saavel Kongen som alle hans Undersaatter. Den Tid vil komme, hvor det vil være billigere for en Arbejder at køre paa Jernbanen end at gaa til Fods. Jeg ved, at der forestaar store og næsten uovervindelige Vanskeligheder, men de vil blive overvundet.«

F. Spøer.

HASTIGHEDSFORBEDRINGER PAA FREMMEDE BANER

I Overensstemmelse med Tidens Krav om hurtigere Samfærdsel er Rejsehastigheden sat op overalt, og der køres nu mange Steder med Hastigheder, man for faa Aar siden næppe havde tænkt sig muligt.

I Frankrig, hvor Jernbanerne udgøres af store Privatbaneselskaber foruden Statsbanerne, er Hastigheden forøget paa alle Baner. Fra Paris køres nu 251 km til Lille med to Ophold 2 Timer 40 Min. med en Rejsehastighed paa 93,5 km/Tim., og mellem Paris—Boulogne tilbagelægges 254 km i 2 Tim. 34 Min. med en Rejsehastighed paa 99 km/Tim. Forbindelsen til Belgien, Paris—Bryssel, har en Sporlængde af 310 km, som nu uden Ophold ved den belgiske Grænse tilbagelægges paa 3 Tim. 5 Min. med en Rejsehastighed paa 101 km/Tim. Strækningen Paris—Lyttich er 366 km og gennemkøres uden Standsning ved Grænsen i 3 Tim. 50 Min.

De franske Statsbaner har til hurtige Forbindelser mellem Byerne anskaffet et Antal hurtigløbende Motortog, som tidligere er omtalt her i Bladet. Med disse køres der nu med en Rejsehastighed paa om-

kring 105 km/Tim., saaledes Paris—Deauville (219 km) i 2 Tim. 4 Min., Paris—Rouen (139 km) i 1 Tim. 20 Min. og Paris—Le Havre (228 km) køres i 2 Tim. 10 Min. Den franske Nordbane tænker nu ogsaa paa at indsætte hurtiggaaende Motortog.

Paa den franske Østbane er der i de sidste to Aar kørt med Damptog mellem Paris og Bar le Duc (254 km) i 2 Tim. 20 Min., svarende til en Rejsehastighed paa over 100 km/Tim.

Paa Middelhavsbanen køres den 1085 km lange Strækning Paris—Nizza i 12 Timer 20 Min. med en Rejsehastighed paa 88 km/Tim., hvilket maa kaldes et godt Resultat, naar den lange Strækning og de mange Ophold tages i Betragtning. Mellem Paris og Marseille er der 862 km, og disse tilbagelægges med en Rejsehastighed paa 93 km/Tim. i 9 Tim 15 Min. Strækningen Paris—Lyon er 511 km og gennemkøres i 5 Tim. 10 Min. med en Rejsehastighed paa 96 km/Tim.

De internationale Togforbindelser er blevet forbedret betydeligt ved de forhøjede Kørehastigheder. Mellem Paris og Berlin er der 1056 km, og Turen varer 12 Tim. 48 Min. med en Rejsehastighed paa knap 83 km/Tim. Rejsen Paris—Rom er 1446 km og varer 21 Tim. 45 Min., her bliver Rejsehastigheden kun 66 km/Tim. da Togene maa passere Alperne.

I Amerika løber den strømliniede, dampdrevne *Hianatha-Ekspres* over en Strækning paa 69 km mellem New Lissabon og Portage med en Gennemsnitshastighed paa 118 km/Tim. og overgaar herved den kendte *Cheltenham-Flyver* i England, som kører med en Gennemsnitshastighed paa 114 km/Tim.

TOGUHELDET VED GØDERUP

Denne Sag er nu afsluttet, og Generaldirektoratet har udsendt en saalydende officiel Meddelelse herom:

»Generaldirektoratet for Statsbanerne har nu, efter at Sagen har været forelagt Ministeren for offentlige Arbejder, truffet Afgørelse i Sagen om Toguheldet den 7. November f. A. ved Gøderup, hvor et ved Blokposten holdende Godstog blev paakørt af et andet Godstog, der fejlagtigt var kommet ind i samme Blokinterval. En Togfører blev lettere saaret, men i øvrigt skete der kun materiel Skade.

Ifølge den foretagne meget omfattende Auditørundersøgelse er Hovedårsagen til Uheldet Blokpasserens paa en fejlagtig Opfattelse grundede kunstige Indgreb i Signalanlægget. Ved den af dette Indgreb følgende Udveksling af Telefonbesked skete der derhos forskellige Uregelmæssigheder og Misforstaaelser, som vel ikke i og for sig var direkte medvirkende til Uheldet, men som dog bidrog til, at Situationen udviklede sig som sket.

For Blokpasserens Vedkommende vil Sagen blive endt uden Straf eller Paatale, idet den paagældende, der har været sygemeldt siden Uheldet og ligger paa Hospitalet i den senere Tid, vil blive afskediget paa Grund af Svagelighed med Pension.

Over for en Overassistent og en Trafikassistent paa Roskilde Station samt en Trafikmedhjælper paa Viby Station har man alvorlig paataalt de skete Uregelmæssigheder i Afviklingen af Sikkerhedstjenesten, hvorhos man har idømt dem Bøder.

Over for en Togfører har man givet retledende Paatale i Anledning af en mindre Unøjagtighed ved Telefoneringen fra Blokposten, hvorhos man har ikendt Lokomotivføreren paa Lyntog 80 en Bøde for en Forbikørsel af Stopsignalet ved Gøderup.

I øvrigt har Sagen givet Anledning til følgende Foranstaltninger af instruktorskarakter til Undgaaelse af Gentagelser:

Man har paa det alvorligste indskærpet den ubetingede Nødvendighed af paa det nøjeste at følge den givne Instruksion om Fremgangsmaaden ved Udveksling pr. Telefon af Telegrammer vedrørende Sikkerhedstjenesten.

Det er fremtidig forbudt Blokpasserne at foretage Indgreb i Blokapparaterne (Skæring af Plomber) uden udtrykkelig Ordre fra Nabostationen, som først maa give denne Ordre, efter at der er etableret Stationsafstand.

Tilsvarende Ændringer er indført for Stationers Indgreb i Blokapparaterne.*

Nyt russisk Vidunderlokomotiv.

Det kan køre 1000 km uden at faa ny Vandforsyning.

Et nyt Lokomotiv, der ventes at blive af stor militær Betydning paa den transsibiriske Jernbane, er blevet bygget paa Kolomansk Lokomotivfabriken.

Det er udstyret med en Dampkondensator, som afkøler og fortætter al Spilledamp, saaledes at Vandet stadig kan bruges igen.

Vandforsyningen er et af de vanskeligste Problemer for Jernbanerne i det fjerne Østen og i de midtasiatiske Omraader i Sovjetrusland. I nogle Distrikter gaar 40 pCt. af Jernbanernes Udgifter til Opretholdelse og Konstruktion af Vandforsyningssystemer.

Det nye Lokomotiv kan køre ca. 1000 Kilometer ude at skulle vandforsyne, medens de almindelige Lokomotiver maa standse og tage Vand ind for hver 100 Kilometer.

ET GASLOKOMOTIV

De tyske Brændstof-Eksperimenter omfatter ogsaa i vid Udstrækning Brugen af Gas, bl. a. Trægas og Anthracitgas.

Efter flere vellykkede Prøvefarter blev i Begyndelsen af Marts Maaned Verdens første Anthracitgas-drevne Motorvogn indsat i regulær Trafik paa Jernbanestrækningen Fürstenwalde—Müncheberg i Mark Brandenburg, mellem Berlin og Frankfurt a. d. Oder. I træfattige Egne er Anthracitgassen betydeligt billigere Driftsmateriale end Trægas.



JUBILÆUM



Lokomotivfører *Albert Sibbernsen*, Aarhus, har den 1. Maj været ansat som Lokomotivmand i 25 Aar. Sibbernsen har med mindre Afbrydelser altid været paa Aarhus Maskindepot, hvor han i alle Kredse er en agtet og vellidt Mand. Blandt Kollegerne har Jubilaren forstaaet at skabe Respekt om sig, særlig fordi han altid trænger til Bunds i Spørgsmaal, der har hans Interesse. Sibbernsen har de senere Aar delvis været beskæftiget som Fører af Motorkøretøjer.

Aarhus Lokomotivfører-Afdeling sender sin Jubilæumshilsen med Tak for godt Samarbejde og Ønsker om Held og Lykke i Fremtiden.

I. B.



Motorfører *I. P. S. Fredberg*, Struer, kan den 1. Maj fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse ved Statsbanerne.

Motorførerafdelingen ønsker at føje sin Lykønskning til de mange andre, der sikkert denne Dag vil strømme ind.

T. C.

RETTELSE

I Referatet af sidste Hovedbestyrelsesmøde (D. L. T., Side 56) er omtalt, at Københavns Motorførerafdeling har fremsendt Forslag om at faa Motorførere I placeret i 11. Lønningsklasse og Motorførere II i 12. Lønningsklasse.

Afdelingen har imidlertid gjort os opmærksom paa, at dens Forslag gaar ud paa, at samtlige Motorførere rykkes op i 11. Lønningsklasse, og da det ved paany at gen-

nemlæse Sagen viser sig, at Afdelingens Paastand er rigtig, berigtiges den i fornævnte Referat givne Meddelelse herved.

Red.

FRIHED TIL 1. MAJ-FESTERNE

Statsministeriet har under 4. April anmodet de øvrige Ministerier om at tilkendegive de under samme hørende Institutioner, at Tjenestemænd og Arbejdere i Statens Tjeneste, der fremsætter Begæring om Fritagelse for Arbejdet den 1. Maj d. A., skal have Adgang dertil i den Udstrækning, som Tjenesten tillader.

STATSBANEUDVIDELSER

Inden Rigsdagen afsluttede sit Arbejde fremsatte Trafikminister *Fisker* det aarligt tilbagevendende Forslag om Ret til at foretage Ekspropriationer, der er i nødvendige i Forbindelse med de Sporforstærkningsarbejder og lignende, hvortil Bevilling er givet eller gives paa Finansloven eller Tillægsbevillingsloven.

Forslaget omfatter bl. a. en Ekspropriation ved Svane-møllebugten i København til fremtidig Udvidelse af Maskindepotet Helgoland. Udgiften er kalkuleret til ca. 250 000 Kr.

Endvidere forestaar der betydelige Udvidelser inden for Rutebilerne Omraade, idet Garagerne for de fra København udgaaende Rutebiler skal flyttes fra Søndre Fasanvej til Lyshøjgaardsvej i Valby. Anlægget er udbudt i Licitation, det skal omfatte tre Bygninger, og der afsættes Grund til en fjerde. Ialt bliver der atten Porte til Rutebilerne. Endvidere bygges der et stort Værksted, en Vaskehal, Kontorer, Rum for Chauffører, Magasiner etc. Det store Areal, hvor Anlægget opføres, har hidtil været benyttet til Kolonihaver. For Statsbanerne er Flytningen af stor praktisk Betydning, idet Rutebilerne for Fremtiden vil være i umiddelbar Nærhed af Endestationen ved Toftegaards Plads.

MISTET BENENE VED EGEN SKYLD

Landsretten afviser Erstatningssag efter Togpaakørsel.

Landsrettens 6. Afdeling har behandlet en større Erstatningssag, som Vognmand Johan Clausen, Rønne, har anlagt for sin Søn Axel mod De bornholmske Jernbaner.

Den 29. April i Fjor cyklede Axel, der er Lærling paa Svineslagteriet, hjem til Frokost. Da han kom til Baneoverskæringen, var Bommen nede, hvorfor han cyklede over Fortovet, hvor der ingen Bom var. Denne Uforsigtighed kostede ham Førligheden, idet han blev paakørt af Toget, der klippede begge hans Ben af.

Retten mente ikke, at den unge Mand kunde kræve Erstatning og frifandt »De bornholmske Jernbaner«. Afslaget motiveredes med, at Axel havde udvist stor Uagtsomhed.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge H. Friderichsen, Gl. Kongevej 140, København, har fra 1. April d. A. ændret sin Konsultationstid til Kl. 13—14 (Telefontid Kl. 8—8½ og 14—14½).

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

meddelel:

Fra 1. April 1936 har Sygekassens Bestyrelse med For-
eningen af Øre-, Næse-, Halslæger uden for København
afsluttet en ny Overenskomst angaaende Behandling af
Kassens i Jylland-Fyn boende Medlemmer, hvorved Ad-
gangen til Benyttelse af Øre-, Næse-, Halslæger er blevet
udvidet. Endvidere har man fra samme Dato afsluttet
Overenskomst med den i Nykøbing Falster boende Øjen-
læge.

I Sygekassens »Samling af Bestemmelser« udgaar i
denne Anledning Bestemmelse Nr. 1 og Nr. 8 og erstattes
af følgende:

Nr. 10. Sygekassens nydende Medlemmer paa Sjælland
og Falster samt disses Børn (herunder anmeldte Pleje-
børn) under 15 Aar kan efter skriftlig Henvisning fra
vedkommende Jernbanelæge eller anmeldte Privatlæge og
mod Forevisning af Medlemskort uden forudgaaende An-
søgning blive ambulantly behandlet for Sygekassens Reg-
ning hos nedennævnte Speciallæger.

Medlemmerne har frit Valg mellem de paagældende
Læger.

Specialister i Øjenssygdomme:

Læge C. Tychsen, Nørregade 18, Københ. Kons. Kl. 12—14.
Dr. med. Hans Ulrik Møller, Vester Voldgade 7—9, Kø-
benhavn, Kons. Kl. 13—14½.
Læge W. Weeke, Casino, Slagelse, Kons. Kl. 13—15.
Læge Chr. Rasmussen, Axeltorv, Næstved, Kons. Kl.
11—13½.
Læge Sv. Diemar, Torvet 15, Nykøb. F., Kons. Kl. 11—15.

Specialister i Øre-, Næse-, Halssygdomme.

Dr. med. Jørgen Møller, Vestre Boulevard 13, København,
Kons. Kl. 11—12½.
Læge Sv. Heiberg, Vestre Boulevard 4, København, Kons.
Kl. 13—14.

Specialist i Kvindesygdomme:

Dr. med. Fru Eli Møller, Amtssygehuset, Gentofte, Kons.
Mandag, Tirsdag, Torsdag og Fredag Kl. 10—11.

Henvisningen er personlig og gælder ikke ud over det
Regnskabsaar, i hvilket den er udstedt. Skulde et Medlem
rent undtagelsesvis ikke kunne fremskaffe Henvisning
inden nødvendigt Besøg hos Speciallægen, skal Henvis-
ningen fremskaffes og tilsendes denne snarest muligt.

Speciallægerne er ikke forpligtede til at aflægge Syge-
besøg i Medlemmernes Hjem.

Syge- og Raskmeldinger kan udstedes af Speciallægen.

Patienter, der skal have saadan Behandling, som ikke
kan udføres i Speciallægens Behandlingslokale, kan for
Kassens Regning blive indlagt paa Rigshospitalet eller det
lokale Sygehus, naar Indstilling herom fremsendes af
vedkommende Specialist eller af Jernbanelægen.

Der kan ikke ydes Tilskud af Sygekassen til Behandling
hos andre Specialister i oven for omhandlede Sygdomme
end de her nævnte.

Nr. 11. Sygekassens nydende Medlemmer i Jylland og
paa Fyn samt disses Børn (herunder anmeldte Plejebørn)
under 15 Aar kan efter skriftlig Henvisning fra vedkom-
mende Jernbanelæge eller anmeldte Privatlæge og mod
Forevisning af Medlemskortet uden forudgaaende Ansøg-

ning blive behandlet for Sygekassens Regning (eventuelt
indlagt paa Klinik) hos nedennævnte Speciallæger.

Medlemmerne har frit Valg mellem de paagældende
Læger.

Specialister i Øjenssygdomme:

Aabenraa:

Dr. med. A. Beyer, Søndergade 20, Kons. Kl. 10—14.

Aalborg:

Dr. med. K. Groes, Det gamle Apothek, Kons. Kl.
11½—14½.
Læge Fr. Kindt, Algade 20, Kons. Kl. 11½—14½.

Aarhus:

Læge Johs. Nielsen, Banegaardspladsen 6, Kons. Kl.
11—15, Lørdag Kl. 11—13.
Læge S. Sander-Larsen, Søndergade 66, Kons. Kl. 11—15,
Lørdag Kl. 11—13.
Dr. med. Hugo Thomsen, St. Torv 3, Kons. Kl. 11—15,
Lørdag Kl. 11—13.

Esbjerg:

Læge S. Heegaard, Østergade 1 A, Kons. Kl. 13—15½,
Lørdag Kl. 10—11.

Fredericia:

Læge Alb. Møller, Kirkestræde 3, Kons. Kl. 11—14.

Horsens:

Læge N. Høeg, Søndergade 38, Kons. Kl. 11—14.

Kolding:

Læge Johs. Kjølbye, Slotsgade 2, Kons. Kl. 13—15½,
Lørdag Kl. 10—11.

Odense:

Læge E. Ehnhuus, Vestergade 4, Kons. Kl. 11—14.
Dr. med. O. Saunte, Flakhaven 1, Kons. Kl. 11—14.

Randers:

Læge C. Hartlev, Torvegade 17, Kons. Kl. 12—15.

Sønderborg:

Læge Strandbygaard, Kongevej 68, Kons. Kl. 10—13.

Vejle:

Læge H. Fabricius-Jensen, Løveapoteket, Kons. Kl. 11—14,
Lørdag Kl. 10—12.

Specialister i Øre-, Næse-, Halssygdomme:

Aabenraa:

Dr. med. L. Abild, Ramsherred 7, Kons. Kl. 13—16, Lør-
dag Kl. 11—13.

Aalborg:

Læge Chr. Heilskov, Østeraagade 9, Kons. Kl. 12—15.
Læge K. Bjørnsson, Østeraagade 9, Kons. Kl. 12—15.
Læge C. Peschardt, Boulevarden 18, Kons. Kl. 12—15.

Aarhus:

Læge G. Hagerup, Parkallé 7, Kons. Kl. 12—14.
Læge E. Lange, Store Torv 6, Kons. Kl. 12—14.

Esbjerg:

Læge S. F. Nielsen, Kirkegade 26, Kons. Kl. 13—16, Lørdag 12—14.

Hjørring:

Læge Anton Buch, Springvandsplads 6, Kons. Kl. 12½—15, Lørdag Kl. 11—12½.

Horsens:

Læge K. Jeppesen, Søndergade 11, Kons. Kl. 12—15, Lørdag Kl. 10—12.

Læge S. Stensballe, Torvet 24, Kons. Kl. 12—15.

Kolding:

Læge C. Hvidt, Slotsgade 3, Kons. Kl. 13—16, Lørdag Kl. 11—12.

Odense:

Læge H. C. Andersen, Flakhaven 1, Kons. Kl. 11—14.

Læge Erik Guldager, Flakhaven 1, Kons. Kl. 11—14.

Læge Børge Larsen, Vestergade 48, Kons. Kl. 11—14.

Dr. med. H. J. Schousboe, Fisketorvet 1, Kons. Kl. 11—14.

Randers:

Læge P. Mølgaard, Raadhustorvet, Kons. Kl. 12—15.

Læge F. Thomassen, Raadhustorvet, Kons. Kl. 12—15.

Sønderborg:

Dr. med. H. P. Schmidt, Sundquistgade 4, Kons. Kl. 11—12 og 13½—15.

Vejle:

Læge E. A. Hallas, Nørretorv, Kons. Kl. 11—14, Lørdag 10—12.

Viborg:

Læge H. Videbech, St. Sct. Pederstræde 7, Kons. Kl. 13—15.

Henvi­snings­sed­len fra Jern­banelægen eller anmeldt Privat­læge skal medbringes ved 1. Konsultation. Henvi­snin­gen er per­son­lig og gælder til Ud­gan­gen af det Kalen­deraar, i hvil­ken den er udstedt. Der kan saaledes kun udstedes een Henvi­snin­gen for hver Patient i hvert Kalen­deraar. Skulde et Medlem rent undtagelsesvis ikke kunne fremskaffe Henvi­snin­gen inden nød­vendigt Besøg hos Special­lægen, skal Henvi­snin­gen fremskaffes og tilsendes den­ne snarest muligt.

Special­lægen er ikke for­pligtet til at aflægge Sygebesøg i Medlem­mernes Hjem.

Syge- og Rask­mel­dinger kan udstedes af Special­lægerne.

Hos Syge­kassens i Jylland og paa Fyn boende Special­læger kan Medlem­merne, saafremt det er nød­vendigt, blive indlagt til Behandling paa Klinik eller Hospitalsafdeling. Om saadan Indlæg­gelse maa der til Syge­kassen af ved­kom­mende Special­læge indsendes Meddelelse paa Formu­lar A 686, for at fornøden Kautio­n kan blive udstedt.

Der kan ikke ydes Tilskud af Syge­kassen til Behandling hos andre Special­lister i oven for omhandlede Sygdomme end de her nævnte.



Lyntogstrafikken i U S. A.

De 4 Zephyrtog (Lyntog) hos Chikago—Burlington & Quincy Railroad havde ved Aars­skiftet til­bagelagt ca. 700 000 eng. Mil. Det oprindelige Lyntog, som er udvidet med en fjerde Vogn, havde i Løbet af 12 Maaneder trans­porteret 74 390 Passagerer. I denne Periode var det kun paa Værk­stedet i 11 Dage for forskellige Justeringer. Paa et Spørges­kema erklærede 16 pCt. af de rejsende, at de, saafremt der ikke havde været noget Zephyrtog, vilde have benyttet et andet Transport­middel, hvilke vilde have bragt Banernes Indtægter ned med 11 500 Dollars.

I. T. F.

Hitlerhilsen kan være farlig.

Toldtjenestemænd, der tjenstgør paa Jernbanernes Om­raader, har faaet Ordre til paa Togene og Perronerne at hilse paa militær Vis ligesom Jernbanepersonalet, dette for at undgaa, at Hitlerhilsenen skal opfattes som Signal.

Rigsbanedirektionen har ogsaa andre Sorger. Med Ind­førelsen af de nye Uniformer bliver de gamle Munderin­ger selvfølgelig overflødige, og nu er mange bange for, at de havner paa Pulterkamret og saaledes gaar tabt for Raavareindustrien. Direktionen har derfor anmodet Personalet om at ind­levere de gamle Munderinger til ved­kom­mende Tjenestested, som sørger for deres Viderebe­fordring.

I. T. F.



Udnævnelse fra 1.—4.—36:

Lokomotivfyrbøder A. J. Iversen, Nyborg, til Lokomo­tivfører, i Masnedsund (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder O. M. H. Larsen, Nyborg, til Loko­motivfører, i Gedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder S. M. H. Petersen, Aarhus H., til Lokomotivfører, i Lunderskov (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—4.—36:

Lokomotivfører C. B. Larsen, Masnedsund, til Næstved.

Lokomotivfyrbøder H. H. T. Lykkeberg, Næstved, til Roskilde.

Lokomotivfyrbøder O. H. Harholt, Tønder, til Næstved.

Afsked:

Lokomotivfører L. P. Larsen, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—6.—36 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører J. K. C. Jensen, Aalborg, den 29.—3.—36.