



Nº 14

20. Juli 1937

37. Aargang

VORE UDDANNELSESREGLER

Uden Overdrivelse kan det vist siges, at aldrig er en udsendt Ordre eller reglementarisk Bestemmelse blevet overtraadt saa ofte og saa grundigt, som netop Ordren om Lokomotivpersonalets Uddannelse, ja, saa ofte skete det, at det til sidst maatte virke irriterende paa de Mennesker inden for vor Ledelse, der Gang efter Gang maatte deltage i Forhandlinger og Drøftelser med Administrationens Folk om dette Spørgsmaal, Gang efter Gang maatte gaa med til Dispensationer for at faa det til at løbe rundt, og dog alligevel ofte maatte se Reglerne traadt i Støvet af Distrikterne.

De nye Uddannelsesregler, der traadte i Kraft den 1. April i Aar, var paa mange Omraader tilpasset efter de Erfaringer, man havde høstet, og som Forholdene havde udviklet sig, og vi ved, at det er Generaldirektørens bestemte Hensigt, at de ogsaa skal føres ud i Livet paa den i Ordren angivne Maade.

Paa vor Kongres udtalte Formanden om dette Spørgsmaal, at Personaleforholdene havde udviklet sig paa en saadan Maade, at selv om vi nu havde faaet gode og udmærkede Uddannelsesregler, vilde denne Sag i den kommende Tid komme til at volde mange Vanskeligheder, og der gik ikke engang en Maaned hen, før Generaldirektøren nedsatte et Udvalg til at fremkomme med et Forslag om Uddannelsen af vore ca. 240 Aspiranter, hvoraf de ældste snart er 2 Aar gamle, men som ikke desto mindre savnede saa godt som al Uddannelse.

Disse 240 Aspiranter skal nu gøres fær-

dige, saa de er klar til Udnævnelse i Løbet af de kommende 2 Aar, og enhver vil kunne forstaa, hvilken mægtig Opgave, der her er præsenteret for dette Udvalg, og som kun kan løses ved Resignation og god Forstaaelse fra begge Sider.

Det er med nogen Bitterhed, vore Repræsentanter allerede ved Uddannelsesreglernes Start er præsenteret for at skulle være med til Dispensationer, men vi er bragt i et Uføre, som vi skal ud af, og som vi vil ud af, med det utrykkelige Haab, at Generaldirektøren nok skal vide at holde Distrikterne saaledes til Ilden, at vi fremtidig forskaanes for lignende Tilstande.

Samtidig med Uddannelsen af vore Aspiranter har vi ogsaa Spørgsmaalet om Motoruddannelsen af vore Lokomotivfyrbødere, der er af saa stor Interesse, at det maa følges med den største Opmærksomhed; thi en Forsømmelse paa dette Omraade vilde kunne faa gennemgribende og katastrofale Følger for vore nuværende Lokomotivfyrbødere.

Det nedsatte Udvalg skal ogsaa beskæftige sig med denne Sag, og om begge Sager gælder det, at det er vort Haab at kunne medvirke til en god og holdbar Løsning.

Lad os til Slut fastslaa, at det allerede nu er afgjort, at alle Lokomotivfyrbødere, der er ansat inden 1. April 1937, vil komme ind under de gamle Bestemmelser, saaledes at det er en frivillig Sag, om de vil tage Motorkursus, og først dem, der er ansat *fra* 1. April 1937, vil blive underkastet de nye Bestemmelser.

Lokomotivfyrbødere, der melder sig frivillig, skal dog tage Motorkursus efter de nye Regler, men Bestemmelsen om, at for saa vidt de ikke bestaar Motorførereksamen, vil de blive afskediget som Lokomotivfyrbødere, gælder altsaa ikke for dem.

FORLÆNGELSE AF FERIE

Af den forud for sidste ordinære Kongres udsendte Beretning (Side 8) og af de paa Kongressen fremsatte Oplysninger vil Medlemmerne være bekendt med, at vor Centralorganisation i nogen Tid har beskæftiget sig med Spørgsmaalet om 3 Ugers Ferie til de Tjenestemænd, som nu kun har 2 Ugers Ferie. Der tilsendtes Finansministeriet en saalydende Skrivelse:

»Underskrevne Centralorganisation skal herved andrage Finansministeriet om, at der maa blive truffet Foranstaltning til en Ændring i de for Statens Tjenestemænd gældende Ferieregler, saaledes, at alle Tjenestemænd i de Lønningsklasser, som svarer til Statsbanernes og Postvæsenets 13. til 18. Lønklasse, kan opnaa 3 Ugers Ferie i hvert Fald efter Opnaaelsen af en vis Levealder.

Det mere forcerede Tempo, i hvilket Tjenesten i vore Dage foregaar, det meget omskiftende Arbejde etc., som forekommer, maa efter Centralorganisationens Opfattelse kunne begrunde en længere Ferie.

Under Hensyn til Omkostningerne ved en saadan Foranstaltnings Gennemførelse har Centralorganisationen dog ment at burde begrænse sit Forslag om udvidet Ferie til at omfatte Tjenestemænd, der er fyldt 45 Aar.

Vi skal ikke her komme ind paa alle de humane og sociale Grunde, der taler for en saadan Udvidelse af Ferien, men indskrænke os til at pege paa, at den utvivlsomt ogsaa vilde indeholde en Fordel for Staten gennem dens Indvirkning paa Tjenestemændenes hele Sundhedstilstand.

Vi skal sluttelig henvise til, at man i adskillige Lande er gaaet bort fra det gamle Princip at bestemme Feriens Længde efter den paagældende Tjenestemands Lønningsklasse og er kommet ind paa det mere naturlige og rigtige Princip at lade Aldersgrænsen være bestemmende for Feriens Tilmaaling.

Idet vi fremsætter Forslaget til Finansministeriets velvillige Overvejelse, skal vi fremsætte Ønske om en mundtlig Forhandling.

Sagen kom til Forhandling i Finansministeriet, hvor der samtidig blev drøftet to andre Forhold, nemlig Spørgsmaalet om Oprettelse af Forfremmelsesraad og om Ret til Benyttelse af 1. Vognklasse under Tjenesterejser. Der opto-

ges følgende Protokol, hvoraf det fremgaar, at Finansministeren agter at nedsætte et Udvalg til Behandling af hele Feriespørgsmaalet.

PROTOKOL

over

Forhandlingerne den 8. Juni 1937 Kl. 10 i Finansministeriet mellem Finansministeren og Statstjenestemændenes Centralorganisation I (Funktionærklasserne).

Til Forhandling:

- 1) Forfremmelsesraad.
- 2) Ændringer i Feriereglerne.
- 3) Vognklassesagen.

For *Finansministeriet* deltog Finansministeren, Departementschef K. H. Kofoed og Kontorchef V. Thalbitzer.

For de 3 Generaldirektorater mødte henholdsvis Generaldirektør Michael Kofoed og Kontorchef Grønvold, Afdelingschef Flensborg og Kontorchef Lunn og Generaldirektør Mondrup og Ekspeditionssekretær O. C. J. Vigerslev.

For Centralorganisation I mødte Forretningsfører, Landstingsmand Ch. Petersen, Lokomotivfører Kuhn, Overmatros Kantsø, Postbudformand P. Jensen, Fængselsbetjent Oscar Petersen, Plejer Hansen, Toldbetjent Kai Olsen og Snedker Lauritz Hansen.

ad 1) Forfremmelsesraad.

Finansministeren bød velkommen og forelagde først Sagen om Oprettelse af Forfremmelsesraad.

Han gjorde Rede for Sagens hidtidige Forløb og udtalte, at medens Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet ikke havde noget imod forsøgsvis at optage en Personalerepræsentant i Forfremmelsesraadet, var man saavel fra Statsbanernes som fra Toldvæsenets Side mere betænkelig ved den foreslaaede Ordning.

Ministeren havde overfor Centralorganisation II foreslaaet forsøgsvis at indføre den nye Ordning for Post- og Telegrafvæsenets Vedkommende, men dette var man ikke tilfreds med fra Centralorganisation II's Side.

Han ønskede nu at høre, hvorledes man fra Centralorganisation I stillede sig til dette Spørgsmaal.

Forretningsfører Charles Petersen udtalte, at Funktionærklassernes Centralorganisation havde drøftet det Forslag til Oprettelse af et Forfremmelsesraad, som var fremsat fra anden Side, ligesom Forslaget havde været til Udtalelse i de Etatsorganisationer, der repræsenterer Tjenestemændene i de 3 Etater, som Forslaget omhandler. Resultatet var blevet det, at vor Centralorganisation meget maa fra raade, at et saadant Raad bliver oprettet. Vi har ingen Tro paa, at det vil være nogen Fordel for Tjenestemændene eller deres Organisationer. Tværtimod vil en saadan Ordning let bibringe Tjenestemændene Troen paa, at deres Organisationer derved havde opnaaet en Medindflydelse med Hensyn til Afgørelsen af Forfremmelsessager, som i Virkeligheden maatte blive ganske illusorisk.

Det hele, man opnaaede ved en saadan Repræsentation, var blot af faa et vist Medansvar for alle de Besættelser af ledige Stillinger, imod hvilke Personalerepræsentanten ikke havde gjort Indsigelse. Dertil kom, at ingen Enkeltmand, altsaa heller ikke en Personalerepræsentant — det gælder i hvert Fald for de større Etaters Vedkommende — kan have saa indgaaende Kendskab til de enkelte Ansøgerses Kvalifikationer som Tjenestemænd eller til en ledig Avancements-Stilling. Derfor kan hans Opfattelse ikke sikre en mere retfærdig Bedømmelse af de forskellige Ansøgerses Kvalifikationer: i enkelte Tilfælde, nemlig naar han selv har udført Tjeneste sammen med Ansøgeren, kan han vel nok siges at have Betingelse for at udtale sig om den paagældende, men i de fleste Tilfælde vil han savne Forudsætning derfor. Og skal han skaffe sig Oplysningerne fra anden Side, vil han nemt komme til at befordre mere Vilkaarlighed end han kan antages at afværge ved sin Medvirken.

Nej, det maa være den vedkommende Administration, der ene har det fulde Ansvar for Besættelsen af ledige Stillinger. Nu vil jeg ikke hermed have sagt, at der ikke finder Vilkaarlighed Sted efter den nugældende Ordning. Det gør der sikkert nu og da. Men her maa det være Organisationernes Sag at søge at skaffe de Forurettede Oprejsning, og derfor retter vi da ogsaa Henvendelser til Administrationen i alle de Tilfælde, hvor vi skønner, at en Tjenestemand med Hensyn til Kvalifikationer er blevet uretfærdigt bedømt af sine foresatte, hvem det paa-hviler at udtale sig. Det er min Erfaring, at det ogsaa kan lykkes for Organisationerne at skaffe en fejlagtig bedømt Tjenestemand Oprejsning.

I dette Øjemed har Jernbaneforbundet i September 1936 ført Forhandlinger med Statsbanernes Generaldirektorat om et Forslag, som Organisationen havde fremsat overfor Administrationen.

Forbundets Repræsentanter fremsatte følgende Hovedlinier for Forbundets Ønsker med Hensyn til Forebyggelse af Vilkaarligheder foraarsaget ved en Foresats mindre velvillige Paategning paa en Ansøgning:

- 1) Ansøgere til ledige Avancementsstillinger skal gøres bekendt med den Foresattes Paategning paa Ansøgningen. Dette sker ved, at Paategningen leveres Ansøgeren til Gennemsyn og Af-skrift. Blanketten til dette Brug leveres af Statsbanerne.

Den Myndighed, til hvilken Ansøgningen stiles, henholdsvis Generaldirektoratet eller Distriktet, skal i de Tilfælde, hvor den Foresatte har fremsat Udtalelser, der tager Sigte paa, at den paagældende er uegnet til den ansøgte Post, skriftlig gøre ham bekendt med, hvori Uegnet-heden bestaar.

Saaftremt Ansøgeren mener, at Bedømmelsen af hans tjenstlige og personlige Kvalifikationer ikke er rigtig, kan han gennem sin Organisation forlange Sagen forelagt for et Personaleraad (se nedenfor).

- 2) Til Forebyggelse af ensidig og vilkaarlig Bedømmelse af en Ansøgers tjenstlige og person-

lige Kvalifikationer til en ansøgt Stilling, oprettes et Personaleraad, bestaaende af Repræsentanter for Generaldirektoratet og de fire Jernbaneorganisationer.

Raadet skal forelægges saadanne Sager, hvor der fra en Tjenestemand foreligger Indsigelse mod en af hans Foresatte given Paategning paa hans Ansøgning om Forfremmelse til højere Stilling, med hvilken han skriftlig er gjort bekendt af Generaldirektoratet, henholdsvis Distriktet, og Raadet skal efter tilendebragt Behandling gøre Indstilling til Generaldirektoratet. Raadet kan afgive saavel en Flertalsindstilling som en eller flere Mindretalsindstillinger. Spørgsmaal af den her omhandlede Art kan kun ind-ankes for Personaleraadet af en af de fire Jernbaneorganisationer.

De nærmere Regler for Raadets Virksomhed fastsættes af Generaldirektoratet.

Generaldirektøren havde tiltraadt Bestemmelserne med Hensyn til at blive bekendt med de Foresattes Udtalelser, men ønskede ikke at gaa med til et Personaleraad.

Vi fik gennemført nogle Rettelser i de gældende Bestemmelser, hvorved vi i nogen Grad blev imødekømt, og Generaldirektøren udtalte iøvrigt til Forhandlingsprotokollen følgende:

»Generaldirektøren gav Tilsagn om, at man i de Tilfælde, hvor en forhandlingsberettiget Personalorganisation efter sin Undersøgelse af Sagen retter Henvendelse enten til Generaldirektoratet eller til Distriktet angaaende en Foresats Bedømmelse af en Ansøger som mindre egnet eller uegnet, vil være villig til nærmere at undersøge Forholdet og i fortrolig Form give Meddelelse om Resultatet af denne Undersøgelse. Iøvrigt stod det jo selv den enkelte ansatte frit for at henvende sig i Administrationen, saafremt han mente sig urigtigt bedømt af sine nærmeste Foresatte.«

Forbundet har meddelt Generaldirektoratet at kunne modtage Generaldirektoratets Udkast med det Forbehold, at Forbundet igen maa tage Sagen op, hvis Ordningen ikke skulde være tilfredsstillende for Personalet.

Ministeren tog de foreslaaede Udtalelser til Efterretning og vil herefter forhandle om Sagen i Ministeriet eventuelt med Administrationerne, inden man tager endelig Stilling til den.

ad 2) Feriespørgsmaalet.

Ministeren gjorde Rede for Sagens Forløb.

Han oplyste, at Spørgsmaalet om Kontoristernes Ferie havde været behandlet i Lønningsraadet, men at man ikke i Ministeriet havde truffet nogen Afgørelse i Sagen, da Lønningsraadet samtidig havde meddelt, at Centralorganisation I vilde anmode om forlænget Ferie for sine Medlemmer.

Ministeren har derefter modtaget Henvendelse af 5. Maj 1937 fra Centralorganisation I om forlænget

Ferie for 13.—18. Lønningsklasse. Senere har han modtaget en Henvendelse om, at man ogsaa ønskede Reglerne udvidet til faste Værksted- og Remisearbejdere.

Ministeren udtalte, at han var villig til at ned-sætte et Udvalg til Drøftelse af hele Feriespørgs-maalet.

Forretningsfører Charles Petersen udtalte, at naar Sagen skulde drøftes i Udvalg, blev det ogsaa dette, der kom til at udarbejde Forslag til en ny Ferieordning.

Han erklærede, at man indenfor hans Organisa-tion var gaaet bort fra at sætte Ferie i Relation til Ancienniteten, da det er den høje Levealder, der medfører Trangen til Hvile og Ferie, og man har derfor ment, at Alderen — 45 Aar — maatte lægges til Grund.

Man havde helst set, at alle Tjenestemænd fik 3 Ugers Ferie, men han var klar over, at Omkostnin-gerne gjorde dette ugørligt, hvorfor man havde ind-skrænket sig til kun at stille Krav om, at de ældste fik denne Adgang.

Han gjorde opmærksom paa, at adskillige ældre Tjenestemænd har et Arbejde af en saadan Beskaf-fenhed, at det berettiger til længere Ferie i langt højere Grad end det Arbejde, der udføres af Kon-torpersonale. Dette gælder f. Eks. en Del af Værk-stedspersonalet, der maa arbejde i Lokaler, hvor kemiske Stoffer gør Opholdet usundt, og hvor der altid hersker megen Støj og Larm. Ogsaa for Post-væsenets Folk er Tjenesten i mange Tilfælde af en saadan Art, at længere Ferie er paakrævet.

Han mente, at en Del af den Udgift, længere Ferie vilde medføre, muligvis kunde spares ved, at Antal-let af Sygedage gik ned, og ved at Folk senere gik paa Pension.

Han takkede Ministeren, fordi han var villig til at undersøge Forholdet, idet han gik ud fra, at de berettigede Krav, der vilde blive fremsat, maatte blive imødekommet.

Han gjorde opmærksom paa, at enkelte Grupper f. Eks. Plejerspersonalet og Fængselspersonalet alle-rede nu havde bedre Ferieforhold end øvrige til-svarende Tjenestemænd, hvad der jo bl. a. vilde med-føre, at Merudgiften blev noget mindre ved en al-mindelig Gennemførelse af de foreslaaede Regler.

Ministeren var enig i, at en udvidet Ferieordning maatte medføre forøgede Udgifter.

Tempoet er nu sat saa meget op ogsaa i Statens Virksomheder, at dette ogsaa berettigede Kravet om noget længere Ferie.

Han var enig i, at visse Værkstedarbejdere ar-bejdede under Forhold, der gjorde en længere Ferie begrundet. Derimod stillede han sig tvivlende over-for Udsigten til, at Merudgiften kunde indvindes paa anden Maade, men han haabede, at det skulde lyk-kes at finde en for alle Parter tilfredsstillende Ord-ning.

Forretningsfører Charles Petersen gjorde opmærk-som paa, at en Nyordning formentlig ogsaa vilde medføre, at der kom flere Folk i Arbejde, derved kunde maaske fremkomme nogle Beparelser.

Han udtalte derhos Ønsket om, at hans Organi-

sation maatte faa 2 Repræsentanter i det Udvalg, der nedsattes.

Ministeren vilde tage dette til Overvejelse.

ad 3) Tjenesterejser.

Ministeren gjorde Rede for Sagens Forhistorie og udtalte, at han var gaaet med til at gennemføre det af Statsbanerne i deres Skrivelse af 23. Maj 1936 stillede Forslag om Ændring i Adgangen til Benyt-telse af I Kl. paa Tjenesterejser, der gik ud paa, at Tjenestemænd, der før 1. Maj 1934 har haft Ad-gang til Tjenesterejser paa II Kl. i Indlandet, kunde benytte I Kl. til Tjenesterejser, der strækker sig over mindst 250 km enkelt Tur, dog ikke Flytterejser.

Dette Forslag var de 2 andre Centralorganisatio-ner gaaet med til.

Forretningsfører Charles Petersen sluttede sig til de 2 andre Centralorganisationer og gav ligeledes Tilslutning til Forslaget.

Ministeren betragtede herefter Forhandlingerne om dette Punkt som sluttet.

Mødet hævet.

DELEGERETMØDE

Værksted- og Remisearbejdernes Fælles-organisation afholdt Delegeretmøde den 23.—24. Juni 1937 i Arbejdernes Forsamlingsbyg-ning i Svendborg, og hvori deltog ca. 45 Re-præsentanter foruden Gæsterne.

Formanden, Laur. Hansen, aabnede Delege-retmødet med at anstille visse Betragtninger over den forløbne Periode, som vel havde givet nogle Forbedringer, men alligevel levnet Opga-ver nok at tage fat paa i den kommende Tid.

Han sluttede med at byde de Delegerede og Gæsterne Velkommen.

Efter at de forskellige Valg var foretaget, aflagde Formanden Beretning om det Arbejde, der var udført, og kom her særlig ind paa de i Foraaret førte Lønforhandlinger, der endnu ikke var afsluttet.

Kom ogsaa ret udførligt ind paa Spørgsmaa-let om Fængselsarbejde, Sagen om Skovkort og Baderejser, Forhøjelsen af Aldersgrænsen, Vel-færdsforanstaltningerne, Generalomkostninger-ene ved Prisberegning af Arbejde m. m.

Der førtes derefter Diskussion om Beretnin-gen, og nogle af Talerne kom ind paa Spørgs-maalet om Remisearbejdernes Anvendelse til Lokomotivfyrbødertjeneste, til hvilket Lokomo-tivmændenes Repræsentant gav et Gensvar.

Efter Formandens Beretning, der enstem-migt godkendtes, aflagdes Beretning om Oplys-ningsarbejdet, der for øvrigt synes at ligge i et

udmærket Leje, og blev modtaget af Medlemmerne med god Interesse.

Ved Valgene blev Laur. Hansen med Akklamation genvalgt til Formand, og Herm. Jørgensen nyvalgtes enstemmigt til Redaktør.

Da det i Aar er 40 Aar siden, Organisationen blev startet, havde man paa Delegeretmødets første Dag om Aftenen arrangeret en festlig Sammenkomst, der forløb paa den smukkeste Maade.

S. J.

TJENESTEBOLIGER

Finansministeriet har nu nedsat Udvalget om Tjenesteboliger til Statens Tjenestemænd. Udvalget har faaet til Opgave at undersøge, i hvilket Omfang og ud fra hvilke Retningslinjer den i Tjenestemandsløven givne Hjemmel for Tildeling af Tjenesteboliger benyttes inden for de forskellige Styrelsesgrene og at overveje, hvorvidt der er Anledning til at stille Forslag om Ændringer i den hidtil fulgte Praksis. Endvidere skal Udvalget undersøge, hvorvidt der udenfor de i Tjenestemandsløven fastsatte Regler er foretaget *Udlejning af Boliger* til Tjenestemænd paa Vilkaar, der afviger fra de for almindelig Udlejning gældende økonomiske Hensyn, og hvorvidt en saadan Udlejning kan anses for tilstrækkelig begrundet i særlige Forhold. Endelig skal Udvalget overveje, hvorvidt der er Anledning til at ændre de gældende Regler om *Fra- drag for Naturalydelse*.

Til Formand for Udvalget er udnævnt Departementschef *K. H. Kofoed*; Medlemmer er Kontorchef i Finansministeriet *Valbjørn*, der skal fungere som Næstformand, Formanden for Statsregnskabsraadet, Folketingsmand *A. M. Hansen*, Hovedrevisor *Hertel Wulff*, Trafikinspektør i D. S. B. *L. Larsen*, Kontorchef i Generaldirektoratet for Postvæsenet *W. Larsen*, Forretningsfører *Charles Petersen*, der repræsenterer »Sølvsnorene«s Centralorganisation, Stationsforstander *Høgsgaard*, som skal repræsentere »Guldsnorene«, og Fuldmægtig i Finansministeriet *Chr. Strøm*, der er Repræsentant for Embedsmændenes Samraad. Udvalgets Sekretær er Ekspeditionssekretær i Finansministeriet *Salicath*.

ET TIDENS SPØRGSMÅAL

En Forkortelse af Arbejdstiden, saaledes at den kommer ned under den i de fleste Lande anerkendte 8 Timers Dag, er et Spørgsmaal, der bliver mere og mere aktuelt, og som jo lige fornylig er blevet behandlet paa Arbejdsbureauets Møde i Genève. Det er forsaavidt ikke et Spørgsmaal af hel ny Dato, thi allerede i Foraaret 1925 fik de organiserede Bygningsarbejdere i Staten New York, U. S. A., indført 40 Timers Ugen uden Lønudligning, ligesom Fords Fabrikker baade i U. S. A. samt paa sine Filialer i Udlandet ogsaa i en Aarrække har praktiseret 40 Timers Ugen. I Sovjetunionen har man, trods Mangel

paa Arbejdskraft i Industrien, en lovfæstet 7 Timers Arbejdsdag med Fridag hver 6. Dag. Spørger man nu om Møtivering for Kravet om en forkortet Arbejdstid, viser det sig, at der er ikke saa faa og vægtige Grunde derfor. Nu maa det ikke glemmes, at da Spørgsmaalet første Gang blev ført frem over en bred Front, befandt hele den civiliserede Verden sig i en dybtgaaende økonomisk Depression med mange Millioner fuldt arbejdsdygtige Mænd uden Beskæftigelse, og man mente da, at det Arbejde, der var, skulde fordeles paa nogle flere Hænder. Altsaa en midlertidig Foranstaltning, der dog fra Arbejdernes Side mødte Modstand, meget forstaaeligt, da det blev praktiseret uden fuld Lønudligning, bortset fra nogle enkelte store Industrivirksomheder i England. Der var vel ogsaa en Tro paa, at naar Tiderne blev bedre, vilde det mægtige Arbejdsløshedstal formindskes betydeligt, men desværre viser det sig, at trods det, Verden i de sidste Aar har befundet sig i en vis relativ Højkonjunktur, er Arbejdsløsheden ikke dalet tilsvarende, som Produktionen er forøget. Takket være en stærkt udbygget Rationalisering samt en højere Arbejdsydelse fra den enkelte Arbejder. Ganske naturligt bliver derfor Kravet om en Forkortelse af Arbejdstiden mere og mere aktuell, og det bliver derfor et Spørgsmaal, der indenfor en overskuelig Fremtid maa tages Stilling til, ogsaa her i vort lille Land.

Som bekendt har Frankrig lige fornylig faaet gennemført 40 Timers Ugen, men hvorvidt det holder, naar man kender den ringe Organisationsforstaaelse, den franske Arbejder før i Tiden har vist, vil Tiden vise. Jeg har endnu den Tro, at virkelige Forbedringer for det arbejdende Folk i de demokratiske Lande stadig skal skabes gennem vore fastomrede Organisationer ved kollektive Aftaler. Dog maa man selvfølgelig ikke forklejne den Betydning, det har, at Arbejderne er stærkt repræsenteret indenfor det politiske Magtomraade, saaledes som vi er det herhjemme i Dag. Det maa selvfølgelig erkendes, at Spørgsmaalet slet ikke er saa ligetil at løse, og lad mig nævne med det samme, at vistnok meget faa er interesseret i en Arbejdstidsforkortelse uden fuld Lønudligning. Derved opstaar saa Spørgsmaalet, hvem skal i sidste Instans betale, og hvilke Konsekvenser vil en 40 Timers Uge faa. Vil man opnaa det, man tilstræber, nemlig at faa flere af vore arbejdsløse Medmennesker i Arbejde, eller vil man igennem en yderligere Rationalisering og endnu mere videnskabelige Metoder forenkle Produktionen. Dette er noget, man ikke maa overse, og derfor er det et Spørgsmaal under vore nuværende Samfundsforhold, der ikke er saa let at løse. Det er i den Forbindelse interessant at læse, hvad Generalsekretæren i det engelske Lokomotivmands Forbund skriver om dette Spørgsmaal. Nu skal det forudskikkes, at de engelske Lokomotivmænd i Foraaret 1937 fremsatte Krav overfor de engelske Jernbaners Styrelse om en 6 Timers Arbejdsdag med fuld Lønudligning. Kravet blev afvist med en Masse Tal om de enorme Udgifter, der var forbundet dermed, men Kravet er, ifølge Lokomotivmændenes Fagblad, ikke henlagt, det vil stadig blive fremført. Generalsekretæren skriver: »Da Kravet om 6 Timers Arbejdsdag for Lokomotivpersonalet

blev behandlet i de engelske Jernbaners nationale Hovedstyrelse paa Forlangende af Lokomotivmændenes Organisation, lagde man fra Lokomotivmændenes Side særlig Vægt paa følgende: Det stadig stigende Krav til Lokomotivmændenes Ydeevne, baade med Hensyn til Ansvar samt rent legemligt Arbejde, hvilket staar i Forbindelse med den større Hastighed og større Togvægt, som den moderne Jernbanedrift nu engang kræver. Og det maa være fuldstændig i Overensstemmelse med Tiden, at Lokomotivmændene faar Lod og Del i Fremgangen, skabt ved Møderniseringen, igennem en radikal Ændring af Arbejdstiden. I Slutningen af sin Artikel kommer Generalsekretæren ind paa forskellige Betragtninger, som vi alle uden Tvivl kan tilslutte os. Han slutter saaledes: »Selvfølgelig kan dette Krav bedst gennemføres ved et internationalt Samarbejde, i Fred og god Forstaaelse mellem Nationerne, den humane Følelse maa være sideløbende med al industriel Fremgang. Mange staar i Dag i den civiliserede Verden bag Kravet om en 40 Timers Uge, ja mange Tusinde Minearbejdere i U. S. A. gaar stærkt ind for en 30 Timers Uge.« Dette er jo kun enkelte Citater af Generalsekretærens Artikel. Han berører ogsaa i sin Artikel de enorme Rustningsudgifter, de forskellige Lande maa ofre til. Udgifter, der selvsagt er en alvorlig Hemsko paa Lævedodens Højnelse for den brede Befolkning. Thi Spørgsmaalet om en 40 eller 36 Timers Uge, som i en overskuelig Fremtid skal løses, maa absolut sammenkobles med en almindelig Højnelse af Lævedoden, saaledes at alle kan faa Lod og Del i Videnskabens og Teknikkens Fremgang, og for alle fredelskende Mennesker er det vel en ganske naturlig Tanke.

S. Suneson.

NYT FYRKASSEMETAL

I de fleste Lande er det almindeligt, at Fyrkasserne i Lokomotivkedlerne fremstilles af Kobber. I Amerika og Frankrig findes mange Fyrkasser af Staal, men de er ingen Steder kommet paa Højde med Kobberfyrkasserne. Kobberets gode Forarbejdsningsmulighed og dets gode Varmeledsevne har hidtil sikret dets Plads som det bedste Materiale til Fyrkasser. Saa længe Trykket i Lokomotivkedlen ikke overstiger 15 Atm. og Fyrkassen ikke overanstrenges ved stærkt forceret Forbrænding og Dampudvikling, er der ingen Grund til at forsøge med andet Materiale til Fyrkasser, men de senere Aars stigende Krav til Togbefordring saavel i Togenes Vægt som i Kørehastighed, udsætter Fyrkasserne for saa store Varmepaarvirkninger, at de lider for meget derunder. I næsten alle Lande er der anskaffet store, ydedygtige Lokomotiver med Fyrkasser af Kobber og 16—20 Atm. Damptryk, men det viser sig, at her er Kobberfyrkassen ikke sin Plads voksen. I det hele taget er der paa saavel ældre som nye Lokomotiver forekommet Skader paa Fyrkasserne, som lader forstaa, at Grænsen for Udnyttelsesmuligheden af Kobberfyrkasser er naaet. Manglerne viser sig særligt som Tæring paa Vægfladerne i Fyrzonen, altsaa fra Risten til et Stykke over Fyrets almindelige Højde, som maa føres til-

bage til, at Kobberet ved saa høj Temperatur taber en stor Del af sin Modstandsdygtighed overfor Fyrets Paavirkning. Iøvrigt er der ved Kobber den uheldige Egenskab, at det ved en Temperatur paa 500 Grader har mistet omtrent Halvdelen af sin Styrke.

De store Ydelser, der forlanges af Lokomotiverne, medfører et stort Kulforbrug, og de for Fyrkassen skadelige Stoffer, særligt Svovl, som forekommer i Kullene, optræder i tilsvarende større Mængder og foraarsager paa Fyrkassévæggene Tæring, der begunstiges ved den høje Varmegrad. Dette har gjort det nødvendigt at søge efter et Fyrkassemateriale, som er mere varmfest, d. v. s. at dets Brudgrænse ikke synker saa stærkt under stigende Temperatur, og som samtidig har større Modstandsdygtighed overfor de tærende Paavirkninger fra Forbrændingsprodukterne. Endvidere stilles der til et nyt Fyrkassemateriale den Betingelse, at det lader sig let forarbejde, helst som Kobber, og navnlig lader sig svejse, saaledes at ikke hele Fyrkassen maa fornyes, fordi den nederste Halvdel er tæret.

I Tyskland har det bedste Fyrkassemetal vist sig at være det saakaldte *Kuprodur*, en Blanding af 98,5 Procent Kobber og 1,5 Procent Nikkel, Silicium og Jern. Det er meget modstandsdygtigt overfor Tæring, og dets Brudgrænse er ved en Temperatur paa 500 Grader 80 Procent over Kobberets. Disse Egenskaber ved *Kuprodur*-Metallet fremkommer dog først, naar det underkastes en Forbedring ved en bestemt Varmehandling, ligesom Staal kan gøres bedre til den tilsigtede Anvendelse ved Opvarmning og Afkøling i Olie eller Vand og en paafølgende Anløbning. I udglødet Tilstand har *Kuprodur* omtrent de samme Egenskaber som Kobber.

Kuprodur og Kobber lader sig udmærket svejse med hinanden, saa Indsvejsning af *Kuprodur* Sidevægge i tærede Fyrkasser ikke volder nogen særlige Vanskeligheder. Selv nye Fyrkasser faar indsvejset *Kuprodur*plader i Fyrzonen.

Det har vist sig, at *Kuprodur* i Driften svarer til det, man havde ventet, dog kun naar det faar den rette Behandling. Hertil hører først og fremmest, at Lokomotivkedler med *Kuprodur* i Fyrkassen faar omhyggelige Udvaskninger, da Kedelstensbelægning, ja endog stedvis Kedelstensdannelse giver Anledning til en for stor Ophedning af *Kuprodur*pladerne, hvorved de fuldstændigt mister deres specielle Egenskaber.

F. Spøer.

STORSTRØMSBROEN

Efter Forhandlinger mellem Statsbanerne og Hoved- og Underentreprenørerne for Bygning af Storstrømsbroen m. v. kan det samlede Anlæg ventes taget i Brug ved Køreplansskiftet i Begyndelsen af Oktober d. A., idet man — for at opnaa, at ogsaa Brovejene kan tages i Brug til dette Tidspunkt — er indgaaet paa at godtgøre Underentreprenørerne disses Nettoudgifter — til Beløb af omkring Kr. 20 000 — ved Fremskyndelse af de paagældende Vejarbejder.

HVAD ER ET LYNTOG?

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

Med nogen Ret kunde man ogsaa medregne Belgiens 12 halvt strømlineformede Firevognstog blandt de elektriske Lyntog, skønt de ikke er saa overvældende hurtige.

Iøvrigt bygges der nu en mindre Type af elektriske Lyntog i Belgien.

En Del af Englands nyeste, elektriske Fjerntog er beregnet for en ret betydelig Hastighed; men de er i Modsætning til samtlige ovennævnte elektriske Fjerndrivvognstog ikke strømlineformede.

Mange andre elektriske Tog kunde iøvrigt medregnes blandt Lyntogene, hvis man vil tolerere en vid Margin for Lyntogskategorien.

Af udprægede, elektriske Lyntogslokomotiver kan nævnes de 30 tyske 1 D 1-koblede Lokomotiver, hver med maksimalt 6200 HK. I U. S. A. har Pennsylvania-Selskabet 28 strømlineformede, 2 C 2-koblede elektriske Lokomotiver og 58 Stk. 2 C 2-koblede Lokomotiver (disse udvikler maksimalt 7000 HK) samt et enkelt Forsøgslokomotiv af en tredje Type.

Ogsaa 37 franske 2 D 2-Lokomotiver — tilhørende P. O. Midi, egner sig til meget stor Hastighed. Samme Selskab har bestilt 8 + 6 til af samme Type, og de franske Statsbaner har 23 lignende under Bygning. Deres samlede Antal vil da snart beløbe sig til 74.

For lignende store Hastigheder — op mod 130—150 km pr. Time — er iøvrigt en Del andre elektriske Lokomotiver af mere almindeligt Udseende konstrueret baade i U. S. A., Italien, Schweiz, Tyskland, Østrig, Ungarn, Rusland, Indien, maaske Spanien og enkelte andre Steder. Men man er da allerede kommet uden for Gruppen »Strømliinere« = Lyntog; og en Grænse for Lyntogene maa jo sættes.

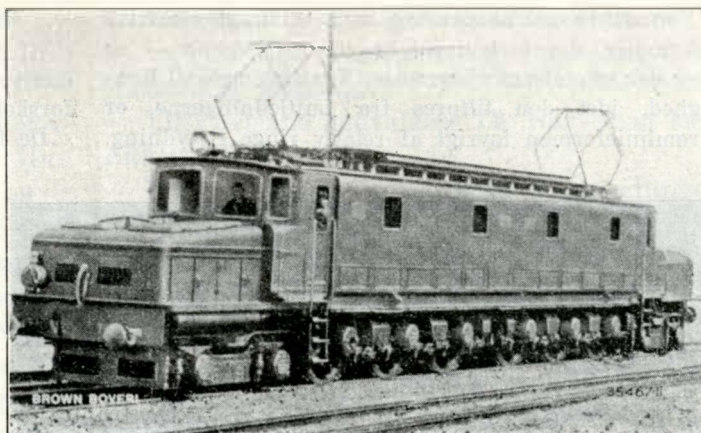


Fig. 29.

Et spansk, 2 F 2-koblet, elektrisk Eksprestogslokomotiv med 3600 HK. (Timeydelse). Af denne Type bruges 12 Stk. i Nordspanien, medens 12 andre er under Bygning til de ny-elektrificerede Strækninger mellem Madrid og Segovia og Avila N. V. for Guadarama Bjærgene. — (Fot.: »Brown Boveri Mitteilungen«).



Fig. 30.

Tysk, elektrisk Tovognslyntog, beregnet for 160 km Kørefart i den daglige Drift og sikkert Verdens hurtigste elektriske Tog — endnu — Toget ses paa Billedet udstillet paa de tyske Jernbaners 100 Aars Jubilæumsudstilling i Nürnberg 1935, netop som det er færdigt fra Fabriken. — (Fot.: Artiklens Forfatter).

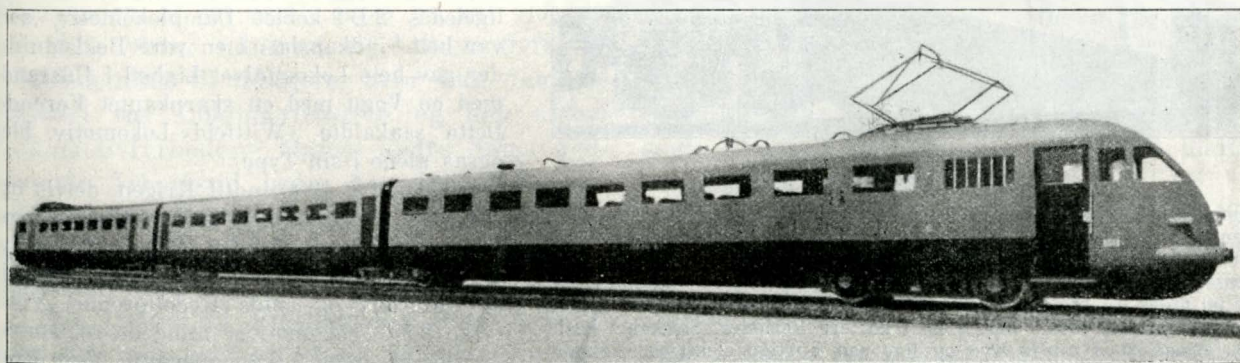


Fig. 31.

Et af Italiens elektriske Strømliinelyntog — det første af en Serie paa seks — opnaaede ved Prøvekørslen i Juni 1936 170 km Hastighed. Siden er præsteret indtil 190 km Fart med disse Tog. — (Fot.: »Electrician«).

For de tunge Eksprestog med et tungt elektrisk Lokomotiv, der fortrinsvis bruges i Bjergene — og hvor der er omtrent ubegrænset Kraftmængde til Raadighed, idet den tilføres fra Luftledningerne, er Strømlinieformen iøvrigt af relativ ringe Betydning.

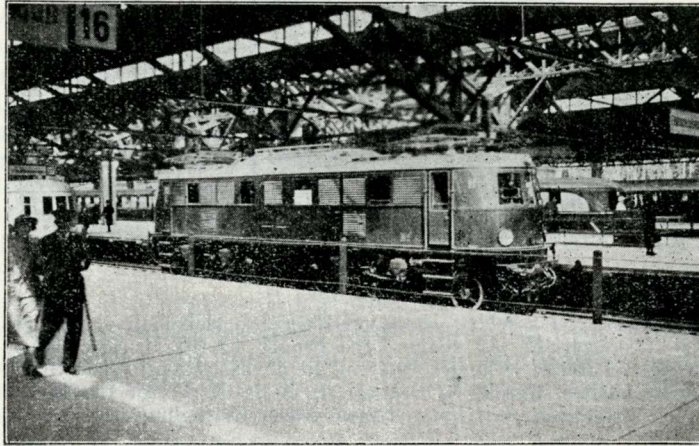


Fig. 32.

Tysk strømlinieformet, elektrisk 1 D 1-koblet, Lyntogslokomotiv, første Gang bygget 1935. Er beregnet for 150 km pr. Time. Lokomotivet har vist sig i Stand til i kortere Perioder at udvikle indtil 6200 HK. og er dermed Tysklands kraftigste Lokomotiv. 17 eller 18 + 12 Stykker af denne Type er færdige eller under Bygning, dertil er beordret to lignende, men endnu hurtigere Maskiner for 180 km's Fart i den daglige Drift. Det først færdige Lokomotiv ses paa Billedet udstillet paa de tyske Jernbaners 100 Aars Jubilæumsudstilling i Nürnberg. (Fot.: Artiklens Forfatter).

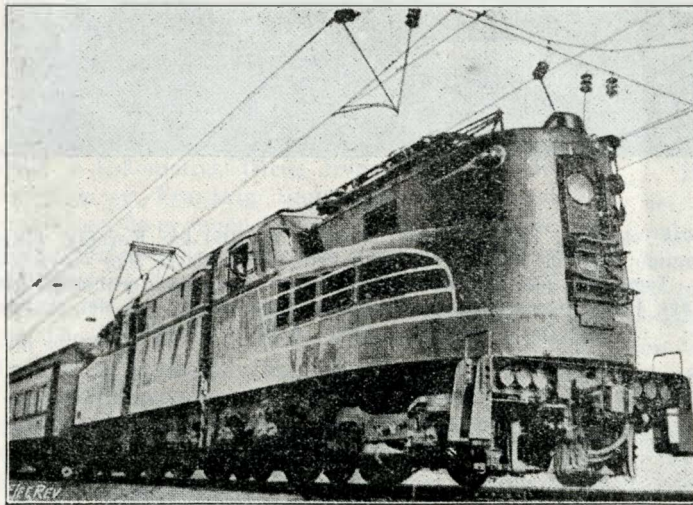


Fig. 33.

Amerikansk, strømlinieformet elektrisk Lyntogslokomotiv. Alene af denne Type besidder Pennsylvania Railroad 58 Stykker (bygget 1935). De bruges paa Strækningen New York—Philadelphia—Baltimore—Washington og kører til daglig med en Maksimalhastighed af 90 miles = 145 km pr. Time. Disse Lokomotiver er 2 F 2-koblede og kan udvikle indtil 7000 HK. i kortere Perioder. Selskabet besidder ogsaa 3—4 andre nye og lige saa hurtige elektriske Lokomotivtyper især med 2 C 2- og 2 B 2-Kobling. Ofte køres der med to af de 2 C 2-koblede Strømlinere for samme Tog. Hver af disse udvikler ved Timeydelse 3750 HK. (mod 4620 HK. for ovenstaaende) og 5500 HK. maksimalt, d. v. s. tilsammen 11000 HK. for samme Tog. (Fot.: »Electrical Review«).

III. Damplyntog.

Af mere eller mindre strømlinieformede Damplokomotiver kan der allerede nævnes et halvt Hundrede forskellige Typer.

De første Planer om strømlinieformede Tog — og den Gang naturligvis Damptog — skriver sig helt fra 1846, altsaa for 90 Aar siden. I dette Aar blev der i England udstedt Patent til Sir Henry Bessemer, der senere opfandt Bessemer Staalprocessen, om et strømlinieformet »Atmosfærisk Tog«. Senere, i 1865, blev der udstedt et amerikansk Patent, Nr. 49227, angaaende et Strømlinietog — som imidlertid heller aldrig blev bygget.

I 1887 byggede Frederic Adam det første strømlinieformede Tog. Det var dog kun Vognene og Lokomotivets Tender, som havde en afplattet Form og ydre Beklædning. I Aaret 1900 byggede Baltimore—Ohio Jernbanen i Samarbejde med F. Adam sin »Adam's Windsplitter«. Men Forsøgene med »Strømlinietogene« i U. S. A. blev dog snart opgivet.

Egentlige Strømlinietog kan man dog ikke tale om før i allernyeste Tid. Naar man før Krigen — og for den Sags Skyld lige til 1930 — vilde tage noget Hensyn til Luftmodstandens Formindskelse, skete det ved, at man ved de hurtigste Eksprestogslokomotiver søgte at gøre Lokomotivernes fremadvendende Flader skraa, og især gav man Førerhuset en skarp Forkant og Kedlen en konisk Forende (Røggammerdøren). Blandt særligt udprægede og typiske Eksempler paa denne Praksis kan nævnes det andetsteds omtalte »Hilmann«-Lokomotiv fra 1896. Dette ejendommelige, dampelektriske franske Speciallokomotiv havde særdeles elegante skarpt-kantede Kurvaturer i hegge Førerhusets Ender.

I 1904 byggede Bayerns Jernbaner den 2 B 2-koblede udprægede Hurtigløber, benævnt Typo S²/₆. Det eneste Eksemplar af Typen var smukt tilpasset Luftmodstanden paa samtlige fremadvendende Flader, som Førerhus, Skorsten, Kedel, Cylindre o. s. v.

I 1906 byggede Preussens Statsbaner et ligeledes 2 B 2-koblet Damplokomotiv, som var helt »indkapslet« i en ydre Beklædning, der gav hele Lokomotivet Lighed i Udseende med en Vogn med en skarpkantet Forende. Dette saakaldte »Wittfeld«-Lokomotiv blev ogsaa alene i sin Type.

I Tiden fra 1900 indtil Krigen, delvis ogsaa efter Krigen, blev mange Eksprestogslokomotiver især af 2 B 1, 2 C og 2 C 1 Typer bygget med skarp fremtrukket Forside af Førerhus og spids Kedelforende. Visse tyske 2 B 1 Lokomotiver mindede ret stærkt om det bayerske 2 B 2 Lokomotiv. Vore egne P-Lokomotiver ligner igen disse tyske 2 B 1 Lokomotiver, skønt lidt mindre udprægede.

(Fortsættes.)

**DET 42. LANDSMØDE I NORSK
LOKOMOTIVMANDSFORBUND**

Den 9.—10. Juni 1937 afholdt Norsk Lokomotivmandsforbund Kongres i Folkets Hus i Oslo. Der deltog 45 Repræsentanter og 7 Hovedbestyrelsesmedlemmer; desuden var flere inden- og udenlandske Gæster nærværende, saaledes Formanden for den faglige Landsorganisation, O. Hindahl, Formanden for Norsk Jernbaneforbund Buland og Personalets Repræsentant i Generaldirektoratet, Bjørnsgaard, ligesom Sveriges Lokomotivmands Forening var repræsenteret.

Efter at de forskellige Valg af Tillidsmænd paa Kongressen havde fundet Sted, holdt Formanden, Narvestad, Aabningstalen, hvori han pointerede Betydningen af Sammenholdet, der i det forløbne Aar havde bestaaet sin Prøve, idet Medlemmerne i Lønsagen havde været ude for Pladsopsigelser.

Herefter overbragte Gæsterne Hilsener fra deres respektive Foreninger og udtalte gode Ønsker for Resultaterne af de forskellige Sager, der skulde behandles paa Landsmødet.

Under Formandens Beretning var det selv-sagt Lønsagen og Diskussionen herom, der optog en væsentlig Del af Tiden. Under Debatten fremkom en Del Misfornøjelse med Resultatet, der dog betød en reel Forbedring, idet Lokomotivførerne kom en Lønklasse op, og Lokomotivfyrbøderne fik mindre Forbedringer. I denne Sag var som tidligere nævnt ført en Aktion med Pladsopsigelser, som dog blev taget tilbage. Ved en foretagen Urafstemning var afgivet 1018 Stemmer for og 166 imod Forslaget, altsaa en meget stor Majoritet.

Med Hensyn til Motorførerstillingen oplyste Formanden, at det gamle Krav nu var opfyldt, idet alle bliver udnævnt til Lokomotivførere i Modsætning til tidligere, hvor kun den ene Halvdel var Lokomotivførere og den anden Lokomotivfyrbødere. Mange andre Sager vedrørende Arbejdstid, bedre Avancementsforhold og ensartet Anciennitet inden for alle Distrikter blev efter indgaaende Behandling overdraget Hovedbestyrelsen at fremme bedst muligt.

Paa Grund af Formandens store Arbejde blev det vedtaget at forhøje dennes Løn med 500 Kr. En Bevilling til Arbejdernes Idrætsforbund paa 500 Kr. vedtoges, ligesom der i Aaret var tilstillet Spanien 10 000 Kr. En

Kontingentforhøjelse blev ligeledes vedtaget.

Den aflagte Beretning og Regnskab blev enstemmigt godkendt.

Til Formand genvalgtes Th. Narvestad med Akklamation.

Efter 2 Dages udmærkede Forhandlinger sluttede Landsmødet, idet Formanden udtalte Tak til alle, der havde deltaget i Forhandlingerne og derved givet ham Retningslinien for det kommende Aars Arbejde. Formanden takkede Gæsterne for deres Nærværelse under Kongressen og bad disse hilse deres respektive Foreninger.

Gæsterne takkede ligeledes for de 2 Dages Samvær og smukke Gæstfrihed.

L. M. S.

AARSMØDE

Jernbane-Afholdsselskabet afholdt i Dagene 19.—20. Juni deres Aarsmøde i Restaurant »Kilden« i Aalborg.

Foruden 45 stemmeberettigede Delegerede deltog 150 Damer og Herrer.

Formanden, Overassistent Malchau, bød Aarsmødets Deltagere Velkommen med en særlig Velkomst til Repræsentanterne fra de svenske og norske Afholdsforeninger samt til Repræsentanterne fra de faglige Jernbaneorganisationer.

Under Beretningen betonedes Formanden Betydningen af Samarbejdet med de faglige Organisationer og den økonomiske Støtte, der var modtaget fra disse. Anmodede Organisationernes Repræsentanter om at overbringe deres respektive Formænd og Hovedbestyrelser Aarsmødets Tak for den økonomiske Støtte, som var modtaget.

Under Dagsordenen drøftedes flere indre Anliggender, blandt disse Feriehjemmet paa Sædding Strand, hvis økonomiske Fremtid man søgte at sikre ved Tegning af Andele blandt Aarsmødets Deltagere.

Vandrebanneret blev under stor Højtidelighed overrakt den sønderjydske Afdeling i Tinglev, som siden sidste Aarsmøde havde haft den største Tilgang af nye Medlemmer. Annoncevirksomheden for Afholdsbladet drøftedes ligeledes indgaaende.

Formanden, Overass. Malchau, og de øvrige Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes.

Om Eftermiddagen Kl. 16 var der Fanetog med Musik fra »Kilden« til Havnen og derefter Sejl tur paa Limfjorden.

Om Aftenen Kl. 18,30 samledes Aarsmødets Deltagere med Gæster til Middag og selskabeligt Samvær i Restaurant »Kilden«.

Den 20. Juni afsluttedes Aarsmødet med Udflugt til Løkken, hvor der var arrangeret Middag paa Klitgaarden. Kaffen indtoges paa Strandpavillonen.

C. A. Jespersen.



40 AARS JUBILÆUM



En af D. S. B.s gamle, veltjente Tjenestemænd, Lokomotivfører M. Madsen, Herning, kan den 2. August fejre 40 Aars Dagen for sin Ansættelse i Staten. Madsen blev ansat paa Centralværkstedet i Aarhus 1897, ansat som Lokomotivfyrbøder i Struer 1. April 1898, var senere en Tid i Helsingør og derefter i Glyngøre, hvorfra Jubilaren den 1. April 1909 forlyttedes til Herning, hvor Madsen har slaaet sig til Ro.

Madsen var i en Aarrække Medlem af Herning Byraad og har i de sidste 22 Aar været Depotforstander ved Maskindepotet i Herning.

Jubilaren er en af Foreningens gamle, trofaste Medlemmer. Afdelingerne ønsker Jubilaren til Lykke og haaber, det sunde Helbred maa vare ved i mange Aar endnu, saa du stadig kan røgte den Gerning, du har saa stor Interesse i.

E. S.

JUBILÆUM

Lokomotivfører P. O. J. Nielsen, Chr. Richardsvej 7, Aarhus, kan den 23. Juli fejre sit 25 Aars Jubilæum.

TAKSIGELSER

Hjertelig Tak for al Opmærksomhed ved vort Jubilæum. Tak til Afd. i Kk. og Hgl., der paa en smuk Maade hidrog til at gøre Dagen til en Mindedag for os.

K. M. Kristensen,
Motorfører.

J. E. Gelsing,
Lokomotivfører.

Min inderligste Tak for venlig Deltagelse ved min kære Mands, pens. Lokomotivfører A. C. Schultz Bisættelse.

Th. Schultz og Bornene.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge P. Kistrup, Østerbrogade 114, er bortrejst indtil 31. Juli d. A.

Hans Praksis vartages i nævnte Tidsrum af Læge V. Munck, Østerbrogade 142. I. Telefon Central 8929.

Konsultationstid Kl. 13—14, Fredag Aften tillige Kl. 18—19.



Provisorisk Løntillæg i Sverige.

De svenske Statstjenestemænds Lønninger er for Tiden under Revision, men da den endelige Lønforhøjelse ikke kan blive gennemført i indeværende Aar i Anledning af det store forberedende Arbejde, har man i Rigsdagen stillet Forslag om et provisorisk Løntillæg. Der er indsendt flere Forslag. Det af Personalets Repræsentanter stillede Forslag gaar ud paa:

- a) at Tjenestemænd med fast Løn reguleret i Henhold til Bestemmelserne for Trafikvæsenet og Forvaltningen faar et Tillæg paa 300 Kr. i Lønklasserne 5—12 og 240 Kr. aarligt til de øvrige;
- b) Arbejdstagere med en Løn, der er reguleret i Henhold til andre Lønningsreglementer end under a) er angivet, faar et Tillæg i Tilslutning til Lønnen i vedkommende Lønningsklasse svarende til det under a) anførte Beløb;
- c) andre Arbejdstagere faar Tillæg, som i Forhold til den udgaaende Aflønning svarer til det, der er sagt under a) i Henhold til de af Kongen fastsatte Grunde, samt
- d) Arbejdstagere, som i Forbindelse med Privatbaners eller Banedeles Overtagelse af Staten er gaaet over i Statens Tjeneste, faar et provisorisk Løntillæg i Lighed med det, der er angivet under a), og i Forbindelse hermed maa der ikke foretages Forringelser af eventuelle personlige Løntillæg.

Forslaget er udarbejdet efter Samraad med de i Lønsagen samvirkende Forbund af Statstjenestemænd.

I. T. F.

Vanskeligheder med Anvendelsen af 40-Timers Ugen i Frankrig.

Det er en Kendsgerning, at de franske Jernbaneselskaber gør alt, hvad de kan, for at forbinde den fuldstændige og rigtige Anvendelse af 40-Timersugen hos Jernbanerne. Det franske Jernbaneforbund har fundet en Anledning heri til at fremsætte en kraftig og velmotiveret Protest hos det franske Jernbaneraad. Protesten slutter med følgende Krav: En direkte Ikrafttræden for 100 pCt. af 40-Timersugen for alle Kategorier i Henhold til Dekretet. Fastansættelse af alle ny-antagne Folk, der udfører det til en fast Stilling hørende Arbejde. Gennemførelsen

af disse Foranstaltninger er absolut nødvendig for at faa hele Personalet til at medvirke. Forbundet kan kun tage Ansvaret for at forlange særlige Anstrengelser af Jernbanemændene under Verdensudstillingen, naar de ovenfor stillede Krav har faaet en gunstig Løsning. I. T. F.

Større Toghastigheder i England.

I Løbet af Efteraaret bliver Farten paa alle engelske Jernbaner sat betydelig i Vejret. Det nye Hurtigtog »Coronation Scot« tilbagelægger paa 6½ Time den 645 km lange Strækning mellem London og Glasgow. De første nye Strømlinelokomotiver til dette Tog er allerede færdige. De vejer 160 Tons, er 22 m lange og trækker et Tog paa 300 Tons med en Fart af 160 km i Timen.

Allerede i Juli indføres paa Strækningen London—Edinburg en ny Hurtigtjeneste, der paa knap 6 Timer gennemkører den 630 km lange Strækning. Den 431 km lange Strækning mellem London og Newcastle køres allerede nu paa 4 Timer, og mod Aarets Slutning bliver der indsat nye Lyntog mellem London og Leeds.

Nyanskaffelse.

Efter hvad vi erfarer, har Lollandske Jernbaner hos Frichs Fabriker i Aarhus bestilt et Diesellokomotiv af samme Type som de to sidst anskaffede, populært kaldet »Kanariefluglene«. Det nye Lokomotiv skal leveres i Marts Maaned 1938.

Ruten Frederikshavn—Larvik.

Nu er der kommet en ny Færgelinie fra Østjylland til Norge, nemlig fra Frederikshavn til Larvik med Bilfærgen »Peder Wessel«. Der eksisterer naturligvis langt større kombinerede Jernbane- og Bil-Færger, men det hævdes, at »Peder Wessel« er den største rene, Bilfærge i Verden. Den skal kunne rumme 70 Biler paa en Gang samt 450 Passagerer. Overfarten over Skagerak varer knap 7 Timer. Fra Larvik er der kun et Par Timers Kørsel til nogle af Norges berømteste Naturskønheder med Fjelde og Fosser. En rigtig Ferierute!



Udnævnelse fra 1.—7.—37:

Følgende Lokomotivfyrbødere er udnævnt til Lokomotivførere (min. Udn.):

- E. H. V. Hansen, Kbhavns Godsb., i Gedser.
- A. E. Jakobsen, Nyborg, i Padborg.
- L. K. Larsen, Kbhavns Godsb., i Brande.
- G. Rasmussen, Roskilde, i Viborg.
- S. T. Junker, Fredericia, i Randers.
- O. P. Sørensen, Esbjerg, i Skive H.
- S. J. Knudsen, Aarhus H., i Randers.
- E. Jørgensen, Skanderborg, i Herning.
- C. M. Bertelsen, Esbjerg, i Thisted.
- A. P. Petersen, Aarhus H., i Herning.

Følgende Motorførere II er efter Ansøgning ifølge Opslag udnævnt til Motorfører I (min. Udn.):

- H. R. Hansen, Helgoland, i Næstved.
- I. Høyer, Struer, i Struer.

Følgende Lokomotivfyrbødere er efter Ansøgning ifølge Opslag udnævnt til Motorfører II (min. Udn.):

- A. M. Fuglsang, Roskilde, i Helgoland.
- A. E. K. F. Z. Givskov, Østerport, i Aarhus H.
- A. Knudsen, Kbhavns Godsb., i Aarhus H.
- H. P. B. L. Klint, Østerport, i Aarhus H.
- C. Olesen, Kbhavns Godsb., i Aarhus H.
- H. C. C. L. Nielsen, Esbjerg, i Aarhus H.
- V. K. F. Larsen, Kbhavns Godsb., i Aarhus H.
- H. P. Carlsen, Kbhavns Godsb., i Aarhus H.
- N. J. Thomsen, Kbhavns Godsb., i Aarhus H.
- A. C. Nielsen, Helsingør, i Odense.

Forflytninger:

pr. 15.—6.—37:

Lokomotivfyrbøder H. O. Olsen, Frederikshavn, til Hobro pr. 1.—7.—37:

Følgende Lokomotivførere er forflyttet efter Ansøgning:

- L. M. A. Larsen, Tønder, til Esbjerg.
- J. Kristensen, Padborg, til Tønder.
- O. R. A. Nielsen, Herning, til Aarhus H.
- H. G. M. P. Christensen, Viborg, til Struer.
- A. P. Nielsen, Brande, til Randers.
- L. O. Nielsen, Lunderskov, til Korsør.
- T. H. Olsen, Gedser, til Korsør.

Følgende Motorførere I er forflyttet efter Ansøgning ifølge Opslag:

- C. C. Larsen, Randers, til Fredericia.
- H. M. Kristensen, Struer, til Fredericia.
- K. O. Kræfting, Fredericia, til Struer.

Følgende Motorførere II er forflyttet efter Ansøgning ifølge Opslag:

- V. Christiansen, Aarhus H., til Helgoland.
- J. S. P. Søndergaard, Viborg, til Aarhus H.

pr. 2.—7.—37:

Lokomotivfører J. Nielsen, Skive H., efter Ansøgning til Struer.

Afsked:

Lokomotivmester I M. J. Sørensen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Alder i Naade og med Pension fra 31.—8.—37 (agl. Afsked).

Lokomotivfører L. J. Overballe, Glyngøre, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører H. D. J. Raarup, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—9.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører K. F. Knudsen, Aabenraa, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. J. Petersen, Aarhus H., paa Grund af Alder med Pension fra 30.—9.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører S. A. Stjernø, Aarhus H., paa Grund af Alder med Pension fra 30.—9.—37 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører A. M. Kristiansen, Struer, den 9.—6.—37.

Motorfører II K. Angelso, Enghave, den 11.—6.—37.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører A. C. Schultz, København den 25.—6.—37.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Maj Maaned 1937 samt i Tidsrummet April—Maj 1937 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1936 i runde Summer.

	Maj Maaned		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	5 500 000	5 040 000	460 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 850 000	3 600 000	250 000	
Postbefordring	640 000	620 000	20 000	
Andre Indtægter	510 000	420 000	90 000	
Indtægter i alt	10 500 000	9 680 000	820 000	
Driftsudgifter	9 900 000	9 290 000	610 000	
Driftsoverskud	600 000	390 000	210 000	
Afskrivning	560 000	560 000	—	
Forrentning	1 000 000	970 000	30 000	
Statens Tilskud til Driften	960 000	1 140 000		180 000

	April-Maj		1936/37	
	1936/37	1935/36	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	9 280 000	9 920 000		640 000
Gods- og Kreaturbefordring	8 040 000	6 820 000	1 220 000	
Postbefordring	1 270 000	1 210 000	60 000	
Andre Indtægter	1 030 000	950 000	80 000	
Indtægter i alt	19 620 000	18 900 000	720 000	
Driftsudgifter	17 930 000	16 840 000	1 090 000	
Driftsoverskud	1 690 000	2 060 000		370 000
Afskrivning	1 130 000	1 130 000	—	
Forrentning	2 000 000	1 930 000	70 000	
Statens Tilskud til Driften	1 440 000	1 000 000	440 000	

D. S. B. Maj 1937.

I Forhold til Maj 1936 er Personbefordringsindtægten steget med 460 000 Kr., Indtægten af Godsbe-
dringen er steget med 250 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 110 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med 820 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 610 000 Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige Forhøjelse af
Reguleringsstillægget, forøget Brændselsudgifter samt Merudgifter (Betalingsforskydning) til Færgereparationer.

I April og Maj Maaned 1937 udgør Driftsoverskudet ca. 1,7 Mill. Kr.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer:
pens. Lokomotivførere

1.—5.—37:

N. P. Nielsen (Lyng), Colbjørnsensg. 3, 4., Kbh. V.

R. C. Stærregaard, Orehoved.

A. Andersen, Haraldsgade 4, Kongsvang, Aarhus.

1.—6.—37.

H. E. Bech, Lomannsgade, Langaa.

A. P. M. Schmidt, Slotsfogedvej 7, 3. th., København N.

J. C. Møller, Frederiks Allé 102, 2., Aarhus.

N. L. Nielsen, Tværvej 6, St., Aabyhøj.

1.—7.—37:

A. C. C. Olsen, Ny Carlsbergvej 19, 2., København V.

F. J. Nielsen, Jansvej 72, København S.

S. A. M. Nielsen, Nordvestvej 3, Randers.

R. M. Petersen, Bethesdagade 18, Kalundborg.

A. E. Johansen, Sydhavnsgade 4, 4., København V.

C. S. P. Nielsen, Nørrebrogade 45, Boldesager, Esbjerg.

Lokomotivmestre

N. J. Horup, Holbergsgade 23, Aarhus.

A. Brunsholm, Thisted.



Lokomotivførerafdelingerne.

Herning Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:

A. V. P. Schmidt, Fyensgade 27.

Struer Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:

C. P. Christensen, Østergade 46.

Motorførerafdelingerne.

Næstved Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til:
L. Brettschneider, Niels Juelsvej 3.
Næstved Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:
H. J. Lüschenkohl, Alexandrinegade 15, Gedser.

Lokomotivfyrboderafdelingerne.

Randers Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:
J. P. Pedersen, Godthaabsvej 3, Kristrup, Randers.

18265 Nielsen, N.: Vatnajökull.
18269 17452 Capek, K.: Krigen mod Salamandrene.
18270 17486 Ernst, P. G.: Kong Christian X.
18271 17485 do. Det store Eventyr om H. N. Andersen og Ø. K.
18272 Klixhüll, K. B. Vor Have.
18273 17477 Rosenkrantz, P.: Det kolde Hjerter.
18274 17494 Freund, R.: Verdensmagternes Op-march.
17275 17483 Behrens, C.: Erindringer.
18276 Rubin, E.: Mennesker og Høns m. m.
18277 17473 Griffith, G.: Kvinden fra Plumstead.
18278 17476 Remarque, E. M.: Kammerater.
18279 17480 Silkeborg, E.: Enden paa Sagen.
18280 17474 Hume, D. Nerver af Staal.
18281 17478 Sayers, D.: Mysteriet i Bellonaklubben.
18282 17475 Peers, C.: Pandora.
18283 Wolfe, W.: Kvindens bedste Aar.
18284 Pitcairn, F.: Reporter og Soldat i Spanien.
17495 Anderson, P. G.: Rejs billigt i Europa.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Sj.-Palater Jyl.-79a

Nye Bøger.

18260 17439 Hobart, A. T.: Yang og Yin.
18261 17470 Bjerregaard, H.: Lille sjove Verden.
18262 17458 Hilton, J.: Den blaa Maanes Dal.
18263 17460 Paludan-Müller, M.: Dronningens Frøken.
18264 17459 Hume, D.: Død over Cardby.
18265 17466 Madsen, K. Berg: Den mystiske Flyver.
18266 17465 Hjorth-Johansen, T.: Troldsoen.
18267 17454 Pedersen, P. O.: Barndoms minder 1874—90.



Kaas & Sørensen,
Indehaver: G. E. OLSEN
Tlf. 39. Helsingør Tlf. 575.

**Kul
Kokes
Brænde
Briketter**

I. W. Christiansen
Handelsgartner, Helsingør.
Største Kranse- og Buketbinderi.
Sendes over hele Landet.



M. Poulsen

Cigar- og Tobaksforretning
Bazarbygningen.

NB. Cigarerne opbevares i Thax's automatiske Tørreanlæg.

S. Mølgaard Christensen

Viktualie- & Slagteriudsalg
Danmarksgade 15 - Telf. 217.

anbefales.

M. JOHANSEN

N. Jensens Handelsgartneri
Telefon 27.
Signerede Kranse i smagfuld Ud-
styrelse. — Friske, afskaarne
Blomster i stort Udvalg

KØB

**Habitter, Frakker, Hatte,
Manchetskjorter og Slips
hos L. Pedersen, Struer.**

Udvalget størst. — Priserne mindst.

L. SØNDERGAARD Uhrmager & Guldsmed

Lomme- og Stueuhre, Guld- og Sølv-
varer til Festgaver og Brudegaver



Blomster!

Men husk det skal være fra
EINER DAHLs Blomstergartneri.
Telefon 1726.
Leverer altid en flot Kranse.

„Nørrebro“s Cykleforretning
ovnlakerer, stafferer, paasætter
nye Skærme for 18 Kr.
Nye Cykler, eng. Mod., fra 85 Kr.
Forhandl. af Dürkopp, Opel, C. F.
O. Schmidt, Nørregade 16,
BOLDESAGER.

PRESSEJERNET
Kemisk Tøjrensning
og Presseforretning

1 Kl.s Arbejde Billige Priser
Clara Jæger, Storegade 14.
JERNE. Telf. 961.

**Køb af et Gravmonument er
en Tillidssag.**

Henvend Dem til
MARTIN BILLESCHOU
Stormgade 59, Esbjerg. Tlf. 838.

SKAARUPS

Frugt- og Grøntforretning
Jernbanegade 66 - Telefon 1083
anbefales.

Leverer altid en smuk Kranse.

FORLANG

**Stjernens Øl og
Mineralvande**

ved H. HENRIKSEN
Telefon 1746

Køb danske Varer!

VALSEMØLLEN

Esbjerg

LEDIG

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte
ansvarhavende, Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.

Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

Industrihotellet, Nyborg — Telefon 301
anbefales.

Nyrestaurerede Lokaler — 1ste Kl.s Køkken
GOD KAFFE — RIMELIGE PRISER

Aug. Jørgensen (ny Vært) tidligere Louiselund,
Kerteminde

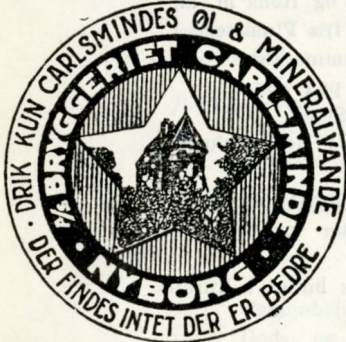
ENGELSK BEKLÆDINGS-MAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekviperi. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Fineste Mejeriprodukter!
Tlf. 79 Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag,
og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.

GAA TIL

WILDE

saa gaar De ikke forkert.

FORLANG KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

DREVEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-,
Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

Johannes Iversens

Sadelmager- og Møbelforretning
Nørregade anbefales D. L. F.

Blumensaadts

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

Nyborg

Forenede Trælæstforretninger.

Telf. 146. - Strandvejen 1. - Telf. 146.

Største Lager i Østfy
af Trælæst og Bygningsartikler

LIGKISTER

Ligsenge, Ligtøj og Kranse
anbefales

➔ Egne Ligvogne ➔

Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørjes

P. JAKOBSEN

ved Slottet Telefon 171

Transport med Ligtøj besørjes overalt i Danmark.

Johs. Wichmann's

Træskoforretning

anbefales

d'Hrr. Lokomotivmænd.

C. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.
Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,
derfor billigste Priser.

Husk!

Søren Jensen's

Oste- og Fedevare-
forretning.

Støt vore Annoncører!

ALLIANCE

BAGERI & CONDITORI

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

P. C. PETERSEN

Karl Petersen

Møllemejs
Nyborg

Glarimester Telefon 264

Rullegardiner, Gardinstænger, Billeder
indrammes. Rammer i alle Størrelser.

Bøger paa Ratebetaling!

H. Bødtcher-Jensen.
Boghandel. Nyborg.

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

WERNER HANSEN

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGÅDE 11 — TLF. 530 — NYBORG

Hotel Royal

Koncert & Solistopræden

Østervemb

Godtfred Petersens

Købmandshandel,

Strandvejen,

bringes i Erinding.

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/S

Kakkelevne - Kømfrur - Bygningsstøbegods

Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

Køb danske Varer!

H. L. Christiansen,

Telf. 606. Strandvejen Telf. 606.

• Cykler • Radio •
Tilbehør • Ladestation