



NO 24

20. December 1937

37. Aargang

Hovedbestyrelsen og Redaktionen ønsker alle Bladets Læsere en glædelig Jul og et godt Nytaar!

LØN- OG NORMERINGSFORHOLD

I Tider, hvor Varepriserne stiger, og hvor Livet i det hele taget bliver dyrere at leve, taler saavel Tjenestemænd som Arbejdere om det ønskelige i at faa Lønforbedringer, og det er jo meget naturligt; thi Lønningerne er som Regel tilmaalt saa lavt som muligt. Vi har for faa Dage siden set, at en af vore ledende Fagorganisationer, Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, har opnaaet en saadan Lønforbedring for sine Medlemmer, at der er sluttet Overenskomst for 2 Aar, og der er kun Grund til at ønske vor Broderorganisation til Lykke med dette Resultat.

Som bekendt har ogsaa Tjenestemændene rejst Krav om Forbedringer i deres Lønforhold, nemlig Forhøjelse af Reguleringstillæget, og som vi allerede tidligere har meddelt, er det vort Haab og vor Tro, at Regeringen vil forstaa det berettigede i bemeldte Krav. Hist og her dukker der jævnligt Ønsker frem om en generel Lønrevision; det hævdes, at ikke alene Leveforholdene er undergaaet saadanne For-

andringer, at Lønningerne nu er for smaa, men at der tillige er sket saadanne Forandringer i hele vor Gerning, at den burde vurderes med en højere Løn end hidtil.

Naturligvis kan det ikke bestrides, at der er sket betydelige Forandringer, Ting, som paa den ene eller den anden Maade stiller større Krav til Personalet, og som egentlig burde honoreres, men vi maa paa den anden Side gøre os klart, at Oprykning er, naar det drejer sig om mange Hundrede Tjenestemænd af en bestemt Kategori, sikkert kun mulig ved en Lønningslovsrevision.

Hermed vil vi ikke have sagt, at der ikke kan ske Forandringer mellem Lønrevisionerne. Vi har jo de aarlige Normeringslove, hvorpaa en meget stor Del af Statsbanernes Stillinger figurerer. Ved denne Lov sker der hvert Aar visse Forandringer i Hensende til Antallet af de Tjenestemænd, der skal være i de forskellige Lønklasser.

Selv om Forholdet er det, at Aarsagen til disse Omplaceringer er den, at en vis Gerning rettelig bør bestrides af en bedre lønnet Tjenestemand end hidtil, saa er det blandt Personalet den almindelige Opfattelse af Normeringslovsforandringerne, at de betyder Lønforhøjelse til saa og saa mange Tjenestemænd.

Vi for vort Vedkommende er naturligvis bekendt med, at det ikke med Normeringsloven er Hensigten at foretage maskerede Lønningslovsrevisioner, men at der ligger vel underbyggede Argumenter som Grund for de forskellige Omplaceringer. Men vi tillader os i denne Forbindelse at pege paa, at der i hvert Fald

for visse Grene af Lokomotivtjenesten gælder saadanne Forhold, at en Omlacering paa Normeringsloven burde være mulig. Vi tænker her paa Motorførerpladserne.

Der blev i 1928 oprettet en Stilling som Motorfører i 12. Lønningsklasse. Dengang var det i det væsentlige Benzinmotorvogne Statsbanerne havde anskaffet; senere er man som bekendt gaaet mere og mere bort fra disse og over til Dieseldrift. Denne Forandring har medført saadanne Ændringer i de Krav, der stilles til Betjeningsmandskabet, at Lønningskommissionen af 1929 fandt, at Dieselmotorførerne i lønmæssig Henseende burde være placeret højere end Benzinmotorførerne. I Stedet for at tage Konsekvensen heraf og rykke Dieselmotorførerne op i 11. Lønklasse, fandt man saa paa den Genistreg at rykke Benzinmotorførerne nedad. Noget saadant er jo meget sjældent paa en Lønningslov, men Situationen var reddet. Man havde givet Dieselmotorførerne en bedre Vurdering end deres Kolleger paa Benzinvojnene.

Siden da har Motordriften været i fortsat Udvikling, og der er paa dette Felt sket saadanne Forandringer, at Førerne i denne Tjeneste burde være placeret i 11. Lønningsklasse. I Tiden siden sidste Lønningslovsrevision har vi desuden faaet den elektriske Drift i den københavnske Nærtrafik. Ogsaa Betjeningsmandskabet hér synes vi er lovlig lavt placeret.

Vi har nogle Gange gjort Forsøg paa at faa Generaldirektoratet til at gaa med til Forslag om Omlaceringer af Motorførerstillingerne, men har faaet blankt Afslag. Vi tilstaar, at vi ikke helt har været i Stand til at kunne forstaa Generaldirektoratets Stilling til disse Ønsker. Det faktiske er, at der, siden Tjenestemandsløven traadte i Kraft, er sket saadanne Omlægninger eller Forandringer i visse Tjenestemænds Arbejde, at Antallet af Overkontrollører, Kontrollører og Overassistenter, Rangermestre, Rangerformænd og Overportører er steget en Del ca. 150 ialt, hvilket atter har betydet Oprykning for et tilsvarende Antal Assistentter og Portører. Dette er en Kendsgerning, der ikke lader sig bestride. Men der er vel næppe nogen som vil hævde, at det, som er sket siden 1931, kun har givet sig Udslag for saa vidt angaar Stations- og Kontorpersonalet. Naturligvis er Forholdene ogsaa forandrede for Personalet i Driften. Og for saa vidt angaar det

i Motortjenesten beskæftigede Personale, er Forandringerne efter vort Skøn endda af saa iøjnefaldende Karakter, at de burde berettigede det paagældende Personale til lønmæssig Oprykning.

Det er vort Haab, at vor Administration vil være i Stand til at indse det berettigede i, at Motorførerne omlaces, og vi vilde hilse det med Glæde, hvis Generaldirektoratets Overvejelse i saa Henseende kunde komme til at give sig Udslag paa næste Aars Normeringslov.

AUDITØRSKIFTE

Med Udgangen af denne Maaned fratræder Statsbanernes Auditor gennem 31 Aar, Hr. Aage Andersen, sin Stilling. Auditøren fylder 67 Aar i Februar Maaned, han falder ganske vist ikke ind under den nedsatte Aldersgrænse, der gælder for Statsbanernes Tjenestemænd — Auditorstillingen sorterer direkte under Ministeriet for offentlige Arbejder — men han har altsaa ønsket nu at gaa ud af aktiv Tjeneste.

Hr. Aage Andersen er den første Auditor, vi har haft ved Statsbanerne. I tidligere Tid blev de disciplinære Domme afsagt af Administrationen udelukkende paa Grundlag af Undersøgelser foretagne af Embedsmænd, der i nogle Tilfælde ikke mentes at være helt upartiske eller uvildige. Jernbaneorganisationerne krævede derfor i Fællesskab en Forandring i Retsforholdene, og da den daværende Trafikminister viste Forstaaelse for Personalets Krav, blev der den 1. Juni 1906 oprettet en Stilling som Auditor ved Statsbanerne, en Stilling, som dog i de første Aar var honorarlønnet.

Blandt Ansøgerne til Auditorstillingen faldt Hvervet paa Hr. Aage Andersen, der i en Aarrække havde været Herredsfuldmægtig i Skern og Odder. Ved denne Virksomhed som Herredsfuldmægtig i Land-Jurisdiktioner kom Aage Andersen i Forbindelse med mange forskellige Mennesker og har sikkert derved erhvervet sig det indgaaende Menneskekundskab, han i sin mangeaarige Virksomhed som Auditor har vist sig at være i Besiddelse af.

Da Aage Andersen tiltraadte sin Gerning ved Statsbanerne, skulde han bygge Auditorinstitutionen op fuldstændig paa bar Bund. Der fandtes intet Grundlag, han kunde arbejde videre paa, og det maa ved hans Fratrædelse af

Tjenesten siges, at Statsbanerne har været endda meget heldige i deres Valg; der er nu bygget en Auditørinstitution op, som har hele Personalets Tillid.

Uanset at Auditøren jo repræsenterer den tiltalende Myndighed, har han alligevel forstaaet at komme i et saadant Forhold til Personalet, at alle har set hen til ham med Respekt og Tillid. En Mand, som af en eller anden Aarsag har faaet en Auditørsag paa Halsen, har forud haft Følelsen af, at han i Auditøren vilde møde en Repræsentant, der vel vilde underkaste den paagældende Sag en grundig Undersøgelse, men som ikke vilde nøjes med alene at prøve alle Forhold, der talte *mod* den Anklagede; han har haft Forstaaelsen af, at der ogsaa vilde blive set paa det, der talte *for* ham. Selvom Auditøren, hvis han har fundet, at en eller anden Tjenestemand stillede sig ganske uforstaaende overfor fornuftige Henstillinger, har kunnet »bide fra sig« og tale strengt, er det dog betegnende i hele Auditørens Virksomhed, at han har været rolig og behersket, saaledes at den anklagede ikke har siddet med Angst og Bæven i Forhøret. Og netop derved, at Auditøren under Afhøringerne har forstaaet at indgive Sagens Parter en ubegrænset Tillid til sin Retfærdighedsfølelse, er det lykkedes ham at komme til at staa i det gode Forhold til Personalet.

Da Auditøren tiltraadte sin Gerning ved Statsbanerne, maatte han, som naturligt er, til at sætte sig ind i samtlige ved Banerne gældende Reglementer, Instrukser m. v., og han har maattet følge med i dette op gennem Aarene. Han har forstaaet at sætte sig saaledes ind i *alle* Forhold, at han lige saa naturligt forespørger en Lokomotivfører, hvorfor han ikke benyttede sin Bremse noget tidligere, eller hvorfor han ikke brugte Sandkasserne, som han i et andet Tilfælde spørger en Styrmand, hvorfor han ikke holdt en Streg længere til Nord.

I disse Dage, hvor der nys har været talt om Ophævelse af Landstinget og Indførelse af et Lovraad, hvor Love og Anordninger skulde kunne underkastes bl. a. juridisk Prøvelse, kommer vi i Tanke om, at Auditøren ved en bestemt tidligere Lejlighed har hævdet, at det var naturligt, at Ændringer til de af Statsbanernes Reglementer, der omhandlede sikkerhedsmæssige Forhold, blev forelagt Auditøren

til Udtalelse; thi i sin Virksomhed havde han set Eksempler paa, at en lille Fejl, som ikke rettes, i visse Tilfælde kan give Anledning til andre efterfølgende Smaafejl, og at der af nogle paa hinanden følgende hver for sig ubetydelige Fejl kan opstaa Spiren til et betydeligt Uheld. Dette illustrerer paa glimrende Maade, hvor dybt Auditøren faktisk er gaaet ind i alle Forhold, der kommer til at berøre Jernbanepersonalet, og hvor vidt hans Sagkundskab strækker sig paa dette Omraade.

Ved Auditør Aage Andersens Afgang bringer vi ham Lokomotivpersonalets Tak for den udmærkede Maade, hvorpaa han har forstaaet at opbygge Auditørinstitutionen og for den Retsindighed og den menneskelige Forstaaelse, der har præget ham i alle de Forhold, vi er bekendt med.

Vi ønsker Auditør Aage Andersen et langt og et godt Otium, som han, hvis han faar Lyst dertil, kan udnytte videre i Skribentvirksomhed; thi et Memoireværk fra hans Haand vilde sikkert være meget interessant.

Fra 1. Januar er Ekspeditionssekretær K. B. Hansen udnævnt til Auditør. Ogsaa Hr. Hansen er for saa vidt allerede godt kendt af Personalet, idet han nu i 3 Aar har været Auditørens Medhjælper og i denne Periode behandlet en betydelig Række Sager. Foruden sin jernbanemæssige Virksomhed har den nye Auditør ogsaa politimæssig Virksomhed bag sig, han har det sidste Par Aar været konstitueret som Politiaadvokat i København, hvilket dog naturligvis nu ophører.

Valget af K. B. Hansen som Afløser for Auditør Andersen vil sikkert skabe Tilfredshed blandt Personalet, og det er vor Tro, at han vil blive mødt med den samme Tillid som hans Forgænger, og det er for saa vidt det bedste, vi kan ønske for vor nye Auditør.

MODERNE JERNBANEDRIFT

Lørdag den 27. November holdt Generaldirektør Knutzen for Medlemmer af alle 4 Jernbaneorganisationer i Nyborg et Foredrag om moderne Jernbanedrift. Generaldirektøren er jo efterhaanden kendt som en livlig og fængslende Taler; der var da ogsaa til Foredraget mødt ca. 400 Tilhørere, som fyldte Teatersalen

til sidste Plads. Vi tillader os her at gengive det interessante Foredrag efter Generaldirektørens Manuskript.

Generaldirektøren, der hilstes med kraftigt og langvarigt Bifald, indledede sit Foredrag med at udtale, at adskilligt af det, han havde paa Hjerte, jo sikkert ikke var noget nyt for Tilhørerne; det skulde derfor være hans Formaal med Foredraget, ligesom en Mosaikbygger at samle de enkelte Stykker til et Helhedsbillede af den Institution, man tilhørte: D. S. B.

Forholdet er jo det, at selv om D. S. B. ogsaa i de tidligere Tider er undergaaet Moderniseringer, er det dog, som om Publikum først i de sidste 5—6 Aar har lagt Mærke dertil. Men ganske vist har D. S. B. heller ikke nogensinde oplevet en saa rivende Udvikling.

Vort Banelegeme blev efterhaanden forstærket til 45 og 37 kg Skinner med Stenballast, saa vi kunde opnaa hurtigere, roligere og støvfri Kørsel. Der byggedes et betydeligt Antal nye Vogne, og paa de store Overfarter afløstes forældede Færgetyper af nye, store Motorfærger.

De mest iøjnefaldende Moderniseringsforanstaltninger knyttede sig dog til 6 Ting, som er gennemført i de sidste Aar, nemlig:

Lillebæltsbroen,
Lyntogene,
Motoriseringen,
Fællesklassen,
Elektrificeringen af den københavnske Nærtrafik og Storstrømsbroen,

og jeg vil omtale hver af disse Ting for sig.

Lillebæltsbroen, der aabnedes for Driften den 15. Maj 1935, betød Afskaffelsen af den mest generende Færgeoverfart paa de danske Baner. Det lyder maaske mærkeligt, fordi Overfarten var saa kort; men enhver, der har set de frysende Mennesker paa denne Overfarts Færgedæk en Vinterdag eller endnu værre en Vinternat, vil give mig Ret. Paa de længere Overfarter er Bekvemmelighederne større og Publikum indretter sig paa en Sejlads, medens de blot generes af den lille Overfart. Tidstabet for de gennemgaaende Tog paa begge Sider bliver jo ogsaa lige stort, hvad enten Overfarten er lang eller kort, og relativt set bliver det derfor alvorligst ved den korte Overfart. Det var derfor en Revolution i dansk Trafik, der skete, den Dag Snorene over den nye Bro sprængtes, og fuldbyrdedes Natten efter, da den sidste Færge sejlede over Bæltet, og da Sporene sluttedes til Broen og de nye Banegaarde paa begge Sider.

Samtidig med Lillebæltsbroen indførte vi den ny Togtype, *Lyntogene*.

Saa vel Pressen som Offentligheden forstod, at det virkelig var en trafikale Revolution, naar man ved Lillebæltsbroens Aabning kunde køre i Lyntog mellem København og Aarhus eller Esbjerg paa 4½ Time mod hidtil 7½ Time, og det første Udbrud var fra overordentlig mange: »Er det virkelig muligt?« »Kan

det virkelig lade sig gøre?« Det blev gjort, det klappede praktisk talt fra den første Dag og uanset lidt Surhed hist og her — navnlig i den første Tid — hvor vi havde været forsigtige med ikke at indlægge alt for mange Tilslutningstog, som kunde overbelaste Lyntogene, har det vist sig, at man med større Ret kan betegne Lyntogene som Befolkningens »Kælebørn«, end man — som visse Presseorganer nu og da — kan kalde dem Generaldirektørens »Kælebørn«. Desværre er det ikke muligt, og det vil næppe blive muligt i en overskuelig Fremtid ved Højtidene i Lyntogene at skaffe Plads til mere end en lille Brøkdelen af dem, der ønsker det, eller ved Feriens Slutning at skaffe de københavnske Badegæster ved Vesterhavet Lyntogsbefordring tilbage til København om Aftenen paa den sidste Feriedag.

Fra Maj 1937 blev Lyntogsplanen fuldt gennemført med 2 Tog i hver Retning ad Hovedruterne samt til Struer, Lyntog til Ringkøbing og hurtigkørende Tilslutningstog til og fra Sønderjylland, Nordvestjylland og Falster, saaledes at nu praktisk talt hele Landet er inddraget i Lyntogsnettet. Intet andet Land i hele Verden har indført et Lyntogsnet af relativt saa store Dimensioner, og udenlandske Jernbanemænd udtrykker stor Forundring, naar de hører, at der daglig med Færgerne over Storebælt overføres over 2300 Lyntogssiddepladser. Suppleret med Rutebiler i Yderkanterne.

De skal ikke tro paa de Paastande, der en Gang imellem fremsættes om, at Udlandets Lyntogstrafik er meget bedre end vor.

Man hører jo nok, at Danmark paa Lyntogenes Omraade ikke er oppe paa samme Hastigheder som i Udlandet. Jeg kender imidlertid lidt til Lyntog ogsaa i andre Lande. Kun i Tyskland er man oppe paa større Hastigheder, kun paa de Strækninger der er særligt udbygget dertil. De danske Lyntog er paa Sjælland oppe paa en Rejsehastighed af 102 km. Lyntoget Berlin—Hamborg 150 km. Den flyvende Skotte har en Rejsehastighed paa nogle og firs km og det vistnok hurtigste tyske Damp tog: »Rheingold«, havde i Sommer en Rejsehastighed af 85 km. Iøvrigt er de fleste tyske Lyntog vistnok i Øjeblikket indstillet. Af hvad Grund skal jeg ikke kunne sige.

Det virkelige er, at vi paa dette Omraade er i Spidsen, og de nedsættende Paastande er blot Udtryk for Danskernes Lyst til at tale nedsættende om deres eget og prale lidt af, hvad de har set i Udlandet.

Dernæst et Par Ord om *den almindelige Motorisering*. Den foregaar, som de fleste maaske ved, ved de store dieselelektriske Motorvogne. Disse Vogne er faktisk en Kopi af en af Lyntogets Vogne, de har altsaa ca. 550 Hestes Kraft, og de kan køre 120 km i Timen, men deres Banemotorer er af en lidt anden Konstruktion, saa der er lagt større Vægt paa Acceleration og Trækraft end paa den absolutte Hastighed. De har Fjernstyring for 2 Vogne, saa vi kan sammensætte et Tog af 2 Motorvogne og 5 almindelige Boggievogne med 500 Siddepladser, ingen Omrangering paa Endestationerne og med en Køretid, der let kan konkurrere med vore Damp tog. 2 Motor-

vogne med 1 à 2 Bivogne imellem kan bruges som Reserve for Lyntogene. De bruges bl. a. til et dagligt Lyntog »Nordpilen« mellem Flensborg og Nordjylland, hvorved er skabt en ny Transitrute mellem Hamborg og Göteborg med Rejestid ca. 13½ Time mod ca. 18 Timer via Sassnitz eller Warnemünde.

Fællesklassen kender De jo. Den er nu helt i Orden for alle Hovedruterne, og vi arbejder paa at faa de gamle toakslede Kupévogne helt udrangeret og de toakslede Side- og Midtgangsvogne ud i Reserven til Forstærkning ved særlige Lejligheder. Hertil kræves forskellige Ombygninger af Vogne og nogen Nyanskaffelse. Men atter her gælder det i høj Grad: Rom blev ikke bygget paa een Dag, der skal Tid til alt. Den almindelige Hurtigtogskørsel vil forøvrigt faa god Gavn af de store Lokomotiver, vi for en ringe Sum har købt fra Sverige, hvor Elektrificeringen havde gjort dem overflødige.

Dernæst har *Elektrifikation* med 20 à 10 Minutters Drift af de vigtigste københavnske Nærbaner været en straalende Succes i Retning af at skabe Mertrafik. Medens man i 1929 regnede med Muligheden af 50 pCt. Stigning af Trafikken inden for en forholdsvis kort Aarrække, har alene de første 2 Aar givet en Trafikforøgelse paa mellem 150 og 200 pCt., og Forøgelsen vedrører baade Hverdags- og Søndagstrafik, idet Udflytningen fra Hovedstaden har taget et stærkt Opsving og helt nye Kvarterer er skabt. Vi arbejder nu med en Udvidelse af Elektrificeringen til Omraadet Nordvest for Byen.

Nu for nylig er jo *Storstrømsbroen* taget i Brug. Den er med sine 3,2 km Bro over aabent Farvand Kontinentets længste Bro og har afskaffet den lille, generende Færgefart mellem Sjælland og Falster paa Ruten København—Warnemünde—Berlin og Hamborg. Den har i Forbindelse med de nye Køreplaner, som vi har aftalt med Deutscher Reichsbahn givet os et stort Fortrin saavel for lokale rejsende til og fra Danmark som i Transittrafikken mellem Norge, Vest-sverige og Kontinentet.

Endvidere kommer *Oddesundbroen*, der vel for Personbefordringen nærmest vil virke som en Forlængelse af Linien Vejle—Herning—Holstebro—Struer til Thisted.

Jeg kunde nævne en Række andre tekniske Moderniseringsforanstaltninger, Sikringssystem, Bane-gaarde, Færger, Trykluftbremse m. v., men jeg maa ogsaa omtale den administrative, trafikale og propa-gandamæssige Nyorientering.

Vilkaarene for Administration af en stor Forretning som Statsbanerne — Danmarks største Forretning — er og maa i mange Maader være forskellig fra den øvrige Statsadministration. En af de vigtigste Opgaver for Ledelsen af en saadan Virksomhed er at skaffe Samarbejde.

Samarbejdet kræver, at der ikke skrives mellem Embedsmænd, der hør under samme Tag og ejheller om mange Spørgsmaal mellem andre, der let kan træffe en Aftale pr. Telefon. Har man saa ved en Forhandling skabt Enighed, kan Resultatet fæstnes ved et Gennemslag af den Skrivelse, der udadtil afgør Sagen.

Samarbejdets Modsætning skal jeg illustrere ved den Situation, jeg engang oplevede, da en Embedsmand og hans Husvært, der boede hver paa sin Side af en Gang, ikke kunde tale sammen om deres Mellemværender, men vekslede Noter tværsover Gangen som to fjendtlige Stormagter.

Kan den Slags Uvaner ikke klares ved en elskværdig Bemærkning i Retning af det gamle »Gak hen og forliges, I Skabhalse«, saa er jeg klar til at tage Konsekvenserne — om det bliver nødvendigt endog lige til den bitre Ende.

Det er muligt, en og anden vil synes, at det rører ved gamle Begreber om en Embedsmands Uafhængighed eller Individualisme. Jeg svarer hertil, at ingen Embedsmand har Ret til at bruge Statens Tid til at pleje egne Særheder, og jeg anser Rethaveri, der ikke kan helbredes, for at høre til de værste Særheder.

Derimod er jeg personlig villig til at gøre mit til at faa et godt og elskværdigt Samarbejde, og jeg tvivler om, at nogen af mine tidligere eller nuværende Medarbejdere vil have noget at klage over i den Retning.

Samarbejdet gavnes ved Afskaffelse af Omsvøbsdepartementer eller overflødige Tjenestemænd. Ingen Jordbund er bedre for Udvikling af Formalisme, Kompetencevrøvl og Utilfredshed end et Kontor, hvor man ikke har noget bedre at beskæftige sig med. Endvidere har overflødige Mellemlid ofte den uheldige Følge at give yderligere Arbejde og dermed Personaleforøgelse i andre Instanser.

I en Etat paa over 20 000 Mennesker, der udadtil skal være en Enhed og indadtil skal arbejde godt sammen, maa der oparbejdes en vis Samfølelse. Derfor tilrettelægger vi vor Personaleuddannelse med det Maal at skabe Samfølelse med sin Etat og dens Ledelse; derfor har vi indført regelmæssige Møder med de lokale Ledere, og Indkaldelse af de overordnede til Instruktionsforedrag; derfor er jeg personlig gaaet ud som Taler ved store Tjenestemandsmøder Landet over. Den naturlige Kærlighed til den Etat, man tjener, søges herved udvidet ogsaa til en Samfølelse med ens Administration.

Al Personaleadministration i store Virksomheder er til en vis Grad beroende paa Forstaaelse af Psykologi, specielt ogsaa Massepsykologi.

Et vigtigt Punkt i Administrationen er Udvælgelsen af de rigtige Arbejdsledere i den rette Alder. Dette betyder ikke, at alt Anciennitetsavancement er afskaffet, men det betyder, for det første, at der til de virkelige betydningsfulde Stillinger tages de bedste, og for det andet, at man sørger for i Tide at lade ogsaa Fremtidens Ledere rykke ud af Geleddets mere graa Masse og faa de Opgaver at løse, som skal danne og opdrage Manden og Karakteren.

Et særligt administrationsteknisk Emne er Spørgsmaalet om Kollegie- eller Enkeltmandsafgørelse. Statsbanerne havde indtil 1915 Kollegiestyre, og der eksisterede endnu i 1931 Rester heraf, i Form af regelmæssige Møder til Referat og Afgørelse af Sagerne. Disse Møder optog megen Tid og gjorde Statsbaneadministrationen til et meget tungt og langsomt virkende Apparat. De er nu afskaffede, og den eneste

Fordel, de havde, nemlig at hølge Afdelingslederne bekendt med de vigtigste Spørgsmaal ogsaa uden for deres Omraade, er søgt naaet ad anden Vej. Enheden maa i sidste Instans skabes af Chefen, og dette bliver en af hans fornemste Opgaver. Hvis ingen har Magten, er der heller ingen, der har Ansvaret.

I denne Forbindelse maa jeg ogsaa nævne Sagernes Fremskyndelse. Der er foruden den lige nævnte Ændring i Toppen truffet en Række Foranstaltninger til at opnaa dette.

Jeg har navnlig forsøgt at undgaa, at de overordnede kun skulde beskæftige sig med Tilsyn og Kritik. Det er min Opfattelse, at de skal gaa foran i Arbejdet og derved selv udrette noget positivt. Jeg kender selv til Bunds Fordelene derved, og ved, at den overordnede derigennem naar et langt større Maal af Respekt hos sine Medarbejdere. Og de mange derude i Driften yder med større Glæde og Villighed deres Indsats, naar de ikke har den Fornemmelse, at Toppen dækker sig.

Det er et haardere Krav, man ved disse Principper stiller til de overordnede, men ikke haardere end de stilles i de frie Erhverv, og naturligvis kan Lettelse opnaas gennem Stenografer og anden moderne Kontororganisation.

Ogsaa ud over Landet blev Kravet om en effektiv Arbejdsydelse stillet og gennemført, et Krav der havde en stærk Baggrund dels i den under Krisen faldende Trafik, dels i de mange Rationaliseringsarbejder, der var eller i disse Aar blev gennemført.

Jeg vil gerne sige Dem, at det maa kræves af alle og enhver fra Chefen til Portøren og Banearbejderen, at man gør et godt Arbejde. Mangel paa Arbejdsvilje er ikke alene en alvorlig Tjenesteforseelse, men det er Mangel paa Kammeratskab. Vi maa alle føle os som eet med vor Etat, som giver os Brød og Arbejde. Dens Vel er vort Vel, dens Skam er vor Skam; med andre Ord det gælder her som i Fædrelandssangen: »Hver Glans, hver Plet vil jeg bære«. Saa er der den rette Arbejdsglæde. Intet er mere galt end Talen om Arbejdets Forbandelse. Denne Tale var maaske rigtig for Slaverne eller i den ubegrænsede Arbejdstids Tid. Arbejdsløsheden har lært os noget om det. Vi Mennesker ser ofte først Værdierne, naar de er tabt.

Udadtil skabte vi en ny Trafikpolitik, for saa vidt som vi indledede Arbejdet for at overtage alle Buslinier, der gaar nogenlunde parallelt med Jernbanen og som forbinder Byer, som har Statsbane. Dette Arbejde er snart fuldført. D. S. B. har i Dag ca. 2 800 km Buslinie mod ca. 2 400 km Jernbane. Man maa dog ikke heraf lade sig forlede til at tro, at vor Rutebil drift er ved at blive det væsentligste. Tallene taler deres tydelige Sprog. Medens vore Rutebiler har en Driftsindtægt paa godt 4 Mill. aarligt, har Statsbanernes Jernbanedrift en Indtægt paa 113 Mill. Af Bilruter har vi kun overtaget saadanne, der gik parallelt med Statsbanerne, og vi ønsker ikke at gaa videre. Bl. a. fordi vi »kender vore Pappenheimere«, som man siger. Hvis vi overtog alle Rutebilerne, vilde der ikke være nogen Ende paa de Krav, der vilde blive stillet til os. Nu kan vi jo dog sige til dem, der beklager sig: »Jamen, er Sørensens Rutebil da bedre?«, og saa maa de

paagældende jo erkende, at det er Sørensens *ikke!* Befolkningen er bortset fra lidt Reaktion hist og her i selve Overgangøjeblikket tilfreds, og vi driver Ruterne med godt økonomisk Resultat samtidig med, at Krig og Konkurrence mellem de to Transportmidler er afløst af Samvirke. Vigtigt i Henseende til at opnaa dette Resultat tror jeg, det har været, at vi har organiseret Busdriften under lokale Driftsledere med størst mulig Myndighed og delvis Tantiømeløn. Der er ikke givet det nye Personale Pensionsret, men de arbejder efter kollektive Lønftaler med det paagældende Fagforbund.

Derimod staar stadig Problemet Godsbefordringens Fordeling mellem Bane og Bil uløst.

Et mindre morsomt Kapitel er *Nedlæggelsen* af de daarligste Sidelinier. Der maa De endelig være klar over, at vi ikke nedlægger en Sidelinie, blot fordi den ikke betaler sig, endsige fordi den ikke kan forrente sig. Synspunktet er det, at kun hvis Befolkningen i Oplandet, eventuelt efter en Prøvetid, viser at have mistet den reelle Interesse i Banen, saaledes at den væsentligst bruges som Reserve eller Takstregulator, medens den meste Transport af Personer og Gods gaar ad Landevejen, kun da foreslaas Banen nedlagt. Da der var Tale om Nedlæggelsen af en Bane, ringede en Redaktør til mig og spurgte, om jeg vilde garantere, at Fragtbilerne ikke satte deres Takster op, naar Statsbanerne nedlagde en nærmere betegnet Banelinie.

— Nej, det er dog for galt, svarede jeg. Her kommer De og forlanger, at vi, blot for at være Takstregulator, skal opretholde en Bane, som man ikke har mere tilovers for, end at man stadig foretrækker Bilerne. Hvor det, som i dette Tilfælde, kun giver sig Udslag i, at man blot sørger for til enhver Tid at ligge en 25 Øre under Banernes Takster, har jeg ikke meget til overs for det højtpriste private Initiativ.

Jeg kommer saa til *Propagandaen*, og jeg tror ikke, at jeg overdriver ved at sige, at den danske Offentlighed for faa Aar siden ikke gav særlig stærke Udtryk for Statsbanernes Popularitet. Om denne Fornemmelse af Upopularitet var berettiget eller ikke, skal jeg ikke udtale mig om. Jeg staar ikke her eller i mit Embede for at kritisere Fortiden, men for at beskæftige mig med Nutiden og om muligt med Fremtiden. Blot vil jeg fremhæve, at det i det offentlige Liv gælder, at hvis Publikum tror, at noget i en Virksomhed er galt, er det som Regel for den paagældende Virksomhed lige saa slemt, som om det virkelig var galt.

Vi ønskede i første Række at give det danske Samfund Forstaaelsen af, at der fra Statsbanernes Side vilde blive gjort alt, hvad der var muligt for at yde dem god og sikker Betjening til en fair price.

Og vi føjede dertil en Propaganda, der skulde aabne Folks Øjne for, at Statsbanerne var og er deres Forretning, udtrykt som det blev i et Poststempel: »Enhver dansk Borger er Aktionær i D. S. B.« eller, som jeg senere en Gang har udtrykt det: »Intet er mere sikkert, end at enhver Skatteyder kommer til at betale sin Del af Statsbanernes Underskud. Hvis De støtter Statsbanerne ved at overlade os Deres Person-

og Godsbefordring, yder De Deres Bidrag til at komme bort fra den Tilstand, at De foruden at betale Deres Billet, naar De rejser, desuden, hvad enten De rejser eller ej, paa Deres Skattebillet faar et uspecificeret og uvelkomment Tillæg, som De i Virkeligheden skulde kontere paa Deres Transportkonto«.

Der er maaske ikke nogen Virksomhed, for hvilken det i højere Grad gælder, at den sidste Del af Produktionen er den billigste, som for Jernbanerne. Hele vort Apparat, Administration, Banelegeme, Sikkerhedssystem, Værksteder o. s. v. ligger der og kræver Vedligeholdelse og Betjening. Mertransporten koster os Trækkekraft og lidt Tog- og Lokomotivpersonale. Men man maa jo altid huske paa, at Takstnedsættelse, for at faa de sidste Kunder med, er en yderst farlig Vej, fordi Takstnedsættelsen let faar Konsekvenser over for de øvrige Transporter. Derfor bliver der væsentligst Propagandaen tilbage. I øvrigt har Danmark, særlig efter at Kronen er gaaet ned i Halvdelen af sin Guldverdi, noget nær de laveste Jernbanetakster i Verden.

Statsbaneledelsen betragter det som en af sine vigtigste Opgaver at skabe og vedligeholde sine Kunders Tillid gennem Udvikling af Personalets købmandsmæssige Indstilling, gennem Smidighed i Organisation, gennem Tilpasning af Systemet, saa Kunden kan faa den Transportform — for at tale Kømandens Sprog — den Vare, han foretrækker. Derfor har vi udviklet det saakaldte Transportagentur, der Landet over har Repræsentanter, som undersøger og følger Transportbehovet — Markedet —, besøger og paavirker Kunderne eller dem, som vi ønsker at erhverve som Kunder, og beder dem underrette os om de Vanskeligheder, der kan være, for at vi om muligt kan se at faa dem ryddet af Vejen.

Vi har stadig søgt at holde Publikums Interesse for D. S. B. vaagen, og de mange nye Foranstaltninger og Dagspressens Interesse for dem har ydet os god Hjælp hertil.

Vi har navnlig lagt vor øgede Reklame i Indlandet, idet det er min Opfattelse, at Landets Turistreklame i Udlandet skal bæres af Turistorganisationerne, til hvilke vi vel paa forskellig Maade yder økonomisk Støtte, men hvortil andre af Turiststrømmen afhængige Erhverv har mindst lige saa stor Pligt til at yde Støtte.

Vi har efterhaanden taget næsten alle mulige Reklamemidler i Brug. Dagbladsannoncer, Ugebladsannoncer, Vittighedsblade ved Aarsskiftet, Plakater og Brochurer, Udstillingsvinduer, Plankeværksreklame o. s. v.

Paa større Udstillinger har vi været en flittig Deltager og stadig søgt inden for rimelige Udgifter at skabe noget nyt.

De kender Statsbanernes nye Rejsebureau med Lysavisen paa Taget, for Resten saa vidt vi ved den første Dagslysavis paa Kontinentet, og de kender vort Kino »Den vide Verden«, der er tænkt som et Vindue baade ud til vort eget Land og ud til den store Verden.

Blandt Indbyggerne i en Millionby som København er der virkelig noget at gøre med Reklame.

Vi har i første Række stillet det Maal for vor Pro-

paganda, at D. S. B. stadig staar for den enkelte ikke som et Rudiment fra Fortiden, men som en levende og handlekraftig Organisme, som man tilmed helst skulde føle sig som Medejers af, efterhaanden udbygger vi saa Detaillerne.

Om Resultatet af disse Foranstaltninger maa andre dømmes. Men selvom der nu og da kan komme Utilfredshed til Orde — og Tidens Form for Klage er jo ikke netop Spil med Sordine — saa har vi dog Indtrykket af, at Befolkningens Følelser for os i det store og hele nu er venlige, og dette er vi meget taknemlige for. Selv om man ikke skal arbejde for Ros, virker det dog ikke alene paa Ledelsen, men paa hele Personalet deprimerende, hvis man gør sit bedste og alligevel stadig møder Utilfredshed. Den Anskuelse, at der arbejdes bedst under stadig berettiget og uberettiget Anvendelse af Kritikens Svøbe, er dog vist lige saa forældet som den Opfattelse, at der arbejdes bedst under Slavefogdens Pisk. Tværtimod virker en Atmosfære af gensidig Tillid og Forstaaelse langt mere inciterende.

At gaa ind som Chef for en Virksomhed som Statsbanerne er ikke just Legeværk. Imidlertid gælder det overalt i Livet, at den, der vil være fri for enhver Risiko, maa indstille sig paa at forblive et lille Hjul i det store Maskineri uden at kunne gøre andet end at følges med de andre Hjul, og det har jeg nu aldrig kunnet føle mig lykkelig ved. Paa den anden Side giver Virksomheden megen Tilfredsstillelse. Det er naturligvis saadan, at ingen Enkeltmand ved personligt Arbejde alene kommer langt med en Virksomhed af Statsbanernes Størrelse. Det vigtigste er at have en vis Enhedsvilje, lidt Fantasi og Evne til at omgaas Mennesker, til at faa dem til at samvirke til Gavn for Helheden. Evne til nogenlunde hurtigt at kunne gribe det centrale i en Sag samt en vis Frygtløshed, saa man ikke er bange for at træffe en Beslutning.

Og saa maa jeg maaske til Slut give Dem et Par Tal. Da jeg for 6 Aar siden tiltraadte Stillingen som Statsbanernes øverste Chef, var Krisen lige sat ind. Jeg skal ikke trætte Dem med Tal, men blot lige nævne, at vi fra det Aar, der betegner Bunden, nemlig 1932/33, er gaaet frem fra et Driftunderskud paa 13 Mill. Kr. til nu sidste Finansaar et Driftoverskud paa 4½ Mill. Kr. Paa Grund af Forhold Statsbanerne ikke er Herre over, er der dog Tegn til, at den nærmeste Fremtid vil bringe en vis ugunstig Udvikling m. H. t. vor Økonomi.

Ved Siden heraf er der et andet Forhold, som jeg ikke kan forbigaa i Tavshed, og det er de indirekte Fordele og Værdier, som Statsbanerne har skaffet Danmarks Befolkning. Hedens Opdyrkning, Landbrugsprodukternes gode og hurtige Transport til Eksporthavnen o. s. v. er Værdier, som aarligt maa tælles i Millioner. Vi har ikke som i Amerika, naar en Jernbane skulde anlægges, foræret den al Jorden i saa og saa mange Mil paa hver Side.

Den vigtigste Opgave for en Samfærdelsinstitution som Statsbanerne er at knytte Forbindelser mellem Menneskene. Vi gør dette i speciel Forstand i disse Aar. I Dag har Øriget Danmark kun eet

Vand, nemlig Storebælt, der skiller Skinner og skiller Landeveje, og tre af Verdens største Motorfærger besørger her Forbindelsen. Og samtidig søger vi at knytte Baandet mellem Befolkningen og os fastere og fastere. Her er det navnlig Propagandaen, der skal virke som Brobygger, og den har i de forløbne tre Aar vist at være i Stand til at faa Stemningen over for D. S. B. til at svinge fra Storm til fint Vejr, selvom Kurven naturligvis stadig kan have sine Maksima og Minima.

De mange Tilhørere havde med Interesse fulgt Generaldirektørens Foredrag og lønnede dette med livligt Bifald.



**HOVEDBESTYRELSESMØDE
DEN 24. OG 25. NOVEMBER 1937**

Alle til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Formanden redegjorde for de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sager, hvoraf de mere betydningsfulde anføres her:

Sagen angaaende »Nordpilen«s Bemanding med Lokomotivførere og Motorførere II i Lighed med Lyntogene er nu gaaet i Orden. Det paagældende Tog indlægges i MX-Turen i Aarhus, som i den Anledning udvides med 2 Lokomotivførere.

En Sag angaaende Tjenestefrihed paa Jubilæumsdage til Lokomotivførere i Struer er gaaet i Orden efter at være forelagt Generaldirektoratet.

Struer-Afdelinger har været utilfreds med, at en Tjeneste, som ved Forhandling i Tjenestetidsnævnet blev fjernet fra deres Kørselsfordelinger, atter er indlagt i samme. Distriktet har hævdet, at Turen paa andre Omraader er undergaaet saadanne Forandringer, at den nu anordnede Tjeneste ikke kan anses for at være i Strid med Nævnets Afgørelse. Ved Drøftelser med Distriktet er der opnaaet Forlig i Sagen.

Mellem en Lokomotivfører i Struer og 2. Distrikt opstod der Uenighed om Tjenestetidsnormen i en Maaned, hvor den paagældende Lokomotivfører — som gaar i Reserven — havde 3 Fridage og 7 Permissionsdage. I Henhold til Tjenestetidsreglernes Ordlyd ansaa Distriktet den 7. Permissionsdag som gældende baade for en Fridag og for en Permissionsdag. Under Hensyn til, at Depotet burde have givet Lokomotivføreren Fridag paa den 7. Dag, saa han kun burde være noteret for 6 Orlovsdage, beskrev vi Sagen for Generaldirektoratet, som imidlertid gav Distriktet Medhold.

En Lokomotivfyrbøder i Esbjerg er beordret til at fungere som Lokomotivmester afløser og har i den Anledning faaet et større Antal Overtimer, som han ønsker godtgjort. Dette har ikke kunnet ladet sig gøre, da Lokomotivmester-

gerningen ikke hører til de Tjenester, for hvilke der er fastsat nogen maksimal Maanedsnorm.

Ved Efteraarsskøreplansskiftet var der i Godsbanegaardens Afdelinger Utilfredshed med, at Berliner-Eksprestogene var blevet lagt til Godser. Da Hovedbestyrelsen anmodedes om Assistance, afholdtes et Møde med Tillidsmændene fra Gb.- og Ge.-Afdelinger. Man opnaaede her Enighed om en Løsning, der tilfredsstillede begge Parter, og som Hovedbestyrelsen skulde søge gennemført i Distriktet. Sagen strandede imidlertid derved, at Personalet i Ge. ved et dør afholdt Møde forkastede Forligsforslaget.

En Lokomotivfyrbøder havde i Juni Maaned Overtid, som skulde godtgøres, men han indsendte først Meddelelse herom i August. Han afvistes af Distriktet og henvendte sig derefter til Hovedbestyrelsen, som udtalte, at han maatte siges at have forspildt sit Krav paa Overtidsgodtgørelse, da en Opgørelse skulde have været indsendt de første Dage i Juli.

Under Hensyn til, at der i de kommende Aar skal afholdes Motorkursus baade i København og i Aarhus, har Aarhus Lokomotivførerafdeling henstillet, at der gives nogle af dens Medlemmer Adgang til at komme paa Motorkursus. Meddelt Afdelingen, at Motoruddannelse af Lokomotivfyrbødere i de kommende Aar vil beslaglægge Skolerne fuldt ud, saa der næppe bliver Mulighed for Uddannelse af Lokomotivførere, skulde noget saadant dog blive muligt, bør det ikke indskrænkes til alene at gælde for de i Aarhus stationerede.

Herning Lokomotivfyrbøderafd. har ansøgt 2. Distrikt om, at 3 Lokomotivfyrbødere, som er ansat den 1. Maj 1936, allerede nu underkastes Lokomotivførerprøven, da de har været Aspiranter i 5 Aar. Sagen har været forelagt Organisationen, som ikke har kunnet give Tilslutning til Afdelingens Ønske.

Fra Esbjerg har foreligget Spørgsmaal om Turforhold, naar der forefindes Kørelærere, som ikke kører i fast Tur. Sagen er afgjort derhen, at der i saa Henseende for Lokomotivførerne maa gælde en lignende Ordning som den, der gælder for Lokomotivfyrbøderne. Disse sidste maa jo, naar der er Aspiranter til Attestkørsel, skiftevis gaa ud af Tur i 6 Uger (se en udførligere Redegørelse paa Side 35—36 i den forud for sidste Kongres udsendte Virksomhedsberetning). Naar en Kørelærer, som gaar i Reserven, skal uddanne en Aspirant, maa han i den Tur, hvori Uddannelse skal foregaa, trykke yngste Lokomotivfører ud af Tur i 6 Uger; skal den paagældende Kørelærer uddanne endnu en Aspirant, maa Turens næst yngste Lokomotivfører gaa ud af Tur i de næste 6 Uger o. s. fr.

Vi har tilsendt Generaldirektoratet Beklagelse over, at der enkelte Steder i 2. Distrikt anvendes eenmandsbetjente Togmaskiner til Rangering.

Uanset, at Generaldirektoratet i September 1935 har indskærpet Bestemmelserne om eenmandsbetjente Rangermaskiner og Motorvognes Ledsagelse paa Maskinafdelingens Sporomraade, har Fredericia Station ment at kunne se bort herfra. Stationen har anordnet, at Maskinledsageren skal gaa, naar Rangermaskinerne kommer til Kulgaarden. Sagen er forelagt Generaldirektoratet.

Til Lokomotivfyrbøderafdelingerne er udsendt en Vejledning m. H. t. Forelse og Indsendelse af Statistiken over Lokomotivfyrbødernes Lokomotivførertjeneste.

En Motorfører har ment, at den for ham beregnede

Lønanciennitet var urigtig. Sagen undersøgt, og det viste sig, at den paagældendes Opfattelse var fejlagtig, hvilket han derefter har erklæret sig indforstaaet med.

En Lokomotivfyrbøder, der blev antaget som Aspirant i 1924, men afskediget paa Grund af foreliggende Lægeerklæringer og derefter paany antaget, har ønsket sin Anciennitet beregnet fra første Antagelsesdag. En foretagen Undersøgelse har vist, at den for vedkommende beregnede Anciennitet er rigtig, hvilket er meddelt ham.

2 Lokomotivfyrbødere, som, da de i sin Tid kom til D. S. B., har gaaet i nogen Tid paa Prøve, inden de blev egentlige Lokomotivfyrbøderaspiranter, har anmodet om Anciennitetsforbedring, saa de placeres i Lokomotivfyrbøderrækken paa Grundlag af deres første Antagelsesdato. Det er meddelt de paagældende, at Gdt. kategorisk har afvist Ønske om Anciennitetsændringer begrundet i det her omtalte Forhold, hvoraf der for Aarene omkring 1918—20 foreligger en Del Tilfælde, idet der saa skulde foretages en fuldstændig Omroding af Lokomotivfyrbøderrækken. Placeringen skete dengang efter Antagelsesdatoen som Lokomotivfyrbøderaspirant, og dette er ogsaa sket for de 2 omtalte Lokomotivfyrbødere.

En Motorfører var blevet forfremmet til Lokomotivfører, men tilbageholdtes paa sit hidtidige Depot, hvor der var Mangel paa Motorførere. Der rejste sig dernæst Spørgsmaal om, hvorvidt vedkommende kunde forblive i sin Tur, eller skulde gaa ud i Reserven. Overensstemmende med hidtidig Praksis, ifølge hvilken en forflyttet bevarer sine Rettigheder paa det hidtidige Depot, afgjordes Spørgsmaalet derhen, at den paagældende forblev i sin Tur.

Ved en Lokomotivførerafdeling, hvor der i Rangerturen findes nogle motoruddannede Lokomotivførere, har disse været udstationeret til Motortjeneste, hvorefter Lokomotivførere fra Reserven paa vedkommende Depot har været sat til Rangertjeneste. Dette har Afdelingen været utilfreds med, men Hovedbestyrelsen har meddelt, at der ikke er nogen Anledning til Utilfredshed. Det er Organisationens Ønske at faa Lokomotivførere paa Motorvognene; man kan derfor ikke gøre Indsigelse, naar Lokomotivførere bruges til Motortjeneste.

For Lyntogslokomotivførerne paa Hgl. er der efter Anmodning opstillet en Liste over Tjenesteholdsvis Turanciennitet.

En Motorfører har fremsendt nogle Spørgsmaal vedrørende Turbesættelsesforhold. Den paagældende henvistes til sin Afdelingsbestyrelse og til evt. at fremsende Sagen derigennem.

Fra Lokomotivførerafdelinger har foreligget Spørgsmaal vedrørende Fordeling af Tjenesten til Reservens Personale særligt med Henblik paa de Lokomotivførere, som til Stadighed gaar i Reserven, og de, som kun gaa der midlertidigt, idet de egentlig hører hjemme i Rangerturere. Meddelt, at Grundreglen er den, at Personalet i Reserven maa ses under den Synsvinkel, at de er »lige gamle«, hvoraf følger, at de alle paa lige Fod maa dele den forefaldende Tjeneste, saaledes at der med Hensyn til »bedre« eller »daarligere« Afsløsnings-tjeneste ikke skelnes mellem Personale, som midlertidigt er anbragt i Reserven, og Personale som til Stadighed hører hjemme der.

En Lokomotivfyrbøderafdeling har forelagt Hovedbestyrelsen Spørgsmaalet om Afsløsningsforhold i Forbin-

delse med Udstationering. Meddelt, at dette i nogen Grad retter sig efter de lokale Forhold, men Grundreglen er, at Udstationering til Lokomotivførertjeneste forbeholdes de »ældre« Lokomotivfyrbødere, medens Udstationering til Lokomotivfyrbødertjeneste som Regel tilfalder de yngre.

En Lokomotivfyrbøder havde ønsket at komme til at gaa uden for Tur. Meddelt vedkommende, at hans Ønske ikke kan imødekommes, da der ved det paagældende Depot kun er stationeret det Antal Lokomotivfyrbødere, som er nødvendige til Besættelse af de faste Ture.

Randers Lokomotivfyrbøderafdeling har beklaget sig over Vanskeligheder med Hensyn til at faa Permission samt vedrørende Afsløsningsforholdene paa Rangermaskinerne, hvor Depotet har vist Tilbøjelighed til ikke at benytte ældste Lokomotivfyrbøder. Sagen er paatalt over for 2. Distrikt, som har lovet, at det paaklagede skal blive ændret.

En Motorfører II forespørger, om han, naar han bliver Lokomotivfører, faar 1 Aars Tilbageflytningsanciennitet til det Depot, hvor han inden Motorførerdannelsen var Lokomotivfyrbøder. Meddelt, at dette ikke kan lade sig gøre.

I Skrivelse til Generaldirektoratet er fremsat Anmodning om, at Spørgsmaalet om Udlevering af Arbejdshandsker til Lokomotivpersonalet tages op til fornyet Overvejelse.

Landsoplysningsudvalget har foranlediget afholdt 4 Møder, hvor Oplysningsarbejdets Betydning blev belyst. Moderne havde ikke fundet nogen særlig stor Tilslutning.

Der var planlagt et Besøg ved Broarbejderne ved Odde-sund. Gennemførelsen maatte dog opgives paa Grund af manglende Tilslutning.

Generaldirektoratet har forespurgt, om det i Vordingborg stationerede Lokomotivpersonale i depotmæssig Henseende kunde henføres under Næstved Maskindepot. Organisationens har hævdet, at det paagældende Personale ikke bør have »Hjemsted« ved et fremmed Depot, men at der bør oprettes et »Vordingborg Depot«.

De tidligere omtalte Forandringer i Vaskerums-, Badeværelses- og Skabsværelsesforholdene i Korsør er paabegyndt og kan ventes afsluttet i den nærmeste Fremtid.

Sagen angaaende Lokomotivførernes Opholdsværelse i Frederikshavn — hvilket Værelse var taget i Brug som Hvileværelse for fremmed Personale — er ligeledes gaaet i Orden. Der er indrettet et nyt Hvileværelse.

Ved et Depot havde Lokomotivførerne efter Forhandling med Depotet og Maskinsektionen faaet gennemført en Ombytning af deres og Lokomotivfyrbødernes Opholdsværelse. Da Lokomotivfyrbøderne beklagede sig herover, og vi fandt, at en saadan Ombytning ikke bør kunde finde Sted, uden at de i Sagen interesserede Parter har forhandlet derom, er det foranlediget, at den stedfundne Værelsebytning er annulleret.

Generaldirektoratet meddeler, at de af Organisationen foreslaede Velfærdsforanstaltninger i Frederikssund (Indretning af Vaskerum med varmt og koldt Vand, samt Brusebad) er udsat indtil videre, idet der, naar Elektrificeringen af Strækningen Valby—Ballerup og evt. Motorisering af Strækningen Ballerup—Frederikssund er gennemført, formentlig kun bliver tale om ganske korte Personaleophold i Frederikssund.

I Skrivelse til 2. Distrikt har vi anmodet om Anbringelse af Læskure paa Perronerne paa Fredericia Station, hvor Lokomotivpersonalet, naar der skal afløses ved Perron, ofte maa vente i længere Tid. Distriktet har videre-sendt Sagen til Generaldirektoratet.

En Lokomotivfyrbøder har efter Anmodning faaet Bisidderassistance i en Auditørsag. Sagen sluttet med en skarp Misbilligelse.

Firmaet Kampsax har overfor Generaldirektoratet fremsat Anmodning om Assistance til Udpegelse af enkelte Lokomotivførere til 2 Aars Tjeneste i Iran, Gdt. har hen-vist Firmaet til vor Organisation, som til Vejledning for interesserede Medlemmer har udbedt sig forskellige Op-lysninger. Sagen har været udførligt omtalt i D. L. T.

Den paa sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Syge-kassesag vedrørende et Medlems Hustru, som havde været indlagt paa Svendborg Amts Sygehus, hvilken Indlæggelse Sygekassen ikke havde villet refundere fuldt ud, er under-søgt. Det skønnes, at der ikke med Føje kan rettes Be-brejdelser mod Sygekassens Bestyrelse.

En Lokomotivfører ønskede Fritagelse for Medregnen af Sygedage paa Grund af Lumbago og Muskelforvrid-ning, fordi han mente, de var en Følge af Tilskadekomst i 1932. Generaldirektoratet henviste Spørgsmaalet herom til Direktoratet for Ulykkesforsikringsvæsenet, som imidler-tid udtalte, at det passerende ikke kunde betragtes som Ulykkestilfælde, hvorefter Generaldirektoratet ikke har villet give Fritagelse for de paagældende Sygedage.

Ved Organisationens Medvirken er en tilskadekommen Lokomotivfyrbøder i nogen Tid blevet sat til lettere Tje-neste.

Lokomotivførerne J. J. Pedersen og H. Raarup, begge Aarhus, har hver skænket Feriehjemmet 60 Kr.

Der har foreligget en Del Forespørgsler om, hvorvidt den Lommebog, Organisationen nu skal udgive, kan købes af Ikke-Medlemmer f. Eks. Aspiranter. Meddelt, at det ikke er Hensigten, at Organisationen direkte vil handle med Lommebogen, men at der naturligvis intet er til Hin-der for, at et evt. Restoplag, naar Uddelingen til Medlem-merne har fundet Sted, kan sælges til interesserede.

Da det har vist sig, at den paa sidste Hovedbestyrel-sesmøde omtalte Mand, som paa bedragerisk Grundlag har tegnet Annoncer til D. L. T., ikke ophørte med denne Virk-somhed, som kunde skade vor Annonceforretning, er der overfor den paagældende nedlagt Føgedforbud mod, at han i sin Virksomhed benytter D. L. T.'s eller D. L. F.'s Navn.

Foreningerne »Boserup Minde« og »T. B.« har hver faaet det sædvanlige aarlige Tilskud paa 25 Kr.

Herudover er der behandlet og ekspederet en Del Sager af mere personlig Interesse eller vedrørende rent lokale Forhold.

Formandens Meddelelser godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra de staaende Udvalg.

Centralorganisationen har afholdt Styrelsesmøde, hvor det vedtoges over for Regeringen at fremsætte Krav om Forbedring af Reguleringstillæget (Sagen har været ud-førligt omtalt i D. L. T.).

Endvidere vedtoges det overfor Finansministeriet at fremsætte Anmodning om Ændringer i Bestemmelserne vedrørende Aspirantforholdene; dels saaledes, at Aspi-

ranter, som antages i en fremskreden Alder, faar en højere Løn, end de hidtidige 90 pCt., og dels saaledes at der gennemføres en anden Beregning af Lønancienniteten for Tjenestemænd, som har været Aspiranter i flere Aar.

Det af Regeringen nedsatte Udvalg til Drøftelse af Spørgsmaalet om udvidet Ferie til de Tjenestemænd, der for Tiden kun har 14 Dages Ferie, forventes at ville kunne afslutte sit Arbejde saa betids, at en evt. ny Ferieordning kan træde i Kraft førstkommande 1. April.

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsban-nerne har afholdt Møder med Tillidsmændene i en Række Byer. En Opgørelse har vist, at 12,4 pCt. af D. L. F.'s Medlemmer har tegnet Brand-, Tyveri-, Ansvarsforsikrin-ger m. m. i Foreningen.

Til Afdelingerne er udsendt Beretning om N. L. F.'s Virksomhed i de sidste 3 Aar samt Protokol over For-handlingerne paa Forbundets sidste Kongres.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Udvalget vedrørende Aspirant- og Uddannelsesforholdene.

Som paa sidste Hovedbestyrelsesmøde omtalt havde Generaldirektøren nedsat et Udvalg til at undersøge og stille Forslag om, hvorledes de nye Uddannelsesregler kun-ne sættes i Kraft for de Lokomotivfyrbøderaspiranter, som var antaget inden de nye Reglers Ikrafttræden. Senere blev Udvalgets Opgave udvidet til ogsaa at omfatte Loko-motivfyrbødernes Motoruddannelse.

Udvalget har afsluttet sit Arbejde, og Generaldirekto-ratet har meddelt, at Uddannelsen skal tilrettelægges i Overensstemmelse med Udvalgets Indstilling. Det er her-med fastslaaet, at Lokomotivfyrbødere, som ansættes efter 1. April 1937, underkastes obligatorisk Motoruddannelse, medens samtlige før denne Dato ansatte Lokomotivfyrbø-dere faar Adgang til frivillig Motoruddannelse. Der bliver Motorkursus baade i København og Aarhus; i 1937/38 af-holdes 5 saadanne Kursus, i 1938/39 8, og i nogle derefter kommende Aar 7 Kursus aarlig. Det paaregnes skøns-mæssigt, at den Del af de nuværende Lokomotivfyrbødere, som ønsker Motoruddannelse, faar denne senest For-aaret 1941 (Sagen er udførligere omtalt i sidste Nr. af Bladet). Hovedbestyrelsen udtalte sig anerkendende om Resultatet af Udvalgets Arbejde.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde en regnskabsmæssig Over-sigt pr. 30. September 1937. Balancen var 663 799,15 Kr., hvilket i Forhold til Stillingen pr. 30. Juni er en Frem-gang paa 587,88 Kr.

Af Kampfondens Midler er der købt 40 000 Kr. Obli-gationer i Statens Saneringslaan.

Der er arbejdet for, at Feriehjemkontingentet afkortes paa Lønningslisterne ved Bogholderkontorets Foranstalt-ning i Lighed med den øvrige Del af Medlemskontingentet, og der er Udsigt til, at Sagen nu gaar i Orden; dog kun for nyansattes Vedkommende, for tidligere ansatte, som endnu ikke er færdige med Indbetalingen af deres Ferie-hjemsandel, maa denne Del af Kontingentet som hidtil indbetales til Afdelingskassererne. Der er dog intet til Hin-der for, at disse, som Tilfældet er flere Steder, kan træffe Aftale med de lokale Lønudbetalere, saaledes at bemeldte Beløb af dem indeholdes ved Lønudbetalingen.

Godkendtes.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

Nogle løn- og normativmæssige Forhold debatteredes.

I Nyborg afholder Jernbaneorganisationerne i Fællesskab en Foredragsaften med Generaldirektøren som Taler. Til Dækning af de Udgifter, vore Afdelinger i Nyborg i den Anledning vil paadrage sig, bevilgedes dem et Tilskud paa 60 Kr.

Tønder Lokomotivfyrbøderafdeling anmoder om Tilskud til en Foranstaltning, der kunde skabe Hygge og Velfærd paa deres Opholdsstue. 50 Kr. bevilgedes.

Ved et Depot var der ikke Tilfredshed med en bestemt af de af Distriktet foreslaede Ture. Turudvalget enedes om at foreslaa visse Omlægninger inden for Turen. For disse Omlægninger stemte 6 af Turens Lokomotivførere og 11 af dens Lokomotivfyrbødere, medens 12 Lokomotivførere stemte imod (det drejer sig om Tur med 18 Sæt Personale, hvori der for Tiden kun er 15 Lokomotivfyrbødere). Lokomotivførerafdelingen har ikke villet gaa med til at gennemføre de Ændringer, for hvilke et Flertal af Turens Personale saaledes afgjort har udtalt sig, og herover beklager Lokomotivførerafdelingen sig. Hovedbestyrelsen var enig i, at et Flertal inden for en Turs samlede Personale burde respekteres.

Hovedbestyrelsen behandlede dernæst Spørgsmaalet om automatisk Oprykning til og gennem Motorførerstillingerne, saaledes at Lokomotivpersonalets normale Løbebane bliver: Lokomotivfyrbøder, Motorfører, Lokomotivfører. Under Hensyn til, at det fremtidige Lokomotivpersonale motoruddannes, og at der er sikret alle nuværende Lokomotivfyrbødere Adgang til Motoruddannelse, vedtoges det overfor Generaldirektoratet paany at fremsætte Anmodning om, at Besættelse af Motorførerpladser efter Opslag bortfalder.

Punkt 6. Eventuelt.

Forskellige mindre Forhold drøftedes.

E. K.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES ANCIENNITETSRÆKKE

Paa Grundlag af de ved den d. 10. November d. A. afholdte Lokomotivfyrbødereksamen opnaede Resultater blev Eksaminanterne opstillet i Rækkefølge saaledes:

- G. Lennø, Fh.
- C. S. Rasmussen, Had.
- L. E. Larsen, Lg.
- G. S. Andersen, Rd.
- S. H. T. Larsen, Ge.
- E. Bøjesen, Vg.
- A. K. Skott, Tdr.
- E. Hansen, Ge.
- K. H. Petersen, Ge.
- F. O. Christensen, ikke forfremmet.
- B. V. Olsen, Ge.
- E. E. C. Jensen, Vg.
- H. C. Gleerup, Pa.
- W. B. Jensen, Pa.
- J. B. H. Leving, Tdr.
- H. Bech, Pa.
- H. Jepsen, Bb.
- A. C. T. Lorentzen, Ge.
- E. G. I. Hansen, Bb.

- V. H. Pallesen, Fh.
- V. S. A. Jensen, Str.
- S. Ø. Hermansen, Tdr.
- T. F. Nielsen, ikke forfremmet.
- B. Petersen, Fh.
- O. S. Nielsen, ikke forfremmet.
- L. Boldt, Str.
- H. C. C. J. Hansen, Ti.
- G. S. H. Løfgreen, ikke forfremmet.

Denne Rækkefølge er gældende for de paagældendes Indordning i Lokomotivfyrbøderrækken, og der sker ikke nogen Forandring heri, selv om nogle af disse Aspiranter ikke ansættes som Lokomotivfyrbødere samtidig med deres Sidemænd i Rækken. Dette kan f. Eks. skyldes, at vedkommende Aspirant ikke er fyldt 24 Aar eller ikke har 2 Aspirantaar.

Da dette Forhold kan være af Betydning ved Turbesættelse, bør Lokomotivfyrbøderafdelingernes Bestyrelse være opmærksomme herpaa.

JULETRÆSFESTER

D. L. F. Aarhus-Afdelinger afholder sin aarlige Juletræsfest i Østergades Forsamlingsbygning Torsdag den 30. December Kl. 19 pr. Stor Optræden: Juleskibet ankommer til Aarhus.

Indtegningslister er ophængt paa Opholdsstuerne. Alle Lokomotiv- og Motormænd er velkommen.

Forældre, Svigerforældre og Pensionister har gratis Adgang. *Festudvalget.*

D. L. F.s Fredericia Afdelinger afholder aarlig Juletræsfest paa »National« Tirsdag d. 4. Januar 1938 Kl. 18 pr.

Ekstraordinære Medlemmer med Hustruer og ukonfirmerede Børn indbydes til at deltage i Festen.

Deltagelsen for disse er gratis.

Udvalget.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Sv. Thygesen, 9' B Lægedistrikt afholder fra 1. d. M. Konsultation Grøndalsparkvej 110. Privat Bopæl Rødtjørnevej 21.

Konsultationstid: Kl. 14—15½ og Fredag Kl. 18—19. Telefon Damsø 1617. Telefontid Kl. 13—13½.

NY GENERALDIREKTØR VED DE SVENSKES STATSBANER

Den 1. Januar 1938 fratræder Generaldirektør A. M. Granholm Posten som Generaldirektør ved de svenske Statsbaner, efter i 24 Aar at have beklædt denne Stilling.

Granholm har altid været anset som en for de svenske Statsbaner meget god og dygtig Mand og havde tillige den gode Evne, altid at være i Kontakt med sit Personale, der derfor ogsaa ved hans Tilbagetræden giver ham de smukkeste Lovord.

Til hans Efterfølger er udnævnt Distriktschef Gustaf Dahlbeck, Gøteborg.



Efternævnte betragtes i Henhold til Skrivelse af 8.—12.—37 som stationeret ved Vordingborg Mdt. i Stedet for ved Masnedsund Mdt., nemlig:

Lokomotivførerne J. S. Jensen, J. P. Nielsen Engbo, P. M. Bundgaard, H. Leth-Nissen, P. H. T. Pedersen, C. M. Madsen, E. C. Christensen, H. F. Hansen og

Lokomotivfyrbøderne N. J. Rasmussen, P. I. Hansen, E. V. Buch, H. K. Pedersen, H. P. B. Cronval, N. B. S. Nielsen.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Viborg Afd.: Formandens Adresse er Vesterbrogade 32 og ikke som tidligere opgivet 37.

Thisted Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Degnevanden 1.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	Oktober Maaned		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 900 000	4 480 000	420 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 640 000	4 000 000		360 000
Postbefordring	670 000	670 000		
Andre Indtægter	640 000	580 000	60 000	
Indtægter i alt	9 850 000	9 730 000	120 000	
Driftsudgifter	11 270 000	10 420 000	850 000	
Driftsoverskud	-1 420 000	-1 690 000		730 000
Afskrivning	560 000	560 000		
Forrentning	1 280 000	1 110 000	170 000	
Statens Tilskud til Driften	3 260 000	2 360 000	900 000	

	April-Oktober		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	42 040 000	40 860 000	1 180 000	
Gods- og Kreaturbefordring	26 760 000	25 730 000	1 030 000	
Postbefordring	4 540 000	4 450 000	90 000	
Andre Indtægter	3 850 000	3 530 000	320 000	
Indtægter i alt	77 190 000	74 570 000	2 620 000	
Driftsudgifter	71 540 000	66 820 000	4 720 000	
Driftsoverskud	5 650 000	7 750 000		2 100 000
Afskrivning	3 950 000	3 930 000	20 000	
Forrentning	7 750 000	7 220 000	530 000	
Statens Tilskud til Driften	6 050 000	3 400 000	2 650 000	

D. S. B. Oktober 1937.

I Forhold til Oktober 1936 er Personbefordringsindtægten steget med 420 000 Kr. Godsbefordringsindtægten er 360 000 Kr. lavere end i Oktober i Fjor. I Nedgangen indgaar bl. a. Stigning i Betalingen af udenlandsk Afregningsmellemværende vedrørende foregaaende Maaneder. Paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 60 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med 120 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 850 000 Kr. Stigningen skyldes bl. a. Forhøjelse af Tjenestemændenes Reguleringstillæg og af Arbejderlønninger, forøgede Brændselsudgifter samt Forøgelse af Udgifter til Spararbejder og Vedligeholdelse af Materiel.