



Nº 21

5. November 1938

38. Aargang

## LØNNINGSLOVSREVISION

Det kan ikke skjules, at Spørgsmaalet om en Revision af vor Lønningslov er et Emne, som i den senere Tid har været drøftet ret stærkt af forskellige Tjenestemænd blandt andet ogsaa indenfor Lokomotivmændenes Rækker. De Lønningslove, som har været gældende i den nuværende Generations Jernbanetid, har jo haft Gyldighed hver især ca. en halv Snes Aar. Og selv om en saadan Periode endnu ikke er forløbet, siden vi sidste Gang havde Lønlovsrevision, saa er der dog en Række Tjenestemænd, som hævder, at det er urimeligt, at visse Kategorigrupper skal blive staaende paa de i 1931 fastsatte Lønforhold, medens andre skal kunne faa Forbedringer ved de aarlige Normeringslove.

Denne sidste Paastand er for saa vidt urigtig, som det med Indførelse af Normeringslovene jo netop tilsigtedes, at dersom Udviklingen nødvendiggør, at Antallet af Tjenestemænd i denne eller hin Kategori udvides, saa skal der være Hjemmel hertil uden at sætte hele Maskineriet med Lønrevision o. s. v. i Bevægelse.

Holder vi os til vor egen Etat, Statsbanerne, kan det naturligvis paa den anden Side heller ikke nægtes, at naar Forholdene Aar efter Aar udvikler sig paa en saadan Maade, at det findes rigtigst, at snart denne snart hin Tjeneste vurderes med højere Lønning end hidtil, saa kan det se noget skævt ud, at dette kun skulde komme en vis Del af Tjenestemændene tilgode. Det faktiske er vel alligevel dette, at ingen gaar Udviklingen helt forbi, men

at denne i større eller mindre Grad skærper Tjenesten for os alle, og i saa Henseende er det formentlig udenfor Diskussion, at det ved Togfremførelsestjenesten beskæftigede Personale er blandt dem, som stadig maa være i Ilden, og som bestandig faar Moderniseringen og Udviklingen at føle.

Vi har over for disse Røster gjort gældende, at de danske Lokomotivmænd jo kun udgør en ganske lille Part af den samlede danske Tjenestemandsskifte, og at det sikkert vilde være nødvendigt, at vi gjorde os klart, at en Lønrevision ikke vilde komme, før end større Kredse af Tjenestemændene var enige om at forlange en saadan.

Nu har Statstjenestemændenes Centralorganisation I imidlertid afholdt Repræsentantskabsmøde, der omtales udførligere andet Steds i Bladet, og som naturligt er, kom ogsaa Spørgsmaalet om Lønrevision til Drøftelse dér. Repræsentantskabet var enig i, at de hidtil udfoldede Bestræbelser for at faa det tomme Rum i Reguleringstillæget udfyldt skulde fortsættes, saa Tjenestemændene kan faa dette Tillæg reguleret efter de virkelig stedfundne Prisstigninger; men der var desuden Enighed om, at en Revision af Tjenestemandsskifteloven snart maatte anses for ønskelig, hvorfor Centralorganisationens Styrelse blev bemyndiget til overfor Regeringen at rejse Krav om en Lønrevision, naar Tidspunktet efter Styrelsens Mening er hensigtsmæssigt hertil.

Repræsentantskabet beskæftigede sig ogsaa med andre Forhold vedrørende det løn-

mæssige. Det vedtoges saaledes at rejse Krav om Regulering af Emolumenterne i Forhold til Reguleringstillæggets Stigning, noget det kørende Personale vil hilse med Glæde. Madvarer og andet, som købes ude, er blevet betydeligt dyrere.

Vi ved, at store Dele af vor Organisations Medlemmer vil hilse Centralorganisationens Beslutning med Glæde; idet de ikke blot længes efter en Lønrevision, men ligefrem brænder efter en saadan; de maa dog ikke vente den helt omgaaende. Uden at kunne profetere noget bestemt om, hvornaar en saadan Revision kan tænkes at blive paabegyndt, saa ligger det dog nu saaledes, at Spørgsmaalet er rejst officielt, og de i vor Centralorganisation organiserede 25 000 Tjenestemænd har givet deres Styrelse Bemyndigelse til at rejse Spørgsmaalet. Det kan her efter forventes, at denne Styrelse nøje vil følge Forholdene, og vi maa saa i Ro afvente den videre Udvikling af dette livsvigtige Spørgsmaal.

### NEDBRUDSRESERVE

Vi Lokomotivmænd skelner mellem forskellige Arter af det Beredskab, som udgør en Del af vor Tjeneste. Der findes Nedbrudsreserve, Særtogsreserve og den saakaldte »løse Reserve«. Nedbrudsreserve og den løse Reserve findes ved saa at sige alle Depoter; derimod er en fast Reserve for Særtog mere sjælden.

Hvad angaar de to almindelige Reserver ligger deres Betydning i selve Betegnelserne. De Steder, hvor der findes en Særtogsreserve, er denne anordnet af Hensyn til visse Særtog, som løber efter en fast Plan, saaledes at der for en hel Køreplansperiode ad Gangen kan sættes Personale ud til dem. Den løse Reserve benyttes til Afløsning for syge eller permitterede, til ekstra Kørsel, Arbejdstog m. v.

Paa de meget store Depoter har man betydelige Personaler i den sidstnævnte Reserve; men det er klart, at der paa de mange smaa og halvstore Depoter Landet over er en Grænse for, hvormange Særtog, eller hvor mange Sygedage m. v., man kan levere Personale til. Paa disse Omraader kan der altsaa være Forskel paa de større og de mindre Depoter, men med Hensyn til den tredie af de omtalte Reserveformer, Nedbrudsreserven, er

denne ens overalt. Dette ligger vel for øvrigt i Sagens Natur.

Naar vi ovenfor har sagt, at Betydningen af Særtogsreserven henholdsvis af den løse Reserve ligger i selve Betegnelserne, saa gælder dette i endnu højere Grad Nedbrudsreserven. Det er jo en Reserve, som fra Statsbanernes Side er anordnet for, at der i visse Tilfælde altid kan være et Lokomotiv og et Lokomotivpersonale klar til øjeblikkelig Udrykning, f. Eks. hvor en Maskine bliver utjenstdygtig, ved Uheld, Ulykkestilfælde m. v.

Betydningen af denne Reserve er da ogsaa fra Administrationens Side understreget ved for de forskellige Depoter gældende Bestemmelser om færdigopsmurte, kul- og vandforsynede Reservemaskiner, som i Mørke skal have et vist Antal Lygter tændt. Altsammen Ting som tager Sigte paa, at Udrykningen skal kunne ske saa at sige straks efter Alarmeringen.

Man maatte derfor have Lov til at gaa ud fra, at der ogsaa i det rent praktiske disponeredes paa en tilsvarende Maade, saa Nedbrudsreservepersonalet i givet Tilfælde kan rykke ud med deres Maskine, uden at den øvrige Del af Trafiken af den Grund skal gaa i Staa; men saaledes er Forholdet ikke.

I deres Bestræbelser for at opnaa Besparelser har Distrikterne adskillige Steder stykket Nedbrudsreserverne ud i saa smaa Tidsafsnit, at det alene af den Grund er soleklart for enhver, der ofrer denne Side af Statsbanernes Beredskab nogle Minutters Studium, at en eventuel Benyttelse af Nedbrudsreservepersonalet nødvendigvis maa medføre Omlægninger paa en Række andre Omraader, hvor det netop under saadanne Forhold var bedst at undgaa Omlægninger.

Det er muligt, at de Embedsmænd, som har med Tjenestetilrettelæggelsen at gøre, vil forsøge at kalde den paapegede stærkt opdelte Tilrettelæggelse af Nedbrudsreservetjenesten for Rationalisering. Skulde noget saadant være Tilfældet, maa vi for vort Vedkommende udtale, at vi i hvert Fald absolut afviser en saadan Opfattelse. Ved Rationaliseringsbestræbelser maa efter vor Mening forstaas Bestræbelser for den *bedst* mulige Udnyttelse af Personale og Materiel, og dette er ingenlunde ensbetydende med den *størst* mulige Udnyttelse. Selv om der fra visse Embedsmænd udfoldes

Anstrengelser i den omtalte Henseende — Udnyttelse af Personale og Materiel — saa bør det under alle Forhold være saaledes, at Statsbanernes Nedbrudsreserve er gennemført paa en saadan Maade, at Trafiken kan gaa sin Gang bortset fra det Uheld eller den Ulykke, som foranlediger Reservemaskinen og Reservepersonalet ud.

Vi modtager af og til Beklagelser over, at der ved dette eller hint Depot vel eksisterer en Nedbrudsreserve, men den er gjort tildels illusorisk derved, at den for Størstedelen er indlagt i de forskellige Personalesæts Forberedelses- og Afslutningstjenester.

Ved et bestemt Depot er der Nedbrudsreserve i ialt  $19\frac{1}{2}$  Time, og denne Tjeneste er med en Reservetid fra 40 Min. indtil  $2\frac{1}{2}$  Time fordelt paa 13 forskellige Sæt Personale fra 3 forskellige Depoter. Det er let at forstaa, at hvis Reserven paa dette Depot maa ud, vil det i de 99 af 100 Tilfælde være nødvendigt at foretage andre Omlægninger.

Af de 13 forskellige Nedbrudsreserver holdes een fra Kl. 8,12 til Kl. 9,00. Da det Personale, som holder denne Reserve, er ankommet til den paagældende Station samme Klokkeslet, som deres Nedbrudsreserve begynder, Kl. 8,12, vil det altsaa sige, at denne Reservetjeneste strækker sig over det Tidspunkt, hvor Maskinen dels rangerer paa Stationspladsen efter Togankomst, dels er under Vandforsyning, Fyr- eller Røgkammerrensning samt Kultagning med dertil sig sluttende andre Afslutningsarbejder. Mon det paagældende Distrikt virkelig vil hævde, at der under saadanne Forhold kan være Tale om en effektiv Nedbrudsreserve? En anden af Reserverne — fra Kl. 16,30—18,30 — holdes af et Sæt Personale, som ankommer til den paagældende Station Kl. 16,15 og afgaar derfra paany Kl. 18,45. Efter Togankomst Kl. 16,15 er der Rangering til Kl. 16,35, og før Togafgang rangeres der fra Kl. 18,10; ind mellem disse Klokkeslet ligger Personalets Afslutnings- og Forberedelsestjeneste for at faa Maskinen køreklar til næste Tur. I flere Tilfælde spadserer Nedbrudsreservepersonalet fra Remisen til Perronen for der at overtage en Maskine og køre i Hus med den. Kun i eet eneste Tilfælde er Nedbrudsreservepersonalet ved dette Depot i Remisen i hele det Tidsrum, over hvilken deres Reserve strækker sig, 63 Minutter.

Efter vor Erfaring former Jernbanelivet sig paa en saadan Maade, at et Nedbrud eller et Ulykkestilfælde saa at sige altid giver tilstrækkeligt Arbejde med Tilrettelæggelse af de ved Uheldet nødvendiggjorte Krydsningsforlægninger, Overhalinger o. l. I Dag er Trafiken paa næsten alle Strækninger saa intensiv, at de nævnte Dispositioner giver deres Folk fuldt op at gøre for at faa Trafiken afviklet paa saa normal Maade som muligt. Under Hensyn hertil maatte det være naturligt, at Maskintjenesten tilrettelagde Nedbrudsreserverne paa en saadan Maade, at det i Uhelds- eller Ulykkestilfælde ikke tillige skulde være nødvendigt at lede efter Maskine eller Personale til de Tog, som ikke berøres af Uheldet. Men hvis et Sæt Personale som f. Eks. har Nedbrudsreserve i 40—50 à 60 Min., (der netop er lagt i den Tid, de gør deres Maskine klar for at fremføre et Tog i Henhold til deres Kørselsfordeling), midt under denne deres Forberedelsestjeneste bliver kaldt ud i Anledning af et Nedbrud, saa er det saa lige til, at de ikke kan køre det Tog, de er mødt til, hvorfor det bliver nødvendigt at skaffe andet Personale til det paagældende Tog. Og naar en Reserve er saa opdelt som her omtalt, vil det i de overvejende Antal Tilfælde, hvor en Nedbrudsreserve benyttes, vise sig, at det paagældende Personale ikke vil være i Stand til at køre deres normale Tog efter Kørselsfordelingen, hvorfor der skal hentes andet Personale.

Nu er det jo en storartet Ting, at Trafiken i det daglige afvikles paa en saadan Maade, at der kun sjældent er Brug for Nedbrudsreserven; dette har alle Tjenestemænd ved De danske Statsbaner Grund til at være glade for og stolte over. Men paa den anden Side finder vi, at naar der holdes en Reserve, som skal være klar til Udrykning i Uheldstilfælde o. l., saa maa og bør det være den naturligste Ting af Verden, at denne Reservetjeneste ikke alene tilrettelægges paa en saadan Maade, at Personale og Maskine straks kan rykke ud; det bør ogsaa være saaledes, at den øvrige Del af Trafiken paa den eller de Strækninger, vedkommende Depot har Reserve for, kan foregaa uden andre Hindringer end de det paagældende Uheld direkte medfører.

Vi kan ikke se rettere, end at Distrikternes alt for stærke Opdeling af Nedbrudsreserven og deres Tilbøjeligheder til at lægge denne

Reserve paa Personale, som i Forvejen har anden Tjeneste, er fejlagtig, hvorfor der paa dette Omraade bør ske en Ændring, og mon ikke Distrikterne selv vilde være bedst tjent med netop at holde Nedbrudsreserven klar og helt for sig selv. Vi skulde tro, at de ved nærmere Overvejelse af dette Spørgsmaals i Virkeligheden store Betydning vil give os Medhold i vort Synspunkt.

### FARVEBEDØMMELSE I DAARLIGT VEJR

Under den lange Debat, der har været ført om de Synsprøver, som er afholdt efter Indførelse af Statsbanernes nye Synsprøve-regler, har næsten alle de Tjenestemænd, om hvem de sagkyndige udtalte, at deres Farvebedømmelsessans ikke var saaledes, at det kunde forsvares at lade dem forblive ved deres hidtidige Tjeneste, fremhævet, at de selv mente at være i Stand til i den praktiske Tjeneste at kunne skelne alle Signalerne, og at det derfor vilde være det eneste naturlige, at en Markprøve for deres Vedkommende blev det i sidste Instans afgørende.

Over for denne Betragtning gjorde Videnskaben gældende, at selv om en Mand med svag Farvesans under gunstige Forhold vilde være i Stand til at bedømme Signalfarverne rigtigt, saa var dette ingen Garanti; thi under ugunstige Forhold vilde han dog svigte. Og da man jo ikke paa Forhaand er Herre over, under hvilke Forhold en berammet Markprøve vil finde Sted, er denne Prøve ikke sikkerhedsmæssigt betryggende og kan derfor ikke være afgørende i Tvivlstilfælde.

Vi har tidligere oplyst, at Generaldirektoratet af Hensyn til den offentlige Sikkerhed ikke mente at kunne tilsidesætte Videnskabens Synspunkter og de herpaa byggede Krav.

Det har da ogsaa vist sig, at Offentligheden var fuldt enig med Generaldirektoratet. »Nationaltidende« skrev den 12. August bl. a. følgende:

»Alene den Kendsgerning, at 26 Lokomotivførere ikke med afgjort Sikkerhed under alle Forhold kan skelne mellem rødt og grønt, taler tydeligt om Nødvendigheden af, at man ubønhørligt gennemfører Forflyttelse, Afskedigelse og Forsættelse til anden Tjeneste, selv om det nok saa meget er en menneskelig Tragedie«.

Hele Spørgsmaalet om Farvebedømmelse og Trafiksikkerhed er imidlertid ikke alene et Spørgsmaal for Jernbanerne. Der findes ogsaa andre, som under deres Færden i det daglige Liv skal kunne skelne Farver: Automobilisterne. Spørgsmaalet om disses Evne til rigtig Farvebedømmelse har af og til været drøftet, endnu ganske vist uden Fastsættelse af særlige Bestemmelser, men Opmærksomheden er henvendt paa Forholdet. I en Artikel »Farveblindhed hos Automobilister« har Dansk Jernbaneblad fornylig beskæftiget sig med dette Emne, og vi tillader os at gengive den væsentligste Del heraf:

»Spørgsmaalet har været diskuteret adskillige Gange i U. S. A. og er nu blevet rejst i Australien. I Sidney er man endogsaa inde paa den Tanke, at man helt maa forlade Farverne rødt og grønt i Færdselssignalerne, fordi saa mange Mennesker har Vanskeligheder med at skelne de to Farver fra hinanden.

Prøver, som blev foretaget i U. S. A., viste, at omtrent 5 Millioner Mennesker eller 4 pCt. af Befolkningen er farveblinde i nogen Grad. I Melbourne i Australien har Prøver, som nylig er foretaget der, givet et lignende Resultat, 3 pCt. er farveblinde i betydelig Grad, 4 pCt. er farvesvage overfor rødt og 12 pCt. overfor grønt. Forslag, der i den Anledning er blevet taget under Overvejelse af Standard Association of Australia, omfatter endog Tanken om helt at opgive alle røde og grønne Signaler. Man paatænker ogsaa at supplere allerede eksisterende Signaler med firkantede og ottekanterede Plader som Baggrunde, lodrette og vandrette Linier (for Stop og Kør) tværs over Lysene eller Anbringelsen af Ordene »Stop« og »Kør« paa Lytteglassene. Forsøgene i Melbourne tyder paa, at paa en almindelig klar Dag vil 4 Automobilister af hver 100 være grønblinde, medens det dobbelte Antal vil være det i taaget Vejr. For nogle Automobilister synes de grønne Trafiksignaler at være blaalige, naar de ikke er tændt, og grønne, naar der er Lys i dem, hvad der har ledt til den Tanke at gøre det grønne Lys blaagrønt, saaledes som det bruges i nogle oversøiske Lande.

I Amerika er Standardtonen for grøn den saakaldte »admiralty green«, en grøn Farve, der tangerer den blaa Farve. Aarsagen hertil er, at grøn-rød-farveblinde Mennesker kan skelne rødt fra blaak«.

Som det vil være Lokomotivmændene bekendt, er vi ogsaa ved D. S. B. gaaet over til i de grønne Signalglas at anvende en grøn Farve med iblandet blaat. Det viste sig jo, da man gik over til stærkere Belysningslegemer i Signalerne, at de tidligere anvendte grønne Glas næsten ikke viste grønt, men nærmest hvidt Lys.

## AMERIKAS ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVIKLING

Amerikas økonomiske Udvikling er meget betydningsfuld for Europa.

Den engelske Konjunkturudvikling er for en stor Del afhængig af Konjunkturbevægelsen i Amerika. Mængde og Værdi af Danmarks Landbrugs eksport til England bliver bestemt af den engelske Beskæftigelses-situation. Derfor er det af økonomisk Betydning at være orienteret om de amerikanske Forhold.

Amerikas økonomiske Politik bliver dirigeret af Præsident Roosevelt, hvis Indsats for bedre sociale Forhold i Amerika er kendt over hele Verden. Roosevelts økonomiske Politik ligger paa Linje med Fagforeningernes. Han vil forøge Massernes Købeevne og bekæmpe Arbejdsløsheden. Som Modsætning til Roosevelt staar Storkapitalens monopolistiske Politik — det drejer sig i Virkeligheden kun om ca. 60 Familjer — som vil være fri for Restriktioner og andre af Staten dirigerede politiske Forholdsregler. Trustkapitalens Kampmetoder er en Slags »sit down« Strejke, d. v. s. man standser det private Initiativ.

I Virkeligheden staar Roosevelt næsten alene. Præsidentens eget Parti, det demokratiske Parti, staar ikke samlet bag hans økonomiske Kurs. F. Eks. strandede Roosevelts Lovforslag om en Reorganisering af Forbundsregeringens Administration — den nuværende Tilstand er ubetinget i Trusternes Favor — fordi 108 demokratiske Kongresmedlemmer stemte mod Oppositionen. Men Roosevelt er en virkelig Førerskikkelse, han bekæmper den kapitalistiske Modstand med demokratiske Metoder. Selv om Storkapitalen og næsten hele den amerikanske Presse kæmper mod Præsidenten, viser saa at sige ethvert Prøvevalg et overvældende Flertal for den demokratiske Kandidat, som støtter Roosevelts Politik. »New York Times« har engang skrevet, at i Amerika er alle *imod* Præsidenten *med Undtagelse af Vælgerne*.

Umiddelbart efter sit Nederlag i Kongressen forkyndte Roosevelt, at en uhyre Kreditudvidelse skulde opleve det amerikanske Erhvervsliv. Dette økonomiske Angreb er af et gigantisk Format. Regeringen vil udvide Kreditten med næsten 40 Milliarder Dollars og paa denne Maade fremkalde et nyt Konjunktur-opsving. Pengene skal i første Række anvendes til offentlige Arbejder. Roosevelt viser med denne Politik, at han ikke mere stoler paa, at det private Initiativ vil kunne bevirke en Bedring uden Statens Støtte. Objektivt set var Statens Initiativ ogsaa meget paa-krævet. I Foraaret 1938 var Aktiviteten i adskillige

Industrirene nede paa samme lave Niveau som i Kriseaarene 1932—33. Samtidig var Arbejdsløsheden oppe paa mindst 12 Millioner.

Men Roosevelts Plan udøver ogsaa sin Virkning paa Landbruget. Regeringen vil bremse Prisfaldet paa Landbrugsvarerne og forbereder nu vidtgaende Indskrænkninger af de dyrkede Arealer for det kommende Aar. Produktionsbegrænsning er den store Parole for det amerikanske Landbrug, men samtidig bliver Landbrugsproduktionen støttet med Kredit.

Betegnende for Roosevelts økonomiske Politik er hans store Indsats paa Socialpolitikens Omraade. Efter mange Besværligheder vedtog Kongressen Loven om *Minimalløn* og *Maksimalarbejdstid*, den saakaldte »fair labour standards bill«.

Efter den nye Lov skal der under Arbejdsministeriet oprettes et saakaldt Løn- og Arbejdskontor med en Leder, der for hver Industri udpeger en Kommission, bestaaende af Repræsentanter for det offentlige, for Arbejdsgiverne og Arbejderne.

Denne Kommission skal fastlægge Lønsatserne under Hensyntagen til:

1. Konkurrencebetingelser med Hensyn til Transport-, Produktions- og Arbejdsmkostninger.
2. Lønninger fastsatte for Arbejde af lignende Karakter ved kollektive Arbejdsoverenskomster.
3. Lønninger udbetalt for Arbejde af lignende Art af Arbejdsgivere, som frivilligt har gennemført Minimallovene.

Arbejdsgivere idømmes streng Straf for Overtrædelser af Loven, nemlig indtil 10 000 Dollars i Bøde og indtil 6 Maaneders Fængsel.

Det kan ikke nægtes, at det amerikanske Erhvervsliv nu befinder sig i en Opsvingsperiode. Endnu i Foraaret udnyttede den saa vigtige Staalindustri kun ca. 25 pCt. af Kapaciteten. Men allerede i Løbet af Sommeren blev det bedre. Roosevelts nye Kreditpolitik littede Situationen og fremkaldte en vis Optimisme. I Begyndelsen af Juni oplevede New Yorks Aktiebørs en stor Oprejsning, og denne Børshausse virkede — saadan er det Skik i Amerika, hvor næsten alle spekulerer paa Børsen — stærkt paa visse Konsumindustrier, f. Eks. Bil- og Radioindustrien. I Løbet af Efteraaret sporedes allerede Virkningen af de store offentlige Arbejder, Roosevelt har sat i Gang. Byggevirksomheden, som blev støttet med store Laan, udviklede sig hurtigt; Staalproduktionen voksede ligeledes og androg i Slutningen af September over 47 pCt. af Kapaciteten.

Man skulde tro, at ogsaa Europa vilde komme til at nyde godt af den amerikanske Udvikling, men desværre synes Urofaktorer af politisk Natur muligvis at kunne forstyrre en gunstig Konjunkturudvikling.

Dog synes Amerika at være et Eksempel paa, at en statslig ledet Konjunkturpolitik, der samtidig formaar at forhindre en Overproduktion af Landbrugsprodukter, er i Stand til at overvinde Depressionen.



## STATSTJENESTEMÆNDENES CENTRALORGANISATION I

afholdt den 15. Oktober Repræsentantskabsmøde i København; heri deltog 82 Repræsentanter for 26 Organisationer.

Formanden, Forretningsfører i Dansk Jernbaneforbund, *Ch. Petersen*, aabnede Mødet. Han mindede om de svære Tider, vi lever i, Ufred og Kamp mellem Klasserne præger Menneskene; men vi kan glæde os ved, at vi tidtil her i Landet er blevet forskaanet for saadanne Tilstande. Vi har en demokratisk Regering, som med Held har ført Danmark gennem de vanskelige økonomiske Aar. Tjenestemændene staar i et godt Forhold til Landets øvrige Befolkning, og dette gode Forhold vil vi gøre vort til at bevare.

Formanden mindedes derefter i smukke Ord afdøde Medlem af Styrelsen, Pakmesterformand *F. Heidemann*.

Til Dirigent valgtes Lokomotivfører *E. Kuhn*; til Sekretærer Kriminalassistent *Th. Jessen-Jensen* og Sekretær *C. F. W. Poulsen*.

I sin derefter aflagte Beretning om Virksomheden i den forløbne 2-aarige Periode redegjorde Formanden for de behandlede Sager. Han talte udførligt om de Forhandlinger, der var ført vedrørende Reguleringstillæget, som havde fundet Sted dels med Finansminister H. P. Hansen i 1937 og dels med Finansminister Buhl i Foraaret 1938. Regeringen havde ved begge Forhandlinger vist god Forstaaelse af den Situation, Tjenestemændene var kommet i som Følge af, at Prisstigningerne havde ført Tjenestemændene ind i det »tomme« Interval i Reguleringstillæget. Til Trods for, at der i disse Aar var stærkt Brug for Statskassens Midler paa andre Omraader, var det dog gennem Forhandling med Regeringen lykkedes at indsnævre de ubehagelige Virkninger af Intervallet saa betydeligt, at der i Realiteten kun er et udækket Beløb tilbage paa 42 Kr.

Formanden omtalte derefter Stedtillæget, hvis Revision blev udskudt til indeværende Rigsdagssamling med den Begrundelse, at Regeringen ønskede Oversigt over, hvorledes den mellemkommunale Udligningsskat virker.

Der er rejst Krav om Forlængelse af Ferien for de, som kun har 14 Dages Ferie. I Sommeren 1937 nedsattes et Udvalg til at arbejde med Sagen, og Administrationerne fik til Opgave at

undersøge, hvad det vil koste at indføre 3 Ugers Ferie for alle Tjenestemænd ved 45 Aars Alderen. Denne Udgift er anslaaet til  $\frac{3}{4}$  Mill. Kr. Udvidelse af Statstjenestemændenes Ferie kan dog først ventes indført, naar Loven om Ferie for Arbejderne i de private Erhverv virker i sit fulde Omfang, og dette sker først fra 1. April 1940; men det vigtigste for os maa være at faa en god Ferieordning, selv om vi skal vente lidt længere end oprindeligt tænkt.

Formanden redegjorde endvidere for C. O.'s Stilling til det af Embedsklasserne fremsatte Ønske om et Forfremmelsesraad, hvilket vor C. O. ikke havde nogen særlig Interesse i. Omtalte dernæst de med Finansministeriet førte Forhandlinger om Aspirantordningen; vi har anmodet om, at der ved Ansættelse efter meget lang Aspiranttid gives Lønanciennitet for noget af Aspiranttiden. Forhandlingerne fortsættes. C. O. I havde i Forbindelse med Embedsmændenes Centralorganisation tilskrevet Finansministeren vedrørende Tuberkuloselovens Anvendelse over for de Tjenestemænd, der afskediges paa Grund af Tuberkulose. Vedrørende Tjenestetidsspørgsmaalet havde Styrelsen ud fra den Erfaring, der var indhøstet ved Statsbanerne, drøftet Betimeligheden af, at der ogsaa indførtes Tjenestetidsnævn for andre Styrelsesgrene. Sagen er forhandlet med Finansministeren, som har tiltraadt, at der oprettes eet Tjenestetidsnævn ved Postetaten og eet for alle de øvrige Styrelsesgrene.

Formanden sluttede Beretningen med at oplyse, at efter Repræsentantskabsmødet for 2 Aar siden havde Centralorganisationen haft Tilgang af 3 Organisationer med ca. 3 000 Medlemmer; desuden havde Dansk Politiforbund øget sit i C. O. indmeldte Antal Medlemmer med ca. 2 500, saaledes at den samlede Medlemsfremgang er 5 500. C. O. tæller nu ca. 25 000 Medlemmer fra ialt 26 Etatsorganisationer.

I Diskussionen om Beretningen deltog en Del af Repræsentantskabets Medlemmer, som i øvrigt udtrykte deres Tilfredshed med det udførte Arbejde, hvorefter Beretningen blev godkendt gennem følgende enstemmigt vedtagne Udtalelse:

»Idet Repræsentantskabet godkender den aflagte Beretning, udtaler det overfor Styrelsen sin Anerkendelse af, at det er lykkedes for en overvejende Del at faa udfyldt det store Interval i Reguleringstillæget — og særlig anerkendes det demokratiske Princip,

der er blevet nedlagt i det i Fjor gennemførte midlertidige Løntillæg.

Den kommende Styrelse anmodes om at rette sine Bestræbelser paa at faa Intervallet i Reguleringstillæget helt udfyldt, saaledes at dette Tillæg under alle Prisforhold kan virke efter sin Hensigt.

Repræsentantskabsmødet skal endvidere udtale, at Tiden nu nærmer sig, hvor det er ønskeligt at faa Tjenestemandslovens Lønnings- og Pensionsbestemmelser taget op til Revision.

Det henstiller derfor til Styrelsen at træffe de nødvendige Forberedelser til, at et saadant Revisionsarbejde kan tilrettelægges saavel for de tilsluttede Organisationer som for Centralorganisationens Vedkommende, saaledes at Kravet om en Lønrevision kan rejses over for Regeringen, saa snart Tidspunktet skønnes mest hensigtsmæssigt.◀

Med alle Stemmer mod een vedtoges endvidere følgende Udtalelse:

»Repræsentantskabet udtaler sin Anerkendelse over for Regering og Rigsdag for den Forstaaelse over for Statens Tjenestemænd, der har faaet Udtryk i Bevillingen af det midlertidige Løntillæg fra April 1938. Mødet nærer det bedste Haab om, at denne Forstaaelse maa fortsættes saaledes, at det helt kan lykkes at ophæve det Interval i Reguleringstillæget, der ikke mindst for de lavere Lønninger virker saa urimeligt.

Dernæst udtaler Repræsentantskabsmødet sin Glæde over den Energi, hvormed Regeringen, trods alle Vanskeligheder, har taget Kampen mod Arbejdsløsheden op.

Et godt Varsel for, at den gode demokratiske Linie kan fortsættes, ser Repræsentantskabsmødet i den Omstændighed, at tre store politiske Partier har givet deres Tilslutning til Ændringer i Grundloven, tilsigtende at give Befolkningen større og mere ligelig Indflydelse paa Lovgivningsmagten og dermed sikre vort Land en lykkelig Udvikling paa Folkestyrets Grund.

Til Gennemførelsen af en saadan Udvikling vil de Statstjenestemandorganisationer. Mødet repræsenterer, yde sin Medvirkning af yderste Evne.◀

Kassereren, Overtoldbetjent *Kai Olsen*, oplæste Regnskaberne, der godkendtes enstemmigt.

Et af Styrelsen stillet Forslag om Udvidelse af Styrelsen fra 15 til 17 Medlemmer som Følge af Tilgangen af nye Organisationer vedtoges. Ligeledes vedtoges et Forslag om, at C. O. indgaar til Finansministeriet med Andragende om, at de særlige Ydelser (Time- og Dagpenge, Overarbejdspenge og Godtgørelse for mistede Fridage m. v.) reguleres opefter i Henhold til Udgiftstallet og de Principper, Reguleringstillæget forhøjedes efter i 1937 og 1938.

Til Formand for Centralorganisationen gen-

valgtes *Charles Petersen*; til Styrelsesmedlemmer genvalgtes: Næstformanden *P. Jensen*, Sekretær *Chr. Vejre*, Hovedkasserer *R. Kantsø*, Overpostbud *H. G. Lorentzen*, Overpakmester *Ørum*, Lokomotivfører *Soph. Jensen*, Lokomotivfører *E. Kuhn*, Overtoldbetjent *Kai Olsen*, Plejer *Johs. Hansen*, Overgendarm *J. Jensen*, Overmatros *J. K. Pedersen* og Gartnerformand *Poul Hansen*.

Nyvalgt blev Viceforretningsfører *Th. Pedersen*, Dansk Jernbaneforbund, Inspektionsbetjent *Schytt Larsen*, Dansk Politiforbund, Kriminalassistent *P. O. Simonsen*, Formanden for Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation *Laur. Hansen* og Inspektionsbetjent *A. C. Nielsen*, Betjentforeningen for Danmarks Statsfængsler.

## LOKALEFORHOLDENE I FREDERICIA

Efter ca. 3 Aars saa godt som uafbrudt Arbejde med en i og for sig ikke særlig omfattende Sag, er denne nu endelig bragt til Afslutning. Naar vi ønsker at gøre den paagældende Sag til Genstand for lidt nærmere Omtale her i Bladet, er det for at illustrere, hvor mange Vanskeligheder Gennemførelsen af en i sig selv naturlig Ting kan møde paa sin Vej.

Sagen drejer sig om fornødne Lokaler til de Lokomotivmænd, som fratræder og tiltræder deres Tjeneste ved Perron paa Fredericia Station.

Det er almindeligt bekendt, at da Fredericia Stations Omlægning i Forbindelse med Lillebæltsbroens Bygning blev diskuteret, forelaa der, hvad forøvrigt er naturligt, Indstilling fra 2. Distrikt med Hensyn til Størrelse af Lokomotivremisen med alt hvad dertil hører: Opholds-, Hvile-, Spise- og Vaskelokaler m. v.

I vor øverste Administration var der imidlertid repræsenteret ganske anderledes Anskuelser. Der fandtes dér højtstaaende Embedsmænd, som næsten ikke kunde forstaa, at der udover Rangermaskiner overhovedet skulde være Lokomotivdepot i Fredericia.

Det viste sig imidlertid snart efter Ibrugtagelsen, at de nye Forhold var for smaa: der manglede i betydelig Grad Hvile- og Soveværelser for Lokomotivpersonalet. Dette var Tilfældet baade i Opholdsbygningen ved Maskindepotet og i den tilsvarende Bygning ved

Fredericia Station. Personalet beklagede sig, og fra Organisationens Side gik man i Gang med Spørgsmaalet.

Hvad angaar Opholdsbygningen ved Remisen, saa er denne Side af Sagen jo bragt i Orden for nogen Tid siden: men det har knebet med at faa ordnede Forhold for det Lokomotivpersonale, som baade fratræder og tiltræder deres Tjeneste ved Perron, og som derfor ikke burde gaa den lange Vej ud til Remisen. Nu er ogsaa denne Side af Sagen bragt saa vidt, at en endelig Løsning kan ses, men det har som allerede anført været 3 Aar at naa dette Resultat.

Utilfredse Medlemmer har Gang paa Gang skudt paa Hovedbestyrelsen. Da de paaklagede Forhold faktisk var saa daarlige, at Manglerne ikke kunde omtvistes, har de paagældende Medlemmer ikke været i Stand til at kunne begribe, at en Løsning kunde trække saa længe ud.

Vi optrykker nu Protokollen over den afsluttende Forhandling i Sagen. Det ses klart heraf, at denne Sag til Stadighed har været bearbejdet fra Organisationens Side. Da baade 2. Distrikts Maskinbestyrer og Maskinchefen har været enig i, at der burde ske Forandringer, kan man ogsaa forstaa, at de Vanskeligheder, Sagen har mødt, er rejst fra anden Side, men lad os ikke granske heri, da Forholdet nu er bragt i Orden.

#### PROTOKOL

Aar 1938, den 18. Juni, førtes i Statsbanernes Generaldirektorat Forhandling mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Stede:

For Generaldirektoratet: Baneingeniør E. Thybo, Baneingeniør Broen Christensen, Kontorchef H. Mamsen og Maskinbestyrer C. Krag.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivførerne Soph. Jensen, E. Kuhn og V. Johansen samt Lokomotivfyrbøder C. Schmidt.

*Forhandlingsmemor:*

1. Værelseforholdene i Bygningen ved Vejlevej i Fredericia.
2. Anbringelse af Læskure paa Fredericia Station.

*Baneingeniør Thybo* bød Velkommen og bad Organisationens Repræsentanter udtale sig.

*ad 1.*

*Soph. Jensen:* Spørgsmaalet om Forbedring af Lokaleforholdene for det Lokomotivpersonale, som fratræder og tiltræder deres Tjeneste ved Perron paa

Fa. St., er ikke nyt; det har været behandlet saa at sige lige siden Fredericia ny Station blev taget i Brug, og hver Gang vi har troet, at Løsningen var nær, er Sagen blevet borte.

Allerede ved et Møde den 28. November 1935, i hvilket Møde Maskinchefen og 2. Distrikts Maskinbestyrer deltog, var der Enighed om, at Forholdene var utilfredsstillende. I Bygningen ved Vejlevej var der til Lokomotivpersonalets Disposition 3 Værelser, og de i Mødet deltagende Embedsmænd var allerede den Gang indforstaaet med, at der maatte ske Udvidelser. Efter at have drøftet forskellige Forhold, enedes man om, at Distriktet skulde fremsætte et Forslag gaaende ud paa, at der i Stationsbygningens Loftetage skulde indrettes 4 nye Værelser til vore Medlemmer.

Ved en Drøftelse i Generaldirektoratet den 27. Januar 1936 oplyste Maskinchefen, at man helst vilde undgaa de den 28. November Aaret før aftalte Forandringer i Stationsbygningen, hvorfor der forhandlede med Postvæsenet om Afgivelse af nogle Lokaler, saa der kunde indrettes 3 à 4 nye Værelser til Lokomotivpersonale, som skifter ved Perron.

Forhandlingerne med Postvæsenet strandede imidlertid, og umiddelbart herefter, nemlig den 3. Februar 1936, blev der forelagt Organisationens Repræsentanter en Tegning, ifølge hvilken der til Lokomotivpersonalet skulde indrettes 4 Værelser samt Køkken og et særskilt W. C., alt i Stationsbygningens Loftetage. Det blev samtidig tilkendegivet, at hvis denne Plan ikke kunde gennemføres, skulde der indrettes 4 Værelser i Loftetagen i Bygningen ved Vejlevej; vore Medlemmer skulde da have Køkken sammen med det Togpersonale, der har Værelser i samme Etage.

Da Sagens Gennemførelse stadig lod vente paa sig, og Organisationen paany fremsatte Beklagelse, meddelte 2. Distrikt under 31. August 1937, at det maatte indrømmes, at den paaklagede Ordning ikke var tilfredsstillende, og at Distriktet havde henstillet, at den projekterede Udvidelse i Stationens Loftetage snarest gennemførtes. I Tilslutning hertil meddelte Maskinchefen den 5. Oktober s. A. at Sagen vilde faa Maskinafdelingens Anbefaling.

Til Trods for, at der saaledes fra vor Side vedblivende er holdt Liv i Sagen, og Distriktet hele Tiden har været indforstaaet med, at Forholdene var uheldige, er der dog stadig intet gennemført, hvilket maa betegnes som lidet hensynsfuldt over for Personalet.

De 3 Værelser, Personalet nu har i Bygningen ved Vejlevej, kan hvad Størrelsen angaar nogenlunde passe til Enkeltværelser, og det er de ingenlunde for store til, men de bliver ikke desto mindre benyttet som 2-Mandsværelser, hvilket i Virkeligheden maa betegnes som en fuldstændig Mangel paa Forstaaelse af, hvad man med Rimelighed kan byde Personalet. Vore Medlemmer har absolut Krav paa Lokaler, hvor de virkelig kan faa et ordentligt Hvil.

Vi ønsker, at der indrettes 4 nye Værelser samt Køkken og W. C.

Endvidere er det vort Ønske, at baade de hidtidige og de nye Værelser kun benyttes som Enkeltværelser, men vi kan tiltræde, at der bliver en Seng og en Brik paa hvert Værelse, saa de kan benyttes som Soveværelse, henholdsvis som Hvileværelse, alt



efter de foreliggende Forhold. Og vi forventer, at de nuværende utilfredsstillende Forhold snarest bringes til Ophør.

*Baneingeniør Thybo:* Efter det for Generaldirektoratet oplyste, kan det ikke siges, at der egentlig mangler Værelser. Alle, som har Ophold i Fredericia, faar anvist Værelse enten i Remisen eller i Bygningen ved Vejlevej.

*Soph. Jensen:* En saadan Betragtning kan Organisationen ikke dele; vi maa tværtimod hævde, at der er for faa Værelser. I nogle Tilfælde maa Personalet gaa paa Perronen, fordi det dem til Benyttelse anviste Værelse endnu ikke er frit. Det maa ogsaa karakteriseres som i høj Grad utiltalende, at Personalet i flere Tilfælde anvises til at skulle ligge paa Sengene, idet der ikke findes Brikse i 2 af de forhaandenværende Værelser, men 2 Senge i hvert af disse, og den Omstændighed, at man har taget Værelser, der afgjort kun bør benyttes som Enkeltværelser, i Brug som Dobbeltværelser, kan billigvis ikke nu være et Forsvar for, at deres Antal skulde være tilstrækkeligt.

*C. Schmidt:* Belægningen af Værelserne i Bygningen ved Vejlevej er saa tæt, at der ikke kan finde Udluftning Sted. Et af Værelserne er f. Eks. fra Kl. 14,18 til 21,20 uafbrudt i Brug af 3 forskellige Sæt Personale, ja, det er endog saa galt, at naar der er Aspirant med til Indøvelseskørsel — og noget saadant sker jo ret jævnlig i denne Tid — saa maa han ligge paa Gulvet.

Odense Motorfører, som kommer til Fredericia med Tog 61 om Aftenen og skal rejse hjem som Passager med Tog 30 næste Morgen, og som intet som helst har i Remisen at gøre — idet han hensætter sin Motorvogn paa Stationen — kan ikke faa Værelse i Bygningen ved Vejlevej; han maa baade Aften og Morgen spadserere fra Stationen til Remisen og omvendt.

*V. Johansen:* Ogsaa det Personale, som ankommer til Fredericia med Tog 20 og skal køre igen med Tog 25, maa gaa til Remisen, fordi der er for faa Værelser ved Stationen.

*Maskinbestyrer Krag:* Det maa indrømmes, at Værelserne i Bygningen ved Vejlevej er noget smaa. Man maa give Personalet Medhold i, at de kun bør benyttes til Enkeltværelser, og dette bør søges gennemført, men der maa en Udvidelse til; thi allerede nu — hvor Værelserne benyttes som Dobbeltværelser — er de saa godt som uafbrudt belagt med to Mand.

*Baneingeniør Thybo:* Kan man ikke ændre Værelserne i Bygningen ved Vejlevej til at være Enkeltværelser og saa lade noget Personale gaa ud i Remisen?

*Maskinbestyrer Krag:* Nej, saa maa der nemlig dør ske en Ændring i Belægningsforholdene derved, at en Del Værelser gøres til Dobbeltværelser, noget saadant vil næppe være heldigt, da vi med Personalet har aftalt en Værelsebenyttelse, der maa siges at være tilfredsstillende for begge Parter.

*E. Kuhn:* Naar Statsbanerne anordner Tjenester, som baade slutter og begynder ved Perron, bør der naturligvis ogsaa anvises Personalet Hvileværelser

eller Soveværelser i Nærheden. Man tænker da vel ikke for Alvor paa at ville jage Folk den lange Vej ud til Remisen, dette vil Efteraars- og Vinterdage være mere end uheldigt.

*Baneingeniør Thybo:* Paa Grundlag af de stedfundne Drøftelser kan det nu fastslaaes:

1. Der er 3 Mand, som baade fratræder og tiltræder deres Tjeneste ved Perron, men alligevel maa gaa til Remisen.
2. Der er ikke i Remisen Plads til mere Personale, naar Eenmandsbelægningen skal opretholdes.
3. Der er Trang til Supplering af Værelserne 74, 76 og 76 a ved Stationen.

*Maskinbestyrer Krag:* Distriktet har ønsket en Udvidelse med 4 Værelser, men det er i hvert Fald nødvendigt at faa mindst 3 mere end vi har, saafremt de skal benyttes som Eenmandsværelser.

*Baneingeniør Thybo:* Maaske kan vi skaffe en Udvidelse i Bygningen ved Vejlevej i Stedet for i Stationsbygningens Loftetage.

*Soph. Jensen:* Dette er uden Betydning for Organisationen.

*Baneingeniør Thybo:* Kan Organisationen tiltræde, at der bliver 1 Værelse med 2 Brikse og 4 Værelser med 1 Seng og 1 Briks?

*Soph. Jensen:* Nej, vi maa hævde, at alle Værelserne bør være Enkeltværelser.

*Baneingeniør Thybo:* Finder Maskinafdelingens Repræsentanter dette Krav rimeligt?

*Maskinbestyrer Krag og Kontorchef Mamsen:* Ja.

*Baneingeniør Thybo:* Kan Organisationen tiltræde, at vi i Aar kun udvider Værelsesantallet med 2?

*Soph. Jensen:* Ja, men kun under den udtrykkelige Forudsætning, at det er en midlertidig Ordning, saa Udvidelsen med yderligere 1 Værelse, eventuelt 2 ordnes næste Aar.

*Baneingeniør Thybo:* Generaldirektoratet tiltræder saa, at Antallet af Værelser ved Stationen udvides med 2. Samtlige her omtalte Værelser ændres til Enkeltværelser med 1 Seng og 1 Briks, og vi giver Organisationen Løfte om at sætte Kraft paa Arbejdet.

*Soph. Jensen:* Vi takker for dette Tilsagn og haaber, at der nu snarest maa blive Ro om denne Sag.

ad 2.

*Soph. Jensen:* Det Personale, som tiltræder deres Tjeneste ved Perron paa Fredericia Station, maa ofte opholde sig dør i længere Tidsrum. De er af Hensyn til Tjenestens og Toggangens Afvikling nødsaget til at være paa Pletten i samme Øjeblik Toget standser, og da Fredericia Stations Beliggenhed er saadan, at der tit staar stærk Træk henover Perronerne, er Opholdet ofte meget generende for Personalet. Vi har den 7. Februar d. A. besigtiget Forholdene og forhandlet Sagen med Distriktet og Fredericia St., ved hvilken Lejlighed der blev opnaaet Enighed om, at det Lokomotivpersonale, som skifter ved 2. Perron, faar Adgang til et allerede eksisterende Rum paa denne Perron; for 4. Perrons Vedkommende anbringes der i den sydlige Ende et Læskur uden for den

overdækkede Perron, eventuelt skulde der til Benyttelse for Lyntogspersonalet yderligere anbringes et Læskur i 4. Perrons nordlige Ende. Vi kan derfor ikke rigtig forstaa, hvorfor Sagens Gennemførelse trækker i Langdrag.

*Baneingeniør Thybo:* En Imødekommen paa dette Omraade vil kunne medføre Konsekvenser, som ikke kan overses.

Der kan komme lignende Krav vedrørende andre Stationer, og Togpersonalet, som har hørt om Sagen, ønsker nu ogsaa at være med; paa denne Maade bliver der ikke Tale om en enkelt Foranstaltning, men om noget som kan udvikle sig. Vi mener blandt andet af den Grund ikke at kunne tiltræde Forslaget. Kan det Personale, som skal afløse paa 4. Perron, ikke benytte Lokalet paa 2. Perron og saa, naar Toget kommer, gaa ud til Afløsningsstedet?

*Soph. Jensen:* Nej, Forholdene ligger saaledes, at Afløsningen skal ske straks efter Togankomst; det er derfor nødvendigt, at Personalet er der, før Toget ankommer. Desuden vil det Rum, som benyttes af Personalet, der skifter ved 2. Perron, sikkert være for lille, Pladsen er jo stærkt begrænset, og Lokalet benyttes til andre Ting end til at give Læ for Personalet. Det vil derfor ikke blive tilfredsstillende, at dette Rum skal benyttes af andre Lokomotivmænd end dem, som skifter ved Perron 2.

*Baneingeniør Thybo:* Generaldirektoratet finder ikke, at Sagen er saa velmotiveret, at man kan tiltræde Organisationens Forslag. Desuden er ikke blot det enkelte Læskur i Fredericia, men tillige Konsekvenserne, afgørende for vor Stilling.

*E. Kuhn:* Hvad angaar de Konsekvenser, der her kan blive Tale om, kan der billigvis ikke lægges Personalet noget til Last. Det er ikke dem, som har forlangt Perronafløsningen. Naar Statsbanerne indfører nye Former i Driften, maa de ogsaa tage Konsekvenserne heraf. Det er hensynsløst at ville rationalisere og forlange Personalets Medvirken, naar man saa ikke engang vil hyde dem en Smule Læ.

*Soph. Jensen:* Vi forstaaer ikke Generaldirektoratets Stilling, som er os en stor Skuffelse. Organisationen finder, at Personalets Krav er berettiget, men vi maa altsaa nu forsøge anden Udvej. Jeg ønsker dog at anføre, at det ser ud til, at Generaldirektoratet vil behandle Lokomotivpersonalet ringere end andre; thi paa Fredericia Rangerbanegaard er der jo opført Læskure til det Togpersonale, som skal tiltræde deres Tjeneste der, netop for at de kan have et Sted at staa i Læ, medens de venter.

Forhandlingen sluttet.

sign. *E. Thybo.*

sign. *E. Kuhn.*

## JERNBANE ELLER BIL

Rundt om i Landet har der i den senere Tid været Generalforsamlinger i de forskellige Privatbaneselskaber. Og da Regnskaberne i de fleste Tilfælde har udvist Underskud, som delvis skal dækkes af de inter-

esserede Kommuner, hvis Beboere har Gavn af Banen, hører det til Dagens Orden, at snart en, snart en anden skælder ud over netop deres Bane.

En Mand, som underskriver sig: »En Skatteyder i Vestre og Østre Hassing Kommune«, har imidlertid givet sig til at anstille Betragtninger over det Beløb, 4515 Kr., hvormed hans Kommune skal deltage i Aalborg Privatbaners Underskud, og han er kommet til det Resultat, at det i Virkeligheden er Befolkningens egen Skyld, at der fremkommer Underskud. Til Fordel for en udenbys boende Vognmand unddrager de deres egen Bane naturlige Indtægter. Ja, han paa-viser endog, at Jernbanen, som Befolkningen altsaa vender sig fra, er billigere end Rutebilerne.

Den paagældende har offentliggjort sine Betragtninger i »Nordjyllands Socialdemokrat«, hvori han bl. a. skriver:

»Mange gode Raad bliver der givet Mand og Mand imellem. Ofte hører man, at der kunde spares osv. »De maatte saamænd nedlægge Banen, saa var man da fri for dette Smertens Barn«. Jeg kunde fristes til at sige: Kunde de endda stoppe op for en Tid, helst paa ubestemt Tid. Hvorfor paa ubestemt Tid?? Jo, for saa skulde vi snart blive klar over, at Banen ikke er vort Smertensbarn, men den bedste Fragtregulator, vi har. Vi vilde ellers komme til at betale Fragter, som vi aldrig havde anet.

Men det var Underskudet, vi skulde tale om, og om vi kunde finde, af hvad Grund der er Underskud. Og vi maa jo saa se at henvende os til den eller dem, som har Det i Skylden for Underskudet. Tit og ofte taler de tørre Tal bedre end mange Ord.

Vi vil først se paa, hvor mange Togbilletter, vi narrer os selv for. Naar jeg skriver os selv, er det for at lade den enkelte vide, at Banen er vor egen Forretning. Lad os at antage, at der fra V. og Ø. Hassing Kommune daglig rejser 15 Personer med Rutebil til Aalborg eller Nørresundby, det bliver i et Aar til 5475. Og for disse Billetter betales der 8760 Kr. Der er regnet med Returbillet. Det samme Antal Billetter vilde med Banen koste 7665 Kr. Det vil altsaa sige, at vi unddrager vort eget Foretagende denne Sum. Samtidig med koster det os 1095 Kr. at nyde den Behagelighed at køre med Bil. Et Tal, der ikke taler om, at Tiderne er saa daarlige, som de faar Skyld for.

Lad os se lidt paa Fragten for alle de Pakker, der i Aarets Løb kommer med Rutebil, Fragtbiler, og som afleveres i Brugsforeninger og hos Købmænd. Jeg har forhørt mig paa et saadant Pakkeafleveringssted, og der blev sagt, at der vel blev afleveret ca. 5 Pakker om Dagen, ca. 2 til 50 Øre, 3 til 35 Øre. Det bliver altsaa omkring ved 1825 Pakker om Aaret. Jeg ved, at det Antal Pakker koster i Fragt 748 Kr. 25 Øre. Nu vil det jo ikke sige, at vi ogsaa narrer Banen for denne Sum, for det samme Antal Pakker vil med Banen komme til at koste ca. 465 Kr. 25 Øre. Det er den Sum, som vi tager fra vor egen Forretning og giver til en, tildels vor Kommune uvedkommende fremmed Forretning. Det er vel unødvendig at nævne, hvem skal betale Fragtdifferencen; det kan enhver regne ud.

Foruden at vi her i Vester Hassing betaler ca. 1100 Kr. for at køre med Bil i Stedet for med Jernbane betaler vi altsaa ogsaa ca. 300 Kr. for at faa vore Pakker med Rutebil; men vi kunde spare endnu mere . . .

*Lad os tale stille om, at Banen giver Underskud, der har vi vist vor Del af Skylden, det er vel, fordi vi ikke tænker os om, og saa maa vi jo betale, saadan er det i alle Forhold.*

Skulde vi ikke være enige om at tænke lidt paa os selv, det tror jeg nok, vi maa i det her Tilfælde. Banen er vor egen Forretning. Giver den Overskud, da er vi med til at dele, vi faar vor Part. Men giver den Underskud, da har vi jo erfaret, at vi skal være med til at betale. Det er jo ogsaa saa ligetil.

Som Forholdene er ved Aalborg Privatbaner er de mange andre Steder i Landet baade ved Privatbanerne og Statens Baner — tænk blot paa, hvorledes Beboerne langs den sjællandske Midtbane unddrog Jernbanen deres forskellige Befordringer, med det Resultat, at Banen blev nedlagt. —

Samfundsmæssigt vilde meget være vundet, dersom Befolkningen vilde lære at indse, at Banerne endnu dog er deres bedste og billigste Befordringsmiddel.

## DAMPLOKOMOTIVETS KØRETEKNIK

I udenlandsk Lokomotivfagpresse kan man undertiden læse, hvor stor Interesse dette Spørgsmaal har nu, da Kravene til Damplokomotivet er større end nogensinde. Blandt andre har Reichsbahnrat *Paul Roth*, Berlin, skrevet en Afhandling om dette Emne, som gengives i det efterfølgende. Den kan ogsaa interessere danske Lokomotivmænd at læse og anstille Betragtninger over og — gøre Indvendinger imod.

»Med Køretidernes Forkortelse og den dermed følgende Forhøjelse af Kørehastigheden stilles der stadig større Krav til Lokomotivet og til Lokomotivpersonalet. Derfor er en videre Udvikling nødvendig for helt og fuldt at udnytte Ydeevnen, Lokomotivet har fra Konstruktørens Haand, uden at overanstrenges Lokomotivkedlen, Lokomotivrammen eller Drivværket. Den her beskrevne Køreteknik er prøvet i Lokomotivforsøgsafdelingen i Grunewald, Berlin, og i den praktiske Hurtigtogstrafik. Den refererer i første Linie til tyske Hurtigtogslokomotiver, men kan anvendes for Person- og Godstogslokomotiver.

Den knappe Køretid for Hurtigtogene — særligt for Tog, der ofte maa standse — kræver en hurtig Igangsætning, som af Hensyn til Lokomotivernes større eller mindre Tilbøjelighed til at spille paa Skinnerne og Muligheden for, at Dampen skal rive Kedelvand med sig, fordrer stor Opmærksomhed fra Lokomotivføreren. Den bedste Regel er at sætte igang under kraftig Sanding og tilpasse Igangsætningen med Regulatoren og ikke med Styringen. Ved fuldt udlagt Styring aabnes Regulatoren forsigtigt, og saa snart Toget sætter sig i Bevægelse, dog senest naar Damptrykket i Gliderkassen er kommet op paa fuldt Kedeltryk, indknibes Regulatoren. Begynder Lokomotivet at spille, maa Regulatoren straks lukkes. Styringen maa under ingen Omstændigheder trækkes op paa Midten, for at Hjulenes Spillen paa Skinnerne skal ophøre; thi paa Grund af den svage Gevindstigning

paa svære Lokomotivers Styringskrue varer det for længe, inden Styringen kommer op paa Midten og Hjulenes Spillen kan bringes til Ophør, og endvidere er der ved denne Fremgangsmaade stor Fare for, at Dampen river Kedelvand med sig. Ved Genudlægning af Styringen under aaben Regulator forekommer der høje Damptryk i Cylindrene paa Grund af det høje Gliderkassetryk, og Lokomotivet er derved igen tilbøjeligt til at spille. Lukkes Regulatoren derimod straks, naar Lokomotivet begynder at spille, saa kan der ikke rives Vand med; skulde der allerede være revet Vand med ved Spilningens Begyndelse og Regulatoren lukkes hurtigt, saa fordamper det nedrevne Vand straks i Overhøderne paa Grund af Dampens Trykfald i Overhøderen og Gliderkassen. Naar Styringen trækkes op, bør det foregaa under indknebet Regulator for at indskrænke Muligheden for Spilning.

Derefter fortsættes Kørselen under kraftig Sanding med indtil 50—60 pCt. Fyldning i Cylindrene, hvorunder Regulatoren holdes i Haanden og Gliderkassetrykket holdes paa den Højde, som Skinnernes Tilstand, Kurveforhold, Sandingen m. m. tillader, naar Spilning skal undgaa. Ved denne Fyldningsgrad faas der ogsaa paa 2-cylindrede Maskiner en ligelig Trækkekraftpaavirkning paa Hjulomkredsen. Reguleres Igangsætningen med Styringen, saa fremkommer en altfor uensartet Størrelse af Kraftpaavirkningen paa Hjulomkredsen, og Spillen fremkommer endog ved lavere Trækkeydelse.

Med Hjulenes Spillen paa Skinnerne rives der som nævnt ofte Kedelvand med i Dampen (Vandnedslag), hvilket foruden at være et varmeøkonomisk Tab er Aarsag til de fleste Skader paa Drivværket. I lettere Tilfælde knækker Stempelringene, og i de værste Tilfælde er de Aarsag til Brud i Stemplet, Driv- eller Kobbelstænger, eller bøjede Drivaksler. Lokomotivføreren maa derfor sætte alt ind paa at forhindre, at der rives Vand med Dampen. Naar Lokomotivføreren kender Grunden dertil, kan de værste Tilfælde undgaa. Vandnedslag begunstiges under følgende Omstændigheder:

1. ved kolde Dampcylindre, særligt under første Igangsætning; derfor maa Cylinderudblæsningsventilerne aabnes for at aflede Fortætningsvandet.
2. ved Spilning under Igangsætning, som Følge af det derved forekommende Trykfald i Kedlen og den dermed følgende Fordampning i Kedelvandet,
3. ved for høj Vandstand,
4. ved Sikkerhedsventilernes Afbæsning under haard Kørsel, hvilket ligeledes maa tilskrives pludselig stærk Fordampning i Kedelvandet,
5. ved salt- eller olieholdigt Kedelvand. Det førstnævnte indtræder oftest i Dagene kort før Udvaskning, og i Særdeleshed naar Udslamningen har været utilstrækkelig. Det sidstnævnte forekommer straks efter at Lokomotivet har forladt Værkstedet, og Kedlen har været underkastet en stor Reparation.

Indtræder flere af disse Forekomster paa een Gang, fører det næsten altid til Vandnedslag. En vigtig Forholdsregel imod svære Vandnedslag er at iagttage Pyrometret. Naar Viseren bliver urolig og synker, er der Vand i Dampen, og Regulatoren maa da straks indknibes og Cylinderudblæsningsventilerne maa aabnes; der maa ikke ventes, til Pyrometret viser Vaaddamptemperaturen (ca. 190 Grader ved 12 at Damptryk). Aabning af Cylinderudblæsningsventilerne er ikke tilstrækkelig; Regulatoren maa ubetinget indknibes, hvorved Dampen drosles, og det med Dampen følgende Vandslør brydes af, og Vandet, som allerede er revet med ind i Overhederen, vil da fordampe. For at udgaa alt for stort Tidstab paa Grund af den indknæbne Regulator, maa Styringen lægges længere ud. Cylinderudblæsningsventilerne maa holdes aabne, indtil Pyrometerviseren begynder at stige. Naar Vandstanden i Kedlen ikke er særlig høj, og Dampen drosles med Regulatoren til et Gliderkassetryk paa det halve eller to Tredjedele af Kedlens Tryk, ophæves Vandnedslag hurtigt.

(Fortsættes.)



#### AARHUS AFDELINGER

afholder Andespil og Bal i Østergades Forsamlingsbygning Tirsdag den 8. November Kl. 19 præcis.

D. L. F.s Medlemmer og Pensionister med Husstand indbydes venligst.

Ballet er gratis for alle Deltagere.

*Festudvalget.*



#### Odder—Hou-Banen.

Denne Bane, som kun er 9,6 km lang, har sidste Aar givet et Driftsunderskud paa ca. 27 000 Kr. Da dertil kommer, at Banens Skinnemateriel er saa slidt, at det skal fornyes i Løbet af faa Aar, hvilket vil koste omkring ved 200 000 Kr., har Banens Bestyrelse været betænkelig ved Situationen. Der synes i Øjeblikket at være mest Stemning for fuldstændig at nedlægge Banen og at lave en helt ny Automobilvej paa det hidtidige Jernbanelegeme, saaledes at Trafiken mellem Odder og Hou fremtidig alene skulde besørges af Rutebiler.

#### Paakørsel med mirakuløs Udgang.

Den 20. Oktober blev en Mand i Tommerup paakørt af »Kronjyden«, som passerede Stationen med fuld Fart. Den paakørte trimlede omkuld, men slap, hvad der næsten er ufatteligt, fra Uheldet med forholdsvis faa Skrammer. Det menes at være Lyntogets Kofanger, som har slaæet den paagældende tilside; han havde slet ikke haft sin Opmærksomhed henvendt paa den Retning, hvorfra Lyntoget kom.



#### Udnævnelse fra 1.—11.—38:

Lokomotivfyrbøder L. J. Anthonen, Hobro, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører II, Viborg, (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspirant T. F. Nielsen, Gedser, til Lokomotivfyrbøder, Gedser.

Lokomotivfyrbøderaspirant P. H. L. Lenz, Brande, til Lokomotivfyrbøder, Brande.

#### Forflyttede efter Ansøgning fra 1.—11.—38:

Motorfører I P. H. Würtz, Struer, ifølge Opslag til Randers.

Motorfører II (L) H. P. Carlsen, Aarhus H., ifølge Opslag til Helgoland (L).

#### Afsked:

Lokomotivfører J. Jensen Borup, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—38 (min. Afsked).

#### Navneændring:

Lokomotivfyrbøder A. B. H. Andersen, Struer, hedder fra 6.—10.—38 Aksel Børge Holst Ørholst.

### STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

#### Nye Bøger.

Sj.-V. Nr. 171.-179

18605	17888	Larsen, Gerda: Sonja og Hilda.
18606	17886	Duurloo, E.: Karen.
18607a		Aakjær, Jeppe: Over den blanke Aa I. II.
		do.: do.
18608		Pontoppidan, H.: Arv og Gæld.
18609	17862	Baldwin, F.: I dobbelt Ild.
18610	17865	Christie A.: A. B. C.-Morderne.
18611	17863	Biggers, E. D.: Bag Forhænget.
18612	17870	Corsari W.: Fodtrin paa Trappen.
18613	17873	Hume, D.: Big Ben falder i Slag.
18614	17871	Bøcker, K.: En Skolemester.
18615	17872	Føldes, J.: Jag maa ha mig en Mand.
18616	17877	Thompson, E.: Birma-Sølv.
18617		Clausen, J.: P. E. Lange-Müller.
18618	17874	Munk, K.: Han sidder ved Smeltediglen.
18619	17889	Queling, H.: Hans travet til Tibet.
18620a	17914a	Pilgrim, D.: Saa stor en Mand I. II.
		do.: do.
18621		Mathiesen, H.: Hærvejen.
18622a	17896a	Hogben, L.: Matematik for Millioner I.
18622b	17896b	do. do. II.
18623		Chesterton, G. K.: Erindringer.
18624	9073	Pachard, F.: Telegraf-Djævlene.
18625	17901	Hume, D.: Mordfælden.
18626	17903	Cheney, P.: Denne Mand er farlig.
18627	17897	Baldwin F.: Skønheds-Salonen.
18628	17909	Gejlager, A. J.: Hvirvelvinde.
18629	17916	Oddesund-Broen.

SKANDINAVISK JERNBANETRAFIK

Fra »Vor Stand« bringer vi nedenstaaende Opgørelse vedrørende svenske, norske, finske og danske Jernbaner for Aaret 1937.

		Sverige	Norge	Finland *)	Danmark
Trafikstrækning	Antal Km	7 679	3 702	5 529	2 554
Forøgelse siden 1936	—	153	54	24	÷ 43
Antal Togkilometer	i Tusinder	53 479	19 380	31 380	29 318
Forøgelse siden 1936 i pCt.		11,3	5,9	8,7	2,8
Antal Vognkilometer	i Tusinder	1 627 172	476 137	1 147 459	663 905
Forøgelse siden 1936 i pCt.		15,7	9,8	10,1	2,5
Antal Rejser	i Tusinder	44 435	21 102	21 173	49 085
Forøgelse siden 1936 i pCt.		6,3	5,1	9,4	3,0
Godstransport, Antal Tons	i Tusinder	11 578	4 746	15 273	5 183
Forøgelse siden 1936 i pCt.		13,0	8,4	14,6	3,7
Godsbefordring, Ofotbanen Norge, Antal Tons i Tusinder			7 698		
Malmbanen Sverige	—	10 811			
Forøgelse siden 1936 i pCt.		45,2	33,6		
Indtægter (incl. Færge- og Automobiltrafik)	i Tusinder	239 649	82 586	100 184	125 430
Forøgelse siden 1936 i pCt.		13,5	9,0	15,1	6,2
Udgifter (incl. Færge og Automobiltrafik)	i Tusinder	190 778	88 572	76 854	130 514
Forøgelse siden 1936 i pCt.		12,2	11,5	8,4	5,9
Overskud	i Tusinder	48 676	÷ 5 986	23 330	÷ 5 084
Forbedring siden 1936	—	9 499	÷ 2 318	7 228	40
<i>Fraregnet Automobiltrafikken:</i>					
Indtægtsstigning i pCt. mod 1936		13,4	8,9	15,0	5,9
Udgiftsstigning i pCt. mod 1936		12,2	11,5	8,2	5,8
Overskud mod 1936	i Tusinder	9 343	÷ 2 337	7 192	÷ 127
Antal Personale		28 711	16 381	27 016	20 596

\*) For Finlands Vedkommende er Beløbene i Indtægts-, Udgifts- og Overskudsrubrikerne omregnet til svenske Kroner.



**Bøger paa Ratebetaling!**

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5-10 Kr. pr. Maaned - uden Forhøjelse af Prisen. — Illustreret Bogkatalog sendes gratis.

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:  
**15 Njalsgade 15**  
København  
Telef. 4015. Telef. 4015

**Pension.**

Lokomotivfyrbødere, som skal paa Motorkursus, anbefales Pension.  
God borgerlig Mad, pæne, billige Værelser i privat Hjem. 5 Minutter fra Jernbaneskolen.

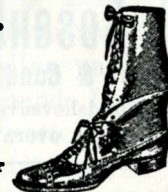
Fru Olga Hansen,  
Blegdamevej 58, 3. S. th.

**Camillus Nyrops Etabl.**

Nyrop og Maag A/S.  
Købmagergade 43, København K.  
Telefoner: Central 768 og 10028.



Specialitet:  
Fodtøj til vanskelige Fødder samt kunstige Lemmer og Bandager



**SPIS PALMA MARGARINE**  
OG DRIK JAGO KAFFE

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**

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

**Big Ben**

Idealet af en Fyldepen . Faas i fem Farver.  
30 Aars Garanti . Vacuum Fylder med Blækskontrol . Leveres paa Kate fra 5 Kr pr Maaned  
V. Schönemanns Boghandel

**NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S**

**Kaffe er bedst!**

Forlang den hos Deres Købmand.



**RICHARD LEHN**

I. Kl. Herreekviperings - 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.

**P. MADSENS Sparekassen**

Slagterforretning, Nørrehus, Nørregade 34. Telf. 403. for NYBORG BY OG OMEGN Telf. 403.

**FORLANG KAFFE**

Ira . M. BRUUN's Kafferisteri. (Ved A. M. Petersen.)

**JENS ANDERSEN**

Telefon 216.

Telefon 216.

er billig med KJOLER OG OVERTØJ

**DREVSEN & NELLEMANN**

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

**NYBORG KULIMPORT**

& Nyborg Cichorietørreri <sup>1</sup>/<sub>2</sub>

Telefon 15 og 23

**Sandermanns Vinstue**

anbefales

Østervemb

**„Kødkontanten“**

Mellemgade 34 - Tlf. 821

Altid 1. Kl. Varer til Konkurrencepriser

SV. AAGE ANDERSEN

**C. F. SCHALBURG FORNEMME**

..... Aktieselskab .....

Grundlagt 7. Juni 1817.

VELLAGREDE

KVALITETER

**Jydske Strikkeriers Udsalg.**

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

**Nyborg Læderhandel**

v. Th. Hansen, Nørregade 25.

Alt i udskåret Læder og Skomagerartikler til billigste Priser.

**Hotel Royal**

Koncert & Solistoptræden Otto Trasbo

**SNEDKERMESTER**

**NIELS JENSEN**

Nørre Voldg. 64 Telf. 629

Ligkisteforretning og Begravelseskontor

Gratis Kistedekoration Gratis Kørsel til Kapel

**LILLE-KONGEGADES KIOSK**

Abonnement paa alle Ugeblade

Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 454

A. IVERSEN

**Cai Rolsted**

Nørregade 4

Stort Udvalg i CIGARER, CIGARETTER OG TOBAKKER

Drink

Helsingør Vin-Kompagni's udsøgte Vine og Spirituosa

Telf. 929

**GRAVSTEN**

købes billigst fra

L. J. HANSEN

Stenhuggeri og mek. Sliberi Frisegaardsvej Telf. 945 (bag gl. Kirkegaard) NYBORG

**C. Knackstredt**

Telefon 550

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

Ingen Butiksleje, derfor billigste Priser.

Strandvejens Kød- og Paalægsforretn. J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

**Husk**

**Karl Rosenbecks**

Bageri & Conditori.

Tlf. 180. Knudshovedvej. Tlf. 180. Brødet bringes overalt i Byen.

**Nyborg Dampvaskeri**

Øster Voldgade Nyborg

**Karl Petersen**

Gjarmester Mellemgade Nyborg Telf. 264

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

**Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. <sup>1</sup>/<sub>2</sub>**

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

**CAFE FÆRGEGAARDEN**

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.