



NO 22

20. November 1939

39. Aargang

### HAR VI PERSONALEMANGEL?

Det er vel nu efterhaanden rygtedes i vor Medlemskreds hele Landet over, at de foretagne Køreplansindskrænkninger har medført en Del Overtallighed af kørende Personale. Efter nogle af Administrationen foretagne Beregninger skulde der f. Eks. være 71 overtallige af Togpersonalet og 97 af Lokomotivpersonalet. For disse sidstes Vedkommende fordeler den beregnede Overtallighed sig saaledes: 12 Lokomotivførere, 52 Motorførere I, 25 Motorførere II og 8 Lokomotivfyrbødere eller Aspiranter.

Det er strømmet ind til os med Forespørgsler om, hvorvidt Rygterne om den nævnte Overtallighed ikke var et Udslag af fri Fantasi; thi de maatte da være saa afgjort forkerte. Hertil maa vi beklageligvis sige, at det desværre er rigtigt, at man nogle Steder mener, at der er 97 overtallige Lokomotivmænd.

Lad os sige det straks. Det er ikke os, som hævder, at der er overtallige; det er noget, man har beregnet i Administrationskontorerne. Noget andet er, at det vel nok nærmest er paa Papiret, at Overtalligheden er at finde. Hvad Lokomotivførerne angaar er det jo bekendt, at der hører saa og saa mange af dem hjemme paa Rangermaskinerne, men at Størstedelen af disse Lokomotivførere er taget ud af Tur og anvendes i Linietjenesten. Og for alle, som har Indsigt i den praktiske Tjeneste, er det endvidere bekendt, at der i lange, lange Tider har været beskæftiget et stort Antal Lokomotivfyrbødere i Rangerturene. Som Følge deraf er de

beregnete 12 overtallige Lokomotivførere nok nærmest et Fantasi-begreb, og det samme maa siges at være Tilfældet med de overtallige Lokomotivfyrbødere.

Efter de Beregninger, som ligger til Grund for Paastanden om Overtallighed, skulde der være Brug for ca. 700 Lokomotivfyrbødere, men da vi kun har ca. 640 af dem, er der en Mangel paa ca. 60. Det er derfor noget vildledende overhovedet at finde Lokomotivfyrbøderstillingen nævnt blandt de Tjenestemandskategorier, af hvilke der skulde være overtallige. Det faktiske er da ogsaa, at der udover Lokomotivfyrbøderaspiranterne til Stadighed anvendes et betydeligt Antal Haandværkere og Remisearbejdere i Lokomotivtjenesten.

Man kunde vel nok være enig om, at det var tidsnok at tale om *overtallige* Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, naar Lokomotivførerenholdsvis Lokomotivfyrbøderpladserne alle er besat med Tjenestemænd af disse to Kategorier.

Omend vi her har givet Udtryk for den Opfattelse, at der ikke for Tiden er overtallige Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, saa vil vi ikke dermed have sagt, at det ikke var naturligt, at Generaldirektoratet har beskæftiget sig med disse Spørgsmaal; thi for det første har vi jo nogle Motorførere, som ikke kan anvendes i Motortjenesten, og for det andet maa det billigvis erkendes, at Situationen endnu er højst uklar. Ingen ved i Dag helt nøje, hvor-

ledes Forholdene vil udvikle sig. Der er derfor intet at sige til, at en Administration passer paa; dette er endda dens Pligt. Men det maa paa den anden Side være berettiget at forlange, at der ikke, samtidig med at der paastaas at være Overtallighed af Personale, disponeres som om der er en betydelig Personalemangel, og dette synes desværre at være Tilfældet. I Bladet for den 20. Oktober anførte vi et Eksempel paa en fuldstændig urimelig — og ulovlig — Tjeneste, hvor en Mand i Løbet af et Døgn var sat til Tjeneste i 19 Timer. I Dag skal vi pege paa en Tjeneste, som er lignende:

Raadighed i Hj. ....	Kl. 6,00—14,15
Køretjeneste .....	Kl. 15,20—21,51
do. ....	Kl. 1,47— 7,32

Som det vil ses, har det paagældende Personale i Løbet af 25½ Time haft knapt 4 Timers samlet Frihed. Der kan vel ikke være delte Meninger om, at saadan Tjenesteanordning er en Urimelighed.

Der sendes os bestandig Beklagelser af forskellig Art. Paa Grund af den stigende Godstrafik opstaar der betydelige Forsinkelser med deraf følgende Forlængelse af Personalets Arbejdstid, saa man ofte kommer op paa baade 12 og 14 Timer (i det foran anførte Tilfælde paa over 15 Timer). Der klages over for sammentrængte Tjenester og for korte Hvil. Naar man erindrer sig, at saa godt som alle Køretider i Løbet af Aarene er strammet betydeligt, er det let at forstaa, at enhver Skærpelse af Tjenesten føles stærkt. Og vi mener, at det maa være muligt at ændre paa dette Forhold.

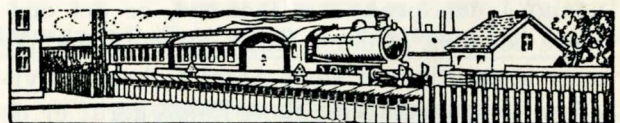
Vi har talt med en Mand, som har kørt en Dobbelttur paa 262 Kilometer saa at sige i eet Stræk og med rundt 40 Standsninger. Henturen (131 km) varede knap 2¼ Time; der var saa 36 Min. til at faa Maskinen spændt fra Toget, gjort den klar til Hjemkørsel (ingen Depotpersonale, saa Lokomotivfyrbøderen selv maa lempe Kul) og atter være spændt for Toget. Da det jo kun er uhyre sjældent, at Maskinen kobles fra Toget umiddelbart efter Ankomst, men først efter en kortere Ventetid, og da Maskinen jo skal være spændt for Toget i god Tid for Togafgang, har der altsaa næppe været en halv Time til Omrangering, Klargøring af Maskinen m. v., saa maatte dette Sæt Personale ud paa en frisk Omgang 131 km paa mindre end 2¼ Time og med Standsning overalt.

Enhver, der har blot Gnist af Kendskab til Lokomotivtjenesten, ved, at Kørsel med Damp-tog over 262 km med 40 Standsninger alt i alt paa 6 Timer er af den Slags Tjenester, som tager deres Mænd. Ja, de fleste vil hævde, at 262 km med Standsning overalt er en aldeles urimelig Tjeneste i et Stræk. Det kan spørges; er der da Mening i at byde Personalet noget saadant, hvorfor kan denne Kørsel ikke lægges fornuftigere? Vi vil ikke i Dag tage Stilling hertil, der kommer jo en ny Køreplan til 15. Januar, og der sker vel saa ogsaa Ændringer i Kørselsfordelingerne; men saa meget ønsker vi at sige, at naar det hævdes, at der er 97 Lokomotivmænd overtallige, saa bør enhver Tale om urimelige Tjenester bringes til at ophøre, saa maa det endda være muligt at lette Personalet en Del.

Paa det Depot, hvorfra de to i Dag omtalte Tjenester udgaar, paastaas der at være 2 overtallige Lokomotivførere og 7 overtallige Lokomotivfyrbødere eller Aspiranter = ialt 9 Mand. Naar dette er Tilfældet, skulde man fornuftigvis tro, at der kunde blive vist Personalet lidt Imødekommenhed; men det synes at være en forkert Opfattelse. Som allerede anført klages der over, at Tjenesterne tværtimod bliver strengere, og at der i den senere Tid er forekommet Tilfælde af alt for lange Tjenester og meget for korte Hviletider.

Noget saadant finder vi uforstaaeligt. Det er en komplet Meningsløshed at disponere som om der er Personalemangel, at anordne urimelige Tjenester og saa samtidig hævde, at der er en Overtallighed paa omtrent 100 Mand.

Dersom Depoterne faktisk har for lidt Mandskab og derfor tvinges til at lægge Tjenesterne meget stramt, strammere end normalt, nuvel, — men saa lad os faa det at vide. Saa kan der arbejdes paa at finde Udveje. Vil man derimod vedvarende hævde, at der er et ikke helt ringe Antal Lokomotivmænd overtallige — d. v. s. flere, end der egentlig er Brug for — saa maa vi bede om, at rette Vedkommende giver Depoterne Besked paa, at Overtalligheden skal benyttes til at lette Tjenesterne og ikke til at stramme dem.



## VELFÆRDSFORHANDLINGER

Vi optrykker her Protokollerne over dette Aars Forhandlinger om de Velfærdsforanstaltninger, hvortil Distrikterne har kunnet bevilge de fornødne Beløb.

*Forhandlingen den 30. Juni 1939 mellem 1. Distrikt og de 4 Jernbaneorganisationers Udvalg vedrørende Personalets Opholds- og Tjenestelokaler.*

*Forhandlingsemne:* Forbedring af Personalets Opholds- og Tjenestelokaler.

*Til Stede var:* For 1. Distrikt: Distriktschef W. Herschend, Maskinbestyrer J. A. R. A. Sørensen, Baneingeniør H. Frederiksen, Baneingeniør N. P. R. Steenstrup, Trafikinspektør E. A. Lyng, Regnskabsfører C. Schmidt, Ingeniør K. E. J. Cornelius.

*For Organisationerne:* Forretningsfører Th. Pedersen, Stationsforstander D. O. Høgsgaard, Togfører P. K. Jensen, Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Snedker L. Hansen, Remisearbejder O. Heintze, Overassistent P. From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

*Distriktschefen:* Bød Velkommen. Sidste Aar anvendte 1. Distrikt ca. 13 000 Kr. til Velfærd og beslaglagde, efter Aftale med Organisationerne, af indeværende Aars Midler ca. 7 500 Kr. Distriktet kan i Aar højst gaa med til et Beløb paa ca. 10 000 Kr. Af disse ca. 10 000 Kr. er de ca. 7 500 Kr. allerede beslaglagt, saa der er nu ca. 2 500 Kr., som vi kan gaa med til at anvende til Velfærd, uagtet vi har Brug for dette Beløb til tjenstlige Formaal.

Udover Anvendelsen til Velfærdsforanstaltninger af de nævnte ca. 10 000 Kr. har vi allerede vedtaget at udføre visse Arbejder paa Konto »Mindre Udvidelser og Anskaffelser«, som helt eller delvis maa karakteriseres som Velfærdsarbejder. Jeg skal saaledes nævne:

I Tølløse har vi i Aar paaregnet anvendt ca. 800 Kr. til en Skinnekontakt i Stedet for et Læskur til Personalet ved Overkørslen.

I Næstved har vi paaregnet at ville forbedre Hvile- og Soveværelserne for det kørende Personale.

I Hellerup har vi paaregnet at lade opføre et Rum paa Perron IV for Stationspersonalet.

I Signaltjenestens Værkstedshbygning paa Hovedbanegaarden vil vi anvende ca. 3 800 Kr. til Forbedringer. En Del af dette Beløb er udpræget Velfærd.

Organisationerne har ved Skrivelse af 22. Maj d. A. stillet en Del Krav, og fra Afdelingerne, Grupperne og Stationerne har vi faaet en Del Forslag. Skulde vi imødekomme det hele, vilde det koste ca. 50 000 Kr., og vi har kun højst ca. 2 500 Kr. Deraf vil vi foreslaa, at der anvendes ca. 2 100 Kr. til Centralvarme i Post VI paa Hovedbanegaarden. Dette kan gennemføres i Forbindelse med Ombygningen af Signaltjenestens Værksted samme Sted.

*Forretningsfører Th. Pedersen:* Naar der kun er 400 Kr. tilovers, er det ikke let at stille noget bestemt Forslag. Har fra nogle af vore Afdelinger liggende Afskrifter af Skrivelser fra Distriktet, hvori henvises til Forhandlingen i Dag. Vil gerne foreslaa, at der indrettes flere Vaskekummer i Kolonne 88's

Borgestue. Vil ogsaa gerne henvise til Forslaget om nyt Gulv i Portørstuen i Køge og Vand og Gas i Stationspersonalets Opholdsstue i Næstved, samt elektrisk Lys og Trykvand i Kolonne 20's Borgestue i Glostrup. Disse Forslag kan alle udføres for smaa Beløb. Er utilfreds med, at Distriktet kun kan stille et saa ringe Beløb til Raadighed, naar 2. Distrikt kunde gaa med til ca. 17 000 Kr.

*Stationsforstander Høgsgaard:* Generaldirektoraetet har til os udtalt, at det saa med Forstaaelse paa Ønsker om Vandindlæg i Rejsegodsekspeditionerne og paa Stationskontorerne. Kan Distriktet ikke gaa med til de Forslag, vi har stillet, hvor det drejer sig om Vandindlæg, f. Eks. i Rejsegodsekspeditionen paa Hovedbanegaarden, hvor det er stærkt paakrævet?

*Togfører Jensen:* Min Afdeling har en Skrivelse fra Distriktet, hvori man henviser til at drøfte Spørgsmaalet om W. C. Installation i Togpersonalets Værelse i Gedser ved Forhandlingen i Dag. Hvorledes gaar det med denne Sag?

*Distriktschefen:* Til W. C. i Togpersonalets Værelse i Gedser har vi ingen Penge i Aar. Det koster ca. 2 500 Kr. Heller ikke til Vandindlæg i Rejsegodsekspeditionen paa Hovedbanegaarden. Det koster ca. 2 300 Kr. (Nævnedes Udgifter ved saavel de af Organisationerne stillede Forslag som de Forslag, der var modtaget fra anden Side.)

Tilvebringelsen af flere Vaskekummer i Kolonne 88's Borgestue synes vi ikke det er saa haardt paakrævet. Der er 4 Kummer og kun 8 faste Mand foruden enkelte Ekstrafolk til Tjeneste der.

Vedrørende Gulvet i Portørstuen i Køge og Gas og Vand i Opholdsstuen i Næstved vil jeg gerne anføre, at man overvejer en Ombygning af begge disse Stationer, og man vil da eventuelt kunne faa udført disse Ting samtidigt. Naar Organisationerne sidste Aar tiltraadte, at vi beslaglagde ca. 7 500 Kr. paa Forskud af dette Aars Midler, saa maa de ogsaa forstaa, at Beløbet i Aar er ringe. Dansk Jernbaneforbund fik jo ogsaa sidste Aar ved den Lejlighed gennemført en Del af sine Krav. Kan strække mig til at lade udføre Centralvarme i Kommandopost VI samt i Signaltjenestens Værksted Hovedbanegaarden, hvilket koster ca. 2 100 Kr., Installation af elektrisk Lys og Trykvand i Kolonne 20's Borgestue, Glostrup, hvilket koster ca. 700 Kr., samt Opsætning af en Vaskekumme for Vognopsynsmændene i Nykøbing Falster, hvilket koster ca. 60 Kr. Mere kan vi ikke gaa med til.

*Forhandlingen den 23. Juni 1939 mellem 2. Distrikt og De 4 Jernbaneorganisationers Udvalg vedrørende Personalets Opholds- og Tjenestelokaler.*

*Forhandlingsemne:* Forbedringer af Personalets Opholds- og Tjenestelokaler.

*Til Stede var:* For 2. Distrikt: Distriktschef A. L. G. Hansen, Banebestyrer H. C. M. Tvenge, Maskinbestyrer C. H. Krag, Signalinspektør H. Schmedes, Trafikinspektør H. V. J. Holst, Ingeniør J. R. Jacobsen, Ingeniør K. E. J. Cornelius.

*For Organisationerne:* Forretningsfører Th. Pedersen, Overportør I. K. F. Jensen, Stationsforstan-

der D. O. Høgsgaard, Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Snedker L. Hansen, Remisearbejder O. Heintze, Overassistent P. From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

*Distriktschefen:* Bød Velkommen. Vil af Hensyn til begge Parter henstille, at Organisationerne indsender deres Forslag saa tidligt som muligt, helst inden 1. April, idet Distriktet fra den Dato begynder at disponere over de til Raadighed stillede Midler. 2. Distrikt har i Aar afsat ca. 16 000 Kr. til de Ting, vi skal drøfte i Dag, det er dobbelt saa meget, som vi anvendte i Fjor. Har ladet udfærdige en Liste over alle de Forslag, der foreligger i Øjeblikket. Listen er delt i 4 Afsnit:

1. Forslag, der er forelagt for Generaldirektoratet.
2. Forslag, der er vedtaget sidste Aar, men endnu ikke gennemført.
3. Forslag fra Organisationerne.
4. Forslag fra Lokalfdelinger og Grupper.

(De af Distriktet udfærdigede Lister blev uddelt til samtlige Deltagere.)

*Banebestyrer Tvenge* gennemgik de paa Listen opførte Forslag.

Efter at hvert enkelt Forslag var drøftet, enedes man om følgende:

*Forelægges Generaldirektoratet:*

*Fredericia:* Ombygning af Post IV.

*Esbjerg:* Ændringer ved Maskindepotet.

*Ringkøbing:* Centralvarme i Opholdsbygning og Badeværelse med Vaskekummer i Remisen.

*Struer:* Forbedring af Lokomotivpersonalets Opholdsværelser m. v.

*Udføres af Distriktet:*

*Fredericia:* Haandvask i Overportørens Opholdslokale i Personvognsristen.

Nyt Cykleskur ved Remisen.

Udvidelser af Cyklesti mellem Post II og Post V. Gasindlæg i Godsekspektionen.

Installation af Vaskekumme med varmt og koldt Vand i Billet- og Ekspeditionskontoret.

Isolering af en Skorsten, 2. Maskinsektions Ekspeditionskontor.

*Struer:* Cykleskur ved Remisen.

Varmt Vand til Haandvasken i Motorremisen.

Varmt Vand dog kun i Opvarmningstiden.

Skabsrum for Remisearbejderne.

*Frederikshavn:* Loft over Vognopsynsmændenes Spise-lokale, samt Indretning af Vindfang.

(Distriktet undersøger samtidig Stationspersonalets Opholdslokale samme Sted.)

*Brande:* Fliser i 1/2 Væghøjde i Lokomotivpersonalets Vaskerum.

Fliser i 1/2 Væghøjde i Remisearbejdernes Vaskerum.

*Horsens:* Linoleum i Portørpersonalets Opholdslokale. (Gulvet belægges med Bøgeparket.)

*Viborg:* Haandvask i Rejsegodsekspektionen.

*Thisted:* Indretning af Hvile- og Overnatningsværelser i Opholdsbygningen ved Remisen.

*Ringkøbing:* W. C. ved Opholdsværelserne for fremmed Personale. (Søges udført paa Kontoen Forbedringer af Boliger.)

*Forslag, der dels undersøges af Distriktet og dels stilles i Bero.*

*Struer:* Cyklesti fra Stationen til Remisen.

Lokale til Raadighed for Marketenderi.

Ny Opholdsbygning for fremmed Togpersonale.

*Haderslev Vest:* Indlægning af elektrisk Lys i Kolonnehus.

*Odense:* Installering af Varmtvandsovn i Remisen.

*Padborg:* Udvidelse af Hvileværelserne for Togpersonalet.

Vand i Signalhus.

*Sønderborg:* Ombygning af Stationskontoret.

*Viborg:* Cykleskur ved Stationen.

*Nyborg:* Nyt Portørværelse for Pladspersonalet.

*Fredericia:* Foranstaltning mod Træk i Telegrafkontoret.

*Aarhus:* Cykleskur ved Maskindepotet.

Cykleskur for Kolonner i Mølleengen.

*Randers:* Vaskebord i Motorremise.

*Brønderslev:* Vagthytte ved Ovk. 62.

*Skive H.:* Vandindlæg i Signaltjenestens Personales Rum.

W. C. for Plads- og Pakhuspersonale.

Cykleskur for Pladspersonalet.

Badeanstalt for Personalet i Opholdsbygning.

Vand og Vaskekumme i Blokpost I og II.

*Holstebro:* W. C. i Godsekspektionen.

*Brande:* Ændring af Benyttelsen af Togpersonaleværelse.

*Distriktschefen:* De Ting, vi nu er blevet enige om at gennemføre i Aar, vil andrage ca. 17 000 Kr. Dette er det højeste Beløb, Distriktet kan afse.

*Forretningsfører Th. Pedersen:* Takker Distriktet for den Ulejlighed, Distriktet har haft med at udarbejde de Lister, som er en udmærket Hjælp ved Forhandlingen. Takker ogsaa for Distriktets Imødekommenhed i Dag. Organisationerne skal nok fra næste Aar indsende sine Forslag i god Tid.

Hermed sluttede Forhandlingen.

**De danske Statsbaners Damplokomotiver 1847—1938.**

I Efteraaret 1938 udsendte Ingeniør ved Statsradiofonien, J. Steffensen, en Fortegnelse over Statsbanernes Lokomotiver gennem Aarene. Hvor de er fabrikeret, om de er omnummereret, ombygget, ophugget m. m. I det hele taget en Oversigt ved Hjælp af hvilken man skulde kunne følge de enkelte Lokomotiver.

Ingeniøren har nu udsendt et Tillæg med over 100 Rettelser, indeholdende dels visse Ændringer og dels yderligere Oplysninger til det i den først udsendte Fortegnelse anførte. Dette Tillæg skulde være tilsendt alle dem, som har Hovedfortegnelsen.

Medlemmer, som skulde have Interesse i at erhverve bemeldte historiske Oversigt over Statsbanernes Damplokomotiver, kan faa den ved skriftlig Henvendelse til Hr. Ing. cand. polyt. J. Steffensen, Ehlersvej 8, Hellerup. Prisen er 3 Kr. pr. Stk. + Porto 50 Øre.

## DEN ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVIKLING I 1938

### Det intern. Arbejdsbureaus Undersøgelser.

(Fortsat.)

For fuldt ud at vurdere Betydningen af Fair Labor Standards Act maa man se den i Forbindelse med den øvrige sociale Lovgivning, som er gennemført i U. S. A. i det sidste Par Aar. Social Security Act (Loven om social Sikring) af 1935 havde til Formaal at beskytte Arbejderne mod de uheldige Virkninger af Arbejdsløshed, Alderdom og Afhængighed. National Labor Relations Act (Lov om Arbejdsforholdet) garanterede Organisationsfriheden og Retten til at træffe kollektive Overenskomster ved at sikre Arbejderne Lovens Beskyttelse og retfærdig Behandling under deres Forhandlinger med Arbejdsgiverne. Disse Love sammen med Fair Labor Standards Act har gennem Unionens Optræden væsentlig fastlagt de Minimalregler, som skal være en Del af de almindelige Betingelser, hvorunder Folket i De Forenede Stater skal leve og arbejde. De opfylder derfor Regeringens Hensigt, som den blev fremsat af Præsident Roosevelt i Maj 1937, da Lovforslaget om Løn og Arbejdstid første Gang blev forelagt for Kongressen: »Tiden er kommet for os til at gaa videre med at udvide Grænserne for det sociale Fremskridt . . . en Trediedel af vort Lands Befolkning, af hvilken det overvældende Fertal findes i Landbruget, er daarlig ernæret, daarlig klædt og bor i daarlige Boliger . . . Vort Problem er i Praksis at gennemføre de Arbejdsforhold, som vil til-lade, at den størst mulige Beskæftigelse af vore Men-neskeressourcer giver den almindelige Mand og Kvinde Adgang til at opnaa et Maksimum af Goder og af Tjenester, der fører til Indfrielse af de Løfter, Livet i Amerika giver.«

Situationen i Frankrig 1938 frembød særlig Inter-esse til Belysning af de Problemer, der knytter sig til Anvendelsen af en kortere Arbejdsuge. Den fran-ske Lovgivning hvilede paa Loven af 1936, som ind-førte 40 Timers Ugen og laa langt forude for Lov-givningen i de fleste, for ikke at sige alle, andre Lande. Nogle af de opstaaende Problemer, f. Eks. Trangen til forbedret Produktionsapparat, Rationali-sering og Tilpasning af Produktionen maatte i 1938 tages op til Behandling i Forbindelse med det nation-ale Forsvars Problemer. 40 Timers Ugen blev opret-holdt i Princippet, men Anvendelsen af den blev gjort mere elastisk for at imødekomme den voksende Trang til øget Produktion, saaledes at man stimulerede Lan-dets Økonomi, bragte Nationalindkomsten til at stige og imødekom det nationale Forsvars paatrængende Krav.

Førsteministeren, M. Daladier, forklarede Stillin-gen i en Radiotale den 22. August: »Frankrig maa sættes i Arbejde igen, saaledes at Nationalindkom-sten øges. Det er ikke Ofre, jeg forlanger af Fransk-mændene, men en kraftigere Anstrengelse, en mere resolut og sejt Anstrengelse for at bringe nyt Skub i Arbejdet, øge Produktionen, skabe ny Kapital og hæve Landets Ressourcer til det Niveau, som alle

moderne Stater maa kræve for deres Organisation og Forsvar. Som et første Skridt maa 40 Timers Ugen tilpasses efter Landets nødvendige Krav og hele Situationen i Europa.«

Nettoresultatet af de forskellige Forandringer siden November 1938 i Arbejdstidslovgivningen i Frankrig skal her gengives i de væsentlige Træk. Regeringen fastslaar, at den ikke har til Hensigt at røre ved Princippet om 40 Timers Ugen, og Lovgivningsdekretet af November 1938 og senere Forholdsregler er i alle Tilfælde kun gyldige i højst tre Aar. Hovedfor-maalet med de nye Ordninger er at gøre Anvendelsen af den korte Arbejdsuge saa elastisk, at den ikke vil hindre et Foretagendes Gang eller tvinge Arbejds-giveren til at lade en Ordre gaa fra sig eller forhale Udførelsen af Ordrene eller resultere i, at noget af Maskineriet staar stille. Den effektive Arbejdstid er som Følge deraf i visse Fag blevet fastsat saaledes, at ikke-aktive Perioder udelades. Der er blevet opstil-let et klart Skel mellem effektiv Arbejdstid og Tid, hvor man blot er nærværende. En mere elastisk For-deling af Timerne er blevet muliggjort baade inden for den enkelte Uge og over flere Uger taget som Helhed; seks Dages Ugen bliver saaledes den almin-delige Regel, særlig i de Fag, der har direkte med Offentligheden at gøre. Man har truffet Foranstalt-ning til at organisere Arbejdet gennem Flerholds-drift eller gennem afbrudte Skifter. Den Tid, der er tabt af tilfældige eller sæsonmæssige Grunde, eller naar Ferier med Løn er givet ud over de 12 Arbejds-dage, som Loven kræver, kan nu indhentes bagefter. Kort sagt, det er blevet muligt i Aaret taget som Helhed at arbejde i, hvad der svarer til en fuldstæn-dig 40 Timers Uge, idet den eneste Undtagelse er de fjorten Dages Ferie med Løn.

Samtidig er imidlertid Overarbejdsordningen ble-vet ændret, saaledes at der tillades en betydelig Ud-videlse af Antallet af Overarbejdstimer, og Satserne for Overarbejde er blevet nedsat. De lovfastsatte Over-arbejdssatser, som før gjalt, var et Tillæg af i det mindste 25 pCt. I visse Tilfælde fastsatte kollektive Overenskomster højere Satser. Dekretet af November 1938 nedsatte disse Satser som følger: De første 250 Timers Overarbejde i Løbet af et Aar skal betales med 10 pCt. over de normale Lønsatser i Foretagender, hvor der beskæftiges mere end 50 Personer, selv om kollektive Overenskomster indeholder modstri-dende Bestemmelser. I mindre Foretagender skal Over-arbejde betales med ikke under 5 pCt. og ikke over 10 pCt. over de normale Lønsatser. I alle Foretagender skal der betales højst 15 pCt. Tillæg for Overarbejde ud over 250 og indtil 400 Timer om Aaret. Yderligere Overarbejde skal betales med 25 pCt. Tillæg. Den Fremgangsmaade, hvorved man kan faa Godkendelse til at udføre Overarbejde, er ogsaa blevet simplifi-ceret. Specielt er det ikke længere nødvendigt, at de paagældende Arbejdsgiver- og Arbejderorganisationer bliver raadspurgt.

Samtidig med, at Regeringen har foretaget disse Forandringer, har den taget Skridt til at sikre større Stabilitet i Beskæftigelsen og har indtrængende op-fordret Arbejdsgiverne til at ordne deres Produktion

saaledes, at der sikres en mere regelmæssig Produktionsmængde. Arbejdsgivere, der ønsker at benytte sig af Bestemmelserne om Genindvinding af tabt Tid og lignende Ordninger, maa rette sig efter visse Reglementer angaaende Afskedigelsen og Genantagelsen af deres Arbejdere.

Da den internationale Spænding voksede, tillod den franske Regering ved et Dekret af 20. Marts 1939 en 60 Timers Arbejdsuge i Foretagender, der arbejder for det nationale Forsvar. Overarbejde skal betales ud over 40 Timer med en Tillægssats paa 10 pCt. indtil 45 Timer og 5 pCt. for Overarbejde derudover. Dekretet skal forblive i Kraft til 30. November 1939. Hvad Fortjeneste der fremkommer ved disse Forholdsregler, skal gaa til Staten.

Endelig blev den 21. April 1939 Anvendelsen af Arbejdstidslovgivningen midlertidigt ændret; denne Forandring udgjorde en Del af de almindelige Foranstaltninger, der er beskrevet i Kapitel I, til at skaffe sig Midler til det nationale Forsvar. Arbejdernes Bidrag til den nationale Kraftanstrengelse antog Form af en midlertidig Forlængelse af Arbejdstiden. Kun som en foreløbig Forholdsregel blev 40 Timers Ugen erstattet af 45 Timers Ugen, og derfor indtræder Betaling for Overarbejde først, naar der er blevet arbejdet 45 Timer. Overarbejdsatserne er fastsatte til 5 pCt. over de normale Lønssatser.

En fortsat Tendens til Forlængelse af Arbejdstiden kan konstateres i Tyskland. I dette Land blev Kravene til Arbejdstiden lovformeligt ændrede ved Forordningen af 30. April 1938 med Gyldighed fra 1. Januar 1939. Den nye Ordning bekræfter paa ny 48 Timers Arbejdsugen i Princippet, men der foretages Ændringer, som paavirker Fordelingen af Timerne og Overarbejdet. Arbejdstimerne kan nu beregnes som et Gennemsnit af tre Uger i Stedet for to, og der kan fordres Genindvinding af tabt Tid. Fremgangsmaaden ved Tilladelse til Overarbejdet er blevet betydelig simplificeret, og de Omstændigheder, hvorunder det kan tillades, er blevet udvidet. 10 Timers Dagen, der er tilladt efter Udligningsbestemmelserne, kan nu overskrides ganske simpelt »i Tilfælde af paatrængende Behov« i Stedet for »i Undtagelsestilfælde, naar den offentlige Interesse tvingende kræver det,« som det tidligere var Tilfældet. Endvidere kan Arbejdsinspektøren i alle Tilfælde bemyndige til Udvidelse af Arbejdstimerne udover den daglige Maksimalgrænse af 10 Timer, medens Rigs- og Distriktsautoriteterne tidligere skulde høres i denne Sag.

Man maa formode, at den stærke Knaphed paa Arbejdskraft vil medføre, at den voksende Adgang til Overarbejde bliver udnyttet i videre Udstrækning; men der findes ingen tilgængelige Data til at angive, hvorvidt dette passer. Officielle Opgivelser for 1938, lige før de nye Ordninger traadte i Kraft, viser, at Gennemsnitsarbejdstiden i Industrien som Helhed var en Smule under 8 Timer om Dagen, praktisk taget samme Tal som i 1937. I visse Industrier som f. Eks. Metalindustrien var Arbejdstiden længere end det almindelige Gennemsnit, men var i de fleste Tilfælde ikke over 8½ Time om Dagen. For at øge Kulproduktionen er Arbejdstiden for Minearbejderen under Jor-

den blevet forlænget med 45 Minutter, idet det normale Skifte nu er 8 Timer 45 Minutter. Arbejdstiden for Arbejdere over Jorden skal øges »efter Behov«. I Byggeindustrien er Systemet med Arbejde i tre Skifter, hvert paa 8 Timer, blevet erstattet med et System med to Skifter, hvert paa 10 Timer.

Forlængelsen af Arbejdstiden i Tyskland forsvares ud fra Nødvendigheden af at udføre overordentlige Præstationer. Paa den anden Side har der hævet sig indflydelsesrige Røster i Tyskland, som paapeger, at der er fysiske og psykologiske Grænser for Forøgelsen af Arbejdstiden, som man under alle Forhold maa regne med.

Det er Den Internationale Arbejderorganisations Opgave at fremme en stigende Anvendelse af forbedrede Arbejdsbetingelser. Under Verdens nuværende Tilstand er denne Opgave ikke let; men den er ikke mindre nødvendig end før. Bevægelsen for forkortet Arbejdstid, som begyndte for omtrent et Aarhundrede siden, er skredet frem til Trods for alle Hindringer. Den er nøje forbundet med visse varige Elementer i den industrielle Organisation; den Øgelse af Produktiviteten, der er opnaaet ved tekniske Fremskridt, og det forøgede Tempo i Livet og Arbejdet, som gør længere Hvileperioder og en kortere Arbejdsdag uomgængelig nødvendige. Forøgelsen af Produktiviteten bør give Menneskeheden ikke øget Besvær i Livet, men mere Fritid saa vel som bedre Arbejdsbetingelser og en højere Levofod. Men Problemet om Nedsættelse af Arbejdstiden maa man i Aar tage Stilling til under endnu mere udviklede Forhold end i Fortiden. 40 Timers Ugens Princip blev støttet af Konferencen i 1935. Det videstrækkende af Forslagene til Anvendelse af dette Princip er forelagt Konferencen ved dette Møde. Men naar man ser hen til Resultaterne af Forespørgslerne til Medlemsregeringerne angaaende Almindeliggørelsen af Nedsættelsen af Arbejdstiden i Industrien og Handelen og paa Kontorerne, peger de Slutninger, man kommer til, paa, at Regeringerne tøver med at paatage sig saadanne internationale Forpligtelser i en Tid med Verdenskrise. Den almindelige samstemmende Mening synes at gaa ud paa at udsætte en Aktion i Øjeblikket. Opnaelsen af en nedsat Arbejdsuge vedbliver imidlertid at være et staaende Problem i den sociale og økonomiske Politik. Alt tyder paa Virkeliggørelsen af en kortere Arbejdstid som et af de store Tillægsgoder, der vil tilfalde Arbejderne, naar Landene kommer overens om en retfærdig og stadig Fred.

### III.

#### *Levefoden.*

I de senere Aar er det i stadig voksende Udstrækning blevet krævet af Staten, at den skal tage Ansvaret for Grundlaget for Folkets Velfærd. Erhvervslivets voksende Produktivitet har muliggjort en stor Fremgang i det materielle Velvære. Men hvis denne Fremgang fuldt ud skal virkeliggøres, er en tilsvarende Udvikling i social Organisation af afgørende Betydning. Levofodens Opretholdelse og Forbedring er et Problem, som Borgeren og Staten fremtidig maa løse i Forening.

*Socialforsikring.*

Et af de vigtigste af disse fælles Foretagender er Socialforsikringen. Den store Depression, som begyndte i 1929, understregede paa en Maade, som ingen kunde tage fejl af, at det nittende Aarhundredes Metoder ikke passer til det tyvende Aarhundredes Vilkaar. De Lande, som allerede havde indført Socialforsikring paa en Række Omraader, fik fuldgyldigt Bevis for deres Værdi; og Lande, som i denne Henseende var forblevet ubeskyttede, fandt det nødvendigt at indføre midlertidige Ordninger til Imødegaaelse af Nødstilstanden. Paa den Erfaring, der saaledes vandtes, er de nuværende varige Institutioner ved at blive bygget op. I Nutidens Industrisamfund opfordres den enkelte til at spare og ruste sig mod de vigtigste Risikoer i Livet og faar til Gengæld Støtte af Forsikringssystemets samlede Midler.

De Tilpasninger og Udvidelser, som stadig finder Sted paa Socialforsikringens forskellige Omraader, er saa talrige og gaar saa meget i Enkeltheder, at det her kun er muligt at nævne nogle faa af de vigtigste. Men allerede disse kan give et Indtryk af den stadig stedfindende Udvikling.

Paa *Arbejdsløshedsforsikringens* Omraade er der blevet indført to omfattende Tvangsforsikringer. I Norge er det tidligere frivillige System blevet omdannet til et Tvangssystem, der omfatter ca. 544 000 Arbejdere og skal træde i Kraft i Juli 1939. Paa New Zealand bliver ved Loven om »social Sikkerhed«, der gælder fra April 1939, alle Personer forsikrede mod Arbejdsløshed fra 16 Aars Alderen, til de faar Ret til Aldersrente. Men ogsaa en Række andre Lande har udvidet deres Arbejdsløshedsforsikringssystemer.

*Arbejderulykkesforsikringen* er mange Steder ved at blive udvidet. Den kommer til at omfatte nye Grupper af Arbejdere, der indføres mere effektive, forebyggende Forholdsregler, der sørges for, at tilskadekomne Personer bliver i Stand til paany at arbejde indenfor deres eget eller et andet Fag, og Skalaen for Erstatninger tilpasses efter stigende social Levefod.

*Sygeforsikringen* anerkendes nu almindelig som et nødvendigt Middel til at bevare og forøge et Lands Arbejdskraft og muliggøre, at man faar mere ud af Livet. Ved at nedbringe Børnedødeligheden, forbedre Befolkningens Sundhedstilstand, opretholde dens Arbejdsevne og udvikle baade den forebyggende og helbredende Side af Lægehjælpen giver Syge-, Moderskabs- og Invaliditetsforsikring et uvurderligt Bidrag til Nationens Velfærd. Sygeforsikringen er da ogsaa i Aarets Løb blevet udvidet i mange Lande.

*Aldersforsikringen* er nu vel forankret i det store Flertal af Lande, men der finder stadig vigtige Udvidelser Sted. Finland er i Færd med at indføre sit nye nationale Alders- og Invalidforsikringssystem, der omfatter alle voksne Indbyggere. Blandt Forbedringer, som er foretaget i de andre Lande, kan mærkes en Nedsættelse af Aldersgrænsen for Adgang til Aldersrente i Danmark og Forholdsregler til Bevarelse af Retten til Aldersrente i Frankrig. I U. S. A. har »Det sociale Sikkerhedsraad« og et raadgivende Udvalg, der repræsenterer vide Kredse, formuleret Forslag til Forandring af det

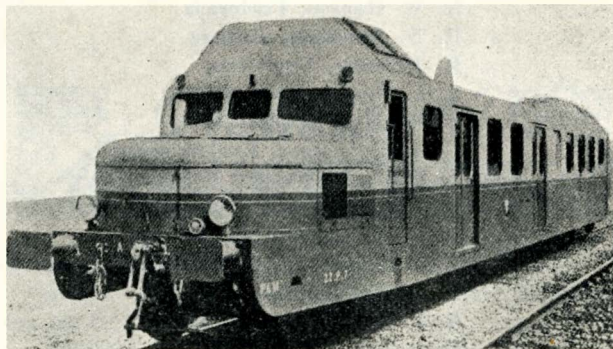
Aldersrentesystem, som er indført under Loven om »social Sikkerhed«. Ifølge disse Forslag, der nu er under Overvejelse i Kongressen, skulde Forsikringen gøres tvungen for Landarbejdere, Husassistenter og Sømænd, Renterne skulde beregnes paa et Grundlag, der var fordelagtigere for Personer, der allerede er gamle, og der skulde gives Understøttelse til Enker og forældreløse Børn.

Visse almindelige Udviklingslinier i Socialforsikringen er i de sidste Aar traadt klart frem. Særlig har *Landbrugets* fremadskridende Industrialisering medført, at Socialforsikring i stigende Grad er indført ogsaa i Lande, hvor Landbruget er det overvejende Erhverv. Saaledes udfoldes der f. Eks. i U. S. A. saavel som i Kanada Bestræbelser for at sikre, at kooperativt organiseret Læge- og Sygehjælp kan virke tilfredsstillende i Landdistrikterne.

**FRANSKE DIESEL-ELEKTRISKE  
MOTORVOGNE FOR BJERGBANER**

Paris—Lyon—Middelhavsbanen har ifølge »*The Locomotive*« anskaffet 9 Stkr. dieselelektriske Motorvogne til Linien Grenoble-Col de la Croix-Marseilles. Dette Strækningsafsnit, der er 312 km langt, hæver sig til betydelige Højder paa lange Stigninger 1 : 40 gennem talrige skarpe Kurver, som om Vinteren er stærkt udsat for Snelæg. Til een Motorvogn kan der selv paa de stærkeste Stigninger tilkobles en Vogn, hvorved Toget ved fuld Belastning kommer op paa en Vægt af 75 t, af hvilke Motorvognen vejer 49 t. To Enheder af 75 t kan kobles sammen og formere et Dobbelttog med Plads til 300 Rejsende.

Motorvognens Trækkeevne er af Hensyn til Strækningens Stigningsforhold forholdsvis stor, den er ca. 10,5 HK pr. Ton Vægt — ialt omtrent 750 HK — maalt paa de drivende Hjul. Accelerationsevnen er god, paa vandret Bane opnaas paa mindre end et Minut en Hastighed af 80 km/T. De største Hastigheder, der er præsteret paa Stigninger 1 : 40 er 55—65 km/T efter de foreliggende Kurve- og Vindforhold. Maksimalhastigheden i den daglige Drift er sat til 110 km/T. Under Prøvekørsler er der uden Vanskelighed opnaaet en Hastighed af 135 km/T.



Fransk diesel-elektrisk Motorvogn for Bjergbaner.

**FORSIKRINGSFORENINGEN  
FOR TJENESTEMÆND VED  
STATSBANERNE**

Paa given Foranledning gøres opmærksom paa, at hvis man ikke har forsikret sine Ejendele for deres fulde Værdi, foreligger der *Underforsikring*. Den forsikrede opnaar derfor ikke fuld Erstatning, naar det brænder hos ham, og hans Ejendele helt eller delvis gaar op i Luer.

Har man f. Eks. brandforsikret sine Ejendele for 10 000 Kr., men deres Værdi er 20 000 Kr., er man »Selvassurandør« for Forskellen. Dette vil sige, at hvis en Fjerdedel brænder, og Skaden saaledes andrager 5 000 Kr., faar man kun erstattet en Fjerdedel af Forsikringssummen paa 10 000 Kr., altsaa 2 500 Kr. Havde Brandforsikringen lydt paa 20 000 Kr., havde man faaet en Fjerdedel af 20 000 = 5 000 Kr. Mange ræsonnerer saadan, at naar der er brændt for 5 000 Kr., og Forsikringen lyder paa 10 000 Kr., maa man kunne forlange de 5 000 Kr., fordi dette Beløb ligger inden for de 10 000 Kr., men Ræsonnementet er altsaa galt.

Man bør derfor drage Omsorg for, at alle Brandforsikringer, hvor det er nødvendigt, reguleres i opadgaende Retning, og man bør følge Udviklingen i Fremtiden nøje.

Erfaringen viser, at det under Omstændigheder som de, der nu foreligger, altfor ofte sker, at Folk ikke sørger for at have deres Indbo og Varelagre tilstrækkelig forsikret under Hensyn til de skete Prisforandringer, og at man derfor ofte i Dagbladenes Brandreferater læser: »Skadelidte lider et betydeligt Tab, da han hævede for lavt forsikret«.

I *Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne* koster Brandforsikring for Indbo i grundmuret og haardttaget Bygning 50 Øre pr. 1 000 Kr. Forsikringssum.

**Bestaaet Motorførereksamen.**

Følgende Lokomotivfyrbødere har i Oktober og November Maaned d. A. bestaaet Motorførereksamen:

- O. T. Hansen, Enghave.
- N. P. B. Larsen, Kbhvn. Gb.
- J. K. P. Nielsen, Aarhus.
- H. P. G. Stormholt, Nyborg.
- C. M. C. Knudsen, Fredericia.
- P. F. Jørgensen, Viborg.
- K. W. Hansen, Fredericia.
- H. N. Aunskjær, Eshjerg.
- M. Petersen, Fredericia.
- S. A. Iversen, Fredericia.
- A. E. Ravn, Fredericia.
- E. N. Christensen, Frederikshavn.
- A. P. C. Christensen, Nyborg.
- S. A. K. Sørensen, Kbhvn. Gb.
- H. A. M. Christensen, Nyborg.
- S. A. Rasmussen, Fredericia.
- K. R. Kettner, Roskilde.
- N. E. R. J. Stigborg, Roskilde.
- P. Guldager, Kbhvn. Gb.
- V. H. Andreasen, Struer.

- E. G. F. Andersen, Kbhvn. Gb.
- G. J. Pedersen, Kbhvn. Gb.
- H. E. C. Jørgensen, Korsør.
- V. Jørgensen, Aalborg.
- B. L. Petersen, Kbhvn. Gb.
- C. G. Jensen, Nyborg.
- N. Kristensen, Aalborg.

Bestaaet Motorførereksamen ændrer *ikke* den indbyrdes Rækkefølge i Lokomotivfyrbøderrækken.



**Jubilæer.**



R. Larsen.

Den 23. November kan Lokomotivfører *R. H. A. H. Larsen*, Hvidovrevej 97, Hvidovre, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afd. 1 bringer dig herved sin Lykønskning for Dagen, ligesom den ogsaa giver Udtryk for alle gode Ønsker for dig i den kommende Tid. *H.*



J. M. Hansen.

Lokomotivfører *J. M. Hansen*, »Frederikshus«, Frederik d. 3' Vej, Fredericia, kan den 28. ds. fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Hansen begyndte sin Gerning som Lokomotivmand i Ng. og kom ved sin Førfremmelse til Lokomotivfører til Es., kom dog tilbage til Ng., men søgte til Fa., hvor han sikkert befinder sig godt.

H. er et meget interesseret Medlem af vor Organisation, og een af dem, som trofast møder, naar Afdelingen kalder til Møde.

Som Turrepræsentant er han meget vagtsom for at skabe saa gode Forhold for sine Kolleger som muligt.



For dette samt for din gode og noble Optræden mellem Kolleger og Medansatte siger Afdelingen dig Tak for den Tid, som er gaaet, og ønsker dig hjertelig til Lykke paa Dagen.

Ax.



O. Larsen.

Lokomotivfører O. G. D. Larsen, Padborg, kan den 1. December fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Med Tak for godt Samarbejde ønsker Afdelingen dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen.

A. J.

Den 27. November d. A. kan Lokomotivfører J. A. Kjeldsen, Aarhus, holde 25 Aars Jubilæum.

Aarhus Lokomotivførerafdeling ønsker i den Anledning vor Kammerat hjerteligt til Lykke, ønsker ham et godt Helbred samt Held og Lykke — til Arbejdet og i Familienlivet — i endnu mange Aar.

V. J.

### Taksigelse.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min afdøde Mands, Depotforstander D. F. C. Mollerups Begravelse.  
Anna Mollerup.



### Mindre Bevilling til Elektrificering af Ballerupstrækningen.

Det var Meningen, at der i 1940/41 skulde være bevilget 1,8 Mill. Kr. til Elektrificeringen af Strækningen Valby—Ballerup, saa hele Anlægget kunde have været færdigt i 1941/42. Der vil imidlertid nu kun blive bevilget 0,8 Mill. Kr. næste Aar. Som Følge deraf maa Arbejdets Tilendebringelse paaregnes at ville blive udskudt et Aarstid.

### Erstatning til afskedigede Jernbanemænd i Kanada.

Kanada Jernbanenet er delt mellem to store Selskaber: Canadian Pacific Railway (privat) og Canadian National Railway (Statens Jernbaner). En Lov af 1933 har gjort en Ende paa den tidligere førte Konkurrence mellem disse to Selskaber, og de skal nu søge at lægge Driften saaledes, at de kan samarbejde. I den senere Tid har man tænkt paa en Sammenslutning.

De fleste Besparelser er gennemført ved at afskedige Personale. I seks Aar har Jernbanemændenes Organisationer kæmpet for at faa tilkendt en Erstatning til Arbej-

dere og Tjenestemænd, der blev afskediget som Følge af Indskrænkninger. Da deres Anstrengelser forblev resultatløse, besluttede de af alle Kræfter at modsætte sig en Sammenslutning af de to Selskaber, idet de frygtede, at Antallet afskedigede i saa Fald vilde blive endnu større.

Denne Beslutning er nu blevet overflødig. Efter Forhandlinger med Trafikministeriet og de to Administrationer er Loven af 1933 blevet ændret og yder nu Erstatninger til Jernbanemænd, der er blevet afskediget eller paa anden Maade har lidt Skade som Følge af Besparelsesforanstaltninger. Loven forpligter Selskaberne til at beholde de ældste Jernbanemænd i Tjenesten. En afskediget Jernbanemand med femten Aars Anciennitet skal have 60 pCt. af sin Løn i fem Aar. Ved en kortere Tjenestetid forringes denne Godgørelse i samme Forhold. Jernbanemænd, der forflyttes, skal have Flytningsomkostningerne godtgjort.

Alle Krav om Erstatning skal afgøres ved Voldgift. Voldgiftsdomstolen bestaar af en Repræsentant for vedkommende Jernbaneselskab og en Repræsentant for den afskedigedes Fagforening. Saafremt disse to Voldgiftsdommere ikke kan enes, udpeger Ministeriet en tredje Mand. Flertallet af dette Tremandskab fælder Kendelsen.

Loven har ikke tilbagevirkende Kraft. De faglige Organisationer har stillet Krav herom, men efter at det var nægtet første Gang, har de ikke turdet opretholde Kravet af Frygt for, at hele Sagen vilde gaa tabt.

I. T. F.



### Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

nr. 1.—10.—39:

Lokomotivmester M. A. J. J. H. Ronak, Cort Adlersgade 17, 3., Esbjerg.

pens. Lokomotivførere:

N. C. Nielsen, Borgediget 16, Roskilde.

J. C. M. Martini, Landskronagade 23, 2. Kbhvn. Ø.

G. Ankerstjerne, Tordenskjoldsgade 23, 3. Aarhus.

nr. 1.—11.—39:

pens. Lokomotivførere:

N. Nielsen, Nørregade 4, 1., Esbjerg

H. P. Randsted, Tryggevej 89, Kbhvn. Brh.



### Lokomotivførerafdelingerne:

Stagelse Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Østerbro 45, St.

Nykøbing F. Underafd.: Repræsentantens Adresse rettes til: Vesterskovvej 8

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

Sj -Palster	Jyl.-Fyn	Nye Bøger.			
18866	18253	Hammerich, Clara: Afsporet.	18875	18214	Hammershøj, W.: Affæren Sehlig.
18867	18261	Schlayer, F.: Diplomat i det røde Madrid.	18876	18275	Reed, D.: Grønsetø Skændsel.
18868	18273	Cadonius, J.: Min kriminelle Debut.	18877	18269	Selinko, A. M.: Jeg var grim.
18869	17929b	Bristow, G.: Den skønne Vej.	18878	18270	Wodehouse, P. G.: Paa'en igen, Jeeves.
18870	18271	Corra, B.: Sanya.	18879	18272	Lindsay, N.: Østerspigen.
18871	18267	Johns, W. E.: Biggles & Co.	18880	17464b	Geer, L. de: Bedrifter paa Singleton.
18872	18268	Schrayh, O.: Midnats-Samtalerne.	18881	18257	Matthiessen, H.: Den sorte Jyde.
18873	18276	Froemberg, J.: Franco.	18882	18301	Dansk Naturfredningsforenings Aarskrift 1938—39.
18874	15408d	Andersen-Nexø, M.: Vejs Ende.	18883	14057f	Michaelis, K., og Collin, H.: Bibi bliver Landmand.
			18884	18288	Fogh, S. W.: Den ukendte Soldat.
			18885	18294	Noach, E.: Familien Koltoft.
			18886	18285	Fælding, A.: Falske Penge.

**Lokomotivmændenes Enkekasse.  
Regnskabsoversigt for Aaret 1938—39.**

Den 1. August 1938 var Medlemsantallet 321, ved Aarets Slutning 305. J. H. Jensen, Thomas Jensen, A. J. Bocher, P. C. C. L. Olsen, N. C. Ahrensberg, K. T. Florentz, F. P. Clemmensen, N. P. Pedersen, Stubager er døde. O. B. Olsen, C. N. Bigum, B. Fischer, N. P. Pedersen, Alkestrup, K. F. Egense, L. O. Nielsen, H. J. Jensen, C. Frederiksen er udmeldt. — Ved Aarets Begyndelse ydedes der Understøttelser til 98 Enker og ved Aarets Slutning til 104 Enker. 26 Enker faar 60 Kr. og 78 faar 75 Kr. Herefter bliver den aarlige Understøttelse 7 410 Kr. — Resultatet af Valgene til Bestyrelsen for 3 Aar blev Johs. Bøyesen, J. Junge, C. V. Christensen, N. Sørensen og Axel Madsen genvalgt. Suppleanter F. C. C. Spøer og H. J. Hansen. Til Revisor J. M. S. Sørensen, Suppleant J. K. Jensen. — Udfaldet af Afstemningen i Henhold til Lovenes § 15 blev Ændringerne vedtaget med 118 Stemmer for, 49 Stemmer imod.

<i>Indtægt.</i>		Kr. Ø.	<i>Udgift.</i>		Kr. Ø.
Kassebeholdning den 1. August 1938	.....	4 402. 58	Understøttelser	.....	5 311. 62
Kontingent	.....	5 602. 50	Provision for Afdrag	.....	166. 28
Renter	.....	5 219. 78	Kontorhold	.....	300. 00
Udtrukne Kreditforenings Obligationer	.....	3 000. 00	Tryksager	.....	29. 00
			Papir og Porto	.....	11. 25
			Kassebeholdning den 31. Juli 1939	.....	12 406. 71
		<u>18 224. 86</u>			<u>18 224. 86</u>
<i>Aktiver.</i>		Kr. Ø.	<i>Passiver.</i>		Kr. Ø.
Østifternes Kreditforenings Obligationer med paalydende Værdi 123 000 Kr., Dagskursens Værdi	.....	110 930. 00	Enkekassens Formue	.....	123 336. 71
Indestaar i »Bikuben« og Girokonto	.....	12 406. 71			
		<u>123 336. 71</u>			

Enkekassens rentebærende Formue udgjorde den 1. August 1938: 130 402 Kr. 58 Ø.  
og den 31. Juli 1939: 135 406 » 71 »

*Axel Madsen,*  
Kasserer.

Regnskabet revideret og befundet rigtigt efter de fremlagte Bilag. Kassebeholdningen og Obligationer til Stede.  
Den 12. August 1939.

*J. M. S. Sørensen,*  
Revisor.

*N. J. Thomsen,*  
Revisor.

*Johs. Bøyesen,*  
Annexstræde 12, 3.  
Tlf. Valby 1821 x.

*C. V. Christensen,*  
Aabjergvej 25, Vanløse.

*N. Stubbe,*  
Strindbergsvej 44.  
Tlf. Valby 4810.

*J. Junge,*  
Vester Fælledvej 43.  
Tlf. Eva 1253.

*Axel Madsen,*  
Rudolph Berghsgade 37, 1.  
Tlf. Ryvang 1416 x.

**STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER**

ni. v. i September Maaned 1939 samt i Tidsrummet April—September 1939 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1938 i runde Summer.

	September Maaned		1939	
	1939	1938	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	5 170 000	5 090 000	80 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	5 370 000	4 240 000	1 130 000	
Postbefordring .....	630 000	650 000		20 000
Andre Indtægter .....	560 000	480 000	80 000	
<b>Indtægter i alt</b> .....	<b>11 730 000</b>	<b>10 460 000</b>	<b>1 270 000</b>	
<b>Driftsudgifter</b> .....	<b>10 810 000</b>	<b>11 020 000</b>		<b>210 000</b>
<b>Driftsoverskud</b> .....	<b>920 000</b>	<b>÷ 560 000</b>	<b>1 480 000</b>	
Afskrivning .....	610 000	570 000	40 000	
Forrentning .....	1 240 000	1 200 000	40 000	
<b>Statens Tilskud til Driften</b> .....	<b>930 000</b>	<b>2 330 000</b>		<b>1 400 000</b>

	April-September		1939	
	1939	1938	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	40 580 000	39 940 000	640 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	24 350 000	22 230 000	2 120 000	
Postbefordring .....	3 880 000	3 880 000	—	
Andre Indtægter .....	3 260 000	3 170 000	90 000	
<b>Indtægter i alt</b> .....	<b>72 070 000</b>	<b>69 220 000</b>	<b>2 850 000</b>	
<b>Driftsudgifter</b> .....	<b>62 880 000</b>	<b>63 000 000</b>		<b>120 000</b>
<b>Driftsoverskud</b> .....	<b>9 190 000</b>	<b>6 220 000</b>	<b>2 970 000</b>	
Afskrivning .....	3 670 000	3 450 000	220 000	
Forrentning .....	7 270 000	7 030 000	240 000	
<b>Statens Tilskud til Driften</b> .....	<b>1 750 000</b>	<b>4 260 000</b>		<b>2 510 000</b>

*D. S. B. — September 1939.*

I Forhold til September 1938 er der en Stigning i Indtægten af Personbefordringen paa ca. 80 000 Kr., Godsbe-  
fordringsindtægten er steget med ca. 1 130 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa ca. 60 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med godt 1¼ Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter viser en Nedgang paa ca. 210 000 Kr. Det bemærkes, at Statsbanerne ved Drifts-  
udgifterne endnu har kunnet regne med gamle Indkøbspriser for Brændsel og Materialer.

I den første Halvdel af Finansaaret 1939—40 er Driftsresultatet — med Hensyntagen til en Forøgelse i  
Udgifter til Afskrivning og Forrentning paa i alt ca. 460 000 Kr. — ca. 2½ Mill. Kr. gunstigere end i det  
tilsvarende Tidsrum i Finansaaret 1938—39.

Det skal dog bemærkes, at Godsbefordringen synes at være dalende i Oktober Maaned d. A.



**Arbejdernes Landsbank,**  
Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

**»CAFE SYDPOLEN«**  
Godt Madsted — Billige Priser — Billard  
DYBBØLSGADE 14, TELF. EVA 1483  
Fru Laub Olsen

**Vin en gros**  
**Jens Helmbæk**  
Vesterbrogade 12—14  
København V.  
Fransk-Dansk Vinimport  
TEL. C. 6844-14644

**Gedser**  
**Gedser Hotel - Telefon 12**  
KOST, UDFLUGT og FEST  
hos FJORD-KIRKEGAARD er bedst

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.

# De bliver velklædt fra Nørrebros Stormagasin

## Herreafdelingen:

Færdige Habitter med fikst Skrædersnit,  
1 rd. og 2 rd. .... **68<sup>00</sup>**

Imprægneret og prima Stoffrakker, nye Mønstre  
og fikse Faconer ..... **78<sup>00</sup>**

## Skræderafdelingen:

Habit efter Maal ..... **85<sup>00</sup>**

Skræderi, 2 Prøver ..... **125<sup>00</sup>**

## Dameafdelingen:

Swagger, det praktiske Overtøj fra Kr. .... **29<sup>00</sup>**

Costumer i Kamgarn og Tweed fra Kr. .... **39<sup>00</sup>**

Frakker, nye og moderne Faconer fra Kr. .... **48<sup>00</sup>**

## Kjoleafdelingen:

Silkekjoler i nye mønstrede Stoffer og Farver,  
Priser ..... Kr. 39-29- **19<sup>85</sup>**

Fruekjoler store Størrelser, elegant slankende Snit  
stort Mønsterudvalg. Priser fra ..... **35<sup>00</sup>**

Paa Konto samme Pris

## Konfektionshuset, Nørrebrogade 112

L. K. KRISTENSEN, Danmarksgade 53, Telf. 1910,  
sælger Dem

## den bedste Radio



## Køb Pelsværk

hos  
**LOUIS JØRGENSEN**  
Bispensgade 17 Aalborg

Alle Reparationer udføres

Annoncen giver Ret til 10 % Rabat

## Anna Rasmussen TRICOTAGEFORRETNING

Boulevarden 38 - Aalborg - Telefon 349

anbefaler sig med alt i TRICOTAGE og LINGERI

## Henry Villefrance

### Stenhuggeri og Monumentforretning

Algade 40, Aalborg, Telefon 907

## Jensen fryder sig

over sin nye Radio, og tager nu de Stationer, der passer ham. -  
Alt i Radio, Grammofoner og Plader.

Henry Stormer. Vesterbro 53, Telefon 2808.

(Overfor Prinsensgade ved Stiftstidendes Kiosk)

## La Reine

Blomsterforretningen, Prinsensgade 40, Tlf. 4520

Blomster, Kranse og Kurve leveres overalt

P. Skovlund Breum

A/s **P. ØRSNES' ENKE & SØN**

Nytorv 1 • Telefon 376

Guld, Sølv og Bronzevarer

Stort Udvalg - Smaa Priser

CHR. YDE LEVERER

## gode, smukke Møbler

paa gode Vilkaar - Billige Priser

Telefon 2662 Vesterbro Telefon 2662

## ISEN- I. CHR. PETERSEN KRAM BOULEVARDEN 3

Barne- og Klapvogne

Alt til Jagt og  
Lystfiskeri

Tlf. 1811 - Aalborg

## Køb Kødet

hos **Alfred Jensen**

BOULEVARDEN 24, TELF. 4142

## H. LAULUNDS

Skotøjsreparation  
og Læderhandel

Boulevarden 33

Telefon 2121

**Slagelse**

Forlang hos Deres Købmænd det bedste Bagerimel

„**ATLAS**“

faas i 5 kg og 2½ kg Pakninger.

Aktieselskabet Slagelse Dampmølle.