



Nº 11

5. september 1949

49. årgang

Tjenestetidsreglerne

Udvalget af 4. juni 1947 har afsluttet sit arbejde

Siden tjenestetidsreglernes revidering i 1935 har der på foreningens kongresser gentagne gange været fremsat ønske om, at reglerne påny blev taget op til behandling, idet de gennemførte ændringer ikke var tilfredsstillende for lokomotivpersonalet, som stort set stadigt måtte arbejde under de betingelser, som sparekommissionen af 1921 gennemførte ved en forandring af tjenestetidsreglerne af 1917.

Gennem krigens og besættelsens år blev kravet om forbedrede tjenestetidsregler ganske naturligt større, og hovedbestyrelsen modtog fra tillidsmændene ved alle landets maskindepoter anmodning om at søge udvirket, at spørgsmålet blev genstand for drøftelse med generaldirektoratet og finansministeriet.

Henvendelserne denne gang var givetvis foranlediget af de meget hyppige inhumane tjenester, der dels skyldtes forsinkelser af forskellige årsager, dels den opstående personalemangel. Når hertil kom brændslets ringe kvalitet, mørkelægning, sabotage og dårlig medhjælp for lokomotivføreren, er det forståeligt, at de strenge tjenester følte særligt opslidende og gav anledning til uro og utilfredshed.

Nu var det imidlertid ikke muligt ud fra de daværende tilstande helt at danne sig et skøn over, om tjenestetidsreglerne var tidssvarende eller forældet, men en del af de eksempler, der blev fremdraget, viste dog, hvor misbrug kunne gennemføres, uden at man fra personalets side

kunne opnå ændringer, fordi reglerne var fulgt, men blot udnyttet til det yderste. Samtidig måtte det tages i betragtning, at togenes størrelser siden den sidste revidering af reglerne var vokset betydeligt, hvilket selvsagt yderligere betyder en belastning af lokomotivpersonalets tjenester.

Kravet om en revidering var derfor efterhånden stærkt påkrævet, og da befrielsen kom, tog foreningen sagen op til behandling på den førstkommende kongres i 1945, der nedsatte et udvalg til udarbejdelse af nye forslag, som senere blev forelagt og vedtaget på den ekstraordinære kongres i 1946.

De foreslåede ændringer blev forelagt generaldirektoratet og centralorganisationen, der på foranledning heraf, og efter at det egentlige arbejde i lønnskommisionen af 1943 var afsluttet, indkaldte forslag fra de øvrige organisationer og fik således et samlet materiale til en henvendelse til finansministeriet.

Men ikke alle havde høstet de samme erfaringer som lokomotivmændene og de øvrige tjenestemænd. Den daværende finansminister var af den opfattelse, at der hverken med hensyn til det forelagte om tjenestetidsregler for lokomotivpersonalet eller med hensyn til de for statens tjenestemænd i almindelighed gældende tjenestetidsregler siden 1935 var foregået sådanne ændringer, at de kunne motivere en revision af reglerne. Først efter gentagne hen-

vendelser lykkedes det at overbevise finansministeren om nødvendigheden af, at kravet om nedsættelse af et tjenestetidsudvalg blev imødekommet og reglerne gennemgået sådanne ændringer, at man fortsat kunne betragte dem som en personalebeskyttelse.

Under 4. juni 1947 blev der derfor nedsat det ønskede udvalg med repræsentanter fra centralorganisationerne, de forskellige styrelsesgrene og finansministeriet. Som udvalgets formand udpegede finansministeren kontorchef Ulrik Andersen og som udvalgets sekretær, fungerende sekretær i finansministeriet Hans C. Fedders.

Det blev et omfattende arbejde, udvalget gik ind til. At finde en »fællesnævner« i generelle regler for statens mange tjenestemænd og de lige så mange og forskellige tjenestegrene, indebærer flere problemer end den enkelte tjenestemand måske har opfattelsen af, da han ene og alene ser på den tjeneste og de regler, der omfatter hans tjenesteområde.

Et andet men ikke mindre omfattende problem for udvalget var den økonomiske side af sagen. Det kan vel diskuteres, hvorvidt en generel ændring af tjenestemændenes arbejdstidsregler kan gennemføres med så gunstige resultater, at mærkbare forbedringer opnås på et tidspunkt, hvor landets parole er genopbygning, men når så fyldige argumentationer er tilstede, som tilfældet var i det materiale, der blev fremsendt ved behandling af dette spørgsmål, var det tvingende nødvendigt, uanset tidspunkt og fædrelandskærlighed, at sagen blev taget op. Det har aldrig været rationelt og økonomisk fordelagtigt at bibringe tjenestemanden arbejdsvilkår, der ikke alene berøver ham arbejdsglæden, men også giver ham en for tidlig pensionsalder, fordi helbredet er svækket. Derimod kan der opstå problemer, når fordelingen af den sum, der stilles til rådighed, skal foretages forsvarligt og med hensyntagen til de mange forskellige forhold, ligesom spørgsmål om sådanne ændringer, der kan få indflydelse i samfundets øvrige borgeres tilværelse, f. eks. gennemførelse af et mindre antal arbejdstimer pr. uge, naturligvis næppe kan gennemføres indenfor tjenestemændenes rækker, før et resultat herpå er opnået i privatindustrien.

Men som nævnt har ikke mindst det økonomiske givet udvalget adskillige vanskeligheder, idet det må tages i betragtning, at dette påbe-

gyndte sit arbejde på et tidspunkt, hvor landets økonomi var slettest muligt. Hvor tjenestemændene lige havde opnået en forbedring af lønningsloven på ca. 60 mill. kroner, og hvor der under udvalgets arbejde fortsat skete sådanne forandringer i det økonomiske liv, at statskassens udgifter gennem reguleringstillæget og midlertidigt løntillæg stadigt steg og senere yderligere fik forøget omkostninger gennem det forhøjede stedtillæg.

Den anvendte sum — godt 5 mill. kroner — har udvalget derfor måtte udstykke i passende summer fordelt over de enkelte ændringer, ligesom det har måttet manipulere med pengene på en sådan måde, at det bedst mulige opnåedes for det mindst mulige. Det ryster antageligt en jævn tjenestemands sjæl, når han får oplyst, at alene fastsættelse af et bestemt tidspunkt for en fridags begyndelse og ophør, som bl. a. foreslået af Dansk Lokomotivmands Forening, for samtlige tjenestemænd alene ville koste 10 mill. kroner. I det hele taget var det svimlende summer, man kom til ved udarbejdelse af det fornødne materiale i forbindelse med de enkelte forslag indenfor de respektive styrelser. Og skønt det må forudsættes, at disse beløb vil blive reduceret i hvert fald noget ved den praktiske anvendelse af reglerne, blev man i udvalget hurtigt klar over, at med den sum, der blev stillet til rådighed, måtte der en yderligere centralisering af forslagene end den, organisationerne allerede havde gennemført.

Men spændingen er nu udløst. Efter godt 2 års arbejde har udvalget afsluttet sin betænkning, og den 63-sidede udførlige redegørelse over de resultater, man er blevet enige om, og de afsnit, hvor man har ment sig nødsaget til at fravige organisationernes krav og ønsker, er nu forelagt finansudvalget og lønningsrådet til godkendelse. En afgørelse herfra kan forhåbentlig finde sted så betids, at reglerne for lokomotivmændenes vedkommende kan indgå i de nye kørselsfordelinger i forbindelse med køreplansændringerne i oktober. Løfte herom blev forøvrigt givet ved de afsluttende forhandlinger.

Vi bringer i uddrag den del af betænkningen, som har særlig interesse for vore medlemmer, og som omfatter udvalgets forslag til de generelle regler for samtlige statens tjenestemænd og udvalgets bemærkninger til de specielle tjenestetidsregler for enkelte styrelsesgrene.

I. Tjenestetid.

Normerne.

A. 1. Tjenester, for hvilke der fastsættes en højeste tjenestetid, henføres under følgende normer for en måned på 30 dage med 4 fridage:

- a. 208 timer for tjeneste, der må kræve egentlig arbejde og agtpågivenhed i den langt overvejende del af tjenestetiden.
- b. 234 timer for al anden tjeneste.

Ovennævnte højeste tjenestetider skal tillige anses som normal tjenestetid for det pågældende personale.

Disse hovedregler udformes nærmere for de enkelte styrelsesgrene således, at der herved sker en tilpasning af reglerne efter de enkelte etaters særlige forhold.

Opgørelse.

2. Normen opgøres iøvrigt for den enkelte måned efter dennes dageantal med fradrag af fridage samt af syge- og feriedage.

Tjeneste på mistede fridage, der senere erstattes med andre fridage eller betaling i penge, medregnes i den udførte tjeneste, men ved opgørelse af månedens dageantal tillægges der da 1 dag for hver mistet fridag. Frihed, der i henhold til III. pkt. 4, gives som erstatning for et i en tidligere måned udført overarbejde, betragtes ved opgørelsen som tjeneste; det samme gælder fridage og anden frihed, der i henhold til II. pkt. 3, gives som erstatning for de i tidligere måneder mistede fridage, for fridagenes vedkommende således at de betragtes som tjeneste i henholdsvis 8 eller 9 timer.

Længere perioder.

3. Når arbejdet efter forholdets natur ikke kan fordeles nogenlunde jævnt over året, fastsættes normen for længere perioder end 1 måned.

Egentligt arbejde.

4. Ved skønnet over, hvor stor en del af tjenesten der er egentligt arbejde, må egentlige pauser i arbejdet fraregnes.

Tjenestetid.

5. Ved tjenestetid forstås tiden mellem mødetid på arbejdsstedet (det beordrede mødested) og det tidspunkt, da tjenestemanden atter kan forlade dette, dog med fradrag af hvilepauser på 1/2 time eller derover. Ved hvilepauser forstås sådanne afbrydelser i tjenesten, i hvilke tjenestemanden kan forlade arbejdsstedet.

Periodiske arbejder.

6. Såfremt en mindre del af en tjeneste, der er henført under en af de i pkt. 1 nævnte normer, ikke er kontrollabel med hensyn til varigheden, vil der for denne del af tjenesten kunne fastsættes en gennemsnitsvarighed for den enkelte dag.

Rejsetid.

7. Ved tjeneste udenfor hjemstedet medregnes halvdelen af rejsetiden til og fra arbejdsstedet som tjenestetid, dog ikke for rejse til og fra et sted, hvor pågældende er udstationeret til tjeneste over 7 dage.

For det tekniske personale i trafiketaterne og dermed ligestillede, herunder turnusaflysere ved statsba-

nerne, kan der ved de enkelte styrelsesgrene fastsættes andre regler for rejsetidens beregning end foran angivet.

Arbejdsfri ophold udenfor hjemstedet på indtil 1 1/2 time, for lokomotivpersonalet indtil 2 timer (hvis den overvejende del af opholdet falder i tiden kl. 21—6 dog henholdsvis indtil 2 1/2 time og 3 timer) medregnes fuldt ud.

Såfremt det arbejdsfri ophold udenfor hjemstedet er af længere varighed end anført i stk. 3, men ikke overstiger 4 timer, medregnes hele opholdet med 1/3 af tiden.

Iøvrigt medregnes arbejdsfri ophold ikke.

Rådighedstjeneste.

8. Når personalet i en del af tjenestetiden må opholde sig på tjenestestedet for at være til rådighed, medregnes kun 2/3 af rådighedstiden som tjeneste. Tilsvarende tjeneste i hjemmet medregnes med 1/3 af tiden.

Tjenesten den enkelte dag.

9. a. Tjenesten skal, når det er muligt, være samlet, og det bør tilstræbes, at pauser i videst muligt omfang udfyldes med arbejde, der ikke er bundet til bestemte tider af døgnet. Tjenesten må indenfor døgnets almindeligvis ikke falde i mere end 3 dele, dog at der ved kørsel på sidebaner om fornødent kan kræves 4-delt tjeneste, hvilket på tjenestesteder af mindre betydning, hvor personalet har bopæl i nærheden af tjenestestedet, også kan kræves på enkelte ugedage.

Såfremt en tjenestemand's tjeneste er 4-delt 4 ugedage, tilstås der ham udover fridagen og aftenen forud for denne 1 ugentlig friaften, der senest skal begynde kl. 17.

b. Indenfor tjenesteområder, hvor det vil være praktisk muligt og tjenstligt forsvarligt, kan week-end indføres under forudsætning af, at ordningen gennemføres ved en omlægning af arbejdstiden, således at arbejdstidsforkortelsen om lørdagen modsvares af en tilsvarende forlængelse af arbejdstiden fordelt på ugens øvrige arbejdsdage.

Opstilling af tjenesteliste.

10. Ved opstilling af tjenesteliste e. l. skal det så vidt gørligt iagttages, at den længste tjenestetid på en enkelt dag à 24 timer ikke overskrider visse bestemte tider, der fastsættes under hensyn til de særlige forhold indenfor de enkelte styrelsesgrene.

Det skal endvidere iagttages, at hviletiden mellem to døgn's hovedarbejder udgør mindst 10 timer. Hviletiden kan dog nedsættes til 8 timer, når forholdene gør det ønskeligt, og det i betragtning kommende personale er enig heri, ligesom yderligere nedsættelse — dog ikke til mindre end 6 timer — under ganske særlige omstændigheder, f. eks. ophold på fremmed sted, undtagelsesvis kan ske.

Personalets medvirken.

11. Ved fordelingen af tjenesten skal der indenfor de grænser, som tjenestens tarv kræver, tages størst muligt hensyn til personalets ønsker, og der skal derfor gives personalet adgang til gennem de stedlige til-

lidsmænd for de forhandlingsberettigede tjenestemandsoorganisationer at gøre sig bekendt med forslag til tjenestefordelingen.

Ingen højeste tjenestetid.

B. 1. For følgende tjenestemænd vil en højeste tjenestetid ikke kunne fastsættes og de dermed i forbindelse stående regler ikke være gældende:

- a. Overordnede tjenestemænd og dermed i lønningsmæssig henseende ligestillede; for told- og trafiketaternes vedkommende forstås herved tjenestemænd i 1.—8. lønningsklasse.
- b. Tjenestemænd i administrationskontorer.
- c. Tjenestemænd, hvis normale tjeneste unddrager sig kontrol, f. eks. arrestforvarere, visse portnere, kystposter ved toldvæsenet, tjenestemænd ved toldvæsenet, tjenestemænd ved toldvæsenets søpatraille, befalingsmænd i hær og flåde.

2. Normeringen af antallet af de under pkt. 1 nævnte tjenestemænd bør foregå ud fra det synspunkt, at det krav, der stilles til deres arbejde, er af nogenlunde samme omfang som for andre tjenestemænds vedkommende, medmindre der er tale om tjenestemænd i egentlige chefstillinger, dommere, læger, tjenestemænd ved videnskabeligt arbejde m. v.

II. Fridage.

Antal fridage.

1. Der tilkommer med den i pkt. 4 nævnte begrænsning hver tjenestemand 52 årlige fridage, hvoraf ingeninde mindre end 3 må falde i en enkelt måned. I de finansår, hvor der forekommer 53 søndage, forhøjes antallet af fridage med 1, hvis placering indenfor finansåret fastsættes i de enkelte styrelsesgrene.

For de måneder, i hvilke der forekommer helligdage udenfor søndage*), forhøjes antallet af fridage tilsvarende, dog ikke for tjenestemænd, der er normeret med mere end 3 ugers årlig ferie.

Fridagene skal så vidt muligt lægges på søn- og helligdage.

I det omfang, det er muligt, skal tjenestemændene i løbet af hvert finansår, i hvilket de har forrettet tjeneste hele året, have adgang til mindst 22 dages frihed på søn- og helligdage. For tjenestemænd, der ansættes i løbet af finansåret, nedsættes adgangen til helligdagsfrihed i forhold til tjenestetiden indenfor finansåret, således at tallet 22 formindskes med 2 for hver måned. Ved afgørelsen af, hvorvidt der er ydet tjenestemændene den fornødne helligdagsfrihed, bortses fra søn- og helligdage, som falder i sygeperioder. For hver 14 sygedage i løbet af finansåret nedsættes tallet 22 med 1. Søn- og helligdage, der falder i ferier, betragtes som helligdagsfrihed. Ved helligdagsfrihed forstås frihed mellem kl. 2 den pågældende helligdag og kl. 5 næste dag. Såfremt en tjenestemand ikke i løbet af et finansår får den ham tilkommende helligdagsfrihed, ydes der ham i det følgende finansår et antal særlige feriedage, således at der for hver mistet helligdagsfrihed indtil 8 incl. gives $\frac{1}{2}$ feridag med afrunding opad til hele feriedage og for hver yderligere mistet

helligdagsfrihed 1 feriedag. De foranstående bestemmelser gælder dog ikke for tjenestemænd, der er normeret med mere end 3 ugers årlig ferie.

Fridagens længde.

2. Fridagen skal have en længde af mindst 40 timer, dog at den kan betragtes som givet, uanset at fritiden kun har udgjort 33 timer, når tjenesten dagen før fridagen slutter senest kl. 21, 22 eller 23 og efter fridagen tiltrædes tidligst henholdsvis kl. 6, 7 eller 8. Når flere fridage undtagelsesvis sammenlægges, skal den første opfylde forannævnte betingelser, medens de efterfølgende skal være 24 timer.

Erstatning for mistet fridag.

3. Må en fridag på grund af indtrufne uforudsete omstændigheder inddrages, erstattes den snarest med en anden fridag med tillæg af yderligere frihed, svarende til 25 pct. af den på den mistede fridag præsterede tjeneste afrundet opad til hele timer. Fridage, der falder indenfor sygeperioder, ferie eller orlov, erstattes ikke.

Bortfaldne fridage af den i pkt. 1, stk. 2, nævnte art, erstattes med kontant vederlag, såfremt de ikke efter det foran anførte er erstattet med frihed inden udløbet af de følgende 2 kalendermåneder. Hvis det undtagelsesvis bliver umuligt at erstatte andre mistede fridage med frihed inden udgangen af de følgende 2 kalendermåneder, ydes også her et kontant vederlag.

Når en bortfalden fridag erstattes med kontant vederlag bortses fra de i stk. 1 omhandlede tillæg af yderligere fritid.

Såfremt den bortfaldne fridag er erstattet med en anden fridag indenfor den i stk. 2 nævnte frist, men der ikke inden fristens udløb er ydet tjenestemanden den i stk. 1 omhandlede yderligere fritid, ydes der ham i stedet herfor et kontant vederlag beregnet efter satserne for overarbejdspenge.

Kort tjeneste på fridag.

En fridag anses for bortfaldet, når vedkommende tjenestemand beordres til tjeneste på fridagen. Undtagelsesvis kan der dog på dage, hvor ekspeditionsstedet ellers er lukket, eller hvor det kun er åbent en ganske kort tid og betjenes af kun 1 tjenestemand, pålægges en tjenestemand en ganske kortvarig tjeneste efter tur, uden at fridagen betragtes som bortfaldet. I så tilfælde ydes der tjenestemanden et vederlag, som fastsættes til satserne for overarbejde, opgjort efter tjenestens varighed forlænget med 50 pct., og således, at der mindst ydes betaling for 1 time. Hvis det undtagelsesvis er nødvendigt at kræve sådan tjeneste 2 gange på en fridag, forlænges tiden for det 2. tjenesteafsnit med 100 pct., og der beregnes mindst 1 time for hvert af de 2 tjenesteafsnit. Afstanden mellem de 2 mødetider må højst være 3 timer. For tjenestemænd, der falder udenfor reglerne om overarbejdspenge, vil sådan godtgørelse kunne ydes efter satserne for tilsvarende eller eventuelt nærmest lavere klasse, for hvilken sådan betaling er fastsat. Tjenesten bør fortrinsvis ordnes ad frivillig vej.

4. Tjenestemænd, der er udkommanderet til søs, indgår ikke under foranstående regler. Det samme gæl-

*) Herunder ikke grundlovsdag.

der sådanne tjenestemænd under I. B. I c., for hvem en afløsning vil medføre urimelige vanskeligheder eller uforholdsmæssig bekostning.

III. Overarbejde.

Forskellige arter af overarbejde.

1. Overarbejde bør så vidt muligt undgås.
 2. Som overarbejde betragtes:
 - a. Tjeneste, der ved tjenesteliste e. l. fast eller midlertidigt er pålagt en tjenestemand udover den efter I. A. fastsatte norm.
 - b. Tjeneste, der ved tilkaldelse til ekstratjeneste pålægges en tjenestemand udover normen.
 - c. Tjeneste, der forekommer ved en overskridelse af normen foranlediget ved tilfældig forlængelse af den ordinære tjeneste, for så vidt overskridelsen af denne udgør mere end 20 minutter pr. dag.
- Ventetid foranlediget ved forsinkelse, som ikke eller kun ret uvæsentligt påfører tjenestemanden merarbejde, medregnes kun med halvdelen; dette gælder også, når der bliver spørgsmål om, hvorvidt der er hengået de 20 minutter, som efter foranstående skal overskrides, forinden tjenestetiden overhovedet betragtes som overskredet. Den her omhandlede regel kan, hvis der forekommer flere ventetider i et døgn, kun anvendes på 2 af disse.
3. De i pkt. 2 under b. og c. nævnte tjenesteoverskridelser skal for den enkelte dag afrundes opad til mængfold af $\frac{1}{2}$ time; overskridelse af den under a. nævnte art afrundes månedsvis opad til $\frac{1}{2}$ time.

Erstatning for overarbejde.

4. Overarbejde indtil 20 timer i en måned skal inden udløbet af den følgende kalendermåned så vidt muligt søges godtgjort med fritid, der skal være af samme varighed som det præsterede overarbejde med tillæg af 25 pct afrundet opad til hele timer. Sådant erstatning med fritid skal, såfremt overarbejdet er af tilstrækkeligt omfang, fortrinsvis gives som hele fridage. Erstatningsfritiden skal ydes med passende varsel, hvorved der i tilfælde, hvor fritiden gives som hele fridage, forstås et tidsrum af mindst 24 timer forud for det tidspunkt, hvor sidste tjeneste før fridagen fra-trædes.

5. Såfremt den i pkt. 4 nævnte fritid ikke er givet inden fristens udløb, udbetales overarbejdspenge. Der bortses herved fra det i pkt. 4, 1. punktum, omhandlede tillæg.

Hvilke tjenestemænd.

6. Reglerne om overarbejde gælder ikke følgende tjenestemænd:
- a. Tjenestemænd i de under I. B. 1 nævnte stillinger.
 - b. Tjenestemænd, for hvem en overskridelse af tjenesten unddrager sig kontrol.
 - c. Andre tjenestemænd, hvis tjeneste helt eller delvis består i at tilrettelægge arbejdet for andre eller i at kontrollere arbejdets udførelse, og som derigennem har indflydelse på arbejdstidens længde og på, at denne udnyttes på rette måde.

For de under b. og c. nævnte tjenestemænd finder reglerne om overarbejde dog anvendelse i de i pkt. 2 a. og b. nævnte tilfælde.

IV.

Ovenstående regler gælder ikke for statens lærerpersonale.

Et mindretal (M. C. Nielsen) kan tiltræde forslaget med undtagelse af bestemmelsen i afsnit II, pkt. 2, der efter mindretallets opfattelse ikke tager tilstrækkeligt hensyn til tjenestens tarv i alle styrelsesgrene, jfr. den foran side 20—21 optagne mindretalsudtalelse. Mindretallet stiller derfor forslag om, at der, såfremt der i den generelle tjenestetidsbekendtgørelse optages bestemmelse om fridagens minimumslængde, da sker følgende tilføjelse efter første punktum i udvalgsflertallets forslag til afsnit II, pkt. 2:

•I enkelte styrelsesgrene, hvor der foreligger sådanne ganske specielle tjenstlige forhold, som styrelsen er uden afgørende indflydelse på, og som gør det absolut påkrævet at afkorte fridagen yderligere, kan en fridag med både forudgående og efterfølgende nattehivle, d. v. s. et tidsrum på mindst 8 timer af tiden mellem kl. 21 og 9, endvidere undtagelsesvis betragtes som givet, uanset at den har været af lidt kortere varighed end foran angivet, idet de nærmere regler herom fastsættes i de enkelte styrelser.

Specielle tjenestetidsregler for enkelte styrelsesgrene.

Af tjenestemandorganisationer i forskellige styrelsesgrene er der overfor udvalget fremsat ønske om ændring af visse regler i de pågældende styrelsesgrenes særlige tjenestetidsregler. Udvalget har i denne anledning ført forhandlinger med repræsentanter for vedkommende styrelsesadministration og tjenestemandorganisationer vedrørende de af organisationerne fremsatte forslag. Man har herunder indtaget det standpunkt, at forslag af generel karakter må betragtes som afgjort ved den af udvalget foretagne revision af de generelle tjenestetidsregler. Endvidere har man for så vidt angår visse af de fremsatte forslag, som var af rent formel eller meget speciel karakter, henstillet, at disse gøres til genstand for intern forhandling mellem administrationen og tjenestemandorganisationen, og således, at eventuelle ændringer forelægges finansministeriet, jfr. herved, at forslag til nye tjenestetidsregler for de enkelte styrelsesgrene ifølge tjenestemandslovens § 48, stk. 4, skal forelægges lønningrådet til udtalelse. Udvalget har endelig vedrørende en del forslag, herunder bl. a. om overførsel af tjenester fra norm b til norm a, henstillet, at der i de enkelte styrelser foretages en undersøgelse af, hvorvidt og i hvilket omfang sådanne forslag kan gennemføres, samt at spørgsmålene herefter forhandles mellem administrationen og tjenestemandorganisationerne.

Vedrørende statsbanerne udtales:

1. Der er af Dansk Jernbaneforbund fremsat ønske om, at forskellige nu til norm b henførte tjenester, nemlig kontrolltjeneste i Københavns nærtrafik, rangertjeneste på mindre stationer samt trafikkespedienttjeneste og ledvogtertjeneste, der er forbundet med megen nattjeneste, må blive overført til norm a.

Efter udvalgets opfattelse og i overensstemmelse med det standpunkt, som udvalget har taget til norm-

spørgsmålet i almindelighed, må det være afgørende for, om organisationens ønske kan imødekommes, at de omhandlede tjenester er af en så intensiv karakter, at de under iagttagelse af det gældende kriterium for henførelse til norm a (ca. 6½ times egentligt arbejde og agtpågivenhed indenfor en tjeneste på 8 timer) kan henføres til denne norm, dog at der i grænsetilfælde tages særligt hensyn til nattjeneste, hvor denne er af større omfang.

Udvalget har ikke ment på det foreliggende grundlag at burde tage stilling til, hvorvidt der herefter måtte være mulighed for at overføre de pågældende tjenester eller nogle af disse til norm a, men skal henstille, at dette spørgsmål gøres til genstand for nærmere undersøgelse og forhandling mellem statsbanernes administration og de forhandlingsberettigede tjenestemandorganisationer.

2. Ifølge statsbanernes tjenestetidsregler sættes de almindelige tjenestetidsregler for skibspersonalet ud af kraft, når færger og skibe ligger til eftersyn ved værft, og der pålægges da personalet den almindelige arbejdstid, som er fastsat ved værftet. Kræves der arbejde udover denne arbejdstid, regnes overarbejdspenge for den overskydende tid efter reglerne om overarbejde, dog kun for så vidt månedsnormen 208 timer forholdsvis beregnet er overskredet.

Disse bestemmelser har Dansk Jernbaneforbund ønsket ændret således, at der altid skal ydes overarbejdspenge for den arbejdstid, der kræves udover den ved værftet fastsatte, altså uanset om normen er overskredet.

Udvalget finder, at det heromhandlede spørgsmål og det nedenfor under 3 nævnte spørgsmål, der begge i særlig grad vedrører de specielle tjenestetidsforhold for personalet ved overfarterne, bør gøres til genstand for videre drøftelse mellem generaldirektoratet for statsbanerne og de forhandlingsberettigede personaleorganisationer. I denne forbindelse skal man for så vidt angår det under nærværende punkt rejste spørgsmål henvise til udvalgets almindelige bemærkninger vedrørende erstatning for overarbejde, jfr. afsnit II. D. 2. b.

3 Når færger og skibe er oplagt til kedelrensning og eftersyn i hjemstedshavnen, henføres ifølge de gældende regler ved statsbanerne tjenesten for de dage, de pågældende er beskæftiget ved nævnte arbejder, til normen 208 timer. Denne bestemmelse er af Dansk Jernbaneforbund ønsket ændret således, at al tjeneste under færgers og skibes oplægning i og udenfor hjemstedshavnen henføres til nævnte norm.

Da spørgsmålet om de enkelte tjenesters henførelse til normerne efter udvalgets opfattelse må afgøres ved en undersøgelse af tjenesternes indhold også i tilfælde, hvor færger og skibe er oplagt, har man ikke ment at burde fastslå, at alle tjenester i disse tilfælde i almindelighed henføres til norm a uden hensyn til tjenestens art og årsagen til oplægningen. Udvalget finder derfor ikke anledning til at foreslå den gældende regel ændret, men skal henstille, at det ved en undersøgelse og eventuel forhandling mellem statsbanernes administration og de forhandlingsberettigede tjenestemandorganisationer afgøres, om der måtte være an-

dre tjenester under oplægning end de udtrykkeligt nævnte, som kan henføres til norm a.

4. I tilslutning til bestemmelsen om, at der ved tjenestetid forstås tiden mellem mødetid på arbejdsstedet (det beordrede mødested) og det tidspunkt, da tjenestemanden atter kan forlade dette, dog med fradrag af hvilepavser på ½ time eller derover, har Dansk Jernbaneforbund ønsket optaget en bestemmelse om, at det beordrede mødested for stationspersonalet fastsættes til »omklædningsrummet» og for banepersonalet til »kolonnehuset», samt at der for togpersonalet ligeledes fastsættes bestemt mødested og mødetid. Subsidiært har forbundet stillet forslag om, at der gives det omhandlede personale en forberedelsestid på 15 minutter.

Som begrundelse for disse forslag er anført, at det omhandlede personale ofte må bruge en ikke uvæsentlig tid til at komme fra det sted, hvor der af praktiske eller tjenstlige grunde rent faktisk gives møde, og til arbejdsstedet, uden at noget af denne tid medtages ved tjenestetidsopgørelsen. Dette gælder således navnlig stationspersonale beskæftiget ved rangtjeneste samt banetjenestens kolonnepersonale.

De fremsatte forslag vil ifølge de af statsbanerne foretagne beregninger medføre en merudgift på ca. 3 millioner kr. årlig for det principale forslags vedkommende og ca. 2 millioner kr. årlig for det subsidiære forslags vedkommende. Allerede under hensyn til disse betydelige merudgifter, samt da forslagene vil kunne få konsekvenser for store personalegrupper såvel indenfor statsbanerne som indenfor andre styrelsesgrene, finder udvalget ikke grundlag for at anbefale, at noget af de fremsatte forslag imødekommes.

5. Dansk Jernbaneforbund har stillet forslag om, at der, når en tjenestemand tilkaldes ekstraordinært i tiden kl. 21—6, ved tjenestetidsopgørelsen skal regnes med den virkelig anvendte tid, dog mindst 4 timer for een tilkaldelse og mindst 8 timer, hvis der sker to eller flere tilkaldelser.

Udvalget finder det i og for sig rimeligt, at der ydes tjenestemændene en vis godtgørelse for tilkaldelser om natten udenfor den egentlige tjenestetid, men da man må anse det for principielt betænkeligt i større udstrækning at regne med længere arbejdstid end den faktisk præsterede, samt da det fremsatte forslag kan medføre, at tjenestemændene under længere tilkaldelser ikke vil opnå nogen godtgørelse, idet der kun vil blive regnet med den faktisk medgæede tid, har udvalget ikke ment at burde tiltræde det fremsatte forslag. Idet bemærkes, at forslaget efter det for udvalget oplyste navnlig tager sigte på signal-tjenesten og banetjenestens personale, skal man stille forslag om, at der ydes disse tjenestemænd, når de tilkaldes ekstraordinært i tiden kl. 21—6 henholdsvis i anledning af fejlretninger og i tilfælde af uheld, et vederlag af 6 kr. for den første time og almindelig overarbejdsbetaling for vedkommende lønningsklasse for de følgende timer med afrunding opad til mængdefold af halve timer daglig, idet der dog ydes vederlag for mindst en time, men således at den særligt vederlagte tid herefter ikke medtages ved tjenestetidsopgørelsen. Sådant vederlag bør efter udvalgets opfat-

telse dog ikke ydes til tjenestemænd, som har rådigheds- eller vagttjeneste eller oppebærer dispositionstillæg.

Udvalget skal dog bemærke, at det, såfremt de omhandlede tilkaldelser får et større omfang for enkelte tjenestemænd, bør tages op til overvejelse at yde disse et særligt dispositionstillæg i stedet for det foreslåede vederlag.

Merudgiften ved udvalgets forslag vil andrage ca. 8 000 kr. årlig.

6. Der er af Dansk Jernbaneforbund fremsat ønske om, at den tid, der medgår til møde som vidne i en auditørsag, medregnes som normal tjeneste.

Udvalget har intet fundet at indvende mod dette forslag, som man kan anbefale gennemført.

7. Ifølge de gældende regler for statsbanerne må maksimumstjenesten på den enkelte dag for det kørende personale som regel ikke overskride 12 tjenestetimer og for alt andet personale 15 tjenestetimer. Denne bestemmelse er af Dansk Jernbaneforbund ønsket ændret således, at maksimumstjenesten på den enkelte dag for alt personale ikke må overstige 12 timer.

Statsbanernes administration har til dette forslag udtalt, at det vil være til hinder for den søfartsvæsenets personale nu gældende 2-skiftede vagt i døgnnet og nødvendiggøre en 3-skiftet vagt med deraf følgende omlægning af tjenesterne. Forslaget vil endvidere medføre, at det næppe vil være muligt at tilrettelægge søfartsvæsenets personales tjenester således, at det månedlige antal tjenestetimer fordeler sig jævnt indenfor månederne. Det er endelig anført, at der af hensyn til tjenestens tilrettelæggelse bør være adgang til også for andre personalegrupper end søfartsvæsenets i enkelte tilfælde at overskride 12 timers grænsen.

Udvalget har under hensyn til det således oplyste ikke ment at kunne tiltræde det fremsatte forslag, men skal foreslå, at reglen affattes således:

»Maksimumstjenesten på den enkelte dag må så vidt muligt ikke overskride 12 tjenestetimer.«

8. Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmands Forening har stillet forslag om, at tjeneste i eller ved fremførelse af tog uden passende afbrydelse ingensinde må vare over 9 timer (heri medregnet forberedelses- og afslutningstjeneste) i stedet for som hidtil 10 timer.

En gennemførelse af dette forslag vil medføre en merudgift på i hvert fald mellem $\frac{1}{2}$ og 1 million kr. årlig. Under hensyn hertil samt da forslaget vil bevirke, at adgangen til en effektiv udnyttelse af personalet bliver mindre, idet det vil blive nødvendigt at tildele personalet længere ophold på fremmed sted eller lade det foretage flere passagerrejser, ligesom der vil ske en nedgang i det gennemsnitlige månedlige timetal for det kørende personales tjeneste, må udvalget være af den opfattelse, at den pågældende regel ikke bør ændres.

9. Der er af Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmands Forening stillet forslag om, at rådighedstjeneste på tjenestestedet ikke må anordnes med mere end 8 klokke timer og i hjemmet ikke med mere end

10 klokke timer i stedet for som hidtil med henholdsvis 10 og 12 klokke timer.

Da forslaget, der vil medføre en merudgift på ca. 200 000 kr. årlig, ifølge det for udvalget oplyste vil medføre spildtid og skabe vanskeligheder for en økonomisk tilrettelæggelse af tjenesten, samt da de gældende maksimumsgrænser for rådighedstjenestens varighed ikke forekommer udvalget urimelige, har man ikke ment at burde stille forslag om ændring af den gældende regel.

10. Ifølge de gældende regler skal det ved opstilling af tjenestefordelings- eller turlister påses, at hver tjenestemand får mindst 9 samlede hviletimer mellem to tilstødende døgn hovedarbejder. Fra denne regel er der dog gjort visse undtagelser, og det er bl. a. bestemt, at for det kørende og sejlene personale kan hviletiden udenfor hjemstedet undtagelsesvis indskrænkes til 6 timer. Denne undtagelsesbestemmelse er af Dansk Jernbaneforbund ønsket ændret således, at hviletidens mindstevareighed fastsættes til 7 timer i stedet for til 6 timer.

Da forslaget vil medføre en merudgift på 2—300 000 kr. årlig samt bevirke forøgede vanskeligheder ved tjenestens tilrettelæggelse og en nedsættelse af det gennemsnitlige månedlige timetal for det kørende personales tjeneste, har udvalget ikke fundet grundlag for at ændre den gældende regel.

11. Dansk Jernbaneforbund har stillet forslag om, at der til bestemmelsen om, at de forskellige personalegrupper under de forhandlingsberettigede tjenestemandorganisationer skal have lejlighed til at fremsætte deres ønsker, når der skal opstilles nye tjenestefordelings- eller turlister, gøres en tilføjelse om, at det samme også gælder, når der foretages ændringer i tjenestefordelings- eller turlisterne. Som begrundelse herfor er anført, at sådanne ændringer ofte kan være af lang varighed, og at personalet derfor bør have adgang til at udtale sig om dem på samme måde, som hvis de ændrede tjenester eller ture havde været opstillet fra begyndelsen.

Udvalget finder det fremsatte forslag rimeligt, men må dog være af den opfattelse, at personalets adgang til forhandling ikke må være til hinder for, at en ændring, der kan være dikteret af pludselig opståede forhold, iværksættes straks, og således at den eventuelle forhandling kommer bagefter. Man skal derfor stille forslag om, at der til den gældende bestemmelse gøres følgende tilføjelse:

»Det samme gælder ændringer, idet dog sådanne om fornødent kan iværksættes straks.«

Det bemærkes, at udvalget forudsætter, at den foreslåede bestemmelse ikke medfører nogen indskrænkning i de lokale chefers pligt til ved indtrædende trafiknedgang at afpasse personalestyrken efter den forhåndenværende arbejdsmængde.

12. Dansk Jernbaneforbund har endvidere fremsat ønske om, at der i tilslutning til den under 11 omhandlede bestemmelse optages en regel om, at organisationerne har krav på at få en afskrift af den nye turliste.

Da statsbanernes administration intet finder at indvende mod dette forslag, kan udvalget tiltræde det,

idet man dog i overensstemmelse med det foran under afsnit II. B. 5, om personalets medvirken anførte skal foreslå, at reglen affattes således:

»De stedlige tillidsmænd for de forhandlingsberettede tjenestemandorganisationer har ret til at få en afskrift af den nye turliste.«

13. Ifølge statsbanernes særlige tjenestetidsregler ydes der for tjeneste på de 4 påskehelligdage, de 2 pinsehelligdage og de 2 julehelligdage udover det for vedkommende for disse dage fastsatte antal klokke-timer overarbejdspenge forhøjet med 50 pct. Af Dansk Jernbaneforbund er der fremsat forslag om, at denne regel suppleres med en bestemmelse om, at der ydes tilsvarende vederlag for forlænget fraværelse fra hjemstedet de pågældende dage. Som begrundelse for forslaget er anført, at det ikke ganske sjældent forekommer, at det kørende personale f. eks. på grund af ændringer af turene kommer tilbage til deres hjemsted betydeligt senere, end de ved tjenestens påbegyndelse havde regnet med, uden at deres tjeneste derfor behøver at være forlænget, idet der f. eks. kan være tildelt dem længere arbejdsfrit ophold på fremmed sted. Forbundet finder det rimeligt, at der ydes personalet en godtgørelse for den indskrænkning, der således sker i de pågældendes fritid på hjemstedet de nævnte højhelligdage.

Udvalget kan tiltræde de af forbundet anførte betragtninger, men finder dog, at der ikke bør kunne ydes vederlag for samme periode såvel efter den allerede gældende regel om tjeneste udover det for vedkommende fastsatte antal klokke-timer som efter den foreslåede tilføjelse om forlænget hjemstedsfraværelse, og man skal derfor foreslå, at bestemmelsen affattes således:

»For forlænget fraværelse fra hjemsted af tjenstlige årsager de nævnte helligdage ydes overarbejdsbetaling efter foranstående regler, dog at der, såfremt både tjenestetiden er overskredet og fraværelsen forlænget under samme tjeneste, kun ydes betaling for den overskridelse, der er størst. Under udstationering betragtes udstationeringsstedet som hjemstedsstation i den her omhandlede forbindelse.«

Merudgiften ved dette forslag vil andrage ca. 20 000 kr. årlig.

14. I tilslutning til den ovenfor under 13 omhandlede bestemmelse er det i statsbanernes tjenestetidsregler bestemt, at såfremt de anførte helligdage ordinært var fridage eller dage, for hvilke der ikke er opført en bestemt tjenestetid, ydes den særlige overarbejdsbetaling dog kun for tjeneste udover henholdsvis 8 eller 9 timer, medens der for den på fridage udførte tjeneste iøvrigt ydes vederlag efter de almindelige regler for mistede fridage.

Denne bestemmelse er af Dansk Jernbaneforbund ønsket ændret således, at grundlaget for overarbejdsbetalingens beregning i alle tilfælde bliver 8 timer, at der gøres en tilføjelse om ydelse af tilsvarende vederlag for forlænget hjemstedsfraværelse, hvorved forstås fraværelse udover 8 timer, samt at der for den på fridagen iøvrigt udførte tjeneste ydes vederlag efter de almindelige regler som for mistet fridag forhøjet med 50 pct. Begrundelsen for disse ændrings-

forslag er den samme som anført foran under 13, at der bør ydes tjenestemændene en særlig godtgørelse for det indgreb, der gøres i deres fritid på de nævnte højhelligdage.

Udvalget skal til forslagene udtale, at man ikke kan tiltræde, at grundlaget for overarbejdsbetalingens ydelse i alle tilfælde skal være 8 timer, idet man finder, at det afgørende som hidtil må være, hvilken norm den pågældende tjeneste er henført til. Man kan derimod i overensstemmelse med det foran under 13 anførte tiltræde, at der også ydes særligt vederlag for forlænget fraværelse fra hjemstedet, idet man dog er af den opfattelse, at grundlaget for beregningen af den forlængede fraværelse ikke bør være 8 (9) timer, da fraværelserne fra hjemstedsstationen ofte vil være af længere varighed. Man vil derfor finde det rimeligt, at grundlaget bliver en fraværelse på 12 timer.

For så vidt angår den på fridagen udførte tjeneste iøvrigt (de første 8 henholdsvis 9 timer) har udvalgets flertal (Ulrik Andersen, H. Engmann, V. P. Larsen, M. C. Nielsen, J. V. Henriksen og I. Unsgaard) i overensstemmelse med det foran under II. C. 4. b. udtalte vedrørende ydelse i almindelighed af særligt vederlag for tjeneste udført på inddragne fridage, der var højhelligdage, samt under hensyn til de økonomiske konsekvenser og den forbedring af tjenestemændenes fridagsordning, der siden indførelsen af den specielle regel om særlig vederlæggelse af overarbejde på de omhandlede højhelligdage er sket ved forhøjelse af fridagsantallet med »de skæve helligdage«, ikke kunnet tiltræde jernbaneforbundets forslag, men må være af den opfattelse, at den omhandlede tjeneste fortsat må godtgøres efter de almindelige regler om godtgørelse for mistet fridag. Flertallet skal herefter foreslå, at de foran omhandlede bestemmelser affattes således:

»Såfremt de anførte helligdage ordinært var fridage eller dage, for hvilke der ikke er opført en bestemt tjenestetid, ydes den særlige overarbejdsbetaling dog kun for tjeneste udover 8, henholdsvis 9 timer eller for fraværelse fra hjemstedet, der overstiger 12 timer. Såfremt der under samme tjeneste foreligger overskridelse såvel af den anførte normale tjenestetid som af den anførte fraværelse fra hjemstedet, ydes betaling for den overskridelse, som er størst. For den på fridage udførte tjeneste iøvrigt ydes vederlag efter de almindelige regler for mistede fridage.«

Merudgiften ved dette forslag vil andrage ca. 50 000 kr. årlig.

Et mindretal (Sophus Jensen, J. K. F. Jensen, P. From Hansen og Chr. Strøm) udtaler:

De gældende bestemmelser hjemler tjenestemændene ret til en særlig beregnet godtgørelse, når tjenesten på de særlige helligdage forlænges ud over det for disse dage fastsatte antal klokke-timer. Da det må antages, at inddragningen af de til disse særlige helligdage fastlagte fridage forårsager endnu større forstyrrelse i tjenestemændenes familieliv og eventuelle dispositioner for fridagen end en forlængelse af den normale tjeneste, forekommer det mindretallet helt at være i overensstemmelse med den tanke, der ligger

til grund for den hidtidige bestemmelse, om der som foreslået indsættes en bestemmelse, hvorefter mistede fridage på de særlige helligdage — i lighed med den almindelige tjenestetidsoverskridelse — erstattes med en kontant godtgørelse svarende til den for mistede fridage gældende betaling forhøjet med 50 pct., og at denne godtgørelse udbetales tjenestemanden i den efter inddragelsen følgende måned.

Mindretallet stiller herefter forslag om, at sidste punktum i flertallets foranstående forslag, som mindretallet iøvrigt kan tiltræde, affattes således:

•For den på fridage udførte tjeneste iøvrigt ydes vederlag efter de almindelige regler som for mistede fridage forhøjet med 50 pct.◀

15. I statsbanernes tjenestetidsregler er det fastsat, at overarbejdspenge for tilfældig tjenestetidsoverskridelse kun ydes, for så vidt en sådan overskridelse kan kontrolleres, og kun til tjenestemænd i 9. og 14.—17. lønningsklasse samt lokomotivførere, motorførere, togførere (togformænd), der ikke gør togrevisortjeneste, og jernbanepakmestre.

Denne bestemmelse er af Dansk Jernbaneforbund ønsket ændret således, at 11.—13. lønningsklasse medtages, og at de særligt nævnte stillinger, der er placeret i disse lønningsklasser, udgår.

Fra statsbanernes side er til forslaget anført, at dets gennemførelse vil bevirke, at der må ydes overarbejdspenge til adskillige tjenestemænd i 11.—13. lønningsklasse, hvis arbejde består i at tilrettelægge arbejdet for andre eller i at kontrollere arbejdets udførelse. Under hensyn hertil har udvalget ikke kunnet tiltræde forslaget, idet man må være af den opfattelse, at det i den generelle tjenestetidsbekendtgørelse afsnit III. 6. c., indeholdte princip bør fastholdes. Da de imidlertid til en vis grad må bero på et skøn, hvorvidt en bestemt gruppe tjenestemænd falder ind under nævnte generelle bestemmelse eller ikke, skal udvalget henstille, at spørgsmålet om, hvorvidt der udover de allerede opregnede måtte findes tjenestemandsgupper i statsbanernes 11.—13. lønningsklasse, som falder udenfor den omhandlede generelle regel, hvilket ifølge det for udvalget oplyste må antages at være tilfældet for f. eks. trafik ekspedienter, elektroførere og mekanikere, optages til nærmere undersøgelse og eventuelt forhandles mellem administrationen og tjenestemandsorganisationerne.

16. Dansk Lokomotivmands Forening har fremsat Forslag om, at der for lokomotivpersonale i eenmandsbetjente motorvogne fastsættes en normaltjeneste på 195 timer månedlig på samme måde, som det er tilfældet for personale i eenmandsbetjente lokomotiver. Til støtte for forslaget er henvist til, at den omhandlede tjeneste i motorvognene er særlig enerverende og ansvarsfuld som følge af de krav i henseende til sikkerhed, som stilles til tjenestemandene, samt at de pågældende ikke har megen forberedelses- og afslutningstjeneste.

Da personalet i motorvognene i modsætning til personalet i eenmandsbetjente lokomotiver (rangermaskiner) vil få en del arbejdsfri ophold på fremmed sted beregnet som tjeneste bl. a. som følge af det af udvalget foran under II, B. 1. stillede forslag, samt da

det overfor udvalget er oplyst, at det legemlige arbejde i motorturene ikke er af samme omfang som på eenmandsbetjente lokomotiver, og at forslaget vil kunne få ikke ubetydelige konsekvenser med hensyn til på andre områder at ligestille personale i motorvogne med personale på eenmandsbetjente lokomotiver, har udvalget ikke fundet grundlag for at tiltræde forslaget.

17. Dansk Lokomotivmands Forening har endvidere stillet forslag om, at rådighedstjeneste ved depot for nedbrud medregnes fuldt ud i stedet for som hidtil med $\frac{2}{3}$.

Dette spørgsmål var også rejst over for tjenestetidsudvalget af 1934, der udtalte, at den nævnte tjeneste burde kunne beregnes som fuld tjeneste, såfremt tjenestemanden i den langt overvejende del af tjenestetiden var optaget af telefonvagt og dermed i forbindelse stående arbejder, jfr. udvalgets betænkning side 17.

Det er for nærværende udvalg oplyst, at den omhandlede rådighedstjeneste nu i reglen vil være forbundet med forskelligt arbejde, herunder ikke alene telefonvagt, men også andet arbejde. Under hensyn hertil kan udvalget anbefale, at tjenesten som foreslået medregnes fuldt ud.

Som afsluttende bemærkninger fremhæver udvalget, at forslagene vil efter de stedfundne beregninger for told- og trafiketatens vedkommende medføre følgende årlige udgifter:

Statsbanerne	ca. 1 960 000 kr.
Post- og telegrafvæsenet	» 700 000 »
Toldvæsenet	» 135 000 »
	ca. 2 795 000 kr.

Hertil kommer merudgiften ved samtlige øvrige styrelsesgrene. Tjenestetidsudvalget af 1934 gik ved sine beregninger ud fra, at merudgiften for disse styrelser ville udgøre tilnærmelsesvis samme beløb som for de nævnte 3 etater. Nærværende udvalg mener ikke, at merudgiften for styrelsesgrenene udenfor told- og trafiketaterne denne gang vil blive af tilsvarende størrelse for de nævnte etater, idet forskellige af de fremsatte forslag har specielle arbejds- og tjenestetidsforhold ved told- og trafiketaterne til forudsætning og derfor ikke vil kunne påregnes at ville få tilsvarende omfattende økonomiske konsekvenser udenfor disse etater. Under passende hensyn til disse forhold samt på grundlag af de for udvalget foreliggende beregninger har man ment at kunne ansætte udgiften ved de fremsatte forslag for styrelsesgrenene udenfor told- og trafiketaterne til ca. 1 750 000 årlig, således at den samlede merudgift for den egentlige statsstyrelse bliver ca. 4 545 000 kr. årlig.

Da de fremsatte forslag imidlertid må påregnes at ville få konsekvenser for en del institutioner, som ikke er egentlige statsinstitutioner, som f. eks. åndssvageanstalterne, samfundet og hjemmet for vanføre, finsensinstituttet m. v., må ovennævnte udgift forøges med et beløb for disse institutioner således, at den samlede merudgift ved udvalgets forslag må anslås til ca. 5 millioner kr. årlig.

Oplysningsarbejdet.

På et fornylig afholdt møde i Landsoplysningsudvalget blev drøftet spørgsmålet om en aktivisering af oplysningsarbejdet i afdelingerne i den kommende vinter.

Udvalget blev enige om at henstille til afdelingerne, at der gøres en indsats til fremme af dette spørgsmål, og man opfordrer derfor til at tage spørgsmålet op under den ene eller anden form.

Vi har tidligere anbefalet studiekredse, og er stadig af den opfattelse, at dette er den bedste form; erfaringerne har dog lært os, at det med de skiftende tjenester, lokomotivmændene har, kan være forbundet med vanskeligheder at samle deltagere til studiekredse, særligt i de mindre afdelinger. Alligevel opfordre vi interesserede medlemmer til at tage dette arbejde op, og med hensyn til emnerne, skulle det ikke være vanskeligt at finde et sådant, thi der findes i dag så mange forskellige problemer såvel af faglig, social og anden art, som kan diskuteres i studiekredse.

Oplysningsudvalget er altid rede til at give råd og vejledning, og ved at skrive til udvalgets formand, S. Suneson, Blegdamsvej 50, 3. sal, København Ø, vil alle spørgsmål i så henseende blive besvaret.

Endvidere henleder vi opmærksomheden på, at vor organisation står tilsluttet Arbejdernes Oplysningsforbund (AOF) og vore medlemmer kan enten personlig eller skriftlig henvende sig dér og få råd og vejledning. Adressen er Nørre Farimagsgade 11, København K.; tillige er der i forskellige større provinsbyer lokale afdelinger.

Er mulighederne for dannelsen af en studiekreds ikke til stede, opfordre vi afdelingerne til at forsøge arrangering af foredrag. Emnevalget hertil skulle heller ikke være vanskeligt, og i den forbindelse undlader vi ikke at gøre opmærksom på, at der allerede fra nogle afdelingers side er påtænkt en foredragsrække omhandlende faglige, kommunalpolitiske og andre emner af almen interesse.

Selvfølgelig kan intet arrangeres uden at være forbundet med udgifter, og støtte hertil kan ydes, når, ved sæsonens slutning, anmodning herom indsendes til Landsoplysningsudvalget.

En anerkendt og udmærket form for dygtiggørelse er brevskolene, og medlemmer, der er interesseret heri, kan ved henvendelse til Arbejdernes Oplysningsforbund få de fornødne oplysninger. De hermed forbundne udgifter refunderes af oplysningsudvalget, når behørig dokumentation herfor indsendes.

I henhold til oplysningsudvalgets vedtægter gælder dette dog ikke sprogundervisning, det være sig om undervisningen modtages gennem brevskolene eller ved deltagelse i kursus, idet man finder, at undervisning af denne art er af speciel beskaffenhed og ikke af almen oplysende karakter.

Om Landsoplysningsudvalgets arbejdsprogram for den kommende sæson kan intet definitivt meddeles, men det er udvalgets hensigt i lighed med

tidligere år at arrangere besøg, foredrag o. l., og nærmere oplysninger herom vil senere fremkomme.

Det er Landsoplysningsudvalgets håb, at vi vil få en udbytterig sæson, og vi appellerer til hver enkelt om i egen interesse at være aktiv medvirkende i oplysningsarbejdet.

p. u. v.
S. Suneson.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Vore værelsesforhold.

I DLT for 5. juli d. å. fremkom lokomotivfører Røgilds, Ab., med en kritik af vore hvile- og overnatningsforhold, særlig rettet mod et bestemt nordjysk depot. Jeg kan fuldt ud tilslutte mig denne kritik og vil i det følgende fremkomme med en del ting, som nu, da spørgsmålet er rejst, også bør fremhæves.

Først den meget dårlige belysning på værelserne. Der fremkom for nogle år siden et cirkulære, hvori fastsattes en vis størrelse af den på værelserne ophængte belysning, udregnet efter disses størrelse i m².

Dette cirkulære synes ganske at have undgået de stedlige lokomotivmestres opmærksomhed, idet der for de fleste af vore værelses vedkommende er brugt belysning af mindste format således, at personalet bogstaveligt må famle sig frem for at finde de respektive inventargenstande og langt mindre kan udføre nødvendige skriftlige arbejder. Til sammenligning behøver man blot at kaste et blik ind i de forskellige kontorer, i forhold til personalets værelser stråler disse som et helt fepalads.

Endelig kan der være grund til at beskæftige sig med sengene og de deri værende madrasser, idet begge dele er af en beskaffenhed, så man har dem stærkt mistænkt for at have holdt 100 års jubilæum for adskillige år siden. Når så dertil kommer, at personalet i mange tilfælde har et alt for kort natophold, 3 à 4 timer er jo ikke ualmindeligt, i mange tilfælde mindre, forstår man vist den herskende utilfredshed med de omtalte forhold, for der slækkes jo ikke på kravene om årvågenhed og påpasselighed for det materiel, man har ansvaret for. Det skulle derfor ikke være noget urimeligt forlangende, at de anviste værelser svarer nogenlunde til tidens krav, og lad os så samtidig komme bort fra 2-mands værelserne, der i vor så højt besungne fremskridtsvenlige tid står som et rudiment fra fortiden. Lad os også samtidig slippe for den forældede ordning, hvor lokomotivpersonalet endnu i året 1949 slæber rundt med de upopulære »bolchedåser« med indhold, men blive anvist et vel rengjort og udluftet værelse med en ren og indbydende opredt seng. Jeg er sikker på, at dette ville blive hilst med glæde af hele lokomotivpersonalet og være med til at fremme arbejdsglæden.

Hovedbestyrelsen har i sidste blad beskæftiget sig med vore værelser, det kunne tyde på, at man også der er opmærksom på de omtalte forhold, kunne man nå dertil, at også administrationen ville se med nogen velvilje på denne sag, ville meget være nået.

Aalborg i august.

J. P. Blendstrup,
lokomotivfører.

Notitser.

Et rullende turisthotel.

I sommer har der på de svenske jernbanelinier rullet et turisthotel; en idé, som viser sig at være vellykket og som skal fortsætte næste år.

Hotellet er forment af 3. klases sovevogne; en salonvogn, der bruges til selskabs- og opholdsrum, en spisevogn, køkkenvogn, køle- og oplagsvogn, som har baderum, ialt 8 vogne. Toget har kørt på de lange strækninger, særligt i det nordlige Sverige og udgangspunktet har været Østersund eller Luleå.

Gennem Jämtland har toget taget en afstikker til Trondheim og Narvik.

Foruden at rejse gives der adgang til at foretage fjeldture samt busture med omvisning i byer og ved visse lejligheder bådture. I toget overnattes og spises, men man må selv rede sin seng, for betjeningen her til følger ikke med toget. Prisen er meget rimelig, kun 100 kr. for en tur, der varer 1 uge. Mange har benyttet sig heraf for at se sig om i Sverige såvel i nord som syd.

Egen jernbanebygning.

Som bekendt blev der i Jugoslavien bygget en jernbane af lutter ungdom. Det mærkelige er, at banen er bygget på meget kort tid og med forholdsvis primitive redskaber. Således var spaden og trillebøren almindeligt udstyr, men man havde dog nogle blandede maskiner for beton, boremaskiner o. l.

Jernbanelinien var på 242 km samt 60 km sidespor, ialt 302 km, som blev færdig og åbnet for drift i løbet af 228 dage. Arbejdet foregik fra marts til midten af november.

Spanske jernbaner elektrificeres.

Det er det ene land efter det andet, som indser fordelene og nødvendigheden af at få sine jernbaner elektrificeret. Nu er det Spanien, som arbejder med sagen. I 1955 er det forudsætningsvis at have 2 124 000 KW til disposition for jernbanerne. Foreløbig er målet at få elektrificeret 4 496 km i første omgang, dernæst 5 263 km. Som det ses, er det ganske store tal, der arbejdes med, men det spanske jernbaneanet er stort. Nabolinier til hovedlinierne står snart for tur, således Portugal—Bilbao å Castejon—Burgos—Vitoria—Castejon og senere Almeria og Port Gador.

Behageligere vognbevægelser.

En amerikaner har nylig opfundet en elektrisk stabilisator, som skal gøre det behageligt for de rejsende at køre med tog og busser. Stabilisatoren hindrer såvel vognene i at ryste og slingre ved ujævnheder på linien og holder vognene i horisontal stilling i sving og kurver. Særlig betydning vil opfindelsen få for rejsende i sovevognene.

Gummiplader på sveller.

I laboratorierne til de franske jernbaner har man eksperimenteret med gummiplader på sveller for at bøde på de vibrationer, som banelegemet nødvendigvis må få, når togene farer over det. Man er ikke færdig med prøverne endnu, men det ser ud til, at man er kommet ind på det rette, så både vibrationer og slidtage kan reduceres betydeligt.



Personalia.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 15-8-49.

Lokomotivførere:

H. Andreasen, Nyborg, til Fredericia.

Forfremmelser pr. 1-9-49.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

H. P. E. Mortensen, Helsingør, i Brande.

G. A. Rasmussen, Kh. Gb., i Brande.

H. V. Larsen, Kalundborg, i Tønder.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-9-49.

Lokomotivførerne:

L. M. H. Jensen, Gedser, til Ringkøbing (med tildeling af hvervet som depotforstander).

A. G. Sørensen, Brande, til Kh. Gb.

P. W. H. Jørgensen, Tønder, til Gedser.

P. E. Poulsen, Brande, til Struer.

Lokomotivfyrbødere:

B. Rasmussen, Roskilde, til Kh. Gb.

H. C. W. Sørensen, Roskilde, til Aarhus.

O. Nielsen, Tønder, til Esbjerg.

A. C. N. Salling, Tønder, til Esbjerg.

N. P. Junker, Lunderskov, til Fredericia.

A. J. Ridtland, Slagelse, til Frederikshavn.

A. Jacobsen, Brande, til Randers.

H. T. S. Christensen, Gedser, til Lunderskov.

R. L. Andersen, Kh. Gb., til Padborg.

K. W. Pedersen, Kalundborg, til Tønder.

O. I. Israelsen, Korsør, til Tønder.

A. Andersen, Tønder, til Brande.

C. C. I. Nielsen, Gedser, til Kh. Gb.

S. Rasmussen, Næstved, til Struer.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-9-49.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

J. O. Jensen (Cornelius), Gedser, i Gedser.

F. H. R. Jensen, Aarhus, i Gedser.

K. O. T. Povlsen, Kh. Gb., i Gedser.

E. E. M. Frandsen, Kh. Gb., i Roskilde.

N. H. W. Hansen, Fredericia, i Roskilde.

M. H. Jensen, Esbjerg, i Roskilde.

B. C. Rasmussen, Nyborg, i Korsør.

L. V. R. Madsen, Frederikshavn, i Slagelse.

D. K. Christensen, Padborg, i Kalundborg.

H. M. Barlo, Esbjerg, i Tønder.

A. Iversen, Randers, i Lunderskov.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører C. B. Larsen, Næstved, d. 28-8-49.

Afsked.

Lokomotivfører E. V. Jørgensen, Odense, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-10-49.
 Lokomotivfører T. V. Johansen, Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-10-49.
 Lokomotivfører S. Hvass, Langaa, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-10-49.

Taksigelser.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pens. lokomotivfører E. Harvigs begravelse.
Magda Harvig, København.
 Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved mit jubilæum.
 Lokomotivfører E. A. Madsen.
 Huslodsvej 60, Fredericia.

LOKOMOTIVMÆNDENES ENKEKASSE

Regnskabsoversigt for året 1948—1949.

1. aug. 1948 var medlemsantallet 219 og 31. juli 1949 208. Pens. lokomotivfører C. O. C. Abkjær, pens. lokomotivfører A. A. N. Barnstein, pens. lokomotivfører V. T. J. C. V. E. Harmon, pens. lokomotivfører A. E. Johansen, pens. lokomotivfører P. M. Johansen, pens. lokomotivfører J. P. L. V. Møller, pens. lokomotivfører F. C. Schjøtt, pens. lokomotivfører T. C. C. Spøer er afgået ved døden. Udmeldt er pens. lokomotivfører C. J. F. Klem, pens. lokomotivfører C. V. Mørch og pens. lokomotivfører Th. Olsen.

Ved årets begyndelse ydedes understøttelse til 123 enker, ved årets slutning til 119 enker.

Enkekassens rentebærende formue udgjorde den 1. august 1948 156 549,65 kr., 31. juli 1949 156 801,45 kr.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.	<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Kassebeholdning	9 749. 65	Understøttelse	8 480. 00
Kontingent	3 908. 67	Provision for afdrag	202. 88
Renter	5 617. 56	Kontorhold	500. 00
		Forsendelse af regnskab og leveattester ..	13. 50
		Tryk af regnskab med perfor. stemmeseddel	22. 00
		DLF's jubilæum	35. 00
		Porto, papir, kuverter samt indsat på giro	111. 59
		Kassebeholdning 31. juli 1949	9 910. 91
	19 275. 88		19 275. 88
<i>Aktiver.</i>	Kr. Ø.	<i>Passiver.</i>	Kr. Ø.
Østifternes Kreditforenings obligationer, kursværdi 138 000 kr.	146 800. 00		
Indestår i Bikuben og girokonto	10 001. 45		
	156 801. 45	Enkekassens formue	156 801. 45

Ejnar Egeland,
kasserer.

Regnskabet revideret og fundet rigtigt i overensstemmelse med de fremlagte bilag. Obligationer og kassebeholdning til stede.

København, den 11. august 1949.

N. J. Thomsen,
revisor.

J. M. Sørensen,
revisor.

C. V. Christensen,
Aabjergvej 25.

J. Junge,
Vester Fælledvej 43,
tlf. Eva 1253.

C. Christoffersen,
Sdr. Boulevard 131, 4.,
tlf. Vester 7147.

Ejnar Egeland,
Søndervangsalle 52,
tlf. Valby 918.

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), *Aage Hansen.*
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269. — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.