



NO 12

20. september 1949

49. årgang

Reguleringstillæg og midlertidigt løntillæg

Nedsættelse af reguleringstillæget med een portion, der overføres til lønninger og pensioner som et særligt beløb.

Den ekstraordinære situation, der opstod omkring juli-pristallet, og den spænding, der føltes blandt tjenestemændene, om hvorvidt pristallet skulle have indflydelse på reguleringstillæget, er nu afsluttet, idet der er opnået enighed mellem finansministeriet og tjenestemandorganisationerne såvel i dette spørgsmål som om det midlertidige løntillæg for det kommende år.

Som bekendt opgjorde Statistisk Departement juli-pristallet til 307, der således i forhold til januar-pristallet på 310 betød en nedgang på 3 points. En umiddelbar bedømmelse heraf af den enkelte lønmodtager bragte på engang både tilfredshed og misfornøjelse. Efter en stadig opadgående bevægelse i priserne, der — skønt udligning i reguleringstillæget — virkede foruroligende, var juli-pristallet et lyspunkt og et skridt i den rigtige retning. Til gengæld var de statistiske beregninger, der beviste en nedgang i husholdningsbudgettet, ikke lige så følelige i hjemmene, som tallene gav udtryk for på papirerne. Men resultatet var jo en kendsgerning og fremkommet med det sædvanlige husholdningsbudget som grundlag, og enhver indstillede sig på at afgive en portion reguleringstillæg den 1. oktober. Imidlertid opstod der mellem De samvirkende Fagforbund og Arbejds-

giverforeningen modstridende opfattelser af fortolkningen af de bestående overenskomster de to parter imellem, idet man fra DsF var af den opfattelse, at der ingen regulering skulle finde sted før ved en pristalssænkning på fulde 6 points, hvorimod arbejdsgiverne mente reguleringen skulle indtræffe under samme betingelser som for tjenestemændene. For dem skal som bekendt reguleringstillæget i henhold til tjenestemandsløven reduceres med 1 portion, så snart pristallet går under 310 med blot 1 point, idet reguleringen for denne kategori finder sted for hver 6 points over 286 eller under 291.

Ved de efterfølgende forhandlinger mellem de to organisationer opnåedes der dog hurtigt enighed, idet De samvirkende Fagforbunds opfattelse blev anerkendt som den rigtige, og dermed var det bebudede fald i arbejdernes timefortjeneste på 5 øre reddet.

Men tilbage stod tjenestemændene; og med denne afgørelse ændredes deres stilling i sagen, såfremt det nye pristal nu fik indflydelse på deres lønninger.

Ved tjenestemandsløven af 1946 kom tjenestemændene ikke alene på samme pristal som arbejderne i privatindustrien, men lønningskommissionen havde også lagt visse arbejderlønninger til grund for en del af tjenestemandslø-

lønningerne, og man havde derfor grund til at regne med, at der fandtes en ensartet reguleringsskala for de to grupper. Hertil kommer, at tjenestemændene på grundlag af overenskomsterne i foråret 1948 opnåede et midlertidigt løntillæg som et udligningsbeløb for den forskel, der var opstået ved den merindtægt, arbejderne dengang opnåede, og som bl. a. havde forrykket de af lønningskommissionen allerede nævnte principper, og forskellen mellem lønninger og priser i tjenestemændenes disfavør. Når arbejderne derfor nu bevarede en uændret indtægt trods prisfald, opstod der en situation i lighed med grundlaget for forhandlingerne i oktober 1948. Til gengæld må det erkendes, at der denne gang var tale om en statistisk beregning af pristallet, og med tjenestemandsløven i hånd skulle portionen afgives; men når sådanne faktorer spiller ind, som tidligere har haft indflydelse både på det grundlæggende og på udviklingen, er det ganske naturligt, at tjenestemandorganisationerne reagerede, og skønt ingen af dem ønskede et brud på loven, måtte der findes udvej for at undgå denne deklasse- ring af tjenestemændene.

Indenfor centralorganisation I tog man derfor i lighed med de andre centralorganisationer spørgsmålet op til behandling, idet man samtidig fandt det rimeligt ved en henvendelse til finansministeren at rette anmodning om, at det midlertidige løntillæg, hvis gyldighed udløber med udgangen af dette år, blev genstand for en drøftelse ved samme lejlighed. Ved forhandlingerne om dette tillæg i efteråret 1948 blev det, som et meget stærkt ønske fra organisationerne, fremhævet, at tillæget burde ydes pensionisterne med 70 pct., men som bekendt opnåedes der kun 50 pct. Der var derfor enighed indenfor centralorganisation I om denne gang påny at fremsætte dette ønske.

Efter en forud drøftelse af sagen med de politiske partier på rigsdagen og med indhentning af tilslutning fra disse til et lovforslag, som vil blive forelagt rigsdagssamlingen i begyndelsen af oktober, indkaldte finansministeren de forhandlingsberettigede organisationer til en drøftelse af problemet mandag den 12. ds. Med en enkelt afbrydelse af forhandlingerne, hvor organisationerne havde lejlighed til at drøfte de fremkomne forslag med deres respektive bestyrelser, opnåedes der enighed om følgende:

Udover de almindelige lønningsdele oppebærer statens tjenestemænd fra og med 1. oktober 1949 et beløb svarende til 1 portion reguleringstillæg efter den størrelse, den pågældende normalt oppebærer. Såfremt der indtræffer en stigning i pristallet til over 309 points, hvorved reguleringstillæget forhøjes med 1 portion, bortfalder det ekstraordinære beløb.

Loven om det midlertidige løntillæg på 2½ portion, der udløber den 31. december d. å. forlænges til og med 31. december 1950. Tillæget udbetales fra og med 1. oktober d. å. med 70 pct. til pensionister imod tidligere 50 pct.

Der sker ingen afkorting i lønningerne pr. 1. oktober 1949, men hvis rigsdagen ikke vedtager forslaget, forpligter tjenestemændene sig til at tilbagebetale det for meget modtagne beløb.

Som det heraf fremgår, nedsættes antallet af reguleringstillægsportionerne med een, nemlig fra 24 til 23 portioner. Den omstridte portion indføres samtidig i lønninger og pensioner som et særligt beløb, der følger den almindelige reguleringstillægsordning således, at det udbetales med samme størrelse, altså med det fulde beløb til gifte mænd og dermed ligestillede og med ¾ til alle ugifte. Det midlertidige løntillæg bevarer sin sædvanlige karakter overfor de aktive tjenestemænd. Forlængelsen af varigheden af dette tillæg er naturligvis betinget af, at såfremt der indtræffer sådanne uforudsete tilstande, at en ændring af denne ordning må finde sted, kan der optages nye forhandlinger.

At finansministeren har været venlig stemt overfor tjenestemændene i denne sag, er almindeligt kendt gennem dagspressen. Fra de første forhandlinger mellem De samvirkende Fagforbund og Arbejdsgiverforeningen udtalte han som sin opfattelse, at skulle arbejderne bibeholde den samme lønindtægt, ville der heller ingen ændring ske for tjenestemændenes vedkommende.

De opnåede resultater vil uden tvivl blive modtaget med tilfredshed ude blandt vore medlemmer, ligesom vore pensionister med glæde modtager meddelelse om, at deres pension nu bliver forhøjet med 20 pct. af det midlertidige løntillæg. Omend beløbet er lille, er 5 kr. mere om måneden et plus til en i forvejen beskeden indtægt, og samtidig er der nu skabt et rimeligt forhold i grundlaget for ydelsen af dette tillæg.

ITF konference.

Jernbanemandssektionen indenfor ITF afholdt i dagene fra den 15. til den 19. august d. å. en konference i Innsbruck, der er beliggende i en af Østrigs skønneste egne.

Dagsordenen var omfattende og spændte over følgende emner:

Arbejdernes indflydelse på virksomhedens ledelse; velfærdsforhold, specielt i jernbanernes kontorlokaler; principperne for en samordning af transportmidlerne; mekanisering af arbejdet på banestrækningerne og virkningerne deraf på antallet af arbejdere; skabelsen af en europæisk transportmyndighed og arbejdstiden indenfor jernbanerne.

Til det første punkt på dagsordenen havde sekretariatet udarbejdet en rapport, og i denne var bl. a. nedlagt, at store virksomheder ikke bør overtages og drives af staten, uden at der bliver taget mere hensyn til de økonomiske og sociale synspunkter end til de politiske, hvilket fagforeningsbevægelsen må fastholde, og i henhold hertil kræve, at der i de administrative organer findes repræsentanter fra såvel myndighedernes som fra arbejdernes side.

Her opstår i første række spørgsmålet om, hvilken rolle arbejderrepræsentanterne skal spille i ledelsen af virksomheden, om det skal være en rådgivende eller en ansvarlig medbestemmende rolle, og her har det vist sig, at fagbevægelsens ledere i de forskellige lande i opfattelsen af dette spørgsmål ikke er enige.

For jernbanernes vedkommende er det meget vigtigt, om den indflydelse som udøves af jernbaneorganisationerne har betydning overfor de økonomiske og politiske faktorer, og hvor fagbevægelsen er indflydelsesrig i landets såvel økonomiske og politiske liv, er samarbejdet mellem jernbaneorganisationerne og ledelsen i almindelighed godt, og selv om arbejderne ikke har nogen medbestemmelsesret i den højere besluttende myndighed, kan deres tillidsmænd ikke desto mindre, når omstændighederne foreligger, udøve betydningsfuld indflydelse i vigtige spørgsmål vedrørende virksomhedens ledelse.

Er fagbevægelsen i et land i tilbagegang og de dominerende faktorer er reaktionærer, er som regel jernbaneorganisationerne i en vanskelig stilling og har besværligheder med at hævde sig overfor den administrative ledelse.

Det foranstående anførte gælder specielt for offentlig drevne jernbaner, men tanken om, at personalet har ret til at deltage i ledelsen, kan også tillempes og har været tillempet med hensyn til private jernbaner, og ITF's sekretariat peger i den forbindelse på en udtalelse, som fremkom for mange år siden, da kravet om socialisering af jernbanerne overalt i verden var aktuel og blev drøftet.

I tilslutning til rapporten blev forelagt en resolution, som vedtoges, og konklusionen af denne var:

at alle nationale jernbanemandsorganisationer skulle tilsende ITF en redegørelse over, hvorledes medbestemmelsesretten blev udøvet indenfor de forskellige jernbaners styrelser.

Jernbanen og landevejstransporten.

Til det punkt på dagsordenen, der omhandler en samordning af transportmidlerne, havde formanden for Svenska Järnvägsmannaförbundet, Herm. Blomgren, udarbejdet en rapport, der bl. a. indeholdt følgende:

Konkurrencen mellem forskellige slags transportmidler er i princippet rigtigt, og et forældet transportmiddel må vige pladsen for et nyt og bedre. Der peges i den forbindelse på, at erstatningen af sejlskibe med dampskibe og den hestetrukne diligence med jernbanerne var en ønskværdig udvikling. De, som sidder i ledelsen af transportvirksomhederne, virker forgæves, hvis de forsøger at modvirke et nyt transportmidlets indførelse, for så vidt dette er bedre. Det er uøkonomisk — og derfor usundt og skadeligt — om man forsøger at modarbejde indførelse af et nyt transportmiddel ved at anmode staten om at forbyde dette. Et nyt transportmiddel er bedre end det gamle, hvis det i konkurrencen på lige basis tilfredsstiller kunden, således at denne foretrækker at anvende det nye middel frem for det gamle, selvom befordringsafgiften er højere; det skal blot erindres, at jernbanebilletterne mellem byerne langs Rhinen var betydelig højere end billetterne på passagerbådene, ikke desto mindre kom jernbanen til at erstatte denne bådtrafik, hvilket beviser, at det nye transportmiddel viste sin overlegenhed.

Landevejstransporter er i mange henseender jernbanen overlegen, idet en lastbil og en bus kan påtage sig opgaver, jernbanen ikke formår. Landevejstransport kan indrettes til at tjene indbyggerne i byen, og i mange tilfælde kan hurtige forbindelser mellem producenter og forbrugere af let fordærvelige levnedsmidler bedst ske ad landevejen.

Dør til dør-trafikken er hurtigere end med jernbanen og beror bl. a. på, at man slipper for omlastning, ligesom denne trafik ofte er mere sikker for de transporterede varer til f. eks. møbler og glas. Der findes således et ganske stort område, indenfor hvilket landevejstransporterne er jernbanen overlegen, men den bør ikke være medvirkende til at indskrænke jernbanernes virkefelt, hvis den ikke kan betjene kunderne bedre. Faren ligger i, at kunstig opskruet konkurrence kan lede til en for stor tilgang af transportmidler og transportarbejdere, hvilket fra samfundets synspunkt er uheldigt.

De, som driver landevejstransporten, skal bevise, at denne er jernbanen overlegen, men landevejstransporterne kan imidlertid kun vise sin overlegenhed, hvis den konkurrerer med jernbanerne på de betingelser, at den har de samme forpligtelser overfor staten. Er landevejstransporter

belagt med mindre skatter end jernbanerne, eller det står dem frit for at acceptere og vælge den mest lønnede trafik, medens jernbanerne må have regelmæssig trafik, da sker konkurrencen på en urigtig basis, og landevejstransportens fremgang betyder ikke, at den er jernbanen overlegen.

I adskillige tilfælde har landevejstransporten haft den betydning, at den har imødekommet det moderne samfunds krav, og den udgør i mange tilfælde stort set et godt supplement til den ydelse, som samfundet forlanger af jernbanerne, og det er her problemet om samordning ligger.

Landevejstransporten har været i stand til at gribe ind på jernbanernes område uden at have investeret kapital i vejene, idet dette transportmiddel fandt vejene rede til anvendelse, og de eneste love, de var underkastet, var vejtrafikbestemmelserne, der foreskrev, på hvilken side af vejen, køretøjet skulle fremføres. I modsætning hertil måtte jernbanerne bygge og vedligeholde sine egne veje med egen kapital og være underkastet forskellige lovbestemmelser, som pålægger dem forskellige byrder og forpligtelser.

Fragtsatserne på jernbanerne varierer i forhold til værdien af de befordrede varer. For varer af høj værdi er taksterne højere end for de prisbillige, og dette er anerkendt som et sundt og rigtigt princip set ud fra samfundets synspunkt, idet det erkendes, at man kan befordre billigere varer til lavere pris.

Denne takspolitik har haft virkninger for industrien og højnet den almindelige levestandard, men denne form giver ulige konkurrence fra landevejstransporten, hvor fragtsatserne ikke varierer i forhold til den befordrede vares værdi. Lastbiltrafikken tilbyder fragtsatser, der er lavere end jernbanernes for varer af høj værdi, medens satserne derimod er høje for de billige. Som en følge heraf anvender befragterne landevejstrafik for befordring af værdifulde varer og jernbanen for billige. Jernbanen mister derved en gevinstgivende transport og får overladt den, som ikke giver nogen gevinst, men derimod kan indebære økonomiske tab.

Driftsomkostningerne for jernbanen kan ikke reduceres i direkte forhold til en formindskelse af trafikken; hvis et togs vægt reduceres med 10 eller 20 tons, bliver driftsomkostningerne på brændslet kun formindsket med nogle enkelte kroner. Alle arbejdsomkostninger, herunder bemanning af lokomotiver og tog, personalet på stationer og rangerbanegårde, i remiser og signalposter og i reparationsværksteder bliver uforandret, men tabet af en fragttindkomst, selv så lidt som for et $\frac{1}{2}$ tons vare med høj befordringsafgift kan give et virkningsfuldt tab for et enkelt tog, og de tab, som herved kan opstå hver dag, kan stige til kolossale beløb i løbet af 1 år.

Konkurrencen fra lastbiltrafikken tvinger jernbanerne i flere lande til at overgå til systemet med fragtsatser baseret på de direkte udgifter. De industrier og handelsvirksomheder, som tilvirker

eller som handler med varer af høj værdi, vinder herved, men forbrugerne af billige varer må betale mere, og en følge af denne konkurrence bliver, at samfundets interesser ikke varetages på den rigtige måde.

Med hensyn til den sociale side af dette spørgsmål nævnes, at indenfor jernbane- og landevejstransporten er arbejdslønnen den største omkostning, og i de fleste lande er landevejstransporten billigere, fordi arbejdsvilkårene for de arbejdere, der er beskæftiget herved, er dårligere end de, der er gældende for jernbanemændene.

Når man sammenligner vilkårene, må man tage med i betragtning ikke alene den kontante løn, men også at arbejdstidsbetingelserne på jernbanerne som regel er fordelagtigere end de, som gælder for landevejstransporten. Jernbanen bærer derudover afgiften til socialforsikring og pensionsfond, hvilke udgifter landevejstransporten ikke har. Endvidere er bestemmelser med betalt ferie samt betaling for offentlige helligdage mere vidtrækkende ved bærerne end selv de bedste kollektive aftaler mellem arbejdere og arbejdsgivere indenfor landevejstransporten, og kunne sidstnævnte tvinges til de samme forpligtelser mod sine ansatte som jernbanerne har, skulle en af de største faktorer for en uøkonomisk konkurrence kunne afskaffes.

Rettelig skulle alle transportvirksomheder tvinges til at påtage sig ensartede forpligtelser overfor personalet.

Som en regel gælder for de fleste lande, at den frie konkurrences princip råder indenfor jernbane- og landevejstransporten. Der må derfor i disse lande skabes lige ens konkurrencevilkår, som et middel til at løse det største problem med hensyn til en samordning af trafikmidlerne.

Det må forlanges at få ledelsen indenfor landevejstransporten til at acceptere samme forpligtelser, som jernbanerne har overfor sit personale, og jernbaneorganisationerne må bruge sin indflydelse i fællesskab med de faglige organisationer for at nå dette mål.

Det forhold, at antallet af landevejstransportarbejdere evt. kan blive formindsket, eller at jernbanerne må overgive visse områder til landevejstransport, bør ikke forhindre nogen af de berørte fagforbund fra at følge den politik, som er nødvendig.

Hvad vi søger at opnå er, at samtlige transportarbejdere skal have gode arbejdsvilkår, tilstrækkelig løn, hjælp, når han bliver syg eller kommer til skade, ferie med betaling og en ordentlig pension. Om han får dette som arbejdende for landevejstransporten eller som jernbanemand, spiller ingen rolle. 2 spørgsmål er af virkelig betydning:

- 1) at han får helt igennem gode arbejdsvilkår.
- 2) at samfundet får nytte af hans arbejdsindsats.

Diskussionen om dette punkt på dagsordenen sluttede med vedtagelsen af en resolution, der i store træk indeholdt følgende:

Det er i samfundets interesse, at landevejs-transporten begrænses til de områder, hvor jernbanerne ikke kan yde den samme service;

og da fremgangen for landevejstransporten for en stor del beror på, at den ikke har de samme forpligtelser, som er pålagt jernbanerne, bl. a. ikke så gode arbejdsvilkår for det beskæftigede personale;

og da lige gode arbejdsvilkår vil borteliminere de vigtigste faktorer i den økonomiske konkurrence, anmoder den internationale konference for jernbanemænd samtlige jernbaneorganisationer, der er tilsluttet ITF om, at foreslå de organisationer, der omfatter personale beskæftiget ved landevejstransport at udarbejde en plan for fælles optræden til oprettelse af ens arbejdsvilkår indenfor begge de omtalte transportvæsen;

og at ITF's sekretariat støtter denne aktion gennem henvendelse til FN's transportkommission for at nå dette mål.

Indførelse af 40 timers ugen.

Vedrørende arbejdstiden indenfor jernbanerne blev der af generalsekretæren i det engelske jernbanemands forbund, J. B. Figgins, forelagt en rapport med bl. a. følgende kommentarer:

På jernbanemandssektionens konference i Brüssel, der blev afholdt fra den 25.—28. marts 1947, blev spørgsmålet om indførelse af 40 timers ugen forelagt til drøftelse.

Under hensyn til de da eksisterende forhold overalt i Europa blev spørgsmålet henlagt, idet man ikke mente, det var aktuelt foreløbig.

Siden da er der sket forskelligt på dette område, hvoraf kan nævnes:

40 timers ugen er blevet normaluge ved jernbanerne i Australien og New Zealand. Arbejdstiden ved jernbanerne og indlandstransportvæsenet i Storbritannien er reduceret til 44 timer med fuld lønudligning;

samtlige jernbanemandsforbund i De Forenede Stater (med undtagelse af lokomotiv- og togpersonale, hvilke har løn beregnet efter antal af kørte mil, der vil give dem gennemsnitlig 40 timer ugentlig) har gennem en kollektiv aftale opnået en formindskelse af arbejdstiden fra 48 timer til 40 timer, som træder i kraft fra den 1. september 1949; lønudligning vil samtidig ske, således at real-lønnen bibeholdes.

I Australien og New Zealand forekommer der meget overarbejde, og dette er ikke forbudt eller begrænset.

Det samme gælder ved de britiske jernbaner, hvor i virkeligheden 44 timers ugen overskrides i ret stor udstrækning.

I Frankrig, der i flere år har haft 40 timers ugen, betales overtid indtil 48 timer med 25 pct. og overtid herudover med 50 pct.

I teorien kan behovet for arbejdskraft til Europas genopbygning kræve en 48 timers uge i lang tid fremover, men i praksis foreligger en fare for,

at verden drives tilbage i de gamle økonomiske tilstande med høj og lav konjunktur.

I perioder kommer der muligvis til at blive mangel på arbejdskraft, og det franske princip giver da mulighed for 48 timers arbejdsuge.

I tider, hvor lavkonjunktur råder, vil der uvægerlig opstå arbejdsløshed, og transportarbejderorganisationernes forslag er da, at i så fald skal arbejdstiden formindskes til 40 timer om ugen.

Efter en længere diskussion, hvorunder der blev givet udtryk for forskellige opfattelser, sluttede debatten om dette punkt med vedtagelse af en resolution, hvori var nedlagt, at konferencen beslutter efter at have behandlet rapporten vedrørende arbejdstid, at anmode de til ITF tilsluttede jernbanemandsorganisationer om at tilsende sekretariatet alt materialet om arbejdstid samt en udtalelse om den enkelte organisations opfattelse af mulighederne for gennemførelse af en maksimalarbejdsuge på 40 timer, således at spørgsmålet kan blive fremlagt til behandling på den næste sektionskonference, som skal afholdes umiddelbart før den ordinære kongres i 1950.

Under debatten om de forskellige punkter på dagsordenen fremkom flere interessante indlæg, og heraf skal nævnes englænderen W. T. Potters, der gav en redegørelse for de engelske jernbanemænds stilling i dag, efter at jernbanerne blev nationaliseret den 1. januar 1948.

Der rådede ikke absolut tilfredshed med nationaliseringen, og de forhåbninger, jernbanerne havde stillet hertil, er ikke blevet indfriet.

Ledelserne indenfor de forskellige jernbanemandsorganisationer er dog positivt indstillet overfor nationalisering af betydningsfulde industrier, og har gang for gang overfor medlemmerne gjort opmærksom på, at under hensyn til de forhold, hvorunder staten overtog jernbanerne, vil det tage tid, inden vidtrækkende forbedringer for personalet vil kunne finde sted.

Vi benyttede lejligheden til at tale med de østrigske lokomotivmænd, der var til stede på konferencen, og vi fik indtrykket af, at vore kolleger har gennemgået en hård tid under krigen, og at det stadig er vanskelige vilkår, de virker under.

Landet står i genopbygningens tegn, og i forhold til lønningerne ligger prisniveauet meget højt. Arbejdstidsbestemmelserne er tilsvarende, som gælder herhjemme, men selve arbejdet er knapt så fysisk krævende, idet de fleste baner i Østrig er elektrificerede, hvilket er ret naturligt, da landet med sine mange høje bjerge har en mængde vandfald, som udnyttes til fremstilling af elektricitet.

Vi rejste fra Østrig med indtrykket af, at der arbejdes på fuld kraft på at bringe landet på fode, og det er vort ønske, at de østrigske jernbanemænd, med hvem vi gennem tiden har plejet et nært samarbejde, indenfor en overskuelig tid igen må opnå bedre levevilkår.

De generelle tjenestetidsregler

I fortsættelse af vor offentliggørelse af tjenestetidskommissionens betænkning bringer vi her kommissionens bemærkninger til de forslag, som har været til behandling. Såvel dem, der er foreslået ændret, og dem, man i udvalget ikke mente at kunne imødekomme.

A. Normerne.

1. Efter at 260-timers normen i overensstemmelse med den af tjenestetidsudvalget af 2. juni 1934 afgivne indstilling blev afskaffet med virkning fra 1. april 1936 at regne, har tjenester, for hvilke der fastsættes en højeste tjenestetid, ifølge tjenestetidsbekendtgørelsen af 7. januar 1936, afsnit I. A. 1., været henført under følgende normer for en måned på 30 dage med 4 fridage:

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

Det er endvidere fastsat, at disse højeste tjenestetider tillige skal anses som normal tjenestetid for det pågældende personale.

I udvalget af 1934 blev efter ønske af centralorganisation I også spørgsmålet om afskaffelse af 234-timers normen med deraf følgende opgivelse af gradueringsprincippet drøftet, men der kunne ikke i udvalget opnås enighed herom, jfr. herved den i udvalgets betænkning af 8. oktober 1935, pag. 9—10 optagne argumentation.

Fra centralorganisationernes side blev det således imod gradueringsprincippet anført, at arbejdets tilrettelæggelse bestemmes af vedkommende institution og ikke af tjenestemanden, der er uden indflydelse på, at hans arbejdskraft ikke udnyttes fuldt ud inden for arbejdstiden, at henførelsen til forskellige normer altid må hvile på et skøn, som kan give anledning til gnidninger mellem administration og personale, samt at arbejdstidens aftrapning vil miste enhver saglig begrundelse og betydning, efterhånden som rationaliseringen skrider frem.

Heroverfor blev fra administrationsrepræsentanternes side gjort gældende, at administrationen tværtimod er interesseret i, at tjenestetiden så vidt muligt udnyttes effektivt, men at arbejdstekniske forhold, som hverken administrationen eller tjenestemændene er herre over, er årsag til, at dette mål ikke kan nås for alle tjenestemænds vedkommende. I denne forbindelse fremhævedes, at der inden for staten anvendes et system med tjenestemandstillinger, hvor lønningerne svarer til en livsgerning og følgelig til fuldt livsophold for de pågældende personer. Når der på denne måde gælder et lønningssystem, der skal give en passende klassificering og nogenlunde stemme med det omgivende samfunds sociale struktur, kan det ikke være anderledes, end at tjenestetiden til en vis grad må gradueres, for at de forskellige tjenestemænds gerning

ikke på urimelig måde skal blive af forskelligt arbejdsindhold, især da mange opgaver indenfor statstjenesten er af sikkerheds- og bevogtningsmæssig karakter, og ventetid, rådighedstjeneste og andre former for mindre effektiv og mindre krævende tjeneste har forholdsvis større udstrækning indenfor statstjenesten end inden for erhvervslivet. Det anførtes endvidere, at selv om henførelsen til normerne i nogen grad må hvile på et skøn, så sker den dog på grundlag af undersøgelser over tjenesternes arbejdsindhold og med adgang til forhandling for de respektive tjenestemandorganisationer. Fra administrationens side fandt man det endelig noget usikkert, om rationaliseringen inden for staten i væsentlig omfang kunne begrunde forkortelser af tjenestetiden, dels fordi rationaliseringen kun har betydning for ret begrænsede felter af statstjenesten, dels fordi der ikke altid herved begrundes en arbejdstidsforkortelse, idet rationaliseringen undertiden endog kan virke i modsat retning. Den tekniske udvikling indenfor forskellige områder kan til en vis grad motivere forkortelser af tjenestetiden, men dette kan i og for sig ikke begrunde nogen ændring af selve de generelle normer, idet disse blot behøver at bringes til ændret anvendelse, således at de pågældende tjenester overføres til den norm, hvorunder de efter forandringen i tjenestetidens arbejdsindhold vil henføre.

Centralorganisationerne I og II har nu påny fremsat ønske om afskaffelse af norm b., ligesom de har foreslået, at der for visse, særligt anstrengende tjenester indføres en lavere norm end 208 timer, eventuelt kun således, at der for tjenester, som normalt ligger under 208 timer månedlig, indføres den bestemmelse, at arbejde udover normaltjenesten skal erstattes med frihed, medens kun arbejde udover den egentlige norm kan erstattes med overarbejdsbetaling.

Til støtte for disse forslag har organisationerne — foruden at henvise til de i udvalget af 1934 anførte argumenter, hvis rigtighed for en væsentlig del anses for bestyrket ved den siden stedfundne udvikling — anført, at en arbejdsdag på 8 timer er almindelig anerkendt i det private erhverv, og at kriteriet om overvejende effektivt arbejde for henførelse til denne arbejdstid kun gælder for statstjenestemændene. Det er endvidere anført, at den voksende rationalisering har bevirket en betydelig skærpelse af arbejdsintensiteten, der imidlertid ikke har medført en lavere tjenestetid for tjenestemændene, dels fordi de til norm a. henførte tjenester ikke har kunnet henføres til en lavere norm, selv om der i hele arbejdstiden kræves egentligt arbejde af og agtpågivenhed hos tjenestemanden, dels fordi man har holdt samme afstand som tidligere mellem de to normer, således at de til norm b. henførte tjenester ikke er blevet overført til norm a., selv om de i og for sig var berettiget hertil.

Repræsentanterne for administrationen har ikke kunnet tiltræde centralorganisationernes forslag og har som begrundelse herfor anført følgende:

Der er ikke siden de nugældende tjenestetidsreglers indførelse i 1936 sket nogen afgørende ændring af ar-

bejdstiden i samfundet i almindelighed, idet spørgsmålet om den af fagorganisationerne ønskede nedsættelse af den generelle arbejdstid i de private erhverv er stillet i bero indtil videre. Endvidere må de af hensyn til genopbygningen rådende synspunkter vedrørende arbejds- og produktionskapaciteten føre til, at der ikke på nuværende tidspunkt sker afkortelse af arbejdstiden. Der kan således ikke af samfundets almindelige stillingtagen til arbejdstidsspørgsmålet udledes nogen motivering for en nedsættelse af stats-tjenestemændenes arbejdstid, og man må derfor principielt tage afstand fra de fremsatte forslag om gennemførelse af en sådan. Hertil kommer, at forslagene vil medføre så betydelige samlede merudgifter (afskaffelsen af norm b. således 2 à 3 millioner kroner og indførelse af en lavere norm end 208 timers normen et betydeligt større beløb), at de også af rent økonomiske grunde må anses for uigennemførlige på nærværende tidspunkt.

Det anføres endelig, at selv om rationalisering, teknisk udvikling eller lignende måtte have medført en intensivning af visse tjenester, kan dette under hensyn til det foran anførte om arbejdstidsforholdene i det private erhverv ikke begrunde etablering af en lavere norm end 208 timer. Såfremt de nævnte forhold derimod har bevirket en forøgelse af arbejdsintensiteten for tjenester henført til norm b., må det ved en undersøgelse af sådanne tjenester afgøres, om de nu har et sådant arbejdsindhold, at de efter de gældende regler kan overføres til norm a., jfr. iøvrigt herom nedenfor. Administrationens repræsentanter henviser i denne forbindelse til, at tvivlsspørgsmål vedrørende tjenesters henførelse til normerne vil kunne indbringes for tjenestetidsnævnene, jfr. nedenfor under afsnit IV.

Selv om organisationernes repræsentanter i udvalget ikke har ment endeligt at kunne frafalde deres principielle ønske om afskaffelse af 234 timers normen og om indførelse af en lavere norm end 208 timers normen, har de dog efter omstændighederne tiltrådt, at der ikke for tiden sker ændring af det gældende normsystem under forudsætning af, at der foretages en undersøgelse af, om der måtte være nogle til norm b. nu henførte tjenester, som vil kunne overføres til norm a., navnlig sådanne, som er forbundet med megen nattjeneste. Organisationernes repræsentanter har endvidere forbeholdt sig at genoptage spørgsmålet om normerne, såfremt der sker en almindelig nedsættelse af arbejdstiden i det private erhverv.

I overensstemmelse hermed har udvalget undersøgt spørgsmålet om overførelse af tjenester fra norm b. til norm a. og har navnlig haft opmærksomheden henvendt på dette spørgsmål ved de forhandlinger, som har været ført med repræsentanter for de enkelte styrelser administration og tjenestemandorganisationer.

Sådanne overførsler fandt i ikke ubetydeligt omfang sted i henhold til den af tjenestetidsudvalget af 1934 afgivne indstilling, ifølge hvilken der bl. a. skete en nedsættelse af de krav med hensyn til egentligt arbejde og agtpågivenhed, som stilles for tjenesternes henførelse til norm a. Senere er også enkelte grupper af tjenester blevet overført.

Ved overvejelserne af muligheden for at gå videre ad denne vej har der i overensstemmelse med hovedsynspunktet om, at en almindelig nedsættelse af normerne ikke bør ske, i udvalget været enighed om, at det i tjenestetidsbekendtgørelsen fastsatte kriterium for norm a. ikke bør ændres, samt at dette kriterium i henseende til kravet om egentligt arbejde og agtpågivenhed skal forstås på samme måde, som det nu er tilfældet. Endvidere har man været enige om, at det forhold, at en tjeneste er forbundet med relativ megen nattjeneste, ikke i sig selv kan være tilstrækkeligt til at henføre den til norm a., men forholdet vil kunne tages i betragtning som et særligt moment ved afgørelsen af grænsetilfælde.

Udvalget har ved sine forhandlinger med de enkelte styrelser repræsentanter henstillet, at der foretages en undersøgelse af, hvorvidt det efter de nævnte retningslinier vil være muligt at overføre visse af de nuværende 234-timers tjenester til 208-timers normen. Om resultatet af disse undersøgelser henvises til det nedenfor under afsnit III anførte vedrørende de enkelte styrelser tjenestetidsbestemmelser.

2. Ifølge tjenestetidsbekendtgørelsens afsnit I, B, 1, vil en højeste tjenestetid ikke kunne fastsættes og de dermed i forbindelse stående regler ikke være gældende for følgende tjenestemænd.

- a. Overordnede tjenestemænd og dermed i lønningsmæssig henseende ligestillede, hvorved for told- og trafiketaternes vedkommende forstås tjenestemænd i 1.—8. lønningsklasse.
- b. Tjenestemænd i administrationskontorer.
- c. Tjenestemænd, hvis normale tjeneste unddrager sig kontrol.

Der har overfor udvalget været rejst spørgsmål om at henføre sådanne højere tjenestemænd, hvis tjenesten kan kontrolleres, samt tjenestemænd i administrationskontorer til reglerne om en højeste tjenestetid, for sidstnævnte tjenestemænds vedkommende således, at der fastsættes en særlig norm lavere end den nuværende norm a.

Det er til støtte for disse forslag anført, at det er urimeligt, at der ikke kan ydes godtgørelse for overarbejde enten i form af frihed eller i penge til tjenestemænd, der udfører samme arbejde endog eventuelt tilrettelagt ved tjenestetidslister som tjenestemænd, for hvem der gælder en højeste tjenestetid. Specielt vedrørende tjenesten i administrationskontorer er det blevet fremhævet, at denne er meget bundet og nerveværende, hvilket har givet sig udslag i, at der for denne tjeneste er fastsat en normal arbejdstid på 7 timer daglig ved statsministeriets bekendtgørelse af 1. juli 1931 angående tjenesten i de ministerielle kontorer, ligesom der til det i henhold til finansministeriets kontormedhjælperregulativ af 13. december 1948 aflønnede personale ydes overarbejdsbetaling for alt beordret arbejde udover 7 timer daglig. Det er endelig blevet anført, at de nugældende regler kan medføre fare for

misbrug af de omhandlede tjenestemænd derved, at der pålægges disse arbejde af væsentligt større omfang end normalt, uden at der ydes dem godtgørelse herfor.

Som anført foran under 1. er der i udvalget enighed om, at der ikke for tiden bør ske nedsættelse af de gældende normer, ej heller for sådanne tjenestemænd, hvis normale arbejdstid ligger under norm a. I overensstemmelse hermed har udvalget ikke ment at kunne tiltræde etablering af en særlig norm for tjeneste i administrationskontorer, da sådan tjeneste næppe i almindelighed kan anses for mere intensiv eller anstrengende end adskillige til norm a. henførte tjenester. At der til regulativlønnede kontormedhjælperere ydes overarbejdsbetaling som anført, kan efter udvalgets opfattelse ikke afgive grundlag for ændring af de for tjenestemændene gældende vilkår, idet det regulativlønnede personale er løsarbejdere, hvorfor de for dette personale gældende bestemmelser i visse henseender må ligge på linie med principperne i løsarbejderoverenskomsterne. Udvalget vil iøvrigt ikke finde det rigtigt at fastsætte en højeste tjenestetid for de i administrationskontorer tjenstgørende tjenestemænd, idet disses arbejde er af en sådan karakter, at arbejdstempoet vanskeligt kan bedømmes. Dette medfører, at det ikke i almindelighed vil være muligt at føre kontrol med arbejdsintensiteten, og der bør derfor ikke fastsættes regler, som kan gøre personalet interesseret i at få overarbejde.

For så vidt angår spørgsmålet om henførelse til reglerne om højeste tjenestetid af visse af de tjenestemænd, der nu omfattes af begrebet »overordnede tjenestemænd og dermed i lønningsmæssig henseende ligestillede«, har der i udvalget været enighed om, at tjenestemænd, som beklæder chefs- eller arbejdslederstillinger, eller som selv kan tilrettelægge tjenesten eller selv er herre over arbejdsintensiteten, ikke bør bringes ind under reglerne om højeste tjenestetid. Det må herved også tages i betragtning, at arbejdsledere ikke er underkastet kontrol i samme grad som det underordnede personale. Ud fra disse synspunkter er det udvalgets opfattelse, at der fortsat bør opretholdes en lønningsmæssig grænse for henførelse til normerne.

Da told- og trafiketatens 8. lønningsklasse kun omfatter sekretærer, der forretter tjeneste i administrationskontorer, hvilket også gælder for tjenestemænd i den tilsvarende lønningsklasse indenfor andre styrelser, ligger den lønningsmæssige skillelinie praktisk taget ved nævnte etaters 7. lønningsklasse. Udvalget har ved sine overvejelser vedrørende spørgsmålet om flytning af denne skillelinie haft opmærksomheden henvendt på, at der siden de nugældende reglers fastsættelse vel kan siges at være sket en ændring i vurderingen og karakteren af den rent tal-mæssigt mest betydningsfulde stilling i 7. lønningsklasse, overassistentstillingen. Man har dog ikke fundet, at ændringen har været så omfattende, at stillingen i almindelighed har mistet karakteren af en arbejdslederstilling. Da endvidere de øvrige i nævnte lønningsklasse placerede stillinger i det væsentlige er arbejdslederstillinger, og chefstillingerne begynder i denne lønningsklasse, samt da en fastsættelse af skille-

linien ved etaternes 6. eller 5. lønningsklasse kan medføre vanskeligheder og urimeligheder, må den nuværende grænse efter udvalgets opfattelse anses for at være såvel den rimeligste som den i saglig henseende mest forsvarlige.

Selv om udvalget således ikke kan tiltræde en ændring af de gældende regler om, for hvilke tjenestemænd en højeste tjenestetid kan fastsættes, skal man dog udtale, at reglerne ikke bør udnyttes til ugunst for tjenestemændene ved, at der stadigt pålægges disse arbejde udover, hvad der må anses for normalt for vedkommende stilling. Man skal herved henvise til bestemmelsen i tjenestetidsbekendtgørelsens afsnit I, B, 2, hvorefter normeringen af antallet af tjenestemænd, for hvem en højeste tjenestetid ikke kan fastsættes, bør foregå ud fra det synspunkt, at kravet, der stilles til deres arbejde, er af nogenlunde samme omfang som for andre tjenestemænds vedkommende, medmindre der er tale om tjenestemænd i egentlige chefstillinger. Da der imidlertid vil kunne forekomme tilfælde af arbejde udover det normale for tjenestemænd uden en højeste tjenestetid, opstår der spørgsmål om, hvorvidt der vil kunne ydes de pågældende — med undtagelse af de nævnte tjenestemænd i egentlige chefstillinger m. v. — nogen godtgørelse herfor. Man skal i denne anledning udtale, at de pågældende tjenestemænd efter udvalgets opfattelse ifølge deres tjenstlige stilling må præstere tilfældigt eller beordret overarbejde i en vis udstrækning, uden at der herfor bør ydes dem særlig godtgørelse. Såfremt der imidlertid er tale om overarbejde af større omfang, vil udvalget finde det rimeligt, at der i lighed med, hvad der allerede er praksis inden for visse styrelsesgræne, ydes tjenestemændene et vederlag herfor, dog kun under forudsætning af, at såvel vedkommendes normale arbejde som overarbejdet er kontrollabelt, samt at overarbejdet er beordret, eller tjenesten er tilrettelagt ved tjenesteliste el. lign. For tjenestemænd i chefstillinger m. v. bør, hvor der ikke er tale om udførelse af ganske særlige arbejder uden for den pågældendes normale tjeneste, alene overarbejde, der er pålagt efter tjenesteliste, kunne komme i betragtning.

Såfremt erstatningsfrihed ikke har kunnet gives, må det ved afgørelsen af, hvorvidt der efter foranstående måtte være grundlag for ydelse af et særligt vederlag som det omhandlede, efter udvalgets opfattelse være en betingelse, at den udførte månedlige tjeneste har oversteget 208, henholdsvis 234 timer efter den for vedkommende tjenestested normalt gældende tjenestetidsnorm. Det bør ligeledes være en betingelse for ydelse af vederlag, at overarbejdet har udgjort mindst 10 timer månedlig.

For personale, tjenstgørende i administrationskontorer, hvor tjenestetiden ifølge statsministeriets bekendtgørelse af 1. juli 1931 er fastlagt til 7 timer daglig, er udvalget enig om, at de almindelige bestemmelser om godtgørelse for overarbejde ikke kan praktiseres på samme måde som for driftens personale. Efter udvalgets opfattelse bør der for de kontorer, hvor arbejdstiden er 7 timer, være mulighed for at godtgøre beordret eller kontrollabelt overarbejde af større omfang med et skønsmæssigt fastsat »vederlag een

gang for alle, således at såvel overarbejdets omfang som stillingens charge tages i betragtning, samt at der tages passende hensyn til den omstændighed, at den daglige arbejdstid normalt er fastsat til 7 timer.

I tilfælde, hvor der herefter kan ydes vederlag, bør dette normalt fastsættes på grundlag af de for tjenestemænd med en højeste tjenestetid gældende satser for overarbejdsbetaling.

Udvalget skal endelig tilføje, at de anførte betragtninger vedrørende overarbejdets omfang og formen for vederlaget herfor skal være uden indflydelse på de tilfælde, hvor der for et permanent merarbejde er tillagt tjenestemænd honorarer.

3. I tjenestetidsbekendtgørelsens afsnit I, A, 4, er udtalt, at ved skønnet over, hvor stor en del af tjenesten der er egentligt arbejde, må pauser i arbejdet fraregnes. Fra organisationernes side er i udvalget blevet fremhævet, at denne bestemmelse i praksis anvendes på en sådan måde, at der sker fradrag af urimelige korte pauser og uden hensyntagen til, hvad der er årsag til pausernes opståen. Udvalget, der ikke finder, at fastsættelsen af en bestemt mindstevarighed for pauser, der skal kunne fraregnes, vil give rimelige og retfærdige resultater, skal i denne anledning udtale, at det må afgøres efter et fornuftigt skøn i hvert enkelt tilfælde, hvorvidt en pause skal fradrages eller ikke ved afgørelsen af, hvor stor en del af tjenesten, der er egentligt arbejde. For at tydeliggøre dette skal man derfor foreslå, at der i stedet for »pauser« i nævnte bestemmelse anvendes udtrykket »egentlige pauser«.

(fortsættes).

FRA MEDLEMSKREDSSEN

»Personlig ansvar og karakterudvikling«.

»Blot jeg kunne få noget for mig selv!« Det er det bestandige omkvæd i mange menneskers ønskedrømme, og mange arbejdere og funktionærer har forladt deres fastlønnede arbejde for at få en forretning eller et håndværk eller et andet selvstændigt arbejde.

Uden at anse mig selv for nogen sagkundskab skal jeg under henvisning til lederen i »Vingehjulet« for den 20. marts d. å., hvor generaldirektør E. Terkelsen er inde på rationalisering tillige med det personlige ansvar samt forståelse og medarbejderskab, forsøge om jeg kan være positiv.

Angående det store ansvar vil det sikkert føre for vidt her at komme ind på, hvad der udvikler personligheden og de naturlige anlæg. De fleste mennesker går omkring og er utilfredse, fordi meget af det, de havde håbet på, ikke er lykkedes for dem. Det er unægtelig lettere at skyde skylden på alt muligt andet end sig selv og gå omkring og se med misundelse på andre, som er kommet til at nyde godt af fordele, man ikke selv har. Men det er en dårlig metode. Man skal begynde med sig selv. Ikke således at forstå, at man skal anklage

sig selv og angre de fejl, man synes, man har gjort, men sådan, at man indstiller sig på at være ærlig mod det bedste i sig selv.

Der er uden tvivl mange forhold, som hindrer arbejdere og funktionærer i at tage personlig ansvar for arbejdet. Det er arbejdsledernes opgave at finde ud af, hvad det er, for derefter at søge at fjerne disse hemninger. Intet udøver så hemmende indflydelse på arbejdet som uorden. Uorden er udtryk for ligegyldighed og mangel på selvdisciplin, og de egenskaber skulle ikke gerne præge tjenesten. Uorden giver stor anledning til tids-spilde. Utilfredshed med lønnen er ikke ualmindelig årsag til, at ansvarsfølelsen for arbejdet bliver mindre. Det hænder, at svigtende interesse påfører virksomheden tab, der er mange gange større end opfyldelsen af et lønkrav.

I sidste instans og som anført i generaldirektørens leder, er det ikke arbejdslederen, der er ansvarlig for lønnen, men han kan gøre ualmindeligt meget til, at den øverste ledelse, der fører lønforhandlingerne, kan være fuldt underrettet om de virkelige forhold og den herskende mentalitet på arbejdspladsen, således at man ikke ved forhandlingsbordet opnår en tilsyneladende gevinst, som i virkeligheden betyder et tab. For så vidt man er nogenlunde i kontakt med udviklingen, må man uvilkårlig erkende, at fortjenesten ikke er det eneste afgørende for en fornuftig udvikling, idet man ved rationalisering søger at undgå spild af tid, kræfter og værdier. Rationalisering kan for lokomotivpersonalet få indflydelse på tjenestetidsreglerne, velfærdsforanstaltningerne samt lokomotivernes udrustning.

Det er muligvis for tidligt at bedømme virkningen af den nye værktøjsordning, som er påbegyndt den 19. juli d. å. på seks P-maskiner ved Gb. mdt. jfr. B. cirkulære af den 14. juli d. å. Der er uden tvivl stor interesse for denne ordning, i særdeleshed hos lokomotivpersonalet, der i mange år har ønsket en ændring.

Med de få forbedringer, der er foretaget i prøvetiden, er det min sikre overbevisning, at ledelsen kan regne med lokomotivpersonalets interesse og forståelse. Lokomotivføreren personlige ansvar er ingenlunde blevet ringere ved denne ordning, hvilket han sikkert er indforstået med. Men han er til gengæld også blevet mere uafhængig af værkstedet med denne udrustning.

Man må derfor håbe, at såvel generaldirektoratet som distriktet ret snart har gjort den erfaring, at det er formålstjenligt at fortsætte med forbedringer, som i længden uden tvivl også vil være en økonomisk vinding for DSB.

Valutaforholdene er måske ikke uden indflydelse på ordningen, f. eks. anskaffelse af bachelnøgler.

For Gb. mdt.s vedkommende kan ordningen sikkert gennemføres på maskinerne i tur 2, 4, 5, 7 og 16 uden hensyn til valutaen.

J. Hestbæk.

Feriehjemmets økonoma.

Vort feriehemms økonoma, frk. J. Petersen, kan i år fejre sit 15 års jubilæum som leder af hjemmets daglige virksomhed. Ved åbningen af sæsonen 1934 tiltrådte frk. Petersen denne krævende stilling, og kan således, når dette skrives efter afslutning af dette års sæson, se tilbage på 16 somre.



Efter ikke alt for gode erfaringer fra tidligere økonomaer og mandlig leder var det et besværligt arbejde blandt de mange ansøgere, der indkom det år, at finde frem til den rette. Men skæbnen stod hovedbestyrelsen bi, og med heldig hånd udpegede denne netop frk. Petersen.

Skulle vi følge økonomaens beskedne væsen og opofrelse for alle, overfor hvem hun kan skænke alt uden at modtage, ville det lille jubilæum gå upåttalt hen. Men med hele den styrke bag os af medlemmer og ikke-medlemmer med familier, kort sagt alle dem, der har besøgt feriehemmet i et kortere eller længere tidsrum, er vi sikre på, at selv om mærkedagen ikke er så »rund«, som jubilæumsdage almindeligvis er, vil de ligesom os gribe en hvilken som helst lejlighed til at sende frk. Petersen en venlig tanke ledsaget af en hjertelig tak.

Vi vil derfor, inden hun atter rejser til Aarup på Fyn for at tilbringe vinteren, lykønske og takke for altid god behandling af feriehemmets gæster og varetagelse af foreningens interesser på hjemmet gennem årene. Ved anden lejlighed vil vi ledsage denne tak med et mere synligt minde.

Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation DSB tager navneforandring.

Den trediestørste organisation indenfor Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg — Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation DSB — som omfatter samtlige arbejdere indenfor Danske Statsbaners værksteder og remiser, med undtagelse af remisearbejdere, afholdt torsdag den 18. august sit ordinære delegeretmøde.

Efter en munter indledning af jernbaneorkestret »Animato«, som består af medlemmer fra de forskellige fag, og efter en kort velkomsttale til delegerede og gæster, aflagde formanden, Hjalmar Jensen, beretning for den tre-årige periode.

Skønt den forløbne periode havde været præget af ro, var der opnået resultater, som måtte betegnes som gode. Ikke så få udvalg havde været nedsat, men ved et intensivt arbejde var disse kommet til tilfredsstillende resultater. Formanden kom bl. a. her ind på arbejdet vedr. smudstillæg, tildeling af arbejdstøj og beskyttelsesbeklædning for arbejdere i syreværkstederne. Omtalte samarbejdet med de øvrige jernbaneorganisationer og uddybede nærmere fællesarbejdet med Dansk Lokomotivmands Forening vedr. røgplagen i remiserne og kørende ekstrahåndværkeres overgang til lokomotivfyrbøderaspirant. Man ønskede statsbanernes værksteder underlagt statens fabriksinsyn, da man mente, en bedre kontrol med de sociale foranstaltninger for arbejderne end den, der blev udøvet af statsbanernes embedsmænd, var påkrævet.

Fcruden en række andre spørgsmål vedr. de enkelte kategorier og de lønmæssige forhold omtalte H. Jensen urafstemningen 1946/47 ang. organisationens medlemmers overgang til tjenstemandsstillingen, der var resulteret i, at remisearbejderne var overgået, omend der måtte foretages 2 afstemninger, der havde givet afvigende resultater, bl. a. for de to store byers vedkommende — København og Aarhus —. Følgen heraf var som bekendt, at remisearbejderne måtte indmeldes i Dansk Jernbane Forbund. Det var derfor nødvendigt at ændre Fællesorganisationens navn, da dette nu var noget misvisende. Forslaget herom var tilligemed mødets øvrige forslag, som hovedsagelig omfattede andre lovændringer, der ligeledes var nødvendige ved adskillelsen med remisearbejderne, behandlet i et særligt lovudvalg, som indstillede, at organisationens navn blev ændret til: »Fællesorganisationen DSB«. Det vedtoges uden debat.

I debatten om formandens beretning bemærkede vi de kørende ekstrahåndværkeres tilfredshed med den imødekommenhed, der fra lokomotivmændenes side var vist ved behandlingen af spørgsmålet om deres overgang til aspirantstillingen. Ordføreren for denne gruppe fandt bl. a., at statsbanernes overnatningsværelser og de værelser, der blev stillet til rådighed under udstationering adskillige steder, trængte til en grundig restaurering og modernisering.

Af andre indkomne forslag vedtog delegeretmødet at henvise følgende til gennemførelse i Centralorganisation I:

Håndværkere oprykkes fra 14. til 12. lønklasse og arbejdsmænd fra 16. til 14. lønklasse. Der gennemføres 3 ugers ferie for alle.

Mødet sluttede med at genvælge Hj. Jensen med akklamation.

Trods de mange forskellige fag bærer denne organisation et stærkt præg af sammenhold og enighed, og dens styrke er ikke i medlemstallets størrelse, men i loyalitet overfor den enkelte gruppe og i saglig behandling af fælles problemer.

Notitser.

Hurtigelektrificering af hollandske statsbaner.

Hollandske jernbaner skal elektrificeres fuldt færdig i løbet af de nærmeste år og i stærkt tempo. Det bliver tre afdelinger, de første Eindhoven—Maastricht og Sittard—Heerlem—Maastricht blev færdigt inden 15. maj i år. Den næste strækning Dordrecht—Bredag—Tilburg—Boxtel skal være færdig inden udgangen af 1949. Så skal alle tilbageværende linjer være færdige. Indtil da skal dampdrevne lokomotiver i hurtig-tog udbyttes med dieseldrevne.

Nyt svensk rangerlokomotiv sparer 7 500 pr. måned.

Svenske Statsbaner har anskaffet 2 rangerlokomotiver af en hel ny type. De er dielelektriske af engelsk fabrikat og blev brugt første gang ved invasionen i Frankrig, hvor de viste sig at være noget udenfor det sædvanlige. Det er de eneste, som findes i Sverige og blev nylig demonstreret for jernbanemyndighederne i Göteborg. Lokomotiverne prøves på Hissingen i Frihavnen, oliehavnen, Sannesgaardhavnen og hos koppartrans. De rangermaskiner, som nu bruges der, er 40—50 år gamle, og nye skal fremskaffes, og man bruger blot een mand på de nye mod nu to. Det bruger adskilligt mindre drivstof end de gamle, og olietankene rummer så meget olie, at lokomotivet kan være en hel uge i drift uden at fyldes på. Alle de afbrydelser, som ellers sker med damplokomotiver, undgås, som slagning, kul- og vandpåfyldning. Man regner med, at det nye dielelektriske lokomotiv kan spare ca. kr. 15,— pr. rangertime eller kr. 300 pr. døgn, hvis det bruges 20 timer hver døgn. Det bliver kr. 7 500 hver måned. Særlig vil det være af betydning at bruge det i oliehavnen af hensyn til brandfare. Ellers, hvor brandfare er til stede, får det betydning. Det har sin fordel, hvor der ikke er elektriske kontaktledninger, så elektrisk lokomotiv kan bruges og også fremfor disse har det den fordel, at gnister fra kontaktledningen kan være brandfarlig, ja selv nedfaldne ledninger. For ikke at snakke om gnister fra dampdrevne lokomotiver. Det er meningen — hvis prøvedriften er god — at indkøbe et relativt stort antal af disse.

Reaktionsdrevne lokomotiver.

I England prøvekøres for tiden tog trukket af reaktionsdrevne lokomotiver. Disse lokomotiver er udstyret med gasturbin. Maskinerne bygges såvel i England som i Svejts, og maksimalfarten vil blive på 155 km time. Prøvekørslen foregår på hovedlinjerne.



Taksigelser.

Min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pens. lokomotivfører C. B. Larsens død og begravelse.

*Christine Larsen,
Hvedevænget 85, Næstved.*

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved mit jubilæum.

*Lokomotivfører M. C. Petersen,
Nyborg.*

Oplysningsarbejdet i Helsingør.

Helsingør afdelingerne påbegynder, som et led i oplysningsarbejdet blandt vore medlemmer, en ioredragsrække i de kommende 6 à 7 måneder med et foredrag pr. måned.

Foredraget vil omfatte Danmarks handel, industri, pengevæsen, kommunale og tjenstlige forhold, administration m. v.

Vi lægger ud først gang den 29. september 1949 kl. 19,30. Forsamlingsbygningen Stengade, indgang fra Søstræde. Skulle kolleger fra andre afdelinger pusle med samme tanke, er disse kolleger velkomne til at se, hvorledes vi griber sagen an her i Helsingør.

P. Torbensen.

Sammenkomst.

Efter gentagne opfordringer om at samle lokomotivmænd, som har været eller er stationeret i Slagelse, meddeles herved følgende:

Sammenkomsten vil blive afholdt på hotel Casino i Slagelse søndag den 19. februar 1950, kl. 16 præcis.

Såvel ordinære som ekstraordinære medlemmer med damer indbydes venligst.

PROGRAM:

Velkomst: prolog, taler og sang.

Kl. ca. 17,30 spisning: svinekam, ostepind og is, øl og een snaps.

Derefter selskabelig samvær.

Kl. ca. 21 fælles kaffebord.

Kl. 23 afslutning: epilog og sang.

Pris pr. deltager, betjening iberegnet, kr. 14,25.

Meddelelse om deltagelse sker til underskrevne og må være os i hænde senest 1. november 1949.

Med venlig hilsen

*K. A. Kristensen,
Rolighedsvej 4, Slagelse.*

*P. Sessing.
•Donnerup•, Lillerød.*

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige ørespecialister antaget ørelæge Ernst Kjer, Vejle:

Doktor Kjer afholder konsultation Nørretorv 2, kl. 11—15, lørdag dog kl. 10—11.

Rettelser til adressefortegnelsen.

Lokomotivførerafdelingerne.

Helsingør: Kassererens adresse rettes til: Gl. Banegaardsvej 8, st.

Randers: Kassererens adresse rettes til: Villa »Soreno«, Bakkevej, Neder Hornbæk pr. Randers.

Lokomotivførerunderafdeling.

Svendborg: Repræsentantens navn og adresse er: V. P. Jensen, Grev Schacksvej 45.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Helsingør: Formandens navn og adresse rettes til: C. J. Bechman, Kongevejen 50 A.

Kassererens navn og adresse rettes til: H. R. L. Jørgensen, St. Olaiegade 15, 1. tv.

Gedser: Kassererens navn og adresse rettes til: V. H. Rasmussen, Vogterhus nr. 28.

Korsør: Formandens navn og adresse rettes til: T. B. Nielsen, Dyrehovedgaardsalle 7, 1.

Kh. Gb.: Formandens tlf. nr. rettes til: Eva 7681.

Lokomotivfyrbøderunderafdeling.

Lunderskov: Repræsentantens adresse rettes til: »Bakken«, Hus 14 F, st.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-9-49.

Pens. lokomotivfører:

P. K. Andreasen, J. G. Schmidts Alle 12, København, Valby.

Byttelejlighed.

En 2-vær. lejlighed i Aarhus ønskes byttet med en 2- eller 3-vær. i København.

Remisearbejder J. E. Nielsen,
Glentevej 2, N.V.

Personalia.

Uansøgt forflyttelse fra 13-8-49.

Lokomotivfyrbøder N. J. Christensen, Hobro, til Randers.

Forflyttelse efter ansøgning fra 15-8-49.

Lokomotivfyrbøder H. P. Hansen, Brande, til Langaa.

Afsked.

Lokomotivførerne:

M. L. Mørck, Nyborg, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-10-49.

N. M. Hammer, Roskilde, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-11-49.

R. S. Børgesen, Korsør, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 30-11-49.

R. J. Jensen, Thisted, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-11-49.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivførere:

L. J. Jagd, Aarhus, den 15-7-49.

K. Tang-Pedersen, Roskilde, den 30-7-49.

H. J. Jensen, Korsør, den 2-8-49.

E. C. Harvig, København, den 9-8-49.

S. M. F. E. A. Jensen, Kolding, den 23-8-49.

H. C. Rasmussen, Nyborg, den 8-9-49.



— Tro nu ikke det er bare
begynderheld, — jeg har skam
spillet l'hombre een gang før!

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.