

Nº 13

5. oktober 1949

49. årgang

FORMANDSMØDET

I forventning om, at de nye tjenestetidsregler, hvorom det nedsatte udvalg i sin betænkning har indgivet forslag til rigsdagen, træder i kraft med køreplansændringerne i oktober, indkaldte hovedbestyrelsen samtlige afdelingsformænd — eller disses stedfortrædere — til et informationsmøde på feriehuset tirsdag den 7. september.

Skønt sommeren er på hæld, har den med sine til tider ret lunefulde evner næppe velsignet mange af dette års feriegæster med et så strålende vejr som det, mødedeltagerne blev modtaget i om mandagen, og som fulgte dem under hele opholdet til afrejsen om onsdagen. De få fritimer om morgenen og om aftenen blev nydt i fulde drag. For vore unge kolleger, som for første gang besøgte hjemmet, trådte dette rigtigt frem og fortalte overbevisende om, hvad denne institution betyder for nutiden, og hvad vore pionerer havde opnået ved enighed i et målbevidst arbejde.

Men selvom naturen og sensommerens indbydende vejrforhold nok kunne fravriste en alle gode som såvel skumle tanker om kommende kørselsfordelinger og tjenestetidsregler, fik feriefornemmelserne hurtigt en ende, og dagens emne påbegyndtes; men der var veloplagede til stede og interesse for udvalgets resultater, der da også gav anledning til en livlig debat, dels om de krav, som ikke var imødekommet, dels — og ikke mindst — om fortolkningen af de foreslåede ændringer.

Mødet, der blev afholdt i fri luft og ledet af foreningens næstformand, S. Suneson, indledtes med en sang. Efter en kort velkomsttale af formanden aflagde denne beretningen om udvalgets indstilling og sammenlignede det foreslåede med de nugældende regler, ligesom han stillede eksempler op, der nærmere belyste betydningen af de forandringer, de nye regler vil medføre.

Omend den efterfølgende debat nærmest omfattede forespørgsler vedr. de enkelte problemer, der kan forventes vil opstå, når det nye skal indføres i kørselsfordelingerne, som er mangfoldig og trods ensartethed i gerning alligevel varierer betydeligt alt efter strækning, maskintyper og maskindepoternes beliggenhed, var der almindelig skuffelse over, at der indenfor udvalget ikke havde været mulighed for at imødekomme endnu flere af organisationernes fremsatte ønsker. Belært af mange års erfaringer måtte de ældre tillidsmænd beklage, at ikke et større beløb end de ca. 5 mill. kroner var stillet til rådighed til dette arbejde. Når det tages i betragtning, at de anslåede udgifter er en vurdering udregnet på teoretisk basis uden forbindelse med den praktiske anvendelse af det foreslåede, og skønt ingen betvivler udregningernes rigtighed eller langt fra forudser en anvendelse af reglerne under udvalgets arbejde, fandt man, at der ved sådanne betragtninger burde tages hensyn til, at disse resultater er absolut maksimum af det, udgifterne kan beløbe sig til. Hvorimod der uden tvivl ved reglernes anvendelse

i praksis vil kunne etableres sådanne omlægninger af tjenesten indenfor den enkelte tur eller turene, såvel ved det enkelte depot som depoterne indbyrdes indenfor distrikterne, hvorved besparelser kunne opnås, og det budgetterede vil utvivlsomt blive reduceret. De 5 mill. kroner er derfor et ringe beløb i relation til, hvad der blev stillet til rådighed i 1934—36, og til de fremsatte forslag, hvoraf betydelig flere burde have mødt forståelse.

Til gengæld betragtede man en del af de foreslåede ændringer som så klart affattede, at fortolkningskunsten i distrikterne ikke skulle kunne give urimelige resultater. Dog havde det været ønskeligt, om endnu flere af disse ubestemte bemærkninger såsom — *som regel — dog kan det betragtes — så vidt muligt o. s. v.* var blevet afskaffet, og endelig havde en klar fortolkning af begrebet — *et døgnns hovedtjeneste* — været formålstjenligt for alle parter. Det er under disse uklare eller helt manglende tilkendegivelser fra udvalget, der opstår en hel del af de mange tvivlsspørgsmål, der mellem år og dag kan give anledning til uoverensstemmelser fra begge sider.

Dagens lange drøftelse sluttede med en kort behandling af andre aktuelle problemer. Der blev bl. a. rettet en kraftig henvendelse til hovedbestyrelsen om, at denne søger antallet af lokomotivfyrbødere forhøjet, og indtil dette kan gennemføres, at man bevarer de kørende ekstrahåndværkere fremfor en stadig afskedigelse af disse og uddannelsen af remisearbejdere. Det var en almindelig opfattelse, at man ikke mindst i distrikterne søgte at undgå tidligere overenskomster på dette område.

Om betydningen af formandsmødernes berettigelse hersker der efter dette møde ingen tvivl. Denne institution som en værdifuld kontakt mellem hovedbestyrelsen og afdelingernes tillidsmænd, blev styrket ved dette informationsmøde, og der opnåedes en tilkendegivelse af, at selv om det er et enkelt aktuelt emne eller et helt års virksomhed indenfor hovedbestyrelsen, der står på dagsordenen, er denne forbindelse mellem hovedledelsen og afdelingerne den rette.

Også kammeratskabet blev der lejlighed til at dyrke, omend det kun blev nogle få timer, men til gengæld blev disse også udnyttet fuldt ud, og de mange talentfulde kolleger stillede beredvillig deres evner til rådighed.

En udenlandsfærd!

Hvis man i dag tager en dansk avis og slår op på annoncesiderne, er noget af det første, man ser, de store annoncer, der reklamerer for ture til: Paris, London, Amsterdam og hvad nu ellers rejse-selskaberne kan finde på af ture til udlandet. Som bekendt er rejselysten i disse dage stor, og emnerne, der kan vælges imellem mange, men mon ikke der hos de fleste, der rejser mod syd eller vest for at se de skønne steder, hvortil der kan fås valuta, ligger et lille ønske om bare lige at få lov til at gøre et lille ophold i Tyskland for der at se krigens frygtelige resultater. Det må man ikke, der er endda temmelige strenge straffe for dem, der prøver på det alligevel. Selv om dagbladene ofte bringer spaltelange artikler om forholdene i Tyskland, vil vi, der, som Dansk Lokomotivmands Forenings repræsentanter, har opholdt os fjorten dage i Tyskland og gjort rejser derigennem fra nord til syd med så mange afstikkere som muligt, her meddele en del af vore indtryk deraf og navnlig tage det med, vi mener interesserer en lokomotivmand mest.

Gennem International Transportarbejder Forbund modtog DLF i foråret en indbydelse til at sende 2 mand til en international sommerlejr for unge jernbanemænd, der ville blive afholdt i byen Mittenwald i dagene 11—23 juli. Dette tilbud modtog DLF med tak, og man vedtog at udsende indbydelsen i DLT. Der indkom temmelig mange ansøgninger, hvilket viser, at interessen for rejser i udlandet også findes blandt lokomotivmændene. De to heldige blev motorfører P. Bryhl, Aarhus, og lokomotivfører O. Gregersen, Roskilde. Senere kom der tilbud fra ITF om endnu en deltager, som blev lokomotivfyrbøder J. V. B. Christiansen, Aarhus.

DLF var således i den store internationale lejr repræsenteret med 3 mand. Vi fyldte nok ikke meget mellem de ca. 200 deltagere, men blev trods dette ikke ubemærkede, hvilket må tilskrives, at vi i modsætning til de fleste andre udlændinge kunne tale tysk. Et krav, man fornuftigvis havde stillet fra hovedbestyrelsens side, hvilket vi 3 deltagere nu bagefter er glade for, idet vi tror, at vort udbytte af turen har været endda noget større, end det havde været tilfældet, hvis man bare havde skullet se, uden at kunne spørge.

Starten fra Danmark fandt sted lørdag den 9. juli med schweitzerekspressen. Alene det at rejse med et af de internationale tog er en oplevelse. Under indkørslen til Flensburg var der stop, og det gav signal til et sandt run af tiggere omkring toget. Børn i alle aldre, snavsede og fattigt klædt, de fleste barbenede, tiggede chokolade og frugt. Voksne mænd, alle invalider, gik langs toget og tiggede cigaretter. De var ikke rare at se på, der var bl. a. en med kunstigt ben, og han gik rundt i korte bukser, og selv om han var den, der fik mest, blev man lidt forstemt ved at blive mindet om den tid, man helst vil glemme.

Vi kiggede jo noget på hinanden og tænkte hver for sig, hvad mon det er, vi nu går ind til i de næste fjorten dage. Men det skal siges med det samme; disse mennesker var flygtninge fra øst-zonen. Det var, som om de ikke havde hæmninger i nogen retning, og det syn, vi her så, gentog sig først det samme sted på tilbagerejsen. Overalt, hvor vi ellers siden kom i Tyskland, så vi, trods fattigdom, ingen, der tiggede af turister, og alle børn var, omend noget lappede, dog pæne og rene i tøjet, og der var ingen, der så ud til at lide direkte nød.

En udenlandsrejse er altid spændende, men det, der i begyndelsen optog os 3 jernbanemænd mest, var nu dette, hvorledes afvikles jernbanetrafikken i vore dages Tyskland. Vi havde jo ikke de bedste minder fra transporter her i landet under krigen med de lange ture som lods. Selvom vi nok havde hørt om den tyske præcision fra førkrigens Tyskland, tænkte vi os dog, at med de svære ødelæggelser, der, efter hvad vi havde hørt, var sket ved de tyske byer og dermed også på jernbanerne, måtte der uvægerligt blive endda store forsinkelser. Det var ikke tilfældet, skønt stationerne så godt som alle steder er fuldstændigt ødelagte. Banegårde og perronhaller er ikke andet end skelletter, personalet er enten gamle eller også ganske unge mænd. Togene er store og for de flestes vedkommende endda temmelig overfyldte. Men trods alt dette, er det som om alle fra øverst til nederst er besjælet af denne ene tanke: rettidig toggang! Det er en fornøjelse at se, hvorledes alle har travlt, og hvor let det går fra hånden, og i den tid, vi var dernede, og det siges endda, at det er således altid, var den største forsinkelse, vi nåede at få, ikke højere end 2—3 minutter.

Turen ned gennem Sydslesvig byder ikke på mange afvekslinger, den minder meget om turen fra Lunderskov til Padborg. Det er måske derfor, man har fundet på det imponerende, men for os at se ødsle ingeniørværk, der hedder Kaiser Wilhelms Brücke. Når man kører fra Rendsburg, går banen i en mægtig sløjfe op ad en dæmning til en højde, der vel er ca. 1½ gang lillebæltsbroens og derfra over et spinkelværk af en stålbro. De ¾ af broen går over land, derfra ned i ligeså stor en sløjfe og videre mod Hamburg. Man beundrer broen, og det er en oplevelse at se den, men man kan nu ikke lade være med at sige til sig selv, havde det nu ikke været lettere at lave en bro i smag med Lillebæltsbroen. Man kunne vist derved have sparet både penge ved bygningen og i alt fald en hel del tid på kørslen. Men som sagt, det var måske for at sætte lidt kolorit på køreturen.

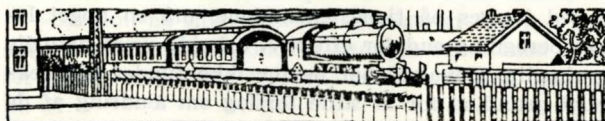
Efterhånden som man kommer længere syd på, bliver krigens skader mere og mere synlige. Stationerne har et noget misserabelt udseende. Igen som store dele af selv små byer ligger hen i ruiner. Det, der undrer en jernbanemand og navnlig en lokomotivmand mest, er de til tider endeløse rækker af døde lokomotiver, man ser på alle større sta-

tioner. Der var alle de typer, vi kender fra krigen, men flest af type 50, en del af dem havde slemme skår, men langt de fleste så ud til at kunne bruges efter en tur på et værksted. Vi fik senere at vide, at alle disse døde loko var amerikansk krigsudbytte som efter en ophugning skulle sendes til Amerika for at blive smeltet om. Men trist virker det nu trods alt på en lokomotivmand at se al den gode maskinkraft stå ubenyttet hen.

Turen fra Danmark til rejsens mål, Mittenwald, er en lang tur, den tager ca. 33 timer, men bliver trods den lange tid ingensinde trivial. Vor rejserute gik fra Flensburg til Hamburg, derfra over Hannover til Frankfurt am Main. I Frankfurt havde vi et ophold på ca. 3 timer, som vi benyttede til en tur rundt i byen for at se på krigens skader. Det må have været en frygtelig tid for civilbefolkningen i de tyske byer. Store dele ligger i dag, fire år efter krigen, stadig hen i ruiner, og selv om man kan se, at der arbejdes godt på genopbygningen, vil det endnu vare mange år, inden man blot har fået ryddet op i ruindyngerne.

Fra Frankfurt gik turen over Ulm til München, en ualmindelig smuk tur gennem et stærkt vekslende landskab. I Ulm skiftes der lokomotiv, og fra nu af under resten af rejsen i syd Tyskland er det elektrisk trækraft, der benyttes. Man mærker det snart, hastighederne er større og accelerationen meget hurtigere, og det på trods af, at vi nu begynder at køre i de første udløbere af Alperne med tunneller og temmelig bratte stigninger og kurver. Kl. 16 var vi så i München, den fra det tredje riges tid så sagnomspundne by, Vi havde desværre ikke den første gang, vi var der, tid til at gå ud i byen, da vort tog mod Mittenwald gik umiddelbart efter ankomsten. Men vi var der på hjemrejsen, og fik da lejlighed til at se store dele af den forhen så skønne by. Den har fået slemme skrammer, men trods dette kan man danne sig et udmærket billede af, hvorledes den engang har set ud. Vi var bl. a. ude og se ruinerne af Feltherrenhalle, der, hvor den efterhånden ganske godt kendte tyske malersvend holdt sine store taler. Man kunne her, trods det, at det hele lå i ruiner, danne sig et ganske godt billede af, hvorledes her så ud i nazisternes storhedstid. En bred boulevard på henved et par km længde, havde sit udspring fra Feltherrenhalle, boulevarden var flankeret af elegante palæer hele vejen, så langt øjet rakte, alle beregnet for spidserne indenfor partiet. Man fortalte os, at enhver tysker med respekt for sit helbred, aldrig gik her igennem. Alle vegne stod der S. S. vagter, og den, der vovede sig igennem måtte, i den ca. ½ time det tog, gå med højre arm strakt i vejret hele tiden, og det kunne jo selv for en stærkt troende godt blive lidt trættende.

(fortsættes).



De generelle tjenestetidsregler

(fortsat)

B. Tjenestetidens beregning og tjenestens tilrettelæggelse.

1. Rejsetid, rådighedstjeneste og arbejdsfri ophold udenfor hjemstedet.

Der er i udvalget rejst spørgsmål dels om forøget medregning ved tjenestetidsopgørelsen af rejsetiden til og fra arbejdsstedet ved tjeneste udenfor hjemstedet og af rådighedstjeneste såvel på tjenestestedet som i hjemmet, dels om adgang til yderligere medregning af tjenestefrit ophold på fremmed sted.

Ifølge de gældende regler medregnes rejsetiden med $\frac{1}{2}$, rådighedstjeneste på tjenestestedet med $\frac{2}{3}$, rådighedstjeneste i hjemmet med $\frac{1}{3}$, medens tjenestefrit (arbejdsfrit) ophold udenfor hjemstedet på under 1 time (for lokomotivpersonalet dog under $1\frac{1}{2}$ time) medregnes fuldt ud.

I hvilket omfang, der skal ske medregning af de anførte former for tjeneste eller arbejdsfri ophold, må bero på et skøn, ved hvis udøvelse der må tages hensyn til på den ene side den indskrænkning, der sker i tjenestemændenes adgang til frit at disponere over deres fritid, eller den værdi, som fritiden har for dem, og på den anden side omfanget af de krav, der arbejdsmæssigt stilles til tjenestemændene i de pågældende perioder.

For rejsetidens vedkommende har der i udvalget været enighed om, at denne form for tjeneste er så lidt krævende, at det er berettiget kun at medregne den delvis, og når henses til, at der for de tjenestemænd i trafiketaterne, som kan have megen rejsetid, er hjemmel til at fastsætte — og i de pågældende etaters specielle regler også er fastsat — regler om øget medregning i visse tilfælde, har man i det hele fundet den nugældende regel rimelig, og udvalget stiller intet forslag om ændringer på dette punkt.

Spørgsmålet om en forhøjet beregning af rådighedstjeneste var for statsbanernes vedkommende rejst i tjenestetidsudvalget af 1934, der under hensyn til, at eventuelle ændringer antagelig måtte bevirke indførelse i visse tilfælde af norm b for det pågældende personale, veg tilbage fra at foreslå en ændret beregning. Dette synspunkt gør sig gældende også nu, hvor der er tale om en almindelig ændring af rådighedstjenestens beregning. Hertil kommer, at rådighedstjeneste i hjemmet ikke efter udvalgets opfattelse i almindelighed kan anses for at være så byrdefuld for tjenestemændene eller medføre så stort indgreb i deres frihed, at en medregning ved tjenestetidsopgørelsen med mere end $\frac{1}{3}$ vil være rimelig. Dette gælder ikke mindst i tilfælde, hvor tjenestemanden har tjenestebolig eller ophold med forplejning på tjenestestedet. Endvidere må det for så vidt angår rådighedstjenesten på tjenestestedet fremhæves, at uanset det bånd, der herved lægges på tjenestemændene, må en noget lavere beregning end for effektivt arbejde være naturlig og rimelig. Udvalget har derfor ikke fundet tilstrækkeligt grundlag for at stille forslag om ændring af de

gældende regler vedrørende rådighedstjenestens beregning.

Også spørgsmålet om ændring af beregningen af arbejdsfrit ophold på fremmed sted var genstand for overvejelse i tjenestetidsudvalget af 1934. Udvalget mente imidlertid ikke at kunne anbefale en almindelig ændring af de gældende regler, men foreslog for statsbanernes vedkommende, at ophold udenfor hjemstedet, der for den overvejende dels vedkommende falder i nattimerne, kun beregnes som arbejdsfri, for så vidt de mindst er på 2 timer.

Fra centralorganisationernes side er der nu stillet forslag om øget medregning af arbejdsfri ophold på fremmed sted. Til støtte herfor er anført, at tjenestemændene i almindelighed ikke har meget udbytte af den fritid, der opnås ved arbejdsfri ophold på fremmed sted, og at navnlig kortvarige ophold ikke vil kunne udnyttes og derfor praktisk taget er uden værdi for tjenestemændene. Efter udvalgets opfattelse må rigtigheden af de anførte synspunkter erkendes, og man finder det derfor rimeligt, at der — også under hensyn til ulemperne ved det kørende personales uregelmæssige tjeneste — sker en øget medregning af disse forhold. Idet udvalget ikke mener at burde stille forslag om ophævelse af lokomotivpersonalets fortrinsstilling på dette område, og idet man finder det rimeligt, at den ved statsbanerne gældende udvidelse af adgangen til at medregne det arbejdsfri ophold fuldt ud, såfremt den overvejende del af det falder i nattimerne (kl. 21—6, svarende til den periode, for hvilken natpenge kan oppebæres), gøres generel, skal man foreslå, at den nugældende regel i tjenestetidsbekendtgørelsens afsnit I, A, 7, 3. stk., om medregning af arbejdsfri ophold på fremmed sted udgår og erstattes med følgende:

• Arbejdsfri ophold udenfor hjemstedet på indtil $1\frac{1}{2}$ time, for lokomotivpersonalet indtil 2 timer (hvis den overvejende del af opholdet falder i tiden kl. 21—6 dog henholdsvis indtil $2\frac{1}{2}$ 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 $\frac{1}{3}$ af tiden.

Iøvrigt medregnes arbejdsfri ophold ikke.

Den foreslåede regel vil for statsbanerne medføre en merudgift på ca. 820 000 kr. årlig og for post- og telegrafvæsenet en merudgift på ca. 6000 kr. årlig. Udenfor disse etater vil forslagene ikke medføre merudgifter af nogen betydning.

I anledning af, at tjenesten for det kørende personale ved statsbanerne bl. a. af tekniske hensyn og af hensyn til den lange udliggetid hidtil har ligget en del under normen, finder man grund til at fremhæve, at der i udvalget er enighed om, at den forøgelse af tjenestetiden, der er en følge af den ændrede tjeneste-

tidsberegning, efter foranstående forslag, kan medføre en forhøjelse af det hidtidige månedlige timetal for det kørende personale under normale forhold.

2. Særligt tillæg for nattjeneste.

Der er af centralorganisationerne i udvalget rejst spørgsmål om en særlig tjenestetidsopgørelse for nattjeneste, eventuelt således, at en times tjeneste i tiden kl. 22—6 i henseende til opgørelse af normen regnes som 1¼ time. Organisationerne har som begrundelse for dette forslag anført, at nattjeneste er betydelig mere anstrengende og enerverende end dagtjeneste af tilsvarende karakter, og at det fra lægelig side hævdes, at nattjeneste af ikke uvæsentligt omfang er stærkt helbredsnedbrydende. Der er endvidere henvist til, at et tillæg for nattjeneste som det foreslåede ydes i flere andre lande.

Fra administrations side er det heroverfor blevet anført, at det rejste spørgsmål må ses i forbindelse med spørgsmålet om ydelse af natpenge, jfr. tjenestemandsløvens § 969, idet disse inkluderer et tillæg for de særlige ulemper ved nattjeneste jfr. den af lønningsskommissionen af 1917 afgivne betænkning, 2 bind, side 334. Det rejste spørgsmål vil derfor ikke kunne afgøres uden, at der foretages en overvejelse af, om reglerne om ydelse af natpenge og disses størrelse skal underkastes revision. Det er endvidere anført, at ikke alle nattjenester er lige anstrengende og opslidende, og at det fremsatte forslag derfor som generel regel ikke vil føre til rimelige resultater. Administrationens repræsentanter har endvidere anført, at forslaget vil medføre en nedsættelse af tjenestetiden og i realiteten betyder etablering af en særlig norm for nattjeneste og derfor vil være i strid med det standpunkt, som udvalget har taget til spørgsmålet om nedsættelse af normerne i almindelighed. Endelig vil det skitserede forslag medføre så betydelige udgifter (ca. 8 mill. kr.), at det på nuværende tidspunkt må anses for uigennemførligt allerede af økonomiske grunde.

Under disse omstændigheder er der i udvalget opnået enighed om ikke at fremsætte forslag på det heromhandlede område.

3. Delt tjeneste.

Ifølge de gældende regler må tjenesten inden for døgnet almindeligvis ikke falde i mere end 3 dele, dog at 4-delt tjeneste om fornødent kan kræves, dels ved kørsel på sidebaner, dels på tjenestesteder af mindre betydning, hvor personalet har bopæl i nærheden af tjenestestedet, i det sidstnævnte tilfælde dog kun på enkelte ugedage. Såfremt en tjenestemand's tjeneste er 4-delt alle 6 ugedage — hvilket efter det anførte kun kan forekomme ved kørsel på sidebaner — skal der tilstås ham en ugentlig friaften.

Udvalget har drøftet et fremsat ønske om indførelse af en bestemmelse, hvorefter tjenesten i de største byer ikke må deles, at den i store byer højst må være 2-delt, samt at der, såfremt det måtte være nødvendigt at dele tjenesten, ydes et særligt tjenestetidstillæg herfor. Der er endvidere fremsat ønske om fuldstændig afskaffelse af 4-delt tjeneste.

Til støtte for disse forslag er anført, at den frihed, som tjenestemændene får mellem de enkelte tjenesteafsnit, i reglen er uden større værdi for dem, navnlig i større byer, hvor de ikke kan påregnes at have bopæl i nærheden af tjenestestedet og derfor ofte ikke vil kunne nå at tilbringe fritiden i deres hjem. Det er endvidere gjort gældende, at den navnlig ved 3- og 4-delt tjeneste forekommende store spredning af tjenesten over døgnet med mellemliggende — for tjenestemændene mindre værdifuld — fritid gør tjenestetidsnormerne illusoriske.

Udvalget skal til disse forslag bemærke følgende:

Ved tjenesternes tilrettelæggelse må i vid udstrækning tages hensyn til sådanne særlige forhold, som de enkelte styrelser's administration ikke har indflydelse på, herunder bl. a. trafikforbindelser, der fastlægges under hensyn til publikum, forbindelse med udland m. v. Især sådanne tekniske forhold, der medfører koncentration af arbejdet på bestemte tider af døgnet, gør det nødvendigt at dele tjenesten. Et forbud mod delte tjenester i de største byer og mod mere end 2-delning i store byer vil derfor medføre så betydelige udgifter, at udvalget ikke anser et forslag herom for gennemførligt. Hertil kommer, at et sådant forbud ikke i alle tilfælde vil være til tjenestemændenes fordel, idet man ved en deling af tjenesterne kan samle det effektive arbejde mest muligt og derved undgå at henvise den pågældende tjeneste til norm b. Da endvidere ydelse af et særligt tillæg for delt tjeneste vil blive meget bekostelig og i realiteten vil betyde indførelse af en særlig norm for sådan tjeneste, har udvalget heller ikke fundet grundlag for at stille forslag herom.

For så vidt angår den 4-delte tjeneste gør de foran anførte tekniske vanskeligheder sig også gældende, idet f. eks. kørslen på sidebaner ofte er tilrettelagt med to ture i hver retning i døgnet. Under hensyn hertil, samt da adgangen til tildeling af 4-delt tjeneste iøvrigt er ret begrænset, har udvalget ej heller ment at burde foreslå sådan tjeneste afskaffet. Man har overvejet at begrænse forpligtelsen til 4-delt tjeneste til kun at gælde tjenestemænd, der har tjeneste- eller lejebolig eller ophold med fuld forplejning på eller umiddelbart ved tjenestestedet, men har under hensyn til, at en sådan ordning vil kunne medføre mindre rimelige resultater, opgivet tanken herom.

Da det imidlertid må erkendes, at stadig 4-delt tjeneste medfører en ikke ganske ubetydelig indskrænkning i tjenestemændenes adgang til på normal måde at disponere over deres fritid, har der i udvalget været enighed om, at den nugældende regel om tilståelse af en ugentlig friaften for 6 dages 4-delt tjeneste ikke kan anses for tilstrækkelig til at bøde på nævnte ulempe ved den 4-delte tjeneste. Udvalget skal derfor stille forslag om, at den anførte regel (tjenestetidsbekendtgørelsens afsnit I, A, 9, 2. stk.) ændres således:

»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.«

Udgiften ved dette forslag vil for statsbanernes vedkommende udgøre ca. 5000 kr. årlig og for post- og telegrafvæsenets vedkommende ca. 22 000 kr. årlig. Uden for disse etater vil forslaget næppe medføre udgifter af betydning.

4. Hviletid mellem to døgnns hovedarbejder.

I den nugældende tjenestetidsbekendtgørelse, afsnit I, A, 10, er det udtalt, at det ved opstilling af tjenesteliste el. lign. så vidt gørligt skal iagttages, at den længste tjenestetid på en enkelt dag å 24 timer ikke overskrider visse bestemte tider, der fastsættes under hensyn til de særlige forhold inden for de enkelte styrelsesgrene. Der er derimod i de generelle regler intet udtalt om, hvor lang tid der mindst skal hengå mellem tjenesterne. Da udvalget finder, at det af hensyn til tjenestens forsvarlige udførelse er af vigtighed, at tjenestemændene er udhvilede ved tjenestens tiltrædelse, hvilket forudsætter, at de har haft den fornødne tid hertil, har der i udvalget været enighed om at søge imødekommet et af centralorganisationerne fremsat ønske om i de generelle regler at indføre en bestemmelse om mindstevarigheden mellem to hovedtjenester.

I visse styrelser specielle tjenestetidsregler er allerede nu fastsat bestemmelser vedrørende heromhandlede spørgsmål. Den almindelige regel er, at opholdet mellem to tilstødende døgnns hovedarbejder mindst skal udgøre 9 timer, dog med adgang til under visse forhold og visse betingelser at gøre afvigelser herfra, således f. eks. dels for personale, som deltager i 3-skiftet tjeneste, og som af hensyn til tjenesteskifternes tilrettelæggelse er interesseret i en nedsættelse til 8 timer, dels for personale, som får tildelt opholdet på fremmed sted og derfor er interesseret i nedsættelse for ikke at få fritiden på hjemstedet beskåret for stærkt. Udvalget kan i princippet tiltræde disse retningslinier, men finder dog, at mindstevarigheden for opholdet, når hensyn tages til den til befordring mellem hjem og tjenestested medgående tid, som hovedregel ikke bør fastsættes til mindre end 10 timer.

Udvalget stiller herefter forslag om, at der i de generelle regler under det nuværende punkt 10 i afsnit I, A, optages følgende bestemmelse:

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

Merudgiften ved dette forslag vil for statsbanernes vedkommende udgøre ca. 300 000 kr. årlig, for post- og telegrafvæsenets vedkommende ca. 130 000 kr. årlig og for toldvæsenets vedkommende ca. 4000 kr. årlig. For de øvrige styrelser vil forslaget så vidt skønnes ikke medføre større økonomiske konsekvenser.

5. Personalets medvirken.

Ifølge punkt 11 i tjenestetidsbekendtgørelsens afsnit I, A, skal der indenfor de grænser, som tjenestens tarv kræver, ved fordelingen af tjenesten tages størst muligt hensyn til personalets ønsker, og der skal derfor gives personalet adgang til at gøre sig bekendt med forslag til tjenestefordelingen. Under hensyn til den udvikling, der er sket på organisationsområdet, samt i overensstemmelse med, hvad der i praksis allerede er tilfældet indenfor de store etater, vil udvalget finde det rimeligt, at det i de generelle regler fastslås, at de meddelelser vedrørende tjenestefordelingen, som skal tilgå personalet, skal gives dette gennem de lokale repræsentanter for de forhandlingsberettigede tjenestemandorganisationer. Udvalget stiller herefter forslag om, at punkt 11 affattes således:

»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 tillidsmænd for de forhandlingsberettigede tjenestemandorganisationer at gøre sig bekendt med forslag til tjenestefordelingen.»

C. Fridage.

1. Fridagenes antal.

Ifølge tjenestetidsbekendtgørelsen af 1936 tilkommer der med ganske enkelte undtagelser hver tjenestemand 52 årlige fridage, hvoraf ingensinde mindre end 3 må falde i en enkelt måned. Endvidere har det siden tjenestetidsbekendtgørelsens ændring ved finansministeriets bekendtgørelse af 29. januar 1944 været gældende, at for de måneder, i hvilke der forekommer helligdage uden for søndage (»skæve helligdage«), forhøjes antallet af fridage tilsvarende, dog ikke for tjenestemand, der er normeret med mere end 3 ugers årlig ferie.

I anledning af, at der overfor finansministeriet har været rejst spørgsmål om, hvorvidt der i henhold til disse regler kan ydes tjenestemændene 53 årlige fridage foruden »de skæve helligdage« i de år, hvor der forekommer 53 søndage, har finansministeriet forelagt dette spørgsmål for udvalget.

Da det må antages, at det ved udvidelsen af fridagsantallet med »de skæve helligdage« i 1944 var meningen, at fridagenes antal for alle tjenestemænd skulle fastsættes til at være lig med folkekirkens helligdage, jfr. den af lønningskommissionen af 1943 afgivne 2. betænkning, 1. bind, side 347, samt da det efter udvalgets opfattelse synes rimeligt, at der tilsikres de tjenestemænd, hvis fridage ikke normalt falder på søn- og helligdage, samme antal fridage som de tjenestemænd, der normalt har søn- og helligdagsfrihed, skal udvalget foreslå, at der til de nuværende bestemmelser om fridagenes antal føjes en bestemmelse om, at antallet fastsættes til 53 (bortset fra »de skæve helligdage«) i de finansår, hvor der forekommer 53 søndage, samt at det i de enkelte styrelsesgrenes særlige tjenestetidsregler fastsættes, på hvilket tidspunkt af året »den 53. fridag« skal anses at falde. Udvalget skal endvidere foreslå, at den om-

handlede fridag i henseende til reglerne om erstatning for mistede fridage behandles på samme måde som de almindelige 52 fridage og ikke som en »skæv helligdag«.

Udvalget stiller herefter forslag om, at tjenestetidsbekendtgørelsens bestemmelser om fridagenes antal affattes således:

•Der tilkommer med den i pkt. 4 nævnte begrænsning hver tjenestemand 52 årlige fridage, hvoraf inngensinde 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.

Merudgiften ved dette forslag vil i de år, hvor denne fridag forekommer, for statsbanerne udgøre ca. 500 000 kr., for post- og telegrafvæsenet ca. 200 000 kr. og for toldvæsenet ca. 75 000 kr. eller henholdsvis ca. 100 000 kr., ca. 40 000 kr. og ca. 15 000 kr. i gennemsnit årlig. Også udenfor disse etater vil forslaget medføre betydelige udgifter.

2. Helligdagsfrihed.

I de nugældende generelle regler er det udtalt, at fridagene så vidt muligt skal lægges på søn- og helligdage. Foranlediget ved et af centralorganisation I fremsat ønske om, at der blev tilsikret tjenestemændene et vist antal fridage på folkekirkens helligdage, udtalte lønningsskommissionen af 1943, at der normalt, hvor forholdene ikke afgjort talte herimod, burde tilstræbes indført en ordning, svarende til den ved statsbanerne allerede gældende, hvorefter der så vidt muligt skal skaffes tjenestemændene adgang til mindst 22 dages frihed på søn- og helligdage årligt, og at der — for så vidt sådan frihed ikke kan præsteres — skal ydes erstatning i form af forøget ferie, jfr. kommissionens 2. betænkning, 1. bind, side 346. Det bemærkes herved, at der ifølge statsbanernes regel ydes erstatning i det følgende ferieår derved, at der for hver mistet helligdagsfrihed indtil 8 incl. gives $\frac{1}{2}$ feriedag med afrunding opad til hele feriedage og for hver yderligere mistet helligdagsfrihed 1 feriedag.

En regel svarende til statsbanernes er gennemført inden for andre styrelser som f. eks. post- og telegrafvæsenet og fængselsvæsenet.

Da udvalget kan tiltræde, at der tilsikres tjenestemændene adgang til helligdagsfrihed i et vist omfang, finder man, at den omhandlede regel bør gøres generel. Da reglen imidlertid vil kunne medføre en forlængelse af ferien for tjenestemænd, hvis ferie nu er på 4 uger, må udvalget dog være af den opfattelse, at den ikke bør komme til anvendelse på sådanne tjenestemænd. Udvalget skal herefter stille forslag om, at der i de generelle regler optages følgende bestemmelse:

•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 $\frac{1}{2}$ feriedag 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.

Forslagets gennemførelse vil medføre en betydelig merudgift, således f. eks. alene for sindssygeværns vedkommende ca. 250 000 kr. årlig.

3. a. Fridagens længde.

Ifølge de gældende generelle regler fastsættes fridagens længde i de enkelte styrelsesgrene under hensyn til disses særlige forhold. I almindelighed er fridagens længde herefter fastsat til mindst 36 timer, dog at den under visse betingelser kan betragtes som givet, uanset den har været af kortere varighed.

Af centralorganisationerne I og II er der fremsat ønske om, at fridagens længde fastsættes til mindst 40 timer, og at der fastsættes bestemte grænser for, hvornår tjenesten dagen før selve fridagen senest skal ophøre, og hvornår den dagen efter fridagen tidligst må tiltrædes. Organisationerne har i denne henseende foreslået, at tjenesten før fridagen ikke må slutte senere end kl. 14, 15, 16 eller 17 og efter fridagen ikke begynde tidligere end henholdsvis kl. 6, 7, 8 eller 9. Til støtte for dette forslag er henvist til, at der i det private erhverv er sket en betydelig forbedring af personalets fridage ved indførelse af week-end ordninger, samt at fridagen i almindelighed ikke er af kortere varighed end 40 timer, og at det — selv om statstjenestemændenes forhold ikke uden videre kan sammenlignes med privaterhvervets — må tilstræbes at nå en sidestilling i den udstrækning, det er muligt, i hvilken henseende der navnlig lægges vægt på i forbindelse med fridagen at sikre tjenestemændene to hele friaftener med påfølgende nattehvil.

Udvalget har undersøgt muligheden for at lægge en ramme om fridagen, men det har derved vist sig, at gennemførelsen af en regel som den ønskede vil medføre en merudgift på ca. 10 millioner kroner årlig,

*)Herunder ikke grundlovsdag.

og at selv et reduceret forslag, hvorefter fridagens længde fastsættes til 36 timer og således, at tjenesten før fridagen ikke må slutte senere end kl. 19 og efter fridagen ikke begynde tidligere end kl. 6, vil medføre en merudgift på ca. 6 millioner kroner årlig. Udvalget har herefter allerede under hensyn til de økonomiske konsekvenser ikke ment at burde stille forslag om, at fridagen skal lægges inden for bestemte tidspunkter.

Da det imidlertid efter udvalgets opfattelse vil være rimeligt, at fridagen som hovedregel bliver af noget længere varighed, end det nu gennemsnitlig er tilfældet, således at den kan tilrettelægges på en sådan måde, at tjenestemændene kan opnå mere aftenfrihed med efterfølgende nattehvil end hidtil, skal man foreslå, at de normerede fridage normalt skal have en længde af mindst 40 timer.

Af tjenstlige grunde kan det imidlertid blive nødvendigt at gøre undtagelser fra denne hovedregel, jfr. således at der indenfor visse styrelsesgrene som f. eks. statsbanerne og fyr- og vagervæsenet allerede nu er adgang til at fravige hovedreglen om, at fridagen skal have en længde af mindst 36 timer, idet fridagen 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. Det er udvalgets opfattelse, at denne adgang til, når forholdene gør det nødvendigt, at fravige hovedreglen bør opretholdes, således at fridagens længde kan begrænses til 33 timer, når der samtidig lægges en bestemt ramme om den.

Efter de for udvalget foreliggende oplysninger er der imidlertid i de for post- og telegrafvæsenet gældende særlige tjenestetidsregler optaget en bestemmelse om, at fridagens længde kan gå ned til 28 timer, når der er forudgående og efterfølgende nattehvil, men det må ved tjenestens tilrettelægning og ved anvendelse af turnustjeneste i så stor udstrækning, som forholdene tillader, iagttages, at en sådan forkortet fridag ikke bringes i anvendelse oftere end tvungende nødvendigt for den enkelte tjenestemand. Hvis længden af mindst 7 af de i et kvartal faldende ordinære fridage udgør mindre end 32 timer, men dog mindst 28 timer, tilkommer der tjenestemanden yderligere en fridag på mindst 36 timer i kvartalet udover det ordinære antal. Spørgsmålet om en ændring af denne specielle regel har på foranledning af dansk postforbund været drøftet med repræsentanter for dette forbund samt med repræsentanter for dansk post- og telegrafforening. Postforbundet har herunder gjort gældende, at minimum for fridagens længde må være 33 timer med ramme om fridagen, medens post- og telegrafforeningen ikke for sit vedkommende har næret ønske om ændring af den bestående særregel, der for foreningens medlemmer indebærer den fordel, at fridagen til andre tider kan tilrettelægges således, at den væsentligt overskrider den foreskrevne minimumslængde.

Et flertal indenfor udvalget (udvalget med undtagelse af M. C. Nielsen) er af den opfattelse, at det må anses for ønskeligt, at der i modsætning til tidligere optages bestemmelser i den generelle tjenestetidsbekendtgørelse om fridagens minimumslængde, samt at de normerede fridage i overensstemmelse med det

foran anførte normalt skal have en længde af mindst 40 timer, og at der ikke bør være adgang til at begrænse fritiden til mindre end 33 timer og kun under forudsætning af, at der samtidig lægges en ramme om fridagen som angivet ovenfor. Specielt for post- og telegrafvæsenets vedkommende skal flertallet bemærke, at fastsættelsen af fridagens minimumslængde til 33 timer i modsætning til hidtil 28 timer efter de udvalget af generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet meddelte oplysninger vil medføre en årlig merudgift på 172 000 kr. Flertallet mener ikke, at denne merudgift er så betragtelig, at den bør hindre, at det af dansk postforbund med støtte af centralorganisation I fremsatte ønske om, at forbundets medlemmer på det omhandlede område underkastes samme regler som andre tjenestemænd, imødekommes, ligesom flertallet er af den anskuelse, at det indenfor den angivne økonomiske ramme vil være muligt at tilrettelægge de forskellige tjenester således, at postsikkerheden ikke i nævneværdig grad berøres af den ændrede fridagsregel, der efter sit indhold i det hele forekommer flertallet rimelig. Da flertallet heller ikke iøvrigt finder de af post- og telegrafvæsenets repræsentant i udvalget anførte synspunkter, for hvilke der nærmere er redegjort nedenfor, for så vægtige, at det findes rimeligt for postetatens vedkommende at gøre afvigelser fra de regler om fridagens minimumslængde, som opstilles for andre tjenestemænd, stiller flertallet forslag om, at der i den generelle tjenestetidsbekendtgørelse optages følgende afsnit om fridagens længde:

»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.«

I tilslutning til dette forslag ønsker udvalgets flertal dog at udtale, at det for sit vedkommende intet finder at indvende imod, at den fridagsordning, der hidtil har været gældende for medlemmer af dansk post- og telegraforening, fortsat praktiseres, såfremt dette af tjenstlige grunde er foreneligt med den fridagsordning, der fremtidig bør være gældende for de tjenestemandsgupper, der omfattes af dansk postforbund.

Merudgiften ved en gennemførelse af flertallets forslag vil årlig andrage ca. 266 000 kr. for statsbanernes vedkommende, ca. 200 000 kr. for post- og telegrafvæsenets vedkommende og ca. 15 000 kr. for toldvæsenets vedkommende, hvortil kommer forholdsvis tilsvarende udgifter for andre styrelsesgrene.

Et mindretal (M. C. Nielsen) må finde det meget betænkeligt i den generelle tjenestetidsbekendtgørelse at erstatte den hidtidige sætning: »Fridagens længde fastsættes i de enkelte styrelsesgrene under hensyn til disses særlige forhold«, med de i foranstående forslag optagne bestemmelser, som efter mindretallets opfattelse ikke tager tilstrækkeligt hensyn til tjenestens

tarv i alle styrelsesgrene, herunder post- og telegrafvæsenet, som mindretallet repræsenterer i udvalget.

Af hensyn til imødekommelsen af stærke ønsker fra befolkningen som helhed ikke mindst erhvervs- og forretningsverdenens vedholdende krav om så tidlig som mulig tilendebringelse af dagens første brevomdeling, der omfatter op mod 75 pct. af den dagligt til omdeling foreliggende brevpostmængde, er arbejdet med den ankomende post særlig stærkt koncentreret til udførelse i de tidligste morgentimer. Det er derfor påkrævet at lade hele breværerstyrken ved det langt overvejende antal kontorer møde til tjeneste omkring kl. 6, medens den nødvendige arbejdsstyrke i kontortjenesten, for så vidt der ikke kan etableres gennemgående nattjeneste, må påbegynde tjenesten endnu tidligere, for at opsorteringen i videst muligt omfang kan være tilendebragt inden breværerens ankomst.

Modsætningsvis er arbejdet med sortering af den afgående hovedpost, der dog ikke kræver sted så stor arbejdsstyrke, alt efter de foreliggende afsendelsesmuligheder med trafikforbindelser, hvis fastlæggelse styrelsen ikke altid har indflydelse på, presset sammen til udførelse i aften- eller nattimer.

Medens tjenesten lettere kan tilrettelægges ved store postkontorer, hvor arbejdsomgængden tillader en opdeling af arbejdsstyrken i rene breværer-, sorterings- eller andre kontortjenester, vil vanskelighederne med tjenestelægningen blive særlig mærkbare ved mellemstore og mindre kontorer, vel hvilke arbejdsstyrken efter den foreliggende arbejdsomgængde ikke uden arbejdsdsspild og deraf følgende unødige udgifter lader sig opdele, men efter de forskellige arbejderes forekomst må anvendes i såkaldte »blandede tjenester«. Den også på sådanne steder vigtige hovedomdelingsforberedelse kræver stort set næsten alles tilstedeværelse, og enkelte eller en enkelt tjenestemand må efter tur tillige udføre forefaldende aftentjenester, f. eks. ved brevkassetømning og til- og afpostning af postførende tog, hvilke sidstnævnte arbejder allerede af sikkerhedsmæssige grunde (udlevering af nøgler til postkontorenes værdigemmer) rettest bør udføres af fastansat personale.

Arbejdet i posttjenesten er således dels spredt over mange af døgnets timer dels af grunde, som etaten er uden indflydelse på, undergivet stærk koncentration på særligt ubelejlige tidspunkter, hvorfor post- og telegrafvæsenet må være stærkt interesseret i uden alt for snærende bånd at kunne anvende den tidlige mødetid om morgenen og da navnlig mandag morgen, fordi den langt overvejende del af det i posttjenesten beskæftigede personale herunder hele breværerstyrken og samtlige landpostbude normalt har fridag på søndage, hvor der ikke finder almindelig postomdeling sted.

Mindretallet ser gerne, at der i så vid udstrækning, som en rimelig hensyntagen til de enkelte styrelsesgrenes særlige forhold tillader det, sker en forbedring af fridagsreglerne og har således intet at bemærke til, at fridagslængden 36 timer forlænges til 40 timer under bibeholdelse af visse for etaten gældende særregler, og finder i den omstændighed, at den ene af de to i post- og telegrafvæsenet anerkendte forhand-

lingsberettigede personaleorganisationer har fremsat ønske om bibeholdelse af de samme særregler, en borger for, at de af disse følgende ulemper ved afkortning af længden på enkelte fridage i hvert fald opvejes ved, at fridagen til andre tider kan tilrettelægges således, at den væsentligt overstiger den foreskrevne minimumslængde; et forhold, der iøvrigt også i en vis udstrækning gælder for medlemmer af den anden personaleorganisation.

Derimod har mindretallet ikke kunnet tilslutte sig udvalgsflertallets forslag om generalisering af en fridagsregel med ramme, som har kunnet praktiseres indenfor visse andre styrelsesgrene som f. eks. statsbanerne og fyr- og vagervæsenet, men som ikke passer til udførelsen af de samfundsfunktioner, det under forannævnte ganske specielle vilkår påhviler post- og telegrafvæsenet at formidle, idet forslaget gennemførelse efter mindretallets opfattelse i ikke rimelig grad vil hindre en forsvarlig tilrettelæggelse af tjenesten og i et vist omfang vil kunne anfægte postsikkerheden, hvilken det må være administrationens naturlige opgave at værne og højne.

Idet mindretallet endvidere mener at finde støtte for sin opfattelse i de i betænkningens side 15, (B. 3, stk. 4, 1.—6. linie) optagne bemærkninger, hvori udvalget vedrørende spørgsmålet om delte tjenester giver samlet udtryk for synspunkter, der er nøje sammenfaldende med mindretallets ønske om hensyntagen til specielle tjenesters forhold også på det heromhandlede område, stiller mindretallet herved forslag om, at der, såfremt der i den generelle tjenestetidsbekendtgørelse optages bestemmelse om fridagens minimumslængde, da sker følgende tilføjelse efter første punktum i udvalgsflertallets foranstående forslag:

»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 nattehvil, 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 en lidt kortere varighed end foran angivet, idet de nærmere regler herom fastsættes i de enkelte styrelser.«

(fortsættes).

De nye tjenestetidsregler træder i kraft den 1. oktober, herfra undtages bestemmelserne om 10 timers tjenestefrit ophold mellem 2 hovedtjenester og fridagens længde på 40 timer. Disse bestemmelser træder først i kraft 1. december. Til den tid udarbejdes der nye ture. Grunden til, at alle reglerne ikke kan træde i kraft i forbindelse med den nye køreplan, er, at distrikterne ikke kan nå at få indarbejdet de nye regler i kørselsfordelingerne.

Fremkommer der overtid i månederne oktober og november, skal personalet selv indsende overtidsopgørelsen inden 7. december. De, som ikke selv indsender overtidsopgørelsen, har ingen krav på at få overtiden godtgjort.

Til international kongres for jernbane- esperantister i Aarhus.

Den 22. maj kl. 19,30 åbnedes I. F. E. F. (Internacia Federacio Esperanta Fervojista)s internationale kongres i rådhusalen, Aarhus, af borgmester Unmach Larsen som protektor og distriktschef L. G. V. Humle som kongressens ærespræsident. D. J. F. havde sendt overportør N. M. Andersen som repræsentant. Desuden deltog Christensen og Jensen fra D. J. F. i arbejds møderne.

Efter velkomsttalen fortsatte borgmesteren: »Det er jo sproget, der forener dem, denne ellers for de fleste af jordens folk så uoverstigelige hindring for et virkelig frit internationalt samarbejde. Jeg ved, De er store idealister, når De vover at trodse den babyloniske sprogforvirring, der skiller jordens folk — med mere eller mindre kunstige skranker — når De gennem Deres sprog med ildhu og begejstring tager aile jordens folkeslag med ind i det store verdensfællesskab, som vi alle længes saa inderligt efter

Og så kommer netop De med en udstrakt hånd, idet De ved at slette sprogets grænser søger at trænge ind i hver nations enkelte menneske — hans tankegang — hans sjæleliv — og derved er med til at løse os ud af den haardknude, som hele verden er inde i for tiden.

Det er ganske naturligt, at det netop er jernbanefolkene, der internationalt mødes på dette område, for dem er der jo i forvejen ingen grænser — eller burde ikke være det. Jeg forstår fuldtud, at jernbanefolk i særlig grad må føle det totalt forvirrende i, at sproget skal udelukke det helt frie internationale samkvem, og at De så har søgt et *neutralt/internationalt* sprog, behøver ingen nærmere forklaring.

På Danske Statsbaners vegne bød distriktschef Humle velkommen og i sin tale fremhævede han: » fordelene ved esperanto er så indlysende, for hvilken lettelse ville det ikke være ved internationale møder og kongresser at betjene sig af dette sprog og være fri for tolke Når det fra sagkyndig side med stor styrke hævdes, at esperanto er betydelig lettere at lære end noget nationalt sprog, og at det er muligt at lære at tale det perfekt uden at forlade sit eget land, må det beklages, at ikke mange flere har lært det.

Det er givet, at for jernbanemanden, der i sin gerning kommer i forbindelse med mange forskellige nationer, ville en stærkere udbredelse af esperanto være en umådelig lettelse, idet han da kunne koncentrere sig om at lære dette sprog perfekt og ikke ofre tid og kræfter på nødtørftigt at lære et eller flere af de store nationers sprog

Jernbanestyrelsen i forskellige lande opmuntrer sine tjenestemænd til at lære esperanto og yder de tjenestemænd, der kan esperanto, visse fordele

Af N. M. Andersens velkomsttale citerer vi: » Vejen til forsoning går over en dybtgående gensidig forståelse, og den opnås kun, hvor menneskene frit kan udveksle tanker og anskuelser og på lige fod tale med hinanden om tingene.

Esperantisterne har verden over sat sig det store mål, at skabe mulighed for, at menneskene fra forskellige nationer gennem sproget esperanto skal kunne tale med hinanden og ved forståelse skabe fred mellem nationerne.

Også danske jernbanemænd melder sig som medarbejdere ved denne sags løsning. Jeg kan således nævne, at Dansk Jernbane Forbunds Landsudvalg for Oplysningsarbejde også har undervisning i esperanto på sit

program, og at der overalt, hvor der er interesse, opretter vi kursus i esperanto, og således yder vort beskudne bidrag til sagens fremme.

Af det kongressen behandlede i sine arbejds møder, kan vi nævne:

1. Indførelse af esperanto ligestillet med andre sprog i den internationale trafik og telegrafi. Vi kan i den forbindelse nævne, at flere landes jernbanestyrelser allerede har esperantokyndige folk blandt sit personale.
2. Indførelse af esperantogrupper i de bestående faglige organisationer, hvor de skal medvirke til internationalt samkvem og arbejde for esp. udbredelse blandt medlemmerne, således at esp. bliver alverdens jernbanepersonales forståelsesmiddel.
3. Oprettelse af et internationalt rejsebureau, der altid skal stå til tjeneste for udvekslingsrejser, såvel i grupper som enkeltmandsrejser. Bureauet skal have hovedsæde i Amsterdam med filialer i alle de i I. F. E. F. tilsluttede lande.

Til kongressen var tilmeldt repræsentanter fra 11 lande, men desværre udeblev alle fra de østeuropæiske lande, og de tyske repræsentanter kunne ikke faa indrejsetilladelse i Danmark.

Interessen for kongressen var stor verden over, hvilket beviser de mange lykønskninger fra mere end 20 lande, ja selv så fjerne lande som: Australien, Japan, Nord- og Sydamerika, og flere landes generaldirektioner sendte telegrammer og breve med lykønskning, hvori de lover at støtte arbejdet for esp. udbredelse.

Kongressen sluttede med en fest og bal onsdag d. 26. Og den 27. var der udflugt til Mols og Ebeltoft.

I den internationale forening, I. F. E. F., finder man blandt medlemmerne folk fra alle kategorier indenfor jernbanepersonalet, hvilket letter os arbejdet for udbredelsen.

Den danske afdeling Dana Esperanto Fervojista Asocio skal nu arbejde videre her i landet, og den er derfor behjælpelig med oprettelse af kursus for jernbanepersonalet. Vi har endvidere et korrespondancekursus (18 lektioner 20,00 kr.) for dem, der bor af-sides og ikke kan deltage i kursus. Dette kursus er allerede stærkt benyttet. Der kan i visse tilfælde gives understøttelse til korrespondancekursus. Søg nærmere oplysning hos: D. E. F. A., J. Christoffersen, Hallssti 43, Aarhus.

Notitser.

Jernbanekrig.

Jernbanekrig er en foreteelse, vi aldrig har haft og næppe i noget andet land end England og Amerika. Jernbanekrig består i, at to eller flere selskaber, som har linjer mellem samme punkter, konkurrerer ved at nedsætte taksterne for fragtgods og passagerer. Den første jernbanekrig af denne art, som historien melder om, er fra England i 1851 og foregik mellem de to jernbaneselskaber, som havde linjer mellem London—Glasgow og London—Edinburg, samt Hull og London. Billetpriserne blev først nedsat til 15 sh. mellem London og Hull, så til 10 sh. og endelig 5 sh. Da erklærede London & North Eastern jernbanekompani, at de ville køre 6 pence billigere, end hvad nogen af de andre tilbød, og dermed var krigen endt. I De Forenede Sta-

ter har der været mange sådanne jernbanekrige, så meget mere som, at de forskellige selskabers parallelle linjer derovre også ligger nær hinanden. Dette var f. eks. tilfældet med New York Centralbanen og New York Lake Erie, altså banerne mellem New York og de store indsøer. New York Central ejedes af stor-kapitalisten Wm. Vanderbilt, Lake Erie, tilhørte spekulanten og mangemillionæren Jay Gould. Disse to fortsatte i lang tid med gensidig at sænke fragterne, indtil det til sidst blev omtrent gratis at sende gods eller rejse med jernbanen mellem Østens store byer og indsøer. Men så standsede pludselig Jay Gould med at slå taksterne ned, og næsten hele trafikken gik over til New York Central og Vanderbilt. Der var en del forundring over dette. Havde Vanderbilt sejret? Ak nej. Jay Gould havde opkøbt alt kvæget og alt andet fragtgods, han kunne få fat i — hans agenter var overalt langs Vanderbilts linjer — og så sendte han det hele omtrent gratis med New York Centralbanen til New York og de andre kystbyer. Dette fortsatte i flere måneder i slutningen af det 18. århundrede. Jay Gould havde sejret. Nu var det skik i England i 1851, at begge de engelske jernbaner optjente det, krigen kostede ved en vældig forøget trafik. I Amerika var krigen hårdere og kostbarere.

Efter krigen mellem Jay Gould og Vanderbilt blev det den mellemstatlige handelskommission, som til denne dag har fastsat jernbanetaksterne i Amerika.

Spisevogn Nyborg—Aalborg—Nyborg.

Som bekendt løb der før krigen spisevogne i daghurtigtogene mellem Nyborg og Aalborg. Disse spisevogne blev inddraget under krigen og har ikke kunnet indføres hidtil på grund af det store antal rejssende i disse tog, som har gjort det nødvendigt, at lokomotivets trækkekraft udnyttes fuldtud til vogne for passagerer.

Da antallet af rejsende nu er gået noget ned, og da man har det indtryk, at spisevognene savnes stærkt over den ca. 350 km lange strækning, har Generaldirektoratet besluttet at indsætte spisevogne igen fra køreplansskiftet den 2. oktober d. å.

Spisevognene vil løbe Nyborg—Aalborg—Nyborg i daghurtigtogene, det vil sige i

- 1) tog 23 Nyborg afgang kl. 11,36, Aalborg ankomst 17,05 (forbindelse fra København afgang kl. 7,55).
- 2) tog 25 Nyborg afgang 12,26, Aalborg ankomst 18,40 (forbindelse afgang fra København kl. 8,40. i omvendt retning)
- 3) tog 58 Aalborg afgang 8,45, Nyborg ankomst 14,46 (forbindelse ankomst til København kl. 18,03) samt i
- 4) tog 60 Aalborg afgang 10,00, Nyborg ankomst 15,44 (forbindelse ankomst til København kl. 19,15).



Taksigelse.

Min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære hustrus død og bisættelse.

pens. lokomotivfører A. Kongshøj,
Vesterbrogade 50, Fredericia.

Studiekredsen i København.

I år begynder vi studiekredsen i København med en biografforestilling søndag den 9. oktober kl. 10,00 i DSB's kino på hovedbanegården.

Der indledes med en kortfilm: Skiløb i Schweiz. Hovedfilmen hedder: »Folk uden fædreland« med Fredric March i hovedrollen. Det er en amerikansk film efter Erich Remarques berømte roman: »Du skal elske din næste«.

Alle lokomotivmænd og pensionister indbydes venligts. Tag venner og bekendte med.

Billetteprisen er: kr. 1,00.

Billetter kan fås hos:

- S. A. K. Sørensen, Bryggerivej 4, Valby (Afd. 1),
J. Thillemann, Forchhammersvej 7, 5., V. (Afd. 2),
P. Jensen, St. Møllevej 18, 4., S. (Afd. 3),
W. S. H. Olesen, Hillerødgade 19, 2., N. (Afd. 45).

Endvidere kan der bestilles billetter pr. tlf. Eva 7681.

Disse billetter kan afhentes på lokomotivmesterkontoret, Gb.

Billetsalg ved indgangen vil ikke finde sted.

Oplysningsudvalget.

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.

Personalia.*Førfremmelse pr. 1-10-49.*

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

- J. A. Christensen, Viborg, i Viborg.
B. O. Gottlibsen, Gedser, i Padborg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-10-49.

Lokomotivførere:

- P. S. Nielsen, Kh. Gb., til Kalundborg.
E. B. Larsen, Assens, til Nyborg.
B. T. J. Henriksen, Padborg, til Assens.
G. A. Rasmussen, Brande, til Kh. Gb.
E. V. T. Petersen, Padborg, til Nyborg.
A. Skovø, Skive, til Nyborg.

Lokomotivfyrbøderne:

- L. V. R. Madsen, Slagelse, til Frederikshavn.
M. D. Madsen, Padborg, til Aalborg.
K. E. Havn, Langaa, til Randers.
P. H. V. Brag, Gedser, til Fredericia.
P. S. Petersen, Glyngøre, til Aarhus.
S. Hansen, Padborg, til Aarhus.
E. K. Andersen, Næstved, til Brande.
B. G. Christensen, Padborg, til Langaa.
E. M. Pedersen, Struer, til Glyngøre.
V. A. Pedersen, Kalundborg, til Struer.
O. E. Madsen, Kalundborg, til Næstved.

Overgået til anden stilling pr. 1-10-49.

- Fhv. lokomotivfyrbøder, tegner ved Maskinafdelingens
Tegnstue v. Centralværkstedet i København, W. E.
Dancker Jensen, som lokomotivfyrbøder på Kh. Gb.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-10-49.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- E. Barfoed-Rousted, Randers, i Padborg.
A. C. Dinesen, Padborg, i Padborg.
E. T. Svendsen, Frederikshavn, i Padborg.
H. Jürgensen, Aarhus, i Padborg.
O. Bruno, Struer, i Kalundborg.
I. J. Jensen, Aalborg, i Kalundborg.
B. S. Daugbjerg, Fredricia, i Slagelse.
B. Therkildsen, Aarhus, i Gedser.

Afsked.

- Lokomotivfører L. P. Conradsen, Frederikshavn, efter
ans. p. gr. af alder med pension fra 31-12-49.
Lokomotivfører R. S. Rasmussen, Kh. Gb., efter ans.
p. gr. af svagelighed med pension fra 31-12-49.
Lokomotivfører J. M. V. Jørgensen, Kh. Gb., efter ans.
p. gr. af alder med pension fra 31-12-49.

Dødsfald blandt pensionister.

- Pens. lokomotivfører H. V. Sørensen, Næstved, den
4-9-49.
Pens. lokomotivfører R. P. Grosen, Aarhus, den 7-9-49.
Pens. lokomotivfører N. H. Christensen, Aarhus, den
10-9-49.

Navneforandring.

- Elektrofører K. A. Petersen, Enghave, har fået
navneforandring til: K. A. Djursgård.

Rettelser til adressefortegnelsen.*Lokomotivførerafdelingerne:*

- Korsør: Formandens adresse rettes til: Lunden 10.
Odense: Formandens adresse er: Pjentedamsgade
26, 3.

Lokomotivførerunderafdelingerne:

- Faaborg: Repræsentantens navn og adresse rettes
til: J. M. Jensen, DSB Maskindepot.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

- Kalundborg: Kassererens adresse rettes til: Lerchen-
borgvej 27.
Tønder: Formandens adresse rettes til: Hvidding-
herredsgade 4, st.
Frederikshavn: Formandens adresse rettes til:
Buen 16.

Lokomotivfyrbøderunderafdelingerne:

- Aabenraa: Repræsentantens adresse rettes til: Jern-
banegade 24.
Langaa: Repræsentantens navn og adresse rettes til:
K. K. Bentsen, Østergade 3.

Brevpapir og kuverter.

Da foreningen stadig modtager forespørgsler fra
afdelingerne ang. levering af brevpapir og kuver-
ter til organisationsmæssig brug, skal vi endnu
engang gøre opmærksom på, at foreningen ikke
leverer sådant.

Tillidsmændene henvises til selv at henvende
sig til en bogtrykker ang. levering af ovennævnte.

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.