



NO 14

20. oktober 1949

49. årgang

NYT DVÆRGSIGNAL

»Kan togvejssignalet ses fra et holdende togs lokomotiv, men udkørselssignalet derimod ikke, må toget efter afgangordre køre forsigtigt frem, indtil udkørselssignalet er i sigte«.

»Kan togvejssignalet ikke ses fra et holdende togs lokomotiv, skal toget have skriftlig udkørselstilladelse eller rangeres ud«.

Dette er de almindelige bestemmelser i »signalreglementet« for lokomotivføreren, der holder for afgang med sit tog på en station, hvor udsigtsforholdene er dårlige. Dette kan enten skyldes stationens beliggenhed f. eks. ved stærkt kurvede spor, togenes længde i forhold til signalernes placering, eller usigtbart vejr. Denne bestemmelse er naturligvis hensigtsmæssig og gennemførlig, og har også gennem en årrække vist sig praktisk og formålstjenlig for en fremskyndelse af toggangen, når lokomotivpersonalet har udvist den fornødne forsigtighed og holdt skarpt udkig overfor sporskifternes stilling, indtil det rigtige signal er observeret. Men betingelsen har været, at ikke andre hindringer var til stede. Og det har heller ikke været forbundet med vanskeligheder på de stationer, hvor signalerne har kunnet iagttages fra lokomotivet, men på nogle stationer er forholdene således, at den sidste bestemmelse altid skal bringes i anvendelse, eller opsætning af et tablausignal har været nødvendigt. Begge dele er uheldig, for det første, fordi en stadig udrangering ikke fremmer toggangen, og for det andet, fordi et tablausignal, hvorom der ikke er skabt en fast ramme, men som kan variere i bag-

grundsfigur, forøger antallet af signaltyper og dermed faren for misforståelse fra lokomotivpersonalets side.

Sådanne tablausignaler har f. eks. været bragt til anvendelse ved Nyborg færgestation, men efterhånden som man har forøget antallet af tog med afgang herfra uden standsning ved Nyborg H. — dette ikke mindst ved lyntogenes indførelse, men også ved en forøgelse af de store eksprestog — blev man i den stedlige signalkommission og i generaldirektoratet klar over, at et andet signalsystem måtte indføres.

Gennem længere tid har man derfor arbejdet på at finde frem til et signal, som var hensigtsmæssig, og som også kunne anvendes andre steder end ved færgestationer. Forskellige forslag har været gennemprøvet, uden at de i første omgang var tilfredsstillende. Ønsket har hele tiden været, at det evt. suppleringsignal blev kombineret med et allerede eksisterende signal, hvorved undgås en forøgelse af signaltyperne. Ligesom det var ønskeligt at etablere forhold, der tillod, at man fra nærliggende spor fortsat kunne udføre fornøden rangering. Og endelig stræbte man efter at finde et signal, der kunne anvendes som rangersignal for rangetræk udenfor toggang, og for tog, som ved afgang f. eks. fra færgestationen kunne få signal, der tilkendegav, at det skulle standse på bystation.

En løsning af spørgsmålet med disse mange problemer skulle imidlertid nu være fundet. Idet man fra generaldirektoratet har foreslået et nyt dværgsignal med togvejsangivelse.

Signalet er det allerede kendte dværghsignal anbragt på en sokkel med yderligere to lanterner, der ligesom togvejssignalet kan vise henholdsvis grønt og brandgult lys. I signalreglementet vil det få følgende betegnelse:

»Dværghsignaler er daglyssignaler på sektorformet baggrund. Dog har dværghsignaler, der anvendes til supplerende af eller erstatning for togvejssignaler for udkørsel (dværghsignaler med togvejsangivelse for udkørsel) sektorformet baggrund på rektangulær basis.«

Signalets to nye lanterner — de to nederste — viser for den venstres vedkommende grønt lys og for den højres gult lys, samtidig med, at dværghsignalet fungerer som hidtil, hvilket medfører, at man bliver i stand til med dværghsignalets nuværende signalangivelser at angive, hvorvidt en togvej er farbar eller ikke.

Det vil fremgå af teksten ved de enkelte signaler, at det nye dværghsignal med togvejs-

angivelse kun anvendes til supplerende af eller erstatning for togvejssignaler for udkørsel udenfor gennemkørselstogveje, idet man ikke har anset det for hensigtsmæssigt at anvende signalet i gennemkørselstogveje, da signalets størrelse næppe er tilstrækkeligt til, at lokomotivpersonalet kan opfatte dette ved gennemkørsel med store hastigheder. For at personalet altid kan være orienteret om, hvor de nye signaler findes, vil der i tjenestekøreplanen blive anført, på hvilke stationer de benyttes. Iøvrigt vil de nye signaler blive udført med en forbedret linsekonstruktion, der giver et kraftigere lys.

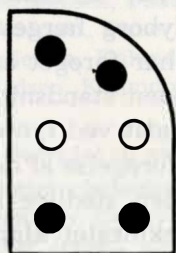
DANSK JERNBANE FORBUND runder de 50.

Den 23. oktober er det Dansk Jernbane Forbunds stiftelsesdag, og denne gang kan de fejre dagen ved et 50 års jubilæum, idet et møde i Odense i 1899 blev det grundlæggende for den nuværende organisation, som i dag tæller ca. 11.000 medlemmer.

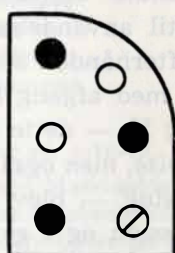
Dagen vil naturligvis blive festligholdt rundt omkring i landet, og indenfor hovedbestyrelsen har man ønsket at markere dagen ved en ekstraordinær kongres med deltagelse af repræsentanter fra hele landet, tidligere tillidsmænd, repræsentanter fra samarbejdende organisationer i ind- og udlandet, ligesom man forventer besøg af regeringens repræsentanter. Under hensyn til, at den 23. oktober er en søndag, henlægges dog festlighederne og kongressen til mandag d. 24. oktober, og man afslutter dagen med en festmiddag i »National Scala« hvori de allerede nævnte deltagere foruden repræsentanter fra Danske Statsbaners administration vil deltage.

Festlighederne ude i landet vil dog være fordelt over et længere tidsrum af hensyn til tjenesten for det enkelte medlem, og man lægger ud allerede den 29. oktober og forventer ikke, at den sidste fest afholdes før en gang ind i december måned.

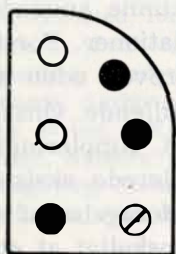
I forbindelse med jubilæet, vil der naturligvis blive udsendt et festskrift, og vi skal derfor ikke her komme nærmere ind på DJF's historie før festskriftet foreligger, men vi benytter lejligheden til at bringe denne organisation, som vi gennem en lang årrække har haft et godt samarbejde med, en hjertelig lykønskning på dagen, og en tak for solidt kammeratskab gennem såvel lyse som mørke tider.



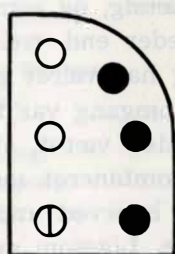
Nr. 21. »Forbikørsel forbudt«.



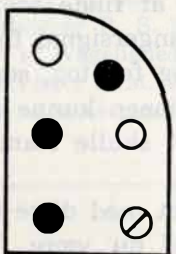
Nr. 22 b. »Forbikørsel tilladt med forsigtighed, togvejen ikke farbar for tog«.



Nr. 23 b. »Forbikørsel tilladt, togvejen ikke farbar for tog«.



Nr. 23 c. »Togvejen farbar for tog«.



Nr. 24 b. »Dværghsignalet ubetjent, togvejen ikke farbar for tog«.

- intet lys
- hvidt lys
- ⊘ gult lys
- ⓪ grønt lys

NJU's repræsentantskabsmøde i Danmark.

Nordisk Jernbanemands Union afholdt ordinært repræsentantskabsmøde i Aarhus i dagene 24. og 25. august, med en omfattende dagsorden, bl. a. forlæggelse af unionens sekretariat.

Præsidenten, Herman Blomgreen, Sverige, åbnede mødet med en kort velkomsttale, hvorefter han i smukke ord mindedes følgende, som var afgået ved døden siden sidste repræsentantskabsmøde: Emil Kuhn, Dansk Lokomotivmands Forening, Th. Pedersen, Dansk Jernbane Forbund, Kaipio og Savori, Finsk Jernbane Forbund, og J. A. Hammerstrøm, Norsk Jernbane Forbund.

Talen blev påhørt stående og blev efterfulgt af 1 minuts stilhed. Efter at unionens generalsekretær, Edv. Eliasson, Sverige, havde aflagt beretning over virksomheden i den forløbne periode på 2 år, fik ordførerne for de enkelte lande ordet for aflæggelse af rapport med oplysninger om de ændringer, der var foretaget indenfor tjeneste- og lønningsforhold siden det sidste møde.

Man behandlede herunder bl. a. to forslag om udveksling af tjenestemænd landene imellem, og beskæftigede sig i særdeleshed med spørgsmålet om en udveksling af værkstedsarbejdere i et tidsrum af 3—9 måneder. Dansk Lokomotivmands Forening havde stillet følgende forslag:

Dansk Lokomotivmands Forening foreslår til fremme af forståelsen af jernbanemændenes vilkår i Skandinavien ved det daglige praktiske arbejdes udførelse, at det forsøges med en udveksling, de fire nordiske lande imellem.

Det forudsættes, at jernbanestyrelserne i de pågældende lande gøres interesseret i arrangementet, og forslaget tænkes da praktiseret på den måde, at f. eks. fire danske jernbanemænd af forskellige kategorier bliver sendt til et større trafikalt knudepunkt i Sverige, Norge eller Finland, og her får anledning til at deltage i det rent praktiske arbejde; på den måde, at en lokomotivfyrbøder kører med som trediemand på maskinen i 14 dage, og en portør i samme tidsrum følger et rangerhold. I lighed hermed skulle jernbanemænd fra et af de nævnte lande sendes til Danmark i samme tidsrum.

De pågældende vil da få lejlighed til at udveksle tanker og meninger om arbejdets udførelse, der eventuelt kan komme til at virke til gavn for begge parter.

Med hensyn til den fornødne tjenestefrihed foreslås, at de respektive landes jernbanestyrelser anmodes om at bevilge den nødvendige frihed, og af rent praktiske grunde vil det for Danmarks vedkommende være bedst at anmode herom uden for feriesæsonen enten om foråret eller om efteråret.

Udgiften til opholdet for de i betragtning kommende, må de enkelte landes organisationer selv afgøre.

Skønt man måtte forudse visse vanskeligheder med en udveksling af samtlige tjenestemænd i modsætning til værkstedsarbejdere, hvis arbejde er mere ensartet i samtlige lande, vedtoges det, at begge spørgsmål skulle nyde fremme, og behandles videre indenfor sekretariatet.

Foruden rapporterne fra de enkelte lande aflagde præsidenten en beretning fra ITF's jernbanekonference, som var afholdt i Innsbruck umiddelbart før unionsmødet, nemlig i dagene fra d. 15.—19. august, og fra hvilket vi tidligere har bragt en redegørelse.

I henhold til lovene skal præsidiat skifte landene imellem, og da det denne gang var Danmarks tur, blev valgene foretaget blandt dette lands sekretariatsmedlemmer. Som præsident valgtes P. Madsen, Dansk Jernbane Forbund, som vicepræsident E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening, og som sekretær J. K. F. Jensen, Dansk Jernbane Forbund.

Samtidig med, at mødet rettede en tak til det afgående præsidiat fra Sverige, tog man afsked med to kammerater, som gennem en årrække har været medlem af unionens repræsentantskab og sekretariat, nemlig John Sjøberg, Sverige, og K. A. Lehtonen, Finland. De blev begge på det varmeste takket for den tid, de havde varetaget de nordiske jernbanemænds interesser, og for det arbejde de igennem årene har udført inden for unionen.

Som afslutning på mødet vedtog man følgende resolution.

Som afslutning på en debat om de politiske forhold i de nordiske lande og betydningen af at have socialdemokratiske regeringer, vedtoges eenstemmigt en udtalelse, hvori det siges, at unionen, som består af jernbaneorganisationer omfattende ca. 120.000 medlemmer i Sverige, Norge, Danmark og Finland, udtaler sin tilfredshed med, at de socialdemokratiske faglige og politiske arbejderorganisationer har fået en sådan tilslutning, at det har været muligt at danne socialdemokratiske arbejderregeringer i de nordiske lande.

Ikke mindst vi jernbanemænd har haft ubestridelig fordel af, at socialdemokratiet og fagbevægelsens styrke har muliggjort de socialdemokratiske regeringers dannelse.

Der er al mulig grund til at værne om de vundne fremskridt og at arbejde for fortsat højnelse af lønningsvilkår og forbedring af arbejdsforhold. Vi ved, at der fra borgerlig og kommunistisk side stadig arbejdes på at lægge socialdemokratiet hindringer i vejen for det demokratiske arbejde, og vi retter derfor en alvorlig opfordring til alle nordiske jernbanemænd om at stå vagt om de nordiske demokratiske faglige og politiske organisationer og at medvirke til endnu større fremgang for demokratiet i Norden til gavn for det arbejdende folk.

De generelle tjenestetidsregler

(sluttet).

b. Week-end.

På foranledning af finansministeriet har udvalget i forbindelse med den almindelige revision af tjenestetidsreglerne overvejet spørgsmålet om week-end for det personale indenfor statstjenesten, hvis ugentlige fridage normalt falder på søndage. Der har i udvalget været enighed om, at det under hensyn til det standpunkt, man på nærværende tidspunkt har ment at måtte tage til normspørgsmålet, må være en forudsætning for en eventuel week-end ordning, at den gennemføres ved en omlægning og ikke ved en afkorting af arbejdstiden, idet de tjenestemænd, der vil kunne få week-end, ellers ville opnå en fortrinsstilling i forhold til betydelige grupper af tjenestemænd, for hvem det ikke vil være muligt at gennemføre en egentlig week-end ordning eller etablere en tilsvarende ordning for de fridage, der ikke falder på søndage, jfr. foran under a. Den tid, hvormed der sker afkorting i arbejdstiden om lørdagen, må således fuldt ud modsvares af forøget tjeneste på ugens øvrige arbejdsdage. Det må endvidere efter udvalgets opfattelse være en forudsætning, at ordningen kan gennemføres uden antagelse af yderligere afløsningspersonale eller ekstrapersonale, samt at der ikke under nogen form ydes ækvivalens til personale, for hvem det ikke vil være muligt at etablere en tilsvarende ordning.

Udvalget har fra en række styrelser modtaget oplysning om, i hvilket omfang det efter styrelsens skøn vil være muligt under de ovennævnte forudsætninger at indføre week-end for hele personalet eller grupper af dette. Udvalget har ved afslutningen af sit arbejde fremsendt disse oplysninger til forvaltningsnævnet til brug ved dettes arbejde, hvorved bemærkes, at udvalget under hensyn til de modtagne oplysninger, samt når henses til den udvikling, der på dette område er sket indenfor det private erhverv, må være af den opfattelse, at der også indenfor statstjenesten bør indføres week-end ordninger efter foranstående retningslinier, når det indenfor pågældende tjenesteområde vil være praktisk muligt og tjenstligt forsvarligt.

I overensstemmelse hermed skal udvalget, idet man finder, at spørgsmålet om etablering af week-end er et spørgsmål om tjenestens tilrettelæggelse, stille forslag om, at der i tjenestetidsbekendtgørelsens afsnit I, A, 9, om tjenesten den enkelte dag optages følgende bestemmelse:

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

4. Erstatning for mistet fridag.

a. Ifølge de nugældende regler skal en fridag, såfremt den på grund af indtrufne uforudsete omstæn-

digheder må inddrages, snarest erstattes med en anden fridag. Udover selve erstatningsfridagen ydes der ikke tjenestemanden nogen godtgørelse for den ulempe, der påføres ham ved fridagens inddragelse.

Idet der henvises til det nedenfor under D. anførte vedrørende erstatning af overarbejde med fritid, samt da udvalget finder det rimeligt, at der i lighed med, hvad der sker, når der for en mistet fridag ydes godtgørelse i penge (svarende til 8 gange overarbejdsbetaling pr. time), også ydes en særlig godtgørelse, når den mistede fridag erstattes med en anden fridag, skal man foreslå, at der som erstatning fremtidig foruden en anden fridag skal ydes yderligere frihed svarende til 25 pct. af det på den mistede fridag præsterede arbejde.

Udvalget stiller herefter forslag om, at bestemmelsen i tjenestetidsbekendtgørelsens afsnit II. 2, 1. stk., 1. punktum ændres således:

»Må en fridag på grund af indtrufne uforudsete omstændigheder inddrages, erstattes den snarest med en anden fridag med tillæg af yderligere fritid svarende til 25 pct. af den på den mistede fridag præsterede tjeneste afrundet opad til hele timer.«

Merudgiften ved dette forslag er anført i forbindelse med merudgiften ved det nedenfor under D. 2. c. omhandlede forslag.

I konsekvens af dette forslag skal udvalget endvidere foreslå, at den i den nugældende tjenestetidsbekendtgørelse, afsnit I. A. 2, 2. stk., 2. punktum, indeholdte beregningsregel ændret således:

»Frihed, der i henhold til III. pkt. 4, gives som erstatning for et i en tidligere måned udført overarbejde, betragtes ved opgørelsen som tjeneste; det samme gælder fridage og anden frihed, der i henhold til II, pkt. 3, gives som erstatning for de i tidligere måneder mistede fridage, for fridagens vedkommende således at de betragtes som tjeneste i henholdsvis 8 eller 9 timer.«

b. Der har i udvalget været rejst spørgsmål om eventuelt at yde et særligt vederlag i penge for tjeneste udført på inddragne fridage, der var højhelligdage. Der har imidlertid været enighed om, at dette spørgsmål må betragtes som afgjort ved den af lønningskommissionen af 1943 afgivne udtalelse om, at der under hensyn til statstjenestens særlige karakter ikke kan ydes hverken særligt vederlag for tjeneste på søn- og helligdage eller særlig godtgørelse i almindelighed af overarbejde udført på sådanne dage.

c. Udvalget har overvejet spørgsmålet om eventuel ændring af reglen om, at fridage, der falder indenfor sygeperioder, ferie eller orlov, ikke erstattes, men har bl. a. under hensyn til, at en ændring af forholdene — hvis en sådan iøvrigt findes rimelig — snarere bør ske i reglerne om sygefradrag og ferie end i tjenestetids-

reglerne, været enig om ikke at foreslå den gældende regel ændret, idet man forventer, at spørgsmålet behandles i det siddende ferieudvalg.

d. Der har over for udvalget været fremsat ønske om, at den nugældende regel, hvorefter der som godtgørelse for bortfaldne fridage, der ikke — for de normerede 52 (53) fridage undtagelsesvis ikke — inden udløbet af de følgende 2 kalendermåneder er erstattet med en anden fridag, skal ydes et kontant vederlag, ændres således, at fristen for ydelsen af erstatningsfridagen afkortes til den følgende kalendermåned. Som begrundelse herfor er anført, at det er urimeligt, at en tjenestemand skal vente i op til 2—3 måneder, inden han kan få den ham tilkommende erstatningsfridag.

Gennemførelsen af en regel som den ønskede vil gøre det betydeligt vanskeligere for administrationen at yde erstatningsfrihed for en mistet fridag, dels fordi man visse steder må disponere over afløserstyrken fra en centralledelse, der først et stykke ind i den følgende kalendermåned kan have oversigt over antallet af mistede fridage de forskellige steder, dels fordi arbejdet indenfor nogle tjenesteområder er særlig stærkt koncentreret på bestemte tider af året, således at en udvidelse af afløserstyrken ikke vil kunne ske, da den ikke vil kunne udnyttes effektivt den øvrige del af året. Endvidere kan der inden for visse områder ydes erstatningsfrihed uden afløsning, når arbejdsforholdene indenfor området er rolige, men muligheden herfor bliver betydelig mindre ved en indskrænkning af fristen for ydelse af erstatningsfrihed. Disse forhold gør, at der ved en gennemførelse af den ønskede regel vil blive ydet erstatning i form af kontante vederlag i større udstrækning end nu, hvilket for så vidt må anses for mindre ønskeligt, som formålet må være i størst muligt omfang at skaffe tjenestemændene den fornødne frihed. Under hensyn hertil samt da en gennemførelse af den ønskede regel vil medføre en merudgift på over 1/2 million kroner årlig, har udvalget ikke fundet det rigtigt at stille forslag om ændring af den gældende frist for ydelse af erstatningsfrihed.

e. I tilslutning til den ovenfor under a. af udvalget foreslåede regel, hvorefter der for en mistet fridag foruden erstatningsfridagen skal ydes særlig frihed, svarende til 25 pct. af den på den mistede fridag præsterede tjeneste, afrundet opad til hele timer, skal udvalget foreslå, at såfremt der indenfor de følgende 2 kalendermåneder vel er ydet tjenestemanden en erstatningsfridag, men ikke den ekstra frihed, skal der i stedet for sidstnævnte ydes et kontant vederlag beregnet efter satsen for overarbejdspenge.

Hvis der derimod hverken er ydet erstatningsfridag eller ekstra frihed for den mistede fridag, således at selve fridagen skal godtgøres i penge, skal der kun ydes det sædvanlige vederlag for mistede fridage, men ikke noget særligt vederlag for den ekstra frihed, som tjenestemanden skulle have haft udover erstatningsfridagen.

Udvalget skal herefter foreslå, at der i den generelle tjenestetidsbekendtgørelse optages følgende bestemmelser:

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

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

5. Kort tjeneste på fridag.

Udvalget har overvejet, hvorvidt der måtte være anledning til at ændre reglen om, at der mod ydelse af særligt vederlag undtagelsesvis kan pålægges en tjenestemand en ganske kortvarig tjeneste efter tur på dage, hvor ekspeditionsstedet ellers er lukket, eller hvor det kun er åbent en ganske kort tid og betjenes af kun 1 tjenestemand, uden at fridagen derfor betragtes som bortfaldet. Man har herved især haft opmærksomheden henvendt på, at sådan tjeneste kan kræves af tjenestemanden 2 gange på fridagen. Da det imidlertid af tjenstlige grunde må anses for nødvendigt at have en regel som den omhandlede, og da den byrde, der lægges på tjenestemanden, i almindelighed ikke kan antages at være særlig tyngende, hvorved bemærkes, at han er beskyttet ved bestemmelsen om, at der, hvis han skal møde 2 gange, højst må være 3 timer mellem de to mødetider, samt da det vederlag, der ydes, under hensyn til overarbejdspengenes størrelse må anses for rimeligt, har der i udvalget været enighed om ikke at foreslå den nuværende regel ændret.

D. Overarbejde.

1. Tilfældigt overarbejde.

Af centralorganisationerne I og II er der fremsat ønske om ændring af reglen om, at tjeneste, der fremkommer ved en overskridelse af normen, foranlediget ved tilfældig forlængelse af den ordinære tjeneste, kun betragtes som overarbejde, for så vidt overskridelsen udgør mere end 1/2 time pr. dag. Centralorganisationerne har endvidere ønsket ændret reglen om, at ventetid foranlediget ved forsinkelse, som ikke eller kun rent uvæsentligt påfører tjenestemanden merarbejde, kun medregnes med halvdelen, og at dette også gælder, når der bliver spørgsmål om, hvorvidt der er hengået den halve time, som efter den foran nævnte regel skal overskrides, forinden tjenestetiden overhovedet betragtes som overskredet.

Til støtte for ønsket om ændring af disse bestemmelser er anført, at det er urimeligt, at tjenestemændene skal arbejde helt op til 1/2 time over, eventuelt i længere perioder, eller i tilfælde af ventetid foranlediget ved forsinkelse endog helt op til 1 time udover normal arbejdstid uden at få nogen godtgørelse herfor. Det er herved især blevet fremhævet, at de anførte forhold kan bevirke ikke ganske ubetydelige indgreb i tjenestemændenes fritid, samt at tjenestemændene er uden indflydelse på disse forhold.

Udvalget kan i og for sig tiltræde disse betragtninger men finder dog, at man af praktisk administra-

tive grunde ikke bør medregne ganske kortvarige tilfældige tjenesteoverskridelser, samt at der bør tages hensyn til, at der, når de tilfældige tjenesteoverskridelser overstiger den halve time, sker afrunding opad til manglefold af halve timer pr. dag.

Specielt for så vidt angår reglen om ventetid foranlediget ved forsinkelse må det endvidere tages i betragtning at reglen kun omfatter de tilfælde, hvor der så godt som ikke påføres tjenestemanden merarbejde, hvorfor sådan ventetid i lighed med andre tilfælde af ineffektiv tjeneste ikke bør medregnes fuldt ud. Udvalget finder således ikke grundlag for at foreslå ventetiden beregnet med mere end halvdelen, men vil finde det rimeligt, at der i begge af de af centralorganisationerne fremdragne regler sker en nedsættelse af mindstekravet for tjenesteoverskridelsens varighed derved, at den halve time ændres til 20 minutter.

Der stilles herefter forslag om, at ordene »1/2 time« i tjenestetidsbekendtgørelsens afsnit III. 2. c., 1. stk., ændres til »20 minutter«, og at ordene »den halve time« i samme bestemmelse 2. stk., 1. punktum ændres til »de 20 minutter«.

Merudgiften ved disse ændringer vil for statsbanerne udgøre ca. 198 000 kr. årlig og for post- og telegrafvæsenet ca. 32 000 kr. årlig. Hertil kommer ikke uvæsentlige merudgifter indenfor andre styrelsesgrene, f. eks. hospitalsvæsenet.

2. Erstatning for overarbejde.

a. Ifølge de gældende regler skal overarbejde indtil 20 timer i en måned så vidt muligt søges godtgjort med fritid inden udløbet af den følgende kalendermåned. Udvalget har overvejet at nedsætte antallet af overarbejdstimer, der skal godtgøres med frihed, men har under hensyn til, at tjenestemændene principielt bør have godtgørelse i fritid fremfor i penge, ikke ment at burde stille forslag på dette punkt.

b. Der har i udvalget været rejst spørgsmål om forståelsen af den under a. nævnte bestemmelse om godtgørelse af overarbejde med fritid, idet der er opstået tvivl om, hvorvidt alt præsteret overarbejde udover 20 timer indenfor dele af en måned skal godtgøres med overarbejdspenge, uanset om de først præsterede 20 overarbejdstimer eller en del af disse er erstattet med fritid indenfor andre dele af samme måned, eller om der ved opgørelsen af de 20 timer kun skat tages hensyn til det antal timer, hvormed månedsnormen ved månedens udgang er overskredet. I denne anledning skal man udtale, at udvalget må være af den opfattelse, at selve princippet med månedsnorm i modsætning til den i det private erhverv forekommende daglige opgørelse af arbejdstiden må føre til, at det afgørende må være, om normen er overskredet. Under hensyn hertil samt da hovedsynspunktet må være, at tjenestemændene principalt bør have godtgørelse for overarbejde i fritid, finder udvalget, at der bør ydes erstatningsfrihed for de første 20 timer, hvormed normen i en måned er overskredet, uanset om der forinden måtte være udført overarbejde, der enten er erstattet med frihed indenfor samme måned, eller som ikke er erstattet, fordi normaltjenesten lig-

ger under normen, og således at der kun ydes godtgørelse i penge for det antal timer, hvorved normen er overskredet udover 20 timer.

c. Udvalget har overvejet, hvorvidt der i tilfælde, hvor overarbejde erstattes med fritid, måtte være anledning til at yde en særlig godtgørelse udover den til overarbejdet svarende fritid. Under hensyn til at overarbejdspengene ved den efter gennemførelsen af tjenestemandensloven af 6. juni 1946 stedfundne revision blev fastsat således, at de svarede til gennemsnitslønnen pr. time for forskellige lønningsklasser med tillæg af ca. 25 pct. af denne gennemsnitstimeløn, samt under hensyn til, at det i privaterhvervet er almindeligt anerkendt, at der for præsteret overarbejde ydes et særligt vederlag, finder man det rimeligt, at der også, når det af tjenestemændene udførte overarbejde skal godtgøres med fritid, ydes et særligt tillæg som godtgørelse for den tjenestemændene ved overarbejdet påførte ulempe. Efter udvalgets opfattelse bør dette tillæg fastsættes til 25 pct. af det præsterede overarbejde, og således at den fritid, der herefter skal ydes, afrundes opad til hele timer.

Det skal dog bemærkes, at omhandlede tillæg i overensstemmelse med det foran under b. anførte kun skal ydes til det overarbejde, der ligger ud over normen, samt at der ved ydelse af overarbejdspenge kun skal regnes med det faktisk præsterede overarbejde uden nævnte tillæg, idet dette som anført er indregnet i overarbejdspengene.

Merudgiften ved dette forslag vil i forbindelse med merudgiften ved det foran under C. 4. a. fremsatte forslag andrage ca. 182 000 kr. årlig for statsbanerne, ca. 268 000 kr. årlig for post- og telegrafvæsenet og ca. 95 000 kr. årlig for toldvæsenet. Også udenfor disse etater vil forslaget medføre betydelige merudgifter.

d. Når overarbejde skal erstattes med fritid, skal ifølge de gældende regler erstatningsfriheden ydes med passende varsel. Nogen mindste varighed for dette varsel er ikke angivet, og bestemmelsen giver derfor mulighed for forskellig praktisering inden for de forskellige styrelsesgrene. Efter udvalgets opfattelse bør der imidlertid i hvert fald i de tilfælde, hvor erstatningsfriheden gives som en hel fridag, ydes et så langt varsel, at tjenestemanden får nogen mulighed for at træffe dispositioner vedrørende fridagen, og man finder det derfor rimeligt, at der i de nævnte tilfælde fastsættes et varsel på mindst 24 timer forud for det tidspunkt, hvor sidste tjeneste før fridagen fratrædes.

Den årlige merudgift ved dette forslag vil for statsbanerne andrage ca. 1000 kr. årlig, hvortil vil komme nogle merudgifter for enkelte andre styrelsesgrene som f. eks. fyr- og vagervæsenet samt hospitalsvæsenet.

I overensstemmelse med det under c. og d. anførte stilles der herefter forslag om, at afsnit III. 4. i tjenestetidsbekendtgørelsen affattes således:

»Overarbejde indtil 20 timer i en måned skal inden udløbet af den følgende kalendermåned så vidt muligt søges godtgjort med fritid, der skal være af samme varighed som det præsterede overarbejde med tillæg af 25 pct. afrundet opad til hele timer. Sådan erstatning med fritid skal, såfremt overarbejdet er af til-

strækkeligt omfang, fortrinsvis gives som hele fridage. Erstatningsfritiden skal ydes med passende varsel, hvorved der i tilfælde, hvor fritiden gives som hele fridage, forstås et tidsrum af mindst 24 timer forud for det tidspunkt, hvor sidste tjeneste før fridagen trædes.*

e. Fra reglen i tjenestetidsbekendtgørelsens afsnit III. 5., 1. punktum, om, at der for overarbejde, som ikke inden udgangen af den følgende kalendermåned er erstattet med fritid, skal ydes overarbejdspenge, er i bestemmelsens 2. punktum gjort den undtagelse, at der dog ikke udbetales overarbejdspenge for tilfældigt overarbejde, når fritiden ikke kan skaffes ved lokal afløsning, og tjenesteoverskridelsen for måneden udgør mindre end 1 normeret arbejdsdag. Denne undtagelsesbestemmelse blev i sin tid af sparekommissionen begrundet med, at det ville være uforholdsmæssigt kostbart at tilkalde afløsningspersonale andre steder fra til delvis dagtjeneste, og at det pågældende personale derfor kunne regne med overarbejdspenge som det primære, hvilket ville stride mod den hovedbetragtning, at overarbejde principalt skal vederlægges med fritid. Da en ophævelse af bestemmelsen nu ikke vil have større økonomisk rækkevidde, samt da udvalget må være af den opfattelse, at det må være uden afgørende betydning, hvilke forhold der er årsag til, at det ikke er muligt at godtgøre overarbejde med fritid, når tjenestemanden er uden indflydelse på disse forhold, skal udvalget stille forslag om, at nævnte bestemmelse i afsnit III. 5., 2. punktum udgår.

Forslagets gennemførelse vil medføre en merudgift på ca. 10 000 kr. årlig for statsbanernes vedkommende og ca. 2000 kr. årlig for post- og telegrafvæsenets vedkommende. Udenfor disse etater vil forslaget ikke medføre merudgifter af betydning.

Bemærk!

På givne foranledning gøres medlemmerne påny opmærksom på, at de nye tjenestetidsregler trådte i kraft den 1. oktober med undtagelse af bestemmelserne om 10 timers tjenestefrit ophold mellem 2 døgn hovedtjenester på hjemstedet og fridagens længde på 40 timer. Ikraftsættelsestidspunktet for disse bestemmelser fastsættes i henhold til finansministeriets bekendtgørelse af 23. september 1949 af de enkelte styrelsesgrene, dog senest den 1. december 1949.

Ved de maskindepoter, hvor de nye tjenestetidsregler endnu ikke er indarbejdet i kørselsfordelingerne, men fortsat er opstillet efter de tidligere tjenestetidsregler, skal lokomotivpersonalet beregne tjenestetid i henhold til de nye regler, og såfremt der fremkommer overtid på grundlag heraf, skal personalet selv indsende overtidsopgørelse til distrikterne inden den 7. december. Overholdes denne tidsfrist ikke, bortfalder kravet om godtgørelse af overtid.

En udenlandsfærd!

(sluttet).

Fra München gik så turens sidste etape med bumletog til Mittenwald. Nu begyndte bjergene rigtig at komme frem, og tilsidst kørte toget i en dalslugt med flere km høje bjerge til begge sider. Vi fik her, for både første og sidste gang, lejlighed til at se Tysklands højeste bjerg »Zugspitze«. Bjerget, der er 3000 m højt, ligger for det meste indhyllet i skyer eller varmedis, men denne aften, da vi kørte ind til Garmich-Partenkirche, var vi så heldige at se det i hele sin væld. Der går tandhjulbane og tovbane omtrent helt til toppen, en tur vi i lejren også skulle have prøvet, men på grund af usigtbart vejr blev det ikke til noget. Vi hørte senere, at billetprisen for turen var 20 mark pro persona, en ganske uhørt pris i vore dages Tyskland hvor f. eks. en arbejdsmand tjener ca. 35 mark om ugen.

Kl. 21 var vi så endelig ved rejsens mål, Mittenwald, en lille ualmindelig smuk tyrolerby. Her var ingen krigsskader, alt var den rene idyl, hvor alle både børn og voksne gik i nationaldragter, og for vore øjne at se, lige skåret ud af kulisserne til operetten »Sommer i Tyrol«.

Udenfor stationen var der udspændt et stort banner tværs over gaden med et velkommen til deltagerne i Tysk Jernbaneforbunds sommerlejr, og herfra blev vi så kørt i rutebiler det sidste stykke ud til lejren. Lejren, der bestod af ca. 15 store amerikanske 10 og 20 mandstelte, lå i en lille lund af grantræer, over indgangen stod der et velkommen, der på tysk, engelsk, fransk og esperanto i manende ord tolkede det, der var lejrens formål: Kammeratskab i frihedens og tolerancens navn på kristelig og demokratisk vis, er det bedste værn mod nye aggressioner.

Lejren var på alle sider omgivet af høje bjerge, den lå selv 940 m over havet, ved siden af den løb Iserfloden, en biflod til Donau. Alt dette giver vist et helt godt indtryk af den friske og klare luft, der var her, og når dette så bliver kædet sammen med det ualmindelige gode kammeratskab, der var alle imellem i den lejr, kan man forstå, at her kunne man hente helse og sundhed på mere end en måde.

Ved ankomsten til lejren blev vi straks præsenteret for ledelsen, Fritz Braun og Paul Schalmay, den sidste var et sandt unicum til sprog; engelsk, fransk, spansk og esperanto talte han flydende, og han lærte sågar til sidst igennem højtalerne at sammenkalde os danske til spisning på vort eget sprog. Efter præsentationen blev vi vist hen til kantineteltet og fik her udleveret tæpper og spisegrej, og nu begyndte et liv, som vi ganske vist ikke var vant til, men som vi i den tid, vejret var godt, nød i fulde drag.

Lejren bestod som fortalt af ca. 15 telte, som lå i en halvkreds udenom lejrbaalspladsen. Foruden disse beboelsestelte var der et forvaltningstelt med radio- og grammofonanlæg, et kantinetelt, hvor man kunne købe frimærker, brevkort etc., et rødekorstelt med dertil hørende søstre, og sidst men

ikke mindst et køkkentelt, hvor maden til de ca. 200 sultne sjæle blev lavet. Selv om det just ikke var det, en dansker er vant til, var maden veltillavet, og der var rigeligt af den, så den, der gik sulten fra måltiderne, var selv skyld i det.

Hvad får man ellers tiden til at gå med i 14 dage i en teltlejr? vil mange måske spørge. Vi 3 kammerater havde på forhånd regnet med store diskussionsmøder, hvor man skulle diskutere alt mellem himmel og jord. Vi var derfor sprængfyldt med lærdom hjemmefra; det skulle imidlertid ikke blive så. Selvom vi fik god brug for vor lærdom i de mange diskussioner vi havde med kammeraterne fra de andre lande, var lejren kun baseret på et ferieophold, hvor man skulle lære hinanden at kende og så et utal af ture, hvor vi skulle lære Tyskland at kende.

På grund af de lange rejser, var hele lejren først samlet om tirsdagen, og man havde derfor udsat præsentationen af de enkelte landes grupper til denne aften ved lejrbalet. Det blev en uforglemmelig aften. Først talte formanden for Tysk Jernbaneforbund, Adolf Jahn, han tolkede i smukke ord tyskernes store taknemmelighed for den store tilslutning, man fra broderorganisationerne i udlandet havde givet dette arrangement. Det var hans håb og hans stærke tro, at når først unge mænd fra forskellige nationer fik lejlighed til at lære hinanden at kende, fik lejlighed til at se hinandens lande og lære disses skikke, da ville de se, at forskellen på en arbejder her eller der ikke var så stor, at det var de samme bekymringer, man havde at slås med, og så ville chancen for vold og aggression blive bortelimeret. Det bedste bevis for mine ord, sagde Jahn, er jerntæppet; uden jerntæppet eller anden ly kan en diktaturstat ikke eksistere.

Efter velkomsttalen havde lederne af de forskellige delegationer ordet. Man gav fra alle sider udtryk for tilslutning til Adolf Jahns ord og udtrykte håbet om, at det måtte blive en årlig tilbagevendende begivenhed med disse lejre.

To kammerater i denne velkomsttaften lagde man særligt mærke til. Det var for det første repræsentanten fra det kæmpende Spanien. Han, der levede i eksil i Frankrig, bad os i sin tale huske på, at selv om Hitler og hans håndlangere i Europa var væk, fandtes der stadig facistisk diktatur i Spanien, der gennem vold og undertrykkelse af den arbejdende befolkning gjorde livet der uudholdeligt at leve. Som bekendt er spanierne meget varmbloodige, og det fik man lejlighed til at se også her. Hans tale var stærk, men den greb een dobbelt stærkt, da man så, at han efterhånden selv blev grebet så stærkt, at tårene randt ham ned ad kinderne.

Den anden var også i eksil, det var en bulgarsk tandlæge. Hans tilknytning til jernbanerne var måske ikke stor, hans bror var jernbanemand, men da han var den eneste østeuropæer, var det en oplevelse at høre hans tale. Han talte flydende tysk og esperanto, og hans temperament stod ikke tilbage for spanierens. Hans tale var stærkt anti-

kommunistisk, og at dømme efter bifaldet, den hilstes med, fandtes der ingen i lejren, der ikke gav ham ret, når han udtalte sin stærke fordømmelse af forholdene i landene bag jerntæppet.

Det blev uforglemmelige dage i denne lejr; ledelsen havde arrangeret ture rundt til alle de seværdigheder, der kunne nås ved dagture. Vi var på bjerbestigning i bjergene ved lejren. Det er jo uvant for os danske, men vi klarede os helt godt i det internationale selskab, selv om vi efterhånden fik en smuk samling vabler på vore sarte danske fødder.

En aften havde vi besøg af en skuespillertrup fra Garmisch, den spillede Gøthes Faust for os. Skuespillet Faust, som det spilles i dag, er en omskrivning, medens det stykke vi så, var efter den oprindelige tekst, som man kalder Ur-Faust.

Stykket var ualmindelig godt, men det interessanteste ved det hele var, at de optrædende var trædukker. Det er altså en slags mester Jakels teater; men sikke dukker, man greb sig selv i mange gange at glemme, at det ikke var levende mennesker af kød og blod, man havde for sig, så livagtige var de. Men tyrolerne er jo også berømte for deres kunsthåndværk og herunder navnlig kendte som træskærere og violinbyggere.

Vi havde også flere ture ud med rutebiler. En dag var vi ovre at se det tyske jernbaneforbunds feriehus ved Höllentalklam. Feriehuset bestod af en stor samling huse, der lå i kreds om en hotelbygning med spise og opholdsstuer. Feriehuset lå ualmindelig smukt ved foden af et højt bjerg. Det smukkeste var dog et vandfald, der lå lige bag hovedbygningen, vandet kom fra en højde af ca. 1400 m i mere eller mindre bratte fald. Der var lavet en sti hele vejen op langs faldet, en drøj tur at gå, men umagen værd. Et stort stykke af vejen var stien hugget ind gennem klipperne i lange tunneller, der snoede sig ud og ind og til tider gik stejlt op. Interessant var det at gå i mørke og høre vandets buldren og så pludselig komme ud i dagslyset, sommetider lige direkte over faldet, til andre tider ved siden af det. Vejen danner også udgangspunkt for de rigtige bjerbestignere, idet de tager denne tur op den ene dag; turen tager ca. 3 timer. Derefter overnattes der i en lille hytte, der ligger så højt oppe, det er muligt at komme uden hjælpemidler. Efter overnatningen forceres nu Tysklands højeste bjerg »Zugspitze«, og det er en tur, der kun er for viderekomne. Den tager 8 timer, og det meste af vejen går næsten lodret op. Det morsomme er, at man kan komme samme sted hen ved at gå på den anden side af bjerget og der tage tovbanen. En anden dag var vi på tur rundt i højlandet for at se seværdighederne der. Vi var i Oberammargau, hvor der skal være passionsskuespil til næste år, så alle mænd med respekt for sig selv der i byen, gik rundt med et stort vikingeskæg. Passionssskuespillene spilles kun hvert 13 år, og det foregår i et mægtigt teater med plads til godt 5000 tilskuere. Skuespillerne er jo internationalt berømte, så vi var ikke fri for at ærgre os lidt over, at det ikke var det 13. år, vi var der.

Fra Oberammargau tog vi hen og så et slot, Schloss Linderhof. Det var bygget af den franske kejser Ludvig den XV. Vi blev vist rundt i hele bygningen samt anlæg og parker. At beskrive det hele, fylder flere sider, så vi nøjes med at sige, at det var typisk fransk og ualmindeligt elegant.

Derfra tog vi hen til et munkekloster, »Taterklostret«, med en meget gammel og smuk kirke. Hele kirkerummet er fyldt med kalkmalerier, der beskriver lidelseshistorien, desuden er der i 4 nicher bevaret levningerne af afdøde helgener. De lå iført pragtfulde rustninger rigt besat med guld og ædelstene, og selv om det var lidt makabert at se disse benrader, kunne deres pragtfulde påklædning ikke afholde selv sarte sjæle fra at kigge.

Som man vil se af det indtil nu fortalte, var indtrykkene vi samlede mange, og så kunne der endda skrives meget mere om de enkelte ture, end der allerede er gjort. Men turen havde jo også et andet formål, nemlig kendskabet til hinandens arbejds- og lønforhold.

Vi var 14 nationer samlet i lejren, hele vesteuropa undtagen Norge, Belgien og Italien. Desforuden var der den allerede omtalte bulgarer plus 2 repræsentanter fra USA. At beskrive alles forhold ville vist føre for vidt her, og lokomotivmændene herhjemme kender jo også endda ikke så lidt til dem fra tidligere beskrivelser i DLT.

Vi vil derfor her nøjes med at fortælle lidt om, hvorledes en jernbanemand arbejder og eksisterer i vore dages Tyskland. Lad det være sagt med det samme, han eksisterer, men heller ikke mere. Han går for vestzonernes vedkommende daglig rundt og ser butikkerne bugne af alle mulige varer, der er så godt som ingen rationering, alt kan han få, men alt rationerer sig selv, han har nemlig ingen penge.

Selve arbejdsforholdene er ikke så ringe endda, de adskiller sig i det væsentlige ikke så meget fra vore. Man kører i faste ture med faste indlagte fridage, en om ugen plus erstatning for skæve helligdage. Deres placering i disse ture er ligesom her anciennitetsmæssigt bestemt, de får faste køre- og nattimepenge, ialt ca. 100 mark om måneden. De har faste tjenestetidsregler, ligesom vi har, selv om de er lidt mere udflydende end vore. Blandt andet kan de godt nøjes med en 6 à 7 timer imellem hver tjeneste, ligesom de kan arbejde op til 24 timer i døgnnet.

Men som sagt, penge har de ingen af, selv om det skal siges med det samme, at en tysk lokomotivførers arbejde er mere værdsat end herhjemme. For at tage eksemplet lokomotivfører og togfører, så begynder en togfører med ca. 150 mark om måneden, medens en lokomotivfører har 225 mark som begyndelsesløn. En ganske klækkelig lønforskelle, der viser, at man dernede forstår at skelne mellem faglært og ikke faglært arbejde.

Men som sagt, en lokomotivfører begynder med 225 mark om måneden og når efterhånden op til en slutløn af 345 mark pr. måned. Denne lønforhøjelse sker efter anciennitet, selv om man i de enkelte løntrin har små lønforhøjelser, sker de store ryk først ved den enkeltes forfremmelse.

Efter endt uddannelse, på værksteds- og jernbaneskole ialt 6 år, bliver lokomotivfyrbøderaspiranten reservelokomotivfører med så godt som al sin tjeneste på et rangerloko. Derefter bliver han, stadig efter anciennitet, godstogslokofører for til sidst at blive ekspres- eller iltogslokofører. Som man vil se, er der i dette noget af det, vi her hjemme diskuterer så stærkt i denne tid, dernede er man udmærket tilfreds med ordningen, men det skal måske tilskrives, at alt går efter anciennitet.

Herhjemme siges det, at der i Tyskland ikke findes lokofyrbødere. Det passer ikke, i de ca. 6 år, der går med uddannelsen, forretter lokofører-aspiranten i den største del af tiden lokofyrbøder-tjeneste, og så kan han endda sige nej til lokoførerforfremmelsen og blive evighedslokofyrbøder. På de store maskintyper benytter man udelukkende sådanne faste lokofyrbødere eller fører-aspiranter. Arbejds-mændene benyttes kun på de mindre maskintyper, herunder rangermaskiner, disse er nemlig også tomandsbetjente, men de er også noget større end selv vore Q-maskiner.

En lokofører har altså som begyndelsesløn 225 mark plus 100 mark i kørepenge hver måned. At nævne alle priserne dernede for derved at give et indtryk af hans løns købekraft, vil være umuligt, men hvis man skriver det om til danske forhold og siger, at en dansk lokofører med vore prisforhold får ca. 400 kr. om måneden alt iberegnet, så kan man vist bedre danne sig et billede af, at livet dernede i dag, med så godt som alt i ruiner og en lille løn, just ikke er en dans på roser.

Vi kan ikke forvente andet, sagde en tysk kollega til os en dag. Vi har startet og tabt en krig, vi har haft et system, der er uforeneligt med arbejderbevægelsens traditioner. Men det, den tyske arbejder af i dag tørster efter, er at lære demokrati at kende. Men hvordan kan vi det, fortsatte han, når vi har fire besættelsesmagter, der hver for sig har sin ide om, hvordan et demokrati skal være, og de to største repræsenterer endda to fuldstændigt diametrale modsætninger. Nej, sagde han, luk op for Tyskland af i dag for alle folk, og lad dem se, hvad dumhed og krig fører til, og giv os så lejlighed til at lære det virkelige demokrati at kende. Bryd alle skranker ned, og lad os få et forenet Europa, der sammen vil arbejde for de demokratiske principper; frihed til at tænke, tro og tale uanset farve og religion.

Med den tyske kammerats ord, som vi vil gøre til vore, vil vi slutte denne beretning med en opfordring til alle danske om at søge at glemme den tid, hvor Verden stod i brand og i stedet arbejde for større international forståelse blandt andet ved at lære en slagen nations befolkning, hvorledes virkelig demokrati praktiseres i Danmark.

Det kan den unge danske lokomotivmand allerede i dag gøre det første skridt til. Nemlig ved nu at dygtiggøre sig i sprog, således at han måske bliver en af de heldige, der skal deltage i næste års lejr for europæiske jernbanemænd i Østrig.

J. V. B. Christiansen, O. Gregersen, P. Bryhl.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Tjenestetidsreglerne, eller kan man nu forstå det.

Endelig kom de nye tjenestetidsregler. Er der nogle lokomotivmænd, der kan mærke forskel af synderlig betydning?

Gennem snart mange år har vi talt om betimeligheden af en revision af tjenestetidsreglerne, vel nok allermest under hensyn til de for os, der er udgået fra en af landets stærkeste organisationer, »D. S. & M. F.«, og kendte med organisationsmæssige krav — overenskomster m. v., uforståelige trediedels, halve og totrediedels tjenester eller sagt med rigtige ord $\frac{1}{3}$ betaling, $\frac{1}{2}$ betaling eller $\frac{2}{3}$ betaling.

Tjenestetidsreglernes revision i 1935 var ikke tilfredsstillende for lokomotivmændene, hvorfor der gang på gang ved møder og kongresser blev rejst krav fra medlemmerne om en ny revision. Disse krav blev igen af vor organisations hovedbestyrelse rejst overfor finansministeriet, og vore krav om en revision kan vist siges at have været meget medvirkende til, at der endelig den 4. juni 1947 blev nedsat et udvalg, som efter ca. 2 års arbejde fremkom med en betænkning omfattende alle statens tjenestemænd. Det vil føre for vidt at kommentere reglernes betydning for andre grupper af tjenestemænd, og det vil sikkert betragtes som ganske naturligt, at der i vort eget blad fremkommer kommentarer til de nye tjenestetidsregler, som vi ser på dem.

Når der for en revision af tjenestetidsregler er afsat et bestemt beløb, kr. 5 mill., og dette beløb ikke må overskrides, kan udvalgets arbejde absolut ikke blive et uhildet skøn over, hvad man finder ret og rimeligt, det fremgår da også af betænkningen gang på gang, »Det vil komme til at koste« o. s. v. Udvalget har ustandseligt måttet skæve til pengekassen, om der var råd til dette eller hint. Det gav et forudhandicap, som det ikke lykkedes at indhente så meget som en tøddel på.

Man må erkende, at de krav om reduceret arbejds-tid i almindelighed er uholdbart, så længe intet er ændret heri i privatindustrien eller private erhvervene, men vi må beklage, at der for vort vedkommende stadig skal regnes med $\frac{1}{2}$ og $\frac{2}{3}$ betaling (tjeneste), lad være, at rådighedstjeneste i hjemmet må erkendes som reduceret tjeneste, om end det ikke kan være tjenestemandens fejl, at institutionen er sådan opbygget, at den har et behov for disponibelt mandskab i givet fald. Men $\frac{1}{2}$ betaling (tjeneste) for passagerkørsel til eller fra fremmed depot med fuld oppakning og uden mulighed for direkte ankomst eller afgang fra hjem, altså først til eget depot for omklædning m. v. og så rejse eller rejse og så til eget depot igen for omklædning m. v., kan sandelig ikke anerkendes som halv tjeneste. Vi må her absolut hævde, at det er arbejde til halv løn og udtrykke vor

skuffelse over udvalgets manglende forståelse, eller måske rettere bevillingsmyndighedernes manglende vilje.

$\frac{2}{3}$ betaling (tjeneste) — rådighedstjeneste uden nedbrudsreserve, finder i reglen kun sted ved større depoter. Det ligger i hele D. S. B.s driftsform, at der må være en vis mængde disponibelt mandskab, som må være klar til at sætte ind under mertrafik, ferieafløsning og afløsning for sygdom, tre faktorer, som erfaringen viser, er ret svingende, men det må beklages, at tjenestemændene skal betale denne særlige driftsform ved at stille sin arbejdskraft til rådighed til $\frac{2}{3}$ betaling. Statsbanerne er en forretning og må drives som sådan, hører man ret ofte. Hele livet er en forretning. Vi må alle sælge noget for at leve, vi sælger vor arbejdskraft, det er det eneste, vi har at sælge, men vi må betragte det som et almindeligt billigt krav, at vi får fuld betaling for denne eneste vare, vor arbejdskraft. Det har beredt os en stor, meget stor skuffelse, at dette krav ikke er opfyldt.

Fra DLF er der fremsat forslag om, at der for personalet på enmandsbetjente motorvogne fastsættes en normaltjeneste på 195 timer pr. md. Forslaget var efter vor mening godt motiveret og godt underbygget, men udvalget har ikke fundet grundlag for at tiltræde det. Jeg må hertil bemærke, at når udvalget ikke har »fundet« grundlaget, må de ikke have søgt efter det, ja, end ikke så meget som set efter det, men haft hele sin opmærksomhed på pengekassen i stedet for at se på ret og rimeligt. Motiveringen for afslaget er da også den slettest mulige. Man må spørge udvalget, der åbenbart har haft visse besværligheder med at finde, hvor det har fundet »en del arbejdsfrie ophold på fremmed sted beregnet som tjeneste« for de 60 elektroførere, der daglig forretter tjeneste i den københavnske nærtrafik. Det kan da umuligt være udvalgets alvorlige mening, at det er en retfærdig afgørelse, det kan kun være pengekassen, der er skævet for meget til. Den teoretiske merudgift ved et sådant forslags gennemførelse vil sikkert blive ret stor, men den virkelige udgift betydelig mindre.

Også dette var et punkt, som beredte lokomotivmændene megen skuffelse.

Af udvalgets betænkning fremgår det, at centralorganisationerne har rejst spørgsmålet om en tjenestetidsberegning for nattjenestetimer i tiden 22—6 som $1\frac{1}{4}$ time.

Udvalget vil tilsyneladende ikke kendes ved andre beregningsformer end brøker og hele tal, når det så afgjort tager afstand fra blandede tal.

Her er et forhold, som i høj grad berører alle om natten arbejdende tjenestemænd. Man kunne fristes til at sige, at en del af udvalget mangler den fornødne indsigt i natarbejdets mangesidede ubehageligheder, ulemper og direkte helbredsnedbrydende faktorer. Det ville sikkert have været af værdi for en nøgtern bedømmelse og retfærdig afgørelse af spørgsmålet, om $1\frac{1}{4}$ betaling (tjeneste) i tiden 22—6 om udvalget på lige fod med de, der år ud og år ind tager nattens strabasser, havde gjort studier i marken. Jeg er næsten sikker på,

at derefter ville kun en alt for opmærksom skelen til pengeassen kunne have forhindret udvalget i at anerkende, at den største part af natarbejdet ved D. S. B. er af en sådan beskaffenhed, at det berettigede til en højere beregning. Man har jo iøvrigt allerede forlængst været inde på en beregning af 1 $\frac{1}{6}$ betaling (tjeneste), omend under en anden form, nemlig i bestemmelsen om 1 år beregnet som 1 $\frac{1}{6}$ år i relation til pensionsalderen.

Udvalget har formentlig følt sig hårdt presset på dette punkt, men har så rørt ved et ømt punkt for tjenestemanden, nemlig et eventuelt bortfald af natpenge. Med sit kendskab til tjenestemandenes ikke altfor strålende økonomi, må udvalgets motivering for afslag i nogen grad bedømmes som, kniven på struben, — enten eller. Det bliver så iøvrigt et kapitel for sig, om $\frac{1}{4}$ time ekstra for hver time ikke er bedre end natpenge.

Det skuffede os dybt, at der ingen ændringer skete for nattdagsberegningen.

Læs iøvrigt den udførlige motivering for, at udvalget ikke kunne fremsætte forslag om 1 $\frac{1}{4}$ betaling (tjeneste) i tiden 22—6, i D. L. T. nr. 18, side 185.

Bestemmelserne om minimumsophold mellem tjeneste må vi under hensyn til den kontinuerlige banedrift anerkende med den lille forbedring fra 9 til 10 timer. Udnyttelsesmulighederne af den enkelte ydelse begrænses jo iøvrigt af den månedlige tjenestestandard. Bestemmelserne om fridagens længde — det årlige antal fridage, overarbejde m. fl. småting — må sammen med bestemmelsen om de 22 helligdagsfriheders optagelse i tjenestetidsreglerne anerkendes. Endelig må man anerkende, at udvalget har givet de såkaldte tjenestefrie ophold på fremmed depot en anden vurdering end tilforn, idet det nemlig ganske rigtigt er uden værdi for tjenestemandene, men her er et punkt, hvor man bør sætte sig grundigt ind i de pågældende bestemmelser, som ikke er umiddelbart indlysende, navnlig må personale, der forretter tjeneste i reserven ved særtogskørsel og lignende, være særligt inde i bestemmelserne.

Må det endelig være mig tilladt at udtale min store forundring over den, rent ud sagt, fantastiske uvidenhed, der råder i 1. distrikts maskintjeneste med hensyn til de nye regler. Samtlige afdelingsformænd indenfor Dansk Lokomotivmands Forening var i besiddelse af hver et eksemplar af den af udvalget afgivne betænkning, vedrørende de nye tjenestetidsregler. Organisationens formand var i besiddelse af et korrekturtryk af 4. juli 1949 til ordre A, indeholdende de nye regler. Det lyder utroligt, men endnu i slutningen af september måned havde overmaskiningeniøren kun hørt lidt om de nye regler og læst nogle enkelte overskrifter i forskellige fagblade.

Til slut må jeg erkende og anerkende, at alle faste strækningsture og rangerture ved Gb mdt. pr. 2. oktober 1949 trådte i kraft i overensstemmelse med de nye tjenestetidsregler.

Vi kører videre med skuffelserne og med forventningernes lysegrønne håb om en bedre vurde-

ring ved den næste revision af tjenestetidsreglerne med trafikministerens ord ved jubilæumskongressen som motto: »Jeres indsats skal aldrig blive glemte«.

S. A. K. Sørensen, Gb. Mdt.

Faneindvielse i Struer.

Mandag den 19. september indviede Struer afdelinger en ny fane, som var tilvejebragt med støtte fra samtlige medlemmer.

Skønt man igennem 18 år i de nordjydske afdelinger har haft en af foreningens smukkeste faner, måtte man, dels på grund af, at fanen efterhånden var blevet noget medtaget, dels at den på grund af sin størrelse var noget uhåndterlig og derfor vanskeligt kunne anvendes ved alle mulige lejligheder, hvor man ønskede afdelingerne blev repræsenteret med fane, skride til anskaffelse af en ny.

Ved en smuk højtidelighed blev den nye fane, som på begge sider bærer dannebrogfarverne, i hvis midterste felt der på den ene side er broderet et motiv af en R-maskine, indviet under overværelse af så mange af afdelingens medlemmer, som der kunne skaffes tjenestefrihed til, samt disses damer.

Efter at fanen var båret frem af fanebærerne fra de to kategoriafdelinger, holdt foreningens formand fanetalen, hvorefter han tolkede det første ord af foreningens gamle motto »Enighed — Kundskab — Hjælp« og forsynede i den anledning fanen med det første søm. Det andet søm blev slået i af det ældste tjenstgørende medlem, lokomotivfører C. K. Christensen, der i manende ord fremhævede kundskabets betydning for lokomotivmændene.

Lokomotivfyrbødernes afdelingsformand, K. B. Knudsen, forsynede fanen med det tredje søm og tolkede vort mottoes tredje ord »Hjælp«.

Allerede ved indvielsen modtog afdelingerne mindeplader til den nye fane, idet damerne og formanden for det udvalg, der havde stået for fanens anskaffelse, lokomotivfører E. O. D. Madsen, i dagens anledning skænkede hver en sølvplade med inskription.

Højtideligheden sluttede med en fællesspisning, der efterfulgtes af en svingom, og dagen vil uden tvivl blive indføjjet i mindernes bog af samtlige tilstedeværende.

Statsbanepersonalets biblioteker.

Nye bøger.

Sj.-Fals	Jyll.-Fyn	
20957	21676	Chandler, Raymond: Kvinden i Søn.
20958	21441	Zweig, Stefan: Verden af i Gaar.
20959		Leskov, N. S.: Pige i Bastsko.
20960		Mc Cullers Carson: Bryllupsgæster.
20961	21747	Rode, Edith: I Tidens Klo.
20962		Shapiro, Lionel: Skyldig.
20963		Tengroth, Birgit: Tørst.
20964	21736	Eschilius, Elsa: Fru Dyd og Fru Lyst.
20965	21746	Marshall, Rosamund: Kitty.



Meddelelse fra Oplysningsudvalget i Aarhus.

Vinterens arbejde er i fuld gang her i byen. Studiekredsen begyndte den 4. oktober på Folkebiblioteket med stor deltagelse. Årets emne er »arbejdsretten i Danmark« med undertitel »samarbejdsudvalg og de nye tjenestetidsregler«. Vi har i år hentet en studiekredsleder fra Arbejdernes Oplysningsforbund, og håber, ved at tilføre en frisk mening udefra det private, at opnå et godt resultat.

Studiekredsen strækker sig over 20 gange 2 timer. Indenfor oplysningsudvalget har vi også i vinterens løb tilrettelagt en foredrags- og diskussionsrække med følgende emner:

Tirsdag d. 4. oktober. Emne: »De nye tjenestetidsregler«. Indleder: E. Greve Petersen.

Tirsdag d. 8. november. Emne: »Samarbejdet mellem station og maskintjeneste«. Indleder: Overtrafikkontrolør P. S. Knudsen, Aarhus H. Endvidere vises filmen: »H-maskinens bygning og prøve kørsel«.

Torsdag den 1. december. Emne: »Hvordan udfyldes en rapport og hvorfor?«. Indleder: Overtrafikassistent Sveller, 2. Distrikt.

Endvidere har vi indhentet tilbud på filmsaftener, og der arbejdes med en foredragsserie efter jul.

Studiekredsen og foredragsrækken begyndte tirsdag d. 4. oktober. Til foredraget, som havde samlet ca. 60 lokomotivmænd, var indbudt vor formand, E. Greve Petersen, som taler.

Efter at formanden for oplysningsarbejdet havde budt velkommen, valgtes A. Lønquist til dirigent; denne takkede for valget og overgav derefter ordet til E. Greve Petersen, der holdt et interessant og fyldestgørende foredrag om emnet: »De nye tjenestetidsregler«. Efter foredraget var der lejlighed til for de tilstedeværende lokomotivmænd at stille spørgsmål og fremkomme med deres personlige meninger. Til slut replicerede E. Greve Petersen, og formanden for oplysningsudvalget takkede de tilstedeværende.

Oplysningsudvalget i Aarhus.

Opmærksomhed frabedes.

Mulig opmærksomhed i anledning af mit forestående jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører K. A. H. Sønderkøge,
Kh. Gb.

Personalia.

Tilladelse til bytning af tjenestested.

Lokomotivfyrbøderne E. Barfoed-Rousted, Padborg, og B. Therkildsen, Gedser.

Afsked.

Lokomotivfører O. M. Sørensen, Korsør efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-12-49.

Lokomotivfører S. P. Bjørnaa, Aarhus, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-12-49.

Lokomotivfører C. T. Danielsen, Fredericia, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-12-49.

Lokomotivfører H. R. Blicher, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 28-2-50.

Taksigelse.

Min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pens. lokomotivfører P. N. Nedergaard Pedersen's død og begravelse.

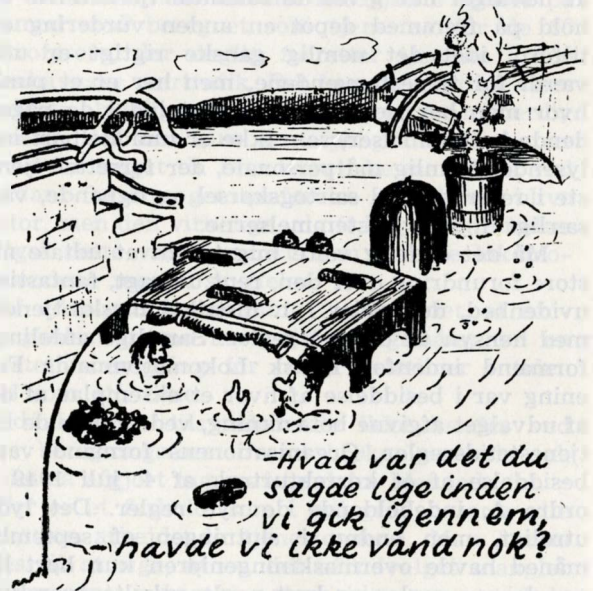
Petrine Nedergaard Pedersen,
Flensborggade 26, 3. Kbhvn. V.

Byttelejlighed.

Fredericia—København.

En 2 vær. lejlighed i Fredericia ønskes byttet med en 2 el. 3 vær. i København eller omegn.

Togbetjent A. Jørgensen,
Reinettevej 18, Kbhvn. F.



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.