

# VOR STAND

Medlemsblad for Jernbaneforeningen

54. årg. nr. 2

Ansvarhavende redaktør: Overtrafikassistent M. S. Lyngesen

31. januar 1952

De forenede Automobilfabriker A/s

Triangel ODENSE Austin

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

DANSK FIRMA



DANSK KAPITAL

STØRSTE SALG I DANMARK

A/s Vejle Bolte- & Møtrikfabrik.

Telefon: Fabrik 2120 (2 Lin.) Grundlagt 1899. Telegr. - Adr.: Boltefabriken

Alle Slags Bolte, Møtriker, Skruer, Kedelnagler og Nitter.  
Skinnespiger og Svelleskruer.

Leverandør til De danske Statsbaner

OPTIKER

Felix Schmidts EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

I 24 år

har DSB gjort rent med

**RHOUBEN**

Købmagergade 63 — C. 8702

Oluf Brønnum & Co.

Holbergsgade 8  
Telefon 8750

Køkkenudstyr  
Glas  
Porcelain

VELKLÆDT  
PÅ KONTO

Til herrerne:

Moderne kamgarnshabit efter mål  
298,00 **258,00**

Færdig habit i 500 gr svær kamgarn  
288,00 **228,00**

Til damerne:

Canadian-Bear flere farver, alle  
størrelser **198,00**

Ulsters og frakker i tidens mode-  
farver **168,00**



Leverandør til tjeneste-  
mænd gennem 25 år —

**J. ALBERTSEN**

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70 — den høje stue ...



C. OLESEN

AKTIESELSKABET  
C. OLESEN  
MANUFATUR EN GROS  
KØBENHAVN K.

NORMAL- Grundlagt 1917  
**TRYKKERIET**  
SIEGFRIED PETERSEN & SØN

Øster Farimagsgade 16 B  
Telefon Øbro 6261

**A/s Aarhus Flydedok og Maskinkompagni**

**Hans Nielsens Maskinfabrik**

Telefon 14000 - 5 Linier

Skibsreparationer

Flydedok til 400' Skibe

Ophalingsbedding for mindre Skibe

Beholdere - Kraner og Spil - Jernkonstruktioner

Blomsterforretningen

**„ASTA“**

(M. Pedersen)

Telefon Øbro 4052

**Østerbrogade 86**

Anbefales Foreningens Medlemmer

Leverandør til Interessekontoret

**Paul Lehmann**

INTERNATIONALE TRANSPORTER

Grundlagt 1900

Hovedkontor:

Amallegade 35, Kbhvn. K

Filiakontorer:

Aalborg, Aarhus, Esbjerg,  
Gedser, Herning, Odense  
og Padborg

**H. OTZEN**

Entreprenør

Lyngbyvej 267 a

Gentofte 4385

**Svendborg Korkvarefabrik A/s**



Søkildevej 4 . Tlf. Svendborg 2573



Textilfabrikantforeningens indr. fælles varemærke

**TEXTILFABRIKANTFORENINGEN**

Kontor: Vester Farimagsgade 20, København V. Tlgr.-Adr.:  
„Textilchamber“ Tlf. C. 6351\* og 10109 — Rigstelefon: 398

**Glød Dem selv**

og Deres venner

med et årsabonnement

på

*Mandens Blad*

Kr. 24,00

Ekspedition:

Klosterstræde 23, København K, C. 12422



MEDLEMSBLAD FOR JERNBANEFØRENINGEN

NR. 2 - 54. ÅRGANG - 31. JAN. 1952

INDHOLD

Fællesrådet .....	13
Foreningsnoter .....	14
Jernbanevæsen i model .....	15
Har det økonomiske tryk fremmet mindre- værdskomplekserne .....	18
Statsbanernes rutebiltrafik .....	20
Giftede kvindelige tjenestemænd på halv tje- neste .....	21
Fagligt nyt — Ikke retfærdigt .....	22
Et og andet .....	23
Så skal vi til feriekursus på Knudshoved ..	24
Bekendtgørelser .....	24

## Fællesrådet —

Samarbejde er tidens tegn både indenfor den snævre interessesfære og den brede front. Det vil sikkert være den rette måde og det rette middel til at søge de mange problemer løst, som udviklingen har ført med sig.

Inden for tjenestemandsrækkerne og funktionærerne fra det private erhvervsliv har man stadig haft føling med dette samarbejde for nu som en særlig etape på vejen mod målet at bringe samling indenfor de upolitiske tjenestemandsgeselskaber ved oprettelse af et fællesråd til vagt og værn om de løn- og arbejdsmæssige fællesinteresser.

Tanken er ikke af nyere dato. I længere tid har man arbejdet med ideen og undersøgt mulighederne og betingelserne pro et contra for et reelt samlingsgrundlag, og nu er altså skridtet gjort efter moden overvejelse fra alle de interesserede parters side.

Den nye sammenslutning — Fællesrådet for danske tjenestemandsgeselskaber og funktionærorganisationer — hvis navn de gamle jo nok bliver »Fællesrådet«, tæller ca. 62 000 medlemmer, og har foreløbig fået tilslutning fra:

	Medlemmer
Statstjenestemændenes Centralorganisation II (embedsklasserne) .....	15 000
Danmarks Lærerforening .....	19 000
Danske Statsemployer Samråd .....	8 500
Københavns Kommunalforening .....	4 400
Frederiksberg Kommunalforening .....	500
Gentofte Kommunalforening .....	400
Søllerød Kommunalforening .....	130
Foreningen af kommunale embedsmænd .....	200
Centralforeningen for danske Funktionærforeninger .....	11 000
Den almindelige danske Skibsførerforening ...	950
Dansk Styrmandsforening .....	1 500

Som formand er valgt Jernbaneforeningens formand, overtrafikassistent *M. S. Lyngesen*, og til forretningsudvalg:

Kommunelærer *Thomsen Nielsen*, Nørresundby (næstformand), afdelingschef *L. H. Christensen*, (Funktionærforeningen), fuldmægtig *Chr. Schmidt* (Københavns Kommunalforening), skibsfører *Kastrup Olsen* (Skibsførerforeningen) og amtsforvalter *Chr. Strøm* (Samrådet). Desuden er nedsat et repræsentantskab på 22 medlemmer.

Efter starten må man formode, at adskillige andre tilsvarende organisationer vil søge forbindelse med det nystiftede fællesråd, idet der sikkert flere steder er næret et lønligt håb om et samarbejde over bred front — eller rettere et mere intimt, da jo på mange områder fælles retningslinier i bestræbelserne for at bedre levevilkårene er blevet fulgt, og man uofficielt allerede har været i en vis kontakt med hverandre, som følge af de fælles pristalsvilkår for lønningsberegningen.

Skal der trædes i aktion, er det naturligvis bedre med en større styrke fra en samlet front, da flertallets krav og kritik altid vækker større opmærksomhed både hos autoriteter og offentlighed.

Særlig lovende tegner fremtidsperspektiverne sig unægtelig ikke for lønmodtagerne, hvis økonomi er blevet meget pinligt berørt af dyrtiden og de mere og mere tyngende skattebyrder, som jo meget nøje overvåges for de kontrolable indtægters vedkommende.

Statistiken over indtægtsforskydningen de sidste 10 år viser med ildevarslende tydelighed, at tjenestemænd og sidestillede indtager en baggrundspostition, og har gjort det i lang — alt for lang — tid. Det kan ikke være rigtigt, at enkelte samfundskategorier, der allerede har betalt deres betydelige andel til statens samfundsudgifter, stadig skal være statistere i skuespillet om livsgoderne, og det er derfor ganske naturligt, at de nu i forening ruster sig til imødegåelse af yderligere forringelse af løn- og arbejdsvilkårene for i samlet trop at møde frem, når det bestemmende forum skal træffe afgørelser — specielt af økonomisk rækkevidde.

Nu skal der løftes i flok og kræfterne prøves ud fra det synspunkt, at indendørs disciplin skaber udendørs respekt. —

I en samtale med Berlingske Aftenavis udtalte formanden — overtrafikassistent M. S. Lyngesen:

»Baggrunden for sammenslutningen er, at der er et meget stort antal tjenestemænd og funktionærer, som ikke hører hjemme under De samvirkende Fagforbund. De hører ikke hjemme dér for det første på grund af de særlige tjenestemand- og funktionærforhold, for det andet på grund af en afvigende politisk opfattelse i forhold til De samvirkendes.

Disse grupper har savnet en organisation til varetagelse af fælles interesser. Navnlig i disse år, hvor de i høj grad har haft konjunkturerne imod sig, har man savnet et fællesskab, der kunne give organisationerne styrke. Hertil kommer, at når statstjenestemænd nu om dage forhandler med finansministeren om kompensation for dyrtiden, går de resultater, de opnår, igen for kommunernes tjenestemænd og for tusinder af funktionærer i det private erhvervsliv, som lønnes efter lignende regler.

Sammenslutningen første opgave er at følge lønudviklingen og at føre rådslagninger om, hvilke konsekvenser af udviklingen man i givet fald skal sætte ind for at afværge. Hertil kommer skatteproblemerne, som er fælles for disse grupper af fastlønnede tjenestemænd og funktionærer. Derfor har det været naturligt at lægge organisationsformerne ind under en fornuftig plan, så der kan etableres samarbejde mellem så mange som muligt om så meget som muligt. Naturligvis kan der komme visse vanskeligheder, idet interesserne måske ikke i alle tilfælde vil falde sammen, men jeg betragter sammenslutningens dannelse som et betydningsfuldt organisatorisk fremskridt.

— Forholdet til »Sølvsnorene« berøres ikke af den nye organisations dannelse. Vi har i Centralorganisationen et godt samarbejde med sølvsnorene, og selv om vi i fjor ikke var enige om den politik, der skulle føres i spørgsmålet om lønnivelleringen, har det ikke skadet samarbejdet. — Flere af sølvsnorenes organisationer er derimod tilsluttet De samvirkende Fagforbund, hvad de øvrige organisationer ikke er.

Jeg vil gerne understrege, at Fællesrådets dannelse ikke er rettet mod De samvirkende. Vi håber at få udmærket kontakt med De samvirkende, som jo repræsenterer det overvejende antal lønmodtagere. — Eiler Jensen har for et års tid siden været inde på tanken om dannelsen af netop en organisation som den, der nu er skabt.»

## FORENINGSNOTER

### Hovedbestyrelsens resolution af 26. september 1951.

I anledning af den på hovedbestyrelsesmødet den 26. september 1951 vedtagne resolution, der indeholdt en anmodning til trafikministeren om at søge det nødvendige tillidsforhold mellem Statsbanernes administration og organisation genoprettet har der den 18. december 1951 fundet en samtale sted mellem trafikministeren, generaldirektøren og foreningens formand.

Efter samtalen har foreningen anmodet ministeren om at henlægge henvendelsen, og denne anmodning er imødekommet.

De sædvanemæssige drøftelser mellem generaldirektøren og foreningens formand er herefter genoptaget.

### Flidspræmier.

De af Jernbaneforeningen udsatte flidspræmier, som er stillet til rådighed for deltagerne i det i sept./decbr. forrige år afholdte trafikmedhjælperkursus, er tildelt:

1. præmie (en mappe): Trafikelev S. T. Andersen, Helsingør.

2. præmie (en skrivemappe): Trafikelev J. E. A. Sørensen, Trustrup.

### Trafikelevernes uddannelse.

Ved en forhandling i generaldirektoratet den 19. marts f. å. stillede Jernbaneforeningen forslag om ændringer i elevuddannelsen. Generaldirektoratet har nu meddelt, at uddannelsesbestemmelserne for trafikelever, ordreserie A, side 26—28, vil blive ændret således, at det pålægges stationsforstanderne på bystationer at opstille en detaljeret plan for elevernes uddannelse på de forskellige arbejdsområder og at indsende genpart heraf til distriktet og generaldirektoratet. Elevernes daglige tjeneste vil i ordren blive fastsat til 6 timers praktisk tjeneste og 2 timers læsning, bortset fra afløsningsperioder.

### Selvangivelsen. — Natpenge.

Trods vi havde anmodet en ekspert om at give os nogle tips vedrørende selvangivelsen har det desværre vist sig, at ikke engang eksperter er pålidelige.

I dette tilfælde er »Natpenge« forvekslet med natarbejde, og vi beklager, at vi er gået på limpinden og fuldt og fast har stolet på den modtagne vejledning.

Vedrørende natpenge lyder bestemmelsen således:

Natpenge til tjenestemænd medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Da natpengene imidlertid fastsættes af finansministeriet således, at halvdelen gennemsnitlig kan anses at medgå til dækning af ekstra udgifter som følge af natarbejdet, kan et hertil svarende beløb fradrages.

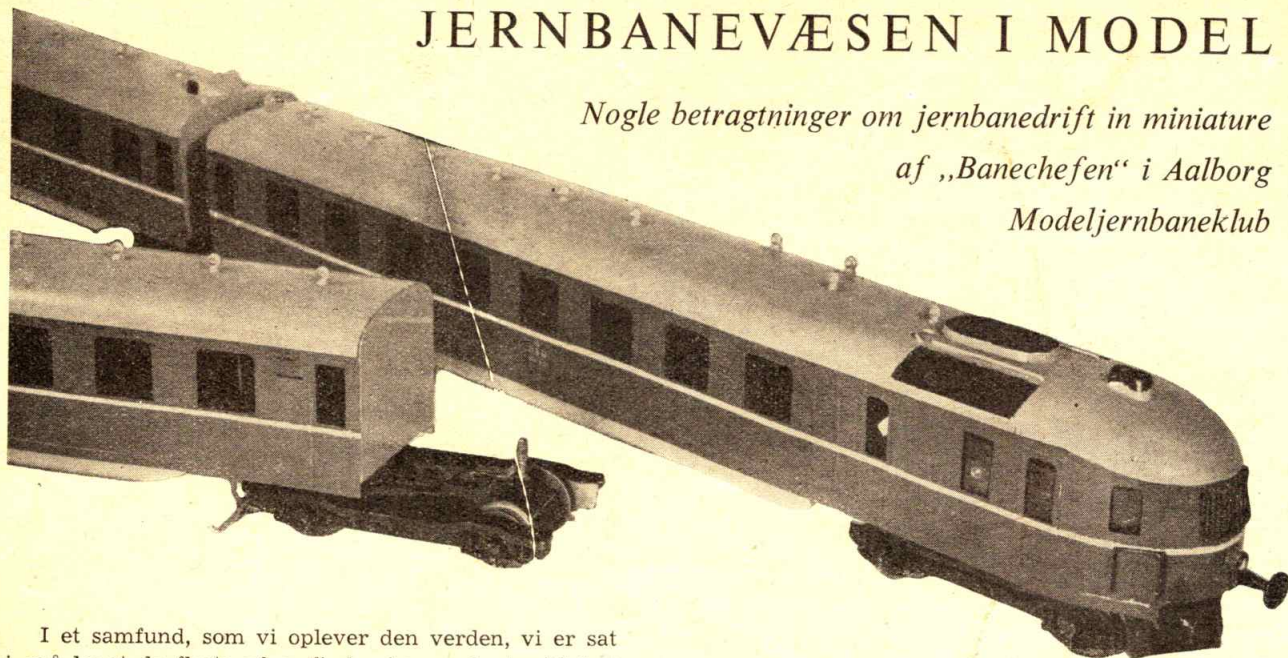
For tjenestemænd, der alene har fast stationssted, kan fradraget dog ikke overstige 450 kr. årligt.

Toldfunktionærer, der forretter tjeneste ombord i toldvæsenets søgående patruljefartøjer, anses i denne forbindelse ikke at have fast stationssted. Begrænsningen i fradraget til 450 kr. gælder altså ikke for dem.

Eksperten har undskyldt fadæsen overfor os, og vi beklager at have vildledt læserne, der jo nu har udfærdiget selvangivelsen og derfor kun kan henvises til at gøre ligningsmyndighederne opmærksom på fejltagelsen.

# JERNBANEVÆSEN I MODEL

*Nogle betragtninger om jernbanedrift in miniature  
af „Banechefen“ i Aalborg  
Modeljernbaneklub*



I et samfund, som vi oplever den verden, vi er sat i, må langt de fleste af os finde sig som bestanddele i samfundsmaskineriet, som et lille, men vel ikke ubetydeligt eller unødvendigt tandhjul i den store kværn, der maler samfundets nødvendigheder i en aldrig op-hørende strøm. Det bliver de færreste af os, der nogen-sinde får det overblik, som en ledende stilling af aller-højeste art vil give sin mand. Kun få mennesker bliver det beskåret at lede et stort og omfattende arbejde som f. eks. jernbanedrift — og endda aldrig fuldstæn-digt efter eget forgodtbefindende — men der er allige-vel her rørt ved noget, som bor inderst i ethvert men-neske, noget, som kommer frem allerede hos det lille barn, der leger med sine dukker, byggeklodser eller andet legetøj: nemlig trangen til selv at skabe en lille verden, der er ens egen, og regere i denne verden. Dette instinkt bor i alle mennesker med et blot nogen-lunde udviklet følelsesliv, men bliver i regelen altid trængt i baggrunden af livets hårde, men herlige nød-vendighed: arbejdet.

I fritiden dukker trangen til at skabe og regere atter frem hos det voksne menneske, men nu i udkry-stalliseret form som en hobby, en ting, man interes-serer sig for over alt andet, som man er parat til at ofre nattesøvn, spareskillinger og en bunke ubehage-ligheder af forskellig art på for at komme til at be-skæftige sig med i sin tilmålte fritid. Og det kan være emner af så forskellig art som akvariefisk, kammer-musik, frimærkesamling, eller hvad man nu er særlig disponeret for, herunder bygning af modeller af ting, der i den store verden forekommer en særlig interes-sante.

Modelflyvning er således en hobby, der har et stort publikum. Modelracerbiler ligeledes. Fælles for disse ting og for modeljernbanehobbyen er dette, at man kan få sine modeller at se i bevægelse som i den store virkelighed. Og vi er her ved det meget væsentlige, at man »skaber liv«, altså gennem bevægelsen i sin lille hobbyverden. Men modeljernbanehobbyen har dette fremfor de andre nævnte modelbyggeemner, at man kan opleve at se sine modeller i funktion i omgivelser, der kan svare forbløffende til virkelighedens. Det ligger i den kendsgerning, at modeltoget er styret af sporet

og ad dette kan ledes til bevægelser, der nøje svarer til virkelighedens. Dette er nok også muligt ved mo-delskibe, -flyvemaskiner og -biler, men kun ved an-vendelse af klodsede og for synet skæmmende styre-liner og trådsystemer, evt. komplicerede radioanlæg til fjernstyring.

Her er en væsentlig forklaring på modeljernbane-hobbyens stadigt tiltagende popularitet. Men ikke nok hermed. Vist ingen anden hobby byder på så store og så forskellige arbejdsområder som arbejdet med mo-deljernbaner. Fremstilling af driftsmateriellet er et naturligt afgrænset område for sig, men vil man se det køre, må man jo have et sporanlæg, og dette fører na-turligvis med sig indretningen af signal og sikrings-anlæg samt opbygningen af et plastisk modellandskab, der kan motivere banens linieføring. Og her imellem kan den mj-interesserede hobbymand så finde det om-råde, der interesserer ham mest.

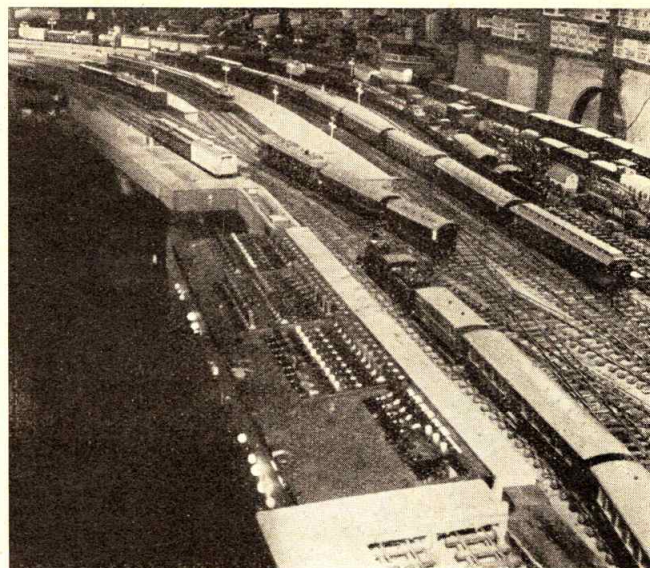
Imidlertid kan fremstillingen af det faste anlæg nok blive så stor en opgave, at det i almindelighed bliver uoverkommeligt for en enkelt mand, ligesom der jo også er spørgsmålet om plads til det. Det er da naturligt, at den mj-interesserede slutter sig sammen med andre, der dyrker samme hobby, og lader tilveje-bringelsen af anlæget være en klubopgave.

Nu er det nok på sin plads at antyde lidt om for-skellen på legetøjstog og modeljernbane, da disse be-greber for mange er identiske. Enhver mj-bygger ken-der bemærkningen »Han leger med tog!« og ved, at folk i almindelighed forestiller sig ham liggende på maven på dagligstuegulvet foran sønnens futtog, der hidsigt farer af sted på sin sporing, medens togets rette ejermand tudbrølende er uskadeliggjort i pas-sende afstand ved hjælp af et reb. De kender scenen fra utallige vittighedstegninger, og den må tages som et udtryk for den tryllemagt, som alt, hvad der har med tog at gøre, udøver på de fleste drenge mellem 7 og 70 år.

Men der er altså forskel på legetøjstog og model-tog. Legetøjstoget kører på overdimensionerede skinner

af blik, dets hjul sidder løst på akslerne af hensyn til de voldsomme kurver, og hjulflangerne er i samme anledning unaturligt høje. Materiellet købes færdigfremstillet, og det er i reglen så som så med ligheden mellem det rigtig tog og legetøjet. »Spornettet« kan endvidere stilles op hvor som helst og hurtigt pakkes sammen igen. — Modelbyggeren derimod fremstiller så vidt muligt selv sit materiel, — måske med anvendelse af visse færdiglavede dele —, han har et bestemt forbillede til sin model, og han stræber at gøre ligheden mellem modellen og forbilledet så stor som muligt. Hans køretøjer indrettes på samme måde som de virkelige vogne og lokomotiver i den udstrækning, det lader sig gøre under hensyn til et fastsat målestoksforhold og den drivkraft, han vil anvende på sin modelbane. Hans anlæg er fast opbygget under hensyn til bestemte kurve- og stigningsforhold samt et fritrumsprofil, det er måske endda udbygget med et mere eller mindre fuldkomment sikringsanlæg. Modelbyggeren stiller strenge krav til ligheden mellem kørsel på anlæget og kørsel i virkeligheden. For ham er det en tilfredsstillelse at overvinde vanskelighederne ved byggeriet; han *skaber* med sine hænder og føler arbejdsglæden, når modellen er færdig. — — — Siden sættes anlæget i drift, og modelbyggeren bestemmer nu selv farten — bogstavelig talt —, han er sin egen generaldirektør og glæder sig over at *regere*.

— — —  
 Hvem der egentlig begyndte med at lave modeljernbane her i Aalborg, lader sig ikke så let afgøre. Vi var nogle stykker, der hver for sig havde bygget nogle modeller, og som uafhængigt af hinanden henvendte os til daværende trafikass. B. Andreassen, da han i påsken 1949 udstillede sit store private anlæg for første gang. Her fandt vi så sammen og vedtog at oprette Aalborg Modeljernbaneklub, som skulle sørge for tilvejebringelsen af et godt og fuldkomment anlæg til vore modeller at køre på. Efter megen søgen fik vi omsider gæstfrit husly i Aalborg lufthavn i et stort og velegnet kælderlokale på ca. 20 × 12 m, og bygningen af anlæget tog sin begyndelse. Imidlertid måtte den kendsgerning ses i øjnene, at det pågældende lufthavnsafsnit skulle inddrages under militært område, og AMJK har da måttet skride til indkøb og opførelse



Et indviklet spornet.

af et klubhus, da der ikke fandtes andre muligheder for anbringelsen af det store anlæg, hvis underbygning i store træk var færdigbygget og udformet efter det hidtidige lokale. Af Statsbanerne lejedes da en ledig grund ved Forchhammersvej; en barak med grundflade 25 × 12½ m indkøbtes hos Sydjysk Udstilling i Vejen, og efter at de forskellige byggetilladelser og bevillinger omsider var indgåede, tog arbejdet med opførelsen af Danmarks første og endnu eneste modeljernbanehus sin begyndelse i midten af august måned 1951.

På nær få specielle områder, hvor klubben ikke blandt sine medlemmer tæller kvalificeret eller autoriseret arbejdskraft, er alt arbejde ved opførelsen af huset udført af klubbens egne medlemmer, der alle i vid udstrækning har ofret søndage, fridage og lange aftener på arbejdspladsen. Huset er forlængst under tag og så vidt færdigt, at anlæget har kunnet flyttes herind. Det vil dog vare en rum tid, inden det kan blive opstillet, idet det skal grundigt revideres og om- »justeres«.

Et så stort arbejde har jo ikke kunnet gøres gratis



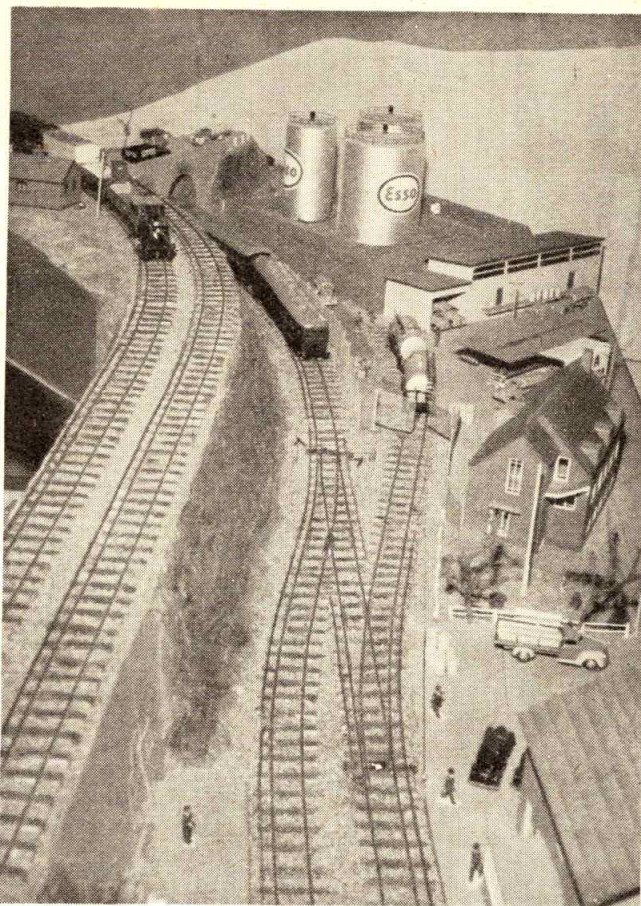
Søndagstravlhed på Søby station. I hastværket er indtruffet et automobiluheld ved opkørslen til stationen. Politi, ambulance og kranvogn er allerede på pletten.

i en dyrtid, som den vi nu oplever. En del af AMJK's ældste medlemmer, der betegnes som andelshavere, og som i realiteten ejer anlæget, hæfter in solidum for et byggelån på 8000 kr. Disse medlemmer betaler til renter og afdrag heraf 10 kr. mdl. Klubbens øvrige medlemmer betaler 4 kr. mdl. Foruden byggefonden, hvis midler altså er tilvejebragt ved lån, disponerer klubben over en anlægsfond, hvis midler hovedsageligt benyttes til selve anlægets opbygning. Hovedparten af disse er tilvejebragt ved salg af AMJK's 5 kr.s rentefri obligationer til velvillig og interesserede institutioner og privatpersoner. De skal tilbagebetales efter lodtrækning, når klubbens økonomi engang ad åre tillader det. Når anlæget engang bliver færdigt, vil det nok være muligt også at opnå en del indtægter ved forevisninger.

I det hele taget har AMJK kunnet glæde sig over offentlighedens interesse for anlæget, der har givet sig udslag i reportager i radio og presse samt ved besøg af foreninger o. lign., skønt kun ca. 1/5 af anlæget hidtil har kunnet anvendes til kørsel. Men især har vi haft den store glæde, at vor »storebror«, Statsbanerne, ved flere lejligheder har vist os gensidig interesse og rakt en hjælpende hånd på mange måder, f. eks. ved udlån eller overdragelse af tegninger og visse materialer eller simpelthen ved, at DSB's interesserede sagkyndige har stillet deres viden til rådighed for os. Denne hjælp er vi DSB særlig taknemlige for.

En beskrivelse af AMJK's baneanlæg vil føre for vidt her i disse spalter. Den interesserede læser vil fra tid til anden finde artikler om det i tidsskriftet »Modeljernbanen«. Det skal dog oplyses, at anlæget udføres i målestokken 1:45 (skala 0) og har en sporvidde på 32 mm. Det vil, når det bliver færdigt, have en sporelængde på ca. 185 m, der kan gennemkøres i eet stræk, uden at man har været på det samme punkt 2 gange. Hertil kommer de nødvendige ranger-, depot- og opstillingsspor. De 4 stationer indrettes alle noget nær efter forbilleder i virkeligheden, eller dog som man måtte formode dem indrettet, hvis de skulle svare til lignende trafikmæssige krav. Lokomotiver og motorvogne drives med elektrisk strøm, tilført dem gennem en køreledning beliggende ved siden af sporet. Kørespændingen er 24 volt. — Stationer og strækninger er eller vil blive udrustet med signaler og sikringsanlæg lignende DSB's forskellige typer — (som et kuriosum kan nævnes, at et centralapparat, der har stået i Langå før ombygningen, nu vil blive taget i brug hos os). Det rullende materiel er fortrinsvis modeller af DSB's lokomotiver, motorvogne og vogne af de forskellige slags, men også privatejede vogne, privatebanevogne og udenlandske vogne er byggede. Stationsbygninger, signalhuse, broer o. a. er i flere tilfælde byggede efter DSB's originale tegninger, og hele anlæget omslutes endelig af et plastisk landskab, opsat af papmache på ståltrådsnet.

Klubben ledes af en bestyrelse på 5 mand, der varetager dens forenings- og forretningsmæssige virksomhed. Selve byggearbejdet forestås af en række afdelingschefer, hver med sin tjenestegren: banechef, signalchef, maskinchef o. s. v. Der findes også en dekorationsafdeling, som tager sig af landskabet, huse, træer m. m. Klubbens øvrige medlemmer arbejder så hver især under de afdelinger, der interesserer dem



Station med tankanlæg.

mest, eller overgår mellem de afdelinger, der i visse perioder har mest arbejdskraft behov.

Hvis man så som »mi' nååbo Pe Sme« ville spørge om det resultat, vi har af alle vore anstrengelser, så kan jeg betro Dem, at vi har den allerstørste fornøjelse af at arbejde med ting, der for langt de fleste af klubbens medlemmer ligger helt udenfor vort daglige arbejdsfelt. Kun 3 af klubbens ca. 25 medlemmer er ansat ved Statsbanerne. Foruden de rent håndværksmæssige oplevelser, ikke mindst ved opførelsen af klubhuset, kommer vi i berøring med så teoretiske emner som matematik i forbindelse med banens linieføring, elektroteknik med hensyn til sikrings- og kraftanlægene, banegårdslære og trafiklære samt senere, når anlæget er modent dertil, køreplansarbejde. — Derudover tror vi, at vi gennem vort modelbyggerarbejde og de kommende udstillinger af det er med til at øge den almindelige interesse for banerne, der står vore hjerter nær og er vort forbillede, og skabe good will om banernes arbejde.

Vi modelbanefolk føler gennem vor hobby et vist fællesskab med jernbaneetatens folk.

Herluf Jensen,  
lærer.

„Vejlekassen“ er først og fremmest:  
Bedst og billigst og bekvemmost.

# Har det økonomiske tryk fremmet mindreværds-komplekserne

## Åbenhjertet samtale

Hvem er han? — Ja, navnet er uden interesse, for han er kun en af de mange, der har forsonet sig med skæbnens uransagelige veje. Ved hjælp af et omfattende fritidsarbejde har han søgt at holde hjemmets økonomi uden for farezonen, men privatlivet og privatinteresserne er blevet ofre for arbejdets krav.

Jeg træffer ham i hans tjenestegering — som regel aften- og nattevagt for at kunne passe det private job.

Uniformen er renbørstet, men gammel og slidt. Den har håbets og forårets lysegrønne morgenskær, men distinktionerne hjælper formentlig til at hævde selvagtelsen. Livet for ham er ikke det store problem, men en række af små — efterhånden så mange, at det undertiden kan knibe med at hitte ud af, i hvilken rækkefølge de med bedst mulig held og resultat skal løses.

I hele sin færden holder han et ganske bestemt mål i sigte: Børnenes fremtid. Nogen årsunge er han ikke — de to sønner, med et par års aldersforskel mellem dem — er nu 18 og 20 år — en dejlig alder i en elendig tid — en tid, som vi, der er falmet i toppen, desværre ikke forstår, og ungdommen gudskelov ikke forstår. En ny og bedre verden skal efter sigende være i støbeskeen, men han er er tjenestemand og gammel-dags og ser derfor med nogen skepsis på udviklingen. Han begår nemlig den fatale fejl at drage sammenligninger, og det er et voveligt eksperiment, når fornuf-ten er på rekreation. —

Den gang for år tilbage, hvor han fik langt, langt mindre i løn, var der helt andet forslag i pengene, forekommer det ham. Når han får nyt regulerings-tillæg, ved han, at priserne straks efter danser zweitrit henover husholdningsbudgettet, og lønstigningen er kun et nyt greb i lommen, for at bager, slagter, urtekræmmer og grønthandler kan få det passende eller upassende provenu af forretningssansen.

Jeg tror ikke, han fordyber sig i geschäftsmysteriet, skønt han fører bøger for et par af disse næringsdri-vende. Han har i hvert fald aldrig beklaget sig over, at de tjener deres penge for let eller for hurtigt.

— Er det ikke lovligt anstrengende med sådan 14—16 timers beskæftigelse.

— Det er nødvendigt, hvis de daglige udgifter skal klares uden gæld.

— Man kan vel under beskedne former leve af ga-gen?

— Sætter man børn i verden, har man et ansvar. Ikke at forstå således, der skal være mulighed for at skabe dem en driftskapital, når de engang kan og vil stå på egne ben. Men de må ha' en forsvarlig opdragelse og uddannelse, og det koster dyrt. Navnlig når de som mine har lyst til at studere.

Men opdrætning af 2 studerende sønner er vel også en noget stor mundfuld for en tjenestemand i mellem-klassen.

— Når nu begge har evner, hvem skal så hvad? — Så må de »gamle« stramme sig op, for af sine børn

skulle man helst få en anstændig omtale som retfærdig far, der ikke har forfordelt nogen af dem. Med andre ord: lige ret for lige børn.

— Men er der da gage til det?

— Nej, det er der ikke, og derfor må jeg søge ek-strafortjeneste, hvor mulighederne viser sig.

— Og hvordan har de så vist sig?

— Jeg fører regnskab for et par forretningsfolk — 3—4 timer for hver om dagen.

— Et par. — Var det ikke lidt rigeligt?

— Forretningsfolk vurderer hverken tjenestemæn-dene eller tjenestemændenes arbejde videre højt. Vil man ha' tjansen, må det gøres billigt, der er nok om det.

— De må da være godt træt efter en så lang ar-bejdstid?

— Jeg kan heldigvis sove, så nerverne er i orden. Det er nødvendigt, når jeg i min tjeneste har så mange sene vagter, at jeg kan finde hvile på de unormale sovetider.

— Så er der ikke megen hjemmehygge?

— Jeg har en fornuftig kone, der også holder af sine børn, og når det nu koster penge, og de skal skaf-fes til veje, forstår hun at indrette sig efter de vil-kår, hvorunder vi er henvist til at leve vort liv.

Hvad siger drengene?

Ja, jeg synes selv, det er et par gode knægte, og de mener vel, når de bestiller noget for en gang at gøre os glæde, må vi præstere den »anlægskapital«, som de ikke har.

— Sig mig engang, er De aldrig blevet bitter på samfundet. Var der ikke nogen rimelighed i, at De med en normal arbejdsdag skulle have råd til at holde et par drenge til bøgerne, når de havde evner og lyst til det?

— Hvis man er bitter, når man har meget at be-stille, går arbejdet ikke fra hånden. — Nej, jeg har hverken tid eller råd til at være bitter.

— Jeg vil ikke smigre — men jeg beundrer en tjenestemand, der kan præstere 2 akademiske borgere.

— Ja, mon man ikke også i al beskedenhed beun-drer sig selv lidt for det, og det netop er drivkraften til ekstraarbejdet.

— De fleste af Deres kolleger har vel også private ben.

— Flere af dem — nok de fleste holder sig til det tjenstlige arbejdsfelt.

— Er det lettere?

— Lettere vil jeg ikke ligefrem sige, det er, men det er vel noget behageligere med een bestemt ar-bejdsplads.

— Overarbejdet må vel sagtens betragtes som et nødvendigt onde?

— Det vil i hvert fald ramme mange hårdt, hvis det pludseligt hørte op. Jeg ved godt, at der er flere, som mener, at overarbejdet er en uskik, men hvor mange af os kan i øjeblikket undvære de penge, der tjenes ved det.



Selv har jeg som sagt søgt andre veje til bifortjeneste, men jeg kunne i hvert fald ikke få det til at løbe rundt uden mine ekstrajob. — Skatter og husleje gør et så dybt greb i den faste indtægt, at den faktisk ikke kan dække de beskedne krav, som en tjenestemand's familie efter min mening berettiget kan stille til tilværelsen.

Han har ingen luksustilbøjeligheder, men må ha' lov til at leve sit liv, så familien kan respektere ham.

Tænker De ikke på ved et muligt avancement at forbedre den økonomiske status?

— Første gang jeg søgte forfremmelse, var jeg for ung, den næste for gammel, så jeg har opgivet at finde ud af dette mysterium. Desuden har jeg nok ikke chefstække, fordi jeg har mit ekstraarbejde, så de nødvendige superlativer for at blive bemærket på de bestemmende steder, savnes sikkert på min ansøgning.

Iøvrigt har et avancement jo ikke større økonomisk betydning, og da jeg ikke har råd til honnet ambition, så må skæbnen råde med hensyn til min tjenestefremtid. Jeg har passet mit arbejde og regner det som en anbefaling, at andre også kan bruge mig. — Sygedage — kan De nok forstå — har der ikke været ret mange af — heller ikke af skæver i kassen og sikkerhedstjenesten; og jeg har aldrig bagtalt eller sniglobet en kollega. Skal der yderligere pynt på karakterbogen, så må tilfældet råde. Jeg indrømmer, at jeg ikke kan med overdreven underdanighed, men jeg forlanger heller ikke, at andre skal betragte mig som noget unikum.

Har det økonomiske tryk fremmet mindreværds-komplekser hos tjenestemanden?

— Når tjenestemændene må søge andre græsgange for at leve et familieliv på højde med andre samfundsborgere, kunne det tyde på, at vor arbejdsgiver, staten, ikke har varetaget vort tarv på forsvarlig måde.

Jeg tror, staten er skyld i, at tjenestemændenes gerning undervurderes.

Både autoriteter og administration har periodisk anbragt tjenestemændene på et niveau, der hverken gav deres selvagtelse eller optimisme et særligt godt rygstød ved aktioner for at højne deres sociale og lønmæssige position.

Men det må vel gi' bagslag ved rekrutteringen.

— Den højt kvalificerede arbejdskraft, der i sin tid blev stillet som forbillede, bliver det nok noget vanskeligt at fremskaffe på de lønningsmæssige — og vel også avancementsmæssige betingelser, der kan bydes på. Så er jo spørgsmålet, om det kan betale sig for staten at give sine medarbejdere et sekundært præg i det offentlige omdømme.

— Staten har vel så svære udgifter, at den må være reserveret. At den hopper over, hvor gærdet er lavest, og lader egne medarbejdere være forsøgskaniner i spartansk levevis, er forståeligt — men muligvis mindre forsvarligt.

— Jo, men forståelsen bliver desorienteret ved, at så mange andre trods skatter og dyrtid har kunnet sætte levedoden op. — Jeg har meget talende eksempler fra både erhvervsliv og landbrug, hvor man under gunstigere konjunkturer ikke kunne tillade sig et så stort forbrug som nu. Min grønthandler kørte dengang med trækvogn, nu har han bil. — Til gengæld ved jeg, at

en kollega måtte sælge sin cykle af hensyn til den tvungne opsparing.

— Der er vel noget om, at byrderne er blevet for tunge for de svagere skuldre, men der påstås, at i Danmark er levedoden større end noget andet sted i verden.

Jeg har desværre ikke haft råd til at se mig om i verden, men den svenske smørgås lider i hvert fald ikke af underernæring.

De forskellige levesæt i andre lande kan måske heller ikke tages som tegn på en mindre levedod. —

— Jeg ved det ikke, men jeg ved, at tjenestemændenes frokostpakke ikke ligefrem kan tages som tegn på vellevned.

En familie med 2 voksne børn kan i hvert fald ikke ekstravagere i nogen som helst retning.

Jeg klager ikke — jeg har jo min ekstraportjeneste som stimulans. Men jeg kender en kvindelig kontorist, som forsørger en gammel svag mor og har gjort det i længere tid. Det er et kunststykke som aftvinger respekt. En kontoristløn egner sig ikke for dobbeltprogram.

— Jeg tror, at æresfølelse hos tjenestemænd er så stor, at den skjulte nød ikke bliver hel let at udnytte som propagandamiddel i en aktion for bedre levevilkår for deres vedkommende.

— Det er ikke medlidenhed, vi er ude efter, men rimelighed og retfærdighed. Når der tales om lange forhandlinger, før en sølle tikroneseddel kan tilskydes til månedslønnen, så syntes jeg, det har karakter af en almisse, som det må være ubehageligt både at give og modtage.

— Almisse er sådant et grimt ord!

— Vel, så kalder vi det en mindre hensynsfuld gestus mod mennesker, der har løfte om ikke at blive glemt, når forholdene bedrede sig.

— Ja, men det har de jo heller ikke gjort — tværtimod.

— Det er ikke rigtigt. — Adskillige har da fået fuld dækning for dyrtiden, men mange tjenestemænd har et tilgodehavende, som man uden samvittigheds-skrupler godt kunne afregne — for det er i realiteten en reel gældsforpligtelse.

Og mellem os sagt, for tiden gives der bevillinger, der ikke ligefrem styrker troen på, at riget fattes penge.

— Før vi nu forivrer os og forvikler os ind på det storpolitiske gebet, tror jeg, vi skal slutte vor åbenhjertede samtale med håbet om, at verden kommer til fornuft, så vi igen kan være bekendt at være dus med den og med os selv.

En åbenhjertet samtale giver stof til overvejelse — vel for begge parter vedkommende.

Det er rart at tale med mennesker, der har en mening og mod til at sige den.

Og det kunne vel også hænde, at man hos de bestemmende myndigheder fandt et lyd hørt forum for nogle af de betragtninger, som er fremsat, selv om der muligvis kunne findes en mere formel måde at udtrykke dem på.

Men, hvad der kommer fra hjertet, går undertiden til hjertet, og så er hensigten nået.

Argus.

# Statsbanernes rutebiltrafik

Foredrag af kontorchef P. E. N. Skov.

Rutebildrift blev forhen af jernbanefolk nærmest betragtet som et uartigt ord, og adskillige ser jo nok stadig misbilligende til den ikke altid lige loyale konkurrence, som privaterhvervet påfører jernbanerne, der trods befordringspligt har svært ved at hævde sine befordringsrettigheder.

Efterhånden som statsbanerne har taget en del af rutebildriften i sit trafikale favntag, er dog forholdet blevet bedre — ja, vel de fleste steder endda helt godt, da de 2 transportkategorier under hensynfulde former og tilpasset det nødvendige behov har en betydningsfuld metier at røgte i samfundsmæssig interesse, og derfor godt kan være i stue sammen, enten privatinitiativet eller staten er formidlerne, blot fornuften får lov til at give sit besyv med i laget ved arrangementet.

D. S. B. råder nu over 4277 km rutebilnet mod jernbanernes 2642 km.

I kapacitet er naturligvis jernbanerne langt de dominerende — omkring 20 gange så stor som bilernes.

I finansåret 1950/51 kørte jernbanen 388 mill. personvognskm — bilerne kun 20 mill., men der er fortsat flugt over feltet for rutebilernes vedkommende. Afvigte regnskabsår var rejsernes antal steget fra 16,3 til 19,6 millioner, d. v. s. med godt 20 pct. —

For at medlemmerne kunne få en bedre indsigt i forholdene havde Jernbaneforeningen arrangeret en foredragsaften — fredag den 11. januar — med påfølgende diskussion i trafiketaternes foreningslokaler, Vesterport.

Kontorchef P. E. N. Skov, der som leder af statsbanernes rutebilvirksomhed havde ganske særlige forudsætninger for at give tilhørerne en god og grundig orientering, havde velvilligst stillet sig til disposition som foredragsholder, og at emnet var aktuelt og af almen interesse gav det overfyldte auditorium bevis for — hver eneste plads var besat, ja, selv gangene, der førte op til mødesalen, var taget i brug.

Foredragsudvalgets formand — overtrafikassistent C. A. A. Larsen — bød velkommen og udtalte ønsket om et interessant samvær, hvad han naturligvis ikke tvivlede om.

Kontorchef Skov havde en levende og livlig facon til at holde sine tilhørere i ånde, han krydrede sit foredrag med små muntre selvoplevelser, og redegjorde, uden at fordybe sig i tørre tal og tabeller, for rutebiltrafikens væsen og væremåde lige fra start til mål.

Koncessionen — betingelsen og bevillingen for at drive rutebilkørsel — var ved loven af 27. maj 1950 lagt ind under fastere former — dog ikke så faste, at trafikproblemet nu var løst på helt rigtig basis.

Men det tilfældighedens præg, som de gamle bestemmelser gav udtryk for, var blevet afløst af mere ordnede retningslinier, der stedfæstede ansvar og rettigheder. Det var trafikudvalget, repræsenteret af lokale trafikmyndigheder i det pågældende amt, der gav koncessionen. Kunne der ikke blive enighed om sagen, blev det ikke trafikministeren, men landsnævnet, der traf den endelige afgørelse.

Bevillingen blev givet på et vist åremål med gyldighed på ikke under 5 år og ikke over 8.

De tidligere evighedsoverenskomster var et rudiment, der var nu en opsigelsesfrist på et år.

Rutebilerne var ikke underkastet bestemmelsen i loven om afgift af motorkøretøjer og skulle derfor være forsynet med særlige nummerplader (gule). På ruten skulle indsættes bestemte vogne, og det var ikke uden videre tilladt at flytte en vogn over på en anden rute.

Med hensyn til kørselstaksterne blev disse bestemt af trafikudvalget og anført i koncessionen.

Herved fremkom ofte uensartede billetpriser, som distraherede offentligheden, og tilfælde, hvor befordringen mellem et par byer kostede mere med jernbanen end bilen eller omvendt, havde tid efter anden medført kritik og utilfredshed. Om man ved en lovrevision kunne finde et mere stabilt prisleje, var muligt, men et standardprincip ville utvivlsomt være uigennemførligt. Det var ikke billigere at køre med bil end motortog, når strækningen var åben. Rutebilerne skulle i køreplanmæssig henseende først og fremmest tage hensyn til de lokale interesser.

I rutebiltrafikken var mange ture med een vogn i økonomisk henseende fordelagtigere end færre ture med mange vogne.

Så vidt muligt blev tilslutningstiden til jernbanetog afpasset, men der kunne fremkomme tilfælde, hvor man af hensyn til bilpublikummet måtte træffe ændrede dispositioner om ventetiden, d. v. s. at bilen ikke altid kunne indstille sin kørsel efter en eventuel togforsinkelse.

Vedrørende hurtig befordring var toget det fordelagtigste, da bilens kørselshastighed ikke måtte overskride 40 km i timen — d. v. s. 1½ minut pr. kilometer.

Statsbanerne rådede nu over en vognpark på 430 rutebiler, 13 inspektionsvogne og 5 værkstedsvogne.

Det samlede pladsantal var 13 600 eller 32 personer pr. vogn.

Personalet talte i alt 848, heraf 700 chauffører. Selve administrationen omfattede 66 personer, heri inkluderet driftsledere og kontorpersonale hos driftslederne.

Driftslederposten krævede særlige kvalifikationer — hans virkeområde svarede omtrent til trafikinspektørens og stationsforstanderens i samme person. De nuværende driftsledere var dels private (overtaget sammen med ruten), dels tjenestemænd.

Vedrørende de økonomiske betragtninger havde rutebildriften svaret til forventningerne — dog ikke således at forstå, at samtlige ruter — men hvad er iøvrigt en rute — var overskudsgivende. Naturligvis måtte de forretningsmæssige hensyn tilpasses de samfundsmæssige, men som helhed var rutebildriften et pænt aktiv for D. S. B.

En rutebil kostede mellem 90 000—120 000 kr. i anskaffelse. Til afskrivning blev ansat 15 pct. og til forrentning 4½ pct.

Om spørgsmålet diesel contra benzin kunne oplyses, at dieselvogne var de billigste i drift, men noget dyrere i anskaffelse og vægtafgift.

Som bekendt påtog rutebilerne sig også en begrænset godstransport (banepakker), og til dette formål fandtes forskellige indleveringssteder.

Spørgsmålet om oprettelse af rutebilstationer og læskure var stadig aktuelt og havde periodevis givet sig udslag i en offentlig polemik, hvor kravene var ret velvoksne.

En rutebilstation ville med hensyn til tidens og modens ekstravaganz blive et meget dyrt arrangement, og der måtte derfor tages et passende forbehold.

Med hensyn til læskure ville omkostningerne, hvis man regnede med 1 læskur pr. km, løbe op til ca. 12 mill. kr.

Til slut skulle lige nævnes, at den kritik, der var rejst mod »Europabus«, både var urigtig og uretfærdig. Europabus var et led i et internationalt rutebilnet. Den var startet uden forreklame i juni måned, og som foreløbig resultat havde belægningen været 14—17 pr. tur.

Den foreløbige prøve havde den således bestået med et rigtigt pænt resultat, og når turistlivet igen kunne udfolde sig uden valutavang og valutatrang, ville den sikkert hævde sin eksistensberettigelse som et ganske nødvendigt transportmiddel i den internationale forbindelsestrafik. —

Kontorchefens kyndige og klare redegørelse blev hilst med kraftigt og langvarigt bifald.

I den efterfølgende diskussion deltog flere af tilhørerne, bl. a.

*Overtrafikassistent C. E. Petersen* (Information på Kh), der efterlyste et mere tilgængeligt køreplansmateriale for D. S. B.s rutebiler. Under de foreliggende forhold tog oplysningstjenesten for lang tid. Han omtalte ligeledes de uensartede billettakster, og gav oplysning om, hvorledes privatforetagender lukkede ved at arrangere ugentlige rutebilture til teatre og biografteatre for provinsbeboere.

*Trafikkontrolør Voss* (D. S. B.s oplysningskontor) ønskede et stednavnsregister. I flere tilfælde var det ugørligt at give publikum de ønskede oplysninger om rutebilstationerne.

*Trafikkontrolør O. H. Malchau* udbad sig oplysning om rutebilernes driftsregnskab.

*Overassistent M. S. Lyngesen* fandt, at man formentlig med godt økonomisk resultat kunne centralisere værkstedsforholdene, således at det ikke var nødvendigt med særligt værkstedspersonale for rutebilerne.

Jernbaneforeningen var meget interesseret i rutebildriften, og håbede, at sunde konkurrenceforhold kunne afværge det trafikkaos, som havde beredt statsbanernes rutebildrift adskilligt besvær.

Med hensyn til driftslederstillingen var der adskillige modne og dygtige jernbanefolk, der sikkert kunne bestride denne, men chancen var overladt for få.

*Ekspeditionssekretær B. M. Christensen* (Handelsafdelingen) pointerede, at D. S. B. blev undertiden bebrejdet mindre forretningsans. Hvorledes stillede en privat rutebilejers regnskabsopgør sig i forhold til statsbanernes.

*Kontorchef Skov* besvarede de forskellige henvendelser, men henviste til, at han som privatmand holdt dette foredrag, og derfor måtte også de givne oplysninger have privat karakter.

*Overtrafikassistent C. A. A. Larsen* takkede foredragsholder og tilhørerne for aftenen.

## Giftede kvindelige tjenestemænd på halv tjeneste

Jernbaneforeningen modtog under 12. juni f. å. nedennævnte skrivelse fra generaldirektoratet:

Der er d. d. tilskrevet 2. Distrikt således:

»Jernbaneforeningen har underhånden forespurgt om, hvorledes bestemmelsen i ordreserie A, side 86 e-II, om godtgørelse for manglende helligdagsfrihed vil være at anvende overfor giftede kvindelige tjenestemænd, som i overensstemmelse med tjenestemandslovens § 16 har fået deres tjenesteydelse nedsat til halvdelen, men hvor ydelsen præsteres ved fuld tjeneste den enkelte dag, men i det halve ordinære antal tjenestedage.

Under sagens behandling er det blevet oplyst og af distriktet bekræftet, at X station har tilrettelagt tjenesten for kontoristerne fru N og fru Y, der begge har erholdt tilladelse til halv tjeneste i medfør af tjenestemandslovens § 16, således, at de pågældende udfører fuld tjeneste på halvdelen af månedens dageantal, dels på enkeltstående dage, dels på flere sammenhængende dage, imod forholdsmæssig fuld frihed på månedens øvrige dage.

Da Finansministeriet, hvem spørgsmålet har været drøftet med underhånden, finder, at en sådan tilrettelæggelse af den nedsatte tjeneste er i strid med forudsætningerne for § 16, og holder for, at nedsættelsen gælder den daglige tjeneste, beder man distriktet foranledige de pågældendes tjeneste tilrettelagt i overensstemmelse hermed.

Man vil finde det naturligt at afvikle den forløbne tid ved at sige, at der tilkommer de pågældende  $22\frac{1}{2}$  dages frihed på søn- og helligdage og således, at en tjenestefri søn- eller helligdag tæller for to halve (af de  $22\frac{1}{2}$ ).«

Jernbaneforeningen afsendte herefter den 4. september 1951 følgende skrivelse til generaldirektoratet:

»Den 1. august d. å. ansøgte kontorist fru N, X station, om tilladelse til fortsat (fra 1. september d. å.) at måtte få sin tjenesteydelse nedsat til halvdelen i henhold til tjenestemandslovens § 16.

Kontoristen har i tidsrummet 1. september 1950—31. august 1951 haft tilladelse til halv tjenesteydelse, men da det i årets løb er konstateret, at X station har praktiseret tilladelsen derhen, at fru N forrettede tjeneste hveranden dag i stedet for fire timers daglig tjeneste, har generaldirektoratet nægtet at give tilladelse til fortsat halv tjenesteydelse. X station erklærer, at man ikke kan anbefale ansøgningen, medmindre den hidtil praktiserede ordning med tjeneste hver anden dag kan fortsættes.

På grundlag af en underhånds henvendelse til finansministeriet skal Jernbaneforeningen tillade sig at anmode om, at spørgsmålet om, hvorvidt den halve tjenesteydelse kan afvikles ved at udføre 8 timers tjeneste hveranden dag, når dette er i overensstemmelse med tjenestens tarv, må blive forelagt finansministeriet, og at generaldirektoratet, såfremt finansministeriets svar herpå bliver bekræftende, vil tage kontoristens ansøgning op til ny overvejelse.«

Den 7. december 1951 blev modtaget følgende skrivelse fra generaldirektoratet:

»I overensstemmelse med Jernbaneforeningens ønske har sagen været forelagt finansministeriet, der under 30. f. m. har tilskrevet generaldirektoratet således:

» I skrivelse af 12. oktober d. å. — j. nr. 31588 — har generaldirektoratet rejst spørgsmålet om, hvorvidt der i henhold til tjenestemandslovens § 16, stk 2, kan tilstås en gift kvindelig tjenestemand nedsættelse af tjenesteydelsen til halvdelen på den måde, at den pågældende præsterer den halve tjenesteydelse i hele tjenestedage, idet generaldirektoratet samtidig har fremhævet de særlige spørgsmål, der ved en sådan ordning vil kunne opstå med hensyn til beregning af ferie, sygedage, fridage (specielt skæve helligdage) samt eventuel erstatning for manglende helligdagsfrihed.

I denne forbindelse skal man meddele, at tjenestemandslovens § 16, stk. 2, efter finansministeriets opfattelse ikke er til hinder for nedsættelse af en gift kvindelig tjenestemand's tjenesteydelse til halvdelen på den ovenfor omtalte måde, såfremt en sådan ordning er forenelig med de stedlige tjenesteforhold. Finansministeriet vil derfor ikke for sit vedkommende finde noget at indvende imod en sådan tilrettelæggelse af tjenesten for den i generaldirektoratets nævnte skrivelse omhandlede kontorist, fru N, X station, medmindre tjenestetilrettelæggelsen efter generaldirektoratets opfattelse — uanset at ordningen efter det oplyste har været praktiseret gennem et længere tidsrum — ikke kan anses for tjenstlig forsvarlig.

Man skal endvidere, for så vidt angår de af generaldirektoratet rejste beregningsspørgsmål, meddele, at hver tjenestedag, på hvilken den pågældende tjenestemand har ferie eller er sygemeldt, efter finansministeriets opfattelse bør beregnes som henholdsvis 2 feriedage og 2 sygedage. Man finder endvidere, at den pågældende bør have fridage, herunder skæve helligdage, samt helligdagsfrihed i samme omfang som andre tjenestemænd, idet det dog ved fridagenes tilrettelæggelse må tilstræbes, at tjenestemanden i videst mulig udstrækning udfylder sin månedlige tjenestetidsnorm, ligesom der kun bør ydes godtgørelse for mistet helligdagsfrihed på den måde, at der for hver mistet helligdagsfrihed gives  $\frac{1}{4}$  feriedag, og således, at erstatningsferiedage kun ydes, såfremt den pågældende har indtjent mindst  $\frac{1}{2}$  feriedag, idet der for halve eller trekvarte feriedage sker afrunding opad til hele feriedage, medens kvarte feriedage bortfalder.»

Man har herefter meddelt 2. Distrikt, at kontorist fru N's ansøgning om halv tjeneste vil kunne imødekommes på de i finansministeriets skrivelse indeholdte vilkår i tiden indtil 1. september 1952, såfremt distriktet finder det tjenstligt forsvarligt, og forholdene i X fremdeles muliggør, at kontoristens tjeneste tilrettelægges som af hende ønsket.»

## FAGLIGT NYT

### Trafiketaternes Foreningslokaler.

Foreningslokalerne i København, Trommesalen 2, 5. (Vesterport), har ændret telefonnummer til

Minerva 45.

## Ikke retfærdigt

Overtrafikassistent K. P. Ravn skriver til »Politiken« i forventning om, at kommissionen om tjenestemændenes lønproblemer snart vil slutte arbejdet, følgende om den ugiftes særstilling:

A og B er overassistenter ved D. S. B. Ansatte på samme station og har samme arbejde og anciennitet. Ikke desto mindre får A 120 kr. mere i løn pr. måned end B. Hvorfor det? Jo, for mange år siden giftede A sig. Han blev ganske vist skilt et års tid efter; men staten belønner ham altså med over 1400 kr. mere om året for denne indsats. Dette er et uretfærdigt og — for staten — uværdigt forhold. Selvfølgelig bør staten lønne sine funktionærer efter stilling og anciennitet. Skal der tages hensyn til private forhold, er der jo så meget andet, der kunne komme i betragtning: rig eller fattig, har både mand og hustru arbejde, er der børn i ægteskabet o. s. v. Mange udgiftsposter er også for en »ældre ungarl« lige så store som et ægtepars. Skatter, sygekassekontingent o. l. er i hvert fald ikke mindre; husleje, lys, varme, vask o. l. ofte ej heller.

Som ugift overassistent, med meget ansvarsfuldt arbejde på en københavnsk station, med 30 års ansættelse ved D. S. B. og en lille løn i læreårene, oppebærer man en løn på 840 kr. om måneden (en gift eller fraskilt kontormedhjælper ved D. S. B. får 820 kr.). Men denne beskedne gage føles uretfærdigheden særlig trykkende, og — det er jo store beløb vi ugifte imellem år og dag må give afkald på; penge, vi må afse som straf, fordi vi ikke vil indtræde i »den hellige ægtestand«.

Jeg har da ejheller hverken hørt eller set fremført noget argument, der kan retfærdiggøre ordningen.

På rigsdagen er man nu, efter mange års forløb, ved at indse det uholdbare i denne tingenes tilstand. Ved behandlingen af lønningsloven i foråret 1950 gik fire af de seks politiske partier ind for en ændring af reguleringstillæggets bestemmelser, og en kommission blev nedsat, bl. a. til at undersøge dette spørgsmål. Denne kommissions arbejde er, efter sigende, snart tilendebragt. Man må da håbe, at »retfærdigheden snart vil ske fyldest«.

K. P. Ravn.

### Foredrag.

Fredag den 15. februar 1952 kl. 19,15 afholdes der foredrag i Studenterforeningens store sal, Vestre Boulevard 6, København.

*Foredragsemne:* Lov og ret i familielivet.

*Foredragsholder:* Justitsminister Helga Pedersen.

Da der forventes stor tilslutning til foredragsaftenen, er der kun adgang mod forevisning af adgangskort, der kan fås udleveret ved henvendelse til Jernbaneforeningens kontor, Trommesalen 2, 5., København. Central 11314.

Adgangskort udleveres fra den 5. februar.

Jernbaneforeningens medlemmer er velkomne.

Udvalget.

## ET OG ANDET

### Tomgang —

Finansudvalgets formand, folketingsmand *Jensen-Broby*, talte forleden i Odense og kom bl. a. ind på spørgsmålet om statsvirksomhedernes økonomi, bl. a. statsbanernes, idet han som mulighed for forbedring nævnte en ny tjenestetidsordning og erklærede, at det var hans private indtryk, at der går for meget i tomgang, men at problemet ingenlunde var let at komme til bunds i.

*Nu er tomgang i hjerne og hjerte jo som regel vel altid akut. Der er ingen svie og smerte og reel diagnose forbudt.*

*Når finansernes strenge bevogter finder ud af en definition, får hans evne og vilje som doktor nok tendens af en syrlig citron.*

*Thi fordi der er tomgang i kassen, skønt at skatterne tynger til jord, bli'r han muligvis lidt for gelassen med for mange uagtsomme ord.*

*Om forandring af tjenestegrænsen kan befordre et bedre system, bli'r det nok noget tvivlsomt, om Jensen selv kan klare et sådant problem.*

*Ord til tider er noget banale uden saglig og sund garanti. Det er svært at la' være at tale, men at tie har også værdi.*

*Skeptik.*

### Indtægtsstigningen.

De gennemsnitlige indtægtsstigninger for samtlige erhverv beløb sig for 1949—50 til 9,7 pct. og i de forløbne 10 år til 145,7 pct.

Inden for de forskellige erhvervsgrupper er indtægtsstigningen:

	Stigning i pct.	
	1949-50	1939-50
Selvstændige landbrugere .....	20,3	223,7
Landbrugets medhjælpere .....	8,7	210,2
Direktører, fabrikanter.	13,3	57,6
Håndværksmestre .....	10,7	165,1
Handlende .....	11,5	118,4
Andre selvstændige erhvervsdrivende ....	13,2	121,2
Funktionærer .....	9,2	144,2
Arbejdere .....	9,4	161,5
Tjenestemænd o. l. samt kontorphonale .....	7,3	108,1
Liberale erhverv .....	3,3	83,3
Husassistenter .....	7,0	153,2
Lærlinge og elever ....	3,1	142,5

Landbruget ligger fortsat lunt i svinget — mens svingningen for tjenestemænd og kontorphonale er mindre lunt.

### Jernbane-ukrudt.

De engelske statsbaner har for første gang siden krigen atter taget kvindelige arbejdere i tjeneste for at frigøre mandlig arbejdskraft til tungere arbejde. Man har antaget 400 kvinder som foreløbig skal være med

til at rydde lidet benyttede spor for ukrudt. I begyndelsen skal de arbejde på lokale strækninger med ringe trafik, indtil de har vænnet sig til at tage sig i agt og kan sendes ud langs hovedstrækningerne. Lønnen er knap 100 kr. for en arbejdsuge på 47½ time.

### Aktuelt billedmateriale.

»Vor Stand«s redaktion er meget interesseret i aktuelt billedstof og beder derfor læsekredsen om at være behjælpelig med at fremskaffe sådant — enten som enkelte fotografier eller fotomontage.

### Ny svensk sovevognstype.

Svenske Statsbaners Rejsebureau foreviste forleden en helt ny sovevogn af større dimensioner end sædvanlig. Den er 26 cm bredere end den normale type, derfor kan køjerne blive længere og mere bekvemme. De svenske statsbaner bygger en serie af disse nye vogne, men de skal kun køre mellem København og Stockholm. Europas jernbanetrafik tillader ikke så store vogne. I kuperne findes kontakter til elektriske barbermaskiner.

### Turistbesøg i U. S. A.

Det svenske turistkontor i New York bebuder 25 pct. flere amerikanske turister på skandinavisk besøg i år.

### International transportarbejderforbund.

I. T. F. afholder i år sin kongres i Stockholm 16.—23. juli.

Det ventes, at 300 repræsentanter vil møde.

### Rejsebureauvirksomheden.

Af en omfattende rapport, som turistchef Mogens Lichtenberg har udarbejdet efter opfordring fra European Travel Commission, fremgår det, at 75 pct. af omsætningen ved udlandsrejser har deres udspring i rejsebureauernes arrangementer. Ca. 50 pct. af alle udlands-rejsende reserverer hotelværelser og køber billetter, måltidskuponer m. m. gennem rejsebureauerne.

Desværre forbyder valutaloven, at der herfra kan betales hotelreservation gennem et kuponsystem.

### Dansk-norsk samarbejde.

Det norske fagblad »Jernbanemanden« oplyser, at ligesom tidligere år vil der også i år blive uddelt stipendier til arbejdere, der ønsker at studere danske forhold. Formålet er enten at kvalificere sig i sit eget fag eller studium af sociale forhold, arbejderorganisationernes virksomhed m. m.

Ansøgningsskemaer fås ved henvendelse til fondets sekretariat: Lysebu, Voksenkollen, Oslo. Tlf. Oslo 698864. Fristen er ansat til 6. marts.

### Hjemmearbejde.



*En nar skal ha' en narresut, og narren handler resolut, ta'r dagens arbeid' med sig hjem og narrer både os og dem. — Skal man personlig kagen mele, er narren klog i visse dele.*

## Nordisk jernbaneekspedition i New York.

Omkring 1. februar opretter Danmarks, Sveriges og Norges statsbaner et fælles billet-salgskontor i New York. Det er ikke meningen, at det nye kontor skal optræde som direkte billet-forhandler over for det amerikanske publikum. Opgaven bliver først og fremmest at sælge billetter til det store antal rejsebureauer, som de tre skandinaviske statsbaner ikke har direkte kontakt med. Andre europæiske jernbaner driver med held lignende kontorer i USA.

Til forstander af billet-kontoret har man valgt den svenske statsbanemand *T. Wennberg*, Stockholm, og til medarbejdere er udpeget nordmanden *Burnæs* og trafikassistent *E. Bjerregaard* fra Danske Statsbaners Rejsebureau i København.

Den danske turistleder i New York *Axel Dessau* er fortsat Danske Statsbaners repræsentant i New York, men han må ikke sælge billetter — og det har naturligvis heller aldrig været hensigten, at dette arbejde skulle ind under den almindelige turistpropaganda.

## Lønforhøjelser.

Den britiske jernbanestyrelse har accepteret det forslag, som personalets forligsnævn har fremsat vedrørende en lønforhøjelse på 8 pct.

Lønforhøjelsen omfatter 450 000 britiske jernbanemænd, hvad der betyder en merudgift på 14 mill. pund pr. år.

Nævnet havde oprindeligt stillet krav om 10 pct. forhøjelse, styrelsen kun 5 pct.

De irlandske jernbanefolk har derefter fremsat krav om en lønforhøjelse på 10 pct. for 7000 jernbanefolk.

## 5 års turistplan.

Sicilien har udarbejdet en 5 års plan for turister, og det er navnlig fra de nordiske lande, der ventes stor invasion.

Planen omfatter vejanlæg, tog, busser, museer og hoteller, nye badesteder og svævebaner.

Turistplanens omkostninger er anslået til 83 mill. kr.

## Repliken

*Da toget på sidebanen har holdt nogen tid ved en lille mellemstation, stikker en rejsende hovedet ud af vinduet og spørger togføreren:*

- *Kan jeg ikke gå ud og plukke et par blomster?*
- *Jo, men her er jo ingen blomster.*
- *Det gør ingenting - jeg har selv frø med.*

## Uforståeligt.

Berlingske Aftenavis skriver:

»Når man hver dag rejser med tog, er der enkelte ting, man bider mærke i, og som hver gang forekommer en ganske uforståeligt.

Hvorfor får man et uelskværdigt blik fra sine medrejsende, når man tillader sig at sætte sig på en ledig plads ved deres side? Man har dog betalt sin billet og har lige så god ret til pladsen. Og så en anden ting. Langt de fleste læser aviser i morgentoget på en måde, så deres medrejsende hvert øjeblik er udsat for at få en hånd eller avis i næsen. En avis kan dog læses, så den ikke er til gæne for andre. Men det er langt de færreste, der gør det. Og så til slut nævner vi damen, der sætter sig i afdelingen for »Rygere«. Demonstrativt vifter hun med hånden røg væk for at tilkendegive det ganske utiladelige i, at medpassageren ryger. Tænk, hvor dejlig megen plads, der blev i afdelingen for rygere, hvis de, der ikke ryger, holdt sig til den afdeling, hvor de hører hjemme.«

## Så skal vi til kursus på »Knudshoved«.

Under forudsætning af fornøden tilslutning afholdes der feriekursus på »Knudshoved« i tiden 25.—31. maj d. å.

Adgang til deltagelse har ethvert medlem af den begrænsning, pladsforholdene nødvendiggør, idet der højst kan skaffes plads til 60 kursister.

Deltagerne må selv sørge for den fornødne tjenestefrihed.

For opholdet betaler hver deltager 35 à 40 kr. Den endelige pris er afhængig af foreningens forhandling med restauratøren.

Såfremt der melder sig flere deltagere, end der er plads til, foretages der lodtrækning.

Kursus består dels af studiekredse med emnerne »Organisationskundskab«, »Mødeformer« og »Mødeteknik«, dels af foredrag om aktuelle problemer.

Anmeldelse om deltagelse må være Jernbaneforeningen i hænde senest den 1. marts d. å.

## BEKENDTGØRELSER

### Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øjensygdomme antaget øjenlæge, doktor *Jens Jensen*, Aalborg, der afholder konsultation Vesterbro 73, Aalborg, kl. 11—15, lørdag dog 10—12.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige ørelæger antaget dr. *Hans Skouby*, Nyborg.

Dr. *Skouby* afholder konsultation Nygade 2, konsultation kl. 12—14 (lørdag dog kun efter altale).

Samtidig oplyses, at øjenlæge *Hans Neerdan*, Grenaa, er afgang ved døden.

### Sygekassens regnskab.

Regnskabet for Statsbanepersonalets Sygekasse for regnskabsåret 1950/51 foreligger nu, og interessenter, der ønsker dette leveret, vil få det tilsendt, når forlangende herom indsendes til sygekassens kontor.

### Byttelejligheder.

3 værelser lejlighed med kakkelvogn i Aalborg, husleje 50 kr. pr. måned, ønskes byttet med 2 værelser lejlighed i København.

Politibetjent *Lejf Nielsen*,  
Politiskolen, Artillerivej 55, S.

2½ værelser lejlighed, moderne, i Nyborg, ønskes byttet med tilsvarende eller større i Aarhus eller forstæder.

Henvendelse: *C. Horn*,  
Aldershvilevej 46, 1., Nyborg.

Ansvarhavende redaktør:  
overtrafikassistent *M. S. Lyngesen*.

I bladudvalget:  
trafikkontrolør *Carl Andersen*,  
Generaldirektoratet,  
og  
afdelingsingeniør *C. Buchholtz Rasmussen*,  
Generaldirektoratet.

Ekspedition:  
Trommesalen 2, 5.  
Tlf. 11314.

Annonce-ekspedition:  
Klosterstræde 23, Kbhvn. K.  
Tlf. Central 6245.

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.

**Anders J. Andersen**  
Jern og Metal  
Central 1375

A/s O. F. Asp  
Lakfabrik

København S.

**Dansk Elektrokul Industri**  
Klingsøvej 6  
Damsø 3132

**Dragerforeningen**  
Kbhvns. Hoved- og Godsbanegaard  
Telefoner: Central 2162 & 11439

**Hjemmet**

Danmarks førende Ugeblad

**Lyngby-Nærum**  
Jernbane

**Thürmers originale**  
danske Snittøj

Aktieselskabet  
Accumulator-Fabriken

Kgs. Lyngby

Telf. Lyngby 1645



Handelshuset  
Vilh. Hansens Eftf.  
Carl Jacobsenavej 17  
Valby  
Telefon Central 10811  
Kemikalier og Syrer

**S. L. MØLLERS**  
BOGTRYKKERI  
KØBENHAVN V.

**AMPLIDAN**

Guldborgvej 22  
Central 13985

København F.

**„REFFO“**  
BØR BRUGES I  
ALLE KEDLER



DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/s  
Glostrup

**BOSCH**

autoelektrisk tilbehør  
og dieseludstyr

A/s MAGNETO. Kbhvn. N.

**LARSEN & NATHANSEN**

Vestre Boulevard 4  
København V.  
Tlf. C. 5246

»Pluto« dansk Luftværktøj

**I. B. Schilder**

Nørregade 7 . København K.

ALT I ELEKTRISKE  
MAALEINSTRUMENTER



**HELWEG MIKKELSEN & CO.**  
ØSTER FARIMAGSGADE 28  
København Ø . Tlf. \*Central 998

**BRØDR. LARSEN**

Gas, Vand & Sanitet  
Leverandør til D S B

HOSTRUPSVEJ 4  
KØBENHAVN V  
CENTRAL 2791

**C.C. Petersens Bogtrykkeri**

Studlestræde 32.  
Telf. 6142.

Leverandør til Statsbanerne.

Statsbanernes Urmagør  
**L. Beyer Holgersen & Søn**  
Colbjørnsensgade 17  
København V.  
Grundlagt 1856

**Marsø**  
Støbegods

**Glarimester L. Nielsens Eftf.**

Indeh. M. ØGAARD NIELSEN

Værksted:

Kontor:

St. Kongensgade 29    Sct. Hansgade 6'

Postgiro Nr. 20449    Telefon Nora 5084

København K.

Leverandør til Statsbanerne

**M. THOMSEN STØTT & SØN**  
Murer- og Entreprenørforetning  
Kong Christians Allé 6  
Aalborg Telf. 1992



**Rahr's tekniske Forretning**  
AKTIESELSKAB  
Telefon 8100 - Aarhus



**H. C. Møller . Aarhus**

**JENSEN & NIELSEN**  
**Gravmonumenter**  
KIRKEGAARDSVEJ 1 - AARHUS  
Telefon 1379

**Kroghsgades Cementstøberi**  
v. I. O. Halvorsen & Sønner  
Aarhus . Telf. 5019-5020  
Alt i Betonvarer D. S. 400

**Smedemester M. LAIGAARD**  
(Fr. Jellings Efff.)  
Tlf. 139. - Mejlgade 38. - Aarhus.  
Alt Smedearbejde udføres hurtigt og solidt.  
Leverandør til Statsbanerne.

**Sporcyklefabrikken**  
„GOLBÆKDAL“  
Brande . Tlf. 123

Reparationer af alle Typer Spor-  
cykler udføres  
Husk tydelig Afsenderadresse

**Alfred Krabbenhøft A/s**  
MURER- & ENTREPRENØRFIRMA  
STRANDBY KIRKEVEJ 808  
ESBJERG, TELF. 1054

**Niels Jespersen**  
Malermester  
Udfører Arbejder for DSB  
ESBJERG  
Gormsgade 92 . Tlf. 2772

**H. Olsen Holmelund A/s**  
Tlf. 169 - 170  
Fredericia  
Prima Kvaliteter  
KUL . KOKS . CINDERS  
BRÆNDE . TØRV . BRIKETTER

A. PETERSENS  
Bogtrykkeri og Papirhandel  
Fredericia - Nørregade 5 - Telefon 1014

**A/s E. Rasmussen**  
Fredericia Telf. 1404

**COHR**  
*Sølv*

EKVIPER DEM I  
*London-*  
*Magasinet*  
CHR JASPER Tlf. 274 FREDERICIA

**C. Nordlundes**  
**Bogtrykkeri**  
(Oswald Terkelsen)  
Slotsgade 3 - Hillerød  
Telefon 175

**Erik**  
**Frederiksen**  
Tømrer- og Snedkermester  
Niels  
Nielsensgade 4  
Nykøbing F.  
Tlf. 829

**Gram**  
**Tæppefabrik A/s**

TELEFON GRAM 28

Køb Deres Forbrug af  
**Tapet- og Malervarer**  
hos  
**Johannes Faarups Efff.**  
Material- Farve- og Tapethandel

**Jydsk Karosseriværk**  
AKTIESELSKAB  
★  
**RANDERS**

**Sønderborg**  
**Andelsmejeri**  
Telefon 61 og 487

**Jacob Jacobsen**  
Ulkebøl pr. Sønderborg  
Tømrermester  
Møbel- og Bygningssnedker  
Tømmerhandel  
Tilbud - Overslag paa Forlangende  
Telefon Sønderborg 821

**Elektro-Isola**  
Vejle

  
**AALBORG TAFFEL AKVAVIT.**