



32. Aargang No. 17

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. September 1932

TOGSIKKERHEDEN — TRÆKTABELLERNE M. M.

I Tjenestekøreplanen, der traadte i Kraft dne 22. Maj d. A. er der givet en Dispensation fra Togreglementet idet der paa Side 5, Punkt 3, er tilføjet en parantesisk Bemærkning, hvori der staar: Tog 92 maa indtil videre bestaa af indtil 45 Vgl. med Maksimalhastighed 100 km/T. Denne Bestemmelse er udvidet gennem *Meddelelser fra Generaldirektoratet* idet der i M. 239 staar følgende:

»Under Henviſning til Tjenestekøreplanen, Side 5, Punkt 3, meddeles, at den Dispensation fra Togreglementet, som er givet med Hensyn til Tog 92, udvides saaledes, at Distrikterne er bemyndiget til uden Nedsættelse af Hastigheden forsøgsvis, naar det er nødvendigt, at belaste Hurtigtog med indtil 45 Vgl., naar Togstammens Længde maalt fra forreste til bageste Puffer højst er 215 m, og saafremt Længden overstiger dette Maal, da at nedsætte Hastigheden til 90 km/T.«

Efter dette er det altsaa nu tilladt at forøge Togvægten med indtil 5 Vgl., naar Togstammens Længde ikke overskrider 215 m. I Køreplanen er der med Hensyn til Tog 92 intet nævnt om en Begrænsning af Togets Længde, hvorfor det tilladte Længdemaal formentlig ikke gælder Tog 92.

Blandt Lokomotivførerne har de her omhandlede Bestemmelser foranlediget nogen Uro, for det første fordi Toghastigheden fornylig er sat op, og for det andet fordi man skønner, at det i Henhold til Træktabellen fast-

satte Antal Vognladninger maa anses for tilstrækkeligt til det Bremsesystem, man har ved de danske Statsbaner. Naar man har fastsat, hvor lang en Togstamme maa være, naar dens Vægt bliver indtil 45 Vgl., er det af Hensyn til Bremselængdens Længde og Togets Vægt. Jo længere et Tog er, jo længere varer det, naar Bremsen sættes i Kraft fra Lokomotivet inden Bremsevirkning opnaas paa Togets bageste Vogne, hertil kommer at Togets fremadbevægende Kraft vokser med Vægten og Hastigheden.

Man har altsaa ved Bestemmelsen om at Togstammens Længde ikke maa overskride 215 Meter søgt at bøde paa den Fornindskelse af Sikkerheden, der faktisk ligger i de omhandlede Bestemmelser, og det maa vel antages, at Sikkerheden er tilstrækkelig. Det kan naturligvis ikke nægtes, at vor gamle Ønske om en Indførelse af en god Tryklufbremse vinder i Vægt ved disse Foranstaltninger, men de Tider, vi gennemlever, opmuntrer ikke til nu at fremsætte Krav, men til Resignation indtil videre. Det er ikke mere end en Snes Dage siden, vi stod i Bad Schandau i Sachsisk Schweiz og paa den anden Side Elben saa et Tog, der talte 77 Vogne, med stor Lethed og uden Fløjtesignaler blive bragt til Standsning, men Toget var ganske vist ogsaa forsynet med Kunze-Knorr Bremse. Forhaabentlig kommer vi over den Krise, der for Tiden hænger Verden, inden alt for længe, og da kommer vi vel ogsaa i Besiddelse af et godt Bremsesystem.

I Træktabellerne plejer man at kunde finde

det Antal Vognladninger, et Lokomotiv skal trække i de forskellige Togarter og paa de forskellige Strækninger. Imidlertid er man i de senere Aar gaaet over til, i Køreplanen, hvor ogsaa Træktabellerne findes, i Togets Hoved, hvor Nummer og Togets Karakter ellers findes, at anføre som f. Eks. for Tog 92, P. 45, hvilket vil sige, at den paa Køreplanens forreste Sider optrykte Træktabel ikke gælder for dette Tog. Nej, man har anstillet andre og moderne Beregninger, der tillader denne større Belastning. Da man med dette Tog kun skulde fremføre 40 Vgl., var det en Forudsætning, at der skulde kunne indkøres en Del Tid, men samtidig med at Maskinafdelingen er gaaet med til Belastningsforøgelsen, er Forudsætningen for Tidsvinding faldet bort. Ved at gennemse Trafiktabelen bemærkes, at man skal helt ned til Blandettogstypen, forinden en P. Maskine skal fremføre 45 Vgl., og til denne Togart kan Tog 92 sikkert ikke henføres.

Træktabellens Betydning bliver Tid efter anden temmelig illusorisk, thi efterhaanden breder sig i Køreplanen i Toghovederne Togets Type. Vi skal nævne: 92 — P. 45, 94 — K. 18, 74 — P. 40 o. s. v. Den tidligere anvendte Betegnelse som H. I., H. P. o. s. v. glider ud, og en skønne Dag glider Træktabelen vel helt ud af Køreplanen uden at være savnet. Der staar paa Side 5 i Køreplanen under Punkt 5 bl. a.: »Overbelastning af Tog, der kører som H. P. eller derover medfører Forlængelse af Køretiden« Her faar man altsaa at vide, hvorledes dette specielle Forhold ordnes, men alle de mange andre Typer Tog, der eksisterer, som ikke er anført i Træktabelen, ved man intet om.

Formentlig gør det samme Forhold sig gældende med disse special Typer, der er nævnt i Køreplanen som f. Eks. O — 10, K. — 15, K. — 35 o. s. v. som med Tog 92, at det anførte Antal Vgl. er det højeste, det kan forlanges, Maskinen skal fremføre i det Tog, og at man endda ikke skal vinde Tid.

Dette er, saavidt vi har kunnet faa oplyst, den nye og moderne Beregningsmaade for Lokomotivernes Trækkekraft. Den maa antagelig være bedre eller mere fordelagtig end den, vi hidtil har levet under.

Det var ønskeligt, om man samtidig med denne nye Metode vilde være skredet til at indføre det af os saa stærkt ønskede Bremsesystem.

TJENESTEMÆNDENE OG LANDSTINGSVALGET

Det er ikke for meget sagt, at Danmarks Tjenestemænd møder deres Skæbne i det Landstingsvalg, som finder Sted den 6. September.

Hvis de 2 Oppositionspartier, Venstre og Konservative, gaar styrkede ud af dette Valg, betyder det ikke alene, at det nuværende reaktionære Flertal i Landstinget bevares, og at dette Tings Magt til fortsat at forhindre en god demokratisk Lovgivning, sikres over en uvis Fremtid — det betyder tillige, at Madsen Mygdal og de konservative faar Vind i Sejlene og Chance for at generobre Folketingets Flertal ved det Folketingsvalg, som senest skal finde Sted til Foraaret.

Hvad der under et nyt Madsen Mygdals Regime venter Tjenestemændene kan ingen være i Tvivl om; det vil blive stærke Lønnedskæringer, Forøgelse af Arbejdstiden og Afskedigelse af alle dem, Hr. Stensballe ønsker at gøre overflødige.

Ved de Toldforhøjelser, som Højre har paa sit Program og som Partiet vilde kræve som Vederlag for sin Haandsrækning til Nedskeeringerne, vil de vigtige Livsfornødenheder dertil stige stærkt i Pris, og Tjenestemandstanden vil fra taalelige Livsvilkaar blive sænket ned til en Proletartilværelse, lig den, vore tyske Kammerater frister, fordi den politiske Magt i Tyskland helt ligger i Agrarernes og Overklassens Hænder.

At det vil gaa os, som det er gaaet de tyske Tjenestemænd, ved vi bl. a. ogsaa af Udtalelser fra en Række af Venstres og de Konservatives Politikere: Landstingsmændene Hauch og Stensballe, Folketingsmændene Hans Jacob Sørensen, Parkov og Korsgaard, har alle i sidste Rigsdagssamling mer eller mindre aabenhjertigt stillet Lønreduktioner i Udsigt som et af Hovedmidlerne til Krisens Overvindelse.

Men disse Partiet vilde ogsaa være i Uoverensstemmelse med deres Fortid, om de ikke netop med særlig Forkærlighed beskæftigede sig med Lønnedskæringer. Lige siden 1920 har Venstre og Konservative hovedsagelig anvendt deres Kræfter paa at skære Lønninger ned, hver Gang de besad den politiske Magt.

Her er et Par Datoer og Tal fra Nedskaeringspolitikens 10-aarige Historie:

I Rigsdagssamlingen 1921—22 gennemtvang Ministeriet Neergaard under de Konserveratives Medvirken og til Trods for Tjenestemændenes vægtigt begrundede Protest en Nedskaering af det daværende Konjunkturtillæg med 33 pCt. — hvilket naturligvis føltes stærkest af de lavest lønnede, for hvem dette Tillæg udgjorde en forholdsmæssig større Del af den samlede Lønningsindtægt.

Aaret efter, nemlig 1922—23, var Hr. Neergaard der igen. Nu reducerede han yderligere Konjunkturtillæget med 10 pCt. Tjenestemændenes Organisationer og det socialdemokratiske Mindretal i Rigsdagen ydede Modstand, men de Konservative gav Hr. Neergaard den fornødne Hjælp.

I 1924, da Socialdemokratiet havde dannet Regering, lykkedes det Finansminister Bramsnæs ved behændige Manøvrer og til Trods for det reaktionære Landstingsflertal at neutralisere Neergaards sidste Nedskaering ved en delvis Tilbageføring af Konjunkturtillæget og en Forbedring af Stedstillæget. Men i 1926 var Venstre paany kommet til Magten, og i Samlingen 1926—27 gennemførte Madsen Mygdal ved Højres Hjælp og Embedsklassernes illoyale Optræden en forskudsmæssig Nedskaering af saavel Konjunktur som Dyrtidstillæg.

Efter at Stauning atter havde dannet Regering i 1929, paabegyndtes Arbejdet paa den nye Lønningslov, som gennemførtes i Samlingen 1930—31, selv om de reaktionære Partier gennem deres Landstingsflertal naaede at sætte sit Præg ogsaa paa denne Lov, blev den, takket været Demokratiets Indflydelse, af ikke ringe Værdi for Tjenestemændene.

Det er Lønordningen, som hviler paa denne Lov, Venstre og Højre nu kredser om for, som de ynder at sige, at faa bragt den i Overensstemmelse med de herskende Levevilkaar for den øvrige Befolkning.

Der er derfor intet Tjenestemændene kan være saa usvigelig sikre paa som det, at Nedskaeringerne, som vi kender dem fra 1921—22, fra 1923—24 og fra 1926—27 vil blive gentaget, saafremt Venstre og Højre atter faar den politiske Magt her i Landet. Og Nedskaeringen vil ikke alene blive gentaget, den vil blive forstærket, thi naar de tidligere Nedskaeringer, som vi ovenfor har opfrisket, blev foretaget

under forholdsvis gode Konjunkturer, saa ved vi, at en ny Nedskaering, hvor Kniven ligger i Madsen Mygdals Haand, nu vil blive ført med forstærket Kraft under Henvisning til baade Landbrugskrise og de herskende daarlige Erhvervsforhold.

Derfor er Kampen om Landstingets Flertal og om Befæstelsen af Demokratiets Magt i Folketinget af saa afgørende Betydning for Tjenestemændene og deres Hjem, at vi, fraset de øvrige meget vigtige politiske Spørgsmaal, der danner Skel mellem Demokrati og Reaktion, maa lægge hele vor politiske Indflydelse i Vægtskaalen, og i de Landstingskredse, hvor Valget finder Sted, drage Omsorg for, at ikke én af vore Stemmer gaar tabt.

Lad os huske det og handle derefter fra nu og til Valgdagen — og ikke mindst paa Valgdagen den 6te September, hvor vor Andel i Landstingets Erobring for det danske Demokrati simpelthen bør være alt, hvad vi evner at yde. — Alle vore Stemmers Vægt.

PROTOKOL

Aar 1932 Torsdag den 17. og Lørdag den 19. Marts førtes i Statsbanernes Maskinafdeling Forhandling mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet: Maskinchef O. Munck og Ingeniør H. Bursche.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Motorførerne H. P. Christensen, P. Jensen og O. Berzig.

Forhandlingsemne:

Ordreudkast indeholdende Bestemmelser vedrørende Forberedelses- og Afslutningstjenester m. v. for Motorførere.

Ordreudkastene forelaa i 6 forskellige Eksemplarer, nemlig vedrørende følgende Litra 1) MA, MC, ME og MF, 2) ML, 3) MR, 4) MT, 5) MV og 6) MW.

Maskinchefen bød de mødte Repræsentanter velkommen til Forhandlingen, der var foranlediget ved Dansk Lokomotivmands Forenings Skrivelse af 18. Marts 1929.

Soph. Jensen: Saaledes som Ordreudkastene er affattet, er Forberedelses- og Afslutningstjenesterne udstykket i en Del Smaastykker — Forberedelsestjeneste før Kørsel. Daglig Smøring. Dagligt Maskinøftersyn. Benzin- og Oliepaafyldning og endelig Af-

slutningstjeneste efter Kørsel — Administrationens Formaal hermed er formentlig det, at kunne lægge de forskellige Forberedelses- eller Afslutningsarbejder enkeltvis og hvor som helst for paa den Maade at udnytte eventuelle tjenstfrie Ophold, der er af saa kort Varighed, at de medregnes i Tjenestetiden. Dette kan Organisationen ikke tiltræde. Vi maa holde for, at Køretøjerne skal være i Orden, inden Kørselen tiltrædes. Som Følge deraf er det vort Krav, at de 3 Forberedelsesarbejder, Forberedelse før Kørsel, daglig Smøring og dagligt Maskineftersyn, skal anordnes samlet hver Dag, inden Dagens Kørsel begynder.

Vi synes endvidere, at der mangler noget i, at der kan siges at være System i de foreslaaede Eftersyn; vi for vort Vedkommende foreslaar, at Motor-køretøjerne skal have een stor Forberedelse og een stor Afslutning pr. Dag, hvorefter de øvrige Forberedelses- og Afslutningstjenester indenfor samme Dag kan være mindre.

Maskinchefen: Det teoretisk rigtige vilde være at gøre Motorvognene og -lokomotiverne i Orden om Aftenen, naar Kørselen afsluttes, men det er ikke den bedst anvendelige Form i Praksis; thi der gælder det, at eventuelle Ophold ude meget vel kan benyttes til saadanne Arbejder.

H. P. Christensen: Der foreligger, i de 5 Aar Statsbanerne har haft Motordrift, tilstrækkelige Beviser for, hvilke Konsekvenser, daarlige eller mangelfulde Eftersyn har haft. Dette maa afgjort ansætte til en Skærpelse i Stedet for en Slappelse af Eftersynene.

O. Berrig. Da vi fik vor Uddannelse som Motorførere, blev det foreholdt os, at Eftersynene maatte være grundige, ellers vilde det blive Uriasposter, vi gik ind til, og Motormateriellets Udvikling siden da er da ikke saa revolutionerende, at den skulde kunne motivere, at Eftersynene nu kan indskrænkes til et Minimum.

Maskinchefen: Vi kan gaa med til, at den daglige Smøring og det daglige Maskineftersyn skal gives 1 Gang i hvert Kalenderdøgn, dog saaledes at der ikke maa være forløbet mere end 36 Timer siden sidste Hovedeftersyn; endvidere kan vi tiltræde, at disse Eftersyn uden for Hjemstedet kun maa anordnes paa Steder, hvor der kan kommes over Revisionsgrube.

E. Kuhn: Hvad angaar Eftersyn af Damplokomotiverne har en af Statsbanernes ansatte Ingeniører engang skrevet følgende:

»Lokomotivet bør i højere Grad end de fleste andre Maskiner være Genstand for stadig Opmærksomhed. Eftersynet maa til enhver Tid være grundigt og indgaaende, hvis man vil sikre sig nogenlunde imod ubehagelige Overraskelser under Kørselen. En ubetydelig Fejl, som overses ved Eftersynet, har, netop som Følge af særlige Forhold, hvorunder Lokomotivet arbejder, alle Betingelser for i Løbet af kort Tid at blive betydelig forvær-

ret og kan i særlige uheldige Tilfælde indeholde Spiren til en Katastrofe«, og det er hele Tiden fremhævet overfor os, at Eftersynene ved Motorkøretøjerne skal være mere omsorgsfulde end ved Damplokomotiverne, det kan derfor ikke nytte, at Administrationen — ud fra den Betragtning, at Motorførerne nok skal udføre de dem paalagte Arbejder og lidt til tilfredsstillende — undlader at afsætte eller beregne Tid til ordentlige Eftersyn.

Maskinchefen: Vi kan nu gaa over til Behandlingen af de enkelte Ordreudkast.

Soph. Jensen: Vi har en Del Ændringsforslag, men da Størstedelen af Stoffet i de forskellige Ordreudkast er fælles, gaar vi ud fra, at vi kan diskutere et af Udkastene, og at de Ændringer, der opnaas Enighed om, gennemføres overalt.

Maskinchefen: Ja.

For saa vidt angaar Udkastet vedrørende MA, MC, ME og MF Vognene opnaaedes der Enighed om følgende Ændringer:

Side 1. Ordrens Indledning benævnes »Forberedelse«, »paa Hjemstedsdepot o. s. v.« udgaar.

Linie 9—10 f. o. Der var Enighed om, at der med det under 2) omtalte Inventar og Værktøj i Almindelighed kun tænkes paa det, der vedrører Maskin-afdelingen.

Linie 11 f. o. Ordet »som« udgaar.

Foran Linie 12 f. n. sættes 5).

Foran Linie 9 f. n. sættes 6).

Linie 5 f. n. udgaar.

Linie 3 f. n. »5« ændres til »7«.

Linie 2 f. n. »6« ændres til »8«.

Side 2. Mellem Linie 4 og 5 f. o. indsættes »at Sandingen er i Orden«.

Numrene »7—11« ændres til »9—14«.

Linie 12 f. o., Ordet »nogen« udgaar.

Linie 17—18 f. o. ændres saaledes: Een Gang i Døgnet skal der derhos foretages følgende:

Linie 4 f. n. Ordet »og« udgaar og erstattes med Ordet »omfatter«, saa 3. nederste Linie begynder med Ordet »Akselkasser«.

Side 3. Linie 6 f. o. »Akkumulatorbatteri« udgaar.

I Linie 15 f. o. sættes Punktum efter »Stand«, hvorhos Ordet »og« udgaar.

Linie 13 f. n. de 2 sidste Ord »sin bestemte« udgaar.

Linie 12 f. n. ændres til: »Plads, saa det let kan o. s. v.«.

I Linie 7 f. n. udgaar »m. v.«.

Linie 4 f. n. (Range-)»ringer« ændres til »ring«.

Linie 2 f. n. »Frontlanternen« ændres til »Forlanternen«.

Side 4. I Tilslutning til Linie 2—5 f. o. udsendes der til Distrikterne Instruktion om, at de nævnte Arbejder saa vidt muligt kun maa anordnes paa Steder, hvor der kan kommes over Kanal.

Afsnit D. 1. Stykke (Linie 6—9 f. o.) affattes saaledes: »Benzintanken bør fyldes helt op og være tilstrækkeligt fyldt til at kunne gennemføre den længste Kørsel efter Tjenestefordelingen«.

Linie 14 f. o. »efter Kørsel« udgaar.

Mellem Linie 7 og 8 f. n. indføjes som nyt Nr. 9) »at udfærdige Rapport«.

Linie 4 f. n. »Manglen« ændres til »den«.

Side 5. Sidste Afsnit (Linie 1—8 f. n.) affattes saaledes: »Ved Udarbejdelse af Kørselsfordelingerne træffes der Bestemmelse om Motorførernes eventuelle Deltagelse i andre Eftersynsarbejder end de ovennævnte«.

I Udkastet vedrørende ML Vognene foretages foruden de tilsvarende Rettelser tillige følgende.

Side 1. Linie 8—13 f. n. affattes saaledes:

»Endvidere maa han slutte

- 6) Nulafbryder,
- 7) Knivafbryderen for Banemotorerne og Ladedyna-
moerne og
- 8) Knivafbryder for Pintsch-Regulator samt
- 9) paasætte Tændnøgler til Magnet- og Batteritæn-
ding og Haandtagene paa Førerpladsen«.

Foran Linie 7 f. n. sættes 10).

Foran nederste Linie sættes 11).

Side 2. Linie 4—6 f. o. affattes saaledes:

at Kompressoren arbejder tilfredsstillende (ca. 7 Atm.),

at Bremsen er i Orden; den prøves efter de derom givne Forskrifter«.

Linie 1—8 f. o. Numrene »7—12« ændres til »12—18«.

I Udkastet vedrørende MR Vognene tilføjes foran 10. Linie f. o. paa Side 3 »9)«.

De øvrige Udkast rettes i Analogi hermed.

Hermed sluttede Forhandlingen den 17. Marts.

Den 19. Marts fortsattes Forhandlingen under Ledelse af Ingeniør Bursche, man drøftede de for-

skellige Eftersynsarbejder samt Tiderne til disse og enedes om de i hosstaaende Skema anførte:

Anmærkning 1. For Københavns Godsbanegaards Vedkommende (ekskl. Remiseanlægget ved Dybbølsbroen) og for Aarhus H. Personbanegaard (for saa vidt Kørslen til og fra Remisen ikke sker ad Spor 1000) forhøjes de i Betragtning kommende Tider med 10 Min.

Anmærkning 2. Under Hensyn til at Motorkøretøjerne ikke alle Steder kan komme i eller til Remise, men henstaar paa Stationspladserne, og da de forskellige Materialer, Sand, Olie, Kølvedske m. v. skal hentes i Remiserne, samt under Hensyn til at Drejskiverne ikke overalt kan tage 2 Vogne, hvoraf følger, at disse skal skilles og efter Drejningen atter samles, kan de ansatte Tider forlænges, hvor særlige Forhold er tilstede.

Ved Personaleskifte paa Lokomotiv eller Motorvogn udenfor Depotets Omraade regnes for den tiltrædende Motorfører en Forberedelsestid paa 15 Minutter og for den fratrædende Motorfører en Afslutningstid af samme Længde.

Forud for Raadighedstjeneste ved Depot regnes en Forberedelsestid paa 15 Minutter. (Se dog Forbehold nedenfor.)

Administrationens Repræsentanter meddelte, at det er Hensigten, at Tankanlægene i Aarhus og Tønder skal forandres, saa Olieforsyningen kan foregaa hurtigere, de forbeholdt sig derfor for saa vidt angaar Litra MR, MT og MV til sin Tid at vende tilbage til de for Eftersyn 4 ansatte Tider.

Ligeledes ønskedes det præciseret, at de 15 Min. Forberedelses- henholdsvis Afslutningstid ved Personaleskifte ikke maa medføre nogen kunstig Forlængelse af den virkelige Tjenestetid i Tilfælde, hvor Tog fremføres med korte Mellemrum mellem Togankomst og Togafgang.

Hvad angaar de 15 Minutters Forberedelsestid forud for Raadighedstjeneste ved Depot forbeholdt Administrationens Repræsentanter sig endvidere, at dersom denne Forberedelsestid ændres for Damploko-

Vogn- eller Lokomotivtyper.

Eftersyn		MA.	ME.	MF.	MC.	ML.	MR.	MT.	MV.	MW.
		Minutter			Minutter	Minutter	Minutter	Minutter	Minutter	Minutter
<i>Forberedelsestjeneste.</i>										
1 a	Alm. Eftersyn før Kørsel m. 1 Motorvogn ..		15*)		20*)	20*)	15	15	15	15
b	» » » » » 2 Motorvogne ..		25*)		40*)					
2	Daglig Smøring	10	pr. Motor		10 pr. Motor	15	20	20**)	20**)	20
3	Dagligt Maskin- og Lokomotiv- eller Vogn- eftersyn	10	» Vogn		15 » Vogn	15	15	15	15	15
<i>Afslutningstjeneste.</i>										
4	Benzin- eller Oliepaafyldning	10	pr. Vogn		10 pr. Vogn	} 15	15	15	15	15
5	Alm. Eftersyn efter Kørsel	15	pr. Motor		15 pr. Motor					
			pr. Vogn		15 pr. Vogn	20	20	20	20	20

*) Paa Steder, hvor Vognen ikke kommer i lukket Remise, tillægges i Tiden 1. Oktober—15. Maj 10 Min. pr. Motor.

***) Saa længe Litra MT og MV ikke er forsynet med Pejlsystem til Kontrollering af Oliestanden i Krumtaphuset forhøjes Eftersyn 2 med 5 Min.

motivtjenestens Vedkommende, skal der ske tilsvarende Ændring med Hensyn til Motortjenesten.

Endelig enedes man om at gøre et af Personalets Repræsentanter fremsat Krav om Ansættelse af Tider til Forberedelse og Afslutning — Afregning af Vekselpenge, Billetpenge, Udfærdigelse af Tograpport o. l. — i de Tilfælde, hvor der udføres Togførertjeneste, til Genstand for en særlig Forhandling.

Forhandlingen sluttet.

Ordre kan i den nærmeste Fremtid forventes udsendt.

PROTOKOL

Aar 1932 Lørdag den 16. April Kl. 14 førtes i Statsbanernes Maskinafdeling Forhandling mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Stede var for Generaldirektoratet: Maskinchef O. Munck og Maskiningeniør T. Stahlschmidt; for Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Lokomotivfører Rosenkilde Laursen og Lokomotivfyrbøder A. Lønqvist.

Forhandlingerne: Motorførernes Anvendelse i Damplokomotivtjenesten.

Maskinchefen: Det Spørgsmaal, hvorom der skal forhandles, har tidligere — foranlediget ved Dansk Lokomotivmands Forenings Skrivelse af 21. November 1929 — været forelagt Generaldirektoratet, som dengang indtog det Standpunkt, at Motorføreren, ogsaa i det Tilfælde hvor Motortog erstattes med Damp- tog, bør følge sin Tur og under Hensyn til sin Anciennitet som Lokomotivmand i Forhold til den anden paa det paagældende Lokomotiv tjenstgørende Lokomotivmand udføre enten Lokomotivførertjeneste eller Lokomotivfyrbødertjeneste. Lokomotivmandsforeningen har imidlertid ikke følt sig tilfredsstillet ved den trufne Afgørelse og har i Skrivelse af 11. Marts d. A. paany besværet sig over, at Motorførerne i udstrakt Grad anvendes til Lokomotivførertjeneste. Foreningen har derhos fremsat følgende Forslag til en Ordning af Spørgsmaalet:

»1) Tog, som ordinært skal fremføres af Damplokomotiver, maa ikke indlægges i Motorture.

2) Det kan dog tiltrædes, at Motorførerne paa enkelte Dage, hvor ordinære Motortog paa Grund af særlig stor Trafik skal fremføres af Damplokomotiver, bør have Adgang til at fremføre disse Tog, hvorfor der i saadanne Tilfælde bør sættes en »yngre« Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførertjenesten.

3) Dersom ordinære Motortog skal fremføres af Damplokomotiv, fordi Motorvognen eller Motorlokomotivet er i Uorden, og dette ikke antages at ville vare udover 2 Dage, bør Mo-

torførerne ligeledes have Adgang til at fremføre saadanne Tog, hvorfor der ogsaa i disse Tilfælde bør sættes en »yngre« Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfyrbødertjeneste.

4) Dersom ordinære Motortog fremføres af Damplokomotiver udover det under 3 nævnte Tidsrum — 2 Dage — samt i de Tilfælde, hvor det allerede forud maa anses for givet, at det paagældende Motorlokomotiv vil være utjenstdygtigt i mere end 2 Dage, bør Lokomotivførertjenesten ved de paagældende Tog udføres af Lokomotivførere, og de paagældende Motorførere stilles til Raadighed for vedkommende Depot til Afløsning for Lokomotivførertjeneste paa Rangerlokomotiver, hvorefter de paagældendes Tjeneste tilrettelægges saaledes, at Motorførere i Almindelighed ikke bør kunne fortrænge Lokomotivfyrbødere, der i Kraft af Tjeneste som Lokomotivførerafløsere har opnaaet Funktionsvederlag. Dog saaledes, at det i Tilfælde, hvor der er disponeret over hele Styrken ved et Depot, saa der til den Lokomotivfyrbødertjeneste, som opstaar ved, at Motortog skal køres som Damp- tog, skal anvendes enten en Motorfører eller en ældre Lokomotivfyrbøder, bør ordnes paa den Maade, at den paagældende Tjeneste tildeles Lokomotivfyrbøderen.«

Af disse Forslag kan det under 1) og 2) anførte tiltrædes, dog at der i Punkt 1) foran Ordet »ikke« indføjes »saavidt muligt«, hvorved forstaaes, at der ikke af den Grund kræves mere Lokomotivpersonale ved det paagældende Depot. Vi kan i en Instruktions- skrivelse til Distrikterne sige, at Personalet ønsker en saadan Ordning, og at Generaldirektoratet under den nysnævnte Forudsætning henstiller, at Personalets Ønsker paa disse Punkter imødekommes.

Hvad derimod Forslagene 3) og 4) angaar, kan Generaldirektoratet ikke gaa med til Fastsættelse af Bestemmelser i saa Henseende. Iøvrigt vil det, disse Punkter tager Sigte paa, ikke komme til at foreligge: thi det er vor ganske bestemte Hensigt, at Forholdene paa den midtsjællandske Bane, hvor de jo har været værst, skal bringes i Orden paa den Maade, at Motortogene skal fremføres ved Motorkraft og ikke ved Dampkraft. Der bliver anskaffet 4 Motorvogne mere, end vi hidtil har haft, saa det bl. a. ogsaa skulde blive muligt at sætte Reservevogne ind.

Soph. Jensen: Administrationen maa kunne forstaa, at det, der har fundet Sted i Næstved, hvor Motorførere i omkring ved 1½ Aar har kørt som Lokomotivførere, er en uholdbar Tilstand for os, der maa ske en Ændring heri. Motorførerne er udnævnt til at betjene Motorkøretøjerne, de har ingen Adkomst til Lokomotivførertjeneste og da slet ikke paa Linien; den Tjeneste har Lokomotivførerne afgjort Forret til, og der er intet at sige til, at de føler sig utilfredse ved at se ikke blot yngre, men langt yngre Tjenestemænd til Stadighed udføre den Tjeneste, Lokomotivførerne nu engang er udnævnt til at bestride. Trods Maskinchefens Udtalelser maa vi

INTERNATIONALE TRANSPORT-
ARBEJDER-FORBUNDS
KONGRES I PRAG 1932

derfor alligevel henstille, at Forholdene ordnes, som af os foreslaaet. En saadan Ordning vil ikke støde paa Vanskeligheder hverken med Hensyn til Tilrettelæggelse af Tjenesten eller til en forsvarlig Udnyttelse af saavel Lokomotivførere som Motorførere.

Maskinchefen: Selv om vi i Administrationen anser det for det rigtigste, at Motorførerne bliver i deres Tur, kan vi i og for sig godt forstaa, at Lokomotivførerne ikke er helt tilfredse, men det er som sagt Hensigten, at de paaklagede Forhold skal opbøre, og saa bortfalder Utilfredsheden af sig selv. Iøvrigt kan det jo ordnes paa Maade, at Motorførerne overtager Lokomotivfyrbødertjenesten, det har vi intet at indvende imod.

Soph. Jensen: Saa flyttes Utilfredsheden blot fra Lokomotivførerne over paa Motorførerne, og saa er vi lige vidt. Den af os foreslaaede Ordning er tiltraadt af saavel Lokomotivførere som af Motorførere og Lokomotivfyrbødere, og naar den ikke medfører tjenstlige Vanskeligheder, kan der da intet være til Hinder for at gaa med til en Ordning, som hele Personalet kan erklære sig tilfreds med.

E. Kuhn: For saa vidt det bliver saaledes, som Generaldirektoratet bestræber sig for: at dampdrevne Motortog ophører, saa vore Forslag af sig selv vil blive Forslag, der ikke blev Anvendelse for i Praxis, er der da heller ingen Anledning til at gaa imod dem. Vi er ikke uenige med Administrationen i, at da vi nu har Motorvognene, maa de ogsaa bringes til at kunne gennemføre den planlagte Tjeneste, men vi ønsker alligevel vore Forslag gennemført: thi det kan jo tænkes, at der paany viser sig saadanne Vanskeligheder, at der maa etableres Dampdrift.

Dersom Administrationen ved Besættelsen af Motorførerpladserne havde taget Hensyn til Organisationens Henstilling: at tage de ældste Lokomotivfyrbødere til disse Pladser, vilde Vanskelighederne have været mindre, end de er. Generaldirektoratet har ved en tidligere Forhandling erkendt dette, der efter de fremsatte Udtalelser maa skrives paa Kontoen »Børnesygdomme«, som findes ved enhver Nyordning. Vi tillader os derfor at være af den Opfattelse, at Administrationen i Konsekvens heraf maatte kunne gaa med til en Ordning, der tilfredsstiller Personalet.

Maskinchefen: Hvis vi kunde tiltræde Organisationens Forslag 3) og 4) maatte det — ligesom for 1) og 2) — blive en Henstilling til Distrikterne, men vi kan ikke gaa ind paa disse Forslag, da de efter Administrationens Opfattelse vil bortfalde af sig selv.

Soph. Jensen: Det er beklageligt, at der ikke kan vises os Forstaaelse overfor Forslagene om en retfærdig Ordning af Spørgsmaalet Motorførere til Lokomotivførertjeneste, vi forbeholder os derfor at vende tilbage til Sagen, hvis der stadig er Utilfredshed.

Forhandlingen sluttet.

Det vil være vore Medlemmer bekendt, at den Ordning, Protokollen giver Udtryk for, er traadt ud i Livet paa en for Organisationen tilfredsstillende Maade.

Søndag Formiddag 7. August aabnedes i Repræsentations-Bygningens store Koncertsal i Prag den 8. to-aarlige Kongres, som I. T. F. har afholdt efter Genoprettelsen. Der var anmeldt 195 officielle Repræsentanter fra 62 Organisationer med ialt 2 284 066 Medlemmer. De delegerede kom fra 27 Lande, hvoraf 4 udenfor Europa. Denne Kongres er større end nogen af de forudgaaende. Vor Organisation var repræsenteret paa Kongressen.

Efter at Formanden *Cramp* havde aabnet Kongressen ved 10-Tiden, udførte Arbejdernes Sangkor »Typografia« paa det flagsmykkede Podium paa Tjekkisk Arbejderhymnen »Du høje Arbejd« af Scheu. Sangen paahørtes staaende.

Formiddagsmødet blev anvendt til Velkomsttaler, som i Rækkefølge afholdtes af

Stanek, der talte paa alle de tjekkiske Organisationers Vegne, der er tilsluttet I. T. F.; derefter talte Prags Næst-Borgmester, Kollega *Kellner* paa Byen Prags Vegne. Som Repræsentant for baade det tjekkiske og det tyske Centralforbund i Tjekkioslovakiet talte *Schäfer*. *HAMPL* talte for det tjekkiske Socialdemokrati og det Internationale Metalarbejderforbund. *Jaksch* for det tyske Socialdemokrati i Tjekkioslovakiet og *Fiala* for det tjekkiske Jernbane-Ministerium.

Derefter fulgte *Formandens* Aabningstale. Kongressen paahørte staaende Mindetalen om de Afdøde. Formanden omtalte derefter Verdenssituationen, der efter I. F. T.s sidste Kongres i London er forværret. Taleren bebrejder Regeringerne, at Arbejderklassens Stilling er forværret ikke mindst paa Grund af Mangel paa Samarbejde paa det økonomiske Omraade. Indskrænkningen af den internationale Handel som Følge af Krisen og de stadigvæk udvidede Toldmure har fremkaldt en mægtig Arbejdsløshed.

Angaaende I. T. F.s Virksomhed i den forløbne Kongresperiode henviste Formanden til Generalsekretær Fimmens Rejse til det fjerne Østen, som maatte overbevise de asiatiske Kammerater om I. T. F.s store Sympati.

Omfangen og Varigheden af den nuværende Arbejdsløshed gør Kravet om Gennemførelsen af en 40-Timers Arbejdsuge til en tvingende Nødvendighed. Ratificeringen af Washington-Konventionen om 8-Timersdagen er ikke længere tilstrækkelig for Arbejdsløshedens Indskrænkning. Efter at 40-Timersugen er erobret, skal man umiddelbart gaa over til at kræve 36-Timersugen, for at Arbejdsløsheden kan gaa ned.

Sluttelig betragtede Taleren det som en særlig Opgave for den største Faginternationale, der er retningssangivende, at styrke den internationale Solidaritet mod Fascismen, der netop vinder frem paa Grund af Krisen. Taleren lykønskede den tyske Arbejderklasse med den sidste Valgkampes Resultater.

Kampen mod Fascismen kræver alle vore Kræfter. Den kan nok forhindre vor Fremmarch for en Tid, men sluttelig vil vi dog sejre.

Derefter talte *Schevenels*, Sekretæren for den Internationale faglige Central. Taleren polemiserede mod Formandens Opfattelse, at Agitationen for Washington Konventionens Ratificering ikke længere har praktisk Betydning. Taleren mente, at denne Konvention stadigvæk har Betydning som reelt politisk Krav.

Formanden svarede med at sige, at han ikke troede paa denne døde Konventions Genopstandelse.

Endvidere talte endnu følgende Gæster: *Münther*, som Repræsentant for Internationalen for Personale i offentlig Tjeneste og *Bennet*, paa den engelske Sømandsorganisations Vegne.

Mødet hævdedes til næste Dags Morgen. Om Eftermiddagen foretog Kongressisterne en Tur gennem Prag.

2. Dag.

Gæsternes Taler fortsættes. I Rækkefølge taler Roelofs, for Bogtrykkerne. Litograferne og Bogbindernes 3 Internationaler. *Büchi* for Levnedsmiddelarbejdernes Internationale.

Staal talte paa det Internationale Arbejdsbureaus Vegne. I nogle faa Ord mindedes han Bureauets pludselig afdøde Direktør, Albert Thomas.

Formanden takkede for de gode Ønsker, der blev overbragt Kongressen.

Generalsekretær *Fimmen* meddelte bl. a., at den polske Regering har nægtet Visum til de polske tilsluttede Organisationers Delegerede, hvilken Meddelelse vakte stor Forargelse.

Efter at Udvalget for Mandaternes Undersøgelse og Dagsordenens Fastsættelse var nedsat, indledede *Fimmen* Beretningen. Taleren paapegede, at Beretningens Periode var yderst vanskelig, grundet paa den almindelige og hidtil ukendte Depression. Paa Trods heraf er I. T. F. vokset i Medlemstal. Antallet af Organisationer og Lande. Muligheden af en større Aktivitet har dog været mindre end tidligere. Delegationen til det fjerne Østen har heller ikke bragt det Reusltat, som man havde ventet. En af Hovedaarsagerne er, at Delegationen blev nægtet Adgang til Br. Indien, hvilket havde til Følge, at den planlagte Konference af asiatiske Organisationsledere ikke kunde finde Sted.

Paa Trods af, at der ikke kunde udfoldes nogen international Aktivitet af Betydning, staar I. T. F. i organisatorisk Henseende stærkere end aldrig før, fordi Tiden er blevet anvendt til den indre Organisations Udbygning.

I Diskussionen om Beretningen deltog:

Ehlen (Tjekkiske Chauffører) omtaler de tjekkiske Organisationers indbyrdes Vanskeligheder og haaber, at der i Tjekkioslovakiet kan opstaa en uni-form Organisation.

Diell (tyske Transportarbejdere i Tjekkioslovakiet) gik ikke ind paa det, *Ehlen* havde sagt.

Jarrigion (franske Jernbanemænd) beklagede, at *Formanden* ikke var taget med til det fjerne Østen og ønskede at faa Aarsagen at vide.

Formanden svarede *Jarrigion*, at han havde været forhindret i at tage med til Østen grundet paa den daværende Arbejder-Regerings Stilling.

Generalsekretær *Fimmen* replicerede. Med Hensyn til Rejsen til det fjerne Østen var der mere, der talte for Rejsen end imod den.

Taleren konstaterer med Tilfredsstillelse, at der kun er øvet lidt Kritik over I. T. F.s Virksomhed.

Beretningen blev derefter godkendt, hvorefter Formiddagsmødet blev sluttet.

I Eftermiddagsmødet behandlede man Forslagene. Man vedtog Eksekutives Forslag om at lade Kongressen finde Sted hvert tredje Aar, i Stedet for hvert andet.

3. Dag.

Behandling af Forslaget fra den engelske Jernbaneorganisation om at indbyde de russiske Jernbanemænds Organisation til at melde sig ind i I. T. F. *Formanden* meddelte, at Generalraadet maa forkaste dette Forslag i Henhold til Resolutionen fra Stockholmskongressen i 1928.

Paulis (belgiske Jernbanemænd) forsvarede et Ændringsforslag gaaende ud paa, at en saadan Tilslutning bør have til Følge, at Russerne anerkender I. F. C.s Principper og melder sig ud af R. F. O.

Büchi (Svejts) erklærede sig som Modstander af det engelske Forslag, bl. a. paa Grund af de Erfaringer, som det Internationale Levnedsmiddelarbejderforbund har gjort med Russerne. Det er ikke de russiske Arbejdere, som vi ikke gerne vil have, men det er deres Organisationer, der saboterer vort Arbejde, og hvis Fangne de russiske Arbejdere er.

Jura (tjekkiske Chauffører) anbefalede det engelske Forslag, da han heri ser en Mulighed for at komme i Forbindelse med russiske Arbejdere. Taleren ønsker dog, at Forslaget skal udvides til at omfatte alle Transportarbejdere.

Stanek (tjekkiske Jernbanemænd) talte mod det af *Jura* forsvarede Standpunkt.

Fimmen (Generalsekretær) henviste til, at han i sin Egenskab af Generalsekretær for I. T. F. stedse har arbejdet paa at faa et Samarbejde i Gang med Russerne. For Tiden er dog Øjeblikket meget ubejljligh. Den eneste røde faglige Internationale, der er blevet oprettet, er rettet mod I. T. F. Det vilde ogsaa være beskæmmende at anmode Russerne om at melde sig ind. Taleren raadede derfor den engelske Organisation til at trække Forslaget tilbage og at bekræfte Resolutionen fra Stockholmskongressen.

Dobbie (engelske Jernbanemænd) ønskede at faa en Afstemning om Forslaget. Allerførst stemte man om det principielle Spørgsmaal, om man skulde indbyde Russerne paa en eller anden Maade til Indmeldelse. Dette Forslag forkastedes med alle Stemmer mod 9.

Derefter fulgte de tjekkiske Chaufførers Forslag om at sende en Delegation til Sovjet-Unionen, hvilket Forslag blev motiveret af *Ehlen* (tjekkiske Chauffører). *Formanden* mente, paa Generalraadets Vegne, at en Delegation for I. T. F. ikke vil faa saa god Lejlighed til at undersøge de virkelige Forhold. Der-

for er Generalraadet imod Forslaget. *Bagot* (engelske Distributionsarbejdere) som har været i Rusland, benægtede Rigtigheden af Generalraadets Standpunkt.

Berlin (engelske Jernbaner) erklærede, at han, skønt Generalraadsmedlem, ikke var enig med Generalraadets Opfattelser. Han fandt dets Holdning reaktionær. Ganske vist maatte Taleren erkende, at der i Rusland er mindre Lejlighed til en objektiv Undersøgelse end i andre Lande, men i Rusland vokser der en ny økonomisk Filosofi, som I. T. F. bør søge Forbindelse med, særligt nu, da der er dannet en Verdensfront, som standser ved den russiske Grænse. Taleren betragtede det som et af de første Krav: at søge Forbindelsen mellem det gamle og det nye, som har større Værdi end at anmode Russerne om at melde sig ind I. T. F.

Herrmann (tyske Jernbaner) var Modstander af Forslaget baade af praktiske og politiske Grunde.

Jarrigon (franske Jernbanemænd) støttede Forslaget, idet han mente, at en Gjentagelse af de tidligere gjorde Forsøg paa at faa en Undersøgelse i Gang, maaske nu vilde krones med Held.

Danielsson (svenske Sømænd) sluttede sig til *Berlin*. Taleren betragtede en egen Undersøgelse ogsaa vigtig af den Grund, at man dermed kunde kontrollere andre Delegationers Beretninger.

Forslund (svenske Jernbaner) mente ikke, at en Delegation havde megen Betydning, som desuden praktisk talt var saa godt som umulig, grundet paa de forskellige Nationaliteter, en saadan Delegation vilde bestaa af.

Kongressen blev derefter hævet til Fredag Morgen. Tirsdag Eftermiddag og Onsdag er der Konferencer for de forskellige Sektioner; Onsdag Aften er der en Konference med Redaktørerne for de forskellige Organisationers Fagblade, og Torsdag arrangeres der en Udflugt for Kongressens Delegerede til nogle Byer i Nærheden.

4. Dag.

Pressekonference.

Generalsekretær *Fimmen* indlede med en Rede-gørelse for I. T. F. Blad og Pressemeddelelser, som man havde søgt at gøre saa gode og saa aktuelle som muligt. Han fremsatte Ønsket om, at de tilsluttede Organisationers Fagblade i større Grad end hidtil vilde gøre Brug af I. T. F.s Stof.

Der fremsattes efter Indlederens Tale Ønske om forskellige Reformer og Kritik af det udsendte Materiale. Man ønskede saaledes i Bladet fortsættende Artikler om aktuelle Emner.

Fimmen afsluttede Diskussionen om det interessante Emne ved at gennemgaa de fremsatte Ønsker og Kritik og efter denne Gennemgang at love at tage mest muligt Hensyn til det fremsatte.

Fredag. Efter Kongressens Aabning vedtoges et Forslag om Tidsbegrænsning for Talerne.

Derefter behandlede de indkomne Forslag. Et Forslag om at oprette Transportarb. Org. i de forskellige Lande henvistes til Generalraadet. Derefter behandlede Tysk Jernbaneforbunds Forslag om Reparations- og Krigsgælden. Dette Forslag fremkaldte

en længere Diskussion, og efter at *Fimmen* havde redegjort for Generalraadets Stilling i denne Sag vedtoges Forslaget.

En Resolution mod Fascismen behandlede og vedtoges enstemmigt.

Paa Afslutningsmødet om Lørdagen foretoges de forskellige Valg og behandlede Referaterne fra de specielle Konferencer og herunder vedtoges forskellige Resolutioner.

Under Bifald genvalgte Generalsekretær *Fimmen* og *Nathans*.

Det vedtoges at afholde næste Kongres i Spanien.

Dermed var Dagsordenen færdigbehandlet, og efter at Deltagerne samlet havde sunget Internationale, erklæredes Kongressen for afsluttet.

FRA FAGPRESSEN

I »Jern- og Metalarbejderen« finder vi nedenstaaende Artikel, som formentlig kan have Interesse for vore Medlemmer:

STEM TONEN NED!

Der var engang, hvor Højsommeren, Ferietiden, var en for Pressen død Tid, fattig paa politiske og andre Begivenheder, og da den faldt sammen med Agurkernes Modningstid, blev »Agurketiden« mere et pressemæssigt Begreb end et havebrugsmæssigt.

Det var i den Tid, da Bladenes Historier om, at nu var den kæmpemæssige »Søslinge« snart set her og snart der, var et Bevis for, at det kneb med at holde Liv i Journalistikken, fordi Aarstidens reelle Begivenheder var yderst faa.

Anderledes nu. Begivenhederne formelig vælter ind over Verden. De pressemæssige Bekymringer er nu i ringere Grad udsprungne af Mangel paa Stof, men mere af Mangel paa Plads til Stoffet. Nu behøver Journalisten ikke at ty til fantastiske Historier om »Søslangen« for at faa Bladet fyldt. Nu skrives der fra Dag til Dag Verdenshistorie i Pressen. Beskrivelsen af vore Dages store historiske Begivenheder bundfælder sig først i Dagbladene Spalter, faar dernæst deres første Analyse i Tidsskrifter og Fagpresse, og udformes nærmere i bogmæssig Form efterhaanden som Tiden skrider frem.

Tiden kræver »Historien« serveret med det samme. Den skal ikke blot som tidligere overleveres til senere Generationer. Derfor kræver Tiden af dem, der beskæftiger sig med dens Rørelser, ogsaa dem, der gennem Pennen øver Indflydelse paa de forskellige Befolkningsafsnits Indstilling, at Fantasien holdes nede, og at Realiteterne behandles objektivt. Vor Tid har i højere Grad Brug for Opdragelse, end den har Brug for Agitation. Desværre synes den sidstnævnte at føre Løbet paa den førstnævntes Bekostning. Agitationen føres hensynsløst paa alle Omraader, skabende Uro og Forvirring, Splittelse og Fjendskab, og uddyber Kløften mellem Befolkningslag og Samfundsklasser paa en Tid, hvor der tiltrænges mere Samarbejde end nogen Sinde før. Ingen Samfundsklasse

er dog ude for tilsvarende Angreb som dem, der rettes mod Arbejderne og deres Organisationer, imod den Del af Samfundets Medlemmer, der mere end andre maa bære Tidens Byrder. Er man end i dette Befolkningslag pibende uenig om alt andet, en Ting er man enig om, at Arbejderne og deres Organisationsledere ganske mangler Forstaaelse af Erhvervslivets Vanskeligheder og de enkelte Virksomheders Tarv, og Gang paa Gang ser man paa Prent og hører i Tale, at hele den nuværende Misère i Virkeligheden er Fagforeningernes Skyld.

Visse Nationaløkonomer forklarer, at Gennemførelsen af »den høje Løn Teori« er Aarsagen til, at der intet er at bestille, Politikere fra samme Hold erklærer, at »Fagforeningernes doktrinære Fastholden af Tarifferne« er Aarsag til, at der er økonomisk Krise, og det arbejdsfjendske Borgerskab fastslaar, at naar kun enhver fik Lov at arbejde for den Løn, der tilhydes, vilde alle Vanskeligheder være overvundne, og Verden vilde atter falde i Lave.

At der er noget, der hedder Rationalisering, der bevirker, at stadig mere Arbejdskraft gøres overflødig, at det kapitalistiske Samfund kan producere, men ikke fordele, at Verdenspolitikken forhindrer det frie Samkvem mellem Landene, der er en Betingelse for at komme ud af Verdensdepressionen, ser de Paagældende, naar man drøfter Beskæftigelsesspørgsmaalet, helst bort fra, blot for at slaa ned paa Fagforeningsbevægelsen og for at gøre denne misliebige i det almindelige Omdømme.

Og læg Mærke til, at man kun slaar ned paa den Del af Fagbevægelsen, som tilhører Arbejderne. Man hører næsten aldrig Kritik fra Modstanderside over Bourgeoisiets, Embedsmændenes eller Middelstandens Fagforeninger, til Trods for, at disse ofte har drevet Fagforeningsprincippet ud i dets yderste Konsekvens. Lad os eksempelvis nævne Juristernes og Lægernes.

I denne mod Fagbevægelsen og dens Arbejde rettede Angrebslinie indtager Arbejdsgiverforeningens Organ »Arbejdsgiveren« en fremtrædende Plads, ikke mindst fordi den Form, under hvilken Angrebet sker, ofte ligger under det Niveau, som det efter vor Formening dog maatte være Opgaven for Arbejdsgiverforeningens særlige Organ at opretholde.

Medens de store historiske Begivenheder i tæt Rækkefølge ruller forbi vor Øjne, synes Arbejdsgiverernes Medlemsblad at være inde i en Agurketid, hvorunder det paa samme Maade, som Tilfældet var for Dagspressen i sin Tid, tyer til »Søslangehistorier«, d. v. s. fantaserer over, hvad der sker indenfor Fagbevægelsen, paa en saadan Maade, at Tendensen synes at være at latterliggøre og misrekommandere Fagforeningerne og deres Folk i størst mulig Udstrækning.

»Arbejdsgiveren« skriver saaledes under 17. Juni om Arbejderbevægelsens Ledere:

»Og saa er de saa stolte og stortalende!

Blandt de Ting, d'Hrr. har ført an i og pacet frem paa Trods af vi andres Bremseforsøg, er vort monstrose Almissesystem. Ved dettes Hjælp og med Fagforeningsmagten i Ryggen har de paa Trods af al sund Fornuft forhindret den Løntilspasning, som man i alle andre Lande har gennemført eller gennemfører for at kunne gaa kommende Opgangstider i Møde med fornøden økonomisk Styrke.

Og Resultatet af denne Dumhed samt Tidens økonomiske Haardhed er bl. a. blevet den overordentlige alvorlige og truende Arbejdsløshedssituation, som vi nu staar i.»

Ikke sandt! En køn Mundfuld til den Part, som Arbejdsgiverne overenskomstmæssigt kontraherer med, som organisationsmæssigt har bidraget til ordnede Tilstande i Virksomhederne, og som er med til at bære et Arbejdsretssystem, der næppe er mere udviklet i noget andet Land.

Ganske vist synes man fra Arbejdsgiverside at ville fordele Skylden for den store Arbejdsløshed mellem de dumme Arbejdsledere og »Tidens økonomiske Haardhed«, men det maa dog betyde, at hvis Fagbevægelsen efter Arbejdsgiverens Mening havde været ledet med større Klogskab, vilde ogsaa Arbejdsløshedens Omfang have været mindre. I »Arbejdsgiveren« for 15. Juli søger man at dokumentere dette ved at anføre nogle Tilfælde, hvor Arbejdsgiverne har krævet Lønreduktioner for at kunne blive konkurrencedygtige overfor Udlandet, men hvor Arbejderne modsætter sig saadanne med det Resultat, at Arbejdet gaar til Udlandet eller ikke bliver udført.

Godtkøbsagitation og intet som helst andet!

Kan maaske »Arbejdsgiveren« oplyse et eneste Tilfælde, hvor det har været muligt med Arbejdsgiverforeningens Bistand at faa lagt Kortene paa Bordet, saaledes at Arbejderne fuldt ud var i Stand til at kontrollere Nødvendigheden af de krævede Reduktioner?

Har Arbejdsgiverforeningen i noget Tilfælde været villig til under Højkonjunktur med rigelig Betalingssevne hos Virksomhederne at betale mere, end der var hjemlet Arbejderne Ret til at kræve i Følge den indgaaede Overenskomst?

Tør »Arbejdsgiveren« benægte, at Arbejdsgiverforeningen selv ved Overenskomstfornyelser under Højkonjunktur har været uvillig til at yde blot saadanne Løntillæg, som svarede til Dyrtidens Stigning?

Hvorfor anfører »Arbejdsgiveren« altid, at det er de danske Lønninger, der er i Vejen for, at den danske Industri kan konkurrere med Udlandet, men undlader ganske at oplyse om, at de hollandske Skibsværfter for hver Mand, de er i Stand til at antage, faar et Tilskud fra den hollandske Stat, saaledes at Staten direkte giver Tilskud til Opnaaelse af Arbejde fra Udlandet?

Hvorfor nævner »Arbejdsgiveren« ikke«, at f. Eks. den tyske Industri understøttes af Staten paa en saadan Maade, at den er i Stand til at holde Udlandets Produktion ude, men samtidig kaster sin egen Overskudsproduktion ud over de tyske Grænser til Dumpingpriser?

I hvor mange Tilfælde kan »Arbejdsgiveren« dokumentere, at Arbejdslønnen pr. Produktionsenhed er højere i Danmark end i Udlandet?

Vil »Arbejdsgiveren« benægte, at Danmark var et af de sidste Lande, der industrielt blev draget ind i Krisens Malstrøm, og at den danske Industri, inden Verdenskrisen indtraadte, var i Stand til med de bestaaende Lønninger i betydelig Grad at forøge sin Eksport?

Iøvrigt vil vi henstille til »Arbejdsgiveren«, naar den angriber de Beslutninger, der f. Eks. træffes af De samvirkende Fagforbunds kompetente Forsamling, da i hvert Fald at iagttage en blot begrænset Loyalitet.

Vi anser det ikke for loyalt, naar f. Eks. »Arbejdsgiveren«

veren« under 1. Juli paa perfid Maade, foranlediget af den paa De samvirkende Fagforbunds Repræsentantskabsmøde vedtagne Resolution vedrørende Beskæftigelses-spørgsmaalet, behandler Overarbejdet og Arbejdernes Krav om Afspadsering, og herunder bl. a. skriver:

»Naturligvis vil man aldrig kunne forbyde alt Overarbejde. Lad os nøjes med et Eksempel eller to: Maskiner slides og gaar til. En Dag opdager man paa en Fabrik, at Dele i en Maskine er slidt saaledes, at der kan være Fare for Brud og Ulykkestilfælde. Maskinen er et integrerende Led i hele Virksomhedens Drift. Der maa iværksættes en Fornyelse eller Reparation. Selvfølgelig foretager man, hvor det er teknisk muligt, en saadan Reparation udenfor den normale Arbejdstid. Man begynder den ene Dags Eftermiddag, naar Arbejdet er endt, for at alt kan staa klart, til Arbejderne møder næste Morgen. Dersom man ikke gjorde det, vilde det maaske medføre Arbejdsledighed for hundrede Arbejdere. Og det var jo ikke det, der var Meningen.

Eller hvis en eller anden uforudseelig Forsinkelse fører med sig, at Værdier vilde ødelægges — f. Eks. ved Forraadnelse — dersom Arbejdet ikke fortsattes udover den normale Arbejdstid, til Varen er fuldt oparbejdet!

Eller hvis et havareret Skib kommer ind og truer med at synke, dersom der ikke straks bliver taget Affære!«

Maa vi have Lov til at spørge, om »Arbejdsgiveren« virkelig tror, at nogen ansvarlig Fagforeningsleder i saadanne Tilfælde vil medvirke til, at Overarbejdet ikke udføres?

Hvorfor ogsaa her bringe et aktuelt Spørgsmaal ud i en Karikatur, i Stedet for paa loyal Maade at tage hele Overarbejdsspørgsmaalet op til en fornuftige Drøftelse?

Vi tillader os at give »Arbejdsgiveren« et godt Raad: Lyt til, hvad Tiden kræver, i Stedet for at give Udtryk for ilde anbragt Overlegenhed. Husk, hvorledes det gik med Feriespørgsmaalet.

Eller tror »Arbejdsgiveren«, at den i Sommerens bedste Tid, med et fra Uge til Uge stærkt stigende Arbejdsløshedstal, er i Stand til at affærdige Problemet: Den beds mulige Fordeling af Arbejdet til de fleste mulige, med følgende Bemærkninger:

»Vi*) vedtager en Resolution, som vi gaar til Regering og Rigsdag med, og i den kræver vi gennemført en Forkortelse af Arbejdstiden bort fra de nuværende 48 ugentlige Timer. Det skal ved Lov og under Straf forbydes Menneskene at arbejde mere end 40 Timer ugentlig i Haandværk, Industri og Handel, og Reglen skal ogsaa gælde alle Tjenestemænd og Arbejdere i offentlige og koncessionerede Virksomheder.

Og »Enkeltpersoners Dobbeltbeskæftigelse« skal forbydes. Den, som er stærk og oplagt og energisk og har noget at tage fat i, skal straffes, dersom han arbejder mere end de sølle 6 Timer 40 Minutter i Døgnet, som det fremtidig skal være tiladt at virke i.

Den stærke og evnerige og flittige skal skrues ned

paa Niveau med den trætte Johannes, for hvem 6 Timer og 40 Minutter er nok.

Og de, der har været saa uforskammede paa nogle travle Dage at arbejde over, skal under Strafansvar tvangsafspadseres Overarbejdstiden i den efterfølgende Uge. Ellers kunde der let blive bestilt for meget her til Lands.«

Vi haaber trods alt, at naar det kommer til Stykket, er der mere Realitetssans hos Arbejdsgiverforeningens Ledelse, end Bladets Skriverier giver Udtryk for, men er dette Tilfældet, kan vi ikke for Arbejdsgiverforeningen se Nyttens af, at Bladet boltrer sig i tillavet fagforeningsmæssig Sensation. De samvirkende Fagforbunds Organ udfører i hvert Fald ikke til saadanne Udgydelser.

Arbejder og Arbejdsgiver skal jo dog stadig, om ikke der skal være kaotiske Tilstande i Arbejdsforholdet i Danmark, tale med hinanden om Tingene, men muligvis tolereres Bladets Skriverier blot af Arbejdsgiverforeningen for at dokumentere dennes Samhørighed mellem alle de Elementer, der, i en for Arbejderklassen overordentlig vanskelig Tid, synes at have sammenrottet sig for at slaa den ned.

Endnu taler Arbejderklassen med, saa stem hellere Tonen ned.



MOTORFØRERKREDSEN

Kredsbestyrelsesmøde afholdtes Tirsdag d. 23. August Kl. 10 Form. paa Foreningens Kontor. Alle var mødte.

Forhandlingsbogen oplæstes og godkendtes. Gdir. var anmodet om at fastsætte Regler for Godsindlæsning i Motorvognes Førerrum. Spørgsmaalet om Betjening af Mx Motorloko var Genstand for Debat. Det oplystes, at Uddannelsen af Lokoførerne i Ar. endnu ikke var afsluttet. Gdir. havde givet Afslag ang. særlige Kørelærere for Motorføreraspiranter. Sagen vil dog blive videreført. I Spørgsmaalet om Mtf.s Anvendelse i Damp tjenesten havde Gdir. trods Forhandlingens negative Resultat alligevel udsendt en Skrivelse til Distrikterne. 1. Distrikt havde derefter udsendt et Cirkulære, hvorimod 2. Distrikt ønskede Ændringer. Fra en Motorf. i Str. var der modtaget en Skrivelse. Det vedtoges at lade Form. undersøge Sagen. En Række af Mtf. II. der formente at kunne tilkomme et personligt Tillæg til den pensionsgivende Løn pr. 1. Aug., havde fremsendt Besværing over, at dette ikke var udbetalt. Kredsbestyrelsen saavel som Hovedformanden, der var kommet til Stede, var enig i Mtf.s Opfattelse, og Sagen vil blive fremmet snarest. En Skrivelse fra Øst- og Nordjyllands Motorførerafdeling toges til Efterretning. Berrig havde henledt Opmærksomheden paa manglende Fodnoter i den nye Ordre A, vedrørende Bevarelse af Rettigheder for Mtf. II. Form. meddelte, at Meddelelser fra Gdir. Nr. 211—1931 vedvarende var i Kraft, og saalænge dette var Tilfældet, vilde Ordre A ikke blive rettet. En Mtf. mente at have Krav paa Levering af Kittel paa et tidligere Tidspunkt. 1. Distrikt

*) De samvirkende Fagforbund. Red.

hævdede, at der var sket Tilbagelevering af Drejlstøj og ny Levering af Kittel, og paagældende kunde saaledes ikke kræve Kittellevering paa det anførte Tidspunkt. Regnskabet udviste Indtægt Kr. 2566 og Udgift Kr. 2513,24: Kasseb. Kr. 52,82.

En Sag om Sporvognspenge fremsendtes til Behandling i Forretningsudvalget. Foranlediget af en Forespørgsel fra en Afd. angaaende Behandling af et Turspørgsmaal, vedtog Kredsbestyrelsen med alle Stemmer at udtale, at Afdelingsform.s Afgørelse var rigtig.

O. B.

DØDSFALD



Lørdag d. 13. August afgik Lokomotivfører Niels Chr. P. Sloth ved Døden efter kun faa Dages Sygdom.

Med Sloth mistede vi en god Kollega, en brav Kammerat og trofast Organisationsfælle, han var altid retlinet og nobel i hele sin Optræden, dertil en ansvarsbevidst og dygtigt Lokomotivmand, som kun kendte Pligtens Vej. Vi her ved Struers Maskindepot vil savne hans Skikkelse blandt os. Begravelsen, der foregik den 16. August, formede sig som en smuk Højtidelighed; der var mødt et meget stort Følge, som vilde vise afdøde den sidste Ære.

Ved Baaren paraderede fem Faner: Struer Afd., Esbjerg Afdl., Thisted Afdl., Jernbaneforeningens samt Socialdemokratisk Forbund.

Ved Graven bragte Formanden for Struer Lokomotivfører Afdl., Lokof. C. Honoré afdøde et sidste Farvel samt en Tak fra Kolleger og Organisationen for hans trofaste Kammeratskab.

Ære være hans Minde.

E. J.

TAK

Idet jeg efter 51 Aars Statsbanetjeneste forlader Statsbanerne, beder jeg enhver af mine Medansatte, der i de forløbne Aar har vist mig Venskab, tjenstlig Hjælp og loyal Støtte, modtage min Tak og Hilsen.

Aarhus, d. 31. August 1932.

C. T. Stahlschmidt.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand, Fader og Svigerfader, pens. Lokomotivfører A. M. Petersens, Frederikshavn, Død og Begravelse. En særlig Tak til Hr. Lokomotivfører Heftholm for de kærlige og venlige Ord ved Graven.

Anine Petersen, Ada og Hartvig Gjessing.

Hjertelig Tak for den store Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører N. C. Poulsen Sloths Død og Begravelse. Tak til de forskellige Afdelinger, der sendte Kranse og Blomster og en særlig Tak til Struer Afdeling og Lokomotivfører Honoré for de smukke Ord ved Graven. *Maydalene Sloth og Børnene, Struer.*

RABATBILLETTER

til Tivoli og Zoologisk Have kan faas paa Foreningens Konor.

Rettelsetil
Adressefortegnelsen

Lokomotivførerkredsen.

Aalborg. Formandens Navn og Adresse rettes til: C. F. D. Feld, Bejsebakkevej 6.

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinært Medlem:

Pens. Lokomotivfører A. F. Clemensen, København Ø.

STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

Sj.-Palster. Jyll.-Fyn.

16380	15125	Storm, G.: Gode Kammerater.
16381	15114	Hempel, H.: Agnes.
16382	15115	Hørlyck, H.: Maalet naaet.
16383	15111	Bromfield, L.: Fire og Tyve Timer.
16384	15119	Ossorgin, M.: Tanjuscha.
16385	15123	Rubicon.
15386	15121	Rasmussen, A.: Kamp.
16387	15109	Becker, K.: Det daglige Brød.
16388	16120	Papini, G.: Gog.
16390	15130	Schmidt, J.: Danas Togt.
16391	15112	Fischer, Leck: En Dreng fra Gaden.
16392	15113	Frandsen, M.: Kwana fra Meron.
16393	15116	Løjmand, H.: Naar vi gaar Vejen.
16394	15122	Rasmussen, E.: De underfulde Straaler.
16395	10686	Schroll, E.: Sommerferie.
16396	15128	Dahlsgaard, M.: Thorkilds Træl.
16397	15129	Nielsen, Ebbe: Mistænt.
16398	15127	Bentzon, Inger: Ziska.
	15149	Ayres, R. M.: Man made the town.
	15150	Grey, Jane: Nevada (paa engelsk).
	15151	Hutchinson: This Freedom.
	15152	Wallace, Edg.: The siniske man.
	15153	Wassermann, J.: Christian Wahnschaffe (paa tysk).
	15167	Sinclair, Upton: Mountain City (paa engelsk).

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Juli Maaned 1932 samt i Tidsrummet April—Juli 1932 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1931 i runde Summer.

	Juli Maaned		1932	
	1932*)	1931	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	5 900 000	6 240 000		340 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 260 000	4 280 000		1 020 000
Postbefordring	460 000	520 000		60 000
Andre Indtægter	330 000	330 000		
Drifts-Indtægter ialt	9 950 000	11 370 000		1 420 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	9 010 000	9 740 000		730 000
Drifts-Overskud	940 000	1 630 000		690 000

	April—Juli		1932	
	1932*)	1931	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	16 210 000	19 030 000		2 820 000
Gods- og Kreaturbefordring	13 050 000	17 180 000		4 130 000
Postbefordring	1 870 000	2 050 000		180 000
Andre Indtægter	1 440 000	1 380 000	60 000	
Drifts-Indtægter ialt	32 570 000	39 640 000		7 070 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	33 980 000	36 360 000		2 380 000
Drifts-Overskud	÷1 410 000	3 280 000		4 690 000

*) Anm. For hele Finansaaret er Afskrivningen 9 970 000 Kr. og Forrentningen 18 450 000 Kr.



PAA RATEBETALING

Herre Skræderi og Konfektion, Dame Overtøj og Kjoler, samt Børne Ekviperung.

Søg en Forretning, der har eksisteret gennem næsten 30 Aar, og hvis store Konto Antal — 160 000 — er en Garanti for, at vore Kunder er tilfredse og kommer igen Aar efter Aar.

Vore Priser er billigere end Kontantforretningers paa Grund af vore smaa Omkostninger, store Omsætning og direkte Stofindkøb. Køb dansk. Vi beskæftiger henved 300 Syere og Skrædere. Køb hos os, saa faar De Valuta for Deres Penge, og Pengene bliver i Landet.

CARL JACOBSEN & Co. Hjørnet af Nr. Farimagsgade 64 og Vendersgade 12.
Tag ikke fejl, husk, indgangen er paa Hjørnet.



Støt vore Annoncører!

Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velmagende.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 2. Septbr.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.

HARALD HANSEN

AKTIESELSKAB
NYGADE 7"

Damekonfektion,
færdige og efter Maal. * * *
* * * Imprægnerede Frakker.
Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5½.

**LOVE
MARGARINE**



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**

Odense

„Odense“ Pilsner

den mest velsmagende Pilsner

Svendborg

Husk Svendborg Bryghus Øl

Nyborg

C. F. SCHALBURG

FORNEMME
VELLAGREDE
KVALITETER

..... Aktieselskab
Grundlagt 7. Juni 1817.

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Steentoft — Skotøj

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/s

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.



RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

1. Kl.s Mejeriprodukter.

Telf. 79.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.

Reserveret.

Hotel Royal.

Concert hver Aften.

Ærbødigtst E. Nielsen.

**A. GEHLERTS
Bageri & Conditori.**

Nørregade 36.
Telefon 442.

Nyborg Kulimport

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 & 8 - Tlf. 15 & 23

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade

Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 454

A. IVERSEN

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

G. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,
derfor billigste Priser.

P. Chr. Rasmussen,

Uhrmager & Guldsmed,

Kongegade 33.

Telf. 239.

Største Udvalg i Festgaver.

Kjellerups Eftf.

V. Chr. Hansen, Nørregade 24
Telefon 547

anbefaler sig til det ærede Publikum
med alt i

1. Kl.s Viktualie og Delicatess

Radio
Lysekroner
Ladestation

Niels Hansen, elektr. Instal.

Tlf. 366 - Kongegade - Tlf. 366

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.