



Nº 18

20. September 1935

35. Aargang

## FORAN KØREPLANSKIFTET

Forud for Køreplansskiftet den 15. Maj var der utvivlsomt mange, der med Forventning saa hen til alt det nye, der skulde komme.

Lillebæltsbroen og Lyntogene skulde tages Brug, det hele skulde lægges om; thi nu skulde der rigtig være Fart i Tingene, og nu, da Sommeren er forbi, og det hele kan gøres op, saa bliver Resultatet absolut, at en saadan Sommer ønsker man ikke gentaget; thi værre Kaos har Statsbanerne næppe nogensinde oplevet, og for Publikum har Skuffelsen sikkert været stor; thi i Stedet for at komme hurtigere afsted, har de oplevet at komme langsommere afsted, det var næsten ved at blive kronisk med Forsinkelserne.

Har Skuffelsen hos Publikum været stor, da har Bitterheden hos Personalet ikke været mindre; thi man kan forsones sig med, at noget saadant varer en kortere Periode, men hvis Forsinkelserne vedbliver at finde Sted, saa er man klar over, at der er noget galt med Tilrettelæggelsen af Arbejdet, og saa finder man det urimeligt, at det netop er Arbejdets praktiske Udøvere, som med længere og strengere Tjeneste skal være dem, der betaler Gildet og Omkostningerne.

Det vil derfor være at haabe, at vor Administration har taget Lære af Sommerens mørke Begivenheder, saaledes at den Køreplan, den til Oktober møder frem med, bliver en Køreplan, der kan overholdes og derved genskabe Tilstanden til den Præcision, Statsbanerne altid har været stolt af, men som i denne Sommer er sat overstyr.

Den Belastningsprøve, man satte Personalet paa i Foraaret, var ogsaa saa usædvanlig, at man havde ondt ved at tro paa, at det var Folk med blot nogenlunde Kendskab til praktisk Jernbanedrift, der turde tage Ansvar for en saa gennemgribende Ændring paa mange vigtige Omraader. Hvad var det da, man mødte frem med?

En ret betydelig skærpet Køreplan.

Fuldstændig Omforandring af Tognumrene.

Et nyt Signalreglement.

Et nyt Sikkerhedsreglement.

Køreplanen behøver vi næppe at beskæftige os mere med, den Side af Sagen gaar forhaabentlig i Orden, og selv om vi for de 3 sidste Punkters Vedkommende ogsaa gaar ud fra, at Begyndervanskelighederne er et overstaaet Stadium, vil vi have Lov til at gøre opmærksom paa de mange Vanskeligheder, man skabte for Stationernes Personale ved den pludselige og fuldstændige Omlægning af Tognumrene; thi naar en Mand gennem mange Aar har arbejdet med bestemte Tognumre og saa stilles over for en Omvæltning, som den gennemførte, vil der ikke være noget underligt i, at de gamle Numre i lang Tid sidder i Bevidstheden og besværliggør Arbejdet.

For de nye Reglementers Vedkommende viste man endda den Dristighed at møde frem med dem i den 12. Time, saa der praktisk talt ikke blev levnet Personalet Tid til at sætte sig ind i dem, hvorfor de maatte springe paa Hovedet ind i alt det nye.

Flere af de Ting, som her er nævnt, kunde uden Skade været taget noget mere over lang, saa Personalet havde haft ordentlig Tid til at

blive fortrolig med Tingene. Det hele blev bunket sammen, saa det nye nærmest skabte Forvirring og Uro i Stedet for at skaffe Orden.

Selvfølgelig skulde Maskinafdelingen ogsaa lege med. Dens Embedsmænd skulde da ogsaa vise, at de eksisterede, og den Maade de bedst kunde vise det paa, var ved at tilrettelægge et Maskinløb, som var mere »rationelt« end tidligere; men vi synes ærlig talt, de er sluppet forbistret skidt fra det; thi vi siger ikke for meget, naar vi paastaar, at mange af de ubehagelige Forsinkelser delvis kunde være undgaaet, hvis vi havde haft et Maskinløb, der tillod lidt større Udsving, end Tilfældet har været. Det uheldige Maskinløb skaffede ikke alene Lokomotivpersonalet den ene ubehagelige Tjeneste efter den anden, men det skaffede ogsaa Depotforstanderne en Masse Vanskeligheder.

Før Rationaliseringstendenserne gaar helt over Gevind, vil vi gerne have Lov til at raabe et Varsko mod at fortsætte ad den Vej. Der kommer nok en Dag, hvor det skal vise sig, at alle de Besparelser, man i Dag sætter i Forbindelse med det rationelle Maskinløb, ikke er synderlig mere værd end Aktier i »Eggerød Bank«.

Men Forholdet er vel ikke, at de mange Ord om Bygningen af det sidste Damplokomotiv er ved at briste som en Sæbeboble.

Har netop denne Sommer ikke vist os, at Danmark endnu har Brug for mange og store Damplokomotiver, og at man slet ikke har det store Overskud af moderne Lokomotiver, som man gerne vil give det Udseende af; thi hvis et saadant Overskud havde været til Stede, havde man nok ikke fjernet R-Maskinen fra den sønderjyske Hovedbane og erstattet den med P-Maskinen; her vil Personalet nok kunne give Maskinafdelingen adskillige gode Raad, men dem har man maaske ikke Brug for.

Selv om adskillige i Maskinafdelingen har forelsket sig i Motorkøretøjer, saa lad os een Gang for alle slaa fast, at en Sommertrafik kan de ikke føre igennem, hertil kræves endnu de gode, gamle Lokomotiver, og lad os saa haabe paa, at Administrationen vil behandle disse med al den Venlighed, de tilkommer.

## REMISEARBEJDERNES ANVENDELSE SOM LOKOMOTIVFYRBØDERE

I Bladet for den 20. August kritiserede vi, at forskellige af Administrationens Underinstanser ikke tager Hensyn til de Aftaler, som er truffet mellem Generaldirektoratet og vor Organisation. Vi pegede paa forskellige Forhold bl. a. Remisearbejdernes Anvendelse til Lokomotivfyrbødertjeneste og kritiserede, at Lokomotivmestre eller Distrikter i dette Spørgsmaal handler i Strid med den derom truffede Aftale.

Denne Artikel synes at være gaaet nogle Remisearbejdere til Hovedet. Der er nemlig i Dagspressen fremkommet forskellige Indlæg, hvori Remisearbejdere gør gældende, at de er lige saa kvalificerede, ja, endog bedre egnede til Lokomotivfyrbødertjenesten end Aspiranterne og i mange Tilfælde ogsaa Lokomotivfyrbøderne. Det anføres saaledes, at Remisearbejderne har faaet samme Uddannelse i Pasning af Lokomotivet som den, Lokomotivfyrbøderne har faaet, at Remisearbejderne har 10—15 Aars Erfaring, at eventuel Forskel i Personalets Anvendelighed absolut er i Remisearbejdernes Favn, at mange Lokomotivførere foretrækker Remisearbejdere fremfor Lokomotivfyrbøderne, og derfor henvender sig til Lokomotivmesteren derom, at der i andre Lande og paa større Strækninger anvendes Remisearbejdere, at de skatteydende Borgere er bedst tjent med, at der ikke er en for stor Stab fast ansatte Lokomotivfyrbøderne o. s. v., o. s. v.

Det kunde næsten se ud til, at vi skulde bede om Undskyldning, fordi vi har beskæftiget os med dette Spørgsmaal. Men det er nu engang os, som repræsenterer Lokomotivpersonalet, og os som varetager dette Personales Interesser. Naar vi finder det opportunt over for Administrationen at paatale Brud paa en eller anden Overenskomst, gør vi det, og vi synes, at Remisearbejderne passende kunde holde deres Fingre derfra; vi plejer jo ikke at blande os i deres organisatoriske Forhold. En nærmere Overvejelse vil sikkert bringe d'Hrr., som nu har ment at have mere Forstand paa Lokomotivtjenesten end Lokomotivpersonalet selv, til den Opfattelse, at det gamle Ord: »Skomager bliv ved din Læst« jo dog ikke er helt ved Siden af.

I de omtalte Indlæg er der en Mængde fejl-

agtige Paastande; men det interesserer ikke i denne Forbindelse, hvor det blot drejer sig om at huske paa, hvilken Organisation, det er, som repræsenterer Lokomotivmændenes Interesser.

Den ene af de Remisearbejdere, Hr. Faxø, som har beskæftiget sig med vor Artikel, synes at have følt sig brøstholden over, at vi dér brugte Betegnelsen »Arbejds mænd«. Han skriver nemlig: »De Remisearbejdere — undskyld Arbejds mænd —, som bruges til Lokomotivtjeneste, er fuldt ud kvalificerede Folk, saa overlegne og fortrolige med Lokomotivets Betjening, at mange Lokomotivførere foretrækker en Remisearbejder fremfor Aspiranterne og adskillige Fyrbødere.«

Er det ikke morsomt at læse, at en Mand, der er ansat ved Statsbanerne som Arbejdsmand, føler sig krænkede over at se denne Stillingbetegnelse paa Tryk og dog i samme Aandedræt mener at kunne tillade sig at betegne de ved Statsbanerne ansatte Lokomotivfyrbødere som »Fyrbødere«. Opmærksomme Læsere af vort Organ vil vide, at vi, naar Remisearbejdernes Forhold omtales, almindeligvis anvender Betegnelsen Remisearbejdere, men i Aftalen om andet Personales end Lokomotivpersonalets Anvendelse til Lokomotivtjenesten, er der anvendt Ordet »Arbejds mænd«, og det er derfor, vi har brugt dette.

Det vilde være at ønske, at de Remisearbejdere, som tilsyneladende har været saa emsige for at skulle hjælpe Administrationen, af rette Vedkommende bliver belært om, at de ikke skal blande dem i andre Organisations overenskomst mæssige Forhold, og at det næppe er Remisearbejdere, som skal udtale deres sagkyndige Skøn om, hvorvidt Statsbanernes Lokomotivtjeneste ledes paa en for Skatteyderne forsvarlig Maade. I saa Fald burde de i hvert Fald ikke glemme at fortælle, at de selv, naar de udfører Lokomotivfyrbødertjeneste, faar adskilligt højere Løn end de virkeligt uddannede Lokomotivfyrbødere faar.

## DEN TOTALE OPPOSITION I TYSKLAND

I Aaret 1933 var Tyskland næsten en total Stat. Det nationalsocialistiske Parti søgte at gennemtrænge Staten med sine Organisationer. Partiets Sammensmeltningssproces med Staten i alle dens Led og Dele syntes uopholdelig. Ved Aarsskiftet

1933—34 havde det nationalsocialistiske Diktatur naaet sit Højdepunkt. Parti og Stat var i næsten alle væsentlige Sfærer — i det politiske og økonomiske Liv — blevet til en Enhed, paa nær Rigsværnet.

Sommeren 1934 bragte Forandringen. Ved at sønderlaa S. A., ved Rigsværnets forstærkede Særstilling, med Schachts Fremtrængen paabegyndes det rent nationalsocialistiske Diktaturets Opløsningsproces. Totalitetstanken er mislykket. Flere og flere sociale og økonomiske Kredse træder i Kamp for Selvstændigheden og bestrider Partiets og Statens Totalmagtkrav.

Sommeren 1935 viser allerede et fremskredent Stadium paa Opløsningsprocessen. I Stedet for den totale Stat ser vi den totale Opposition.

Hvem er denne Opposition? Hitlerregimentets Forholdsregler i de sidste Uger har klart belyst Forholdene i Tyskland. Vi kender ikke Regimentets Hensigter. Vi ved derfor heller ikke om disse Forholdsregler, som paa særlig skarp Vis er rettet imod Katoliker og Jøder, er en afledende Manøvre, der er beregnet for de sultende Masser, eller om de er et Symptom paa de vedvarende Fjendtligheder i Førerkirken, Rosenberg og Göbbels Kamp imod Schachts og Thyssen. Maaske forestaar der en ny 30. Juni, som vel denne Gang vilde betyde Enden paa Systemet. Men maaske forsøger Systemet endnu engang ved at slippe Kampen løs imod de gamle Magter at overdøve den trykkende Nødtilstand og at rive Masserne med sig. Som sagt, ingen kan vide, hvilke Motiver de tyske Magthavere har til deres nye Terrormetoder. Men Retningen i disse Metoder afslører den faktiske Sammenhæng. Og denne faktiske Sammenhæng er Opposition imod Diktaturet i alle Samfundslag: Den totale Opposition.

Hvem er denne Opposition? I forreste Række staar Katolicismen. Den tyske Katolicisme svævede indtil for kort Tid siden i den Illusion, at den kunde opnaa et Kompromis med Hitlersystemet. Indtil Foraaret 1934 var Kirkens Taktik udelukkende rettet paa et Kompromis. Endnu i Saarkampens Dage i Januar 1935 sporer vi hos Katolikerne stærke Tendenser for et Kompromis. Katolikerne stemte ved Saar for Tyskland. Det var først Nationalsocialismens Angreb paa de katolske Ungdomsorganisationer og paa den katolske Skole, der drev Katolicismen til Kamp. Den katolske Kirke, som ikke kan prisgive Ungdommens Opdragelse, traadte op imod det nationalsocialistiske Totalmagtkrav ved at stille aandeligt Totalmagtkrav. I Rhinlandet, i Bayern og andre katolske Omraader er en katolsk Folkebevægelse, som ligger i aaben Kamp med Systemet, i fuld Udvikling. Denne Kamp er en politisk Kamp, da den er rettet imod Staten, der grundet paa sin nationalsocialistiske Struktur vil tilintetgøre Kirkens Organisation.

Det er en ejendommelig Kamp, som bliver kæmpet her — Kampen om Sjæle. Skuepladsen for denne Kamp er Gudstjenesten, Skriftestolen og Skolen, mindre Gaden. Den katolske Kirke er en farlig Modstander. Den angriber aldrig direkte. Den regner

med lange Tidsafsnit. Den møder kun sin Modstander i aaben Kamp, forsaavidt den anser hans Position for svag og udmarvet. Dette lærer en tusindaarig Historie os. Kirken har allerede trukket en usynlig Grænse gennem Tyskland, som skiller det katolske Syd og Vest stemningsmæssigt fra det øvrige Rige. Tanken om den tyske Enhedsstat, som Nationalsocialismen foregav at realisere, er mere truet end nogensinde. Allerede den 1. Maj 1935 maatte Arbejderfrontens store Demonstration i München aflyses, og der fandt Demonstrationer Sted af titusinder foran Biskoppens Hus. De katolske Kirker er mere overfyldte end nogensinde. I de katolske Egne virker en stille men sejt Boykott imod Forretningsfolk, der staar paa Systemets Side.

Bevægelsens Betydning fremgaar af den Kendsgerning, at  $\frac{1}{3}$  af den tyske Befolkning er katolsk. Den aktive tyske Katolicisme omfatter ca. 8 Millioner Mennesker.

Arbejderklassen, som efter Systemets Sejr syntes fuldstændig ensrettet, samler sig paany. Tillidsvalgene i Foraaret 1935 beviser, at Masserne i Virksomhederne nu som før staar fjendtligt overfor Systemet. De vedvarende Løntryk og Prisstigninger bevirker Resten. Forbrugernes brede Masser er forlængst rykket ind i Oppositionsfronten. Hvad betyder saa de Ferierejser, som arrangeres af Foreningen »Kraft durch Freude«, imod disse Kendsgerninger? Systemet kæmper imod denne Bevægelse fra neden med Terrormetoder og Terrorprocesser. Ophobningen af disse beviser kun den illegale Bevægelses tiltagende Vækst og Statens Afmagt overfor den.

Den tredje Fjende, som Nationalsocialismen slaar løs paa, er den saakaldte »Reaktion«. Dette Begreb indbefatter den borgerlige Intelligens, Akademikerne, det høje Bureaukrati og de oppositionelle Økonomikredse. I første Række skal Staalhjelmspartiet rammes, som med Rette anses for Hovedarnestedet for Oppositionen i disse Kredse. I denne Lejr kæmper Resten af det tyske Borgerskab om sin Stilling i Staten. Kræfterne i denne Lejr er ikke talrige, men stærke og indflydelsesrige.

I denne Sammenhæng maa man ikke overse Kampen indenfor den protestantiske Kirke, den oppositionelle Konfessionskirkes Kamp imod den ensrettede Enhedskirke og nyhedenske Bevægelse. Paa denne Front kæmper den bedragne tyske Middelstand og Husmanden paa Landet imod en Bevægelse, som lovede ham alt og brød hvert Løfte. Diktaturet tvinger til at holde denne politiske Kamp hemmelig. Men aldrig kunde Troskampen i Tyskland være blevet saa stærk og intens, hvis ikke de brede Lags reale Interesser havde været i Forbund med den.

Kampen imod Jøderne, som er fuldstændig afmægtige i det politiske og økonomiske Liv, skal tilsløre Fronterne. Mangt og meget beviser, at dette ikke mere lykkes, Pogromerne er kommanderede og ikke Udløbere for en Folkebevægelse.

Ved Midten af Aaret 1935 staar det tyske Folk i total, omend i forskelligartet Opposition imod et Regimente, som engang dristede sig til at personificere den totale Stat. Dette System vilde forlængst

være blevet styrtet, hvis det ikke var lykkedes det at købe Rigsværnet. Alt hvad Rigsværnets Generaler forlangte, har de faaet. Derfor faar Systemet foreløbig Støtte af den bevæbnede Magt. Men ogsaa denne Forbindelse viser allerede dybe Skaar. Hvad kan Systemet nu hyde Rigsværnet mere. Mon Rigsværnet vil holde med Systemet, naar det har stoppet Landets økonomiske Kilder og ved sin blotte Eksistens ødelagt enhver Mulighed for Økonomiens Genopbygning, for Pengelaan og dermed for Fortsættelsen af den tyske Oprustning? Det turde være mere end tvivlsomt.

Den 19. August 1934 nægtede 12 pCt. Vælgere i Tyskland trods den største Terror at give Hitler deres Stemme. Ingen kan vide, om denne Terror ved et Valg i Dag endnu kunde fremtvinge et lignende Resultat. Ganske vist kan Regeringen foreløbig støtte sig til Rigsværnets Bajonetter, men en Kendsgerning er det, at kun en Minoritet af Befolkningen staar bagved Regeringen.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Fra det daglige Liv.

Til min Artikel i »Lokomotivtidende« har Redaktionen knyttet nogle Bemærkninger, som jeg staar noget uforstaaende overfor; det er noget som: God Dag Mand, Økseskaft.

Jeg kunde f. Eks. ikke tænke mig og har heller ikke skrevet noget om, at vor Organisation skulde blande sig i den Kontrovers, der har været mellem Jernbaneforbundet og den højere Administration; men blot refereret lidt fra »Jernbanetidende«.

Der hviler iøvrigt en vis Kynisme over vor Redaktions flotte Henviisning til Tjenestetidskommissionen, hvortil alle vore Klager er henvist, og det bliver jo ikke bedre, naar Redaktionen skriver, at den saa udmærket kender Forholdene, jeg skrev om, for jeg kunde paa en Maade godt undskylde, i hvert Fald en Del af Hovedbestyrelsen, om de havde mistet Forstaaelsen af moderne, praktisk Lokomotivtjeneste, og det er herudfra, at jeg i min Artikel har villet forsøge at give Hovedbestyrelsen nogle Oplysninger.

Naa, det er for saa vidt godt, d'Hrr. ikke trænger til mine Oplysninger, men endnu bedre, at de har Tjenestetidskommissionen at dække sig bag.

Det er dog et Spørgsmaal, om Medlemmerne, der maa arbejde under de Forhold, jeg har beskrevet, kan tolerere den Opfattelse, at alle herettigede Klager er handlyste, medens Tjenestetidskommissionen sidder; de fleste vil dog vist mene, at Organisationen skal staa Vagt om vore gamle Tjenestetidsregler, at de ikke overskrides eller udnyttes hensynsløst, til vi en Gang faar nogle nye.

Angaaende Red. Sluthemærkning er det selvfølgelig rigtigt, at Hovedbestyrelsen ikke kan tage Skylden for min eventuelt svigtende Hukommelse, saa hvis der er foregaaet noget udover det indsendte Forslag til nye Tjenestetidsregler, og Afdelingerne

## ARBEJDSTIDSNEDSÆTTELSE SOM MIDDEL MOD DEN ØKONOMISKE KRISE

(Fortsat.)

har været underrettet derom, saa har jeg glemt det: men det haaber jeg Red. tilgiver mig under Hensyn til den strenge Tjeneste, jeg har.

Maa jeg til Slut lige bemærke, at jeg trods alt husker — fra Kongressen i Maj under Behandlingen af Redaktørspørgsmaalet — at Formanden og Sekretæren lovede, hvis de valgtes til Redaktører, at ville arbejde for, at vort Blad blev et Fristed, hvor Medlemmerne frit kunde udtale sig og fremkomme med Kritik, eventuelt ogsaa af Hovedbestyrelsen.

Dette synes Red. at have glemt, naar man da skal domme efter de Bemærkninger, Red. knytter til forskellige indsendte Artikler; Bemærkninger, der mere synes at docere en vis overlegen Selvbevidsthed end en saglig Vejledning for Indsenderne, og som synes at have til Formaal at berøve Medlemmerne Appetit til at skrive i Bladet.

Fredericia i September 1935.

*Th. Jensen.*

Det er beklageligt, at Th. Jensen føler sig stødt paa Manchetterne over Redaktionens Bemærkninger, men vi synes i hvert Fald, at han kunde nøjes med at være utilfreds med det, der siges til hans egne Artikler. Hvis andre Indsendere har det ligesom Th. J., er de heldigvis saa voksne, at de nok selv kan sige til.

Naar Th. Jensen nu siger, at han ikke mente, at vi skulde blande os i den af ham omtalte Uenighed mellem Trafikministeren og Dansk Jernbaneforbund, maa det vel ogsaa forstaaes paa den Maade, at han heller ikke mener, at vi skulde benytte bemeldte Uenighed til at fiske i rørte Vande, og det var jo netop det, han i sit forrige Indlæg gjorde sig til Talsmand for, idet han efter at have omtalt Uenigheden fremsatte Udbruddet: »Derfor paa med Vante«, og det kan da i hvert Fald kun betyde, at det var os, der skulde tage Boksehandskerne paa, altsaa at vi skulde begive os ud paa Valpladsen, fordi en anden Organisation var blevet uenig med Minister og Administration, og hertil har vi hævdet, at Jernbaneforbundet nok klarer den Situation selv.

Bemærkningen om, at nogle af Hovedbestyrelsens Medlemmer skulde være uvidende om de faktiske Forhold, da de ikke kører ret meget, skænker vi til den ærede Indsender: thi selv om han kører hver Dag Aaret rundt, er det vel mere end tvivlsomt, om han kender Forholdene ved de forskellige Depoter saa godt, som vi kender dem.

Medlemmerne er nu som altid og vil i Fremtiden ogsaa være velkomne med Hensyn til Menings-tilkendegivelser i vort Blad: men da heller ikke Redaktionen er helt uden Mening om de Ting, der tales om, og da det bl. a. ogsaa er vor Opgave at vejlede Medlemmerne, er det simpelthen vor Pligt ved en lille »Hale« at sætte Tingene paa Plads, hvis et Medlems Indlæg giver Anledning dertil, og hvis Jensen paa Kongressen har hørt os give Løfter om det modsatte, maa han være den eneste af Kongressens Repræsentanter, der har faaet den Opfattelse.

*Red.*

Betragter man Verden som en Helhed, er det principielt nødvendige ikke udelukkende at opmuntre Eksporten, men at fremme Evnen og Villigheden til at tage imod Import. Og dette er igen i vidt Omfang et Spørgsmaal om fornøden Købekraft. Kun hvis Evnen til at forbruge holder Trit med Evnen til at producere i hvert af de enkelte Lande, vil man være rede til at tage imod Import og arbejde hen til, at Handels-Skrankerne efterhaanden kan bortfalde.

Disse og andre Betragtninger, som der ikke her kan gøres Rede for, har i voksende Grad samlet Opmærksomheden om det Problem, der hedder Købekraftens Omfang og Fordeling, og som skal blive genoptaget i det følgende. Hensigten med denne Omtale af Arbejdslønnen var at bekræfte Paavisningen af, at de traditionelle Metoder til Imødegaaelse af en Depression ikke synes at have været de mest heldbringende. De Lande, som har gennemført inflationsagtige Foranstaltninger, har faaet Produktionen bedre i Gang og Arbejdsløsheden mere ned end de, som har sat deres Lid til de økonomiske Kræfters automatiske Virken. Maalbevidst Statsindgriben i økonomiske Anliggender har vedblivende været i Vækst og ikke i Aftagende, og der synes at være Grund til at mene, at Resultaterne deraf berettiger og bestyrker den populære Tro, at Regeringerne har det i deres Magt ved Hjælp af velovervejede Bestræbelser planlagt i tilstrækkeligt stort Format, at paavirke Genrejsningens Forløb i meget betydelig Udstrækning. Man bliver mindre og mindre villig til at godkende den Paastand, at alle menneskelige Anstrengelser er afmægtige, hvor det drejer sig om at beherske den økonomiske Skæbnes Strømme, og selve den Omstændighed, at denne Følelse er ved at gribe om sig, er et psykologisk Element i den almindelige Situation, som ikke kan lades uanset. Selv Politikere, som af Natur og tidligere Virksomhed er bundet til Laissez-faire Principperne, har været tvunget til under Presset fra den offentlige Mening at gøre alvorlige Afvigelser fra dem. Nogle af dem har grebet ind uden nogen Plan. Andre har drevet »Planøkonomi« samtidig med, at de erklærede »Planøkonomi« for at være baade unyttig og unødvendig. Atter andre har maaske drevet bedre »Planøkonomi«, end de selv vidste af. I hvert Fald, hvor meget eller hvor lidt det bevidst indrømmes, er Statens Forpligtelse til at foretage energiske Skridt for at kontrollere og lede de økonomiske Kræfter, af hvilke Landets Velfærd afhænger, nu faktisk blevet godkendt. Denne Forpligtelse er blevet fortolket særdeles forskelligt, men det er nu omtrent overalt anerkendt, at den i første Række er af social mere end af rent økonomisk Karakter.

## III.

*Midlerne mod Arbejdsløshed.*

Der er intet, som tyder paa et almindeligt Tilbage-sving af Velstandspendulet, saaledes som man oplevede det i 1921—1922. Den nuværende Depression er af langt alvorligere Karakter. Efter fem Aars Forløb er man ikke naaet længere end til krampagtige Forsøg paa at bekæmpe den. Der er endda visse Iagttagere af de økonomiske Forhold og Forretningslivet, som fortæller os, at det beskedne Opsving, som i Løbet af de sidste to Aar har vist sig i nogle Lande, er ved at naa sit Toppunkt og om kort Tid vil blive efterfulgt af yderligere Sammenbrud.

Hvad enten disse mørke Forudsigelser nu er velbegrundede eller ej, er det givet, at Depressionens Haardnakkethed med den kroniske Arbejdsløshed og den Foringelse af Levofoden, som den medfører, faar Regeringer i forskellige Lande til i voksende Grad at gribe til nye og ofte uprøvede Midler. Nærværende Kapitel har til Opgave at betragte nogle af de saaledes forsøgte Midler lidt nærmere og give en vis almindelig Forestilling om deres Karakter og Virkningsfuldhed.

*Forsikring og Understøttelse.*

Allerførst er der Arbejdsløsheds-Forsikring og -Understøttelse. Udgifterne hertil er praktisk talt blevet opretholdt overalt og er endda forøget, hvor Arbejdsløshedens voksende Omfang har krævet det. Det kan tilføjes, at saadanne Udgifters økonomiske Værdi er ved at vinde Anerkendelse i videre Kredse end tidligere. I Tider, hvor manglende Efterspørgsel efter Kredit og formindsket Kapitalanbringelse i nye Foretagender begrænser Købekraften, har de Beløb, som det offentlige stiller til Raadighed, for at de arbejdsløse dog kan opretholde Tilværelsen, den Virkning i begrænset Omfang at bevare deres Forbrugsevne og derved sikre et mere omfattende og noget hurtigere Pengeomløb, end der ellers vilde fremkomme. Ethvert System for Stats-Understøttelse betyder utvivlsomt i højere eller ringere Grad Indgreb i de økonomiske Kræfters Spil; men Erfaringen viser, at det ikke blot er et Udtryk for en social Nødvendighed, men at det tillige medfører visse gunstige økonomiske Virkninger.

Det bedste Vidnesbyrd om, at dette Synspunkt vinder Godkendelse, har man i det stadig større Omfang, i hvilket Princippet: Arbejdsløsheds-Forsikring og -Understøttelse finder Anvendelse. Det er f. Eks. at bemærke, at Storbritannien, som paa dette Omraade har de ældste Erfaringer, saa langt fra at begrænse eller opgive sit System tværtimod har gjort Skridt til at reorganisere og udvide det. Paa den ene Side har man indført en klar Sondring mellem Forsikring, hvortil der ydes Tilskud, og Understøttelse, som Staten helt og holdent betaler til dem, der har opbrugt, hvad der tilkom dem fra Forsikringen. Forsikringens Omfang er yderligere blevet udvidet derved, at Aldersgrænsen for Optagelse er blevet sat ned, saa den falder sammen med Udskrivningen af Skolerne, og der er nu fremsat Forslag om ogsaa at udvide den til at omfatte

Landarbejderne. Paa den anden Side er de stedlige Myndigheder blevet helt fritaget for de økonomiske Byrder, Understøttelsen medfører, idet disse er blevet lagt over paa en landsomfattende Institution, der finansieres gennem Beskatningen. Endnu mere bemærkelsesværdigt er maaske det Forslag om en hele Landet omfattende Ordning, som er fremkommet i U. S. A., hvor det offentlige indtil for tre Aar siden overhovedet intet ydede til Forsorg for de arbejdsløse. En arbejdsløs vil efter denne Ordning blive berettiget til Understøttelse i et vist Antal Uger: men hvis han ved denne Periodes Udløb fremdeles er uden Arbejde, vil der blive sørget for ham ved Arbejds-Hjælp. Dette er det interessanteste og ejendommeligste Træk i den amerikanske Plan, da det forudsætter Planlægning og Udførelse af offentlige Arbejder under Ledelse af en for hele Forbundsstaten fælles Myndighed, der tænkes oprettet med dette særlige Formaal som et Led i hele det System, der beskæftiger sig med Arbejdsløsheds-Problemet. I Canada har Regeringen ligeledes forelagt et Lovforslag om dette Emne, medens der i Sydafrika er forelagt Parlamentet et ændret Lovforslag i Stedet for det Forslag, som ikke blev gennemført i Fjor. I Sverige er gennemført et Forslag om frivillig Forsikring, og det finske Forslag er blevet helt omarbejdet.

I nær Tilknytning til Arbejdsløsheds-Forsikring og Arbejdsløsheds-Understøttelse staar de forskellige andre Former for Socialforsikring, navnlig de, der omfatter Sygeforsikring og Alderdomsforsikring. For to Aar siden tegnede Aarsberetningen et noget mørkt Billede af den Tilbagegang, som den Gang kunde iagttages næsten overalt. Heldigvis er der i 1934 indtraadt en betydelig Vending til det bedre. Man har saaledes gjort Skridt til at betrygge Sygeforsikringens finansielle Stabilitet i Polen og Czekoslovakiet, den almindelige Folkeforsikrings i Tyskland og Arbejderforsikringens i Uruguay og derigennem garantere de væsentligste Ydelser. Hertil kommer, at Forsikrings-Fondene i de Lande, hvor den økonomiske Situation har forbedret sig, rent automatisk har opnaaet en tilsvarende Forbedring af deres Stilling. Stort set kan det siges, at Forsikrings-Fondene staar langt stærkere og sundere, end de gjorde for et Aar siden.

De Struktur-Ændringer, som er ved at foregaa indenfor Erhvervslevet, den tiltagende Masseproduktion og Rationalisering paa den ene Side og den herskende Arbejdsløshed paa den anden, vilde have gjort det ønskeligt at foretage en væsentlig Nedsættelse af Aldersgrænsen for Alderdomsunderstøttelse, som i de fleste almindelige Forsikrings-Ordninger med Alderdomsunderstøttelse vedblivende er fastsat til 65 Aar. Men selvom Ønskeligheden af en saadan Nedsættelse almindeligt indrømmes, fremkommer der altid Betæneligheder paa Grund af den forlængede Levetid og de Byrder, den medfører. Alligevel kan man iagttagelse en Bevægelse i Retning af lavere Aldersgrænse. Et af de interessanteste Forsøg i saa Henseende er foretaget i Czekoslovakiet, hvor den for Funktionærer gældende Ordning giver

Mænd paa 56 og Kvinder paa 54 Ret til Pension, naar de har været uafbrudt arbejdsløse i et Aar, forudsat at de afholder sig fra enhver lønnet Virksomhed. Paa tilsvarende Vis er de Pensioner, som tidligere uden Betingelser ydedes Mænd paa 65 og Kvinder paa 60, nu gjort afhængige af, at de ikke paatager sig lønnet Beskæftigelse. Samme Tendens kan iagttages i Luxemburg, hvor Personer, som faar en tilstrækkelig Alderdoms-Pension ikke maa arbejde uden særlig Tilladelse, og i Uruguay, hvor Pensionen bortfalder i Perioder, hvor Modtageren har Beskæftigelse.

Fremgangen for Arbejdsløsheds- og anden Social-Forsikring samt den almindelige Godkendelse af Arbejdsløsheds-Understøttelse som en national Pligt er Vidnesbyrd om den voksende Forstaaelse for Betydningen af social Tryghed. Bestræbelsen for at finde Midler til at garantere enhver arbejdsvillig og arbejdsduelig mandlig eller kvindelig Arbejder en saadan Tryghed er i vore Dage mere bydende nødvendig end i nogen foregaaende Periode. Jo højere Løvefod, man har opnaaet, desto mere brat og bittert virker det at blive styrtet ud i Arbejdsløshed. Den uafsladlige Erstatning af fagligt uddannet menneskelig Arbejdskraft med Maskiner har gjort Fremtidsudsigterne for den enkelte mindre sikre, end de var for blot et Slægtled siden. Og hertil kommer, som en anden Kilde til Utryghed, de hastige Svingninger i Smag og Mode, som paavirker store Dele af den industrielle Produktion, idet Forbrugerens Muligheder for at vælge og vrage er blevet forøget derved, at Videnskab og Opfindsomhed stadigt anvendes til at fremskaffe nye eller særprægede Varer.

Alt dette medfører, at Trangen til virkningsfuld Beskyttelse imod de tragiske Følger af Arbejdsløshed er mere uafviselig end i gamle Dage. I særlig Grad gælder dette, naar henses til den værste og mest foruroligende Side af Arbejdsløsheds-Problemet, nemlig dens Virkninger overfor de unge. I mange Lande er man nu ved at forstaa hvor paatrængende og alvorligt dette Spørgsmaal er, og det er meget betimeligt, at det kommer til at staa paa Dagsordenen for dette Aars Internationale Arbejdskonference. Det vigtigste Middel i denne Sammenhæng ligger i en forlænget Opdragelse. Udskydningen af den normale Alder for erhvervsmæssig Beskæftigelse til femten eller endog seksten Aar er allerede vedtaget i Norge, Uruguay og Sovjet-Rusland, i de fleste af Enkelt-Staterne indenfor U. S. A., i nogle af Canadas Provinser, i visse schweiziske Kantoner samt enkelte Steder i Storbritannien. Berettigelsen af denne Forholdsregel ligger ikke blot i den Lettelse, den bringer et overfyldt Arbejdsmarked, men meget mere i Nødvendigheden af at sikre en videregaaende intellektuel og legemlig Udvikling under de Vilkaar, der i vore Dage præger Byernes Liv. Der er gjort meget i denne Retning ved Oprettelsen af forskellige Skoler, hvor Eleverne kan bo, saa vel som ved Oplærings- og Idræts-Kursus for de unge arbejdsløse i en Række Lande. Men det vil ikke kunne hævdes, at Spørgsmaalet noget Steds er løst. Intet socialt Spørgsmaal er af mere vital Betydning, og det kan roligt

siges, at Penge, som spares ved at overse de Farer for intellektuel, legemlig og moralsk Foringelse, som de unge arbejdsløse er udsat for, repræsenterer den værste og mest kortsynede Form for Samfunds-økonomi.

#### Offentlige Arbejder.

Logisk set bestaar det næste Middel overfor Arbejdsløsheden i Igangsættelsen af offentlige Arbejder. Naar en Indsats af denne Art gennemføres i stor Stil som en bevidst Politik til Bekæmpelse af Depressionens Virkninger, kan den udgøre et Forsøg fra Statens Side paa at paavirke den økonomiske Udviklings Forløb. Det er en Form for »Plan-økonomi«, som først under den nuværende Depression er blevet anvendt i betydeligt Format. De hidtil indvundne Erfaringer er ikke tilstrækkelige til, at der ud fra dem kan drages endelige Slutninger.

Hvad man allerede nu véd om de sidste faa Aars Forsøg paa dette Omraade, muliggør det dog at optrække visse elementære Skillelinjer og forsøgsvis skitsere visse Principper. Allererst er det klart, at offentlige Arbejder ikke kan øve nogen væsentlig Indflydelse hverken i Retning af at stimulere almindelig økonomisk Virksomhed eller med Hensyn til at nedsætte Arbejdsløshedens Omfang hvis de ikke gennemføres i stor Stil. Der kan f. Eks. ikke være megen Tvivl om, at naar der i U. S. A. i Løbet af femten Maaneder blev anvendt 1,500 Millioner \$, svarende til omtrent Halvdelen af det normale Statsbudget, er dette Forsøg ikke blot gradforskelligt, men artsforskelligt fra den over femten Aar fordelte Udgift paa 320 Millioner £, omtrent samme Brøkdel af det aarlige Budget, som i Storbritannien medgik til Udførelse af Vejanlæg og andre Foretagender til Fremme for Landets Udvikling. I Lande som Italien, Sverige, Tyskland og U. S. A., hvor Forsøget er gennemført i stor Stil, kan det næppe omdisputeres, at der er naaet bemærkelsesværdige Resultater baade med Hensyn til Stimulering af økonomisk Virksomhed og til Fremskaffelse af Beskæftigelse.

(Sluttet.)



#### HOVEDBESTYRELSESMØDE DEN 4. OG 5. SEPTEMBER 1935

Alle til Stede.

##### Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

##### Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Formanden refererede de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede eller afgjorte Sager, hvoraf anføres:

Efter ihærdigt Arbejde er det endelig lykkedes at faa Gang i Lokomotivførerforfremmelserne paa ny, og det er indtil videre Hensigten at erstatte Lokomotivførere som afgaar, København dog undtaget. Der maa imidlertid reg-

nes med, at den for de kommende Aar planlagte Udvidelse af Motordriften ogsaa kan have Indflydelse med Hensyn til Damplokomotivpersonalets Antal. Forfremmelserne pr. 1. Juli vakte betydelig Glæde hos Lokomotivfyrbøderne, der efterhaanden var kommet til at se meget sort paa Forholdene. I denne Forbindelse har vi ved Cirkulære til Medlemmerne henstillet, at Statistikken over udført Lokomotivførertjeneste stadig vises fornøden Opmærksomhed.

Ved de omtalte Forfremmelser blev det muligt at foretage en Del Forflytninger, og der er fra Organisationens Side gjort en betydelig Indsats for at faa de flest mulige Stationeringsønsker imødekommet. Naar der endnu er ledige Lokomotivførerpladser ved enkelte Depoter, er det, fordi der andre Steder er overtallige, som efter vor Henstilling ikke er forflyttet. Ved Afgang disse Steder vil Erstatningen blive stationeret ved de Depoter, hvor der er Mangel.

Paa given Anledning er der ved Henvendelse i Generaldirektoratet opnaaet Enighed om, at Østerport og Helgoland Remiser tilsammen udgør eet Depot, hvilket har Betydning ved Turvalg o. a.

Nogle Forflytninger fra Kk. til Gb. er ved Organisationens Indgriben midlertidigt udsat for ikke at gribe forstyrrende ind i tilrettelagte Sommerferier m. m.

1. Distrikt er gjort opmærksom paa, at de foretagne Forflytninger til Enghave Depot, ikke var tilladelige, idet der findes reglementarisk Forskrift for, hvorledes Pladser ved et nyt Depot skal besættes; de »forflyttede« Lokomotivførere er derfor tilbageflyttet til deres Hjemstedsdepoter (Gb. eller Kk.), og hvis der paa ny bliver Anvendelse for Lokomotivførere i den elektrificerede Nærtrafik, vil de blive »udlaant« til Enghave.

Afløsningsforhold. Turbesættelsesforhold m. v. i København har givet Anledning til en Drøftelse mellem Organisationens og Bestyrelsen for Afd. II.

Vi har beskæftiget os med en Sag angaaende Lønberregning ved Forfremmelse fra Motorfører II med personligt Tillæg, til Motorfører I, men har ment at maatte give Generaldirektoratet Medhold.

En af de fra Alsbannerne overgaaede Lokomotivfyrbødere, der blev forfremmet til Lokomotivfører 1. Juli, og som i Henhold til de ved Overgangen fastsatte Betingelser skal have Lokomotivførertjenesteanciennitet fra 1. April 1927, mente ogsaa at kunne faa Lønningsanciennitet fra nævnte Dato. Besvaret benægtende.

Generaldirektoratet har lovet at stille sig forstaaende ved motoruddannede Lokomotivfyrbøderes Forfremmelse til Lokomotivførere, naar deres Anciennitet berettiger dertil, selv om den 2-aarige Karenstid ikke er udløbet.

En Motorfører, som pr. 1. Januar var forflyttet, men tilbageholdtes i 3½ Maaned ønskede Godtgørelse for dobbelt Husførelse for denne Tid. Da han imidlertid i ca. 5 Aar har haft sin Familie boende i den By, hvortil han er forflyttet, og der saaledes ikke er paaført ham forøgede Udgifter ved Tilbageholdelsen, har Generaldirektoratet ikke kunnet gaa med til at imødekomme det fremsatte Ønske.

Den af de 4 Jernbaneorganisationer i Fællesskab med Generaldirektoratet anlagte Sag vedrørende Overholdelse af Tjenestemandsløvens retsbeskyttende Bestemmelser, blev som bekendt vundet af Organisationerne. Sagen har været

udførligt omtalt i Artikler her i Bladet saavel som i Dagspressen.

Vi har over for Finansministeriet fremsat Ønske om, at de Lokomotivmænd, som har 1¼ Aars-Beregningen, men som paa Grund af den herskende Uenighed angaaende Forstaaelsen af Tjenestemandsløvens § 71 valgte den gamle Pensionsordning, nu kan faa Lov til at vælge om, idet Finansministeriet tidligere har givet et saadant Løfte. Dette vort Ønske er imødekommet.

Vi har i nogle Tilfælde assisteret ved Beregning af Pension.

Generaldirektoratet ønskede en Tilføjelse til Forflytelsesreglerne, saaledes at der f. Eks., hvis et Depot skal nedlægges, blev gjort Forskel paa, om det paagældende Personale søgte Forflyttelse paa almindelig Vis eller blot stillede sig til Raadighed til Forflyttelse. Det var Hensigten, at kun de sidstnævnte skulde kunne faa Godtgørelse som beordret forflyttede. Sagen behandledes af de 4 Organisationer i Fællesskab, og Generaldirektoratets Ændring kunde ikke tiltrædes.

I Anledning af den af Kongressen vedtagne Resolution om vore Tjenestetidsforhold er der rettet Henvendelse til Statsministeren, Trafikministeren og Finansministeren.

Grundet paa Utilfredshed med Turene i Struer er Afdelingerne assisteret ved en Forhandling i 2. Distrikt, ved hvilken der opnaaedes et tilfredsstillende Resultat.

Der har dels med 1. Distrikt og dels med Afdelingerne i Slagelse været korresponderet angaaende Tjenestefordelingerne.

Nogle Henvendelser vedrørende Beregning af Helligdagsoverarbejde er behandlet. I den Anledning henledes Opmærksomheden paa, at det visse Steder er blevet almindeligt ikke at betegne Hviledage som saadanne i Tjenestefordelingerne, men derimod anføre en Bestemmelse om, at Personalet har Raadighed efter Ordre paa de Dage, hvor der intet nærmere er angivet i Kørselsfordelingerne. Paa Grundlag af denne Bestemmelse kan Distrikterne i nogle Tilfælde unddrage sig Helligdagsoverarbejdsbetalingen; Personalet bør derfor sørge for, at Kørselsfordelingen udtrykkeligt giver Udtryk for de Dage, som er Hviledage.

Der har foreligget et Par Klager over Vanskeligheder med Hensyn til Tjenestefrihed til Varetagelse af kommunale Ombud. De paagældende Tilfælde var imidlertid afgjort overensstemmende med sædvanlig Praksis.

Der er fra begge Distrikter modtaget Beklagelser over Anvendelse af Remisearbejdere dels i Iltog og dels paa P- eller S-Maskiner. Vi har tilsendt Distrikterne Besværing over Forholdene.

I Anledning af modtaget Meddelelse om, at Bestemmelserne vedrørende Færgerangering paatænkes ændret, saa der kunde rangeres med betydeligt flere Vogne end hidtil, har vi gjort Generaldirektoratet opmærksom paa, at der kun efter forudgaaende nøje Undersøgelse og Gennemprøvning bør foretages Forringelse i de hidtidige Bestemmelser, som er fastsat for dette vanskelige sikkerhedsmæssige Omraade.

1. Distrikt har ønsket paa visse farlige Stationer at fjerne de trekantede Stopmærker. Vi har i den Anledning henstillet til Generaldirektoratet, at de paagældende Stopmærker ikke fjernes.

Fra Struer har foreligget en Sag vedrørende Turbe-



sættelse, nemlig hvorvidt en Mand i Reserven ved ordinært Turvalg kan stemme sig i Tur, naar hans Depot-anciennitet er saaledes, at han tidligere enten har været i Tur eller kunde have været i Tur. Meddelt, at den paagældende har Ret til at stemme sig i Tur.

Et fremsat Ønske om at foreslaa Signalernes Baglys ændret har været behandlet, men har under Hensyn til Signalreglements-Udvalgets Motivering ikke kunnet tiltrædes.

Foranlediget ved Beklagelser fra det paagældende Personale vil der ske visse Forbedringer i Lokaleforholdene i Helgoland, Fredericia og Vejle.

Forretningsudvalget repræsenterede Organisationen ved vor tidligere Formands, Chr. Christensens, Begravelse.

I 2 Auditørsager er der fra Organisationens Side afgivet Bisidderassistance.

De nye Emblemer er udsendt.

Paa et Spørgsmaal om Genoptagelse i vor Organisation er meddelt, at saadan kan finde Sted mod Indbetaling af Kontingent for hele den Tid, den paagældende har staaet uden for Organisationen.

Lokomotivmester H. P. Christensen har skænket Feriehjemmet 120 Kr. Begge Statsbanebiblioteker har skænket Feriehjemmet nogle Bøger.

Efter Anmodning er der bevilget et Medlem, som har været sygemeldt i længere Tid, Ophold paa Feriehjemmet til nedsat Pris.

Generaldirektoratet og Finansministeriet har imødekommet et af Organisationerne fremsat Ønske, saaledes at det bliver interesserede Medlemmer muligt at foretage Fællesindkøb af Brændsel mod Afkortning i Lønnen. (Har været udførligt omtalt i D. L. T. for 20. August.)

Finansministeriet har fastsat Regler vedrørende Godkendelse af Lønfor skrivning, naar det drejer sig om Tjenestemænd, som ikke er Medlemmer af en forhandlingsberettiget Organisation.

Vi har bevilget mindre Tilskud til Børnenes Kontor og D. U. L. i Brande.

I Anledning af Nyvalg af Medlemmer til Jernbanaaraadet har de 4 forhandlingsberettigede Organisationer afgivet en Fællesindstilling.

Sluttelig gav Formanden en Del Oplysninger med Hensyn til Arbejdet i Tjenestetidskommissionen, hvilket Arbejde dog endnu ikke er saa langt fremskredet, at det er muligt at udtale sig om det endelige Resultat.

### Punkt 3. Meddelelser fra de faste Udvalg.

C. O. har afholdt Bestyrelsesmøde. Paa Grund af Afgang inden for samme er E. Kuhn, der var Suppleant, indtraadt i Bestyrelsen.

N. L. F. har afholdt Sekretariatsmøde i København. Endvidere har Sekretariatet været til Stede i Vänersborg ved Afsløring af Mindesten for N. L. F.s Stifter, J. V. Orre.

Det Udvalg, som i Henhold til Kongressens Beslutning skal beskæftige sig med Organisationens Oplysningsvirksomhed — Landsoplysningsudvalget — har afholdt Møde og drøftet Planerne for dets Arbejde.

### Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren forelagde en Regnskabsoversigt pr. 30. Juni d. A. Balancen var 643 540 Kr. 38 Ø., hvilket i

Forhold til Opgørelsen pr. 31. Marts er en Tilbagegang paa 4 225 Kr. 60 Ø.; denne Tilbagegang skyldes bl. a. Kongressens Afholdelse, som kostede 14—15 000 Kr., men Forholdet vil formentlig udlignes senere paa Aaret. Hovedkassereren gennemgik de forskellige Konti og redegjorde for samme.

Regnskabsoversigten godkendtes.

### Punkt 5. Fastsættelse af ekstraordinær Kongres.

Det vedtoges at afholde ekstraordinær Kongres i København den 13. November. Til Behandling forelægges de i sidste ordinære Kongres' Dagsorden under Punkt 8 optagne Lovforslag m. v., hvorhos der evt. foretages Valg af ny Hovedbestyrelse.

### Punkt 6. Behandling af foreliggende Sager.

»Kalvebod Bastion« anmoder om Støtte i dens Virksomhed til Hjælp for tuberkulose. 25 Kr. bevilgedes.

Fra Afdeling 2 forelaa en Sag vedrørende Anbringelse i Tur af Medlemmer, som ikke har villet skrive sig paa Turvalglisten. Hovedbestyrelsen var enig i, at saadanne Medlemmer maa betragtes som de yngste, og uanset deres Anciennitet ikke kan sættes i Tur, forinden alle dem, som har paaført Turvalglisten deres Ønsker, er anbragt i Turen.

De 4 Jernbaneorganisationer samt Pensionistforeningen har i nogen Tid samarbejdet med det Formaal at forberede Dannelsen af en kooperativ Brand-, Tyveri- og Ansvarsforsikring for Statsbanepersonale efter samme Form, som den af Organisationerne drevne Uheldsforsikringsforening. Det Udvalg, som har beskæftiget sig med denne Sag, har afgivet Betænkning, hvori Dannelsen af en saadan kooperativ Forsikringsforening tilraades. Hovedbestyrelsen vedtog at tiltræde Oprettelsen af en Forening som omtalt.

Spørgsmaalet om de motoruddannede Lokomotivføreres Adgang til — ved visse Dages Motorafløsning pr. Maaned — at kunne vedligeholde deres Motoruddannelse henvises til nærmere Prøvelse i et af *Johs. Hansen, P. Jensen* og *A. Skødt* bestaaende Udvalg.

### Punkt 7. Sager, henrivt fra Kredsen.

*Lokomotivførerkredsen:* Et Signalkommissionsmedlem foreslaar, at der i Tilfælde, hvor Synlighedsforholdene er vanskelige, gives Tilladelse til at flytte de fremskudte Signaler noget længere ud, indtil 600 m foran Hovedsignalet. Kredsen mente ikke, vi burde muliggøre en Ordning, hvorved de fremskudte Signaler kunne faa en højst uensartet Anbringelse. Hovedbestyrelsen sluttede sig til dette Standpunkt.

En Turbesættelsessag fra Frederikshavn, hvor der ved Dødsfald er blevet en ledig Plads i Rangerturen, og hvor Spørgsmaalet derefter er, hvorvidt denne Plads skal henstaa ubesat, indtil der kommer en Lokomotivfører til Erstatning for den afdøde, eller om den skal besættes af Reserven. Hovedbestyrelsen var enig i, at Pladsen midlertidigt maa henstaa ubesat, d. v. s. besættes ved Udkommando fra andre Depoter eller ved Lokomotivfyrbødere, hvorimod den ikke skal besættes af Reserven, noget saadant vilde være en Indskrænkelse af samme.

*Motorførerkredsen:* En Motorfører, som pr. 1. September 1934 er forflyttet til Østerport efter Ansøgning, og som senere er sat til Tjeneste i Helgoland Remise, mener

at være »tvangsforflyttet» til Helgoland, hvorfor han ikke længere skulde være yngste Mand. Under Hensyn til, at Østerport Remise og Helgoland Remise tilsammen udgør eet Depot, kan der ikke være Tale om Tvangsforflyttelse fra den ene Remise til den anden. Som Følge deraf er den paagældende yngste Mand indtil 1. September 1935 og maa ved eventuelle Turvalg o. l. behandles i Henhold hertil.

*Lokomotivfyrbøderkredsen:* En Sag angaaende Anciennitetsberegning ved evt. Genansættelse. Generaldirektoratet plejer ved Genansættelse at medgive tidligere Anciennitet i samme Stilling.

Der forelagdes en fra Randers Lokomotivfyrbøderafdeling modtagen Sag vedrørende et Medlem, som ikke ønsker, at Motorførerudnævnelserne skal foregaa efter Organisationens Grundprincip, nemlig efter Lokomotivfyrbøderanciennitet, efter den paagældendes Opfattelse skal disse Udnævnelser ske paa Grundlag af Eksamenhold og Eksamenskarakterer. Hovedbestyrelsen var enig i at henlægge Skrivelsen.

*Punkt 8. Eventuelt.*

Forskellige mindre Forhold drøftedes.

E. K.

**LOKOMOTIVFØRERNES KREDSBESTYRELSESMØDE DEN 4. SEPTEMBER 1935**

*Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.*

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

*Punkt 2. Meddelelser fra Kredsforsmanden.*

Kredsforsmanden meddelte, at Lokomotivfører Ley var valgt til Signalkommissionsmedlem for Nordjylland, og dette var sanktioneret af 2. Distrikt.

I en Sag om for lang Tjeneste i Langaa var meddelt, at Tjenesten kunde ikke udføres.

En Sag fra Randers om Fremføring af Dampvog med Motorførere var ordnet ved Henvendelse i 2. Distrikt.

En Henvendelse fra Struer Afd. om Personalets Opgørelse af Tjenesten var besvaret.

Gedser Afd. havde faaet besvaret en Skrivelse angaaende Godtgørelse for Overtid.

Til Frederikshavn var sendt Svar paa en Forespørgsel om Besættelse af en ledig Rangerplads samt om Udstationering i Hjørring.

*Punkt 3. Meddelelser fra Kredskassereren.*

Kredskassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 31. August 1935. Den udviste en Indtægt paa 23 353 Kr. 80 Ø., Udgift paa 20 445 Kr. 53 Ø. og Kassebeholdning paa 2 908 Kr. 27 Ø.

Toges til Efterretning.

*Punkt 4. Sager til Behandling.*

Signalkommissionsmedlemmet for København havde tilskrevet Kredsen om Tilladelse til at udflytte de fremskudte Signaler over 400 Meter, hvor dette var paakrævet. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Derefter behandlede en Sag fra Fa. angaaende Honorar til Signalkommissionsmedlemmer samt om Rangering med Togmaskiner med een Mands Betjening.

L. C. Christensen.

**MOTORFØRERNES KREDSBESTYRELSESMØDE DEN 3. SEPTEMBER 1935**

Alle var mødt.

*Punkt 1. Forhandlingsbogen.*

Forhandlingsbogen oplæstes og godkendtes.

*Punkt 2. Beretning om Kredsens Virksomhed.*

Kredsforsmanden aflagde Beretning om Virksomheden.

En Sag om dobbelt Husførelse var der givet Afslag paa.

Redegjorde for de Undersøgelser, der var foretaget angaaende Damp tjenesten i Tønder.

Omtalte Forfremmelserne til Motorfører I. Nogle Klager havde foreligget, men Generaldirektoratet mente ikke, at man paa en Gang helt kunde affolke et Maskindepot for ældre Motorførere.

Spørgsmaalet om Afløserer for Lyntogenes Motorførere II var bragt i Orden, idet der var udtaget Personale hertil.

En Del Skrivelser af personligt Indhold var modtagne og besvarede.

Omtalte nogle Anciennitetsspørgsmaal, der endnu arbejdedes paa, og som formentlig snart vilde blive afgjorte.

*Punkt 3. Regnskabet.*

Regnskabet udviste en Indtægt af 3 300 Kr. 19 Ø. og en Udgift af 3 140 Kr. 15 Ø.; Kassebeholdning 160 Kr. 04 Ø.

*Punkt 4. Foreliggende Sager.*

Spørgsmaalet om Oprettelsen af en Brand- Uheldsmed flere Forsikringer omfattende Forening inden for de fire Jernbaneorganisationer drøftedes. Man var enig i at støtte Arbejdet.

En Række af Velfærdsforanstaltninger paa Motorlokomotiver og -vogne saasom Tætning, Skillerum, Varmeapparater. Lyspærer i Frontlanterner, Indkapsling af Motoren. Varmeisolation, fjedrende Sæder med Ryglæn m. m. vedtoges det at rette Henvendelse om. Man henstiller til Medlemmerne at rapportere alle Tilfælde af daarlig Belysning fra Frontlanterner for derigennem at støtte Kredsbestyrelsens Arbejde for en Forbedring.

Spørgsmaalet om større Ildslukkere behandlede paa ny, idet der atter var brændt en Motorvogn, som formentlig kunde have været reddet, dersom en bedre Ildslukker havde været til Raadighed.

Fra Elektroførerne i Kh. var modtaget en Skrivelse om det uhygiejniske i Brugen af fælles Regnslag. Det vedtoges at tage Skrivelsen til Efterretning og yderligere at undersøge Muligheden for en Løsning af Spørgsmaalet.

En Sag fra Rd. angaaende Motorføreres Damp tjeneste enedes man om at videreføre til et acceptabelt Resultat.

To Anciennitetssager fra Kk. og Hgl. Depot videre sendtes til Hovedbestyrelsen.

I Anledning af, at nogle Stationer oprangerer Benzinmotortog (Me- og Mf-Vogne) udenfor Køreplanens Bestemmelser, gør Kredsbestyrelsen opmærksom paa, at disse Togs Oprangering er angivet i Tjenestekøreplanens Træktabeller sidste Stykke. Andre Oprangeringer, der ændrer enten Belastningsforholdet eller Bremsforholdet, kan kun Generaldirektøren (Politireglementet) eller den foresatte Maskiningeniør give Tilladelse til.

*Punkt 5. Eventuelt.*

Intet.

O. B.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDSBESTYRELSES-  
MØDE DEN 3. OG 4. SEPTEMBER 1935.

Alle til Stede.

*Punkt 1. Forhandlingsbogen.*

Sekretæren oplæste Forhandlingsbogen, der godkendtes.

*Punkt 2. Indløbne Sager.*

Herunder Behandling af det paa Kredsgeneralfor-  
samlingsen vedtagne Forslag om, at Overtrækstøj forfærdiges  
efter opgivne Maal. Der var Enighed om, at dette var  
et saa berettiget Krav, at det maa kunne gennemføres.  
Overlodes til Kredsformandens Behandling.

Kredsformanden refererede de indløbne Sager bl. a.  
en Sag fra Roskilde Afd. angaaende Lønningsnumre paa  
Fripassene. Ifølge Overenskomst med Generaldirektoratet  
skal dette ikke finde Stød, derimod kan det paaføres Ta-  
lonen. Fra samme Afd. en Sag vedrørende Afløsning for  
Rangering var afgjort saaledes, at det altid bør være den  
ældste Lokomotivfyrbøder, der benyttes til Afløsning.

En Skrivelse fra Gedser angaaende Ombytning af  
Overtrækstøj uden for Terminerne (se Ordre A, Side 230).  
Fra samme Afd. spørges, om der skal føres Statistik over  
Remisearbejdernes Anvendelse som Lokomotivfyrbødere.  
Bsvaret benægtende.

Flere Sager vedrørende Permissions- og Afløsnings-  
forhold var bragt i Orden i Distriktet.

Forskellige Forespørgsler fra Slagelse, Brande, Masned-  
sund og Struer, som Kredsformanden havde bsvaret,  
drøftedes.

*Punkt 3. Personalesituationen og forskellige aktuelle  
Spørgsmaal.*

Kredsformanden udtalte, at Administrationen stadig  
strammede Tjenesten og fortsatte Rationaliseringen; bliver  
dette ved, er Lokomotivfyrbøderstillingen forringet betyde-  
ligt. Beklagede, at dette fandt Sted under en socialdemo-  
kratisk Regering.

Kom derefter ind paa Elektrovognenes Bemanding  
samt Motorspørgsmaalet. Kredsbestyrelsen drøftede ind-  
gaaende Personalesituationen og forskellige aktuelle  
Spørgsmaal. Kredsformanden savnede bestemte Krav, øn-  
skede gerne en hvilken som helst Sag taget op, og han  
skulde gøre sit bedste, men han forstod, at man vilde se,  
hvorledes saavel Motor- som Forfremmelsesspørgsmaalet  
udviklede sig i den nærmeste Fremtid, og dette var ogsaa  
Grunden til, at han ikke selv stillede bestemte Krav paa  
nuværende Tidspunkt.

*Punkt 4. Regnskabet.*

Kredskassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr.  
30. Juni 1935, Balancen var 16 449 Kr. 43 Ø. og Kasse-  
beholdningen 1 435 Kr. 94 Ø.

Toges til Efterretning.

*Punkt 5. Eventuelt.*

Forskellige Ting drøftedes.

J. P. P.

FANEINDVIELSE

De københavnske Afdelinger af D. L. F. i Forbindelse  
med Lokomotivførernes Sangforening afholder Lørdag den  
5. Oktober Kl. 20,00 paa Haveselskabsvej 3 Aftenunder-  
holdning med Indvielse af Afdelingernes nye Fane og  
derefter Bal til Kl. 2. Billetprisen er 75 Øre. Baltegn løses  
i Salen.

Alle Medlemmer af D. L. F. er velkomne.

Bestyrelsen.

JUBILÆUM



Lokomotivfører A. Hansen.

Lokomotivfører A. Hansen, Østergade 50, 1. S., Tønder,  
kan den 1. Oktober 1935 fejre sit 25 Aars Jubilæum som  
Lokomotivmaud.

Jubilaren begyndte sin Gerning som Lærling den 1.  
Oktober 1903 ved Centralværkstedet i Aarhus. Blev for-  
fremmet som Lokomotivfyrbøder den 1. Oktober 1910 med  
Station i Gedser, blev senere forflyttet til Vamdrup. Derfra  
til Odense som Rangerfører, hvor Jubilaren modtog sin  
Udnævnelse som Lokomotivfører til Tønder den 1. April  
1926.

Jubilaren er en stille og pligtopfyldende Lokomotiv-  
fører, som passer sin Gerning med stor Omhu. Er lige-  
ledes en god Kollega og Organisationsmand, som altid er  
rede, naar Organisationen og Afdelingen kalder. Hermed  
til Lykke paa Jubilæumsdagen fra Afdelingen samt Held  
og Lykke for Fremtiden.

C. M. T.

NY PERSONALEFORTEGNELSE

Udgiverne af Haandbogen: »De danske Statsbaners Tje-  
nestemænd« har udsendt en Meddelelse om, at der i Efter-  
aarets Løb vil udkomme en ny Udgave af Bogen, indehol-  
dende det sædvanlige Stof.

Det maa erkendes, at en ny Udgave af denne nyttige  
Bog er paakrævet. Den ekstraordinært store Afgang inden-  
for Staten og de deraf følgende mange nye Udnævnelser  
og Forflytninger har medført, at Udgaven for 1934 nu er  
lidet anvendelig og trænger til en Afløser.

Bogen, der koster 3 Kr., kan bestilles hos Udgiverne:  
Stationsforstander Høgsgaard, Nørreport, Ekspeditions-  
sekretær Tauson, Generaldirektoratet, og Afdelingschef  
Terkelsen, Generaldirektoratet, indtil denne Maanedes Ud-  
gang.

Vore Afdelingsformænd og Repræsentanter for Under-  
afdelingerne har modtaget Bestillingssedler.

# Notitser

Til den planlagte Elektrificering af Strækningen København—Holte, som aabnes 15. Maj 1936, har D. S. B. sat 30 nye S-Tog i Arbejde til et Beløb af ca. 2½ Mill. Kr. Vognene vil med det første være færdigbyggede. Det elektriske Vognmateriel vil dermed stige fra 93 til 123, og de nye S-Tog bliver større og mere rummelige end de nuværende; tillige er det Hensigten at benytte flere Bivogne end de 3 til 6, der nu benyttes.

Samtidig med, at Tysklands første Lokomotiv til Ludwigsbanen bestiltes hos George Stephenson i England, ankom den første Lokomotivfører til Tyskland. Ludwigsbanens Direktion tilskrev George Stephenson: »Med Dampvognen skal De sende en Mand, som er lige saa fuldkommen fortrolig med at føre Vognen som at fodre Fyret og i øvrigt behandle Apparatet. Og han skal forblive i Tyskland, indtil han har undervist en Tysker, saa han kan føre Dampvognen efter ham!»

Saaledes gik det til, at Tysklands første Lokomotivfører var typisk Englænder fra Newcastle on Tyne. Han hed William Wilson, og da han først havde opholdt sig otte Maaneder i Tyskland, blev han saa begejstret for Landet, at han anmodede om at maatte blive Tysker. Da han døde i Nürnberg i 1859, havde han uddannet mange Lokomotivførere, og han havde ved sin Dødsdag en Løn paa 2250 Mark om Aaret mod den ansvarshavende Direktors Løn paa 1360 Mark aarlig.

Blandt de Indvendinger, der har været gjort imod den Nyordning af vor Trafik, som denne Sommer har bragt os, har ogsaa været en Ængstelse for, at Lyntogene skulde vise sig uholdbare i Længden. Man har talt om, at Holland, som i Fjor indførte Lyntog af noget lignende Type, havde maattet tage samtlige Tog ud af Driften.

Denne Oplysning er rigtig. Hele Lyntogsdriften har været standset af den nødvendige Aarsag, at Maskinerne gik i Stykker efter en forholdsvis kort Køretid. I det sidst udsendte Nummer af det nye, udmærkede Tidsskrift »Trafik og Teknik« oplyses det, at den hollandske Lyntogs Tragedie nu er afsluttet.

De hollandske Baners Chefingeniør Hupkes oplyser heri, at samtlige Tog maatte tages ud af Driften, naar de havde tilbagelagt en Strækning paa 30 000 Kilometer. De blev sat i Stald, og man var faktisk ved at opgive Ævred og betragte Dieseldriften som haabløs. Man satte dog en stor teknisk Undersøgelse i Gang, og efter langvarige videnskabelige Arbejder lykkedes det at finde Aarsagen til Motorskaderne — Bøjningssvingninger paa visse Steder af Krumtapaklerne ved enkelte lave Omdrejningstal. Fejlen vil nu blive rettet, og der er allerede kommet nogle af Togene i Drift igen, ligesom man forbereder en større Udvidelse af den dieselelektriske Drift.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 19. September 1935.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarshavende. Reventlowsgade 28, København V. Telefon Central 7708.  
Udgaar 2 Gange m. l. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

# Rettelse til Adressefortegnelsen

## Lokomotivførerkredsen.

Kredsformandens Adresse er fra 27. September atter Vesterbrogade 47, 3., Kbhvn. V. Tlf. Vester 6092 x.

## Lokomotivfyrbøderkredsen.

Brandefld.: Kasserer er O. C. Schmidt, Ahornsvej 4, Brande.

# Medlemslisten

## Oplagelse af ekstraudnære Medlemmer.

Pr. 1. September 1935:

Pens. Lokomotivfører P. Buhl Clausen, Sdr. Boulevard 100, 2. S., Kbhvn. V.

Pens. Lokomotivmester C. V. A. Rasmussen, Provst Hjortsvej 6, Nyborg.

# Personalia

## Udneevnelse fra 1.—9.—35:

Lokomotivfyrbøder A. G. R. Christensen, Fredericia, til Lokomotivfører i Gedser (min. Udn.).

## Forflyttelse efter Ansøgning under 6.—9.—35:

Lokomotivfører O. E. Hansen, Gedser, til Korsør.

Lokomotivfører H. C. Petersen (Nyraad), Masned Sund, til Helsingør.

## Afsked:

Lokomotivmester I G. L. M. Sørensen Høgh, Korsør, efter Ans. paa Grund af Svagelighed i Naade og med Pension fra 30.—11.—35 (vgl. Afsked).

Lokomotivfører S. L. Karlsen, Aarhus H., efter Ans. paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—35 (min. Afsked).

Lokomotivfører N. P. Pedersen (Stubager), Slagelse, efter Ans. paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—35 (min. Afsked).

## Dødsfald:

Lokomotivfører R. N. Vendelbo, Københavns Godsbgd. den 2.—9.—35.

## ANNONCE-EKSPEDITION:

Reventlowsgade 28, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto 20 541.