



NO 19

5. Oktober 1935

35. Aargang

## VORE PENSIONSFORHOLD

**Omvalg for dem, der har 1 $\frac{1}{6}$  Aarsberegningen, og som har valgt 1927-Loven.**

Kort Tid efter, at vi i 1931 havde faaet den nye Lønningslov, opstod der som bekendt Uenighed mellem Generaldirektoratet og Organisationen om, hvorledes den til Tjenestemandslovens § 71 knyttede Bestemmelse om 1 $\frac{1}{6}$  Aaret i pensionsmæssig Henseende skulde forstaas.

Da det ikke lykkedes at faa denne Uoverensstemmelse ud af Verden inden 30. Juni 1932, og da der netop til denne Dato var Adgang til at kunne vælge Pensionsordningen af 1927, er det saa lige til at forstaa, at det vilde være vanskeligt at vælge mellem den gamle Pensionsordning og den nye, om hvilken der herskede Uklarhed. Vi søgte derfor Finansministeriet om, at Tidsfristen for det nysnævnte Valg, (der er omtalt i Tjenestemandslovens § 71, Stk. 2) maatte blive udskudt, indtil Tvivlsspørgsmaalet med Hensyn til 1 $\frac{1}{6}$  Aaret var afgjort.

Ministeriet fandt ikke Anledning til at imødekomme dette vort Ønske, men gjorde opmærksom paa, at hvis Domstolene skulde give Organisationens Medhold i dens Opfattelse, saa skulde de, som havde valgt Pensionsordningen af 1927, ikke være bunden heraf.

Nu lykkedes det jo i Vinter at faa en Ordning med Hensyn til Forstaaelsen af Beregningen af 1 $\frac{1}{6}$  Aaret. Denne Ordning var imidlertid ikke en Afgørelse truffet af Domstolene, men en mindelig Ordning, truffet med Finansministeriet og godkendt af Rigsdagen. Spørgsmaalet blev dernæst, hvorvidt det tidligere givne

Tilsagn: at de, som havde valgt 1927-Ordningen, kunde faa Lov til at foretage Omvalg, hvis Domstolene gav vore Synspunkter Medhold, stadig stod ved Magt. Generaldirektoratet mente ikke, at dette kunde finde Sted; vi tilskrev derfor Finansministeriet i Sagen, og Ministeriet har tiltraadt vor Henstilling. Den fra Ministeriet under 12. August modtagne Skrivelse lyder saaledes:

I Skrivelse af 28. Juni d. A. — Journal Nr. 2681 — har Dansk Lokomotivmands Forening andraget om, at de af Statsbanernes kørende Tjenestemænd, der inden den 1. Juli 1932 har afgivet Erklæring om, at de ønsker sig behandlet efter Pensionsskalaen i § 55, Stk 6, i Tjenestemandsloven af 1927, ikke skal anses for bundet heraf, efter at der ved Normeringsloven for Finansaaret 1935—36 under Løbe Nr. 425 er tilvejebragt Hjemmel for ved Pensionsberegning for disse Tjenestemænd at regne hvert af de 5 første Tjenesteaar efter det fyldte 30. Aar som 1 $\frac{1}{6}$  Aar.

I denne Anledning skal man efter stedfunden Brevveksling med Generaldirektoratet for Statsbanerne meddele, at Finansministeriet har bevilget det ansøgte, for saa vidt angaar det Personale, der i Henhold til § 71, Stk. 3, i Tjenestemandsloven af 1919 har bevaret deres hidtidige Ret til ved Pensionsberegning at faa medregnet  $\frac{1}{6}$  Aars Tillæget.

I Henhold hertil vil der i den nærmeste Fremtid blive udsendt Meddelelse om, at den Sagen berører, altsaa dem, som har 1 $\frac{1}{6}$  Aarsberegningen og som i 1932 valgte den tidligere Pensionsordning, nu kan faa Lov til at vælge 1931-Ordningen.

Vi bragte i 1932 en Artikel om Pensions-

forholdene og anførte der 2 Tabeller, som viste, hvornaar man opnaar de forskellige Pensionsbrøker henholdsvis efter 1927-Loven og efter 1931-Loven, saaledes som Generaldirektoratet fortolkede den. Da hele dette Spørgsmaal imidlertid nu foreligger afklaret, har vi udarbejdet en Tabel, som vi anfører nedenfor, og hvoraf de af vore Medlemmer, som har 1<sup>1</sup>/<sub>6</sub> Aars Beregningen kan se, ved hvilken Levealder, de forskellige Pensionsbrøker opnaas.

Tjenestemandslovens § 54, Stk. 2, foreskriver, at Pensionsalderen regnes fra det Tidspunkt, hvor man i 5 Aar efter det fyldte 30. Aar har været ansat i Stillinger, der er forbundet med Pensionsret. Da det langt overvejende Antal af den Del af vore Medlemmer, som har 1<sup>1</sup>/<sub>6</sub> Aars Beregningen, jo er ansat inden deres 30. Aar, kan man altsaa betragte dette som det normale, og vi bemærker udtrykkeligt, at Tabellen kun dækker over normale Forhold, saaledes at den ikke er fuld anvendelig for de faa, som er blevet Lokomotivfyrbødere efter deres 30. Aar.

Pensionsbrøken.	Opnaas ved en Levealder af:			
2/10	35 Aar	1 Md.	22 Dage	
3/10	36 »	10 »	9 »	»
4/10	38 »	6 »	26 »	»
5/10	40 »	3 »	13 »	»
31/60	42 »	10 »	9 »	»
32/60	44 »	6 »	26 »	»
33/60	46 »	3 »	13 »	»
34/60	48 »	0 »	0 »	»
35/60	49 »	8 »	17 »	»
36/60	51 »	5 »	5 »	»
37/60	53 »	1 »	22 »	»
38/60	54 »	0 »	0 »	»
39/60	54 »	10 »	9 »	»
40/60	55 »	8 »	17 »	»
41/60	57 »	5 »	5 »	»
42/60	58 »	3 »	13 »	»

### EN SELVSTÆNDIG LOKOMOTIVMESTER

Som det vil erindres, har der ved forskellige Lejligheder vist sig Vanskeligheder med at faa 2. Distrikt til at anerkende, at Tjenesten for Personalet i Rangerturene er 195 Timer pr. Maaned, gennemsnitlig 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Time pr. Dag.

Paa vore gentagne Besværinger over dette Forhold har Generaldirektøren meddelt 2.

Distrikt: »At Tjenesten for Personalet uden for Tur skal tilrettelægges saaledes, at den for den enkelte Maaned ikke overstiger det Timestal, der fremkommer ved at regne med 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Time for hver Dag, hvor der er udført Rangertjeneste og 8 Timer for eventuelle andre Tjenest dage. Denne Tilrettelæggelse af Tjenesten man overholdes af Depotforstanderen, og saafremt der ikke skulde herske fuld Klarhed herover, beder man om, at der maa udgaa fornøden Instruktion fra Distriktet.«

Dette er efter vor Opfattelse saa klart og tydeligt, at der ikke kan være Tale om Misforstaaelse; men det viser sig alligevel, at der findes Folk, som mener, at de kan tilsidesætte baade Generaldirektoratets og Distriktets Afgørelser. En Lokomotivfører tilskrev 2. Distrikt, at han i Juni Maaned havde 7 Overtimer, hvorefter Distriktet tilskrev det paagældende Depot saaledes:

»Lokomotivfører P. P.s Overtid 7 Timer i Juni Maaned bedes godtgjort med Fritid inden Udgangen af Juli.«

(Underskrift).

Her ses det altsaa, at Distriktet rettede sig efter Generaldirektoratet, men om Forladelse, paa det paagældende Depot sad der en lille Konge, som mente, at det var ham, der i saa Henseende traf de nødvendige Bestemmelser. Han undlod at efterkomme Ordren og tilsendte den 8. August Distriktet følgende Meddelelse:

»Friheden ikke godtgjort paa Grund af Personalemangel.«

(Underskrift.)

Ikke sandt, man forbavses, og det er vel nærliggende at spørge, om ikke den paagældende Lokomotivmester trænger til at faa endnu en Instruktion fra Distriktets Side; thi det kan ikke være Meningen, at vi ustandseligt skal beklage os over saadanne Sager. Naar Generaldirektoratet udtrykkeligt har meddelt Distrikterne, hvorledes Tjenesten skal tilrettelægges, og udtrykkeligt har udtalt, at Depotforstanderne har at sørge for, at Generaldirektoratets Synspunkt overholdes, saa maatte vi have Lov til at formene, at det blev saaledes, at Behandlingen af slige Sager ophørte; det modsatte vilde jo være nedbrydende for al Respekt.

I. T. F.s KONGRES

I Bladet for 5. September bragte vi en kortere Omtale af I. T. F.s Kongres og gav ved den Lejlighed Løfte om at komme nærmere ind paa Kongressens Forhandlinger.

Første Kongresdag, Søndag den 18. August, benyttedes kun til selve Aabningshøjtideligheden, Gæsternes Taler m. v.; det egentlige Kongresarbejde tog sin Begyndelse om Mandagen. I Formiddagsmødet færdigbehandlede Virksomhedsberetningen, der forelaa trykt, og hvortil Generalsekretær *Fimmen* knyttede nogle Bemærkninger om, at det selvfølgelig saavel med Hensyn til Virksomheden som til det rent økonomiske var føleligt, at de kraftige tyske og østrigske Organisationer var blevet tvunget ud af Internationalen; det blev dog oplyst, at der baade i de nævnte og andre fascistisk regerede Lande stadig arbejdes for Genopbyggelse af de frie Organisationer, og særlig vore østrigske Kollegers Arbejde i saa Henseende aftvinger fuld Respekt.

Virksomhedsberetningen godkendtes enstemmigt. Det samme var Tilfældet med Regnskaberne. Driftsregnskabets Poster for Aarene 1932—33 og 34 var henholdsvis 156 989, 125 260 og 110 619 Gylden. Hvad Status angaar var Balancen pr. 31. December 1934: 134 159 Gylden.

Om Eftermiddagen afholdt Kongressen lukket Møde, hvor Repræsentanter for Tyskland, Østrig, Spanien, Italien, Lithauen og Danzig aflagde Rapport om Forholdene inden for deres Virksomhedsomraade. Forhandlingen varede til sent paa Aftenen, men kan under Hensyn til hele dens Karakter ikke nærmere refereres.

Derpaa fulgte Møder i I. T. F.s enkelte Sektioner. For Jernbanesektionens Vedkommende aflagde Sekretær *Nathans* Beretning, og det fremgik af hans Tale, at Jernbaneadministrationerne alle har været temmelig glubske i deres Rationaliserings- og Besparelsesbestræbelser, som saa at sige overalt har givet sig Udslag i betydelig Personalenedgang. Tidspunktet for, hvornaar de enkelte Lande har haft den største Personalestab, svinger fra 1919 helt op til 1930, men fra den Dag, Personaleantallet i det paagældende Land var højest og indtil nu, kan der noteres følgende Nedgang:

Tyskland .....	47,1 pCt. (siden 1919)
Italien .....	42,6 » ( » 1921)
Sverige .....	31,7 » ( » 1920)

Holland .....	28,6 pCt. (siden 1921)
England .....	26,5 » ( « 1921)
Czekoslovakiet .....	21,6 » ( » 1929)
Belgien .....	21,4 » ( » 1926)
Svejts .....	19,4 » ( » 1920)
Polen .....	16,2 » ( » 1930)
Frankrig .....	13,0 » ( » 1925)

Disse Besparelser er gennemført dels ved Indførelse af Motordrift eller elektrisk Drift, dels ved Forandringer i de tjenestemæssige Forhold og dels ved inden for de bestaaende Rammer at paalægge Personalet længere Tjeneste end tidligere. For samtlige Organisationer har det været et staaende Problem, hvilke Beskyttelsesforanstaltninger, der kunde træffes mod yderligere personalemæssige Forringelser.

Naar de tilsluttede Organisationer har stillet Forespørgsler eller ønsket Oplysninger, har Sekretariatet paa bedste Maade besvaret disse Henvendelser.

Derefter fortsatte Kongressen Plenarmoderne. Et af Eksekutivkomitéen (svarende til vort Forretningsudvalg) stillet Forslag med Hensyn til Landsgruppernes Mandater inden for Hovedbestyrelsen, tiltraadtes uden Afstemning.

Fra Belgien forelaa Forslag om at flytte I. T. F.s Sæde og Administration til Bryssel. Dette Forslag forkastedes.

Fra det engelske Transportarbejderforbund forelaa et Forslag, som tilsigtede en Centralisering af hele den internationale Fagbevægelse. Efter Forslaget skulde den internationale faglige Central (I. F. C.) ikke som nu sammensættes af Landsorganisationer, men ved Indmeldelse af de enkelte Organisationer. Og de nuværende Faginternationaler — Internationalt Transportarbejder Forbund — Internationalt Metalarbejderforbund — Internationalt Bygningsarbejderforbund — Internationalt Fabriksarbejderforbund o. s. v. o. s. v. — skulde oprettes som Fagsekretariater under I. F. C., saaledes at samtlige organiserede Arbejdere betalte et ensartet Kontingent til det internationale Samarbejde. Formaalet med denne Centralisering skulde bl. a. være at opnaa Besparelser derved, at en Del Oversættelser og andet Kontorarbejde skulde kunne undgaas. Dette sidste blev dog betvivlet. Spørgsmaalet henvistes til Generalraadet (Hovedbestyrelsen) til nærmere Overvejelse.

Indenfor I. T. F. saavel som indenfor Ar-

bejderbevægelsen i det hele taget har der gennem Aarene været Tale om Dannelsen af et internationalt Fond, der kunde træde i Virksomhed i Konflikttilfælde, saaledes at den hidtidige Understøttelsesform, frivillige Indsamlinger, kunde ophøre. Paa I. T. F.s sidste Kongres blev der fremsat Forslag om, at de tilsluttede Organisationer skulde yde et bestemt Kontingent til et saadant Fond, og Spørgsmaalet blev henvist til et Udvalg, der afgav Beretning paa denne Kongres, men Sagen blev dog henlagt under Hensyn til den herskende økonomiske Krise og de øvrige vanskelige Forhold.

Under Hensyn til, at Trafikproblemet i alle dets Faser har Krav paa den største Interesse hos alle de ved Transportvæsenet beskæftigede Personer, følger I. T. F.s Sekretariat dette Spørgsmaal meget nøje. Det vil saaledes erindres, at et af det svejtsiske Jernbaneforbunds Sekretær, *Bratschi*, holdt Foredrag om Jernbanerne og Automobilkonkurrencen er udgivet i Pjeceform og tilstillet alle vore Læsere. I. T. F.s sidste Kongres paalagde Sekretariatet at udarbejde Retningslinier for Samarbejde mellem alle Transport- og Trafikvæsenets Brancher. I Henhold hertil forelagde Sekretariatet denne Kongres en lang Udredning om Trafikmidlernes Koordination, d. v. s. de forskellige Trafikmidlers Ligestillelse. Redegørelsen omtaler dels det herskende Kaos paa Trafikvæsenets Omraade, dels de Foranstaltninger, de forskellige Lande har truffet under Pres af det nævnte Kaos, endelig fremsættes nogle Principper for et Trafiksystem, hvori de forskellige Brancher — Jernbane, Biler, Indenrigssejlads og Flyvning — er ligestillet.

Sekretær *van Braambeek*, Holland, holdt et Indledningsforedrag om Spørgsmaalet, han hævdede bl. a., at den indenlandske Trafik burde behandles som en Enhed; dette kunde lade sig gøre f. Eks. gennem et til Støtte for de offentlige Myndigheders Beslutninger nedsat Trafikraad.

Der udspandt sig om dette Spørgsmaal en indgaaende Debat, som resulterede i, at Sagen henvistes til Sekretariatet til yderligere Under søgelse. Iøvrigt skal vi senere bringe en endnu udførligere Omtale af dette interessante Spørgsmaal.

Til Medlemmer af Generalraadet valgtes

*Marchbank* og *Spence*, Storbritannien, Palæstina og Australien; *Lindley*, Skandinavien. *Jarrigion*, Italien og Frankrig; *Mahlman*, Belgien og Holland; *Bratschi*, Svejts og Østrig; *Gomez*, Spanien og Sydamerika; *Brodecky*, Tjcekoslovakiet og Rumænien; *Maxamin*, Polen og de baltiske Stater, *Yonekubo*, Japan. Som Stedfortræder for Skandinavien valgtes Sekretær Vejre, Dansk Jernbaneforbund.

Til Eksekutivkomitéen valgtes: *Lindley*, *Marchbank*, *Jarrigion*, *Gomez* og *Mahlman*. Sekretærerne *E. Fimmen* og *N. Nathans* genvalgtes med Akklamation.

Endelig vedtoges en Række Resolutioner, ialt 7, vedrørende 1) Aktion mod Fascismen, 2) Situationen i Tyskland, 3) Situationen i Danzig, 4) Situationen i Spanien, 5) Den østrigske Arbejderklasses Kamp, 6) Strafferetskongressen i Berlin og 7) Faren for Krig mellem Italien og Abessinien. I denne sidste Sag besluttedes det som tidligere meddelt at opfordre I. F. C. og S. A. I. til en Raadslagning i Geneve samtidig med Folkeforbundets Møde. Som vore Læsere formentlig har set i Dagspressen, har det paagældende Møde været afholdt, og de organiserede Arbejderes faglige samt politiske Repræsentanter har ved et Foretræde for Folkeforbundet frembragt den internationale Arbejderklasses Protest mod Krigen.

## PROTOKOL

Aar 1935 den 10. April førtes i Statsbanernes Generaldirektorat Forhandling mellem Generaldirektoratet og de 4 Jernbaneorganisationer.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet: Generaldirektøren, Personalechefen, Kontorchef E. Lunn, Kontrolør A. Høeg.

For Dansk Jernbaneforbund: Forretningsfører Ch. Petersen.

For Jernbaneforeningen: Formand L. Mortensen, Sekretær P. From Hansen.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Formand Soph. Jensen, Sekretær Kuhn.

For Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorg.: Formand Laur. Hansen.

Forhandlingsemne: Ændring i Forflyttelsesreglerne (Ordre Serie A, Side 108).

*Generaldirektøren*: Generaldirektoratet har meddelt de 4 Organisationer, at man agtede at foretage følgende Tilføjelse til Ordre A, Side 108 b:

»Tjenestemænd, der som Følge af Stillingsregulering, Omnormering e. l. bliver overtallige paa deres hidtidige Tjenestested, og som derfor maa være indstillet paa Forflyttelse, kan, naar

der opslaaes ledige Stillinger, eller naar der paa anden Maade er Tale om Besættelse af ledigblevne Poster, *enten* paa almindelig Maade ansøge om at komme i Betragtning *eller* stille sig til Raadighed for Forflyttelse paa Betingelse af, at denne Forflyttelse betragtes som uansøgt.

Der vil i disse Tilfælde inden for de naturlige og nødvendige Hensyn til de paagældendes Kvalifikationer, Alder og Tjenestanciennitet i videst muligt Omfang blive taget Hensyn til Ansøgninger om Forflyttelse.\*

De 4 Organisationer har i Fællesskab foreslaaet Udkastets 2 sidste Linjer affattet saaledes:

»i lige Grad blive taget Hensyn til de fremsatte Ønsker, hvad enten de paagældende har ansøgt om eller blot stillet sig til Disposition for Forflyttelse.«

Da dette er en ganske anden Regel end den, der er paatænkt fra Generaldirektoratets Side, bedes Organisationerne motivere Ændringsforslaget nærmere.

*L. Mortensen:* Allerede den Gang Spørgsmaalet om Nedlæggelse eller Nedrykning af Stationer m. v. forhandlede, henstillede Jernbaneforeningen, at der ved alle de Forflyttelser, som fandt Sted i den Anledning, udbetaltes Godtgørelse som for beordret Forflyttelse. Sagen ordnedes, efter at Lønningsraadet havde beskæftiget sig med den, saaledes som Generaldirektoratets Meddelelse desangaaende giver Udtryk for. Senere skete der det, at 4 Overbanemesterembeder og 1 Lokomotivmesterembede nedlagdes, og da det saaledes var Statsbanerne, som tvang de paagældende fra deres hidtidige Tjenestesteder, burde de efter vor Opfattelse have Krav paa Flyttegodtgørelse i Henhold til Tjenestemandslovens § 809, Stk. 3, uanset at de havde søgt de opslaaede ledige Stillinger. Dette var Generaldirektoratet ikke helt indforstaaet med; men Sagen er jo nu løst ved Lønningsraadets Behandling, og Resultatet er, at vore Synspunkter har faaet Medhold.

Dersom det nye Ordreudkast betyder, at der ved de i Stykket omtalte Forflyttelser — altsaa Forflyttelser, som *skal* finde Sted paa Grund af Omnormering eller lign. — først og fremmest vil blive taget Hensyn til den Del af Personalet, som indsender Ansøgninger om Forflyttelse, inden der tages Hensyn til dem, som stiller sig til Raadighed for Forflyttelse, er det uretfærdigt; thi man tvinger derved Personalet til frivilligt at indsende Forflyttelsesansøgninger, som egentlig er dem imod.

Hvis Ordreudkastet derimod skal forstås paa den Maade, at begge Parter stilles lige, har vi intet at indvende; men Meningen maa saa være nærmere præciseret.

*Generaldirektøren:* Der staar i Ordreudkastet ikke andet end i den tidligere Meddelelse vedrørende de nedrykkede Stationer. Det drejer sig for Administrationen ikke blot om at spare Flyttegodtgørelsen. Hidtil er der jo ikke disponeret saaledes, at der er gjort nogen Uret. Der er derfor heller ikke nogen Grund til at nære en saadan Tro med Hensyn til Fremtiden; men Organisationernes Forslag kan ikke til-

trædes, da det i for høj Grad vil binde Administrationen og give urimelige Resultater. Lønningsraadets Stilling i Sagen om Overbanemestrene kan ikke tages til Indtægt for, at overtallige altid skal forflyttes med højeste Godtgørelse. Hvis en Mands højeste Ønske er at komme et bestemt Sted hen, er der da ingen Mening i, at han, naar dette hans Ønske imødekommes, saa ogsaa skal have Godtgørelse som beordret forflyttet; det betyder derfor noget, om en Mand søger et bestemt Sted, eller han blot stiller sig til Raadighed.

*E. Kuhn:* For dem, hvis højeste Ønske det er at komme andetsteds hen end der, hvor de i Øjeblikket er, behøver Generaldirektoratet ikke at udstede denne nye Ordre; thi for de allerfleste af de paagældende gælder, at de saa vil have haft Forflyttelsesansøgning liggende i flere Aar.

*Generaldirektøren:* Den paagældende kan jo uden Risiko tilbagekalde Ansøgningen og stille sig til Disposition for uansøgt Forflyttelse, hvis Organisationernes Forslag gennemføres.

*Ch. Petersen:* Jeg har læst Ordreudkastet saaledes, at man med Hensyn til Flyttegodtgørelse stillede de to nævnte Kategorier — dem, som indgiver Ansøgning og dem, som blot stiller sig til Raadighed — ens, og jeg har stærkt hævdet denne Opfattelse; men da Generaldirektøren tilkendegiver, at der ønskes at gøre Forskel paa den, som ansøger, og den, som blot stiller sig til Raadighed, maa det betones, at noget saadant vil være en Uretfærdighed overfor Personalet. Det er jo klart, at en saadan Fremgangsmaade vil fremkalde Ansøgninger fra alle dem, der skal forflyttes; thi naar man ikke længere kan forblive paa sit hidtidige Tjenestested, er de fleste selvsagt interesseret i at faa et nyt Tjenestested, som dog kan anses for nogenlunde at være efter de enkeltes Ønsker; men derved vilde denne Ordre borteliminere Bestemmelsen i Tjenestemandslovens § 809, Stk. 3, og det er derfor nødvendigt, at Ordren faar en saa klar Affattelse, at den ikke kan misforstås. Det nævnte Stykke i § 809 forudsætter udtrykkeligt, at naar Staten forflytter en Mand, fordi han paa Grund af visse af Administrationen gennemførte Ændringer ikke mere skal anvendes paa det hidtidige Tjenestested, saa skal den paagældende have fuld Godtgørelse derfor; thi medens § 809, Stk. 1 og 2, er beregnet paa kun at give delvis Dækning for Flytteudgifterne, gives der efter Stk. 3 fuld Dækning for alle normale Udgifter. Det er kun rimeligt i de Tilfælde, hvor Tjenestemændene tvinges ud i en Forflyttelse paa Grund af Forhold, paa hvilke de er ganske uden Indflydelse, at give dem størst mulig Dækning for de med deres Flytning forbundne Omkostninger.

Det er kun et skyldigt Hensyn at vise disse Tjenestemænd, naar man ved deres Forflyttelse anbringer dem paa de ledige Tjenestesteder, som de maatte foretrække, alt naturligvis under Hensyn til deres Kvalifikationer, Alder og Anciennitet. Denne Omstændighed kan ikke med Rette stille dem økonomisk ugunstigere, end hvis den tvungne Forflyttelse havde været til vilkaarlige af Statsbanerne valgt Tjenestesteder.

*Generaldirektøren:* Som Eksempel paa, hvor urimeligt det vilde være, hvis der i alle Tilfælde skulde udbetales Godtgørelse som beordret forflyttet, skal jeg nævne Stationsmestrene. For saa vidt angaar de Stationsmestre, som ved Omnormeringen bliver overtallige i Vestjylland, blev kun de, som søgte ledige Stationer, forflyttet, og da efter Ansøgning, hvorimod de øvrige hidtil har faaet Lov til at blive, hvor de er. Det er jo ret almindeligt, at Stationsmestre fra de tyndbefolkede Egne i Vest- og Midtjylland søger hen til tættere befolkede Egne — Østjylland, Fyn eller Sjælland. Det vilde derfor være urimeligt, om vi i alle disse Tilfælde skulde være tvunget til at betale Godtgørelse som beordret forflyttet. Noget tilsvarende skete, da Skanderborg Maskindepot blev nedlagt og vil antagelig ogsaa kunne gennemføres, naar Langaa Maskindepot nedlægges. De, der indsender almindelig Ansøgning, vil sandsynligvis faa deres Ønske imødekommet, hvorimod de, der forholder sig passive eller som kun stiller sig til Raadighed, faar Lov til at blive i Langaa og køre derfra eller fra Nabodepotet Randers.

*Ch. Petersen:* De paagældende kan jo ikke blive i Langaa til Evighed.

*Generaldirektøren:* De kan blive der indtil videre.

*Ch. Petersen:* Naar Langaa Depot skal nedlægges, er det altsaa Administrationens Hensigt, at det der-værende Personale før eller senere skal forflyttes, og der er da ingen Mening i, at Administrationen ved en Ordreudstedelse skulde afskære de paagældende i at faa godtgjort Udgifter, som Tjenestemandsløven forudsætter dækket. Det hele er saaledes kun et Penge-spørgsmaal: Generaldirektoratet skal forflytte Personalet, men ønsker at spare Flyttegodtgørelsen. Organisationerne derimod ønsker at sikre Personalet de Rettigheder, Tjenestemandsløven hjemler.

Maaske kunde man ændre Ordlyden i Ordre-udkastets Stk. 2 til at gaa ud paa, at der »i videst muligt Omfang blev taget Hensyn til de fremsatte Ønsker«.

*Soph. Jensen:* For Lokomotivpersonalets Vedkommende er Forholdet det, at man naar som helst kan indsende Ansøgning om Forflyttelse, og dersom en Mand, som har Forflyttelsesansøgning liggende inde, forflyttes til et af de Depoter, han har søgt, faar han ikke Godtgørelse som beordret forflyttet. Dette bør han derimod have, hvis Forflyttelsesansøgningen fremkal-des paa Grund af Administrationens Dispositioner, hvad enten det drejer sig om Nedlægning eller Om-normering; thi man kan roligt gaa ud fra, at det højeste Ønske for dem, som ikke har Forflyttelses-ansøgning liggende, er at forblive paa deres hidtidige Stationeringssted.

*Generaldirektøren:* Naar det hævdes, at det for Administrationens Vedkommende er et Pengespørgs-maal, er det naturligvis rigtigt, at Administrationen har en økonomisk Interesse at varetage; men det afgørende for os er at administrere efter Tjeneste-mandslovens Ord og Forudsætninger og undgaa op-lagte Urimeligheder. Og der er vist Enighed om, at en Mand, der faar opfyldt et længe næret Ønske om Placering, ikke bør have forhøjet Flyttegodtgørelse,

fordi han tilfældigvis bliver overtallig og maaske endda derved faar sit Ønske opfyldt tidligere end ellers.

Hvis en Mand har Ønske om at komme et bestemt Sted hen, og han indsender Ansøgning derom, er der noget at bygge paa, og hvis han da skal have Godtgørelse som beordret forflyttet, kommer Stats-banerne faktisk til at udbetale Beløb, mod hvis Ud-betaling der kan rettes Kritik. Dette finder vi er urimeligt. De, som indsender Ansøgning, bør derfor have et vist Fortrin til at faa deres Ønsker imøde-kommet fremfor dem, som kun siger: »Hvis jeg kan faa Godtgørelse som beordret forflyttet, saa kan I for min Skyld gerne forflytte mig, men ellers ikke.«

Den af Ch. Petersen skitserede Ordlyd kan til-trædes, men kun, dersom det ikke betyder det samme som Organisationernes første Ændringsforslag, saa-ledes at vi er afskaaret fra med Stationsmestre, Over-portører, Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere at kunne disponere over en længere Periode og faa Per-sonalet forflyttet efter Ansøgning. Vi kan ogsaa slette hele Udkastets 2. Stk., ja, vi kan eventuelt helt und-lade at udsende denne Ordre og saa lade det forblive ved det Cirkulære, vi allerede har for Stationstjene-stens Vedkommende.

*L. Mortensen:* Med Hensyn til Generaldirektørens Bemærkning om, at dem, som indsender Ansøgning, bør have et vist Fortrin, ønsker jeg at udtale, at jeg deler dette Synspunkt, hvis det drejer sig om Ansø-gninger, som ligger inde og har ligget i længere Tid, men ikke, hvis det drejer sig om Ansøgninger, der fremkaldes, fordi der paa Grund af Administrati-onens Dispositioner skal foretages Forflyttelser.

*Generaldirektøren:* Tidligere Ansøgninger kan jo som før nævnt tages tilbage.

*Ch. Petersen:* Det reelle er, at de, som skal for-flyttes paa Grund af Omnormering eller lignende, ikke selv har nogen Indflydelse paa, om de skal væk fra deres hidtidige Tjenestested eller ej; det er Gene-raldirektoratets Dispositioner, som bevirker dette. Det er derfor rimeligt, at de faar den Godtgørelse, Tje-nestemandsløven forudsætter, og Organisationernes Synspunkter i saa Henseende deles som bekendt af Lønningsraadet.

Vi udbeder os nogle Dage for at tage Stilling til Generaldirektørens Forslag om at udelade Udkastets 2. Stk. eventuelt helt at undlade Ordren.

*Generaldirektøren:* Der er jo Enighed om, at den for Stationsforstandere, Stationsmestre m. fl. trufne Ordning er rigtig. Forholdet er imidlertid ganske det samme for andre Tjenestekategorier i Tilfælde, hvor Afviklingen udskydes over et længere Tidsrum. D'Hrr. har ogsaa selv fremdraget de Tilfælde, hvor en Tje-nestemand har haft Ansøgning liggende. Disse Eksem-pler viser, at man ikke kan klare sig med Organi-sationernes Forslag, men maa have Adgang til at give Ansøgere et vist Fortrin.

Jeg venter nu at høre fra Organisationerne.  
Forhandlingen sluttet.

*Knutzen.*

*Kuhn.*

Organisationerne har derefter meddelt Ge-neraldirektoratet, at de ikke kan fravige det

under Forhandlingen anførte Synspunkt, nemlig at Personale, som forflyttes paa Grund af visse af Administrationen foretagne Dispositioner, maa have Krav paa en ligelig Behandling, hvad enten der fra de paagældende foreligger en ved Administrationens Dispositioner fremkaldt Ansøgning om Forflyttelse, eller de blot har stillet sig til Raadighed.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Normativernes Udregning.

I Nummer 17 af nærværende Blad har Hr. K. M. P., Nyborg, været ude med en Artikel om Normeringen af Personalet paa de forskellige Depoter.

K. M. P. fremkommer med Betragtninger over den Personaleomvæltning, der er foregaaet ved Lillebæltsbroens Aabning, og omtaler der et Depot, som forud for Broens Aabning var normeret med en Nedskæring af 19 Mand, et Forhold, som senere er ændret saaledes, at der nu er udstationeret det samme Antal, som Depotet skulde nedskæres med. K. M. P. kan godt nævne, at det Depot, der hentydes til, er Fredericia, men det er vistnok kun noget, K. M. P. fabler om, naar han siger, at Fredericia var »normeret« med en Nedskæring, det er han vist alene om at vide. Nej, man havde forventet en Indskrænkning af Rangerturene, der imidlertid ved Fredericia nye Stations Ibrugtagning viste sig at blive en Udvidelse og derved Beskæftigelse for mere Personale. K. M. P. er altsaa blot ærgerlig over, at han ikke fik alle disse Tvangsforflytninger at se, men til Gengæld er der mange flere, der er glade ved, at de blev undgaaet.

K. M. P. er derefter inde paa Personaleforholdene i Nyborg, havde K. M. P. haft Kendskab til, hvad der forud for Broens Aabning var tiltænkt dette Depot, vilde han sikkert ikke nu spørge om: »Hvad er Meningen«, men forstaa, at Fyn fra 15. Maj ikke mere danner et Kørselsinterval for sig selv. Naar K. M. P. fremkommer med Ordene: »Kørsel de tager fra andre Depoter«, maa det antagelig ikke være andre end Nyborg, der menes dermed, idet jeg ikke tror, K. M. P. er bemyndiget til at føre Paatale for andre og antagelig heller ikke for Afdelingsledelsen i Nyborg, men det maa være egne Betragtninger, der fremføres, og man er da klar over, at K. M. P. hidtil har været isoleret fra andre Depoter og ikke nu kan forstaa, at der fra jyske Depoter kan køres til Nyborg. Af samtlige Depoter her i Jylland, der har korresponderende Kørsel med andre Depoter, bliver der næsten til hver Køreplansskifte byttet om paa enkelte af Togene; men dette foretages af Distriktet og ikke efter Personalets Hensetting eller efter dettes Ønsker. Jeg tror ikke, nogen Afdelingsledelse vilde driste sig til at forlange Kørsel fra andre Depoter, uden den anden Part havde givet sit Samtykke dertil.

I forskellige Dagblade fremkom der efter Broens Aabning en Meddelelse om, at en Lokomotivfører

fra Nyborg havde mistet sit Lokomotiv; forskellige Ting i K. M. P.s Artikel peger hen paa, at det godt kunde være ham, der var saa ilde stedt ikke at kunde finde sin Maskine, og nu er K. M. P. i den samme Situation med Kørselen; men som det dengang gik med Lokomotivet, vil Tiden ogsaa nok lære K. M. P., at det ikke er neimt at beholde noget for sig selv, og er der Kørsel over Fyn, som ligger godt for et af de jyske Depoter, er det ikke Personalet men Administrationen, der bestemmer, hvorfra Kørselen skal foregaa.

Hvorledes Normativet bliver for Fredericia, vil K. M. P. følge med Interesse, og det vil undertegnede ogsaa.

Mar. Ladéby.

### Remisearbejdernes Anvendelse som Lokomotivfyrbødere!

Hr. Redaktør. Da jeg i vort Fagblad for den 20. September 1935 læste Artiklen med ovenstaaende Titel, kunde jeg ikke dy mig, men for straks til Blækkuset. Jeg tror ikke, at der paa Godsbanegaardens Maskindepot, hvor jeg hører til, er mange Lokomotivførere, der ønsker Depotarbejdere med som Lokomotivfyrbødere i Stedet for de veluddannede, veltjente og prøvede Lokomotivfyrbødere og Lokomotivfyrbøderaspiranter, vi for Tiden har. Derefter vil jeg forespørge vor ærede Redaktion, findes der en Ordre, Overenskomst eller lignende, der forbyder Depotarbejderes Brug som Lokomotivfyrbødere paa S. og P. Maskiner, jeg har forgæves eftersøgt dette, og ved en Forespørgsel paa Remisekontoret faaet til Svar, at det var tilladt. At dette ikke er saa heldigt, vil man kunne se af efterfølgende.

Søndag den 15. September 1935 havde jeg, paa Trods af min Protest paa Kontoret, faaet en Depotarbejder med som Lokomotivfyrbøder paa en S.-Maskine, Tjenesten var tre Ture til Holte (Aftentur). Manden var flink og fyrede godt, men dermed er alt sagt. Efter første Tur kom vi til København med kun 1 m<sup>3</sup> Vand tilbage i Tanken. Hvor var Vandet blevet af? i Ballasten! Paa min Forespørgsel om, hvorlænge Depotarbejderen havde kørt med S.-Maskine, svarede han en Tur uden Uddannelse eller noget andet i den Retning. Han kendte ikke Varmtvandsinjektoren eller dens Brug eller Koldtvandspumpen! Naa, saa kom anden Tur, under denne rodede Vedkommende saadan med Varmtvandsinjektoren, at den blev ubrugelig under Resten af Turene. Paa Virum Holdsted slog den venstre Kedelhusventil ud, jeg sendte Manden op paa Tanken for at lukke for Kedelhuset, men opdager til min Skræk, at han er ved at skrue Topstykket af; hvad der derved kunde være sket, ved enhver Fagmand. Jeg maatte selv op paa Tanken og stoppe ham og selv foretage det fornødne. Havde det været under Kørsel, hvad saa? Tredie Tur gik nogenlunde, men jeg maatte dog have min Opmærksomhed henvendt næsten mere paa Depotarbejderen og hans Arbejde, end paa Kørselen, hvilket jo, som enhver kan forstaa, ikke er saa heldigt, og jeg ønsker ikke saadan en Dag om igen; thi saa kan de 9 Timer 47 Min.s Tjeneste være lige haardt nok. Jeg vil slutte dette med en energisk Protest mod at

faa Depotarbejdere med paa disse Maskiner i Stedet for vore prøvede, veltjente Lokomotivfyrbødere og Lokomotivfyrbøderaspiranter. *Gb. L.*

Naar den ærede Indsender efterlyser en Overenskomst og en Ordre vedrørende det omtalte Forhold, maa vi meddele, at Overenskomsten er truffet for mange, mange Aar siden og den Gang optrykt i »Dansk Lokomotiv Tidende«, men selvfølgelig er den ogsaa udtrykt i Ordreform, og har i mange Aar haft følgende Ordlyd:

»Til Lokomotivfyrbødertjeneste maa kun i ganske særlige Tilfælde benyttes Arbejdsmand, og *aldrig* til de i Opslagskøreplaner for Publikum som Eksprestog og Iltog betegnede Tog samt paa P.- og S.-Maskiner.«

For et Par Aar siden blev Bestemmelsen omredigeret, saa det sidste blev det første og omvendt. For 1. Distrikts Vedkommende findes den nu i Lokomotivpersonalets Ordrebog Ma. A. Nr. 24 og burde altsaa være enhver Lokomotivmand og Depotforstander bekendt. Det skal ganske vist indrømmes, at Distriktet i Fjor udsendte en Rettelse, som skulde muliggøre Remiscarbejderen's Anvendelse paa S.-Maskiner, men denne Rettelse var ulovlig, hvilket Generaldirektoratet underrettede Distriktet om; som Følge heraf har den heller ikke haft nogen Gyldighed.

*Red.*

## ARBEJDSTIDSNEDSÆTTELSE SOM MIDDEL MOD DEN ØKONOMISKE KRISE (Sluttet.)

I denne Forbindelse er der et andet Forhold, som synes at spille en Rolle. Gunstige Resultater synes kun at fremkomme, hvor offentlige Arbejder finansieres ved Laan fremfor ved Beskatning. At forøge Beskatningen i Depressionstider er egnet til at hindre friskt Initiativ og vil saaledes i sidste Instans let vise Tilhøjelighed til kun at flytte Arbejdskraft fra det private Erhvervsliv for at beskæftige den ved offentlige Arbejder. Hvor det imidlertid lader sig gøre at laane Penge, for hvilke der ikke er Anvendelse til privat Anlægsvirksomhed, forøges Pengeomløbets Omfang og Hastighed, og som Følge deraf, viser Beskæftigelsens samlede Omfang Tilhøjelighed til at stige. Det er paa dette Grundlag, at de store Statslaan, som er optaget i Japan, Sverige og U. S. A., har været berettigede og synes at have haft heldbringende Virkninger paa den økonomiske Situation, skønt de medførte Underskud paa Budgettet, eller maaske nøjagtigere udtrykt, i hvert Fald for Sveriges Vedkommende, at der skabtes Balance over en Aarrække i Stedet for paa det enkelte Aars Budget. Det er naturligvis klart, at en saa dristig Afvigelse fra den orthodoxe Finansiærens Regler ikke lader sig praktisere i alle Tilfælde. Det kan kun gøres, hvor et Lands finansielle Stilling er stærk nok til at tillade det — d. v. s. hvor det kan gøres uden Fare for Inflation eller uden

at svække Landets Kredit. Det er ligeledes klart, at Foranstaltninger af denne Art kun kan være af midlertidig Karakter. Disse Principper har været anerkendt i alle de tre her omtalte Lande. Det centrale i Spørgsmaalet er, om det er muligt ved store stillede offentlige Bevillinger dækket ved Laan, at bringe ny Købekraft i Omløb og saaledes medvirke til at opretholde Efterspørgselsens Omfang, forudsat at de offentlige Finanser er tilstrækkeligt sunde til at tillade en saadan Fremgangsmaade uden Fare for Landets Valuta eller dets Kredit.

En tredje Slutning, som det synes berettiget at drage, er, at offentlige Arbejder kun er økonomisk virkningsfulde som Middel til at bekæmpe en Depression, naar de ledsages af en ekspansionistisk Pengepolitik. Forsøger man paa den ene Side at forøge de samlede Køb ved at sætte offentlige Arbejder i Gang, medens man paa den anden Side snarere begrænser end forøger Betalingsmidlerne, er man inde paa en selvmodsigende Politik. Det ligger nær at tænke sig, at adskillig Misforstaaelse med Hensyn til Værdien af offentlige Arbejder som Middel til at organisere økonomisk Genrejsning, hviler paa mangelfuld Erkendelse af dette afgørende Forhold.

Udgifter til offentlige Arbejder er tillige kun een Form for offentlige Udgifter. Den kan ikke i sig selv ventes at frembyde et tilstrækkeligt Middel til Afhjælpning af Arbejdsløsheden og er heller ikke noget, som hurtigt og let kan bringes i Anvendelse. Det er almindeligt godkendt, at Arbejde ikke skal sættes i Gang, med mindre det er af virkelig økonomisk Værdi, og man har med Retto ofte sondret mellem Arbejde af denne Art og rent Nødhjælpsarbejde, iværksat blot for at skabe Beskæftigelse, men Nødhjælpsarbejde forkastes ganske vist ofte i Udtryk, der næsten giver det Udseende af, at virkelige Planer til Fremme af Landets Udvikling kun skulde have ringe eller slet ingen Værdi for Beskæftigelsen. De Forenede Staters »National Resources Board« hævder, at et gunstigt Resultat af offentlige Arbejder afhænger af, at man overholder tre Betingelser: 1) at Projekter i tilstrækkelig stor Stil planlægges saa lang Tid forud, at det ikke volder Vanskelighed at faa de fornødne Kontrakter afsluttet 2) at Foretagenderne ikke sættes i Gang, før Likvideringen af en tidligere Periodes finansielle Udskejelser er skredet langt frem, og 3) at fornøden Dækning kan skaffes, uden at privat Foretagsomhed derved hæmmes eller det offentlige Kredit overbelastes. Under disse Forudsætninger og med den nødvendige systematiske Forberedelse mener de, at »offentlige Arbejder kan bringes til at virke som en værdifuld stabiliserende Faktor«, men at »uden en forud lagt Plan af denne dristige Beskaffenhed viser tidligere Erfaringer, at offentlige Arbejder i bedste Fald kun kan lindre de ved Depressionen forvoldte Lidelser og Tab noget.«

Det er endnu for tidligt at fælde nogen endelig Dom, men flere og flere Vidnesbyrd synes at vise, at en ny Teknik ad disse Linjer virkningsfuldt kan benyttes til at bekæmpe en Depression. I Belysning af de seneste Begivenheder kan den ikke længere af-



vises som fantastisk eller utopisk. Man har allerede nu et foreløbigt Indtryk, der taler for Benyttelsen af offentlige Arbejder i dette Øjemed og godtgør det berettigede i den vedholdende Opmærksomhed, den Internationale Arbejdsorganisation har vist dette Spørgsmaal. Det begyndte allerede paa den første Arbejdskonference i 1919, hvor der vedtoges en Henstilling, der anbefalede paa Forhaand at planlægge offentlige Arbejder. Albert Thomas gjorde sig i 1931 til Talsmand for denne Politik. I 1933 sluttede Arbejdskonferencen sig hertil og anbefalede den overfor den økonomiske Konference. Dens Betydning og mulige Værdi blev paany fremhævet i forrige Aarsberetning og er nu ved at blive almindelig anerkendt. Der er endnu ikke fuld Forstaaelse for de økonomiske Virkninger; men de gunstige Resultater, visse Lande allerede har opnaaet ved at slaa ind paa denne Vej, gør en dybtgaaende og fortsat Undersøgelse af Spørgsmaalet mere nødvendig end nogensinde.

#### Arbejdstid.

Et andet Middel til Arbejdsløshedens Bekæmpelse, som blev modtaget med almindelig Skepsis, da det i 1932 for første Gang var Genstand for Drøftelse indenfor den Internationale Arbejdsorganisation, er Arbejdstidens Nedsættelse. Under Depressionens fortsatte Tryk har det i mange Industrilande vundet betydeligt frem i det forløbne Aar. Den Opfattelse vinder Terræn, at kortere Arbejdstid ikke blot i Depressionstider kan være et Middel til at fordele Arbejdet, men maaske ogsaa er den logisk nødvendige Folge af den forstærkede Produktionskraft, Industrien nu raader over.

I første Række maa her nævnes, at 48 Timers Ugen har fæstnet sig betydeligt. I Frankrig er den blevet udvidet til ogsaa at omfatte visse Transportvirksomheder og Hjelpeindustrier til Byggeriet. I Brasilien, Polen og Storbritannien er den ved Lov eller kollektiv Overenskomst indført for Landevejstransporten. Indien har nedsat det i Washington-Conventionen fastsatte 60 Timers Maximum til 54 Timer i alle ikke-sæsonprægede Fabrikvirksomheder. Cuba og Nicaragua har ratificeret Conventionen om Arbejdstid (i Industrien), Mexiko og Nicaragua Conventionen om Handelen. Mest paafaldende af alt er maaske det Skridt, Canadas Regering har taget ved at foreslaa en Forbundslovgivning om Anvendelse af Washington-Conventionen om Arbejdstid over hele Dominion'en som Konsekvens af dens Bemyndigelse til at afslutte Overenskomster med andre Lande. For helt at forstaa Betydningen af dette Skridt maa man erindre, at Bestemmelser om Arbejdstid og andre Arbejdsvilkaar hidtil er blevet behandlet som udelukkende henhørende under de enkelte Provinsers Myndighedsomraade, og at de fleste af dem ikke havde Lovbestemmelser vedrørende voksne Mands Arbejdstid.

En anden betydelig Ændring fandt Sted i Frankrig, hvor Tilladelsen til Overarbejde blev tilbagekaldt for en Række store Industriegrene, deriblandt Tekstilindustrien, Jern- og Staalværkerne, Maskinindustrien, Garverierne, Bundtmagerierne og Bygningsindustrien.

Imidlertid har 40 Timers Ugen vedblivende haft Fremgang.

I U. S. A. var den 5. Januar d. A. 541 Forordninger om loyal Konkurrence — de saakaldte »codes« — i Kraft omfattende over 95 pCt. af alle de ved industrielt Arbejde beskæftigede. Omkring 85 pCt. af disse Forordninger indeholder for Hovedparten af Industriarbejderne Bestemmelse om en Arbejdsuge paa 40 Timer eller derunder. Mr. Richberg udtalte i sin Beretning til Præsident Roosevelt om Genrejningens Fremgang, at efter hans Skøn skyldtes den Nedgang i Antallet af arbejdsløse som havde fundet Sted i Tiden fra Juni 1933 til Juni 1934, og som havde sat Tallet ned med 2 320 000, hovedsagelig den ved Forordningerne gennemførte Nedsættelse af Arbejdstiden. Ogsaa paa anden Vis har Bevægelsen i Retning af en kortere Arbejdsuge vundet Fremgang. En Overenskomst, som i December 1934 er tiltraadt af Repræsentanter for Staterne: Massachusetts, New Hampshire, Rhode Island, Connecticut, New York og New Jersey, indeholder Bestemmelse om Lovfæstelse af en fem-Dages 40 Timers Arbejdsuge for Industriarbejdere. Denne Overenskomst skal ratificeres af de paagældende Stater. Imidlertid gaar den offentlige Mening i visse Kredse endnu videre. Den amerikanske »Federation of Labor« har udtalt sig for en 30 Timers Arbejdsuge, og der er forelagt Kongressen Lovforslag i den Retning.

I Italien er der taget et vigtigt Skridt ved en Overenskomst, som blev undertegnet den 11. Oktober 1934 med Gyldighed til 16. April 1935, mellem de fascistiske Landsforbund for Arbejdsgivere og Arbejdere i Industrien med det Formaal at fordele de forhaandenværende Beskæftigelses-Muligheder blandt et større Antal Arbejdere. Denne Overenskomst blev i Løbet af nogle faa Uger sat i Kraft gennem mere end 50 særlige kollektive Overenskomster i et lige saa stort Antal Industriegrene. Den fastslog Princippet med en 40 Timers Arbejdsuge. Arbejdslønnen blev nedsat i Forhold til Nedsættelsen af Arbejdstimernes Antal, men suppleredes med Tilskud til de af den kortere Arbejdsuge omfattede Arbejdere, der havde store Familier at forsørge. Overarbejde betragtes som principielt afskaffet, men kan tillades under ganske særlige Forhold. Andre almindelige Overenskomster blev afsluttet for Handelsvirksomheder, Banker og Forsikrings-Institutter samt for Landbruget. Det er officielt fastslaet, at Overenskomsterne i Løbet af tre Maaneder efter deres Ikrafttræden førte til Genantagelse af omkring 200 000 arbejdsløse. De opnaaede Resultater betragtes som saa tilfredsstillende, at det fascistiske Store Raad den 16. Februar har besluttet, at 40 Timers Ugen skal indføres som varig Ordning.

I Czekoslovakiet var der i September-Oktober 1934 over 750 Fabrikvirksomheder, med nærvæd 70 000 Arbejdere, som havde en 40 Timers Arbejdsuge, og mere end 1 500 Fabrikvirksomheder, med omkring 125 000 Arbejdere, havde mindre end 40 Timer ugentlig. Endvidere har Socialministeren forberedt et Lovforslag om Indførelse af 40 Timers Ugen i alle industrielle Virksomheder undtagen Gruberne, som

vil blive behandlet for sig. Efter Ministerens Skøn vil dette føre til Genantagelse af 60 000 Arbejdere eller omkring 10 pCt. af de Industriarbejdere, Forslaget er tænkt at skulle omfatte. Ministeren fastslog, at baade Arbejdsgiver- og Arbejder-Organisationer havde anerkendt Nødvendigheden af Arbejdstidens Nedsættelse, selvom der var Meningsforskel med Hensyn til Lønnen.

I Danmark har Arbejdsløsheds-Raadet afgivet en Betænkning, der udtaler sig gunstigt om de Virkninger en Nedsættelse af Arbejdstiden kan antages at have som Middel til Arbejdsløshedens Bekæmpelse, omend der ikke opnaaedes Enighed med Hensyn til Maaden, hvorpaa en saadan Nedsættelse skulde gennemføres, eller i Spørgsmaalet om Erstatning.

I Tyskland er Arbejdet blevet fordelt paa flere Hænder indenfor nogle Industrier, og i visse Grene af Tekstilindustrien er det ved en Forordning af 19. Juli 1934 begrænset til 36 Timer om Ugen. I Storbritannien har Arbejdsministeren, Mr. Oliver Stanley, indledet Forhandlinger med Arbejdsgivernes og Arbejdernes Organisationer for at faa undersøgt Mulighederne for en Nedsættelse af Arbejdstiden indenfor hver Industri for sig. Et bemærkelsesværdigt Forsøg med kortere Arbejdstid blev foretaget i Boots Pure Drug Company's Nottingham og Beeston Værker. Ved Indførelsen af en fem Dages Uge blev Fabrikarbejdernes Arbejdstid nedsat fra 47½ til 42½ Time ugentlig, hvilket efter en Prøvetid blev erklæret at have givet et absolut tilfredsstillende Resultat. En uafhængig sagkyndig berettede, at i Almindelighed var de samlede Omkostninger ikke forøget, og at Ugelønnen blev opretholdt ubeskaaret. Hvis der ikke var sket en Nedsættelse af Arbejdstiden, vilde Arbejdere være blevet afskediget som Følge af Nyordning og af Indførelsen af arbejdsbesparende Opfindelser.

Af denne korte Oversigt over hvorledes Bevægelsen for nedsat Arbejdstid har udviklet sig i 1934, kan der drages to eller tre vigtige Slutninger.

For det første fortjener det Opmærksomhed, at der er en afgjort Tilbøjelighed til at tage Spørgsmaalet op for hver enkelt Industri for sig. Det vilde imidlertid være en Misforstaaelse at tro, at Benyttelsen af denne Fremgangsmaade nødvendigvis maatte føre til, at de enkelte Ordninger fik et meget forskelligartet Indhold. I Praksis er der betydelig Lighed mellem de Bestemmelser, der angaar Arbejdstiden, hvad enten de findes i de amerikanske »Codes«, i de italienske Overenskomster eller i de franske Forordninger. Fremgangsmaadens Betydning ligger snarere i, at den sikrer, at de for hver enkelt Industri særlige Spørgsmaal kommer helt til deres Ret, og at Bestemmelserne bliver fastsat i Samarbejde med de direkte interesserede Organisationer.

Det kan endvidere bemærkes, at Benyttelsen af denne Metode, hvor Forholdene ordnes Industri for Industri, ikke er uførelig med hurtig Handling. I U. S. A. blev der i Løbet af 16 Maaneder i Henhold til Loven om Landets økonomiske Genrejsning »National Industrial Recovery Act« vedtaget over 500

»Codes« og omkring 140 Tillægs-»Codes« foruden en Mængde andre administrative Bestemmelser. I Italien gennemførtes paa to Maaneder omkring firsindstyve kollektive Overenskomster indeholdende en nærmere Udformning af fire almindelige Overenskomster. Og i Frankrig vedtoges i 1934 over firsindstyve Dekreter i Henhold til Loven af 1919 om Arbejdstid.

Disse Slutninger, som kan drages ud fra enkelte Landes Erfaringer, er værd at have i Erindring paa et Tidspunkt, hvor Arbejdskonferencen opfordres til at bringe Metoden med at ordne hver Industris Forhold for sig i Anvendelse ved Løsningen af Spørgsmaalet om den internationale Nedsættelse af Arbejdstiden. At den skulde være det fuldstændige og eneste Middel mod Arbejdsløsheden, er der ingen, som paastaar; men at den frembyder en delvis Løsning, synes godtgjort ved de allerede opnaaede Resultater, navnlig indenfor stærkt mekaniserede Industriegrene.

(H. B. Butler,  
Dir. for det intern. Arbejdsbureau.)



## OPLYSNINGSARBEJDET

I de senere Aar har Studiekredsarbejdet faaet en mægtig Udbredelse her i Danmark. Naar denne Udvikling har været mulig, ligger det uden Tvivl deri, at der ikke blot blev givet Anvisning paa et Redskab — Studiekredsen — men at der lige saa stærkt blev peget paa, hvad Studiekredsen som Arbejdsform og Oplysningsmiddel kunde anvendes til.

Hver Generation i Arbejderbevægelsen har sin Mission at udføre. For vor Generations Vedkommende og for Arbejderklassens fortsatte Fremgang er det en Livsbetingelse, at der drages nye Skarer ind i Oplysningsarbejdet; thi det er ikke blot nødvendigt, at vore Tillidsmænd har Viden og Dygtighed, ogsaa de menige Medlemmer maa være med og yde en personlig Indsats i Arbejdet; men for at kunne dette, maa man vide noget! Og for at kunne udrette noget, kræves der Indsigt og Dygtighed.

Hos de allerfleste Mennesker vil der være en naturlig Trang til at forstaa og vide, hvad der foregaar omkring dem, og denne Trang har Studiekredsen til Opgave at udvikle og nære. Som Medlemmerne allerede har erfaret, agter »Dansk Lokomotivmands Forening« nu at faa Studiearbejdet ind under faste Rammer. For at afhjælpe den Vanskelighed, der kan ligge i at passe en Studiekreds, naar man ikke har alle Aftener til sin Raadighed, maa det anbefales at indlede Samarbejde med Trafiketaternes Oplysningsudvalg, som i sine planlagte Studiekredse har tillægt Undervisningen paa en saadan Maade, at det samme Pensum bliver gennemgaaet baade i Formiddags- og i Aftentimerne, saaledes at man i de

flESTE Tilfælde vil kunne deltage i hele det valgte Pensum.

Under Hensyn til, at Deltagelse i Studiarbejdet ikke alene vil være til Gavn for Organisationen, men ogsaa — og i nok saa høj Grad — til Glæde for Medlemmerne selv, opfordres disse meget indtrængende til at deltage i dette Oplysningsarbejde.

*Landsoplysningsudvalget.*

**KONGRES**

**Ekstraordinær Kongres afholdes den 13. November d. A. i København, Rømersgade 22, Festsalen.**

*Dagsorden:*

De i sidste ordinære Kongres' Dagsorden under Punkt 8 optagne Lovforslag og Lovændringer.  
Evt. Valg af ny Hovedbestyrelse.

Afdelingerne vælger Kongresrepræsentanter som nedenfor angivet.

**Meddelelse om valgte Repræsentanter indsendes til Foreningens Kontor, Reventlowgade 28, senest den 25. Oktober.**

Afd. 1 og 2 vælger hver 8 Repræsentanter

> 5 > 6	> 1
> 7 > 8	> 1
> 9 > 10	> 2
> 11 > 12	> 2
> 13 > 14	> 1
> 15 > 16	> 2
> 17 > 18	> 2
> 19 > 20	> 2
> 21 > 22	> 3
> 23 > 24	> 2
> 25 > 26	> 1
> 27 > 28	> 2
> 29 > 30	> 1
> 31 > 32	> 1
> 33 > 34	> 2
> 35 > 36	> 1
> 37 > 38	> 4
> 39 > 40	> 1
> 41 > 42	> 2
> 43 > 44	> 1
> 45 > 46	> 1
> 47 > 48	> 1
> 49 > 50	> 1
> 51 > 52	> 1
> 53 > 54	> 1

Motorførerafdelingerne vælger hver 1 Repræsentant.  
*Hovedbestyrelsen.*

**HUSK**

for at undgaa Standsning i Forsendelsen af D. L. T. ved Flytning at meddele Postvæsenet den ny Adresse. Det hænder ikke saa sjældent, at Medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte Meddelelse til Postvæsenet, hvilket forårsager Ulemper baade for Medlemmet og for Kontoret.

**LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND**

**Uddeling af Understøttelse.**

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

- I. Af Medlemmer.
- II. Af pensionerede Lokomotivmænd.
- III. Af Lokomotivmænds Enker
- IV. Af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under I, II og III nævnte.

Ansøgningskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Reventlowgade 28, København V.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

*Repræsentantskabet.*

**STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE**

I den ved Dr. Randrups Død ledigblevne Post som Jernbanelæge i Randers har Bestyrelsen ansat Dr. G. Rindtorff, Randers, fra 1. Oktober d. A.



*Lokomotivførererkredsen.*

Horsens Underafd. Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: N. M. Eriksen, Gormsgade 14, 1.

*Lokomotivfyrbøderkredsen.*

Korsør Afd. Formandens Navn og Adresse rettes til: A. C. Jørgensen, »Højbo«, Nyvej.



*Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—10.—1935:*

Lokomotivfyrbøder T. F. M. Adamsen, Korsør, til Slagelse.

*Funktion som Depotforstander:*

Lokomotivfører N. C. Kristensen, Skive H. (Depotforst.) er efter Ansøgning fra 1.—10.—1935 ansat til Tjeneste som Lokomotivfører ved Skive H. med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfører T. Thomasen, Skive H., er fra 1.—10.—1935 ansat til Tjeneste som Lokomotivfører ved Skive H. med Funktion som Depotforstander.

*Dødsfald:*

Lokomotivfører E. P. Eshøj, Aarhus H., den 13.—9.—1935.

**STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER**

m. v. i Juli Maaned 1935 samt i Tidsrummet April—Juli 1935 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1934 i runde Summer.

	Juli Maaned		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	7 740 000	7 010 000	730 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 550 000	3 500 000	50 000	
Postbefordring .....	630 000	520 000	110 000	
Andre Indtægter .....	640 000	490 000	150 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>12 560 000</b>	<b>11 520 000</b>	<b>1 040 000</b>	
Driftsudgifter .....	9 700 000	9 370 000	330 000	
Afskrivning .....	550 000	510 000	40 000	
Forrentning .....	980 000	880 000	100 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>11 230 000</b>	<b>10 760 000</b>	<b>470 000</b>	
Statens Tilskud til Driften .....	÷ 1 330 000	÷ 760 000		570 000

	April—Juli		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	22 760 000	19 830 000	2 930 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	13 630 000	13 540 000	90 000	
Postbefordring .....	2 200 000	2 030 000	170 000	
Andre Indtægter .....	2 020 000	1 740 000	280 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>40 610 000</b>	<b>37 140 000</b>	<b>3 470 000</b>	
Driftsudgifter .....	35 620 000	34 380 000	1 240 000	
Afskrivning .....	2 180 000	2 030 000	150 000	
Forrentning .....	3 740 000	3 330 000	410 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>41 540 000</b>	<b>39 740 000</b>	<b>1 800 000</b>	
Statens Tilskud til Driften .....	930 000	2 600 000		1 670 000

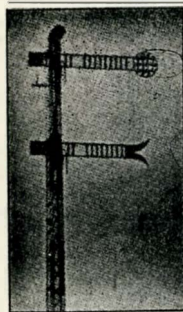
*D. S. B. Juli 1935.*

Personbefordringsindtægten er i Forhold til Juli 1934 steget med 730 000 Kr. eller ca. 10 pCt. Godsbe-  
fordringsindtægten er 50 000 Kr. større end i Juli 1934, og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning  
paa 280 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med godt 1 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 330 000 Kr. Stigningen hidrører i det væsentlige fra Forhøjelse  
af Reguleringstillægget, Merudgifter til Brændsel — herunder Elektricitet til Nærtrafikken — og Udgifter  
til ekstraordinære Spararbejder. I Udgiften til Afskrivning og Forrentning er der en Stigning paa 140 000 Kr.  
Maanedens samlede Driftsresultat bliver herefter omtrent 600 000 Kr. bedre end i Juli i Fjor.

For hele Perioden April—Juli i Aar er Driftsresultatet ca. 1.7 Mill. Kr. bedre end i den tilsvarende  
Periode i Fjor.



**50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi**

**Klædning Efteraar 1935**

**Charles A. Hansen**  
Vesterbrogade 35  
Telf. Eva 692

De vælger efter Deres Smag blandt 300 udsøgte  
engelske og skotske Stoffer og vi syr det efter  
Deres Ønske som **fineste HAANDSYET SKRÆDERI**  
fra Kr. 150,—.

Skrædersyet Maal-Konfektion med Efterprøvning  
i engelske og danske Stoffer fra ..... Kr. 98,—.

De Herrer Tjenestemænd tilbydes Konto til kontante Priser.

**ArmaturogKedelrør til Lokomotiver. BANG & PINGEL, København V.**

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 4. Oktober 1935.

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

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