



35. Aargang N^o 8

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. April 1935

ARBEJDERNES RET UNDER NATIONALSOCIALISMEN

Den nye tyske »Skudsmaalsbog«.

Den nationalsocialistiske Regering i Tyskland retter med forøget Energi sin Opmærksomhed imod Arbejderklassens Rettigheder. Den 26. Februar i Aar naaedes det hidtidige Højdepunkt af socialreaktionær Lovgivning. Den Dag blev det nemlig besluttet at genindføre »Arbejdsbogen«. Ifølge Begrundelsen skal Bogen være et tjenligt Bevis for Arbejdernes og Forretningsmedhjælpernes faglige Uddannelse. Fra 1. April i Aar er det, for at opnaa *Beskæftigelse* i Tyskland, en *Betingelse* at have en »Arbejdsbog«.

Officielt meddeles det, at Myndighederne ved Hjælp af Arbejdsbogen kan øve tilstrækkelig Indflydelse paa Arbejdets Fordeling. Gennem Rigsregeringens Beskæftigelsespolitik er Rammerne for den enkelte Arbejders Ret til at søge Beskæftigelse i den Virksomhed eller Branche, han helst ønsker, blevet betydeligt indskrænket. En Arbejder i Tyskland kan ikke efter frit Valg fra Arbejde paa Landet gaa over til industrielt Arbejde, og han kan heller ikke uden videre vælge en Arbejdsplads i Berlin, Bremen eller Hamborg. For saa vidt han endnu ikke er fyldt 25 Aar, kan han endog — bortset fra ganske faa Undtagelsestilfælde — blive tvunget ud af den industrielle Virksomhed, hvori han er oplært, og henvist til Landbrugs- eller Skovarbejde. Da Gennemførelsen af disse vidtgaende Forholdsregler naturligvis vanskeligt kan kontrolleres, skal Arbejdsbogen bidrage hertil.

Ved Hjælp af Arbejdsbogen skal »*Flugten fra Landet*« forhindres og Arbejdermasserne dirigeres i den af Regeringen ønskede Retning. Arbejdsanvisningskontorerne kan herefter, paa det nøjeste kontrollere den enkelte Arbejder, de kan nu fuldstændig optræde som Organer for Arbejdsgiverne; thi da Arbejdsanvisningskontorerne ved Hjælp af Arbejdsbøgerne og de lovmæssige Beføjelser forener Kontrollen og den mest vidtgaende Dispositionsret, vil de ved forøget Anvisning af Arbejdere til Virksomheder, som for Tiden er begunstiget af Konjunkturerne, forhindre Arbejdslønnens Stigning.

Det er den Side af Arbejdsbogen, der vender ud til *Offentligheden*. Men mindst lige saa føleligt for Arbejderen er det *personlige* Tryk, som nu ved dens Tilstedeværelse kan øves. En Arbejder kan ikke vægre sig ved at fremvise sin Arbejdsbog, og da ugunstige Optegnelser i den betyder Arbejdsløshed, saa er den samtidig et Diktaturmiddel i Arbejdsgiverens Haand.

Arbejdsbogens Genindførelse er et uhyre Tilbageskridt for Arbejderklassen. Men den skaber Klarhed om Nationalsocialismens Hensigter. I Stedet for Opfyldelse af Nazismens socialistiske Løfter kommer nu »Arbejdsbogen«, den Bog, for hvis Fjernelse den europæiske Arbejderbevægelse igennem Generationer har kæmpet. Pligten til at føre Arbejdsbog var allerede for de industrielle Arbejdere i Tyskland bortfaldet under Kejserriget. For Landarbejdere og Hustyende, som gik ind under Arbejdsgivernes Husholdning, indtraadte Befrielsen for Arbejdsbogen i Revolutionsaaret 1918. I Danmark blev Landarbejdere og Hustyende

som de sidste af Arbejderklassen befriet for Arbejdsbogen (Skudsmaalsbogen) i 1921.

Man maa desværre efterhaanden vænne sig til den Tanke, at de tyske Arbejdere lever i en anden Tidsalder end den øvrige europæiske Arbejderklasse. Men for de europæiske Arbejdere bliver Sløret, som Facisterne kaster over de sociale Forhold i de forskellige Diktaturstater, stadig loftet mere og mere — Sandheden aabnebæres.

NYE RANGERFORANSTALTNINGER

Det ser ud, som om Tiden bærer det i sig, at Damplokomotivpersonalet ikke kan blive hurtigt nok afskaffet — i hvert Fald i Danmark. Medens andre indenfor Jernbanevæsenets Omraade førende Lande stadig forbedrer Damplokomotiverne, ser det herhjemme ud til, at kun de Fremdriftsmidler, som anvender Olie, er virkelig up to date.

For Rangertjenestens Vedkommende er der som bekendt i de sidste Aaringer anskaffet et ikke lille Antal Traktorer, bl. a. blev Horsens Station engang i December Maaned f. A. normeret med en saadan Indretning. I den Anledning bragte »Horsens Venstreblad« for 25. Januar d. A. en saalydende Notits:

Nye Rangerforanstaltninger paa Horsens Station.

Fra 1. Januar er der etableret nye Rangeringsforanstaltninger paa Horsens Jernbanestation. — Før i Tiden foregik al Rangering ved Hjælp af to Rangermaskiner, men denne Form for Rangering tog al for megen Tid. Personalet klagede over for lang og for uregelmæssig Arbejdstid.

Stationsforstander Bandholtz tog da Sagen i sin Haand og udvirkede, at Stationen ved Nytaarsskiftet fik en moderne Rangertraktor paa 79 H.K. Traktoren er meget lettere at behandle end de store Maskiner, og Rangeringen foregaar betydelig hurtigere. Desuden har Traktoren den Fordel, at den kan betjenes af alle. Alle Maskiner paa 80 H.K. og derover skal nemlig betjenes af et uddannet Mandskab, men da Traktoren kun er paa 79 H. K., maa den betjenes af hvem som helst paa Stationen og kan paa den Maade lette Arbejdet for det uddannede Rangerpersonale.

Ikke sandt? Denne Notits indeholder virkelig Ting til Overvejelse, selv om det hele ser molboagtigt ud.

Det er os velbekendt, at Stationsforstanderne i mange Aar har været uhyre kede af, at de ikke kunde skalte og valte med Rangermaskinerne og deres Personale, saaledes at de een Dag kunde køre længe og en anden Dag kortere, eftersom det passede Hr. Stationsforstanderen. Vi er ogsaa bekendt med, at paa de Stationsforstandermøder, som afholdtes kort efter, at vor nuværende Generaldirektør havde tiltraadt sit Embede, var netop Rangerlokomotiverne og deres Personale et af de mest diskuterede Emner.

Det foran gengivne Stykke fra »Horsens Venstreblad« er jo ikke en almindelig journalistisk Notits. Den bærer tydeligt Indtryk af at være informeret af Sagkyndige. Paa Grundlag af Notitsen kan man derfor roligt fastslaa, at Stationsforstanderen i Horsens har fundet, at den gammeldags Form med Damprangerlokomotiver tog alt for megen Tid, og at han derfor har udvirket, at Stationen normeredes med et Apparat, *som baade var lettere at behandle, og som kunde udføre Rangeringen meget hurtigere*, og hvor man fremfor alt ikke var afhængig af Lokomotivpersonalet.

Naa, ja! Paa de tyske Baner er man atter gaaet bort fra Traktorer paa de større Rangerpladser og er vendt tilbage til Rangermaskiner, men noget saadant kan vi selvfølgelig ikke tage Lære af. Hos os skal Landet, først spækkes med mere eller mindre utjenstedygtige Rangertraktorer.

Naar man betænker, hvilket Arbejde vore Rangerlokomotiver gennem Aarene har udført for De danske Statsbaner, kan Hjertet jo nok krympe sig paa en og anden Lokomotivmand ved nu at høre om den gammeldags Form, som tager alt for megen Tid, men hvis Skavank i Virkeligheden kun er det, at Stationsforstanderne ikke kan tilrettelægge deres Arbejdstid, som det passer dem. Hvad specielt Horsens angaar, gør det os inderligt ondt for Stationsforstanderen dér. Hans Bestræbelser for at faa noget mere Gang i Støvlerne er hidtil ikke kronedes med Held; thi hans nye Vidundertraktor har kun været i Brug i nogle Dage, saaledes at de »gamle«, »umoderne«, »langsomme« Damplokomotiver har maattet bestride Rangerarbejdet paa Horsens Station. Og mon det ikke vil-

de være det klogeste for Statsbanerne at holde noget mere fast ved det kendte og vente med at indføre »Nyheder« i større Stil, indtil de med Hensyn til Driftsmæssighed var velapproberet. Statsbanernes Regnskab kunde vel nok taale Besparelsen af den Udgift, som en hel Masse unødvendige Traktorer medfører.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Fremtidsperspektiver eller Motoriseringens Vrangside.

Efter den Gny, der stadig staar om Lokomotivpersonalets Forhold til Motorspørgsmaalet, kan man vist roligt paastaa, at dette Spørgsmaal er blevet sørgeligt forfusket fra første Færd, og Konsekvenserne deraf er blevet,

- a t andre Kategorier er begyndt at gøre os Rangen stridig,
- a t Lokomotivfyrbødere, som vilde have haft en længere Aarrække foran sig som Strækningslokomotivfyrbødere, er forfremmet til Motorførere,
- a t Motorførere, som i en Aarrække vilde have kørt hjemme paa en Rangermaskine, nu skal til at køre de saakaldte »Lyntog«, og endelig
- a t Anciennitetsprincippet for dem, som eventuelt »falder i Unaade«, sandsynligvis vil komme til at forme sig som en »Ørkenvandring«!

Med Udnævnelsen af »Lyntogførerne« har Ancienniteten paany faaet en »knock out« derved, at man uden videre forbigaar og tilsidesætter den Del af Lokomotivførerne, som i Henhold til deres Anciennitet har Krav paa Iltogetjenesten. Man har givet Motorførerne en ny Chance, en ny kunstig Anciennitet, af hvilke vi — takket være Motorspørgsmaalet og visse Medlemmers Enighed naar der er noget at redde — efterhaanden har faaet en udsøgt Samling. Foruden Lokomotivmandsancienniteten, som burde være den ene afgørende, har vi Motorførerpioneranciennitet, Motoraspirantanciennitet, Anciennitet som 1. og 2. Grads Motorfører, og vi skal vel nu have et nyt Anciennitetsprodukt, »Lyntogførerciennitet«?

Grunden til dette anciennitetsmæssige Virvar er at søge baade hos vor Organisationsledelse, hos selve Personalet, og sidst men ikke mindst hos Administrationen.

Hvad angaar Organisationens daværende Ledelse, er det dennes utilgivelige Fejl, at den ikke var fremsynet og straks tog Affære, da Motorspørgsmaalet dukkede op; men i Stedet for lod det gaa sin skæve Gang; thi selv om disse »Gespenster« af Motorvogne i deres første Skikkelse, kun var noget »Pilleri«, f. Eks. mellem Fb. og Hl., saa var Muligheden for en Udvikling af dette nye Fremdrivningsmiddel dog ikke udelukket, men det har Ledelsen aabenbart ikke haft Øjet aabent for.

At medansatte fra andre Kategorier benyttede den kærkomne Lejlighed til at bruge Albuerne gjorde ikke Sagen bedre.

Havde Organisationen dengang grebet energisk ind, vilde noget have set anderledes ud i Dag, hvor det ser ud til, at det muligvis vil trække op til Stridigheder, ja, maaske Kamp mellem Personalet indbyrdes!

Hvad Personalet angaar, saa maa det, hvis man da kan forestille sig noget saadant, for det første være en »Fejl«, at man stolede alt for blindt paa H. B., og dernæst at Personalet paa sin Vis har ment, at Motorvognene ikke var noget for raske Mandfolk, men kun for dem, som vilde »loppe« sig fra den sværere Damplokomotivtjeneste. Men selv om dette skulde være Tilfældet, saa kan det paa den anden Side ikke nægtes, at noget af den Interesse, som blev de elektriske Tog til Del, vilde have været særdeles vel anbragt i Motorspørgsmaalets Barn-dom; men i det Spørgsmaal er der nok adskillige, der er kommen bag efter, og for os, som bliver tilbage, er det en daarlig Trøst, at de nu siger: »Blæse være med hvad der sker, naar vi er døde«.

Efterhaanden som Motordriften udvikler sig og saa smaat begynder at gaa Dampdriften i Næringen, har Situationen forandret sig derhen, at den nu begynder at antage en Karakter, der mest af alt kunde tyde paa noget i Retning af af en systematisk Overflødiggørelse af Lokomotivmændene. Det maa være trist for dem, som dengang stod i Spidsen for Organisationen, nu at blive stillet overfor Perspektiver, som ubarmhertigt afslører, hvilken Kæmpfadase der er begaaet.

Endelig er der hos den Motorinteresserede Del af Administrationen, gaaet honnet Ambition i hele Spørgsmaalet, idet det Personale, som vilde gaa over i Motortjenesten, skulde »udvælges« og læse til Motorførerprøve I og II, og nu skal man altsaa igen-nem en ny Sorteriug, en psykoteknisk Prøve. Selv om det er utroligt, hvad man kan blive udsat for nu om Stunder, saa maa man have os undskyldt, hvis vi om denne Prøve, kunde fristes til at anvende den bekendte Vending: »Selv om det ikke duer, saa er det i hvert Fald godt fundet paa!« Men som sagt, man skal altsaa igennem dette 3. Grads Forhør, forinden man kan gaa lutret ud af Skær-silden, og opnaa det eftertragede »Prædikat« Motorfører; men selv om dette opnaas, saa tro endelig ikke at Trængslerne dermed er tilende, thi Udtagelserne til Lyntogførere har aabenbart, at det kun er de »særlig udvalgte« af de »udvalgte«, der er »1. Klasse A.«

Hvad angaar selve den Udvælgelse, som er foretaget af Administrationen, saa kunde der fortælles baade mærkelige og muntre Historier om Adkomst og Kvalifikationer, ja, man har endog set Eksempler paa, at Ansøgere, som Gang paa Gang er bleven vraget, udgik fra Jernbaneskolen med en fin 1. Karakter! —

Dette maa være beskæmmende for dem, der raa-der for Udvælgelsen, og er bemærkelsesværdigt, fordi det beviser, at Administrationen, trods alle Krum-

spring, alligevel ikke har nogen Garanti for, at den altid har faaet fat i de rigtige. Om dette skulde være Aarsagen til, at der nu er sket Forandringer, kunde jo tænkes, for hvad skulde Grunden ellers være til, at Administrationen nu, i Udvælgelsesprincippet, slaar ind paa Baner, som i tidligere Tider blev betragtet med ophøjet Ringeagt, og om hvilken Periode de slidte Trapper i Sølvgade bærer et Vidnesbyrd, som af Eftertiden vil blive betragtet med stille Hovedrysten.

Men er det ikke til at forstaa, hvorfor Administrationen har ønsket at foretage en »Udvælgelse« blandt den Del af Lokomotivpersonalet, som havde Lokomotivførerprøven, saa er det ej heller let at komme til Klarhed over, hvorfor man har vraget Lokomotivmændene til Fordel for Personalet fra andre Kategorier. Om Grunden til dette Forhold skyldes, at man paa højere Steder har ment at burde værdsætte dem, som ladende haant om deres Organisation medvirkede til, at Motorspørgsmaalet fik en deklasseringsmæssigt set saa vellykket Start, og i Tilgift forskaffede os en Anciennitetssammensurium uden Lige, kan man jo kun gætte sig til.

Saa meget er dog sikkert, at det hverken kan have været Menneskekærlighed eller andre dermed beslægtede Motiver, der har tilskyndet de paagældende til at annektere disse Forfremmelser, som rettelig tilkom os, der havde gjort denne Gerning til andet og mere end Levebrød alene, og ret beset vilde haade den retfærdigste og den mest hensigtsmæssige Løsning af Maskinbetjeningsspørgsmaalet have været den, at Togfremførelsestjenesten, hvadenten Drivkraften var Damp, Olie eller Elektricitet, var forbleven indenfor Lokomotivpersonalet, som jo dog har bestridt denne Gerning siden Jernbanens Oprindelse. Da Statsbanerne besluttede sig til Motordrift i Færgerne, forlangte man ikke, at Maskinmestrene, som et Supplement til deres Forkundskaber, skulde underkaste sig en særlig Motorprøve, nej, man sendte simpelthen en Maskinmester ud til praktisk Indøvelse med D. F. D. S. Motorhaade mellem Esbjerg og Parkeston, og efter endt Indøvelse lod man saa denne Maskinmester vejlede Færgernes øvrige Maskinmestre. Heller ikke overfor de Værkmestre, som skal overvaage Motorvognenes Vedligeholdelse, stiller man særlige Krav. Det ser paafaldende ud, at medens man saaledes hverken kræver ny Uddannelse af de Maskinarbejdere, som er blevet Maskinmestre, eller af dem, som er blevet Værkmestre, saa kræves det af de Maskinarbejdere, som er blevet Lokomotivmænd. Men det maa formentlig være, fordi Lokomotivtjenesten — Togfremførelsestjenesten — stiller ganske anderledes Krav til sit Personale, end andre Tjenester gør det.

Efter disse Betragtninger over Motorspørgsmaalet skal jeg vende tilbage til mit Udgangspunkt: Lokomotivpersonalets Avancementsforhold, som hverken af Organisation eller Administration er løst paa en for det samlede Lokomotivpersonale tilfredsstillende Maade.

Hvorledes det i Realiteten forholder sig med den taktiske Manøvre, som gaar under Navn af »Over-

komplette Lokomotivførere«, kunde det være højst interessant at faa nærmere opklaret, efter at Generaldirektøren personlig har klædt denne Skrøne af til Skindet, og vi for vort vedkommende har konstateret, at Lokomotivfyrbødernes, alene ved Københavns Godsbanegaard, har udført ikke mindre end 5572 *Dages Lokomotivførertjeneste i 1934!*

Et andet Tilfælde paa Forvirring i Anciennitetsprincippet ser man, naar Motorvognene har »Hensstandsdag«, og det sker ikke saa sjældent, gennemgaaende 25—30 Dage om Maanedene. Da man naturligvis ikke kan have Motorføreren gaaende ledig, tager man ham jævnlig til at forrette Tjeneste som Damplokomotivfører, endskønt han i Anciennitetsrækken staar tre, ja maaske fire Hundrede bag Rangerlokomotivføreren, og endskønt man under almindelige Forhold vilde have taget denne manglende fra Rangermaskinen.

Dersom den 5 Aars Karenstid ikke afskaffes, vil disse forvaskede Anciennitets- og Avancementsforhold dog være for intet at regne mod det Kaos, som vil opstaa, naar Elektroførerpladserne opslaas, thi den Dag vil Ancienniteten geraade i en saa fuldkommen babelsk Forvirring, at sandsynligvis ingen Mors Sjæl kan hitte ud deraf.

Hvad os Lokomotivfyrbødere angaar, saa føler man sig ikke særlig opløftet, naar man nu med 17—18 Aars Lokomotivfyrbødertjeneste paa Ryggen møder sin Fremtid ude paa Strækningen i Form af et Motortog, og samtidig i Erindringen genkalder sig mange drøje Strabadser, som er udstaaet i Tidens Løb, og som jo ikke er gaaet sporløst hen over en; — men som indtil for ganske nylig var en Betingelse for at opnaa den af os eftertragtede Stilling.

Da Administrationen imidlertid ikke kan være uvidende om, at det ikke var for at blive livsvarig Lokomotivfyrbøder, at vi indtraadte i denne Stilling, saa kan Administrationen, efter at have gjort Springavancement til sit — »Alfa og Omega« ej heller være uvidende om, at vi, som indordnede os under den saavel af Administration som Organisation anerkendte Anciennitetsordning, er i Færd med at blive narret for den Fremtid, som vi forlods har betalt med vore bedste Leveaar! —

Det er derfor lige haardt nok, at vi nu skal til at »løbe Spidsrod« ved at stilles overfor Valget: enten at sætte os paa Skolebænken og bestaa Motorførerprøven, eller ogsaa lade os indrullere i — »De glemtes Brigade« — thi det ser unægtelig ud til, at der nu kun gives een Vej frem til Forfremmelserne, og denne synes at gaa gennem Jernbaneskolen!

Til Slut kun dette, ikke saa faa af os Lokomotivfyrbødere, er nu godt paa Vej til og op over de 40 Aar, og selv om vi jo i Tidens Løb har lært at renoncere, saa hvorfor skjule, at det kan virke noget forstemmende, naar man krydser et Motortog ude paa Linien og ser Motorføreren køre rundt og reklamere for Springavancementets Sukces ved De danske Statsbaner.

Ihvorvel Generaldirektør Knutzen har udtalt, at der blandt Personalet findes megen Korpsaand, saa maa man dog ikke fortænke os i, at det falder os

lidt vanskeligt, at se vort Ideal i denne ny Reform. Hvis man imidlertid tør tro de kloge Hoveder, er den Dag ikke fjern, hvor Damplokomotivet vil tilføre Historien, er vi saa alle blevet Motormænd i Stedet for Lokomotivmænd; Charmen vil dermed være gaaet af Jernbanedriften; men ovennævnte Sær-syn vil til Gengæld være et — heldigvis — tilbage-lagt Stadium.

København i Marts 1935.

A. Skødt.

Indsenderen taler i kraftige Ord om den Kæmpe-fadæse, der er udvist i Motorførerspørgsmaalet, som efter hans Mening er forfusket fra første Færd, og han siger, at det maa være trist for dem, som tidligere stod i Spidsen for Organisation, nu at blive stillet overfor de uhyggelige Perspektiver, der viser sig særlig med Hensyn til Ancienniteten. Vi ved saare vel, at mange Lokomotivmænd gaar med en helt forkert Opfattelse af, hvad der er sket i Motor-spørgsmaalet: men skal der være Tale om Fadæse, synes vi, at den er størst for den ærede Indsender, der i saa kraftige Vendinger skriver om noget, han synes at savne Kendskab til. Thi een Ting er ganske afgjort, nemlig den, at havde Organisationens faaet Lov til at raade, var der ikke blandt Medlemmerne opstaaet nævneværdig Utilfredshed i Motorspørgs-maalet. Fra den første Dag, dette Spørgsmaal rejstes, har Organisationens Krav været, at der skulde tages Hensyn til Ancienniteten: men Administrationen har ikke været lydhør overfor Organisationens Ønsker, og endelig har de brave Lokomotivmænd, for hvem Ancienniteten er det højeste af alt — vel at mærke saa længe de beskæftiger sig med Damp-tjenesten — selv været i høj Grad medvirkende til det Ancienni-tetssammensurium, Indsenderen omtaler. For mange af vore Medlemmer gælder det, at de, saa snart de har gennemgaaet Motoruddannelsen, vejrer en Chan-ce og derfor anlægger nye Synspunkter paa det hidtil rodfæstede og urokkelige Anciennitetsprincip.

Vi skal her oplyse, at Foreningen i August 1925 anmodede Generaldirektoratet om Forhandling an-gaaende Motorvognenes Betjening og Førelse, netop under Hensyn til Lokomotivfyrbødernes daarlige Avancementsforhold, samt fordi Motordriften maatte formodes at gribe stærkt ind paa Lokomotivpersona-lets Arbejdsomraade. Sagen kom den 1. Oktober 1925 for første Gang til Forhandling mellem Organisa-tionen og Generaldirektoratet, og ved denne Lejlighed tilkendegav Gdt. udtrykkeligt, at baade Lokomotiv-, Tog-, Stations- og Værkstødspersonalet kunde tænkes at komme i Betragtning ved Motorførerpladserne. Vi skal nedenfor citere et kort Udsnit af Protokollen:

»... Da tilmed Lokomotivpersonalet er fagtek-nisk uddannet, maa dette yderligere underbygge vort Krav om at forbeholde Stillingerne til Motorførere for Lokomotivmændene, hvilket tillige vil være af økonomisk Betydning for Banerne.

Da det tillige er Damplokomotiver, der skal aflø-ses, har vi moralsk Krav paa de omtalte Pladser. ...

Men Gdt. var som nævnt af en anden Opfattelse, man ansaa nærmest Lokomotivpersonalet for at være overkvalificeret, og det ikke alene med Hensyn til

Benzinvoerne, men ogsaa til eventuelle Dieselvegne, af hvilke der dog ikke var bestilt nogle paa davæ-rende Tidspunkt. Overfor Organisationens Argumen-ter, at der flere Steder ved Privatbanerne og i Ud-landet anvendtes Lokomotivpersonale, anførte Ma-skindirektøren, at det var fordi Motoriseringen havde gjort en Del Lokomotivpersonale overtalligt, og da de paagældende Baner nødigt vilde afskedige Persona-le, blev det anvendt paa Motorvognene. Forhandlin-gen sluttede med, at Organisationens Formand gav Udtryk for dyb Skuffelse over, at der ikke var vist vore Synspunkter Forstaaelse.

Den Gang Statsbanerne havde opstillet en vis Plan over Motoriseringen — det var i 1927 — under-rettedes Medlemmerne ved Girkulære herom, men no-gen særlig Lyst til at søge, var der jo ikke, og det kan vel ikke være Indsenderens Mening, at Hoved-bestyrelsen skal undgælde, fordi Medlemmerne den Gang ikke reflekterede, det er som bekendt lettere at være efterklog end forklog.

Næste Gang, Motorspørgsmaalet forhandle-des med Gdt. var den 29. Februar 1928. Ved denne Lej-lighed blev Spørgsmaalet om Lokomotivførere paa Motorkøretøjer rejst, og Gdt. svarede hertil, at der i Overgangstiden maaske kunde gøres visse Undta-gelser.

Den 5. Februar 1929 forhandlede der paany, og Gdt. indrømmede ved denne Lejlighed, at der i Be-gyndelsen var taget ret unge Lokomotivfyrbødere ind til Motorførertjenesten, men dette maatte skrives paa Kontoen »Børnesygdomme«, som jo klæber ved alt nyt, man (Gdt.) var nu gaaet over til at tage Hensyn til Ancienniteten. Forhandlingen sluttede med, at der fra Organisationens Side udtaltes Haab om, at Gdt.s Tilsagn om, at Motorførerne fremtidig vilde blive udtaget blandt de ældste, maatte blive overholdt, og Generaldirektøren svarede dertil: »Ja, naar Kvalifi-kationer er til Stede, skal Ancienniteten blive fulgt.«

Ved samme Lejlighed blev Spørgsmaalet om Loko-motivføreres Anvendelse paa Motorvoerne paany de-batteret, og i Henhold til Protokollen udtaltes føl-gende fra Organisationens Side:

»... Det er da utænkeligt, at en Lokomotivfører skulde være mindre kvalificeret til Motorførertjene-ste end Tjenestemænd fra andre Kategorier end Lo-komotivtjenesten, hvoraf der jo er udtaget nogle. Trafikministeren, med hvem Spørgsmaalet er drøf-tet, har ikke stillet sig uforstaaende overfor Loko-motivførernes Overgang til Motortjenesten, og han mente heller ikke, at de behøvede at gaa ned i Løn ... «.

Hertil svarede Gdt., at iugen Regel jo er uden Undtagelse, og at Forholdeue kunde ligge saaledes, at der maatte tages Hensyn.

Generaldirektørens foran citerede Tilsagn om at rette sig efter Ancienniteten blev dog ikke overholdt. Allerede i Efteraaret 1929 blev der tilstillet Gdt. skriftlig Beklagelse desangaaende, og i Foraaret 1930 blev der, som den ærede Indsender maaske har glemt, fra Organisationens Side foretaget et Træk netop for at gennemtvinge, at det blev de ældste, som fik de

ledige Pladser; men der var jo nogle enkelte, som ikke mente at kunne rette sig efter Hovedbestyrelsens Direktiver.

Ved en Forhandling den 26. Juli 1930 udtalte Maskinchefen:

»Foreningen ønsker kun at tage Hensyn til Ancienniteten, men Gdt. kan ikke give Afkald paa ogsaa at tage Hensyn til Kvalifikationerne«

Ved en Forhandling den 6. Januar 1933 udtaltes der fra Organisationens Side bl. a. følgende:

» Vore Medlemmer kan ikke forstaa, at de Pladser, vi her forhandler om, ikke kan blive forbeholdt Lokomotivpersonalet. Det er jo dog vore Folk, som hidtil har besørget al Togfremførelse. Det er vore Folk, som efter Gdt.s Beregninger bliver over-tallige ved den elektriske Drifts Indførelse, og vi har jo netop haft rene Klampenborgture og Holteture til Besørgelse af Lokomotivtjenesten i Nærtrafikken. Vi haaber derfor, at Gdt. vil indse det berettigede i vore Krav«

Vi har her peget paa nogle faa Enkeltheder i Motorspørgsmaalets Historie, vel at mærke ikke Ting, der er hemmeligholdt for Medlemmerne, men alt-sammen noget, som findes i de Beretninger, der har været udsendt, og hvor Folk, som interesserer sig for dette Spørgsmaal, har kunnet finde Oplysninger; og som det ses af det anførte, har Organisa-tionen hele Tiden krævet Ancienniteten respekteret. Vi tror, at de anførte Fakta vil overbevis saavel den ærede Indsender som Læserne om, at Fadæsen ikke ligger hos Organisationens Ledelse, men maa søges andesteds. Og der er i Dag det glædelige at notere, at Indkaldelserne til Motoruddannelse jo nu sker ef-ter Anciennitet. Indsenderen stiller i saa Henseende ganske vist et forundret Spørgsmaal. Han har ikke ment, at det var Organisationens Krav; han synes at tro, at det er noget, Administrationen af sig selv har fundet paa. Men saadan kan det altsaa gaa, naar man siger store Ord om noget, man ikke kender.

Vi kunde i denne Forbindelse henvise til, at Spørgsmaalet om Lokomotivførere paa Rangermaski-ner blev rejst kort efter Aarhundredskiftet, men først den 1. Juli 1931 — altsaa efter en lille Menneske-alders Forløb — kunde man sige, at Spørgsmaalet, om hvilket der i 1925—26 vel var truffet en Over-enskomst, var ført ud i Livet.

Det hele gaar jo ikke saa let, som hvis Organisa-tionen alene kunde afgøre alt; men vi plejer ikke at glemme de Ting, der hører til vore vitaleste In-teresser.

Indsenderen anstiller ogsaa nogle Betragtninger over de unge Lokomotivførere, som nu skal køre Lyn-tog til Trods for, at deres Anciennitet egentlig kun berettiger dem til Tjeneste paa en Rangermaskine. Heller ikke dette er noget nyt. Det har vi kendt i længere Tid i Aarhus, hvor det var yngre Lokomo-tivførere, som kom til at køre i MX-Turen. De paa-gældende krævede Ret til at forblive i Farten, selv om den køres med Damp, fordi MX'erne er utjenst-dygtige, men dette har Hovedbestyrelsen modsat sig og har ved en Forhandling med Distriktet ordnet det saaledes, at det bliver ældre Lokomotivførere,

som kører de paagældende Tog, naar det er Damp-tog. Der er saaledes ikke meget tilbage af det stort anlagte Brød, men hvad, maaske linder det lidt, naar Utilfredsheden en Gang imellem faar Udløb.

Red.

ARBEJDSLØSHEDSRAADETS REDEGØRELSE FOR ARBEJDSLØSHEDENS KARAKTER OG OMFANG

Af Hans Cl. Nybolle.

Efter at Socialministeren for nylig har stillet den af Arbejdsløbetsraadet den 22. Februar 1935 af-givne Redegørelse for Karakteren og Omfanget af Arbejdsløsheden her i Landet til Raadighed for Of-fentligheden, vil ikke mindst dette Tidsskrifts Læsere have et naturligt Krav paa at blive gjort bekendt med det vigtigste af denne Betænkningens Indhold. Dette saa meget mere, som Raadet ikke ved Udarbejdelsen har indskrænket sig til de Betragtninger, som Resulta-terne fra Arbejdsløbetsrådstillingen af 1934 kan give Anledning til, men paa Grundlag af andet forelig-gende Materiale har draget forskellige andre for Be-lysningen af Ledighedsproblemet, som det foreligger herhjemme, væsentlige Sider ind under Behandlingen.

Hvad først den i flere Henseender enestaaende Arbejdsløbetsrådstilling af 30. Juni 1934 angaar, kan straks, uanset hvordan man fra forskellig Side iøv-rikt vil bedømme dens Teknik, fremhæves Vigtigheden af, at Raadet ved Planens Fremsættelse ikke ind-skrænkede sig til at søge blot de arbejdsløses Forhold oplyst, men trods den betydelige Udvidelse af Opga-ven, der maatte blive Følgen, slog fast, at Mulig-heden af at opnaa Resultater ved en saadan Under-søgelse maatte afhænge af, at man i samme Udstræk-ning søgte Oplysning om de beskæftigede.

Betydningen heraf beror slet ikke, som mange maaske umiddelbart vil tænke, paa en Formodning om, at den paa en given Dag faktisk eksisterende Gruppe af ledige Personer kan være noget tilfældigt eller — modsat — ganske specielt sammensat; begge Dele gør sig sikkert gældende, og Virkningen heraf neutraliseres ikke ved den blotte Udvidelse af Under-søgelsen ogsaa til de ikke-arbejdsløse. Gevinsten ved en saadan Udvidelse beror derimod paa det betyde-ligt mere elementære Forhold, at man kun derved sættes i Stand til at drage Sammenligning og at vur-dere, altsaa nogea lignende, som opnaas ved at an-give en Vejlængde til 50 km i Stedet for blot til 50.

Udtalt saaledes kan man gerne sige, at hvad der er forlangt, altsaa kun er en Selvfølgelighed. Imid-tertid har man Eksempler nok paa manglende Er-kendelse af denne Slags Selvfølgeligheder. En Un-dersøgelse af Børnedødelighedens Karakter og Om-fang kan ikke grundes paa Oplysninger om de døde Børn alene, men maa, hvad ikke enhver straks er klar over, baseres paa Oplysning om alle de fødte Børn og deres videre Skæbne o. s. v., og selv om man er nok saa klar herover, er der i Praksis end-nu et betydeligt Spring fra at søge Oplysning om

ca. 15 pCt. af en Gruppe Personer til at søge de samme Oplysninger om dem alle. Ikke blot forøges Arbejdet — og paa Grund af de udvidede Muligheder bliver det betydeligt mere end det 6- à 7-dobbelte. Men, hvad der betyder langt mere, er individet og omstændelig Spørgeformular gives tillige en omfattende Kreds af Personer i Hænde, hvem Mulighederne for Forstaaelsen af Spørgsmaalenes virkelige Indhold bliver fjern, nemlig de trods alt ikke faa, som i lange Tider ikke har været udsat for at føle sig overflødige, og for hvem i alt Fald visse tekniske Detailler i en Udredning af Arbejdsløshedens Problem maa synes ganske fremmed og i alt Fald dem uvedkommende. En Undersøgelse som den foreliggende er paa dette Punkt enestaaende, og der er næppe mange Lande, hvor den lod sig gennemføre, og næppe noget, hvor den lod sig gennemføre bedre.

Dette sidste følger sig som et særdeles reelt Biproduct, hvis Værdi ikke bør glemmes, til de rent formal-statistiske Fordele ved den valgte Fremgangsmaade, der, som en Konsekvens af Tanken om at tælle baade ledige og beskæftigede, maatte føre til, at man i alt væsentligt lod Undersøgelsen omfatte alene Medlemmerne af de anerkendte Arbejdsløshedskasser. Uden for disse findes ganske vist ogsaa ledige — formodentligt adskilligt flere end Antallet af personligt tilmeldte ved Anvisningskontorerne angiver.

Hvis man vilde medindtage alle, gik man ikke blot i betydelig Omfang Glip af Organisationernes — som det bagefter maa synes — faktisk uundværlige Bistand; men rent principielt førtes man derved ogsaa ind paa at grundlægge Undersøgelsen paa et Ledighedsbegreb, som det vilde have været yderligt svært straks at fastsætte og senere at fastholde. Andet Steds har jeg forsøgt at karakterisere Vanskelighederne herved og maa mene, at som Samfundet er indrettet i Dag, er en almindelig statistisk Undersøgelse af Arbejdsløshedens Omfang og Karakter af yderst ringe Værdi — om overhovedet mulig — saa snart den gaar uden for dem, hvis Beskæftigelsesvilkaar er overenskomstmæssigt fastsatte. Videregaaende Undersøgelser af denne Slags kan i det højeste blive partielle og maa, for ikke at blive alt for formelle, gaa enquête-mæssigt til Værks.

Som Følge af at Tællingen altsaa blev foreslaaet at skulle omfatte alle Kassernes Medlemmer, blev den ingen egentlig »Arbejdsløshedstælling«, som den almindeligvis betegnes, men en Slags Folketælling af de organiserede Arbejdere med ganske særlig Hensyn til deres Beskæftigelsesforhold ikke blot paa Tællingsdagen, men ogsaa i Løbet af de sidste forud for denne gaaende to Aar.

Hvad man — som karakteristisk for Tællingen — søgte Oplysning om, kan i det væsentlige illustreres ved at anføre, at Spørgeformularen indeholdt Spørgsmaal

- 1) vedrørende den oprindelige Uddannelse (eller Beskæftigelse og nuværende Specialbeskæftigelse,
- 2) vedrørende Optagelse i Arbejdsløshedskasserne,
- 3) vedrørende Beskæftigelsen resp. Ledigheden paa Tællingsdagen, og
- 4) vedrørende Ledighedens Omfang i hver af de sidst forløbne 24 Maanedes.

Hver af disse Grupper af Spørgsmaal er teknisk opløst i en Række Enkeltspørgsmaal, hvorpaa her ikke skal gaas ind. Tilsammen tog de naturligvis Sigte paa at belyse visse specielle Sider af Arbejdsløshedensproblemet, der mere eller mindre kan anses som bestandig lige vigtige, men som i alt Fald var og er af Aktualitet.

Medens Besvarelsen af de mere rent personlige Spørgsmaal om Køn, Alder, ægteskabelig Stilling, Fag, Bopæl o. s. v. ikke kunde volde Vanskeligheder, knyttede Interessen sig derimod til Besvarelsen af de ovenfor anførte; nogle har unægtelig givet helt op, gennemsnitlig 17 pCt., men det er kun enkelte Kasser, hvorfra der mangler Besvarelser fra mere end 25 pCt. af Medlemmerne. Blandt de indkomne Besvarelser er der naturligvis ogsaa Mangler; saaledes er Spørgsmaalene vedrørende Beskæftigelsen paa selve Tællingsdagen i den Grad gennemført daarligt besvaret, at man uvilkaarligt kommer ind paa den Tanke, om der — rent ud — ogsaa er spurgt daarligt. Om den paagældende var beskæftiget eller ledig paa selve Tællingsdagen, har dog ikke kunnet undgaa at give sig Udtryk; men den interessante Opførelse af de lediges Fordeling efter sidste Ledighedsperiodes Længde, der kendes fra andre Landes Tællinger af de arbejdsløse, for ikke at tale om den hertil svarende Fordeling af de beskæftigede efter deres sidste Beskæftigelsesperiodes Længde, en Opførelse, som kun en ogsaa de beskæftigede omfattende Tælling kan yde, har det af den nævnte Grund ikke været muligt at foretage.

Herudover frembyder Oplysningerne om Ledigheden i de to sidste Aar visse Mangler, i det væsentlige dog kun for saa vidt de hertil sigtende Spørgsmaal er besvaret ikke af den paagældende selv, men paa Foranstaltning af hans Organisation, og denne sidste kan almindeligvis ikke oplyse noget om Ledigheden for Tiden forud for Indmeldelsen (Overflytningen); hvis denne altsaa er foregaaet i Løbet af den betragtede 2 Aars Periode, er Ledighedsmængden uoplyst for den første Del af Perioden. Af talstærke Organisationer gælder dette sidste dog kun Arbejdsmandene. I det hele vil det af disse Anmærkninger fremgaa, at det næppe vilde have været formaalstjenligt at stille større Krav; Betænkningen oplyser, at Raadet oprindeligt havde tænkt sig at søge Omfanget af Ledigheden i de sidste 3 Aar oplyst, nemlig med den Begrundelse, at man derved vilde naa tilbage til et Tidspunkt, hvor Beskæftigelsesforholdene var mere prægede af normale Forhold. Naar det Omfang, hvori tilforladelig Oplysning faktisk har kunnet tilvejebringes for de to sidste Aar, tages i Betragtning, kan man formentlig nu bagefter roligt se bort fra de forud for Tællingen gaaende Overvejelser saavel som fra de i det mindste stadig lige hypotetiske Muligheder, en Udvidelse til 3 Aar vilde have frembudt.

Forinden de mest interessante, men mere specielle Spørgsmaal, Betænkningen beskæftiger sig med, omtales, maa nogle af de mindre specielle, men ikke derfor mindre vigtige Resultater nævnes til Orientering. Dog maa det herved erindres, at, som nævnt, ikke alle Medlemmer har afgivet (eller har kunnet

afgive) Besvarelse, og at de paa Tællingsdagen ledige synes at have svaret i mindre Omfang end de beskæftigede; af de 315 000 indkomne Skemaer angik nemlig kun de 43 900 Personer, der var arbejdsløse paa Tællingsdagen (svarende til en Ledighed paa 13,9 pCt.), medens Kasserens Medlemstal pr. ultimo Juli 1934 er opgjort til 372 000, hvoraf 57 700 ledige, svarende til en Ledighedsprocent af 15,5 pCt. Naar bortses fra de enkelte Kasser, hvor forholdsvis faa Medlemmer har afgivet Besvarelser, specielt de kvindelige Arbejdere, synes Manglerne iøvrigt saa jævnt fordelt, at de i alt væsentligt kun har medført, at samtlige Ledighedsprocenter er lidt for lave.

I første Række giver nedenstaaende Tal nu Udtryk for Ledighedens Omfang paa de enkelte Aldersstrin inden for hvert af Kønnene:

Alder	Ledige (i pCt.)	
	Mænd	Kvinder
18—25 Aar	16,7	8,9
25—40 »	13,3	10,8
40—50 »	12,2	12,1
50—60 »	16,1	15,2
60 Aar og derover	21,3	18,7

Medens der bl. a. under Hensyn til det ovenfor nævnte store Antal ubesvarede Skemaer fra de kvindelige Arbejdere ikke bør lægges særlig Vægt paa Forskellen mellem Mænds og Kvinders Ledighed, er det særlig Ledighedens Forandring med Alderen, der kan aflæses af Tallene. Kvinderne viser en stadig voksende Ledighed med voksende Alder, medens Mændene har mindst Ledighed paa de mellemste Aldersstrin. Disse Bevægelser hænger for en Del sammen med saavel Civilstandsfordelingen, der ikke er ens for mandlige og kvindelige Medlemmer, som ogsaa og ikke mindst med Fagfordelingen, der naturligvis slet ikke er det. Mellem Ledighedens Forandring med Alderen blandt gifte Mænd og gifte Kvinder er der dog næsten ingen Forskel; denne viser sig væsentlig blandt de ikke-gifte. Ugifte Mænds Ledighed stiger stærkere med Alderen end de gifte Mænds, men ikke saa stærkt som de ugifte Kvinders, hvis Ledighed paa de yngste Aldersstrin imidlertid ogsaa var minimal. Dette sidste skyldes formentlig de senere Aars Udvidelser (f. Eks. i Tekstilindustrien), der har medført forøget Efterspørgsel efter unge, kvindelige Arbejdere. Endelig kan ogsaa fremhæves, at Afgang fra Kasserne paa Grund af Indgaaelse af Ægteskab maa spille større Rolle for Kvinderne end for Mændene.

(Fortsættes.)

GENERALDIREKTORATET FOR STATSBANERNE MEDDELER

Efter indhentet Tilstutning fra begge Rigsdagens Finansudvalg nedlægges Tønder—Højer Banen, for saa vidt angaar Personbefordringen, fra og med den 15. Maj d. A.

Generaldirektoratet for Statsbanerne har indgivet Andragende om Koncession paa Rutebil-Kørsel mellem Tøn-

der og Højer. Under Forudsætning af, at Koncession gives, vil Kørselen blive etableret fra 15. Maj.

Adgangen til Befordring af Gods og levende Dyr paa Banestrækningen Tønder—Højer opretholdes, idet der vil blive etableret Kørsel efter Behov.

E. B.

Olbrik.

FERIEHJEMMET

Fredag den 18. Maj aabner Feriehjemmet klart til at modtage de første Gæster, vel forberedt paa et større Ryk-ind. Et Velkommen skal lyde til alle baade Medlemmer og fremmede Gæster. Da man forudser, at den kommende Sommer ligesom forrige Sommer, muligvis kan vanskeliggøres ved at den ønskede Tjenstfrihed for Lokomotivmændene, skal man henstille til alle vore Medlemmer at erindre Venner og Bekendte om, at ogsaa de er velkomne som Gæster i den Udstrækning, som Pladsen tillader.

Man skal særlig henlede Opmærksomheden paa den kommende Pinse, hvor saa mange af sidstnævnte tilbringer en Week-end og i mange Tilfælde betaler i dyre Domme for Ophold paa Steder, der staar meget langt tilbage for det, Lokomotivmændenes Feriehjem tilhyder sine Gæster, baade naar det angaar god Forplejning og Omgivelser i en storslaaet Natur.

Priserne er naturligvis de sædvanlige billige. Endvidere skal man henlede Opmærksomheden paa, at fra den 18. Maj til den 22. Juni og fra den 15. August til Slut vil alle Gæster, der tager Ophold i disse Perioder kunne spare 10 pCt. af de gældende Priser.

Frk. Petersen vil som Økonoma atter yde sit bedste for at gøre Gæsternes Ophold saa behageligt, som det er muligt.

Man skal atter henlede Opmærksomheden paa de nødvendige Oplysninger, der maa gives ved Bestilling af Ophold.

Bestillingen maa altid ske skriftlig og indsendes til Foreningens Kontor, Reventlowsgade 28, København V., under Adr. Feriehjemmet, den maa nøje indeholde Oplysning om, for hvem Ophold ønskes, og for Børns vedkommende disses Alder, den nøjagtige Tid for Opholdets Varighed, og endelig bestemt Angivelse af Ankomsttiden til Kalundborg med Tog eller Skib.

Man vil ved at efterkomme disse Angivelser altid kunne forvente, at der er Vogn for rettidig at afhente vore Gæster.

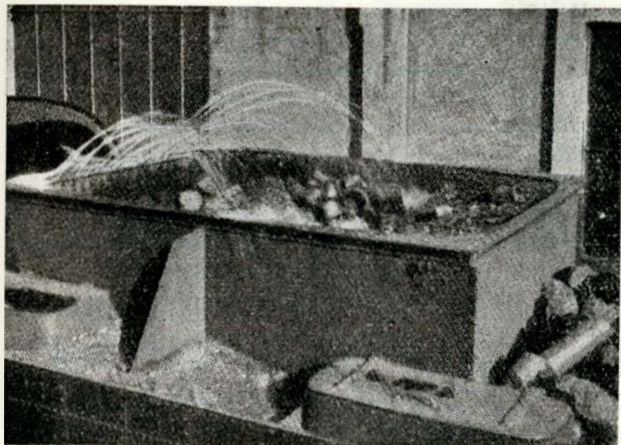
P. U. V.

G. O. F. Lund.

PRAKTISK KULVANDINGS- ANORDNING

Paa udenlandske Baner tillægger man det stor Betydning at frigøre Lokomotivfyrbøderne fra alt, hvad der kan hindre ham i at deltage i Udkigget under Kørslen. Den franske Bane P. L. M. har i dette Øjemed anordnet et Kulvandingsapparat paa Tenderen, der virker, naar en Ventil aabnes.

Kulkassen er udrustet med en Sprøjteanordning, hvormed de fine Kulpartikler kan holdes nede, og Kullene faar en passende Fugtighedsgrad. Ved Kulkassens forreste Side er anbragt et perforeret Rør,



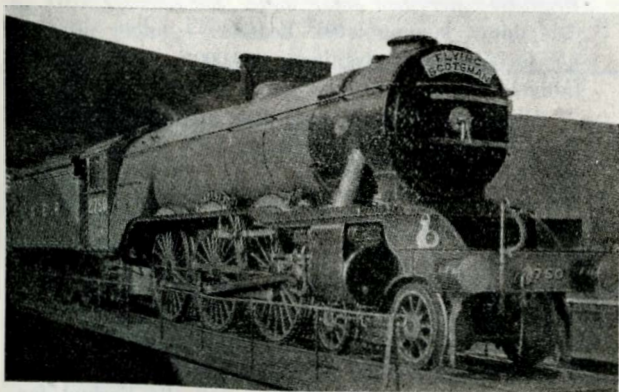
Praktisk Kulvandingsapparat.

som er lukket i den ene Ende, medens den anden med en Slange er forbundet til en tynd Rørledning fra en Studs paa Foderøret. Paa et passende Sted er indskudt en Kulvandingsventil. Naar denne aabnes, oversprøjtes, som det ses paa Billedet, det meste af Kulrummet, og Lokomotivpersonalet saavel som de rejseude og Materiellet undgaar Kulstøv.

PRØVEKØRSLER MED DAMPLOKOMOTIV I ENGLAND

Tirsdag den 5. Marts sattes paa *London and North-East-Railway* mellem London og Newcastle en Rekord for Hurtigkørsel med et almindeligt Damplokomotiv over en Strækning paa 408,5 km. Toget bestod af en Dynamometervogn, 3 første Klasses Gennemgangsvogne med 204 Siddepladser, 1 Restaurationsvogn samt en Bagagevogn, ialt 21,3 Vgl. Lokomotivet var af Super Pacific-Typen, *Papyrus* hedder det og er bygget i Doncaster 1929.

Kl. 9,08 afgik Toget fra King Cross-Stationen og



Rekordlokomotivet *Papyrus*.

naaede Newcastle 1,04, det var 4 Minutter før den planmæssige Ankomsttid. Grundet paa, at Banen ikke var fri, passerede Toget York noget forsinket, men ved Darlington var den tabte Tid indvundet, og Rejsen gennemførtes med en Gennemsnitshastighed af 104 km/T.

Efter at Maskinen var eftersat og befundet i bedste Orden begyndte Tilbageturen med nyt Lokomotivpersonale. Kl. 15,47 afgik Toget, men fik i Begyndelsen mindre Forsinkelser af andre Tog. Derefter prøvede Lokomotivføreren for Alvor, hvad Maskinen kunde. Paa en Strækningslængde af 18 km kørtes med en Gennemsnitshastighed af 152 km/T., lidt syd for Little Bytham kørtes i 30 Sekunder med en Hastighed af 160,7 km/T. Den største Hastighed: 164 km/T. holdtes senere i 10 Sekunder. Hele Rejsen fra Newcastle til London varede 3 Timer 51 Minutter med en Gennemsnitshastighed af 106,5 km/T. Toget havde da gennemløbet 817 km i 7 Timer 47 Min. Efter denne Rekord kunde det være meget interessant at vide, hvad Maskinen kan præstere, naar den blev overdækket af en strømlinieformet Beklædning.

Galant som Englænderne altid er, naar Damplokomotivet har vist, hvad det kan, nævner *The Locomotive* Lokomotivførernes og Lokomotivfyrbødernes Navne. Det var d'Hrr. *Gutteridge* og *A. Wightman* paa Udturen og *W. Sparshat* og *R. Webster* paa Hjemturen.

Mr. Steam.



KONGRESSEN

Med Henvisning til den i sidste Nummer givne Forhaandsunderretning om Beretningens Udsendelse meddeles, at bemeldte Beretning er udsendt den 13. ds. og altsaa kan paaregnes at have været de fleste Medlemmer i Hænde den 15. ds.

Afdelingerne maa herefter *inden 8. Maj* underrette Kontoret om Navnene paa de valgte Kongresrepræsentanter.

25 AARS JUBILÆUM

F. C. Rasmussen, P. Gydesvej 27, Boldesager, Eshjerg, populært kaldet Vægtsmeden, fordi han i adskillige Aar har rejst som Vægtsmed for D. S. B., forinden han overgik til Lokomotivtjenesten, stammer fra Ng Vkst. og har senere som Rangerfører været stationeret nogle Aar i Od. kom her til Es den 1. April 1926 som Lokomotivfører og har formentlig slaaget sig til Ro her. Han er en god Kammerat og Organisationsfælle, en dygtigt og respektabel Lokomotivmand.

Afdelingen ønsker til Lykke med Dagen og vil hilse ham paa sædvanlig Maade. *H. C.*

FASTELAVNSFEST

Søndag den 17. Marts afholdt Nyborg Lokomotivpersonale sin årlige Fastelavnsfest. Kl. 19.30 modte et feststemt Personale med Damer. Formanden for Festudvalget bød Forsamlingen velkommen, hvorefter Festen tog sin Begyndelse med at slaa Katten af Tønden, efter Tøndeslagningen blev der fremvist nogle Sketch og en Revy. Tre Lokomotivfyrbødere med Damer udførte denne Del af Programmet. Hele Forestillingen, som varede ca. 1 Time, var saa komisk, at Publikum vred sig af Latter. Efter Forestillingen var der Fremkaldelser, som ingen Ende vilde tage. Det er en Glæde at se, hvorledes Lokomotivmændene kan ofre sig for sine Medansatte, naar man tager de vanskelige Forhold i Betragtning, vi er inde i, navnlig hvor Tjenesten ligger saaledes, at det er vanskeligt at samles til Prøver. De Optrædende var saa gode som nogen Skuespiller; man skal da henstille til andre Afdelinger, hvor der skal holdes en Festlighed for Personalet at anmode vore Dillettanter om at give en Forestilling for Lokomotivmændene.

Efter Forestillingen samledes man ved fælles Kaffe-bord, hvorefter Dansen tog sin Begyndelse. Midt under Dansen kom der en stor Gris rullende ind i Salen, man kunde se, Formanden havde vanskeligt ved at styre samme, da en Gris som Regel gerne vil det modsatte af, hvad Trækkeren vil; men efter nogle vanskelige Manøvrer med Dyret havde Grisen været Salen rundt, derefter blev den bortloddet. Den heldige Vinder var Lokomotivfyrbøder Christensen paa Nr. 79. Der blev nu arrangeret Ballondans, hvor der var udsat en Præmie for det Dansepar, som kunde bevare Ballonen længst, der var to Par, da Musiken holdt op at spille, som saa delte Præmien.

Festen fortsattes til hen paa de smaa Timer, alt i alt en Fest, som Festudvalget havde Glæde af at tilrettelægge. Der blev bragt de Optrædende samt Festudvalget en hjertelig Tak for Festen. *En Deltager.*

FOREDRAG

Tirsdag den 2. April havde Dansk Lokomotivmandsforenings Tønder Afdelinger formaaet Herr Maskiningeniør Mølgaard, Fredericia, til at afholde Foredrag om Jernbanernes Fremtid.

Maskiningeniøren redegjorde for Udviklingen, som har fundet Sted paa de for Lokomotivmænd særlig interessante Omraader, nemlig Trykluffbremsen, Motorvogne, Motorlokomotiver og Rangertraktorer.

Maskiningeniøren gav interessante Billeder af Lyn-togenes Indretning, Gang, Hastighed m. m., oplyste, at saavel Tyskland som andre europæiske Lande ogsaa byggede Lyntog.

Herr Mølgaard gav interessante Oplysninger om nogle i England, Tyskland og Rusland foretagne Konstrueringer af saavel nye Kedelsystem som Glidere paa Damplokomotiver, de førnævnte Landes Ingeniører eksperimenterede stadig paa dette Omraade, omtalte ligeledes enkelte Landes Standardisering af sine Maskintyper samt Normalisering af Fjederstaal, oplyste om flere Forsøg paa Lokomotiver med højt Kedeltryk.

Maskiningeniøren omtalte de stedfundne Spararbejder,

rettet Kurver, Overhøjde m. m., som nødvendigvis maatte afpasses efter den forøgede Hastighed, gav derefter en hel Del økonomiske Sammenligninger mellem Damplokomotiver og Diesellokomotiver, som det sikkert vil blive for indgaaende at behandle her.

Maskiningeniøren havde en lydhør Forsamling til sit interessante veltilrettede Foredrag.

Efter Foredraget samledes man ved et fælles Kaffe-bord, hvor Formanden paa Afdelingens Vegne takkede Maskiningeniøren for den os viste Velvillighed.

Efter Kaffebordet et Par Timers gemytligt Samvær med Dans.

Lokomotivmesteren fortjener Afdelingernes Tak for Tilrettelægning af Tjenesten, at saa mange Medlemmer som gørligt kunde deltage.

Alt i alt en belærende og morsom Aften *En Deltager.*



BRAVO

Fremgang i Østrig. De socialistiske Fagforeninger er nu stærkere end de fascistiske.

I 1934 opløste det fascistiske eller »kristelige« Diktatur i Østrig de frie Fagforeninger; Tillidsmændene blev arresterede, og Organisationsfunktionærerne afskedigede. Men 1 Aar senere har Diktaturet maattet konstatere, at det ikke har kunnet forhindre Genoprettelsen af de frie Fagorganisationer. Den østrigske Kansler har udsendt et saalydende Cirkulære:

»Der er gentagne Gange peget paa, at de illegale marxistiske Partiorganisationer driver Propaganda og specielt retter deres Bestræbelser overfor Arbejderne i de større Virksomheder. Paa denne Maade bestræber de revolutionære Socialdemokrater og Kommunisten sig paa at genoprette de frifaglige Organisationer paa illegal Vis. Efter Oplysninger, som er tilgaaet Ministeriet for den offentlige Sikkerhed, kan de frifaglige Organisationers Reorganisering notere betydelige Fremskridt. Det er allerede kommet dertil, at der opkræves faste Medlemsafgifter, for hvilke der ydes Kvitteringsmærker. Antallet af Medlemmer inden for de frifaglige Organisationer i Østrig — hvilke Organisationer dels staar under socialdemokratisk og dels under kommunistisk Ledelse — udgør efter de her foreliggende Oplysninger 300 000, og her staar det tidligere Jernbaneforbund paa Førstepladsen.

Alle vedkommende opfordres til opmærksomt at følge Begivenhedernes Udvikling med Hensyn til den her omtalte Reorganisering af de frie Fagforeninger, hvorhos der vil være at indsende Rapport over de gjorte Tagtgælder.»

Naar man ser hen til, at det fascistiske Enhedsforbund angiver at have 200 000 Medlemmer, hvoraf endda Halvdelen ikke betaler Kontingent, maa det siges at være et stolt Resultat, at de illegale Organisationer allerede nu er oppe paa 300 000 Medlemmer. De østrigske Arbejdere viser, at de trods al Terror og alle Forbud forbliver trofaste.

(I. T. F.)

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Februar Maaned 1935 samt i Tidsrummet April—Februar 1934/35 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1933/34 i runde Summer.

	Februar	Maaned	1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 060 000	2 770 000	290 000	
Gods- og Kreaturbefordring	2 820 000	2 820 000	—	
Postbefordring	480 000	460 000	20 000	
Andre Indtægter	470 000	440 000	30 000	
Indtægter i alt	6 830 000	6 490 000	340 000	
Driftsudgifter	8 450 000	8 420 000	30 000	
Afskrivning	510 000	480 000	30 000	
Forrentning	850 000	760 000	90 000	
Udgifter i alt	9 810 000	9 660 000	150 000	
Statens Tilskud til Driften	2 980 000	3 170 000		190 000

	April—Februar		1934—35	
	1934—35	1933—34	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	49 980 000	44 750 000	5 230 000	
Gods- og Kreaturbefordring	37 140 000	37 240 000		100 000
Postbefordring	5 730 000	5 190 000	540 000	
Andre Indtægter	4 640 000	4 300 000	340 000	
Indtægter i alt	97 490 000	91 480 000	6 010 000	
Driftsudgifter	97 770 000	93 330 000	4 440 000	
Afskrivning	5 590 000	5 230 000	360 000	
Forrentning	9 280 000	8 370 000	910 000	
Udgifter i alt	112 640 000	106 930 000	5 710 000	
Statens Tilskud til Driften	15 150 000	15 450 000		300 000

D. S. B. Februar 1935.

Indtægten af Personbefordringen har i Februar 1935 været 290 000 Kr. større end i den tilsvarende Maaned i foregaaende Aar. Heraf falder ca. 240 000 Kr. eller ca. 9 pCt. paa Indtægten paa Banerne og Resten paa ny tilkomne Automobilruter. Paa de mindre Indtægtsgrupper har der været en Stigning paa 50 000 Kr., medens Godsbefordringsindtægten er den samme som i Februar 1934. Alt i alt er Driftsindtægterne steget med 340 000 Kr.

Med Hensyn til de egentlige Driftsudgifter har Forskydning i Betalingsterminer og Besparelser modvirket Merudgifter til Reguleringsstillægget, den udvidede Rutebildrift og Sporreguleringsarbejder. Driftsudgifterne viser herefter en Stigning paa 30 000 Kr.

Naar den med 120 000 Kr. forøgede Afskrivning og Forrentning medregnes, er Driftsresultatet 190 000 Kr. bedre end i Februar i Fjor.

DET RØDE OG DET SORTE WIEN

Medens Socialdemokratiet havde Majoriteten i Wiens Kommunalbestyrelse, lod denne stadig opføre mønstergyldige, billige Arbejderboliger, hvorved de lavest lønnede Arbejderes Levestandard forhøjedes betydeligt. Den nye fascistiske Kommunalbestyrelse anvender derimod ikke en eneste Øre til Opførelse af Arbejderboliger, men har indskrænket sig til at anskaffe Asyl, hvor Arbejdsløse og deres Familier kan erholde Logi.

(I. T. F.)

HJERTELOG TAK

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved vort Jubilæum den 1. April.

Fredericia, i April 1935.

V. H. C. Knigge, C. M. Vendt, C. O. Danielsen,
S. P. Jensen, H. P. Pedersen.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit 25 Aars Jubilæum.

Lokomotivfører A. Rasmussen, Gh.

Hjertelig Tak for al udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

C. C. Olsen, Lokomotivfører, Gh.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lokomotivfører Andersen, Hobro.

Hjertelig Tak til alle for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

H. C. M. Bojsen, Lokomotivfører, Korsør.

For al mod mig vist Opmærksomhed paa min 25 Aars Jubilæumsdag som Lokomotivfører beder jeg Medansatte og Kolleger modtage min hjerteligste Tak.

Lokomotivfører W. M. N. Clausen, Tønder.

Min hjerteligste Tak til Medansatte og Kolleger for al den Venlighed, hvormed de alle kom mig i Møde paa min Jubilæumsdag. Tak for den smukke Gave og de hjertelige Ord fra Afdelingsformanden, da Gaven blev mig overrakt.

Lokomotivfører G. Busse, Tønder.

En hjertelig Tak til alle, som viste mig Opmærksomhed paa min 25 Aars Jubilæumsdag den 1. April 1935.

P. Jensen, Lokomotivfører, Aarhus H.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lokomotivfører J. Chr. Jensen, Aarhus H.

Fynke Lokomotivmænd i Nyborg, Assens og Odense og Fyens Motorførere bedes herved modtage min hjerteligste Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

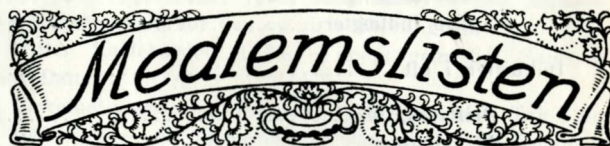
J. Grønning, Lokomotivfører, Odense.

En hjertelig Tak til alle, der glædede mig paa min Jubilæumsdag.

O. Tægge, Ar.

For den store Opmærksomhed, for Afdelingsformandens Festtale, for de øvrige venlige og fæstlige Taler, for den overordentlige smukke Borddekoration, for Sangene samt for den gemytlige og kammeratlige Stemning, som Aalborg Afdelinger hædrede os med paa vor Jubilæumsdag, bringer vi hermed Afdelingerne vor allerhødeste Tak.

H. P. Hansen. F. Hegeland. S. G. Andersen.
C. M. Løva. E. Lembo. O. Jensen.



Oplaget som ekstraordinære Medlemmer:

1. April 1935:

Pens. Lokomotivfører A. Rosenkilde-Laursen, Langgade 13, 2., Ø.

Pens. Lokomotivfører I. A. Marcussen, Rindsholm.

Haandværker J. V. Sørensen, Ved Trekanten 2, Fredericia.



Overgang til anden Stilling:

Lokomotivførerbøder J. V. Sørensen, Fredericia, efter Ansøgning af Helbredshensyn til Stillingen som Haandværker i Fredericia fra 1.—4.—35.

Afsked:

Lokomotivfører T. A. T. Bærentzen, Københavns Godsbanegaard, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—35 (min. Afsk.).



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

Charles A. Hansen
Vesterbrogade 35
Telf. Eva 692

K l æ d n i n g V i n t e r f r a k k e

De vælger efter Deres Smag blandt 300 udsøgte engelske og skotske Stoffer og vi syr dem efter Deres Ønske som fineste HAANDSYET SKRÆDERI fra Kr. 160,—.

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

De Herrer Tjenestemænd tilbydes Konto til kontante Priser.

Jernbanemænd! SOV TRYGT
paa BYENS ROLIGSTE HOTEL

Varmt og koldt Vand, Telefon, Elevator, gratis Bad. : Værelser fra 400.

HOTEL NORDLAND

22 Vesterbrogade · København V. · C. 32 00

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 24. April 1935.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.
Telefon Vester 3016.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

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