



NO 5

5. Marts 1936

36. Aargang

LOCKOUTSITUATIONEN

Vort Land har i nogle Aar levet i Krise. Det har vi ikke været alene om; saadan har det været hele Verden over. Krisen har nødvendiggjort forskellig Indgriben fra Statsmagternes Side, tagende Sigte paa at indordne sig under de nye Forhold i saa vid Udstrækning, noget saadant er gør ligt. Her i Landet har Statsmagtens Indgriben medført en ikke ringe Opblomstring af Industrien; men den har jo ogsaa medført Prisstigninger og dermed Forhøjelse af Leveomkostningerne.

Man skulde derfor tro, at Industriens Arbejdsgivere, som har faaet deres Kaar forbedrede, vilde stille sig imødekomende over for Spørgsmaalet om mindre Lønforhøjelser til de lavestlønnede Arbejdere. Men dem, som havde troet noget saadant, er blevet sørgeligt skuffede. Ved de mellem Arbejder- og Arbejdsgiverorganisationerne stedfundne Overenskomstforhandlinger har Arbejdsgiverne generelt indtaget det Standpunkt: Forlængelse af de hidtil gældende Overenskomster, men under ingen Omstændigheder Lønforhøjelser.

Naar man tager i Betragtning, at Værdien af eksporterede Industrivarer i 1935 er 20 pCt. større end i 1934, at Antallet af beskæftigede i Industrien er steget med 7 pCt., at de i Fjor ansatte Skatteindkomster viste en Stigning paa 11 pCt., nemlig paa 283 Mill. Kr., og at de ansatte Formuer udviste en Stigning paa 287 Mill. Kr., kan det fastslaas som en Kendsgerning, at Stigningen i Produktionen og Omsæt-

ningen har givet den danske Industri en betydelig Merindtægt. Paa Baggrund heraf bliver Arbejdsgiverforeningens Standpunkt ubegribeligt, og saa trist det end er, er de arbejdsløse i Forvejen altfor store Antal nu forøget med 125 000 Mand.

Spørgsmaalet bliver dernæst, hvorledes den øvrige Del af vort Lands arbejdende Befolkning ser paa denne urimelige Arbejdsstandsning. Fra Arbejderorganisationernes Side er der allerede Tale om Sympatistrejker, og for saa vidt angaar de Tjenestemandsgenerationer, som er tilsluttet De samvirkende Fagforbund, er Stillingen ligeledes klar; disse Organisationer og deres Medlemmer er parate til at yde den fornødne økonomiske Støtte.

Hvad nu vor Organisation angaar er det en given Ting, at vi har lige saa stor Interesse som alle øvrige Tjenestemænd og Arbejdere i, at Arbejderorganisationerne ikke gaar slagne ud af denne Arbejdskamp. Vi kender særdeles vel Rigsdagens Oppositionspartiets Stilling over for Tjenestemændene. Vi har ikke glemt, hvem det er, som Gang paa Gang har foretaget uberegtigede Forringelser af vore Forhold. Vi erindrer ogsaa udmærket, at »Venstre« allerede kort efter den nugældende Lønningslovs Ikrafttræden fremsatte Ændringsforslag, hvis Gennemførelse vilde medføre Forringelser for Tjenestemændene, og selv om Oppositionspartierne ikke i Folketinget kan gennemføre, hvad der lyster dem, saa er det desværre end-

nu saadan, at Regeringspartierne ikke har Flertal i Landstinget, hvilket Oppositionspartierne har. Vi har derfor al mulig Grund til at være vagtsomme i den her givne Situation og yde de lockoutede Arbejdere den Støtte, det er os muligt.

I Erkendelse af Situationens Alvor og dens Betydning for Fremtiden har Forretningsudvalget ment det rigtigst at afholde en ekstraordinær Kongres for at drøfte vor Organisations Stilling til Arbejdskampen. En saadan Kongres er, som det fremgaar af en Notits andetsteds i Bladet, allerede indvarslet, og vi nærer ingen Tvivl om, at Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer i Enighed vil slutte op om Hovedbestyrelsens Forslag og erklære, at Arbejderorganisationernes nu løbende Kamp ogsaa er vor Kamp, og at den kommende Kongres vil tage sin Stilling ud fra dette Synspunkt.

ER VORE KONGRESSER INDIFFERENTE?

Fra Lokomotivfører Marius Henriksen, Gb., har Bladet modtaget et længere Indlæg i Anledning af den Kommentar, som undertegnede havde knyttet til hans i »Lokomotivtidende« Nr. 1 optrykte Artikel. Da Indlægget imidlertid ikke indeholder noget egentligt nyt vedrørende selve Sagen, men derimod bringer en nedsættende Omtale af Kongresdeltagerne i al Almindelighed, vil der ikke været nogen Grund til at optage det i dets Helhed. Det er bedst, at næste Kongres, hvis den ønsker det, bliver præsenteret for, hvad Henriksen mener at kunne tillade sig af Taktløshed overfor Kongressens øvrige Repræsentanter.

Dog er der et enkelt Afsnit af Indlægget, som det vil være rimeligt at tage ud, for at M. Henriksen ikke skal løbe rundt med sine forkerede Opfattelser og eventuelt gøre Forsøg paa at bringe andre de samme forkerede Opfattelser.

Det paagældende Afsnit lyder:

.... »Hvad vil man nu i Grunden mene om S. Jensens Kendskab til Forstaaelse af, hvad der foregaar paa Kongressen, naar det oplyses, at der paa Kongressen i Aarhus 1933 blev vedtaget en Ændring vedrørende »det staaende Kampfond« derhen, at før Ekstrakontingent kunde ud-

skrives, skulde Midlerne i nævnte Fond bruges. Vi skulde vel i den Anledning have haft en Rettelse til Lovene, det har vi imidlertid aldrig faaet. Er det maaske fordi Organisationens Formand ikke forstaaer, hvad han har at gøre, eller har han ikke vidst, hvad der foregik. I saa Fald stiller han sig paa et Niveau, der ligger et Trin dybere end det, han stiller mig paa.

S. Jensen oplyser, at de to Forslag ingen Lighed har med hinanden — her maa jeg give S. Jensen Ret — thi mit Forslag gik ud paa at give Medlemmerne et maanedligt Beløb tilbage, medens det af Udvalget fremsatte betød, at »det staaende Kampfond«s Midler plus et aarligt Beløb paa ca. 11 000 Kr. overgik til H. B.s Disposition. Nu er det ganske vist nok ikke dette, S. Jensen sigter til i sin Omtale af manglende Lighed; men dette har jeg ønsket at fremhæve«

Er det ikke pragtfuldt at høre M. Henriksen tale om Forstaaelsen af de Forslag, der behandles paa vore Kongresser, og de Vedtagelser, der finder Sted. Jeg tror nok at turde antyde, at samtlige øvrige Repræsentanter vil bede sig fritaget for at blive slaaet sammen med ham; ja, selv den Mand, der har været ham behjælpelig med at skrive Artiklen, vil temmelig sikkert ikke staa bagved, naar det kommer til Stykket.

For at der nu ikke bagefter skal kunne blive nogen som helst Tale om Forvrængning, vil jeg tage det ordrette Referat af dette Punkts Behandling paa Kongressen i 1933. Det findes i »Lokomotivtidende« for 20. Maj 1933 og lyder:

ad Punkt 11. C. M. Christensen redegjorde for Hovedbestyrelsens Forslag under a).

Paragraf 1, 2 og 3 *vedtoges*.

M. Henriksen, Gb., samt Fejring og Andersen, Es., foreslog § 4 d ændret til: »Hovedbestyrelsen bemyndiges til, i Tilfælde af manglende Dækning til Foreningens Forpligtelser i N. L. F. at overføre det manglende Beløb fra det staaende Kampfond«.

Dette Forslag vedtoges enstemmigt med den Ændring, at det kun dækker den Del af Punkt d), som vedrører N. L. F.

Forslag 11 f), som sluttede sig til § 4, forkastedes med overvældende Majoritet. — Derefter vedtoges § 4 med den fornævnte Ændring

med alle Stemmer. §§ 5, 6 og 7 vedtoges uden Debat. Til § 8 foreslog M. Henriksen, at sidste Stykke udgaar. Forkastedes med alle Stemmer mod 1 Stemme.

§ 8 vedtoges derefter uændret.

§ 9. P. A. Jensen, Ro., fremsatte følgende Forslag: »Forslaget udsættes til næste Kongres og faar da følgende Ordlyd: Alle 3 Kredse sammenlægges til een Kreds.«

Vedtoges med 67 Stemmer mod 27.

Dermed bortfaldt Behandlingen af Dagsordenens Punkt 11 og Forslagene under 11 b), c), d), e), g), h), i), k), l), m) og n) toges tilbage.

Her siges det med rene og klare Ord, at Behandlingen af Punkt 11 var stoppet ved P. A. Jensens Forslag. at Forslaget om Lovændringer var fejlet ned af Bordet, og at alt, hvad der var foregaaet i den Sag, var kasseret, saaledes at man i 1935 skulde begynde helt forfra med et nyt udarbejdet Forslag.

Da jeg ikke holder af at være til Grin og udmærket godt ved, hvad jeg har med at gøre, blev der selvfølgelig ikke i 1933 udsendt nogen som helst Rettelse til Lovene; thi saadanne Rettelser eksisterede ikke.

Hermed er det vel nok med al mulig Tydelighed fastslaaet, at M. Henriksen ikke har haft selv den mindste Anelse om, hvad der foregik paa vor Kongres i 1933, ja selv nu, efter næsten 3 Aars Forløb, er det ikke gaaet op for ham.

Jeg synes derfor hellere, M. Henriksen bør være i Ro nogen Tid, saa han kan faa tænkt ordentlig over, hvad han vil sige og skrive, og saa kan vi vende tilbage til Diskussion om Problemer; men heller ikke før, og forhaabentlig har det til den Tid haft sin Virkning med Ventetiden.

Soph. Jensen.

NORMERINGSLOVEN

Forslag til den af saa mange Tjenestemænd med Spænding imødesete Normeringslov blev den 18. Februar forelagt i Folketinget. Det bemærkes i Lovforslaget, at naar det denne Gang er noget mere omfattende end i de sidste 4 Aar, saa skyldes det dels, at Væksten i de administrative Forretninger i de forskellige Styrelser

er i stadig Stigning, dels at der i nogle Aar har været holdt tilbage med Hensyn til Avancementsstillinger. Endvidere bemærkes det, at Forslaget ikke omfatter de Tjenestemandstillinger, der bliver nødvendige som Følge af de ændrede Tjenestetidsregler.

For saa vidt angaar de Stillinger, der har Interesse for vore Medlemmer, foreslaas Lokomotivførerantallet udvidet med 6 til 1000, Antallet af Motorførere I udvidet med 25 til 135 og Antallet af Motorførere II udvidet med 8 til 90.

For indeværende Aar var der kun Normeringslovhjemmel til 950 Lokomotivførere; der var dog den 1. April 1935 en Del flere, og ved Organisationens Bestræbelser lykkedes det som bekendt fra og med 1. Juli f. A. at faa udvidet Antallet yderligere; det er for Tiden 994. Herom er der paa Finanslovsforslaget gjort følgende Bemærkning:

»Ved Normeringsloven for 1935—36 blev Behovet for Lokomotivførere skønsmæssigt ansat til 950, idet der dog blev taget Forbehold om Fremsættelse af Ændringsforslag, naar Foraarskøreplanen kunde overses. Dette naaedes imidlertid først, efter at Loven var vedtaget, og der er derfor opført Lønning til 40 Lokomotivførere ud over det bevilgede Antal, idet Forholdet vil blive søgt reguleret paa Normeringsloven for 1936—37.«

I øvrigt er Normeringslovsforslagets Bemærkninger til de ovennævnte Normeringer saaledes:

»Man foreslaar Tallet af Lokomotivførere fastsat til 1000, idet der naturligvis ikke vil blive ansat flere Førere, end laveste Normering, nemlig Køreplanen for Vinterhalvaaret, kræver. Som Følge af den udvidede Kørsel med Motormateriel og elektrisk Materiel, søges Bevilling til, at Motorførerne udvides med 25 i 1. Grad og 8 i 2. Grad.«

UDGIFTSTALLET

Det i Februar Maaned beregnede Udgiftstallet udviste en Stigning paa 85 Kr., nemlig fra 2572 til 2657 Kr. Dette medfører ikke nogen Forandring i Tjenestemændenes Reguleringstillæg, hvilket som bekendt først vil ske, naar Udgiftstallet kommer op over 2842. Det statistiske Departements officielle Meddelelse om de foretagne Beregninger er saalydende:

De siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringernes Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget er, som tidligere meddelt i Statistiske Efterretninger, fra og med Juli 1933 fortsat saaledes, at man som Basis for disse Beregninger bruger et Husholdningsbudget, der er opstillet efter de ved en Forbrugsundersøgelse i 1931 indvundne Oplysninger.

I nedenstaaende Tabel anføres Resultatet af de saaledes for Januar 1936 foretagne Beregninger, idet Tallene for det sidste Aar anføres til Sammenligning.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	1931 gnstl.	Jan. 1935	April 1935	Juli 1935	Okt. 1935	Jan. 1936
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Fødevarer	974	1079	1108	1142	1130	1132
Klæder, Fodt., Vask	383	455	457	457	459	462
Bolig	421	448	448	448	448	465
Brændsel, Belysn. .	159	165	164	163	163	166
Skatter, Kontingen- ter o. lign.	436	477	474	485	478	478
Andre Udgifter . . .	727	754	756	756	756	756
I alt . . .	3100	3378	3407	3451	3434	3459

Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Aaret 1931 gnstl. (Udgiften i 1931 gnstl. = 100).

	1931 gnstl.	Jan. 1935	April 1935	Juli 1935	Okt. 1935	Jan. 1936
Fødevarer	100	111	114	117	116	116
Klæder, Fodt., Vask	100	119	119	119	120	121
Bolig	100	106	106	106	106	110
Brændsel, Belysn. .	100	104	103	103	103	104
Skatter, Kontingen- ter o. lign.	100	109	109	111	110	110
Andre Udgifter . . .	100	104	104	104	104	104
I alt . . .	100	109	110	111	111	112

Naar Udgiften i Aaret 1931 sættes = 100, var Udgiften efter de i Oktober 1935 gældende Priser 111 og efter de nu for Januar foretagne Beregninger 112.

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1931 anvender Priserne i Juli 1914 som Basis, bliver Pristallet for Januar udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 173.

Det i H. t. Lov om Statens Tjenestemænd af 31. Marts 1931 beregnede Udgiftstal, der for Januar 1935 blev 2 572 Kr., udgør 2 657 Kr. for Januar 1936.*

FRA MEDLEMSKREDSEN

25 pCt. Kulbesparelse!

Ja, denne Overskrift er ikke noget Fata Morgana, men et Resultat, som er opnaaet af Kolding—Trolhede Banen aarligt i over 20 Aar.

Resultatet er af navnte Banes Damplokomotiver opnaaet ved Anvendelse af et Udgangsrør med Ejektorvirkning, som foruden den større Trækkeevne og det mindre Vandforbrug tillige har den Virkning,

at der ikke dannes Røgkammersmuld. Det er derfor kun i Sommerens allertørreste Tid, at der benyttes Gnistfanger.

En saa billig Foranstaltning med en saa stor Virkning burde, da det jo i dette Tilfælde er unødvendigt at foretage Forsøg, anbringes paa samtlige Damplokomotiver tilhørende de danske Statsbaner.

Lem.

MINE ERFARINGER SOM INGENIØR I SOVJET-RUSLAND

Af H. Schandorff.

Det, som i Hovedsagen interesserer os Vesteuropæere, os arbejdende eller arbejdsløse under det kapitalistiske System, er at blive klar over, hvilke Erfaringer man i Virkeligheden har gjort i USSR med Hensyn til Nyorganiseringen af den økonomiske Virksomhed paa kollektivt Grundlag paa Basis af Samfundseje af al Jord og alle Produktionsmidler, med Hensyn til Virkningen af Indførelsen af økonomisk Demokrati fra neden fra Arbejdernes Ledelse af Bedrifterne, med Hensyn til Arbejdets Udøvelse paa Grundlag af det kollektive Lighedsprincip, paa Grundlag af at arbejde efter Evne og nyde efter Behov og under tilsvarende Fordelingssystem baseret paa Rationering eller Gratis-Princippet, hvor Penge og Priser ikke spiller nogen væsentlig Rolle i Fordelingen eller den enkeltes Forbrug.

Vi ønsker ogsaa Svar paa, hvorledes dette nye Grundlag har virket paa Arbejdsdisciplinen i Virksomhederne, paa de enkeltes Aktivitet og Initiativ ved Udførelsen af deres Pligter og dermed paa Produktiviteten, paa Udvælgelsen og Dannelsen af Faglærte og Ledere, paa Udnyttelsen af Fabrikernes og Jordens Kapacitet og Ydeevne, paa Udnyttelsen af den menneskelige Arbejdskraft o. s. v. Med andre Ord, vi ønsker en utilsøret og teknisk objektiv Redegørelse for, hvorledes dette nye, lad mig sige kommunistiske Grundlag, har virket eller virker i det praktiske Liv. Alle disse vigtige Spørgsmaal var jeg levende interesseret i at faa objektivt belyste og direkte Erfaring for, og jeg er sikker paa, at enhver socialistisk eller socialistisk-økonomisk Interesseret er klar over, at de social-økonomiske Resultater fra det sovjetrussiske Eksperiment direkte og indirekte vil være af afgørende Betydning for Udviklingen her i vore egne Lande.

Allerede for flere Aar tilbage var det mit Ønske at arbejde i S. U., men først i Slutningen af 1931, efter at jeg i en Aarrække havde arbejdet for Standard Oil i Egenskab af Effektivitets-Ingeniør, fik jeg en 2-aarig Overenskomst med den russiske Handelsdelegation i New York som Olie-Konsulent. — Hvad var nu mine Motiver for at arbejde i S. U.? De var:

1. Interesse og Sympati for de Kræfter, som paa konstruktiv Maade søger at ændre det kapitalistiske System i Retning af større national-øko-

nomisk Virkningsgrad til Fordel for det arbejdende Folk.

2. For ved direkte Selvsyn og Arbejde at studere, især de teknisk-økonomiske Forhold, som de former sig i den daglige økonomiske Virksomhed under den der herskende kollektive Ejendomsret, Arbejderorganisation og Arbejdsregler til Sammenligning med Tilstandene under privatkapitalistiske Forhold.

Forinden jeg gaar over til at skildre Tilstandene i Sovjet-Rusland, som jeg saa dem, vil jeg gerne gøre et Par Bemærkninger om Udlændingenes Stilling.

De Specialister, som arbejder i den økonomiske Virksomheds Tjeneste, behandles af Russerne, skal vi sige som raadne Æg — altsaa med stor Hensyn-tagen og Forsigtighed. Der er dog nogen Forskel. Specialister, som lønnes med udenlandsk Valuta (Dollar f. Eks.) regnes der mere med end Folk paa Rubelkontrakter. I Rusland som i Vesteuropa vurderes Folk efter deres Indtægter. Alle udenlandske Specialister, Ingeniører, Teknikere etc., har dog visse Privilegier og Begunstigelser, som den indfødte ikke nyder godt af.

Ogsaa Specialarbejdere har Privilegier, dog ikke saa store. De lever formelt paa samme Vilkaar som Russerne, men der er et særligt Departement, som tager sig af alle Udlændinge, der arbejder som teknisk Specialist eller Specialarbejder i Sovjet-Unionen.

Om Turisternes Forudsætninger for at kunne tale med om Forholdene derovre vil jeg gerne sige, at de er mangelfulde. I Rusland som i Danmark og andre Steder viser man kun Tilstandene fra den bedste Side for Turisterne. Turister er en Valuta-Forretning, og vil man have den Forretning, maa Kunderne behandles godt. Det bliver de ogsaa. Intourist, som staar for dette, ejer de bedste Hoteller. Turisterne handler i særlige Forretninger og betaler med udenlandske Penge, der er meget mere værd end Rublen (1 Guldrubel var i 1934 = 50 Papir-rubler). Turisten kan derfor ikke faa saa intimt et Kendskab til Forholdene som den, der har arbejdet derovre.

Som Specialist i Fabrikseffektivitet har jeg erhvervet mig et vaagent Øje for Spild af Materialer og Arbejdskraft, for daarlig Koordination mellem Produktionsenhederne, for Sløseri og LigeGYldighed o. s. v., og mine Erfaringer gennem en halv Snees Aars Arbejde i de mest forskellige Lande, fra højt udviklede kapitalistiske som U. S. A. til Koloni-Udbygning i primitive Lande i Syd-Amerika o. lign., har givet mig særlig rig Anledning til at se, hvorledes kapitalistisk Planøkonomi og hensigtsmæssig Organisation af Arbejdet i de enkelte Bedrifter virker, med det mest forskellige Menneskemateriale.

Og det kan jo ikke nægtes, at kapitalistisk Bedriftsorganisation og Arbejdsregler i de enkelte Bedrifter i det store og hele virker yderst effektivt omend for visse fysisk arbejdende ofte i en højst utiltalende Grad. Men man kunde ikke desto mindre

ønske, at en lignende Effektivitet ogsaa kunde gælde mellem alle de mange Virksomheder, altsaa i Nationaløkonomien. Men her syntes den private Ejendomsret med Skabelsen af stedse flere arbejdsfri Indtægter i Forbindelse med visse uheldige Særegenskaber ved det kapitalistiske Kredit- og Pengesystem at gribe forstyrrende ind. — Og her er det USSR i hvert Fald adskiller sig principielt fra andre Lande.

Staten ejer al Jord og alle Produktionsmidler; og Skabelsen af private arbejdsfri Indtægter, som kan indvirke paa Systemets Ligevægt, er ikke mulig. — — — Under mit Ophold i S. U. var jeg da interesseret i at sammenligne de forskellige især social økonomiske Fremtoninger med Forholdene, som de er andre Steder i Verden, det være sig herhjemme, U. S. A. eller Syd-Amerika.

Jeg skal ikke paa dette Sted komme ind paa detaillert Beskrivelse af de mange enkelte Oplevelser og Forhold, som jeg fandt dem i S. U. gennem to Aars intens Virksomhed i Sovjet-Institutioner, men jeg skal i følgende Punkter resumere, hvilke Tilstande man fandt, ikke alene som jeg fandt dem, men som de almindeligvis var, idet jeg under mit Ophold der havde rig Lejlighed til at udveksle Erfaringer med mest forskellige andre udenlandske Specialister arbejdende saa at sige i alle mulige Industrier og Virksomheder over alt i USSR. Jeg vil ikke undlade at nævne, at blandt disse Specialister var der flere kommunistiske, som paa Trods af deres noget dogmatiske Indstilling dog ikke benægtede Fakta, som udtrykt gennem følgende Punkter:

1. Der foregaar et unaadeligt Spild af menneskelig Arbejdskraft og Anstrengelse, et uhyre Spild og Ødelæggelse af Materialer, Maskiner, Værktøj samt af Næringsmidler, Korn, Sukkerroer, Grøntsager, Kartoffler, Tomater etc.
2. Vedligeholdelse i vor Forstand finder normalt ikke Sted. Reparationer sker først efter komplet Sammenbrud eller Ødelæggelse af Maskiner, Apparater af enhver Art.
3. Et uhyre Rod og en ubeskrivelig Uorden findes overalt fra Arbejdsplads til den højeste Administration, fra Postvæsen, Jernbane til Husadministration og Kommissariater.
4. De allerede eksisterende Produktionsmidler, Transportmidler, Maskiner o. s. v. udnyttes overordentlig slet, ligesom den effektive Arbejdstid er meget mindre end den formelle 6 eller 7 Timers-Dag.
5. Alle Kontorer og Virksomheder er overfyldte med indtil flere Gange det nødvendige Personale.
6. Tyveri og Rapseri er enormt, almindelig og retsligt Ansvar kan i Praksis ikke gøres gældende af Private idet dette fordrer en næsten uoverkommelig Indsats Formaliteter.
7. Udvalgs-, Komité- og andre Møder synes lige saa utallige som evneløse til at udføre tagne Beslutninger. Virksomhederne er i Virkeligheden mere eller mindre omdannede til Rigsdage, mere karakteristiske ved Produktion af Resolutioner end Produkter.

8. En uhyre og ganske enestaaende Udvikling af Intrige- og Klikevæsen, betinget af Particelle-Styret.
9. Bureaukratisme er udviklet i en Grad, som ikke kan skildres, men kun opleves.
10. Sammenspillet og Samarbejdet mellem og i Bedrifternes Departementer og Afdelinger, er minimal, oftest katastrofalt for effektivt Arbejde.
11. Alle Kontrolorganisationer, saasom RKI (Arbejder- og Bonde-Inspektionen) og Partiets tilsvarende Partikontrolapparat, Fagforeninger, Avisernes offentlige Kritik etc. er praktisk talt virkningsløse med Henblik paa at bekæmpe og modvirke Bureaukrati, graverende Spild og Ineffektivitet i Økonomien, idet disse Institutioner selv er gennemsyret af Slendrian og Bureaukratisme, som ikke staar tilbage for andre Sovjet-Virksomheder.
12. Befolkningen lever, hovedsagelig som Følge af nævnte Tilstande, i meget større Fattigdom og under meget daarligere Leveforhold end betinget af de øjeblikkelige objektive Muligheder og Reserver. Den almindelige Arbejders Levestandard kan slet ikke sammenlignes med selv de daarligst stilledes, eller endog de arbejdsløses, f. Eks. her i Danmark.

(Fortsættes.)

FORSTADSTRAFIK MED STRØMLINIEDE DAMPLOKOMOTIVER

Et interessant Skridt til Forbedringer af Lokaltrafikken er foretaget af Lübeck—Büchener Privatbaneselskabet, idet det har anskaffet to egenartede Damp tog. Disse bestaar af et 1 B 1-strømlinie Tenderlokomotiv og en 2-etages Vogn, som løber paa tre Trucker. Lokomotiverne har de efter sin Størrelse normale Dimensioner og er indkapslet i en Strømliniebeklædning og forsynet med Rulleskodder, som giver en god Tilgængelighed til de arbejdende Maskindele — alt efter sit Forbillede, det af Henschel u. Sohn byggede strømliniede Tenderlokomotiv til 175 km's Hastighed. (Se Lok. Tid. Nr. 15, 1935.)

Lokomotiverne er i begge Ender udrustet med Scharfenbergs automatiske Kobling, som tillige kobler Varme- og Bremsledning automatisk. Naar Sammenkobling har fundet Sted, er hele Koblingsmekanismen overdækket af en Skærm. Maksimalhastigheden er 120 km/Tim., hvilket lader formode, at Togene ogsaa vil blive brugt til hurtige Togforbindelser mellem større Byer.

Tilsvarende Fjernstyring af Damplokomotiver paa Paris' Forstandsbaner er de nye Tog indrettet med elektrisk Fjernstyring, som muliggør Lokomotivets Manøvrering fra et særligt Førerrum i Vognens Bagende, og Lokomotivets Omkøren paa Endestationer er dermed gjort overflødig. Lokomotivfyrbøderen opholder sig til Stadighed paa Lokomotivet og betjener Kedlen.

Indførelsen af 2-etages Personvogne beror ikke saa meget paa en Forkortelse af Toget, men paa

Vægtbesparelse. Togets eneste Vogn vejer 65 t og kan medtage mindst 330 Personer, hvoraf 307 kan faa Siddeplads. Desuden findes et Pakrum. Sammenligner man med Berliner S-Banen, hvor hver Vogn vejer 39 t og kan optage 152 Personer, men kun har Siddepladser til de 67, saa viser det sig, at nævnte S-Bane Vogne vejer 256 kg pr. Rejsende, medens de 2-etages Vogne kun vejer 198 kg pr. Rejsende.

Fortiden har belært om, at 2-etages Vogne aldrig har været populære, men Erfaringer indenfor Vognbyggeriet og en bedre Pladsfordeling stiller i Udsigt, at de nye Tog vil faa en god Modtagelse. Ved fuld Udnyttelse af Profilmaalet har det været muligt at bygge begge Etager saa høje, at voksne kan staa oprejst. Det har dog været nødvendigt at forkrøble Vognenes Langdragere over Truckerne, og Aeralet over disse er indrettet som et godt tilmaalt Indstigningsrum, hvorfra der fører Trapper til begge Etager: En i Midten med faa Trin til den underste Etage, og to i Siderne til den øverste Etage. Vinduerne i den øverste Etage er anbragt skraat indad op i Taget for at forbedre Udsigten. Hele Togets Længde er 57,5 m. Lokomotivernes Trækkeevne er saa stor, at det kan medtage tre Vogne af denne Type og befordre ca. 1000 Rejsende.

EUROPAS BEDSTE JERNBANEMATERIEL KØRER I DANMARK

Omkring 1. April vil alle Fællesklassevogne have polstrede Lædersofter.

Generaldirektøren har til Dagspressen fremsat nogle Udtalelser om vort Vognmateriel. Vi tillader os at gengive en Del heraf:

Statsbanernes omfattende Modernisering af det rullende Materiel nærmer sig nu sin Afslutning. Inden 1. April vil alle Fællesklassevogne være forsynet med de bløde Lædersofter. Samtidig udrangeres fem Hundrede af de gamle toakslede Kupevogne. Men med den forøgede Rejselyst i Erindring, siger det sig selv, at man ikke kan udrangere en Snes Tusinde Passagerpladser uden at tilvejebringe andet Materiel til Erstatning, og dette er da ogsaa Mening. Det er nu 2½ Aar siden, det første Spørgsmaal i Planen om en samlet Trafikplan blev fremsat, nemlig Moderniseringen af Fællesklassen. Denne Del af Planen blev straks realiseret i det Tempo, som Forholdene tillod. De gamle, umagelige Træsæder og de Sæder, der — som et Forsøg — var blevet belagt med Gulvtæppetøj, blev forsynede med de fjedrende og polstrede Lædersofter. Denne Foranstaltning, der kun paany kan bekræfte, at alle kører godt med D. S. B., er snart fuldendt, saaledes at vort Land for Fællesklassens Vedkommende nu har det bedste Jernbanemateriel, der overhovedet findes paa det europæiske Fastland.

Endvidere er der foregaaet en Modernisering af de fireakslede Kupevogne, de Vogne, hvor Togpersonalet skal balancere uden paa Toget under Billetteringen, og hvor 2—3 Passagerer under Opholdet paa Statio-

nerne samles ved Vinduet for at markere »fuldt Hus«, medens deres Medmennesker løber frem og tilbage for at finde en Plads! Disse Vogne bliver forsynet med Sidegang, og samtidig erstattes Træsæderne med Lædersofaer. Det er Meningen at bruge disse Vogne som Bivogne til de moderne Motorvogne, hvor der kun er Fællesklasse.

For Tiden arbejder et Statsbancudvalg med en Gennemgang af hele Vognparken, og dette Udvalg fastlægger Retningslinierne for Moderniseringen. Statsbanernes Vognmateriel grundet paa ca. 1000 fireakslede, moderne Vogne med ca. 64 000 Pladser. Hertil kommer i Løbet af Sommeren 31 Bivogne til Nærtrafikken samt 10 nye M.O.-Vogne til den udvidede Motortogs-Trafik. I disse nye Bivogne og Motorvogne vil der tilsammen blive 3400 Pladser. Yderligere haves i nyere 2- og 3-akslede Side- og Midtgangsogvogne 22 000 Pladser. Den næste Gruppe — Reserven — er de 500 ældre 2-akslede Kupevogne, der sjældent anvendes, og som altsaa nu skal udrangeres af Persontogstrafikken. Der er vist næppe nogen, der vil savne disse Vogne; det skulde da kun være som Sammenligningsgrundlag, naar Statsbanernes Udvikling skal udmaales.

Udrangeringen af de 500 forældede Vogne vil ske dels ved Rationalisering af Vognbenyttelsen og ved Lyntogenes Udskydelse af almindelige Vogne fra den daglige Drift, dels ved Bygning af nye, moderne 4-akslede Staalvogne, idet man nu er i Stand til at bygge saadanne Vogne uden at komme væsentlig højere i Vægt end de ældre 4-akslede Vogne.

Da vort Fællesklassemateriel nu med Afslutningen af Ombytningen af Træsæderne med polstrede Lædersofaer er fuldt moderne, medens vort 1. Kl.s Materiel bortset fra Lyntogene og enkelte Udenlandsvogne lader en Del tilbage at ønske, tænkes Nyan-skaffelsen indledet med Fremstillingen af en eller flere 1. Klasses Vogne indrettet med Kupeer af samme Udstyr som Lyntogene samtidig med, at ældre 1. Kl. Vogne forsynes med Lædersæder og overgaar til Fællesklassen.

Ved Ophugning af de ældre Kupevogne vil de nyere 2- og 3-akslede Vogne glide ud i Reserve og følgelig blive mindre benyttede end hidtil. Dog er det af Trækkrafthensyn stadig nødvendigt at bruge 2-akslede Bivogne paa de smaa Benzinmotorvogne, der løber paa visse Sidebaner eller i udprægede Lokaltog paa Hovedbaner.

Som bekendt er der nu sluttet Kontrakt med Frichs og Scandia om Levering af 4 nye fire-Vogns Lyntog, der skal leveres saa betids, at de kan ind-sættes i Driften ved Maj-Køreplanens Ikrafttræden 1937. Paa Spørgsmaalet om, hvorvidt disse Lyntog vil betyde en Navneforandring paa de enkelte Tog, svarede Generaldirektøren:

— Det vilde være Synd at forandre ved de populære Navne. Alle ved, at »Kronjyden« løber til og fra Aalborg, »Østjyden« til og fra Randers og »Vestjyden« til og fra Eshjerg. Det er Navne, der forkængst er gaaet ind i Folks Bevidsthed. Lyntogene skal ikke udadtil være blot et tomt Tal, nej, disse Tog skal virke som national Reklame. Jeg har derfor tænkt, at

»Kronjyden«s kommende »Kollega«, altsaa det Lyn-tog, der skal udgaa fra Aalborg, skal hedde »Nordjyden«, og »Østjyden«s Fælle skal kaldes »Midtjyden«. I Navnene skal være antydnet Togenes Mission, og det sker ved Anvendelsen af de Betegnelser, jeg her har angivet, slutter Generaldirektøren.

HOLTEBANENS ELEKTRIFICERING

Holtebanens Elektrificering er nu saa vidt frem-skredet, at Prøvekørslerne den 22. Februar tog deres Begyndelse. Prøvetoget bestod af 4 Vogne; Maskin-chefen og en Række Bane- og Maskiningeniører del-tog i Prøvekørslen, som forløb uden Uheld og som vil blive fortsat indtil videre for at opdage eller kon-statere eventuelle Fejl, inden Strækningen den 15. Maj, naar den nye Køreplan træder i Kraft, aabnes for Publikum.

De 15 Elektroførerpladser, der i den Anledning bliver Brug for, er allerede opslaaet. De kan som be- kendt søges af Lokomotivfyrbødere fra hele Landet og uden Hensyn til, om de har Motoreksamens 1. Del eller ej.



EKSTRAORDINÆR KONGRES

I Anledning af den spændte Situation paa det private Arbejdsmarked, en Situation, som i høj Grad paakalder ogsaa vor Inter-esse, har Forretningsudvalget besluttet at af- holde en ekstraordinær Kongres til Drøftelse af vor Organisations Stilling til denne Sag.

Kongressen, der vil finde Sted Onsdag den 18. Marts i Fredericia, er indvarslet. Meddelelse om de valgte Repræsentanter maa være paa Foreningens Kontor senest Lørdag den 14. Marts om Morgenen, men bør i øvrigt af Hensyn til det forberedende Arbejde frem-sendes saa snart som gørligt.

HOVEDBESTYRELSESMØDET DEN 18. OG 19. FEBRUAR 1936

Alle til Stede den 18., E. Kuhn fraværende den 19. paa Grund af Auditørforhør.

Formanden bød Velkommen til Arbejdet i det nye Aar; et særligt Velkommen blev budt O. Løvborg, som fra og med dette Møde er indtraadt i Hovedbestyrelsen, efter at A. Lønqvist er forfremmet til Lokomotivfører.

Løvborg takkede for Velkomsthilsenen; han vilde efter Evne samt med Ærlighed og Kærlighed deltage i Arbejdet for vor Organisation.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

De siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sager refereredes. Generaldirektoratet og Distrikterne samt de Organisationer, med hvilke vi udveksler Fagblade, er underrettet om Hovedbestyrelsens Sammensætning efter Kongressen i November.

Der har med Gdt. været ført en Drøftelse om Normeringsforholdene for det kommende Aar. Antallet af Lokomotivførere vil blive foreslaaet til 1000, hvilket i Forhold til det nuværende Antal er en Forøgelse paa 6. Antallet af Motorførere I foreslaas ansat til 135, og Antallet af Motorførere II til 90. Der er fra Organisationens Side gjort opmærksom paa, at Normativerne ved adskillige Depoter er for smaa, og at der efterhaanden maatte udnævnes et saa stort Antal Motorførere, at der ogsaa var Afløsere af denne Kategori. I denne Forbindelse har vi ved en særlig Skrivelse foreslaaet Udvidelse af Antallet af Motorførere ved Helgoland/Østerport Depot.

Et fra Københavns Motorførerafdeling modtaget Forslag om Placering af Motorførerne i 11. (Motorførere I) og 12. (Motorførere II) Lønklasse er indtil videre taget til Efterretning.

4. Maskinsektion udsatte en Lokomotivfyrbøder til Betjening af en Ekstrarangermaskine og vilde ikke ændre dette til Trods for den paagældende Afdelings Henvendelse derom. Sagen har været forelagt Gdt., som erklærer sig enig i, at der saavidt gør ligt bør skaffes Lokomotivfører til Betjening af Ekstrarangermaskiner.

Vi har tilskrevet Gdt. angaaende Forberedelses- og Afslutningstider for MO- og MP-Vogne.

Gdt. har fremsendt Udkast til en ny Ordre om Tjenestetidsreglerne; vi har dertil fremsat Forslag til enkelte Ændringer.

Tur 40 i Struer har været Genstand for Behandling. Da der ikke har kunnet opnaas Enighed med Distriktet, er den tilsendt Gdt. og vil i den nærmeste Fremtid komme til Drøftelse i Tjenestetidsnævnet, som dermed behandler sin første Sag.

Der har med Afdelingerne været korresponderet angaaende Rangerturene i Viborg og Randers samt Motoraturen sidstnævnte Sted.

Nyborg Lokomotivfyrbøderafdl. var utilfreds med en Fridagstildeling paa begge Sider af en Permission, idet Afdelingen mente, at den ene af Fridagene var for kort. Hovedbestyrelsen har ikke kunnet dele Afdelingens Synspunkt.

Paa Foranledning har vi meddelt, at Bestemmelsen om, at visse Pensionister kan beholde deres Frikort i indtil 2 Aar, kun tager Sigte paa dem, der afskediges som Følge af den nødsatte Aldersgrænse; men ikke gælder for dem, som inden deres 65. Aar afskediges paa Grund af Svagelighed.

I en Sag vedrørende en Lokomotivfyrbøder, som efter Forflyttelse blev tilbageholdt paa det hidtidige Stationeringssted, er der skaffet den paagældende, som havde lejet Lejlighed paa det nye Sted, Godtgørelse for Udgifter, han har haft.

3 Sager angaaende Godtgørelse for dobbelt Husførelse er bragt i Orden.

2 Sager drejende sig dels om Beregning af Udstationeringsgodtgørelse og dels om Beregning af Timepenge i Stedet for Kørepenge er gaaet i Orden, efter at vi har tilskrevet Distriktet derom.

Fra Afd. 2 har foreligget en Henvendelse om at søge udvirket, at der udbetales Afdelingens Medlemmer 1,25 Kr. pr. Dag, naar de udstationeres til Elektrokontrollen. Under Hensyn til den korte Afstand mellem disse to Depoter har Hovedbestyrelsen ikke ment at burde arbejde for Sagen.

I Anledning af Aspirantuddannelse har Gdt. ønsket Kørelærerantallet udvidet. Sagen er endnu ikke endelig afsluttet; men der er Tale om en betydelig Udvidelse.

Vi har maattet paatale, at 1. Distrikt ved et Depot lod Aspiranter uddanne hos Lokomotivførere, som ikke var Kørelærere.

En Sag om Beregning af Kørelærerhonorar for Uddannelse af Haandværkere til midlertidig Anvendelse i Lokomotivtjenesten er beskrevet for Gdt., men endnu ikke afsluttet.

Aspiranterne S. W. Pedersen, Kø., J. M. Jørgensen, Gb., og K. A. Andersen, Ng., har faaet de af Foreningen udstedte Flidspræmier.

Som Følge af, at 1. Distrikt var kommet i Vanskeligheder, har vi for visse Aspiranters Vedkommende tiltraadt en Dispensation fra Uddannelsesreglerne.

I Skrivelse til Gdt. har vi anmodet om, at der ydes Honorar til en Motorfører, der har virket som Instruktør.

Vi har maattet beklage os over, at 2. Distrikt ikke overholder Overenskomsten om Remisearbejders Anvendelse i Lokomotivtjenesten. Sagen har været omtalt i D. L. T.

Ved Drøftelse med Gdt. er der opnaaet Enighed om Lyntogslokomotivførernes og Elektroførernes Indordning i Anciennitetsrækken.

Der er til Gdt. fremsendt Skrivelse vedrørende Motorfører Dyhrs Placering i Anciennitetsrækken.

Vi har fremsendt Beklagelse over, at et Sæt Lokomotivpersonale er udsendt for at skulle afkoble en Maskine, hvilket vi i Betragtning af, at der paa Grund af manglende Lokomotivpersonale beskæftiges Haandværkere i Lokomotivtjenesten, finder urigtigt.

En Del Spørgsmaal om Turbesættelsesforhold er besvaret.

Nogle den 1. Juli 1935 udnævnte Lokomotivfyrbødere, som var Aspiranter fra 1929—30, mente at have Krav paa et Alderstillæg. Meddelt, at noget saadant ikke kan lade sig gøre.

Da der for Tiden findes baade »ældre« og »yngre« Aspiranter, er der truffet en Ordning med Hensyn til de paagældendes Indkaldelse til Kursus paa Jernbaneskolen, saa der ikke kollideres af de 2 Hold.

Til 2. Distrikt er fremsendt Besværing over, at der anvendes Portører til Lokomotivfyrbødertjeneste.

Under Hensyn til, at Aspiranterne tidligere havde Frirejseret 1 Aar efter deres Antagelse, nemlig naar de blev fast ansatte som Haandværkere, har Spørgsmaalet om Bevarelse af denne Rettighed sammen med D. S. og M. F. været drøftet med Gdt.

Med Frederikshavns Afdelinger har der været korresponderet angaaende Personalets Anvendelse under Raadighedstjenesten.

I nogle Auditørsager har der fra Organisationens Side været udpeget Bisidder.

Der er udsendt et Antal Raderinger og Træsnit til Udsmykning af Opholds- eller Læseværelserne.

Sagen angaaende Forbedring af Lokaleforholdene i Fa. har paa ny været drøftet saavel med Gdt. som med Distriktet, og der er nu Udsigt til en tilfredsstillende Løsning.

Der er fremsat Forslag om Linoleumsbelægning af Lokalerne i Villa »Augusta« i Helsingør. Sagen er henlagt indtil videre, da Villaaen muligvis skal nedrives.

Der er anmodet om Reol til Motorførerstuen i Helgoland Remise.

Nogle fra Afdelingerne modtagne Forslag om lokale Velfærdsforanstaltninger er henvist til Velfærdsudvalget. Det samme er Tilfældet med en Sag vedrørende bedre Belysning af Hastighedsmaalene.

Inden for det af de 4 Jernbaneorganisationer nedsatte Velfærdsudvalg, hvilket Udvalg fremtidig benævnes »Jernbaneorganisationernes Udvalg vedrørende Indretning af Opholds- og Tjenestelokaler«, er der opnaaet Enighed om, at de Velfærdsforslag, som Organisationerne ønsker behandlet i Gdt., fremsendes gennem bemeldte Udvalg, der har konstitueret sig med Sekretær Chr. Vejre som Formand og Lokomotivfyrbøder K. Svendsen som Sekretær.

Der har i Fredericia, Aalborg, Struer og Esbjerg været arrangeret Foredrags- og Filmsaftener, hvortil de øvrige Organisationers Medlemmer har været indbudt, ligesom vore Medlemmer har været indbudt til nogle af Dansk Jernbaneforbund arrangerede Foredrag i København, Korsør, Odense og Aarhus.

Foranlediget ved en Beklagelse fra vor Side vil der blive givet Ordre til, at begge Lokomotivmænd paa Lyn-togene i taaget Vejr skal befinde sig paa Førerpladsen, hvis Udkigsrude derfor vil blive forsynet med 2 Vinduesviskere i Stedet for 1.

Lokomotivfører Thøgersen, Vejle, har skænket sin Andel til Feriehjemmet.

Til »Julestjernens Salgskomiteé« er der som sædvanlig bevilget et Tilskud paa 25 Kr.

Kredskasserne har til Hovedkassen afleveret deres Beholdninger, der stiller sig saaledes: Kreds I: 4 349 Kr. 28 Øre, Kreds II: 1 882 Kr. 03 Øre og Kreds III: 212 Kr. 96 Øre.

Desuden har der som sædvanlig været behandlet en Række Sager af mere lokal Art eller af personlig Betydning.

Formandens Meddelelser godkendtes.

Punkt 3. Meddelelser fra de faste Udvalg.

Med D. S. og M. F. er der ført Drøftelse om Hjelpepersonalets Anvendelse i Lokomotivtjenesten, naar der ikke er tilstrækkeligt Lokomotivpersonale.

Dansk Lokomotivmands Forbund har sendt Oplysning om en afsluttet Overenskomst vedrørende Aflønning af Motorførere ved Privathanerne.

C. O. har i Kontingent udskrevet 15 Øre pr. Medlem.

Det i Referatet af sidste Hovedbestyrelsesmøde (D. L. T. 1935, Side 275) omtalte Forslag til en Reorganisering af C. O.s Vedtægter foreligger nu endelig udarbejdet. Det gaar ud paa, at C. O. opretter et selvstændigt Sekretariat. For de første 100 af hver af de tilsluttede Organisationers Medlemmer ansættes Aarskontingentet til 6 Kr. pr. Medlem og for Resten til 10 Øre pr. Medlem. Endelig fore-

slaas det som Betingelse for at kunne optages i C. O., at de tilsluttede Organisationer henlægger 50 Øre pr. Medlem pr. Maaned til en Fond, som skal bruges i Konflikttilfælde saavel indenfor som udenfor Statstjenestemandenes Rækker. Sagen vil komme til Behandling i de forskellige Organisationer og senere paa C. O.s Repræsentantskabsmøde.

N. J. U.s Sekretariat har bevilget et Tilskud til Opretholdelse af Jernbaneorganisationerne i Danzig.

Finlands Handelskammer har anmodet Gdt. om at opfordre danske Tjenestemænd til at etablere Fællesrejser til Finland. Gdt. har henvist Handelskammeret til de danske Jernbaneorganisationer.

N. L. F. fremsender Regnskab for 1935. Udgiften har været 3 966 Kr. 79 Øre.

De danske Organisationers Udgifter ved I. T. F.s Kongres i København 1935 har været 7 485 Kr. 37 Øre, som er betalt paa følgende Maade: Dansk Arbejdsmands Forbund: 4 990 Kr. 62 Øre, Dansk Jernbaneforbund: 1 275 Kr., Sømændenes Forbund: 7771 Kr. 80 Øre, Dansk Lokomotivmands Forening: 303 Kr. 45 Øre og Dansk Sørestaurantforening: 144 Kr. 50 Øre.

Statsbanernes private gensidige Hjelpekasse (Vejlekassen) har henvendt sig til Organisationerne med Forslag om en Rekonstruktion. Forslag til en saadan er nu udarbejdet, og det er Meningen, at Organisationerne herefter skulde have nogen mere Indflydelse paa Kassen, hvis Formue udgør ca. 1.8 Mill. Kr. Der vil i nær Fremtid blive indkaldt til et Repræsentantskabsmøde.

Statsbanepersonalets nye Brand-, Tyveri og Ansvarsforsikringsforening er nu stiftet. Som Medlemmer af Repræsentantskabet er for vor Organisations Vedkommende valgt Soph. Jensen og L. M. Schmidt.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for 1935, Balancen var 660 061 Kr. 27 Øre, hvilket i Forhold til Stillingen den 31. December 1934 var en Formuefremgang paa 16 655 Kr. 42 Øre.

Til Reservefonden er overført 11 018 Kr. 84 Øre, nemlig 4 574 Kr. 57 Øre fra Hovedkassen og de 3 forannævnte Kassebeholdninger fra de ophævede Kredse.

Regnskabet er revideret af Arbejdernes Revisionsinstitut, som har fundet det rigtigt, og som har konstateret, at Kasse-, Bank- og Obligationsbeholdninger rigtigt var til Stede.

Ekspeditøren forelagde D. L. T.s Regnskab for 1935. Balancen var 24 277 Kr. 26 Øre. Der var et Driftsunderskud paa 226 Kr. 74 Øre. Ogsaa dette Regnskab er revideret af Revisionsinstituttet og befundet rigtigt.

Det vedtoges fremtidig at føre D. L. T.s Regnskab, saaledes, at det kan ses, med hvilket Beløb Annoncevirkomheden bidrager til de med Bladets Tekst forbundne Udgifter.

Begge Regnskaber godkendtes.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

Foranlediget ved et fra en Afdeling rejst Spørgsmaal om Godtgørelse til Signalkommissionsmedlemmer ved Møder indenfor 4 Kilometersgrænsen, vedtoges det at yde de paagældende en Godtgørelse af 5 Kr. pr. Dag.

Nogle af de fra Togtjenesten udgaaede Motorførere II, der ikke opfylder Betingelserne for at kunne overgaa til Stillingen som Motorførere I (haandværksmæssig Uddannelse) anmoder om at faa Adgang til at indstille sig til Motorførerekskens 2. Del. Hovedbestyrelsen mente ikke at kunne inødekomme dette Ønske.

Det af Lokomotivførere i Aarhus rejste Spørgsmaal om en Ordning, saaledes at de, ved af og til at blive anvendt i Motortjenesten, kan vedligeholde deres Kendskab til Motorvæsenet, drøftedes paa ny, men henlagdes under Hensyn til, at Spørgsmaalet ikke for Tiden synes at være særligt aktuelt.

Det vedtoges at bygge en Veranda paa Feriehjemmets Facade; Bekostningen er anslaaet til ca. 3000 Kr.

Organisationerne har søgt at opnaa nogen Forbedring i den i 1934 gennemførte Friejseordning, saaledes at de Kategorier, som da havde Friejseret paa 2. Kl., faar en mindre Del af deres Friejser paa 1. Kl. Der forelaa nu et Tilbud fra Gdt.

Sagen drøftedes, og det vedtoges at behandle den i Fællesskab med de øvrige Jernbaneorganisationer.

Punkt 6. Eventuelt.

A. Lønqvist takkede Hovedbestyrelsens Medlemmer for Samarbejdet i den Tid, han havde virket inden for Organisationens Ledelse. Han udtalte Haabet om, at Arbejdet i de Aar, som kom, maatte blive til Gavn for Medlemmerne.

Formanden takkede Lønqvist for hans saglige og fordragelige Indsats i Organisationsarbejdet.

E. K.

TAKSIGELSER

Vor hjerteligste Tak til alle for udvist Deltagelse ved Togfører S. T. Thomsens Ulykke, Død og Begravelse.

Paa Familiens Vegne
Hanne Thomsen.

Alle, der har udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører N. P. Gaardes Død og Begravelse, bedes herigennem modtage vor dybtføjte Tak.

Ane Garde og Børn, Fredericia

BANER OG BILER

I sidste Halvdel af Marts Maaned udkommer der i Boghandelen en Afhandling af cand. polit. I. A. Tork, Ekspeditionssekretær i Generaldirektoratet, og cand. polit. P. P. Svejstrup, Lektor ved Universitetet og Kontorchef i Grønlands Styrelse. Det er en meget indgaaende og objektiv Belysning af hele dette omfattende Spørgsmaal. Ved Siden heraf giver det en Række Oplysninger om Omkostnings-Prisbestemmelsesforhold ved Banerne, som maa interessere enhver Jernbanemand. Bogens Værdi kan ogsaa bedømmes deraf, at den samtidig udkommer i det meget anerkendte »Nordisk Tidsskrift for teknisk Økonomi« og vil blive anvendt ved Under-

visningen paa Universitetet, ligesom den forventes udgivet med Støtte fra »Nationaløkonomisk Fond«.

Bogen, der er paa ca. 100 Sider — Format som Tjenestekøreplanen, fint Papir — kan bestilles gennem Foreningens Kontor til en Undtagelsespris af 3 Kr. — Bogladepris 4 Kr. Af Hensyn til Bestemmelse af Oplagets Størrelse bedes eventuelle Bestillinger indsendt snarest.

JERNBANEMAND SOM FORMAND FOR DE SAMVIRKENDE FAGFORBUND I SVERIGE

Den svenske faglige Landsorganisations hidtidige Formand, Edv. Johansen, er afgaaet ved Døden; Repræsentantskabet har derefter og uden Modkandidat udpeget *Albert Forslund*, Formanden for det svenske Jernbaneforbund til Formand for Landsorganisationen.

Forslund, der er 55 Aar gammel, har været aktiv indenfor svensk Fagbevægelse i ca. 30 Aar. Han kom ret hurtigt frem i første Plan. I 1918 valgtes han til Formand for Jernbaneforbundet. Han har indenfor denne Organisation gjort et stort Arbejde, ikke mindst for det interskandinaviske Arbejde, han har ofte været Gæst i København og er godt kendt blandt Jernbanepersonalet ogsaa her i Landet. Siden 1922 har han været Medlem af den svenske Landsorganisations Forretningsudvalg og Sekretariat, og i Arbejdsdomstolen har han været et aktivt Medlem.

Siden 1910 har han siddet som socialdemokratisk Rigsdagsmand i den svenske Rigsdags Første Kammer. Forslund er Afholdsmænd og er Medlem af den øverste Ledelse af N. I. O. G. T.

Den nyvalgte Landsorganisationsformand er ingen stor Taler, men han er en maalbevidst Handlingens Mand, som man med Tryghed ser beklæde den fremtrædende Post, han nu er betroet i Spidsen for svensk Fagbevægelses 600 000 Medlemmer. Vi ønsker vor Kammerat hjertelig til Lykke med Valget.



To Tog paa samme Spor.

Ved en Krydsning paa Bjerringbro Station den 24. Februar kørte et fra Viborg kommende Tog paa Grund af fejlagtig Togvejsindstilling ind paa et Spor, hvor der holdt et Tog fra Langaa.

Lokomotivføreren paa Toget fra Viborg opdagede Fejlen saa tidligt, at Toget standsede et Par Vognlængder foran det holdende Tog, saa at Uregelmæssigheden kun medførte mindre Togforsinkelser.

D. S. B.'s Kino.

Den 21. Februar var det et Aar siden, D. S. B.'s Kino »Den vide Verden« aabnede sine Døre for Publikum. Det lille, smukke Teater paa Hovedbanegaarden har i det forløbne Aar kunnet glæde sig over et ganske overvældende Besøg, idet over 553 000 Mennesker har besøgt Teatret,

det kan man i hvert Fald kalde en haandgribelig Succes, og man kan jo ikke sige andet, end at Teatret hermed har bevist sin Eksistensberettigelse.

At Publikum saa gerne besøger Teatret skyldes forskellige Aarsager; først og fremmest skyldes det, at man faar de sidste Nyheder herhjemme fra og fra den store Verden samlet i en ugentlig Oversigt, isprængt Natur-, Kultur- og Tegnefilm. Dernæst skyldes det, at Publikum føler sig godt tilpas i Teatret, hvor det sidder i magelige Stole, og i Pauserne kan glæde sig over den unge, talentfulde Maler Kai Motllau's Vægdekorationer, som vækker alm. Beundring; det maa være morsomt for den unge Kunstner at vide, at et saa stort Antal Tilskuere har haft Lejlighed til at se hans Værk.

Robert Williams' død.

I. T. F.'s tidligere Præsident er ifølge Meddelelser i Dagspressen afgaaet ved Døden. Da I. T. F. efter Krigen genoptog sin Virksomhed, blev R. Williams Forbundets Præsident og beklædte denne Stilling i 6 Aar, indtil han i 1925 blev Direktør for det engelske Arbejderpartis Blad »Daily Herald«. Hos alle, der har kendt ham, vil hans Gerning for I. T. F. i de første Aar efter Krigen staa som et smukt og varigt Minde. Det skyldtes ikke mindst den Holdning, Williams indtog, at det netop blev Transportarbejderne i de krigsførende Lande, der — først af alle Arbejdere — atter mødtes efter Krigen og næppe et halvt Aar efter Vaabenstilstanden genoprettede deres Internationale. Det er ikke mindst Williams Skyld, at man indenfor I. T. F. aldrig spildte et Ord paa det saakaldte »Skyldspørgsmaal«; og det er ikke mindst hans Anstrengelser, der fik I. T. F. til i Løbet af kort Tid at udvikle sig til den kraftigste af alle internationale faglige Sekretariater.

Jernbanemændene i Chile strejker.

Jernbanepersonalet i flere af Chiles Distrikter har nylig nedlagt Arbejdet for derved at give Udtryk for deres Utilfredshed med Hensyn til Arbejdsbetingelserne. Man anslaaer de strejkendes Antal til 18 000. Myndighederne har grebet haardt ind og erklæret Belejringsstilstand.

I. T. F.

Det amerikanske Lokomotivpersonale kræver kortere Arbejdstid.

Det amerikanske Lokomotivmandsforbund har fremsat Forslag om en Regulering, ifølge hvilken Arbejdstiden skulde forkortes fra 8 til 7 Timer dagligt uden Lønned sættelser. Endvidere kræves Tomandsbetjening paa alle Lokomotivtyper.

I. T. F.

Strømlinede Lokomotiver i Japan.

I indeværende Aars Begyndelse vil den første Serie strømlinede Lokomotiver blive taget i Brug. Myndighederne meddeler, at Prøvekørslen i December 1935 har givet meget tilfredsstillende Resultater. Lokomotiverne skal anvendes til Ekspres-Togene paa Hovedlinien Tokio--Kobe.

I. T. F.

Bestræbelser til Samling af de tjekkiske Transportarbejdere.

I Tjekkioslovakiet har der i længere Tid været Bestræbelser igang for at opnaa en bedre Sammenslutning af de

organiserede Transportarbejdere. Som et første Skridt i denne Retning oprettedes den 1. Januar 1936 efter forudgaaende Forhandlinger »Transportarbejdernes Enhedsforbund«. Til dette Enhedsforbund, som egentlig bestaar af forskellige selvstændige Fagforbund har indtil nu sluttet sig: De tjekkiske Jernbanemænds Union, det tjekkiske Transportarbejderforbund og den tjekkiske Chauffør-Union. Den 1. Januar 1936 har disse Forbund rettet en fælles Henvendelse til alle Transport- og Trafikarbejdere i Tjekkioslovakiet, i hvilken de kundgør Oprettelsen af Enhedsforbundet og opfordrer andre beslægtede Organisationer at være med.

Et vigtigt Resultat af Sammenslutningen er, at Fagpressen er slaaet sammen. Hidtil har hvert Forbund udgivet sit eget Blad, medens Jernbanemændenes Union desuden havde forskellige Blade til de forskellige Kategorier af Personalet og i flere Sprog. Nu er alle disse Blade gaaet ind, og i Stedet udgives et eneste Blad under Titlen »Vpred« (Fremad). Det første Nummer tæller 14 Sider i stort Format og indeholder særlige Rubriker for Jernbanemænd, pensionerede, Chauffører, Flodskippere og Transportarbejdere. Teksterne er skrevet paa Tjekkisk, Slovakisk, Tysk, Ungarsk og Rutensk.

I. T. F.

Nyt Luft-Tog i Rusland.

Den transsibiriske Jernbane faar en Rival i et Luft-Tog, der vil gøre den over 8 000 km lange Afstand mellem Moskva og Vladivostok paa to Døgn. Det første af disse Luft-Tog skulde forlade Moskva i Begyndelsen af Februar Maaned. Det skal bestaa af en Postmaskine og en Svævemaskine og vil befordre baade Passagerer og Fragt. Svævemaskinen er særligt konstrueret til at kunne modstaa Sibiriens voldsomme Kulde og frygtelige Snestorme. Den indeholder Magasin-Batterier, Navigerings-Instrumenter, Belysningsinstallation og Telefonforbindelser med Flyvemaskinen. Besætningen bliver udrustet med elektrisk opvarmede Dragter.

I. T. F.



Udnævnelse fra 1.—3.—36:

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:

K. Poulsen, Fredericia, i Lunderskov (min. Udn.), R. Frandsen, Fredericia, i Lunderskov (min. Udn.), S. W. Nielsen, Aalborg, i Struer (min. Udn.), N. C. Christensen, Aarhus, i Struer (min. Udn.), F. Alsing, Fredericia, i Brande (min. Udn.), J. Chr. Nissen, Skanderborg, i Brande (min. Udn.), F. Hansen, Aalborg, i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. L. Gregersen, Nyborg, efter Ansgning ifølge Opslag til Motorfører II i Aarhus H. (min. Udn.).

Togbetjent H. K. Thomsen, Kbh. Hbgd., efter Ansgning ifølge Opslag til Motorfører II i Næstved (min. Udn.).

Afsked:

Lokomotivfører P. C. R. Lykkeberg, Aalborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—36 (min. Afsk.).

Lokomotivfører S. Larsen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—36 (min. Afsk.).

Dødsfald:

Lokomotivfører N. P. Gaarde, Fredericia, den 13.—2.—36.

*Rettelse til
Adressefortegnelsen*

Hovedbestyrelsen:

I Stedet for Lokomotivfyrbøder A. Lønqvist, Ar., som er forfremmet til Lokomotivfører, er Lokomotivfyrbøder O. Løvborg, Valbyvej 9, 1., Taastrup, indtraadt i Hovedbestyrelsen.

Lokomotivførerafdelingerne.

Brande Afd.: Kassererens Navn og Adr. rettes til: S. Rohde, Torvegade 5.

Aarhus Afd.: Kassererens Navn og Adr. rettes til: H. Søgaard, Lundingsgade 22, 2.

Nyborg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. Thygesen, Dyrehauge, Dyrehavevej.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Masnedsund Afd.: Formandens Navn og Adr. rettes til: N. J. Rasmussen, Boulevarden 30, Vordingborg.

Struer Afd.: Kassererens Navn og Adr. rettes til: C. Lyng, Taarngade 5.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

St.-Palster Jyl.-Fyn

Nye Bøger.

- 17765 16828 Noach, E.: En Aften i Faldon.
17766 16831 Rasmussen, A.: Stærke Viljer skaber.
17767 16914 Mathews, B.: Jøden i Verdenskrisen.
17768 16912 Nijinsky, R.: Hans Levnet.
17769 16836 Vildrose, C. Hansen: Hansen i Argentina.
17770 16913 Juell, H.: Etiopia.
17771 Gruelund, G.: Jordan under vore Fødder.
17772 16840 Graves, R.: Jeg, Claudius.
17773 16841 Rygaard, O. A.: Mellem Tyrker og Kurder.
17774 16848 Lawrence, D. H.: Sønner og Elskere.

- 17775 16842 Müller, B. Budtz: Grønne Dage i den grønne Skov.
17776 16843 Cambridge E.: Livets Træ.
17777 16825 Hansen, A. og Larsen-Grædsted, J.: Larsen-Grædsted fortæller.
17778 16843 Hilton, J.: Farvel, Mr. Chips!
17779 16894 Vidgis: Den lysende Ring.
17780 Berry, W. G.: Uden Frygt og Dadel.
17781 16833 Silone, I.: Den tragiske Idyl.
17782 16857 Stevenson, R. L.: Kidnappet.
17783 16849 Timmermans, F.: Delphinerne.
17784 16263c Walpole, H.: Walter og Judith.
17785 16845 Gudmundsson, K.: Jordens Barn.
17786 16856 Westermann, P. F.: Den sorte Pirat.
17650b 16721b Ferrero, G.: Det tredje Rom. Sønnens Oprør.
17787 16844 Frich, Øvre Richter: Menneskejægerne.
17788 16829 Rojer, J.: Dagen og Natten.
17789 16886 Houghton, C.: Saadan var Ivor Trent.
17790 Nilsson, N.: Minebyen.
17791 Elster, K.: Arken.
17792 16884 Anker, N. R.: Den, som hænger i en Traad.
17793 Falk-Rønne, J. m. fl.: Naar Lampen tændes.
17794 16898 Nielsen, A. Krarup: Marco Polos Rejser.
17795 Mürer, J. N.: Det nye Tyskland.
17796 Numelin, R.: Danska Dagrar.
17797 Akselson, A.: Åtte Glas.
17798 Mehler, S.: Min Bror Ansgar.
17799 Andersen, C.: Styrbords Vakt.
17800 16889 Kennicott, M. B.: Hjertet vaagner.
17801 16887 Jægermester Plov: Et Aar er gaaet.
17802 16890 Herdal, H.: Løg.
17803 16896 Kaus, G.: Katharina den store.
17804 Rubio, P.: Et Aar i Urskoven.
17805 16897 Birket-Smith, K.: Guid og grønne Skove.
17806 16883 Ankerstrøm, A.: I Lømmelalderen.
17807 16900 Bomholt, J.: Togter.
17808 16903 Muller, I. P.: Lourdes-Miraklernes Hemmelighed.
17810 Gløersen, K.: John Myre og hans Kone.
17811 16907 Koch, Henning: Drengen.
17812 16885 Berthelsen, E.: Arven.
17813a 16906a Christiansen, S.: Drømmen og Livet I.
17813b 16906b do. do. II.
17814a 16892a Smidth, Tom: Hvor Oprør avles I.
17814b 16892b do. do. II.
17815 16888 Gudmand-Høyer: Regønsens Pige.
17816 Stone, J.: Van Gogh.
17817 16901 Mielche, H.: Til Søs gennem Jylland.
17818 16911 Cohen-Portheim: England.
17819 16908 Christiansen, Johanne, Dr. med.: Mad er Mandens Kraft.
17820 16910 Manker, E.: Nomader paa Vandring.
17821 16905 Fang, A.: Den gamle Købmandsgaard.

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.