



Nº 13

5. juli 1950

50. årgang

Kørelærerinstitutionens betydning.

På grundlag af den betænkning statsbanernes uddannelseskommission af 1922 afgav den 29. februar 1924, bestemt til at afløse de hidtidige gældende regler, blev der mellem organisationen og generaldirektoratet ført adskillige forhandlinger, før der opnåedes enighed om tilfredsstillende uddannelsesregler for lokomotivpersonalet.

En af de vigtigste ændringer af de bestående regler var udvalgets forslag om en udvidelse af lokomotivfyrbøderaspiranternes indøvelse i selvstændig lokomotivfyrbødertjeneste fra 4 til 6 uger, og at der til denne indøvelse udpegedes bestemte instruktører (kørelærer) mod den tidligere ordning, hvor oplæringen fandt sted hos forskellige lokomotivførere, alt efter som forholdene tillod det.

Denne betydelige organisering af kørelærerne har vist sig at være af umådelig stor værdi for aspirantuddannelsen og dermed for statsbanerne i sin helhed. Ved at gå bort fra at henvise de vordende lokomotivmænd til indøvelse hos tilfældige attestindøvere, har man ikke alene fået bedre kontrol med undervisningen, men også med de 14 dages indøvelse, aspiranten skal have som tredje-mand, og efterfølgende overhøring i signalreglement samt i de enkelte vigtigste bestemmelser vedrørende lokomotivtjenesten, som han bør være bekendt med, forinden han kan påbegynde attestkørslen.

Selvom det er 25 år siden de første forhandlinger fandt sted på grundlag af betænkningen, blev det dog først i begyndelsen af trediverne,

at nyordningen trådte rigtig ud i livet. Spareforanstaltningerne fra 1927 og de dermed følgende afskedigelser af lokomotivfyrbøderaspiranter gav selvsagt en standsning i uddannelserne.

Efter denne ret ejendommelige spareide, hvor man efter indhentet tilslutning til en dispensering fra uddannelsesreglerne satte en del aspiranter ud i arbejdsløshed og andre til håndværkertjeneste, medens andre kategorier anvendtes til lokomotivfyrbødertjeneste, kom der imidlertid fra generaldirektoratet en bedre forståelse for kommissionens indstilling og organisationens ønske om bedre uddannelse af lokomotivpersonalet; kørelærerinstitutionen fik mere og mere form, medens antallet af kørelærere samtidig blev udvidet med antallet af uddannelsesdepoter, og efterhånden som udviklingen skred frem indenfor motordriften, og uddannelse i dette fag indføjedes i de almindelige krav til lokomotivpersonalet, fulgte også udpegning af kørelærer hertil.

I årene før den sidste verdenskrig lå aspirantuddannelsen derfor i et roligt og tilpas leje, der var et afbalanceret forhold i tilgangen af aspiranter og i afgangene af lokomotivførere.

Uden at være egentlige opslagspladser har tildeling af kørelærestillingerne gennem årene været betinget af særlige krav til de pågældende lokomotivførere. Som en anerkendelse for det arbejde, der påhviler kørelærerne, indførte man ved stillingernes oprettelse et honorar for hver uddannet aspirant. Det er derfor naturligt,

at statsbanerne stiller visse betingelser overfor de pågældendes egenskaber, så man med sikkerhed kan forvente, at aspiranterne får netop det kendskab og den erfaring i lokomotivmandsgerningen, som nu en gang er påkrævet, for senere at kunne fortsætte den teoretiske uddannelse på jernbaneskolen og efter endt aspiranttid ansætte ham som lokomotivfyrbøder, hvorfra overgangen til den mere ansvarsfulde stilling som lokomotivfører finder sted.

Den fuldkomne ensartethed i oplæringen fås imidlertid ikke med det eksisterende instruktionsstof alene. Selvom der gennem de forskellige ordre og reglementer er givet visse retningslinier, og afdelingsingeniør V. Voldmesters fortrinlige små hæfter i almindeligt lokomotivmandsskab er en værdifuld hjælp, vil en mere fælles instruktion af kørelærerne være fordelagtig.

Sektionsingeniør H. P. Hansen i 1. distrikts maskintjeneste afholdt fornylig et fællesmøde med de københavnske kørelærere, hvor han gav sine informationer for uddannelsesprincippet og iøvrigt åbnede adgang for en fri diskussion af de forskellige problemer, en kørelærer stilles overfor. Det initiativ, der her er vist, er efter vor opfattelse netop, hvad der mangler i kørelærerinstitutionens fortsatte udvikling, og forhåbentlig vil lignende møder blive tilrettelagt for hele 1. distrikt, ligesom vi håber, at også 2. distrikt vil følge denne ide. Bedre kontakt mellem administrationens teknikere og de valgte kørelærere vil uden tvivl give endnu bedre uddannelsesforhold indenfor lokomotivpersonalet.

En anden og ligeså væsentlig faktor i uddannelsesspørgsmålet er maskinernes bemanding med lokomotivfyrbødere i de første fjorten dage af aspirantens attestkørsel. De krav, der stilles til kørelærerne, ikke mindst til fysiske egenskaber, er betinget af en solid og interesseret medhjælper i venstre side. Omend det påhviler lokomotivføreren at give aspiranten den fornødne oplæring i faget, er det af betydning, at de fjorten dages indøvelse som tredie-mand foregår hos to uddannede lokomotivmænd.

Den nuværende mangel på lokomotivfyrbødere og de stadige vanskeligheder med at nå op på normativet på grund af uforholdsmæssig stor afgang indenfor lokomotivførerrækkerne, som vanskeligt kan følges op af antallet af lokomotivfyrbødere, så længe skolekapaciteten og den bestående lærerkraft højst kan strække sig til

120 uddannede aspiranter årligt, medfører naturligvis vanskeligheder med at placere lokomotivfyrbødere netop hos kørelærerne, så længe de har aspiranter til indøvelse.

Men problemet skulle imidlertid kunne løses ved velvillig forståelse fra begge sider. Uden væsentlige vanskeligheder for de enkelte depoter må det efter vor mening være muligt at stille lokomotivfyrbødere til rådighed til dette formål, selvom også de pågældende er anbragt andet steds i turene. Lokomotivfyrbødere stiller sig uden tvivl gerne til disposition og tager de eventuelle ubehageligheder, der følger hermed, ved at skulle tages ud af tur i de nødvendige perioder.

Den mand, der har gennemgået jernbaneskolens forskellige pensum og har opnået nogen erfaring i den gerning, der er hans livsmål, yder den bedste støtte i arbejdet med at bibringe den vordende lokomotivmand de forkundskaber, han skal have; det være sig under forberedelses- og afslutningstjenesten, som under togfremførelse.

Det må desuden erindres, at lokomotivmandens gerning ikke indskrænker sig til lokomotivets pasning alene, mange andre væsentlige enkeltheder i hele hans daglige færden må tilregnes af den nyantagede. Og som afdelingsingeniør Voldmester giver udtryk for i sin indledning til første del af »Vejledning i almindeligt Lokomotivmandsskab«, bør aspiranten ved flittig læsning i de udleverede lærebøger tilregne sig den størst mulige viden allerede inden han indkaldes til undervisning på jernbaneskolen.

Til alt dette vil lokomotivfyrbødere være en god hjælp for aspiranten. De mange tvivlsspørgsmål, der kan opstå for en nybegynder, kan gøres til genstand for en drøftelse med den, der selv har gennemgået skolen og der fået den fulde undervisning. Mange ledige stunder på fremmed depot eller under rådighedstjeneste kan udnyttes af to omtrentlig jævnaldrende, som har sat sig samme mål. Fællesskabet vil her kunne give gode resultater. Erfaringerne herfor kendes fra årene før 1940.

Skal aspirantuddannelsen være fuldkommen, er det nødvendigt, at kørelæreren under aspirantens oplæring i alle givne situationer har en sikker støtte hos sin lokomotivfyrbøder, ikke mindst nu, hvor trafikken er kommet på omtrentlig højde med førkrigstiden.

Befriet og besat.*Glimt fra en kongres i Wien.*

En af de danske bøger om besættelsesårene hedder »Besat og befriet«. I Østrig kan man med fuld ret vende det om og sige »Befriet og besat«. Med de allierede hæres fremtrængen i begyndelsen af 1945 fulgte godt nok nazisternes nederlag og oprettelsen af et selvstændigt rige med egen regering, men samtidig blev selve Østrig delt mellem de allierede i fire besættelseszoner og Wien i ikke mindre end fem zoner; en for hver af stormagterne og en »interallieret« zone, hvor de fire magter skiftes til at regere en måned ad gangen.

Trods tilsagn fra Moskva-konferencen i 1943, hvor det besluttedes at genoprette Østrig, har der ikke ved den næste Moskva-konference i 1947 eller senere kunnet opnås enighed om en fredstraktat for Østrig. Derfor er Østrig endnu i dag besat og må bære de enorme udgifter, besættelsen medfører, foruden at den ene af besættelsesmagterne bringer det mest mulige ud af det område, den råder over, d. v. s. olie og kul, en »udførsel«, der ikke giver penge, men betyder enorme tab for landet.

Det er den dystre baggrund, der forklarer mangt og meget af det, vi bemærkede under det østrigske jernbaneforbunds kongres fornylig i Wien. Gennem alle drøftelser og vedtagelser og bag hvert ønske for fremtiden står håbet, ja, man kan sige kravet om landets fuldstændige frihed, først da er landet befriet. De østrigske jernbanemænd lever under meget beskedne forhold, man kan med større ret sige, at de fører en meget kummerlig tilværelse. Lønnen skulle egentlig være dobbelt så stor, hvis den skulle tillade vor østrigske kammerat at leve på samme niveau, som hans nordiske kammerater lever. Og dog gav kongressen med levende bifald og langvarigt håndklap tilslutning, da formanden, Ric. Freund, i en replik vedrørende kravet om højere løn sagde, at »hellere vil den østrigske jernbanemand spise et stykke brød mindre, men i frihed, end to stykker mere og under tvang«.

Den beretning, der blev aflagt på kongressen, kan ikke siges helt at omfatte de samme problemer, vi møder på vor egen eller andre jernbanorganisationers kongresser. Her var det kampen mod den bitre nød, med den åbenlyse elendighed, der stod øverst på programmet. Det var fremskaffelsen af et minimum af arbejdsklæder, sko, strømper og mad. Og for at kunne lave maden, måtte der tilvejebringes nødkøkkener på en række arbejdspladser, værksteder, banegårde og rangerpladser, nødkøkkener, der reddede jernbanemændene fra sultedøden. For at skaffe de boligløse sovemulighed, blev gennem de amerikanske overskudslejligheder f. eks. fremskaffet 5000 uldtæpper og 30.000 soveposer, der skulle træde i stedet for hjem, der var ødelagt af krigens forskellige ødelæggelsesmidler, bomber, brande eller granatild.

Også boligproblemet var langt fremme i forgrunden. Et enkelt forslags grundlag belyser

nøden bedre end mange tal: St. Pölten, en by med ca. 32.000 indbyggere, rummer bl. a. et stort værksted for ÖBB. I byen var før krigen mange leje- og tjenesteboliger for jernbanemænd, mange er ødelagt, og der er stor bolignød, fordi byen blev ganske forfærdeligt medtaget som følge af de allieredes bombetogter, der særlig tog sigte på banegårde og værksteder, og her i St. Pölten med særligt »godt« resultat. To tjenesteboliger med 33 lejligheder blev fuldstændig ødelagt, der er intet tilbage af dem. I en anden bygning ødelagdes 6 lejligheder, i en tredje raseredes det meste, hvorved 16 boliger forsvandt; disse 55 jernbanemænds familier har måttet indlogere sig hos andre mennesker, for de flestes vedkommende 20—30 km fra stationen, hvortil vejen må tilbagelægges pr. cykle, den eneste transportmulighed. I en barakbygning, der er taget i brug som nødbolig, karakteriseres forholdene således: Den er bygget under 1. verdenskrig, og skulle forlængst være nedrevet, men er nu taget i brug som husvildebeboelse for folk fra omegnens stationer. Træværket er råddent, værelsernes vægge driver af fugt, rotterne huserer overalt i rummene, de æder sengetøjet, de raserer de fattige beholdninger af mad, og ved højlys dag går de rundt i værelserne for at finde spiseligt og kan end ikke jages bort ved stokkeslag. At udlægge gift medfører, at de døde rotter under gulvene udspreder en ulidelig stank, så det er både uudholdeligt og sundhedsfarligt at bebo barakken. At henvende sig til det offentlige er omsonst, de har allerede liggende 425 ansøgninger fra boligløse, der må tilbagelægge 10 til 30 km frem og tilbage til og fra arbejdet. Barakken er forlængst erklæret uegnet til beboelse, men nøden kender ingen love. Det er kun et enkelt eksempel på begrundelserne for en række forslag om, at forbundet skal medvirke til fremskaffelse af boliger for de udbombede. For indeværende år har ÖBB stillet 13,5 mill. shillings til rådighed for boligbyggeri, men det er, som formanden udtrykte det, kun et sandkorn i ørkenen.

Trods alle besværligheder går den østrigske jernbanemand til genopbygningsarbejdet med godt mod. Han ved, at der skal arbejdes, og at den hjælp, Mashall-planen giver landet, kun er hjælp til selvhjælp. Samtidig med at bygge organisationen op fra bunden, skal genopbygningsarbejdet varetages, uddannelsen af de unge, som under nazistytret kun lærte krigshåndværket, skal ske både fagligt og organisationsmæssigt, ja, også kulturelt ved at skole de unge, så de kan indpasses i et demokratisk samfund.

Og et demokratisk land er Østrig. De har haft og har endnu i den russiskbesatte del daglig kommunismen i praksis for øje. Ved nogle fornylig i disse egne afholdte kommunevalg fik folkedemokraterne omkring 5 pct. af stemmerne, så den agitation og de strømme af plakater, pjecer og bøger, der udgår fra kominformcentralen i Wien, giver kun meget magre resultater.

Kongressen var for mere end halvdelen af de

delegeredes vedkommende unge mennesker, der med liv og sjæl gik op i organisationsarbejdet og med beundringsværdig resignation gav udtryk for nødvendigheden af at lade landets frihed, dets genopbygning, banernes retablering og betaling af krigsskadeerstatningerne gå fremfor egen fordel.

Mange af kongresforslagene gik forøvrigt ud på at reparere på de skader, nazisterne anrettede på lønnings-, pensions- og ulykkesområderne, ligesom de i krigen invaliderede jernbanemænds økonomiske forhold lå kongressen stærkt på sinde.

Her som hos os er konkurrencen mellem »Strasse und Schiene« (jernbane og biler) meget aktuelt. Adskillige afdelinger havde fremsat konkrete forslag, der tog sigte på mere rimelige konkurrenceforhold, som kunne bringe ÖBBs økonomi på fode. Også i Østrig kæmper banerne en fortvivlet kamp for at holde konkurrencen fra bilerne stangen, og statssekretær (departementschef i trafikministeriet) Vincent Ubeleis, der tidligere har været formand for jernbaneforbundet, gav kongressen en klar og nøgtern fremstilling af banernes fremtidsmuligheder og lagde alle på sinde at betragte sig som medejere og medinteresserede i ÖBB, både når det drejede sig om at få det bedst mulige ud af driften og at bringe mest mulig trafik til banerne.

Lidt personalia fra kongressen.

Den festlige åbning af kongressen kulminerede, da formanden bød velkommen til skaberen af det tidligere østrigske jernbaneforbund, Bertold König, der var kommet til kongressen fra sit eksil i USA. I 1934 måtte König flygte for Schussniggs diktatur, der i god nazistisk ånd sønder slog fagforeningerne og socialdemokratiet efter borgerkampene i februar 1934. De fagforeningsledere og partitillidsmænd, der ikke bragte sig i sikkerhed i udlandet, måtte vandre i fængsel, og for manges vedkommende fik den nyansatte skarpretter til opgave at sætte punktum for deres lidelser i torturkamrene. Bertold König bragte i 1934 med fare for sit liv det østrigske jernbaneforbunds klenodie, den ITF-fane, forbundet havde fået foræret af ITF, til København, hvor han deponerede den hos ITF, til Østrig atter var frit. Derfra måtte König med hustru og søn flygte, kun medtagende så meget af deres ejendele, som de kunne bringe ud fra Østrig som turister. I USA fandt han et fristed, hvorfra han nu var kommet for at hilse det nye forbunds anden kongres. Det varede flere minutter, før bifaldet lagde sig efter formandens velkomst, og endnu længere, da den gamle veteran i en klar og åndsfrisk tale havde bragt forbundet sin hilsen og gratulation til det opnåede resultat og givet ungdommen et lille indblik i, hvad demokrati er og betyder for en organisation. Vi udlændinge anede en smule om, hvilke farer vore østrigske kammerater har været ude for i kampen mod diktaturerne, og hvilke ofre de har måttet bringe.

Den gamle ITF-fane, som König igen fik tilbageleveret på ITFs kongres i Zürich i 1946, indtog

en hædersplads på talerstolen; flere gange var den gamle König derhenne og tog en flig af fanedugen mellem sine hænder; hvilke tanker der gik gennem hans sind, ved kun han selv, men vi tænkte vort og kunne mærke lidt vand i øjenkrogene.

Valgene af formand og — som det hedder dernede — zentralsekretær var genvalg med sådan applaus, at det tog vejret fra vi mere koldsindige nordboere, men bedre kvittering for veludført arbejde kunne de to kammerater Ric. Freund og Andreas Thaler ikke ønske sig.

Omvendt reagerede kongressen spontant og kraftigt, da kommunisterne ville have en tidligere nazist, men nu til kommunismen omvendt mand, ind i hovedbestyrelsen. At kommunisterne skulle have en mand ind, var man indforstået med, men at de opstillede en mand, som tidligere havde rendt nazisterne på dørene for at indynde sig, og senere, da vinden vendte sig, knyttet den oprakte højre næve som tegn på venskabelighed, var dog kongressen et nummer for stift. Mandens forhold skal nu påny undersøges for at få konstateret, om de nye sigtelser for landsskadelig virksomhed, som under debatten rejstes mod ham, har noget på sig.

I Østrig omfatter jernbaneforbundet alle kategorier og rangklasser (værkstedsarbejderne er månedslønnet), og på kongressen besluttede man at optage også tov-, tandhjuls- og andre private bjergbaner i forbundet, ligesom Wagon-Lits personale fik adgang til at blive medlemmer af forbundet, der med sine 88.000 medlemmer nu har 93,6 pct. af personalet som medlemmer, det er en stigning på godt 10 pct. i løbet af den afvigte kongresperiode.

Eget »jernbanehem« med hotel.

Det østrigske jernbaneforbund har siden 1912 haft eget hus. Under diktaturregimenterne var det taget til »andet formål«, og under bombeangrebene i september 1944 blev halvdelen ødelagt. Det er nu genrejst i udvidet skikkelse og giver plads for hele forbundets omfattende administration.



Hele stueetagen optages af store restaurations- og mødelokaler samt et biografteater.

1. og 2. etage rummer forbundskontorerne, på 3. sal findes regnskabs- og kartotekafdelingen samt lejlighed for et par af forbundets tillidsmænd. 4. sal er udlejet, medens der i øverste etage er en række hotelværelser, der udlejes til tilrejsende jernbanemænd. Her står 35—40 senge i små men overordentlig hyggelige værelser til disposition for en såre rimelig betaling, i danske penge 2½ à 3 kr. pr. nat for værelse med alle bekvemmeligheder, sågalt stor altan til flere af dem.

På gavlen mod Margaretenstrasse ser man to store mosaikarbejder, hvor det vingede hjul på gylden bund fortæller, at her har vingehjulets mænd til huse.

Vore østrigske kammerater er med rette stolte af deres hus, og vi forstår den sorg, det var, da de sammen med det ødelagte forbund så deres hus blive taget i brug af først Schussniggs diktatur og senere af Hitlers håndlangere. Ikke med urette kalder de det »Eisenbahnerheim«, Jernbanehjemmet.

Med exprestog nr. 27 gennem natten.

Mulmet i denne nat er som pelsen på en kat med bløde, runde former, blødt og indsmigrende — det svøber sig om banegården, der ligner en forstenet trolde. Dens konturer er udviskede og makabre. Den mangler den lyse dags skarpe sagslighed.

Trafikken på perronen er ved at ebbe ud. Den foregår uden larm — bortset fra avismanden, der gerne vil have solgt sine sidste morgenblade, inden dagen slutter.

Med samme præcision som et schweizerur af fineste mærke ruller exprestoget ind på perronen. Nogle få rejsende forlader toget, andre stiger på — mange kaster blot et blik ud gennem vinduet; med andre ord: Det er den sædvanlige scene, der altid udspiller sig ved et togs ankomst og afgang.

Ledsaget af en overordnet funktionær klatrer vi op på lokomotivet. Det er en stor maskine (RE 44). Den har en vægt af 56 tons, og dens tophastighed er 125 km i timen. Denne type lokomotiver er et fælles værk, udført af lokomotivfabriken Wintherthur, firmaet BBC i Baden, maskinfabriken Oerlikon samt Atelier Secheron S. A. Geneve.

Da det drejer sig om et tog, der gennemkører en strækning på 400 km uden standsning, er der dobbelt besætning på lokomotivet, hvor føreren har en medhjælper til bistand. Selv fører han lokomotivet, medens medhjælperen dels holder ud-kig, dels besørger rengøringen af maskinen. Vi kaster et blik på førerpladsen med dens håndtag, stænger og knapper. Lokomotivføreren er en mand på ca. 55 år. Han har et skarptskåret ansigt og rolige øjne, der opmærksomt iagttager den foran ham liggende labyrinth af spor, der er slynget ind i hinanden.

Ude i mørket lyser det grøn-hvide afgangssignal op, — dernæst et andet signal, der viser hen til en ombygning af sporet. Toget kører, — kilometertælleren begynder hurtigt at klatre i vejret, den første station passeres med en hastighed af 120 km, — så kommer der en kurve, hastigheden nedsættes til 105, men forøges ved indkørslen på næste station til 125, hvorefter den falder ned på 85. Vi betragter det korte stykke af sporet, der er synligt fra vor plads. Det ligner nærmest tilbehøret til en legetøjsjernbane, og det er egentlig ubegribeligt, hvorledes det er muligt at suse afsted med en så høj hastighed hen ad disse næsten sirlige småskinner.

Pludselig dukker der ude i natten et tog op, der kommer os i møde. Dets lygter ligner lysende småtrolde, der stormer forbi os på ryggen af en vældig ganger. Lige før den næste station nedsætter føreren farten til 70 km, derpå til 60 km, men sætter den op til 115 km på den rangerbanegård, der hører til stationen. Sammen med min ledsager foretager vi en lille rundtur på maskinen. Motorerne befinder sig i understellet. Der er fire motorer, een til hver aksel. Bag ved førerens plads fik vi adgang til at betragte den omhyggeligt udførte installation. Så går vi atter frem til føreren, der med sikker hånd styrer toget gennem natten. Den monotome støj afbrydes kun af medhjælperens regelmæssige bemærkninger, som føreren altid for en sikkerheds skyld må gentage. Vi får også nogle belæringer om signalsproget, der er temmelig uforståeligt for lægfolk. Således betyder et enkelt grønt lys, at det drejer sig om et sporskifte på et lige spor, medens dobbeltgrønt lys betyder skifte-spor og dobbelt gult lys angiver, at signalet er lukket.

Den vilde fart går videre. Nu begynder en fin tåge at nedsætte sigtbarheden, hvorfor opmærksomheden må fordobles. Alligevel bibeholdes den foreskrevne hastighed, uforandret, og nøjagtig på sekundet løber eksprestoget kl. 23,13 ind på spor nr. 15 på Zürichs hovedbanegård.

Vi vidste naturligvis forud for denne tur, hvor ansvarligt og vanskeligt en lokomotivførers arbejde er. Men man kan først rigtig måle dette ansvar og disse vanskeligheder, når man selv fra lokomotivets plads har haft lejlighed til at bedømme dem. Og så er dette jo kun en enkelt side af hans arbejde. Det øvrige arbejde består i afhentningen af lokomotivet i remisen, hvor det kontrolleres og efterses i alle detaljer: fjedre, ophængning, aksler, bremses, ledninger og kontakter. Alt dette må være i orden før afgang, thi under selve farten må lokomotivføreren hellige sig sin opgave fuldtud: signalerne, stationerne, kurverne, stigningerne og faldet. Faren truer hele tiden. Lokomotivføreren må være med i arbejdet med sit hele jeg — med hjernen, øjnene, ørerne, hænderne og fødderne. På maskinen står han parat til at handle, at gribe ind på rette tid og sted og således løse den ham stillede opgave.

Overblik over jernbanemandsstrejken i Finland.

Den sensationelle lokomotivmandsstrejke i Finland afblæstes den 8. maj om aftenen efter, at den finske regering var tvunget til indrømmelser. Samtidig indstillede de øvrige jernbanemænd sympati-strejken. Resultatet af den uviste strejke, som kommunisterne havde tænkt skulle ledes hen til generalstrejke, anses for en stor del at indebære en personlig triumf for den socialdemokratiske forligsmand, rigsdagens formand Fagerholm. Da denne meddelte regeringen, at lokomotivmændene var beredt til på visse vilkår at genoptage arbejdet, meddelte finansminister Meinander, at de lokomotivmænd, som var indkaldt, men vægrede sig ved at beskæftige sig med strejkearbejdet, ikke skulle straffes. Regeringens forhastede beslutning om at indkalde de strejkende lokomotivmænd, fik aldrig det tilsigtede resultat. Dels det, at de fleste lokomotivmænd havde bragt sig i sikkerhed inden politiet kom for at afhente dem til samlingspladserne, dels gjorde denne foranstaltning pludselig lokomotivmændene populære og satte regeringen i en prekær situation. Trods prestigetabet måtte indkaldelserne tilbagekaldes.

Hvis lokomotivmandsstrejken havde fortsat endnu nogle dage, var landets næringsliv og industri kommet i en uholdbar situation. Råvarerne var den 8. maj fuldstændig opbrugt i mange retninger, og mange industrier truede med at indstille driften. Hele jernbanetrafikken havde været lammet siden natten til den 3. maj, da lokomotivmændene gik i strejke for at understrege deres krav om en bedre pensionsordning. Jernbanemændenes sympati-strejke begyndte natten til den 7. maj.

Det første tog, som afgik efter strejkens afslutning, var hurtigtoget til Leningrad, som forlod Helsingfors lige før midnat den 8. maj. Dette tog havde ganske vist transporteret russiske vogne mellem grænserne og Porkala, men nu kunne man også tilkoble finske vogne. Hele lokaltrafikken kom igang den 9. maj, medens køreplanen for fjerntrafikken krævede yderligere et døgn for at bringes i orden. Siden truslen om generalstrejken blev skrinlagt og jernbanerne atter fungerer, er den værste krigsatmosfære forsvundet, medens det store problem om lønningerne fortsat venter på sin løsning. Kommunisterne overrøser Fagerholms kompromisløsning med grove artikler, og man knurrer også andet steds, både blandt arbejdere og arbejdsgivere. Fra ansvarlig socialdemokratisk side anser man dog, at arbejderne har vundet en ubestridelig sejr, og at den finske landsorganisation har vist sig at kunne beherske situationen og dermed redde landet fra svære lidelser denne gang. Stærk pessimisme råder derimod inden for de borgerlige kredse vedrørende udsigterne for fremtiden, og man kan regne med fornyede anstrengelser fra de forskellige forbund i lønforhandlingerne på forskellige fronter.

ITF.

Den amerikanske lokomotivmandsstrejke.*Strejkeindledning.*

Den af det amerikanske lokomotivmandsforbund længe bebudede strejke i anledning af uenigheden om diesellokomotivernes bemanning begyndte kl. 6 morgen den 10. maj, efter at man på regeringens anmodning havde udsat strejken i 14 dage.

Strejken omfattede fra begyndelsen hele jernbanenettet i Atchison, Topeka og Santa Fe samt jernbanerne i Sydstaterne, endvidere New York centraljernbane vest om Buffalo samt Pennsylvanialinjen vest om Harrisborg. Indirekte påvirkede strejken dog også trafikken på en række tilstødende jernbanelinier i U. S. A.

Forbundet oplyste, at man agtede at levere personale til tog, som transporterede tropper og medicinske fornødenheder. Strejken omfattede 18 000 lokomotivførere og lokomotivfyrbødere og var rettet mod de fire største jernbaneselskaber i det mellemste vesten og førte til, at 200 000 arbejdere ved disse selskaber blev permitterede på grund af togstandsningen. Et femte selskab berørtes delvis af konflikten, som allerede fra begyndelsen så ud til at få uanede følger for den amerikanske industri.

Strejken har sin oprindelse i forbundets krav om 2-mandsbetjening på flertallet af diesellokomotiverne, i stedet for som nu, hvor de kun er 1-mandsbetjente. Dette krav har været rejst for år tilbage, men er blevet afvist af nogle upartiske undersøgelseskommissioner, den første nedsat af Roosevelt i 1943 og den anden af Truman i 1947. Diesellokomotiverne har vist sig at være meget driftssikre, og da de indførtes i Amerika, blev de kun betjent af føreren. Strejkeaktionen har derfor vakt ondt på mange steder. Jernbanernes forligsmand har forsøgt at få afsluttet konflikten, men modsætningerne viser sig at være så store, at noget håb om en løsning ikke synes at foreligge.

Arbejdsnedlæggelse og voldsgerninger landet over.

En række større industriforetagender, bl. a. General Electric med 100 000 arbejdere, havde varslet arbejdsnedlæggelse i tilfælde af, at strejken blev langvarig. Fra regeringens side vægrede man sig til at begynde med ved at gribe ind, trods strejkens farlige proportioner. Jernbaneselskaberne forsøgte at opretholde en provisorisk trafik efter en nødkøreplan og ved hjælp af indkaldt reservepersonale, men den på denne måde muliggjorte trafik var alt for ubetydelig til at medføre nogen lettelse. Derimod oplevede man en højkonjunktur uden lige på indenlandske flyveruter, som måtte sætte alle tilgængelige ekstramaskiner ind for at transportere forretningsmænd, politikere og andre personer med presserende forretninger.

Voldsgerninger var indrapporteret fra mange steder i forbindelse med strejken. I Indiana udsattes et stejkebrydertog for en sensationel beskydning, som man fra arbejdsgiverside beskyldte de strejkende lokomotivmænd for, medens disse i deres sted forklarede, at det drejede sig om en pro-

vokation i mistænkeliggørelsesøjemed. I Cleveland var skinnerne blevet ødelagt, hvilket havde togsafsporing til følge. Ingen mennesker kom til skade i dette tilfælde.

Strejken omfattede til sidst 27 betydende jernbanelinier. I Vestpennsylvanien tvinges 13 kulgruber til at indstille arbejdet, hvilket havde til følge, at 4 200 arbejdere blev arbejdsløse. Også i Indiana begyndte den ene grube efter den anden at indstille arbejdet. På forhandlingsfronten rådede håbløsheds stilhed, og den store strejke udviklede sig til at blive en af de typiske, stumme strejker, som U. S. A. i de sidste år har oplevet.

I mangt og meget minder strejken om lokomotivmandsstrejken i Finland, om også den var mere landsomfattende end den i U. S. A. Jernbaneselskabet i Pennsylvanien erklærede 11 000 mand arbejdsløse, New York Central sendte 15 000 hjem og Santa Fè 1 100. Busselskaberne overtog den persontrafik, som flyveselskaberne ikke magtede.

To af Southern Railways godstog med strejkebrydere og andet frivilligt personale udsattes for beskydning i nærheden af Konxville i Tennessee, men klarede sig med en forskrækkelse. Direktøren for Southern Central Linie forklarede, at »vi ved intet om, hvem der stod bag ved skydningen, men ingen andre end de strejkende kan have nogen årsag til at gøre det«. På dette svarede lederen af lokomotivmandsforbundet, at skydningen med sikkerhed ikke var sket fra lokomotivmændenes side, men må ses som en ren provokation. Sydjernbanen standsede umiddelbart derefter trafikken på den udsatte linje.

Efter 6 dage standsedes strejken den 16. maj om morgenen efter at lokomotivmandsforbundet havde frafaldet sit krav om 2-mandsbetjening af diesellokomotiverne og selskabet var gået med til visse andre krav samt havde lovet at viderebefordre de øvrige krav til en forligsmand.

Aftalen mellem lokomotivmandsforbundet og jernbaneselskaberne.

Lokomotivmandsforbundet er i anledning af den nu afblæste strejke indgået på følgende aftale med jernbaneselskaberne angående bemanning af diesellokomotiverne:

1) Foruden føreren skal en lokomotivfyrbøder medfølge samtlige diesellokomotiver af tung kaliber, som indsættes i driften fra den 1. juni 1950. Lokomotivfyrbødere, som allerede findes på de diesellokomotiver, som for tiden er i drift, skal forblive der.

2) Spørgsmålet om placering af lokomotivfyrbøder på 150 diesellokomotiver af lettere model, som for tiden kan betjenes af 1 mand, skal henvises til en forligsmand.

3) Jernbaneselskaberne påtager sig at tilse, at lokomotivfyrbødere på hurtige dieselelektriske lokomotiver ved persontrafik under hele rejsen placeres forrest i lokomotivet, og de må ikke fjerne sig derfra for at efterse eventuelle motorfejl, som opstår, medens toget er i fart.

ITF.

Møde i samarbejdsudvalget ved 2. distrikt 23. maj 1950.

På mødet behandledes følgende dagsorden:

1. Økonomisk oversigt (Distriktschefen); 2. Personaleforholdene ved de overtagne sydfynske baner (Distriktschefen); 3. Befordring af fragtstykgoeds mellem København og jydsk stationer fra 14. maj 1950 (Distriktschefen); 4. Sækkevognes forsyning med rullelejer (Distriktschefen); 5. Stoftasker til togpersonalet til opbevaring af senge-linned (Distriktschefen); 6. Forbedring af Kalundborgforbindelsen fra 14. maj 1950 (Distriktschefen); 7. Udveksling af klorzinkimprægnerede sveller i 2. distrikt (Overbaneingeniøren); 8. Befordring af såvel stykgoeds som vognladningsgoeds til Grenaa fra Aarhus H. og Ø. (Dansk Jernbane Forbund); 9. Benyttelse af distrikts- og sektionskontorernes faste personale på fridage som stationsafløser (Dansk Jernbane Forbund); 10. Østbanens nedlæggelse (Dansk Arbejdsmandsforbund); 11. De kommende takstforhøjelser (Dansk Arbejdsmandsforbund).

ad 1. Distriktschefen meddelte, at den økonomiske oversigt for året endnu ikke var afsluttet. Gav i stedet en redegørelse for distriktets lastbilkørsel i perioden 1. maj 1949—31. marts 1950. Af de tilknyttede bemærkninger fremgik det, at de opstillede beregninger havde vist sig at holde, og at ordningen virkede tilfredsstillende, hvorfor man agtede at fortsætte også på andre strækninger.

ad 2. Der fremlagdes en oversigt over personalestyrken for det tidligere sydfynske område og forøgelse efter overtagelsen. Gennemsnitlig andrager personaleforøgelsen 20 pct. Personaleforøgelsen må hovedsagelig tilskrives de ændrede arbejdsforhold i forbindelse med de for D. S. B. gældende tjenestetidsregler.

ad 3. Fra 14. maj 1950 befordres de fem ugedage fragtstykgoedsvogne fra København til øst- og nordøst-jydsk stationer, dels med indlagte særtog og dels med tog 85 og 2089. Fragtstykgoeds og banepakker indleveret i København senest kl. 17,00 vil med denne befordring være fremme til udlevering og udkørsel næste morgen. Befordringstiden er f. eks. for Hjørring godsets vedkommende nedbragt til godt 14 timer mod forhen 43 timer. I den modsatte retning er der foretaget en lignende fremskyndelse af fragtstykgoeds ved befordring i 2018 i Jylland og Fyn, ankomst Københavns Godsbanegaard senest tog 2050. Ordningen er et led i bestræbelserne for at bevare disse transporter efter at konkurrencen fra de nye D. F. D. S. både sætter ind. Virkningen af disse foranstaltninger kan endnu ikke overses. De i denne forbindelse opståede takstspørgsmål må senere behandles.

ad 4. Der forsøges med rullelejer på sækkevogne til fortrinsvis anvendelse på steder, hvor der ikke bruges gaffeltrucks.

ad 5. Der er fremstillet en prøvetaske, der foretages en nærmere undersøgelse forinden bestilling afgives hos leverandøren.

ad 6. På ruten Aarhus—Kalundborg—København er rejsetiden fra 14. maj 1950 nedsat betydeligt i forbindelse med de nye bådtoget på sjælland. Man forventer de rejsende i stor udstrækning vil benytte sig deraf, således at en meget ønskelig afslutning af Storebælt kan opnås.

ad 7. Overbaneingeniøren redegjorde for nødvendigheden af at udveksle de under krigen indlagte, klorzinkimprægnerede sveller. Det andrager for 2. distrikts vedkommende ca. 360.000 stk. og foregår i fire etaper. Udvekslingen nødvendigjorde levering af 64.000 nye sveller. Efter tørring og imprægnering med tjæreolie er svellerne igen brugbare. Denne nødvendige foranstaltning påfører banerne en udgift på ca. 5 mill. kr. for 2. distrikts vedkommende; arbejdet påregnes tilendebragt i indeværende finansår.

ad 8. Befordring af såvel vognladnings- som stykgods fra Aarhus H. og Ø. samt Randers til Grenaa er pr. 14. maj 1950 fremskyndet ved omlægning af togene 2611 og 2652. Der medgives visse persontog faste pakvogne. Formålet med den af forbundet skitserede ordning er hermed opnået.

ad 9. En skriftlig redegørelse forelægges og diskuteres efter at forbundets repræsentant havde begrundet sin forespørgsel. Distriktschefen forklarer, at ordningen med at afvikle en del stationsafsløsning ved frivilligt overarbejde var ventet bragt til ophør omkring april 1950, det blev ikke muligt på grund af mangel på uddannet personale. Distriktet mangler ca. 80 trafikassistenter for at dække det nødvendige behov af afløsningspersonale. Når manglen stadig er så stor skyldes det, at en del uddannet personale til stadighed aftjener værnepligt. Det er distriktets ønske, at overarbejde skal bortfalde, men tidspunktet kan ikke opgives. Overarbejde indlagt i faste turlister må siges at være bragt til ophør.

ad 10 og 11. Drøftedes på grundlag af et indlæg fra forslagsstilleren, hvori bl. a. pegedes på en ny linieføring for østbanen med forlægning af Risskov st. Distriktschefen redegjorde for situationen omkring østbanen og strækningens økonomi efter at Aarhus trambusser igen er i fuld drift. Distriktet ønsker ikke østbanen nedlagt. De rejste spørgsmål må iøvrigt betragtes som politiske og afgøres af rigsdagen.

N. J. Olsen.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Aktuelle problemer for lokomotivmænd.

I anledning af artiklen med ovennævnte overskrift i DLT nr. 12 tillader jeg mig at fremsætte et par betragtninger. Herr P. J. har sikkert ret, når han hævder, at samtalemålet blandt lokomotivpersonalet er tjenestetid og lønninger. Efter at tjenestetidsreglerne for ganske kort tid siden er revideret af et dertil bestemt udvalg, synes vist nok de fleste lokomotivmænd, at det var et magert resultat, der opnåedes, idet mindste havde vel nok størsteparten af os ventet, at al tjeneste virkelig regnes for fuld tid.

Som Herr P. J. påpeger i sin artikel, mens andre folk holder fridag — week-end, kontorerne lukker, kører vi, ja, og jeg tør sige, at interessen for at DSBs hjul løber rundt (endda hurtigt), hvad enten det er jul, påske eller pinse, er meget stor blandt lokomotivpersonalet, thi vi ved, at jo flere og hurtigere hjulene løber, des større forretning for den etat, vi tilhører, og med stor nidkærhed og agtpågivenhed går enhver lokomotivmand op i sin tjeneste uanset tidspunktet.

Selv med de bestående tjenestetidsregler tror jeg ikke administrationen vil bruge dem ud i yderste konsekvens og fortolke dem, så de virker inhumant for personalet, hvilket selvsagt ikke ville lønne sig, da det er af større værdi for DSB at have et udhvilet og veloplagt mandskab.

I denne forbindelse kan man til tider ikke lade være at drage sammenligninger med mange andre mennesker i samfundet. Nu, da vi står midt i ferietiden, kommer jeg til at tænke på den danske lærerstand, og jeg kunne spørge: Hvilken stilling har mest værdi for samfundet, en lærers eller en lokomotivførers? Jeg ved det ikke, men en kendsgerning er det, at en lærer har 6—7 ugers sommerferie, og dertil kommer mange andre ferier i årets løb, og han kan selvsagt møde efter endt ferie veloplagt og med nye kræfter til sin gerning. Lokomotivføreren, der har op til 40 års anciennitet, kan kun få 10 à 12 dages ferie i sommerens løb, regnet fra maj til oktober, og weekend kendes kun af navn.

Det andet problem, herr P. J. omtaler, er efter min mening det alt overvejende, nemlig lønninger. Man skulle jo tro, at efter det, der kræves af lokomotivpersonalet, har dette en svimlende gage, men ak nej, den ligger som herr. P. J. skriver i den underste underkant, og svarer i hvert tilfælde ikke til arbejdet.

Jeg ville vægre mig ved at tro, at vor H. B. og dermed vor hovedformand ikke forlængst har fremsat vore berettigede krav over for rette vedkommende om en bedre lønplacering. Man fristes til at spørge: Er der sat ind derpå, er man gået energisk nok ind for dette ene — lønforbedring, og da i særlig grad for de ældre lokomotivmænd. Man kan dog ikke tænke sig, at vor H. B. ikke har kendskab til eller er klar over den utilfredshed, der i dag hersker blandt lokomotivpersonalet desangående.

Havde den kommission, der har udarbejdet den nugældende lønningslov for statens tjenestemænd haft en lille smule mere kendskab til lokomotivmændenes daglige arbejde, var resultatet for disse måske nok blevet noget bedre.

Den støtte i vore krav, som herr. P. J. tilsigter, er muligvis indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Ja, måske det netop var det, at D. L. F. bør gøre, i så fald må dette ske snarest.

For resten synes jeg det var mærkeligt, at redaktøren af D. L. T. ikke kommenterede den iøvrigt udmærkede artikel af herr P. J. i bladet nr. 12.

Helgoland, juni 1950.

Chr. Olesen.

Oplysningsarbejdet.

Landsoplysningsudvalget henleder opmærksomheden på de til afdelingerne udsendte opslag vedrørende studiekursus'et på feriehjemmet i dagene fra den 2.—9. september 1950.

Tillidsmandens virksomhed i dag er alsidig, og viden om tingene giver altid styrke, når forskellige spørgsmål i forbindelse med vore pligter og rettigheder sættes under debat og skal fortolkes. Ligeledes er det af værdi at kende oprindelsen samt forudsætningen for de mange bestemmelser og paragraffer der findes i henholdsvis ordre A og tjenestemandsløven.

På kursus'et vil problemer af forskellig art blive drøftet i studiegrupper, og det er en gammel erfaring, at den frie meningsudveksling leder til en bedre forståelse af adskillige forhold. Samværet med kolleger fra de forskellige afdelinger er også af betydning. Dansk Lokomotivmands Fornings medlemmer er spredt over hele landet og har ikke så ofte lejlighed til at komme sammen, som tilfældet er i mange andre organisationer.

Om stedet for kursus'ets afholdelse skulle det ikke være nødvendigt at sige mange ord, dertil er feriehjemmet for godt kendt, men for de ansøgere, som kommer i betragtning, og som ikke tidligere har besøgt hjemmet, vil det blive en oplevelse at stifte bekendtskab med dette.

Desværre må antallet af deltagere begrænses, men vi anbefaler alle interesserede at søge, og husk inden den 15. juli.

For dem, hvis ansøgning bliver taget til følge, bliver det en lærerig uge, hvis nytte kan blive af stor betydning i fremtiden.

p. u. v.

S. Suneson.

Dansk Postforbunds studiekursus.

Vore venner i de røde og blå jakker, postmændene, afholdt i dagene fra den 4.—10. juni d. å. kursus på Danske Statsbaners feriehjem, Knudshoved, der ligger nogle få kilometer udenfor Nyborg.

Knudshoved er som bekendt en gammel isbådstation, som i tidligere tiders hårde vintre — hvorved Storebælt blev islagt — var anløbsstedet for istransporter fra Sjælland. Ved at tage den nyere tids stærke isbrydere i brug, skal galt være anvendes flyvemaskiner, bliver Knudshoved ikke anvendt til sit oprindelige formål mere, og Danske Statsbaner har ved en hensigtsmæssig ombygning ladet det indrette til et tiltalende feriehjem for etatsens ansatte.

Dansk Postforbund, som har drevet oplysningsvirksomhed rationelt i snart 25 år, fik ved venlig imødekommethed fra statsbanernes side for adskillige år siden lov til at afholde studiekursus på Knudshoved, og det er forbundets ønske at fortsætte hermed på dette til formålet udmærkede sted.

Under kursus'et nævnte kursuslederen, overpostbud K. B. Knudsen, at efter forskellige udtalelser at dømme skulle det være sidste år, at postmændene havde lejlighed til at holde kursus her, idet andre til statsbanerne knyttede personaleorganisationer ønskede at komme i betragtning for at benytte Knudshoved til samme formål og mente sig mere berettiget hertil. Men mon ikke det ved smidighed og god vilje skulle være muligt at arrangere det således, at postmændene stadig kan holde kursus på det sted de holder af og føler sig knyttet til med stærke bånd.

Selve kursus'et formede sig noget lignende som vort. Studiegrupper, hvor de for tjenestemændene forskellige gældende bestemmelser bliver drøftet og ind imellem foredrag om tidens aktuelle problemer.

Socialminister J. Strøm talte om sociallovgivningen og berørte herunder de mange problemer, som står i forbindelse hermed. Et menneskeligt og forstående syn på tingene gav socialministeren udtryk for, medens han samtidig tog kraftigt til orde mod misbrug af den nugældende sociallovgivning, idet dette i den sidste ende ville føre til forringelser, der også ramte de virkelig trængende.

Magister Jens Rosenkjær fra radiofonien talte om oprindelsen og årsagen til spændingen mellem øst og vest. En yderst interessant redegørelse, fremsat på en klar og objektiv måde, suppleret med magisterens erindringsbilleder fra hans rejser omkring i den vide verden, hvilket gjorde foredraget endnu mere levende.

Redaktør Grünbaum fra Social Demokraten, der er ekspert på statistikens område, holdt foredrag om formen for udregning af det så ofte og stærkt kritiserede pristal. Et — det må erkendes — vanskeligt emne, som ikke er nemt for almindelige mennesker at få fat i, men redaktøren forstod at gøre foredraget levende og interessant.

Formanden for Postforbundet, A. Holde, måtte også på talerstolen for at give en udredning af forskellige interne spørgsmål, hvoraf nogle var af interesse for samtlige tjenestemænd: Uniform, tjenestetidsregler m. v.

Deltagerne i kursus'et var således fuldt beskæftiget i kursustiden med arbejde i grupperne eller overværelse af foredrag, men en eftermiddag blev dog afsat til en tur rundt på Sydfyn med nogle hos statsbanerne lejede busser.

Det blev for størsteparten af deltagerne en oplevelse. De kommer jo fra alle egne af Danmark og har — særlig for landpostbudenes vedkommende — i almindelighed naturskønne steder for øje, men der er ingen tvivl om, at Sydfyn er en af de mest særprægede og smukkeste egne i vort land.

Søndag den 10. juni fandt afrejsen fra Knudshoved sted, og deltagerne rejste hver til sit med mange og gode minder fra en interessant og lærerig uge, hvorunder venskabsbånd blev knyttet mellem postmænd fra land og by.

S. Suneson.

Amerika er anderledes.

Amerika ligger langt væk, og det er derfor kun ganske få danskere, der har haft lejlighed til at se og opleve det selv. De fleste danskeres meninger om Amerika stammer derfor væsentligst fra bøger og måske navnlig fra films. Det amerikanske samfundssystem har tit været brugt i den politiske debat enten som et argt skræmmebillede eller som guds eget land. De fleste films har vist os Amerika som et land med millionærer, der bor i kæmpvillaer og har tjenerskab, og som kører rundt i dollargrin fra den ene teknisk raffinerede forlystelse til den anden. Derimod har man set og hørt meget lidt til, hvordan den almindelige befolkning lever, og hvilke meninger, der rører sig blandt arbejderne om, hvordan det amerikanske samfund bør indrettes.

I tiden fra den 12. september til den 11. oktober 1949 har en dansk fagforeningsdelegation været på besøg i U. S. A. Delegationen bestod af: Formanden for De samvirkende Fagforbund Eiler Jensen, sekretær i De samvirkende Fagforbund Kaj Lindberg, sekretær i De samvirkende Fagforbund Carl P. Jensen, kontorchef i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd Jørgen Paldam, formanden for Dansk Arbejdsmandsforbund Chr. Larsen, formanden for Dansk Skotøjsarbejderforbund P. Knudsen og formanden for Dansk Tobaksarbejderforbund Dirk Nak.

Delegationen har udarbejdet en redegørelse for de erfaringer, som indhøstede under opholdet i U. S. A., og denne redegørelse er blevet udgivet af »Fremad« i en smuk lille bog kaldet »Amerika er anderledes«.

Af bogen fremgår det, at Amerika hverken er det millionærernes paradys, vi så ofte har set på films, eller et skrækindjagende skræmmebillede af et kapitalistisk udbytningssystem. Amerika er anderledes.

I redegørelsen hører vi om de socialt progressive kræfter, der gennem den amerikanske fagbevægelse har fået stigende indflydelse og mere og mere præger det sande billede af vor tids Amerika. Vi hører også om et af de største resultater af Roosevelts meget lidt kapitalistiske, men meget konstruktive politik i trediveerne nemlig den storstilede opbygning af Tennessee-dalens dæmninger.

Størst interesse knytter der sig utvivlsomt til redegørelsen for, hvorledes det går til, at amerikanerne industrielt er Europa overlegne. Undersøgelser har vist, at man i Amerika gennemsnitlig har dobbelt så stor produktion pr. mand pr. time, som tilfældet er i Europa.

Den danske fagforeningsdelegation har søgt at danne sig et indtryk af, hvad der egentlig er grunden til, at den amerikanske produktivitet er så meget højere end den europæiske.

Som en første forklaring nævnes, at der i Amerika anvendes en betydelig større maskinkraft pr. arbejder,

end tilfældet er i Europa. I nogle amerikanske industrier er forbruget af hestekræfter 3—4 gange så stort som normalt i Europa, og gennemsnitlig gælder det, at forbruget af hestekræfter pr. arbejder i Amerika er ca. dobbelt så stort som i Europa.

Der synes i U. S. A. at være mere villighed hos virksomhederne til at udskifte forældede maskiner og anlæg end i Europa. Den traditionelle og trægt indstillede forretningsmand har kun en ret beskedent plads i det amerikanske erhvervsliv.

I Amerika tilrettelægges man som oftest produktionen på en mere hensigtsmæssig måde end i Europa. Man lægger bl. a. stor vægt på, at strømmen af varer går jævnt fra afdeling til afdeling inden for de forskellige virksomheder, og at arbejderne er udstyret med enhver form for specialværktøj og andre hjælpemidler.

Den forklaring på Amerikas industrielle overlegenhed, som delegationen oftest blev præsenteret for, var: Det store amerikanske marked. Europa har spærret sig inde bag toldmure og importreguleringer, medens den amerikanske industri har alle det nordamerikanske kontinents beboere at arbejde for.

Dette argument forekommer imidlertid ikke delegationen at være en tilstrækkelig forklaring på U. S. A.s produktionsmæssige overlegenhed. Både England og Tyskland havde før krigen et ret betydeligt marked, der i sig selv nok skulle betinge, at tekniken kunne udnyttes på tilfredsstillende vis. Hertil kommer, at f. eks. industrien i de amerikanske sydstater, der jo også havde et stort marked at arbejde for, indtil den allerseneste tid har arbejdet dårligere end industrien i nordstaterne.

Delegationen peger derimod på to hovedårsager til den amerikanske overlegenhed. For det første mener man, at U. S. A.s naturrigdomme i form af lettilgængelige råstoffer spiller en væsentlig rolle. Når de amerikanske kulminer giver 8 gange så stort et udbytte pr. arbejds-skift som de engelske, beror det i væsentlig grad på, at kullene er langt lettere tilgængelige i U. S. A. end i England. Den anden interessante forklaring på Amerikas overlegenhed er, at det var nødvendigheden af at betale en forholdsvis antagelig løn til arbejdskraften, der på et tidligere tidspunkt tvang de amerikanske industrifolk til at installere arbejdssparende maskiner og til i det hele at anlægge en mere effektiv produktion. Kun hvis produktionen var ydedygtig, var der mulighed for at sikre sig den knappe arbejdskraft.

Her er delegationens konklusion af dette interessante problem: Sat på spidsen kan man, hvis den her anførte teori er holdbar, sige, at Europas vanskeligheder i dag i ikke ringe grad hænger sammen med, at Europa i forrige århundrede og tildels i begyndelsen af dette underbetalte sin arbejdskraft, og at dette betød en sovepude

for europæisk industri, som senere er kommet til at koste dyrt.

Til støtte for synspunktet kan anføres, at de områder i Amerika, hvor man haft svært ved at få opbygget en effektiv industri, er sydstatsområdet, d. v. s. netop områder, hvor man indtil fornylig har haft billig arbejdskraft — negrene. Noget større indtryk af industriforholdene i de egentlige sydstaten og herunder den fremgang i produktionen, som skal have fundet sted i disse områder i de allerseneste år, fik delegationen dog ikke.

I delegationens redegørelse kommer mand ind på en interessant beskrivelse af amerikansk fagbevægelses politik og indstilling, og det viser sig her, at Europas og Amerikas fagbevægelse mere og mere nærmer sig hinanden i synspunkter navnlig gennem det fælles krav om fuld beskæftigelsespolitik.

Den lille bog er skrevet i let og underholdende stil, og det er lykkedes forfatterne på kun 86 sider at give en levende beskrivelse af det Amerika, vi hører så lidt om til daglig. Bogen giver en beskrivelse og en bedømmelse af vor tids Amerika set ud fra et socialt synspunkt med såvel dets fordele som dets skyggesider.

Ivar Nørgaard.

D. S. B. Tjenestemænds Børneforsørgelse

afholdt ordinær generalforsamling i Korsør den 13. maj 1950. Formanden, rgm. Ferdinandsen, Nø, bød velkommen og udbad sig forslag til Dirigent. Kapt. Olsbro, Kø, blev valgt.

Formanden indledte beretningen med at oplæse navnene på de afdøde medlemmer i perioden siden sidste generalforsamling.

Udtalte et ære være deres minde.

Oplyste, at der var god fremgang i foreningen. Der var udstedt 540 nye bøger, der var indkøbt 100 000 nye mærker, og vi skal inden næste generalforsamling have indkøbt nye kontraktbøger. Foreningens næstformand havde udmeldt sig af foreningen, stbtj. J. P. Nielsen, Gb, blev derfor valgt til næstformand. Foreningen har ialt 29 tillidsmandskredse, der er fordelt over hele landet, samt 18 enkeltboende medlemmer, som selv indbetaler deres kontingent. Takkede tillidsmændene for deres gode arbejde for foreningen.

Kassereren, togfører C. D. Christensen, Hg, oplæste regnskabet, som udviste følgende:

REGNSKAB FOR ÅRET 1949—50.

Indtægt:

Solgt 20647 mærker à 1 kr.	20 647,00
288 indskud à 40 øre	91,20
Rente af bankbøgerne	3 331,59
	<hr/>
	24 069,79

Udgift:

Udbetalt 69 bøger v. konfirmation	6 139,21
» 83 » v. forfald	5 734,09
» 20 » fra konto	524,06
» 19 » efter ønske	864,30
» 8 » v. dødsfald	174,73
Lønning til formand og kasserer	750,00
Bestyrelsesmøde i Helsingør	15,00
En ny kassebog	5,35
Papir, kuverter	8,50
100 røde kuverter	5,00
Et udbetalingshefte	1,00
Lim og blæk	2,00
Revision af årsregnskabet	20,00
Porto i året	44,83
Balance	9 781,72
	<hr/>
	24 069,79

Status pr. 31. marts 1950.

Foreningens formue var d. 31. marts 1949	91 624,19
Indskudt i 1949—50	9 781,72
Foreningens formue er pr. 31. marts 1950	101 405,91

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med de foreliggende bilag. Foreningens formue er til stede.

Th. C. Olsbro, H. V. Sørensen, C. D. Christensen,

Efter at regnskabet havde cirkuleret blandt de tilstedeværende gav kassereren nogle supplerende oplysninger til regnskabet. Flere af tillidsmændene udtalte deres anerkendelse af regnskabet.

Ifølge indkomne stemmesedler var følgende valgt:

Formand: Rgm. F. E. Ferdinandsen, Nø, 166 stemmer, genvalg.

Bestyrelsen: Togb. A. Jørgensen, Kh, 140 stemmer.

Suppleant: Pakm. L. R. Andersen, Hg, 122 stemmer.

Revisor: Ovpt. H. V. Sørensen, Kh, 150 stemmer, genvalg.

Suppleant: Overmatros N. C. S. Jacobsen, Hg, 103 stemmer.

Der var indkommet 172 stemmesedler, deraf var 3 blanke og 3 ugyldige.

Formanden bød de nye bestyrelsesmedlemmer velkommen og håbede på godt samarbejde.

Flere af deltagerne havde ordet for at udtale deres glæde over foreningens arbejde.

Da foreningen i 1952 fylder 60 år, og den er blevet stiftet i Hg, blev det vedtaget af lade generalforsamlingen afholde der.

Da der ikke var flere, der ønskede ordet, sluttede dirigenten mødet og takkede for god ro og orden.

F. E. Ferdinandsen.



Taksigelser.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved vor kære faders, pens. togfører M. L. Jørgensen, Aarhus, død og begravelse. En særlig tak til afdeling I samt jubilæumsforeningen i 1. distrikt for de smukke kranser.

P. W og S. K. Jørgensen,
lokf. Kh. Gb.

Personalia.

Forfremmelser pr. 1-7-50.

Motorførere til lokomotivførere:

C. W. E. B. Jørgensen, Odense, i Lunderskov.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

- E. Nielsen, Nyborg, i Haderslev.
- C. R. Nielsen, Struer, i Varde.
- V. O. Pedersen, Struer, i Tinglev.
- S. A. Rasmussen, Aarhus, i Tinglev.
- K. C. Bøjen, Frederikshavn, i København Gb.
- K. D. Christensen, Aarhus, i København Gb.
- C. A. Kristensen, Struer, i København Gb.
- E. Høyer, Struer, i København Gb.
- V. Mikkelsen, Randers, i København Gb.
- B. E. B. Hansen, Slagelse, i Slagelse.

Tildeling af hvervet som depotforstander efter ansøgning ifølge opslag.

Lokomotivfører F. M. Andersen, Tinglev, i Tinglev.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-7-50.

Lokomotivførerne:

- P. Grønning, Varde, til Odense.
- E. W. Andersen, Horsens, til Aarhus.
- H. S. Rasmussen, Viborg, til Aarhus.
- E. Houstrup, Slagelse, til Fredericia.
- S. Christensen, Padborg, til Horsens.
- A. Clausen, Haderslev, til Padborg.
- E. Christensen, Tinglev, til Viborg.

Lokomotivfyrbødere:

- W. I. Olsen, Helsingør, til København Gb.
- H. B. Henningsen, Næstved, til København Gb.
- B. W. Gutte, Roskilde, til København Gb.
- N. T. Lajer, Herning, til Aarhus.
- O. Svensson, Padborg, til Aarhus.
- A. Vinding, Slagelse, til Aarhus.
- E. Grandt, Korsør, til Slagelse.
- A. O. Honoré, Padborg, til Fredericia.
- F. F. Holleuffer, Padborg, til Fredericia.

- B. L. Banke, Lunderskov, til Fredericia.
- H. Klausen, Korsør, til Fredericia.
- O. H. Jensen, Korsør, til Nyborg.
- H. Rasmussen, Korsør, til Nyborg.
- H. F. Ribbung, Padborg, til Esbjerg.
- T. Ditlevsen, Korsør, til Esbjerg.
- G. Bjørn-Andersen, Roskilde, til Frederikshavn.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-7-50.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- V. Dorner, Esbjerg, i Lunderskov.
- K. K. Veie, Esbjerg, i Herning.
- K. O. Suderbo, Frederikshavn, i Frederikshavn.
- V. V. Sørensen, Randers, i Aalborg.
- K. E. Madsen, Randers, i Helsingør.
- V. O. Krog, Næstved, i Næstved.
- T. Olsen, Fredericia, i Padborg.
- H. B. Sjøqvist, Nyborg, i Korsør.
- E. Nielsen, Nyborg, i Korsør.
- E. Jensen, Randers, i Padborg.
- E. B. Henriksen, Aarhus, i Padborg.
- P. F. Pedersen, Fredericia, i Padborg.
- T. E. Tudborg, Struer, i Korsør.
- E. V. Marcher, Kalundborg, i Roskilde.
- K. Rasmussen (Odde), Gedser, i Roskilde.
- H. V. Iversen, Nyborg, i Korsør.
- P. A. Andersen, Brande, i Korsør.

Afsked.

Lokomotivfører P. G. O. N. Asp, Kbhvns. Godsbrgd., efter alder med pension fra 31-8-50.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører A. G. Wieneche, Korsør, 23-5-50.
Pens. lokomotivfører P. H. Kohl, København, 4-6-50.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-7-50.

Pens. lokomotivfører P. C. J. Thorngaard, Toftegaards Alle 45, 4., Valby.
Pens. motorfører N. P. E. Maiø, Bogøvej 4, st., København F.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge M. Petri, Kastelsvej 1, er bortrejst fra den 1. juli d. å. til den 4. august d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Erik Pedersen, der afholder konsultation daglig fra kl. 13—14 i jernbanelægens konsultationslokale.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige øjenlæger antaget dr. Hans Neerдам, Grenaa. Dr. Neerдам afholder konsultation Østergade 9. Konsultationstid kl. 12¹/₂—15¹/₂ undtagen lørdag.

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), Aage Hansen.
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269. — Kontortid kl. 10—16.
Postkonto 20 541.