



NO 6

20. Marts 1936

36. Aargang

DEN EKSTRAORDINÆRE KONGRES

Onsdag den 18. Marts afholdt vor Organisation ekstraordinær Kongres for at tage Stilling til den ved Lockouten foreliggende Situation.

Formanden, Soph. Jensen, aabnede Kongressen Kl. 15,30, bød samtlige fremmødte saavel Repræsentanter som Tilhørere velkommen til Drøftelsen af det til Behandling foreliggende Spørgsmaal. Henstillede, at vi anvendte den nu i en Aarrække uændret benyttede Forretningsorden: *Tiltraadtes*, meddelte endvidere, at det ikke var Hensigten at tage noget andet Referat af Kongressens Forhandlinger, end det Organisationens Sekretær indfører i Hovedbestyrelsens Forhandlingsprotokol, det var nemlig Meningen, at Referatet til Underretning for Medlemmerne i det væsentligste skal optrykkes i det først udkomne Nr. af D. L. T.

Punkt 1. Navneopraab.

Det konstateredes ved Navneopraab, at samtlige valgte Repræsentanter var til Stede. Kongressen bestod af 110 stemmeberettigede, 100 valgte af Afdelingerne samt Hovedbestyrelsen og Sekretæren.

Punkt 2. Valg af Ordstyrer.

Til *Ordstyrer* valgtes *M. Rasmussen*, Bb., uden Debat.

Sv. Andersen, Es., foreslog, at der paa Dagsordenen tilføjedes et nyt Punkt: Eventuelt, saa der kunde blive Lejlighed til at

drøfte Spørgsmaal af almindelig organisatorisk Interesse.

Formanden: Det maa være saaledes, at en ekstraordinær Kongres ene behandler det for vedkommende Kongres foreliggende ekstraordinære Spørgsmaal, og at de ordinære Organisationsspørgsmaal behandles paa de ordinære Kongresser.

Efter Udtalelser af C. Petersen, Fh., Bendixen og N. M. Hansen, Es., Suneson, Gb., samt Bille, Ar., *vedtoges* Dagsordenen uændret med 74 Stemmer; Forslaget om et nyt Punkt Eventuelt fik 15 Stemmer.

Punkt 3. Organisationens Stilling til Lockoutsituationen.

Formanden: Hovedbestyrelsen har ment, at vor Organisation er saa interesseret i den herskende Arbejdskamp, at vi ikke bør holde os passive.

Vi erindrer endnu, hvorledes en tidligere Regering forlodsvis og uberettiget nedsatte vore Lønninger, for at Arbejdsgiverne kunde benytte dette i deres Krav overfor Arbejderorganisationerne. Dengang red Arbejderne Stormen af; trods den daværende Regerings Hjælp fik Arbejdsgiverne ikke deres Ønsker opfyldt, og siden da har Forholdene udviklet sig saaledes, at det faktisk er ved Forhandlingerne, eventuelt Kampene, mellem det private Erhvervs Arbejderorganisationer og de modstaaende Arbejdsgiverorganisationer, hvilke sidste støttes af andre Kapitalinteresser, at Lønfor-

holdene m. v. her i Landet fastsættes. Hvis disse Forhandlinger eller Kampe resulterer i Nederlag for Arbejderne, vil det før eller senere blive anvendt overfor Tjenestemændene. Derfor har den nu løbende Konflikt Krav paa vor allerstørste Interesse, og efter at have gennemdrøftet Spørgsmaalet er Hovedbestyrelsen derfor enedes om at stille Forslag om en konstant ugentlig Understøttelse til de lockoutede.

Hvad angaar Maaden, hvorpaa de til denne Hjælp nødvendige Beløb skal fremskaffes, er der glædeligvis mange Medlemmer, som ønsker at give deres Sympati Udtryk ved Indbetaling af Ekstrakontingent. Men da vor Reservefond for Tiden har en saadan Størrelse, ca. 100 000 Kr., at det er fuldt forsvarligt at anvende en Del heraf, inden der blive Tale om direkte eller indirekte Appel til Medlemmerne, har Hovedbestyrelsen fundet det rigtigst at tage de første 10 Ugers Understøttelse af Reservefonden. Skulde Konflikten vare længere, foreslaar vi Beløbet taget af Kampfonden, hvorved hvert enkelt Medlem kommer til at tage Del i Udgiften.

Enkelte Afdelinger havde ønsket ikke blot at faa Underretning om, at denne ekstraordinære Kongres skulde drøfte Organisationens Stilling til Lockoutsituationen, saaledes som meddelt i den udsendte Dagsorden, men ogsaa Enkelthederne i Hovedbestyrelsens Forslag. Noget saadant havde været ugørligt, da det var Forretningsudvalget, som havde udformet Forslaget; Hovedbestyrelsen har først paa et Møde umiddelbart forud for Kongressen taget endelig Stilling til Sagen.

Der er ganske vist nu forelagt Forligsforslag, men dette var ukendt, da Kongressen d. 3. Marts blev indvarslet, og selv om vi har det bedste Haab, saa er der endnu ingen, som ved, hvad Resultatet deraf vil blive. Det er derfor Hovedbestyrelsens Haab, at Kongressen i Enighed kan samle sig om følgende Forslag:

»Dansk Lokomotivmands Forenings ekstraordinære Kongres i Fredericia den 18. Marts 1936 beslutter i Sympati for de siden den 23. Februar lockoutede Arbejdere at yde De samvirkende Fagforbund en Støtte paa 5000 Kr. pr. Uge regnet fra den Uge, som begynder med den 1. Marts.

Beløbet tages i de første 10 Uger af Reservefonden; for saa vidt Konflikten varer derudover, belastes Understøttelsesbeløbet Kampfonden og fordeles i Hen-

hold til denne Fonds Vedtægter paa hvert enkelt Medlem.«

Der fremkom 3 saalydende Ændringsforslag:

1) Beløbet til de lockoutede Arbejdere tages *udelukkende* af Reservefonden.
C. Petersen, Fh.

2) Beløbet tages i de første 10 Uger af Reservefonden. Forsaavidt Konflikten varer derudover, betaler Organisationens Medlemmer et Ekstrakontingent af 10 Kr. pr. Medlem pr. Maaned.
Boye, Ab.

3) Forslagets andet Afsnit affattes saaledes: Efter 10 Ugers Forløb udskrives Understøttelsesbeløbet til de lockoutede i Ekstrakontingent paa hvert enkelt Medlem.

J. Bille, H. Søgaard, J. C. Hjortshøj og O. C. Christensen, alle Ar.

C. Petersen, Fh., tiltraadte Tanken om Støtte, men anbefalede m. H. t. den indreorganisatoriske Side af Sagen Ændringsforslag Nr. 1.

J. Bille, Ar.: Lokomotivmændene bør stille sig solidarisk med de lockoutede, men vi i Ar. Lokf. Afd. ønsker ikke ved denne Lejlighed at angribe Kampfonden, derfor er Ændringsforslag Nr. 3 fremsat.

S. E. Boye, Ab.: Lokomotivførerne i Aalborg har vedtaget med Glæde at yde de lockoutede al den Støtte, Kongressen finder fornøden. Fremsatte Ændringsforslag Nr. 2.

N. M. Hansen, Es., fandt det uværdigt at anvende af den forhaandenværende Formue i dette Tilfælde. De lockoutede skal støttes, men det hele bør ydes direkte af Medlemmerne i Form af Ekstrakontingent. Der fremsattes dog intet Forslag herom.

M. Henriksen, Gb. og S. Andersen, Es., anbefalede Ændringsforslag Nr. 1. Den førstnævnte kunde tænke sig, at Understøttelsen, 5000 Kr. pr. Uge, forhøjedes efter 1 Maanedes Forløb. Den sidstnævnte fandt det rigtigst, at vi overfor de samvirkende Fagforbund gjorde opmærksom paa, at de burde bruge deres Styrke til at foretage Modtræk (Sympati-strejker).

Hjortshøj, Ar. og C. Thomsen, Vg., anbefalede Ændringsforslag Nr. 3.

Ladeby, Fa., I. W. Petersen og Suneson, Gb., C. Schmidt, Ng., O. Berrig, Od., N. P.

Nielsen, Kk., P. A. Jensen, Ro., Bendixen, Es., M. Rasmussen, Gb., Blak og Ortman-Hansen, Rd. samt Ordstyreren anbefalede Hovedbestyrelsens Forslag, der maatte betegnes som sundt, klogt og velovervejet. En Del Talere kunde ønske, at Understøttelsen havde været noget større, men af opportune Grunde ønskede de ikke at fremsætte Forslag herom.

Formanden replicerede til de forskellige Talere. Det var ham en Glæde, at samtlige de Repræsentanter, der havde haft Ordet, havde udtalt Sympati og Solidaritet overfor de lockoutede. Henstillede, at samtlige Ændringsforslag toges tilbage, i modsat Fald bør de forkastes.

Ændringsforslag 2 og 3 toges tilbage.

Ændringsforslag 1 forkastedes med alle Stemmer mod 4.

Derefter vedtoges Hovedbestyrelsens Forslag uændret ved Akklamation. Formanden takkede Kongressen for dens Tilslutning. hvorefter Ordstyreren sluttede Kongressen Kl. 17,30.

KØRELÆRERE

Spørgsmaalet om Udvidelse af Kørelærernes Antal er efter at have været under Behandling i et halvt Aars Tid løst med det Resultat, at det hidtidige Antal er forøget betydeligt.

De nuværende Uddannelsesbestemmelser traadte, i hvert Fald i Hovedlinierne, i Kraft i Juni Maaned 1925. Det trak imidlertid i Langdrag med at faa udpeget Kørelærere, hos hvem Lokomotivfyrbøderaspiranternes Attestkørsel skulde foregaa. Organisationens rykkede gentagne Gange; men først i 1930 lykkedes det at faa denne Side af Sagen gennemført, og der blev udpeget ialt 28 Kørelærere. Vi havde ønsket nogle flere, men Generaldirektoratet kunde ikke tiltræde dette.

Da det for Organisationens Ledelse stod klart, at det var nødvendigt at have et noget større Antal Kørelærere, hvis man skulde kunne gennemføre en nogenlunde jævn Aspirantuddannelse, blev der senere fremsat behørigt Forslag overfor Generaldirektoratet. I 1931 foreslog vi f. Eks. en Udvidelse paa 22, men heller ikke den Gang kunde Administrationen imødekomme vore Ønsker fuldt ud, der tiltraadtes en Udvidelse paa 12 Mand.

Senere har der jo, i hvert Fald paa Papiret, været for meget Personale, hvorefter følger, at der ikke var nogen Grund til at uddanne flere Aspiranter. Som Følge deraf har denne Uddannelse været i Stilstand indtil sidste Efteraar, men da var Generaldirektoratet ogsaa kommet saa vidt, at det indsaa Nødvendigheden af at have flere Kørelærere, og de siden da stedfundne Drøftelser er altsaa resulteret i, at der nu er udpeget ialt 79 Kørelærere ved de forskellige Uddannelsesdepoter. Vi anfører her Navnene paa de paagældende:

Københavns Godsbanegaard:

F. C. C. Spøer, E. C. J. Christensen, C. C. Nielsen (Løvig), F. C. Petersen, K. P. Kristiansen, H. C. V. Martinsen, E. Hansen, C. M. Johansen, H. A. E. Hansen, L. C. Christensen, A. M. F. Bolt, F. L. Frederiksen, V. S. Kaisen, F. C. Døssing, A. V. F. Raabæk, J. C. R. A. Hansen, M. Rasmussen, A. E. Larsen, L. A. Børgesen, H. V. K. Agenholt, M. V. Andersen, H. J. Rasmussen, P. Sessing, P. C. J. Thorngaard, J. M. Junge.

Korsør:

L. H. Mortensen, N. P. Nielsen Lynge, H. P. Johansen, H. J. Jensen, I. M. M. Jensen J. F. Madsen.

Nyborg:

J. O. Sørensen, P. Braating, R. Nielsen, R. J. J. Rasmussen, A. P. Andersen, J. Rasmussen, I. M. Petersen, A. M. A. Rønaa, A. Storm, H. C. C. Henriksen.

Fredericia:

A. P. Nissen, N. K. V. S. Nielsen, V. H. K. Knigge, C. C. V. Hoppe, H. P. Steengaard, N. M. Ladeby, H. M. Pedersen, C. V. Rasmussen, M. Hansen, J. Laugesen, R. P. M. Mortensen, C. S. Schmidt.

Aarhus:

A. Bech, J. Lydersen, J. J. Jensen, L. C. H. Kok, L. Eriksen, J. Rylev, J. Olsen, J. J. Petersen, V. Strunge, Laur. Christensen, C. C. W. Eland, A. C. J. Nielsen, I. C. Hjorthøj, T. C. Petersen.

Aalborg:

M. Jensen, A. D. Jørgensen, A. C. A. Rønaa, C. M. Villadsen.

Struer:

A. J. A. Haarbo, P. A. V. Givskov, C. C. Nielsen, H. V. J. Helmert.

Esbjerg:

O. F. M. Larsen, P. Bøttern, I. P. Iversen, V. Bøttern.

Som i saa mange andre Tilfælde maa ogsaa denne Sags Løsning noteres som et lille Bevis paa, at Foreningens tidligere fremhævede Synspunkter ikke har været helt hen i Vejret, og at Generaldirektoratets Afvisning maa ske mere skyldtes en vis Uvilje mod at gaa helt ind paa de af Organisationerne fremsendte Krav end Resultatet af en nøjere Undersøgelse. Men hvad, Sagen er nu sluttet, vi kan erklære os tilfreds med Resultatet, og lad saa Mellemspillene være glemt.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Maskinløb og sammentrængt Tjeneste.

Lokomotivfører Fejring skriver i D. L. T. Nr. 5 om Maskinløb og Tjeneste. Der er sikkert ingen Lokomotivmand, som ikke i sit stille Sind takker Fejring for den klare og rigtige Maade, hvorpaa han omtaler de faktiske Forhold med de misbrugte Lokomotiver og Maskinløbet, som Personalets Tjeneste lægges efter, og som tildels er Skyld i den inhumane Tjeneste, der bydes os.

Naar undertegnede i den Anledning ønsker at fremkomme med et Par Ord, er det paa Grund af Fejrings Bemærkninger om den Maade, hvorpaa jeg i mit i D. L. T. Nr. 23 f. A. optrykte Indlæg mente at komme Ondet til Livs, nemlig med kortere Tjenestetid. Det skal indrømmes, at som Forholdet er, vil et 5 Timers Tjenestedøgn passe bedre end som af mig anført 6—7 Timer, men man lærer jo at stille beskedne Fordringer efter som Tiderne paa flere Maader har udviklet sig for Lokomotivpersonalet.

Det glæder mig at erfare, at jeg ikke er uenig med Fejring i, at der maa gøres noget. Om Maalet eller Maalene er vi sikkert heller ikke uenige, blot at Fejring er inde paa at faa Vedligeholdelse af Maskiner og Maskinløb tilbage i den gamle Form, hvilket jeg forlængst har tabt Troen paa formedelst de mange Henvendelser og det Arbejde, der til Dato er gjort haade fra Hovedbestyrelsens og Afdelingernes Side, uden at det ønskede Resultat er opnaaet.

»Medens Græsset gror, dør Horsemor«, siger et gammelt Ord, derfor fremkom min Artikel om Tjenestetid, som staar i Forhold til det Arbejde, vi udfører, og de Forhold, der bydes os at arbejde under. Lokomotivmændene kan hverken helbredsmaessigt eller rent økonomisk være tjent med at betale, hvad en for tidlig Afgang fra Tjenesten koster, blot fordi D. S. B. rationaliserer Driften uden at tage fornødent Hensyn til Personalet.

Det maa haabes, at de omtalte Forhold, som nu

er drøftet og fremhævet i flere Artikler her i Bladet, maa blive forbedrede, saa ikke en hel Generation af Lokomotivpersonale skal ødelægges før Tilstandene bliver menneskelige.

N. P.

2 Sæt Personale og 1 Lokomotiv!

I Relation til Maskinchefens i D. L. T. Nr. 4 gængivne Udtalelser til »B. T.« bedes bemærket, at Sættningen 2 Sæt Personale til hvert Lokomotiv benyttes ved de tyske Baner med saa udmærket et Resultat, at det baade kan høres og ses paa de tyske Lokomotiver, der kommer til vore Grænsestationer.

Det er derfor stadig paakrævet, at Maskinbenyttelserne ved de nye Kørselsforøvelingers Iværksættelse ændres, saaledes at Lokomotivmændene faar Ansvar for deres Lokomotiv og Kontrollen med Reparationernes Udførelse.

Lem.

MINE ERFARINGER SOM INGENIØR I SOVJET-RUSLAND

Af H. Schandorff.

(Fortsat.)

Da jeg forlod Sovjet-Rusland (1934) var alle arbejdendes Gennemsnitsindtægt 150 Rubler pr. Maaned.

Den ufaglærte Arbejders Løn i Moskva (den højeste i USSR) laa omkring 110 Rubler, den faglærte indtil 200 Rubler, medens Ingeniører, Direktører, G. P. U. og røde Officerers Lønninger varierede fra ca. 300 til 2 000 Rubler i Henhold til Stillingens Betydning. Kendte Skuespillere og Forfattere kan have Honorarer fra 2—4 000 Rubler pr. Maaned.

I det følgende skal jeg give en skematisk Oversigt over, hvorledes en almindelig ufaglært Arbejders Maanedsbudget omtrent ligger i Moskva. Hans Løn ansættes til 110 Rubler pr. Maaned eller ca. 0,65 Rubler pr. Time, og han forsørger 1,7 Personer (Gennemsnit for 1934):

	Rubler pr. Maaned
Husleje	11
Fagforeningskontingent	3
Bidrag til Statslaan (ca. 10 pCt. af Indtægten)	10
Skat og diverse andre Kontingenter	4
24 Maaltider til Børn i Skole og Børnehave (1,7)	9
24 Maaltider paa Arbejdspladsen (billigst)	18
Sporvogn	6
Elektricitet o. lign.	3
Cigaretter (uundværlige for en Russer) ..	15
Petroleum	1
Tilsammen ...	80

Tilbage er der ca. 30 Rubler til at leve for paa Søndagene, til ekstra Føde, til Klæder o. s. v. for 2,7 Personer.

Disse 30 Rubler udgør ca. 1 Rubel om Dagen. For denne Rubel kan der f. Eks. købes:

800 g Brød eller
350 g Franskbrød eller
50 g Kød eller
1—2 Æg eller
½ Liter Mælk eller
1 Bundt Radiser eller
0,5 kg Kartoffler eller
1 ekstra Pakke Cigaretter eller
1 Biografbillet eller
1 Glas The paa Restaurant eller
1/5—1/10 Teaterbillet.

Vil man have et virkeligt Grundlag for Sammenligning af ufaglærte Arbejderes Kaar i Danmark, hvor Lønnen er ca. 120 Øre i Timen, og i Sovjet-Rusland, maa man stille Spørgsmaalet saaledes: Hvor mange Varer kan der købes for 1 Times Arbejde i hvert af de to Lande?

Svaret herpaa bliver følgende:

En Arbejder maa for at kunne købe nedenstaaende Varer arbejde:

	i Rusland	i Danmark
1 kg Sukker	15—20 Timer	1/3 Time
1 » Rugbrød	2 »	1/6 »
1 » Franskbrød	5 »	1/2 »
1 » Kød	30—50 »	1 1/2 »
1 » Kartoffler	4 »	1/10 »
1 Liter Mælk	4 »	1/4 »
1 Æg	1—2 »	1/12 »
1 Pk. Cigaretter	1/2—1 »	1/3 »
1 Maaltid paa Restauration	10—12 »	1/2—1 »
1 Maaltid paa Arbejdsplads	1—2 »	1/2 »
1 Glas rigtig The med Sukker	1/2—1 »	1/4 »

Jeg anslaaer ikke lavt, hvis jeg udtaler, at den ufaglærte russiske Arbejder-Families Levestandard (2,7 Personer) ligger paa et Niveau, som modsvarer, hvad man herhjemme let kan opnaa med 15 Kroner pr. Uge plus et lille Værelse. Saa er tilmed Mulighederne for Kostvariering meget større her. Denne Levestandard er saaledes ikke højere end den arbejdsløses herhjemme paa Socialhjælp.

Men nu med de andre Befolkningslag? Bortset fra de dyreste udenlandske Specialister, saa vil jeg anslaa Lønningerne til at ligge saaledes, udtrykt i danske Penges Købeevne her i Danmark:

1. Typisk alm. faglært Arbejder: 20—25 Kroner pr. Uge plus mindre Værelse med Adgang til Køkken.
2. Alm. Direktør, højere lokal Partifunktionær, alm. Ingeniører o. lign.: 25—35 Kroner pr. Uge plus bedre Værelse eller mindre Lejlighed.

3. Trust-Direktører, højere G. P. U., Røde Officere og Partifunktionærer samt de største Videnskabsmænd, Ingeniører o. lign.: 3—600 Kroner pr. Maaned med eller uden mindre Lejlighed, maaske moderne.

Levestandarden er saaledes ikke sammenlignelig med den vesteuropæiske eller den amerikanske, selv om ovennævnte udtrykker Standarden, som den er bedst i USSR, d. v. s. i Moskva og de større Byer.

Før jeg gaar nærmere ind paa en Analyse af disse beskrevne Tilstande, skal jeg med det samme resumere de forholdsvis faa fordelagtigere Tilstande, som almindeligvis kunde iagttages:

1. at den øverste Regering under Stalins Ledelse paa temmelig dogmatisk Maade arbejder for Massernes Vel.
2. at Regeringen er sig de herskende slemme og ofte umulige Tilstande bevidst og som oftest erkender deres Aarsag og forsøger, omend langsomt og vagt og i Reglen i sidste Øjeblik, at forandre og forbedre den økonomiske Organisation og grundlæggende Principper for den økonomiske Virksomhed paa Trods af, at de nye Standpunkter ofte eller i Reglen kolliderer slem med tidligere. Vagheden, Langsomheden og Katastrofepolitikken er maaske politisk nødvendig af Hensyn til Partiets Træghed.
3. at økonomiske og organisatoriske Fremskridt, nationalt og stort set, trods alle modvirkende Kræfter og slette Tilstande, virkeliggøres.
4. Børne- og Mødeforsorgen, karakteriseret især ved Storbyernes Fødehjem og Børnekonsultations-Klinikker, er gratis for alle Arbejdende, er vel udviklede og virker ganske udmærket, især paa Baggrund af de smaa Hjælpemidler og primitive Forhold.
5. Alm. fri Lægehjælp og fri Hospital for alle Arbejdende er et stort Fremskridt, selv om Hospitalsvæsenet er primitivt og fattigt udstyret og oftest har Mangel paa de vigtigste Medikamenter, ligesom Patienternes Fødeforsyning næsten alene er afhængig af Slægt og Venner.
6. Der hersker en vis Optimisme, især i Byerne og hos de højere Funktionærer, ikke paa Grund af øjeblikkelig Tilfredshed med Levevilkaarene, men paa Baggrund af de daarligere Tilstande under og efter Revolutionen og i Troen paa en fortsat Bedring.
7. En alm. Trang til Erhvervelse af Kundskaber kan iagttages overalt.
8. Et stort Arbejde udføres for at interessere de Unge i Sport.
9. Kvindens absolutte Ligestilling med Manden overalt.
10. Effektiv Propaganda mod Overtro og Mystik.
11. Stor Dygtighed i Reklamekunst, især med Hensyn til politisk Propaganda o. lign.

(Fortsættes.)

STATSBANERNE AF I DAG

Foredrag af Generaldirektør P. Knutzen.

Onsdag den 4. Marts holdt Generaldirektøren Foredrag om ovenstaaende Emne for Jernbaneforeningens Medlemmer. Da vor øverste Chefs Synspunkter i saa Henseende jo har Interesse for samtlige Statsbanernes Tjenestemænd, optrykker vi her Foredraget efter Generaldirektørens Manuskript:

En gammel græsk Filosof, hvis Navn jeg forlængst har glemt, udtrykte sin Livsopfattelse gennem Ordene »alt flyder«. Disse Ord har en stor Aktualitet i vore Dage. Alt skifter. Den offentlige Agitation bevæger sig ud paa gyngende Grund. Slagordene flourer. I et Land som vort, hvor Diktatorprincippet heldigvis synes fjernt, hæftes Begreberne Diktator og Diktatur paa de nødvendige Reguleringer, som Samfundet maa foretage for ikke at komme ud i de Tilstande, der netop kunde fostre Diktaturet. Valutadiktatur, Skattediktatur, Trafikdiktatur og hvad alle disse taabelige Betegnelser nu hedder, svirrer os om Ørene i Presse, paa Møder, ja endog undertiden i selve den lovgivende Forsamling. End ikke Ordet »Flertalsdiktatur« undser man sig for at bruge, skønt Ordet synes at være det rene Vrøvl, i hvert Fald saa længe Flertallet respekterer de egentlige Menneskerettigheder.

Alt flyder. Det gælder da om, at de, der har et Ansvar for Styrelsen i vort Land, stadig forstaaer at indstille sig efter Forholdene, bevare deres Tag i Ror og Skøde, hvorimod det vilde være daarligt Sømandsskab at lide at sejle lige stærkt Bidevind.

I en saadan Tid har det Interesse engang imellem at kaste Blikket omkring, at se baade paa den tilbagelegte Strækning, paa Positionen og paa den fremtidige Kurs, og det er det jeg i store Træk vil forsøge i Aften.

Da jeg for 4 Aar siden overtog Stillingen som Statsbanernes øverste Chef, udtrykte jeg Programmet som et »baade — og«. Ikke alene Nedbringelse af Udgifterne, men ogsaa Fremskaffelse af nye Indtægter.

Krisen, som i stigende Grad hærgede vort Land, bevirkede, at de første 2 Aar blev en udpræget Tilbagegangsperiode. Fra en samlet Indtægt paa ca. 114 Mill. Kr. i 1930/31 gik vi til 1932/33 ned til ca. 92 Mill. Kr., altsaa med 22 Mill. Kr., et Fald, der udelukkende skyldes ydre Forhold, som Statsbanerne var ganske uden Indflydelse paa.

Først nu, 3 Aar senere, har vi nogenlunde naaet Tallet 114 Mill. Kr. i Indtægt, men Samfundet skylder os stadig ca. 11 Mill. Kr. i Godsbefordring, et Beløb, som vi altsaa nogenlunde har faaet kompenseret paa andre Konti, særligt paa Personbefordringen.

Det er klart, at de 2 Tilbagegangsaar maatte blive stærkt præget af Tilpasning af Udgifterne i nedad-

gaaende Retning. Tjenestemændene kan prise sig lykkelige over, at de i Sommeren 1931 i den 23. Times 59. Minuts 59. Sekund fik den nye Lønningslov, som dog bød mange Forbedringer.

Der er naturligvis skumlet en Del i Krogene over nogle af de Foranstaltninger, Administrationen har faaet gennemført. Naa, for Resten skumles der ogsaa i betragtelig Grad over en Del af de Standpunkter, Organisationerne indtager.

Maa jeg for Resten i denne Forbindelse sige et Par Ord om Aldersgrænsen; netop fordi Sagen ikke for Øjeblikket er aktuel, kan jeg udtale mig lidt friere.

Folks Opfattelse af, hvormange Tjenestemænd der holder ud til det 70. Aar, er uhyre overdreven. I Femaaret 1926/27 til 1930/31 var det kun smaa 15 pCt. af de afskedigede, der holdt ud til 70, og i Aaret 1931/32 gik Tallet ned til godt 8 pCt. Og det er, naar vi tænker nærmere over det, ikke saa mærkeligt. Manden derude, der skal tage sin Tørn i Tur med de andre, holder normalt ikke saa længe, og det er de store Tal. Manden i den overordnede Stilling eller i et Kontor kan ofte bedre ordne sig. De vil kunne forstaa, at den overordnede *kan* være meget dyrere for Staten at have siddende, hvis han ikke magter sin Opgave. Og derfor maa han væk. Den Tid, hvor en Leder kan blive siddende, medens en anden varetager hans Forretninger, er forbi og kommer næppe nogensinde igen. Jeg har ikke sjældent i min tidligere Virksomhed været ude med Silkesnoren til en saadan Tjenestemand. Det var nogle af de mest ubehagelige Hverv. Det er en af Livets Tragedier eller maaske rettere et Udtryk for Livets Barmhjertighed, at de ældre saa sjældent forstaaer, at deres Kræfter eller Evner svigter. Og hvis De nu ser Bitterhed hos de ældre, der skal gaa med de fyldte 65, glem saa ikke den overordentlig meget større Bitterhed, der fremkommer, naar Aldersgrænsen er højere, men den enkelte Mand faar Meddelelse om, at nu maa han gaa, fordi han ikke længere kan gøre tilfredsstillende Fyldest. Ogsaa Organisationerne er stærkt interesseret i, at vi ikke faar for mange af den Slags Tilfælde.

I andre Tilfælde faar denne Livets Konflikt et Islæt af Komik. Det har hændt, at Kontorfolk, der faldt for Aldersgrænsen, har bedt om uden Løn at maatte komme paa Kontoret og gøre Arbejde nogle Timer for at faa Indhold i Dagene og efterhaanden vænne sig til Tilværelsen som Pensionist. Naar vi har spurgt Kontoret, har vi faaet den karakteristiske Svar: Nej, forskaan os dog; vedkommende er mere til Besvær end til Gavn.

Et Punkt i Tjenestemandsdiskussionen i de forløbne Aar har været Avancement efter Anciennitet eller Kvalifikation. Ogsaa her lurer Konflikten i den enkelte Tjenestemandes Sind. Den, der ikke staar øverst paa Listen, og som frygter for sine Fremtids-

chancer, er ikke nær saa anciennitetstro som de øverste paa Listen. Det er Problemet: Hvis kun Halvdelen kan avancere, skal det saa være de 50 ældste eller de 50 bedste, der faar Chancen. Jeg har dog det Indtryk, at man nogenlunde fra alle Sider indrømmer, at der fra Administrationens Side er vist Maadehold og Hensyn i dette vanskelige Spørgsmaal.

Det var egentlig slet ikke min Mening at tale Personalepolitik i Aften. De Bemærkninger, jeg har fremsat, maa derfor opfattes som Strøtanker, der paa tvinger sig en, naar man ved en Milepæl ser tilbage og frem.

Hellere vil jeg omtale de Foranstaltninger, der er Forudsætning for, at Indtægterne er steget og stadig staar i Stigningens Tegn.

Vort Færgebygningsprogram er bragt til en foreløbig Afslutning i 1933 med Ibrugtagningen af den tredie store Færge til Storebælt og det 2det nye Kalundborgskib.

Den første Etape af Brobygningsprogrammet er naaet med Lillebæltsbroens Indvielse. Det var en Revolution i dansk Trafik, der skete, den Dag Snoren sprængtes, og fuldbyrdedes Natten efter, da den sidste Færge sejlede mellem Strib og Fredericia, og da Sporene til Broen og den nye Fredericia Banegaard sluttedes.

At vi fik Vanskeligheder i Starten, var beklageligt, men vi fik kæmpet os igennem dem, og naar vi bortser fra dem, der har Interesse i eller Vane for altid at skulle gøre Vrøvl, har jeg Indtrykket af, at det efterhaanden er gaaet op for Befolkningen, at der er arbejdet godt fra alle Sider. At der intet blev slaaet i Stykker, og at Statsbanerne saaledes paa den smukkeste Maade virkeliggjorde sin Devise »Sikkerheden først« har ogsaa bidraget til at skaffe Respekt. Og jeg takker Personalet for det gode Arbejde, der er udført under de vanskelige Forhold.

Lyntogene har jo nu kørt i næsten 10 Maaneder og tilbagelagt op imod 700 000 km, altsaa næsten Turen til Maanen og hjem igen eller 17 Gange rundt om Jorden ved Ækvator. Næsten alle, der har kørt med dem, er tilfredse, og den væsentligste Anke, man hører, er den, at man ikke synes, de kører ret meget hurtigere end Eksprestogene. Og dog er deres Rejsehastighed jo henimod det dobbelte. Nu er den næste Levering bestilt, 4-Vogns Togene, som skal skaffe os den modgaaende Forbindelse og altsaa erstatte Togene 50 og 55, blot udgaaende længere ude fra Periferien, ankommende til København et Par Timer før og afgaaende derfra et Par Timer senere. Vi har her bl. a. arbejdet med det Problem at kunne lade et 4-Vognstog gaa først om Bord paa Sidesporet paa de store Færger og derefter et 3-Vogns Tog paa det andet Sidespor, hvilket jo atter vil sige, at Færgerne i og for sig kan have to 4-Vogns Tog. Problemet er klart, og D'Herrer, som til daglig er i Trafikken, vil forstaa den store Betydning, der ligger i at være frit stillet med Hensyn til Dispositionerne i en Gruppe paa 2 Lyntog, det ene standsende ved Købstæderne Vest for Storebælt, det andet gennemkørende.

Vore Spor er bedre end nogensinde før. Kurveregulering paa fri Bane og Stationer, bedre Ballast og Sammensvejsning af Skinner giver os bedre Kørsel og tillader Forøgelsen i Hastigheden. Derimod har Samspillet svigtet lidt, for saa vidt som Køreplanen for 1935 ikke har taget tilstrækkeligt Hensyn til de Hastighedsnedsættelser, som de mange og store Sporarbejder paaførte Dampfogene. Det maa vi altsaa have rettet næste Gang.

Ogsaa de sekundære Linier, navnlig i Vest- og Nordvestjylland, har faaet deres Del af Forbedringerne gennem de nye Motoriltoget, og jeg hører nu kun Tilfredshed derovre fra.

I det hele giver det nye Motormateriel i det Omfang, hvori det kan fremskaffes, nye Muligheder. Udlandinge fra nær og fjern besøger os og udtrykker deres Beundring. Og vore Fabriker begynder saa smaat at mærke Følgerne i Form af Bestillinger udefra i disse Afspærringernes Tidsalder.

Lyntogene er kaldt Luksustog, og det er de maaske ogsaa set fra den enkelte Rejsendes Synspunkt. Set fra Prisens Synspunkt er de derimod i høj Grad Allemandstog, og Danmark er vel det Land, der i højest Grad i Overensstemmelse med hele vor demokratiske Indstilling har ladet den nye Teknik i disse Tog komme alle til gode. Samtidig er de en god Forretning for Statsbanerne. Alene Pladsbilletterne betaler betydeligt mere end Togenes Afskrivning og Forretning.

Vort Personvognsmateriel er for Fællesklassens Vedkommende praktisk talt i Orden, for saa vidt angaar de 4-akslede Gennemgangsvogne. At der staar en Del tilbage at udføre vedrørende Lys- og Varmesystemerne lader sig derimod ikke nægte. Nu skal vi have ændret AA, CK og CKK Vognene, de 4-akslede Kupévogne, til Sidegang, saa de bliver Standardvogne til Brug fortrinsvis som Bivogne i Motortog. Endvidere skal en Del nu overflødig 1. Klasses Gennemgangsvogne ændres til Fællesklasse, og ved første Lejlighed skal vi have bygget nye 1. Klasses Staalvogne i Letkonstruktion, samtidig med, at ældre 1. Klasses Vognene faar Læderbetræk og overgaar til Fællesklasse. Medens vor Fællesklasse staar som Mønster, kan vi ærlig talt ikke være vore 1. Klasses Vogne bekendt, naar bortses fra Lyntogene og A. U. Vognene.

Endvidere skal vi have skabt Udveje for Ophugning af den Del af de 500 2-akslede Kupévogne, som ikke er nødvendige for Godstogene. Deres Gennemsnitsalder er ca. 46 Aar, og der findes blandt dem endog gamle Gubber, der er kommen paa den gale Side af de 65.

Derhos staar Problemet Trykluftsbremse foran en Afgørelse.

Yderligere Udbygning af Hovedlinierne er i Gang eller besluttet, Dobbeltsporanlæg i Jylland og Ombygning af store Stationsanlæg som Roskilde, Slagelse og Randers. Det er et Hovedsynspunkt, at i første Række vore Hovedlinier skal have 1. Klasses Spor, Sikringsanlæg og rullende Materiel. I anden Linie kommer Stationsbygningerne, skønt vi ogsaa der udfører betydelige Forbedringer.

Elektrificeringen af Nærtrafikken har skabt store Fremskridt og større Stigning i Trafikken, end man turde drømme om. At ikke alle Kredse her i Landet er lige begejstrede herfor, kan vi desværre ikke ændre. Vi kan for Resten heller ikke forstaa det. Hver Krone, der tjenes som Overskud i København, giver jo dog et mindre Underskud at dække for hele Landet.

Et mindre morsomt Kapitel er Nedlæggelsen af de daarligste Sidelinier. Der maa De endelig være klar over, at vi ikke nedlægger en Sidelinie, blot fordi den ikke betaler sig, endsige fordi den ikke kan forrente sig. Synspunktet er det, at kun hvis Befolkningen i Oplandet, eventuelt efter en Prøvetid, viser sig at have mistet den reelle Interesse i Banen, saaledes at de væsentligst bruger den som Reserve eller Takstregulator, medens den meste Transport af Personer og Gods gaar ad Landevejen, kun da foreslaas Banen nedlagt.

Om et Par Aar kommer Storstrømsbroen. Den betyder vel ikke for Landets trafikale Liv det samme som Lillebæltsbroen. Dog betyder den foruden en Bedring af Tysklandsforbindelsen tillige den landfaste Forbindelse mellem Lolland-Falsters 140 000 Indbyggere og det øvrige Land. Samtidig kommer jo Odde-sundbroen.

Om man saa senere kan gaa videre og tænke paa endnu større Opgaver, vil Fremtiden afsløre.

Statsbanerne er kommen ud paa Landevejene, og man har, omend med Ofre baade af Besvær og Penge, nogenlunde faaet genoprettet, hvad der i sin Tid ved Bilernes Fremkomst blev forsømt paa Personbefordringsomraadet. Og Publikum er tilfreds, naar Agitationen mod selve Overtagelsen af Ruterne har lagt sig. Og disse Bilruter giver Overskud udover Afskrivning og Forrentning. Det vigtigste er dog, at Krig og Konkurrence er afløst af Samarbejde mellem Bane og Bil, saaledes at man kan se Fremtiden roligere i Møde. Dermed er jo dog langtfra opnaaet, at Banernes Økonomi er bleven saa god, som hvis Rutebilerne ikke fandtes. Indtægterne i disse Egne er naturligvis steget noget, men Udgifterne er utvivlsomt steget mere, naar man lægger Bane- og Biludgifter sammen, altsaa jeg gentager det i Sammenligning med Forholdene, hvis ingen Rutebiler fandtes.

Tilbage staar her det yderst vanskelige Problem om Godsbefordringens Fordeling mellem Bane og Bil. Vi lever her under de samme Vanskeligheder, som vi ser i Udlandet, og som man der paa forskellig Maade søger at løse, uden at man dog vistnok endnu noget Sted er naaet til den ideelle Løsning.

Vanskelighederne er her særlig betydelige, fordi man ikke staar overfor en stor organiseret Virksomhed, men overfor Tusinder af Smaaaktiviteter, der stadig skifter, hvorfor det er haabløst at træffe Aftaler om Samarbejde. Det er i Virkeligheden Historien om Hesten og den angribende Bisværmer om igen.

Men, spørger mange Mennesker, kan da ikke dette Spørgsmaal løses ad den frie Konkurrences Vej?

Jeg vil dertil svare, at dette maaske var muligt, hvis Forholdene var lige for de to Parter, men det er det, de ikke er.

For det første er der den rent principielle Forskel,

at Lastbilen foruden Vognen med Betjening, altsaa de foranderlige Omkostninger, der forøvrigt utvivlsomt er større end Jernbanens rørlige Omkostninger, kun skal betale et relativt ringe Bidrag i Form af Aarsskat og Benzinskat til Vejene, medens Jernbanerne selv skal vedligeholde og forny Skinnelegeme, Stationer, Signalsystem o. s. v.

Men lad os iøvrigt genneingaa en Række Spørgsmaal og se Forskellen.

Jernbanen har Befordringspligt, d. v. s. den enkelte Borger kan kræve til enhver Tid og til faste Maksimalpriser at faa Transporten udført. Jernbanen skal have Beredskab til at tage Toptrafik og opretholde en rimelig Befordringshyppighed selv i trafiksvage Tider.

Lastbilvognmanden er i saa Henseende uden nogen som helst Forpligtelse. Han tager, hvad han kan overkomme, og lader andre om Resten.

Jernbanen har Takster fastsat efter Samfundshensyn. En Ton Flæsk eller Smør koster mere end en Ton Sten eller andre Grovvarer, som ikke kan bære saa stor en Fragt.

Lastbilvognmanden kender ikke til den Slags Forpligtelser. Han tager, hvad han kan tjene mest ved. Om Samfundet kan være tjent med, at de grove Varer ikke kan transporteres, kommer ikke ham ved.

Jernbanens Takster er vel ikke helt saa faste som i gamle Dage, men i hvert Fald er Maksimaltaksten en Sikring for Borgerne, en Regulator mod Prisopskruning, som man navnlig véd at vurdere, naar en Bane skal nedlægges.

Vognmanden faar ofte af Afsenderen opgivet den Pris, Jernbanen har forlangt. Saa kan han gaa 25 Øre under.

Jernbanerne har af hygiejniske Grunde anskaffet en stor Vognpark af Kølevogne til Smør, Flæsk, Kød o. l. og har strenge Regler for Transport af levende Dyr.

Vognmanden læsser Sagerne paa sin aabne Bil, højt dækket af en Presenning. Om Dyrekroppene bliver slimede ved Sammenstuvning om Sommeren, eller om Smørret er halvmeltet af Solen i Fustagerne, tager han sig let. At Afsender eller Modtager ogsaa finder sig deri, er mere mærkeligt; men det gør de altsaa i saa og saa mange Tilfælde.

Jernbanen har bl. a. af Sikkerhedsgrunde stærkt regulerede Arbejdstider for sit Personale, ligesom i det hele Sikkerheden for Banerne staar som det første Krav.

Vognmanden, i hvert Fald uden for de egentlige Vognmandsforeninger, kender intet til den Slags Reguleringer. Hans Chauffør kører ofte 14—16 Timer i Døgnet i Vogne, der er slet vedligeholdt og med Overskridelse af Lovens Grænser for Fart og Last. Det er et af de største Faremomenter paa vore Landeveje for andre Bilister, for Cyklister og Fodgængere.

Jernbanen betaler sit Personale en rimelig og ordentlig Løn.

Mange Vognmænd, særlig udenfor Foreningerne, kører med Chauffører, der lønnes som Tjenestekarle.

Jernbanerne maa naturligvis overholde Landets Love. Mange Vognmænd blæser Loven et Stykke, naar den ikke passer dem, baade paa de Sikkerhedsomraa-

der, jeg før nævnte, og naar der er Tale om koncessionspligtig Kørsel.

Kort sagt, overfor alle de Pligter, der er paalagt Banerne til Gengæld for, at de i sin Tid havde praktisk talt alle Langvejs- og en stor Del af Lokaltransporterne til Lands, og som er opretholdt ogsaa nu, hvor disse Transporter mere og mere er udhulet af Bilerne, kræver og praktiserer en Del af Vognmændene med eller udenom Loven Ret til at handle efter eget Fordogtbeholdende, naar blot Motorskatten betales; Motorskatten opfattes endda som en uretfærdig Byrde, skønt Sandheden er den, at de samlede Bilskatter ikke dækker de samlede Vej- og Gadeafgifter, Politi til Kontrol, Færdselsregulering o. s. v., og Lastbilerne endda er fritaget for den Del af Bilskatten, der indkommer gennem Omsætningsafgift ved Nyan-skaffelse af Bil, og maaske ogsaa er begunstigede ved Vægtskatten.

Se, hvis man tænkte sig Jernbanerne borte, maatte der naturligvis til Bilerne stilles de samme Krav, som nu stilles til Banerne, navnlig Befordringspligt, ogsaa i Højsæsoner, selv om de kan være korte, Maksimaltakster o. s. v. Saa var det forbi med Fribytteriet, og saa skulde Vognmændene nok blive klar over, at det blev dem, der maatte kræve Reguleringer.

Den organiserede Vognmandsstand er i Virkeligheden ikke saa langt fra at være enig i Nødvendigheden af en Regulering. Den skal jo nemlig betale tariffmæssig Løn og overholde tariffmæssig Arbejdstid, og efterhaanden som Privatbaner og Sidebaner maa nedlægges, vil Kravet om Regulering brede sig ud i Befolkningen.

Ogsaa den største Organisation af Motorkørere, »Forenede Danske Motorejere«, synes i det store og hele at være enige i disse Synspunkter. Derpaa tyder saavel Tilslutningen til en Tale af Ministeren paa deres Aarsmøde og senere offentlige Udtalelser af Foreningens Direktør.

Det, der sker i Øjeblikket, er i Virkeligheden Begyndelsen til en kæmpemæssig Erhvervsforskydning. Ved Nedlæggelse af Baner forskyder Erhvervsmulighederne sig bort fra Stationsbyerne. Til en Begyndelse tjener maaske Byerne i Oplandet, men føres Eksperten med Bil til enkelte store Eksporthavne, tager Bilerne Returfragt herfra til Skade ikke alene for Stationsbyerne, men ogsaa for Oplandskøbstæderne.

Øg samtidig forskyder Transporterhvervet sig. Banernes Tjenestemænd forsvinder, og Vognmandserhvervet skydes fra Byerne med de regulerede Arbejdsforhold ud paa Landet til de uregulerede Løn- og Arbejdstidsvilkår, jeg før nævnte.

Dette er Sandheden om Transportproblemet, og det er, som jeg før sagde, ikke et specielt dansk Problem, selv om det i et lille Land med gode Veje som Danmark, er særlig vanskeligt. Men vi ser i Udlandet Reguleringer blive gennemført, i Frihedslande som England, Frankrig, Tjsekoslovakiet og Sverige, i Diktaturstater som Tyskland og Italien, ganske uanset, om Banerne drives af Staten eller af private Selskaber. Ingen Steder vil man, efterhaanden som Problemet tilspidses, kunne opretholde et Banesystem blot for at varetage Samfundspligterne, medens andre Befor-

dringsmidler uden Pligter æder sig selv og Banerne op i utøjlet Konkurrence. Regulering skal ogsaa nok komme her i Landet lidt før eller lidt senere, og jo senere det kommer, des mere ondt vil det gøre.

Man maa dog naturligvis ikke gaa til Reguleringer, der vilde afskære Befolkningen fra det overordentlig store Gode, som Motorkøretøjet repræsenterer. De to Parter skal blot ind i et Samarbejde, hvis væsentligste Træk efter min Opfattelse maa blive, at Jernbanerne i Hovedsagen besørger Fjerntrafikken, medens Motorkøretøjet i rimeligt Omfang besørger Indsamlingen og Fordelingen i Lokalomraaderne, hvor Jernbanen enten ikke findes eller er underlegen.

De kan saa spørge, om en saadan Regulering ikke vil medføre større Transportudgifter for Erhvervene, og jeg maa hertil svare nej, tværtimod. Banernes Organisation medfører, at Mertransporter giver relativ lille Merudgift. Hele Apparatet er der jo i Forvejen. Derfor vil Mertransporten give mindre Udgifter — enten i Form af lavere Takster eller lavere Skatter — end man ellers vil komme til at betale for de Transporter, som bliver tilbage, naar enhver har frit Lov til at skumme Fløden. Og disse Mindreudgifter vil for Samfundet som Helhed langt, langt overstige den Dumpingbesparelse, som en enkelt Mand kan opnaa hos en uorganiseret Vognmand.

Endnu skal jeg nævne vor Propagandavirksomhed. De ved, den er mangfoldig. Den spænder over Foredragsvirksomhed, Passetjeneste, Annoncer i Dag- og Ugeblade, Films, Plakater o. s. v.

Den maa som al Propaganda, der skal kunne bære i det lange Løb, have et reelt Grundlag. Ærlig Reklame er jo Idealet og Slagordet hos vore Dages Reklamefolk, og jeg tror, at vor Propaganda staar i Spidsen i Henseende ogsaa til Ærligheden. Denne Propaganda, hvad enten den er udført gennem vor nye Reklameafdeling eller paa anden Maade, har jo ogsaa i Løbet af faa Aar været i Stand til at ændre Publikums Indstilling overfor Statsbanerne og deres Personale, selvom der naturligvis altid kan komme lidt Krus paa Vandet som f. Eks. i Sommer ved Fredericia.

Jeg føler mig overbevist om, at ogsaa for Statsbanernes Personale har den Sanering og Reformering, som har fundet Sted, været en Nødvendighed. Det maa nødvendigvis for Tjenestemændene være følt som en Befrielse at komme bort fra de stadige Bebrejdelser fra Offentlighedens Side for økonomisk Sløseri. Det har genrejst Arbejdsmodet og Troen paa Fremtiden, at man nu saa sin Etat i Fremgang i Stedet for den stadige trostesløse Vigen.

At der findes Folk her i Landet, som hader mig personlig for det, der er sket i disse Aar, kan jeg naturligvis ikke undgaa at mærke, men det faar være. Jeg trøster mig med, hvad Nordmanden Vilh. Krag i en let Omskrivning har sagt: »Hvad gælder vel Snakken i Skrift eller Ord, naar bare det gror, i dit Plovskærs Spor«.

DAMPMASKINENS ANVENDELSE I FLYVEMASKINER

I udenlandske Fagblade omtales et af en amerikansk Ingeniør fremsat Projekt gaaende ud paa at anvende Dampmaskinen som Flyve-Drivmaskine. Det har været den første Opgave ved Projektet at finde en Form for en Dampmaskine med tilhørende Kedel saa let som muligt pr. HK.

Ingeniøren foretrækker Dampmaskinen med Kondensation som den bedst egnede. Som Kondensator tænkes Flyvemaskinens store Bæreplaner med sine store Køleflader anvendt. Med en Dampmaskine paa 1 000 HK og Spilledampens Temperatur bragt ned til 25 Grader paaregnes et Spilledamptab paa kun 3 pCt. Af størst Betydning er det, om Bæreplanerne kan staa for Atmosfærens Tryk udvendig og Vakuum indvendig, da Arbejdsydelsen ved Dampens Fortætning udgør langt over, hvad Kraftdampen præsterer.

Kedlen skal fremstilles af et Rørsystem med parallelt løbende Rør og cirkulerende Vandindhold. Til Kedelrør skal anvendes ganske tynde Rør af højt legeret Staal, hvorved Kedlens Vægt bringes ned til kun 0,15 kg/HK. Kedlens Fordampningsevne vil blive saa stor, at der kun behøver at cirkulere ca. 0,1 l Vand pr. HK. Det paatænkes at anvende Olie som Brændsel og Tilførsel af Forbrændingsluft med en Blæser, som drives af Maskinen. Det var egentlig Tanken at drive Luften ind i Fyrrummet ved Flyvemaskinens Fart; dette er dog forladt, da Lufttilførslen vil blive for uregelmæssig. Til Kedlens Opfyring vil der kun medgaa nogle faa Minutter. Det er regnet ud, at en almindelig Flyvemaskine, som flyver lavt med en Hastighed af 300 km i Timen, vil kunne flyve med en Fart af 450 km i Timen med samme Kraftudfoldelse i en Højde af 10 000 m, da hele Anlæggets Virkningsgrad stiger omkring 25—35 pCt. i denne Højde.

Mr. Steam.



SYGEKASSEN

Medlemmernes Opmærksomhed henledes paa, at Lægeskifte i Distrikter med flere Jernbanelæger kun kan finde Sted 1. April, og at Anmodning derom bilagt Medlemskort maa være Sygekassen i Hænde senest 1. April.

Samtidig gøres de Medlemmer, der har anmeldt Privatlæge, opmærksom paa, at Regningen fra Privatlægen skal indsendes til Sygekassen i April Maaned, senere indkomne Regninger vil ikke blive honoreret af Sygekassen.

Frode Nielsen.

FEST PAA SYDHAVS ØEN!

Torsdag den 5. Marts afholdt Gedser Lokomotivfører-Afdeling en Afskedsmiddag for vor Kollega, nu pens. Lokomotivfører *O. P. Olsen*; Lokomotivmester og Loko-

motivfyrbødere var indbudt. Det var en repræsentativ Forsamling. Lokomotivførernes Formand, C. J. Christiansen, bød Velkommen, særlig Lokomotivfyrbøderne var mødt i stort Tal. Ved en overdaadig Middag blev Æresgæsten fejret med mange Taler, og nogle Drammer gik der jo ned. En Tale bed man særlig Mærke i, nemlig Lokomotivmesterens; han beklagede, at Æresgæsten havde maattet aflevere sit Frikort. Dette til Efterretning for Hovedbestyrelsen.

Da Middagen Kl. 18.30 var forbi, begyndte Afdelingernes store Fastelavnstest med Tøndeslagning og paafølgende Bal. Til Tonerne af Lokomotivfører Madsens Orkester gik Dansen lystigt i den smukt pyntede Sal. Da de ca. 50 Deltagere senere var samlede ved det smukke fælles Kaffebord, kulminerede Festen, og det bedste af Natten var forlængst forbi, da den efterfølgende Frokost sluttede.

F.

ABESSINIEN

D. J. F.s og D. L. F.s Oplysningsudvalg i Esbjerg havde den 27. Februar indbudt til et Foredrag om Abessinien. Laur. Brun skildrede dette egenartede Land og Folk og omtalte dets Rigdom af Mineralier og Olie. Efter Foredraget forevist en Serie glimrende Lysbilleder, og da Deltagerne ved 22-Tiden skiltes, var alle enige om at have tilbragt en interessant Aften.

Deltager.

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

J. K. Nielsen.

DET BIOGRAFISKE BILLEDVÆRK »DANMARKS JERNBANER« SVARER IKKE TIL FORVENTNINGERNE

Alex Kappels Forlag har som bekendt udgivet et større illustreret Værk: Danmarks Jernbaner, der skulde indeholde 20 000 Biografier i alfabetisk Orden af de Kvinder og Mænd, der var ansat ved Stats- og Privatbanerne. Forlagets Agenter henvendte sig ogsaa til de mange hundrede Haandværkere og Remisearbejdere ved Statsbanerne og lovede dem Optagelse i Værket. Paa denne Konto tegnede Forlaget et stort Antal Subskribenter. Flere af disse var imidlertid utilfredse med Værket, hvilket medførte en Retssag. Ved Byretten blev Haandværker H. Mathiesen, der repræsenterede de Utilfredse, dømt til at vedstaa Kontrakten.

Sagen blev appelleret til Landsretten, som nu har omstødt Byretsdommen. Det statueres i Dommen, at det ikke skønnes, at Værket i den endelige Form kommer fuldt ud til at svare til, hvad der med Føje har kunnet forventes af Appellanten ved Subskriptionens Tegning. Herefter vil Mathiesen være at frifinde og tilkendtes Sagens Omkostninger for begge Retter med 200 Kr.

Notitser

Den franske Regering gør Indrømmelser.

Som det vil erindres, blev Lønningerne for de franske Tjenestemænd nedsat ved et Dekret af 30. Juli 1935, og det vil ligeledes erindres, at denne Foranstaltning vakte en Storm af Harme over hele Frankrig. Dette har haft til Følge, at Regeringen med tilbagevirkende Kraft fra 1. Januar 1936 har foretaget følgende Ændringer i Dekretet. Der skal ikke fradrages noget som helst i Lønninger under 8 000 Fr. Tjenestemænd, hvis Nettoindtægt ligger mellem 8 000 og 9 000 Fr., faar fradraget 2 pCt., mellem 9 000 og 10 000 4 pCt., mellem 10 000 og 11 000 6 pCt. og mellem 11 000 og 12 000 8 pCt. I enhver Lønklasse skal Nettoindtægterne efter Fradraget i det mindste være lig med højeste Løn i den foregaaende lavere Lønklasse.

I. T. F.

De jugoslaviske Jernbanemænd fremsætter Krav.

Som bekendt blev de jugoslaviske Jernbanemænds Organisation forbudt for nogle Aar siden. Men de fik Lov til at udgive et rent fagligt redigeret Blad, saaledes at de jugoslaviske Jernbanemænd ikke er helt afskaaret fra at fremsætte deres Meninger.

I dette Blads første Nummer i Aar formuleres Jernbanemændenes Krav, som følger: »Og vi Jernbanemænd? Vi maa ikke sætte os hen med Armene over Kors og afvente, hvad Skæbnen vil bringe os i den Formening, at vi alligevel ikke kan gøre noget. Vi maa ogsaa en Dag blive klar over, hvad vi vil, formulere vore Krav og kæmpe samlet for disses Gennemførelse. Vore vigtigste Krav for 1936 er følgende:

En fri Fagforening, uafhængig af Arbejdsgiverne.

Passende Minimumslønninger baseret paa et Minimums-Leveniveau og som Følge deraf Ophævelse af de gennemførte Reduktioner.

En retfærdig Løsning af Pensionsspørgsmaalet.

I. T. F.

Personalia

Efternævnte er fra den 1. Marts d. A. efter Ansøgning forflyttet som ud for hver enkelt anført:

Lokomotivførere:

- T. M. Sørensen, Struer, til Langaa.
- A. M. Kristiansen, Padborg, til Struer.
- A. P. Jensen, Lunderskov, til Padborg.
- K. G. Madsen, Struer, til Aarhus H.
- C. F. V. C. Bendixen, Skern, til Struer.
- N. K. Hansen, Struer, til Aarhus H.
- A. G. R. Christensen, Brande, til Fredericia.
- H. K. J. J. Hinge, Lunderskov (Depotforstander), til Fredericia.
- A. A. Sørensen, Brande, til Aalborg.
- E. H. Sørensen, Kolding, til Fredericia.

- C. A. Christensen, Lunderskov, til Kolding.
- V. A. A. Jeppesen, Brande, til Skern.
- L. P. Larsen, Struer, til Nyborg.

Lokomotivfyrbødere:

- R. D. R. Petersen, Padborg, til Københavns Godsbanegd.
- E. V. Villumsen, Esbjerg, til Københavns Godsbanegd.
- P. E. Larsen, Gedser, til Københavns Godsbanegd.
- H. H. Nielsen, Gedser, til Københavns Godsbanegd.
- E. Ø. Christensen, Tønder, til Roskilde.
- V. F. Ø. Falkenskov, Lunderskov, til Helsingør.
- K. V. Sørensen, Brande, til Kalundborg.
- A. H. Jensen, Tønder, til Kalundborg.
- S. A. Nielsen, Padborg, til Kalundborg.
- S. C. T. Andersen, Struer, til Slagelse.
- V. Jordan, Padborg, til Korsør.
- O. F. Filipen, Haderslev, til Korsør.
- H. P. M. B. Hansen, Gedser, til Korsør.
- H. R. Jensen, Glyngøre, til Struer.
- O. C. Schmidt, Brande, til Esbjerg.
- J. E. Lysholm, Langaa, til Randers.
- H. N. K. L. Nielsen, Struer, til Aarhus H.
- O. L. Ohlsen, Esbjerg, til Aarhus H.
- G. A. H. Johansen, Padborg, til Aarhus H.
- H. E. Børges, Kalundborg, til Aarhus H.
- V. F. Schopphuus, Struer, til Aarhus H.
- A. E. D. Wiegant, Struer, til Aarhus H.
- C. C. P. H. Larsen, Københavns Godsbanegd., til Nyborg.
- K. E. S. Dinesen, Struer, til Nyborg.
- N. T. Christensen, Brande, til Nyborg.
- S. A. Jensen, Struer, til Nyborg.
- T. C. M. R. Nielsen, Esbjerg, til Nyborg.
- S. V. Andersen, Padborg, til Fredericia.
- J. A. Andersen, Brande, til Fredericia.
- H. C. Sprogø, Lunderskov, til Fredericia.
- H. J. N. Winther, Herning, til Fredericia.
- P. C. P. Frost, Thisted, til Fredericia.
- A. M. Aagaard, Lunderskov, til Fredericia.
- V. Laursen, Lunderskov, til Fredericia.
- N. A. Andersen, Thisted, til Fredericia.

Udnævnelser:

Nedennævnte Lokomotivfyrbøderaspiranter er fra 1. Marts d. A. ansat som Lokomotivfyrbødere med Tjenestested som ud for hver enkelt anført:

- H. K. Petersen, Aarhus H., i Lunderskov.
- A. C. S. Thomsen, Aalborg, i Frederikshavn.
- K. F. V. Sørensen, Fredericia, i Lunderskov.
- K. A. Andersen, Nyborg, i Esbjerg.
- J. C. Danielsen, Fredericia, i Lunderskov.
- T. Thomsen, Korsør, i Korsør.
- J. H. M. Jørgensen, Københavns Godsbanegd., i Slagelse.
- V. Wedel, Københavns Godsbanegd., i Gedser.
- V. S. Schmidt, Fredericia, i Struer.
- A. Christensen, Esbjerg, i Esbjerg.
- H. C. F. Pedersen, Aarhus H., i Brande.
- H. L. Hansen, Aarhus H., i Padborg.
- J. P. Hillbrandt, Københavns Godsbanegd., i Gedser.
- N. P. Jensen, Brande, i Brande.
- V. E. Andersen, Korsør, i Korsør.
- M. B. Larsen, Københavns Godsbanegd., i Gedser.
- A. A. Nielsen, Randers, i Brande.
- H. S. J. Busk, Fredericia, i Padborg.

H. B. Jensen, Struer, i Struer.
 H. R. Ottosen, Korsør, i Slagelse.
 B. E. Thomsen, Københavns Godsbanege., i Gedser.
 S. P. W. Pedersen, Korsør, i Tønder.
 V. G. Berg, Fredericia, i Padborg.
 S. A. Petersen, Aarhus H., i Padborg.
 N. J. I. Hansen, Fredericia, i Haderslev.
 E. E. M. Olesen, Kalundborg, i Tønder.
 E. B. Jensen, Fredericia, i Lunderskov.
 A. K. Andersen, Københavns Godsbanege., i Struer.
 H. D. Frederiksen, Aarhus H., i Struer.
 G. A. Thøgersen, Københavns Godsbanege., i Struer.
 T. N. Boysen, Korsør, i Struer.

V. Petersen-Rostgaard, Brande, i Brande.
 S. B. Christensen, Helsingør, i Struer.
 A. E. V. Hansen, Københavns Godsbanege., i Struer.
 H. C. Christensen, Aarhus H., i Thisted.
 F. N. Hansen, Masned Sund, i Thisted.
 F. J. Jørgensen, Fredericia, i Glyngøre.

Afsked:

Lokomotivfører A. Bendixen, Esbjerg, paa Grund af Alder med Pension fra 31.—5.—36 (min. Afsked).

Dødsfald:

Motorfører II N. H. Jensen, Viborg, den 26.—2.—36.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Januar Maaned 1936 samt i Tidsrummet April—Januar 1935/36 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1934/35 i runde Summer.

	Januar Maaned		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 310 000	3 440 000	870 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 110 000	3 080 000	30 000	
Postbefordring	670 000	520 000	150 000	
Andre Indtægter	500 000	450 000	50 000	
Indtægter i alt	8 590 000	7 490 000	1 100 000	
Driftsudgifter	9 220 000	8 860 000	360 000	
Afskrivning	550 000	510 000	40 000	
Forrentning	980 000	850 000	130 000	
Udgifter i alt	10 750 000	10 220 000	530 000	
Statens Tilskud til Driften	2 160 000	2 730 000		570 000

	April—Januar		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	52 340 000	46 920 000	5 420 000	
Gods- og Kreaturbefordring	34 640 000	34 310 000	330 000	
Postbefordring	5 810 000	5 250 000	560 000	
Andre Indtægter	4 930 000	4 180 000	750 000	
Indtægter i alt	97 720 000	90 660 000	7 060 000	
Driftsudgifter	92 530 000	89 320 000	3 210 000	
Afskrivning	5 460 000	5 080 000	380 000	
Forrentning	9 550 000	8 430 000	1 120 000	
Udgifter i alt	107 540 000	102 830 000	4 710 000	
Statens Tilskud til Driften	9 820 000	12 170 000		2 350 000

D. S. B. Januar 1936.

Indtægten af Personbefordringen har i Januar 1936 været 870 000 Kr. større end i Januar 1935. Heraf er ca. 600 000 Kr. Indtægtsforskydning fra December til Januar. Resten ca. 270 000 Kr. udgør den egentlige Indtægtstigning (ca. 8 pCt.) paa Personbefordringen. Godsbefordringsindtægten viser en mindre Stigning (30 000 Kr.), og paa de øvrige Indtægtgrupper er der en Stigning paa 200 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med 1,1 Million Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 360 000 Kr. En Del af Stigningen skyldes det Forhold, at der var en Ugelønsperiode mere i Aar end i den tilsvarende Maaned i Fjor.

For Tidsrummet April 1935—Januar 1936 er det samlede Driftsresultat — med Hensyntagen til en Forøgelse i Udgifter til Afskrivning og Forrentning paa ca. 1,5 Mill. Kr. — ca. 2,4 Mill. Kr. gunstigere end i det samme Tidsrum i foregaaende Finansaar.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Motorførerafdelingerne:

Aarhus Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til:
L. Dyhr, Odensegade 16, 4.

Aarhus Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:
H. R. Pedersen, do Mezasvej 6, St.

Tønder Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:
V. P. Jensen, Markgade 24.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Helsingør Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes
til: H. Beckmann, Kongevejen 50 A.

Randers Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til:
S. P. Hvam, Energivej 23.

Herning Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til:
J. A. J. Kjeldsen, Remisevej 17.

Herning Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Musæ-
umsgade 39.

Aarhus Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til:
M. K. Jørgensen, Carl Blochsgade 31, 2.

Padborg Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:
V. C. E. Petersen, Hytten, Brovej.

Thisted Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til:
A. C. Andersen, Kongensgade 3.

Fredericia

Tapet - Malervarer - Linoleum - Voksdug

E. H. KRISTENSEN

Gothersgade 24

Tapet- og Farvehandel

Telf. 18

Fredericia Kul- og Brændehandel A/s

Telefon 966.

Telefon 966.

Alle Sorter Brændsel i prima Kvaliteter.

*Forlang Byens bedste og billigste Hvidtøl
paa 5 Lt. Flasker.*

Byens ældste Hvidtølsbryggeri — Grundlagt 1862
Telefon 392 *H. Redeker*

H. OLSEN HOLMELUND

**KULIMPORT
FREDERICIA**

Telf. 169

Telf. 714

Ejler Pedersens Bageri og Conditori

anbefales.

Egeskovvej.
Telefon 1474.

Dalegade 56.
Telefon 774.

Alt i Herreekvipering

*Ougaard & Jensen,
Telefon 332. Danmarksgade 25.*

Lingeri, Strømper, Sokker, Garn
*Varene er gode,
Priserne billigst*

hos **Anders Sangill,**
Danmarksgade 13.
Leverandør til Varelotteriet.

Falkevej's Slagterforretning
anbefales

Altid friske og 1ste Kl. Varer
til billigste Dagspris.

H. Aaquist

Køb Gulvtæpper, Gardiner
og Sengeudstyr i

BEMÆRK: Gratis Gardinophængning.
Fredericia største og ældste elektr. Damp-Fjernereri Anlæg.
JENS CHR. NIELSEN, Telefon 716.

Taarnborg.

DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGNING

(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal- og Selskabslokaler.

Telefon 85.

VALD. PETERSEN

Telefon 85

Snedkermestrene

**Rasmussen & Jensens
Møbelforretning.**

Gothersgade 53

Telefon 662

Stort Udvalg i moderne Møbler til
billigste Priser.
Alt Sadelmagerarbejde fra eget
Værksted — **Reparationer udføres.**

Handelsmejeriet

1ste Kl.s Mejeriprodukter
Telefon 677

**Møbelmagasinet
Dalsborg**

anbefaler sig med alt i
moderne Møbler
Reparationer udføres
godt og billigt
H. HANSEN

Tlf.
822

Radio - Cykler m. m.

Cykleforretningen »Frem«
Danmarksgade 27 Tlf. 549

Bourbon Eddike.

**C. Gerlach & Søn A/s
Eddikebryggeri.**

Bryggeriet oprettet Aar 1896 af
CHR. LOEHR.
Telefon 1.

William Brix,

”Spindlerhus”.

Fredericla — Tlf. 1242.

Spec.: Senge-Udstyr.

RYG

**I. P. SCHMIDT JUN.'s
CIGARER & CIGARILLOS**

Fredericia Mineralvandsfabrik

Citronvand og Apollinaris
Prøv CHAMPANET

S. Bastiansen & Søn Vendersgade 9, Tlf. 227
Urmager & Guldsmed
Fest- & Jubilæumsgaver

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.

Steentoft — Skotøj

Industrihotellet, Nyborg — Telefon 301
anbefales.

Nyrestaurerede Lokaler — 1ste Kl.s Køkken
GOD KAFFE — RIMELIGE PRISER

Aug. Jørgensen (ny Vært) (Idligere Louiselund, Kerteminde)

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperings. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Tlf. 79. 1. Kl.s Mejeriprodukter. Tlf. 79.
Køb vor stassaniserede Mælk.

GAA TIL

WILDE

saa gaar De ikke forkert.

FORLANG KAFFE

fra **P. M. BRUUN'S** Kafferisteri.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

DREVSEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-,
Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.

Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

Johannes Iversens

Sadelmager- og Møbelforretning
Nørregade anbefales D. L. F.

C. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,
derfor **billigste Priser.**

Husk!

Søren Jensen's

Oste- og Fødevarer-
forretning.

P. Lundtofte & Søn

Tømremestre

Tell. 265

Tell. 265

ALLIANCE

BAGERI & CONDITORI

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

P. C. PETERSEN

Karl Petersen

Mellemgade
Nyborg

Gjærmeester

Telef. 264

Rullegardiner, Gardinstænger, Billeder
indrammes, Rammer i alle Størrelser.

Trikotage - Børneudstyr

billigst hos



CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

Cai Rolsted

Nørregade 4

Stort Udvalg i
CIGARETTER,
CIGARETTER OG
TOBAKKER

H. L. Christiansen,

Tell. 606. Strandvejen Tell. 606.

• Cykler • Radio •

Tilbehør • Ladestation

ure optik sølv guld

WERNER hansen

mellemgade 11 — tlf. 530 — nyborg

Bøger paa Ratebetaling!

H. Bødtcher-Jensen.
Boghandel, Nyborg.

Hotel Royal

Koncert & Solistopræden

Østervemb

Godtfred Petersens

Købmandshandel,

Strandvejen,

bringes i Erindring.

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23