

Nº 6

20. Marts 1937

37. Aargang

REGULERINGSTILLÆGGET

Da Centralorganisation I umiddelbart efter Nytaar overfor Finansministeren fremsatte Krav om, at Tjenestemændene fik en vis Godtgørelse for den Prisstigning, der havde fundet Sted, men som Reguleringstillægget i Kraft af hele sin Oplygning ikke kunde yde os nogen Dækning for, kunde det fremsættes som et baade sagligt og velbegrunderet Krav, selv om C. O. I ikke glemte, at Reguleringstillæggets Oplygning var en Del af Lønoverenskomsten i 1931, ganske vist en Del, der havde været bitter at sluge, men det var nu engang Vilkaarene som blev budt, for at man i det hele taget kunde faa en enstemmig Lønningslov gennemført.

Alle Statens øvrige Tjenestemænd samt Lærerne sluttede sig til Kravet, saaledes at det ikke alene var Tjenestemændene med de lavere Lønninger, men ogsaa dem med de højere Lønninger, der ønskede en Regulering paa Grund af Prisstigningen. Som Følge deraf var begge disse Parter repræsenteret ved den Forhandling, der den 20. Februar fandt Sted hos Finansministeren.

Det kunde ikke for ret mange komme som en Overraskelse, at Forhandlingen den paa-gældende Dag ikke kunde føres frem til et afgørende Resultat, men blot kunde forme sig som en Drøftelse mellem Parterne, og hvor de hver for sig havde Anledning til at fremsætte visse Synspunkter og Betragtninger. Drøftelsen endte derfor med, at Finansministeren senere

vilde indkalde til en ny Forhandling om det fremsatte Krav og selvfølgelig efter, at det nærmere havde været drøftet indenfor den samlede Regering.

Det har i den forløbne Tid været interessant at se, hvorledes de forskellige politiske Afskygninger har stillet sig til det af Tjenestemændene fremsatte Krav; de sure Miner har ikke altid været lige let at skjule, men til den anden Side er vi efterhaanden ikke helt ukendt med, at de Forbedringer, vi faar hentet hjem, ikke fra alle Sider er os lige vel undt, herved er intet at gøre, men vi haaber, Tjenestemændene har lagt Mærke til den Side af Sagen, thi det er ikke den, der er mindst interessant.

Tirsdag den 16. Marts Kl. 10,00 blev der atter indkaldt til Forhandling, og Finansministeren udtalte da, at det af Organisationerne fremsatte Krav om en Ændring af Reguleringstillægget nu havde været Genstand for forskellige Drøftelser og Overvejelser, men han vilde straks gøre opmærksom paa, at Statens hele finansielle Stilling i Forbindelse med Forholdene i store Kredse af vort Erhvervsliv maatte mane til Forsigtighed, naar det drejede sig om saa store Millionbeløb; der vilde derfor ikke være nogen Mulighed for at skaffe et Beløb paa 12 Mill. Kr. til fuld Dækning af de Krav, der var fremsat; men han kunde dog møde med et Tilbud paa ca. 6 Mill. Kr. og maatte foreslaa, at dette Beløb blev fordelt efter de samme Regler, der var gældende for Reguleringstil-

lægget. Det var Regeringens Mening at fremsætte et Forslag, der fastslog, at Regulerings-tillægget i det kommende Finansaar havde den foreslaaede Størrelse, saaledes at der ikke blev rørt ved selve Lønningslovens Opbygning, og at det forhøjede Reguleringstillæg kun gjaldt for et Aar. Det af Finansministeren stillede Forslag saa saaledes ud:

I Finansaaret 1937—38 beregnes det i Lov No. 98 af 31. Marts 1931, § 91, Stk. 1, hjemlede Reguleringstillæg med nedennævnte Beløb:

Aarlig Lønning Kr.	Aarlige Beløb
Under 1 500	38 pCt.
1 500— 1 799	612 Kr.
1 800— 2 999	660 »
3 000— 4 499	696 »
4 500— 5 999	756 »
6 000— 7 499	804 »
7 500— 8 999	864 »
9 000—10 499	936 »
10 500 og derover	1 020 »

Det i § 92, Stk. 3, hjemlede Honorartillæg forbliver uforandret .

Samraadet havde fremsat Ønske om et Tillæg til Honorarerne, men herom havde Finansministeren altsaa ikke tænkt at ville stille Forslag i Øjeblikket.

Fra Organisationsrepræsentanternes Side blev det udtalt, at Tjenestemændene havde ventet, det skulde have været muligt at fremsætte et Tilbud, der var noget større, men Finansministeren erklærede, at han ikke saa sig i Stand til at strække sig ret meget udover det allerede givne Tilbud.

Der blev herefter fremsat Ønske om at faa Lejlighed til at se lidt nærmere paa Forslaget, og Formiddagsmødet blev derefter afbrudt og nyt Møde fastsat til samme Dag Kl. 16,15, idet man fra alle Sider var enige om Ønskeligheden af at faa Forhandlingerne ført til Ende.

I Eftermiddagsmødet mødte vor Centralorganisation med Forslag om, at Satserne i Reguleringstillægget blev forhøjet med mindst 108 Kr., hvilket vilde have givet Lønningerne indtil 4 499 Kr. en noget gunstigere Stilling end efter det af Finansministeren stillede Forslag, hvorimod Embedsmændene og Lærerne tiltraadte Finansministerens Forslag.

Efter nogen Drøftelse stillede Finansmini-

steren Forslag om, at Lønningerne fra 1 500—1 800 Kr. fik et Tillæg paa 96 Kr. i Stedet for 84 Kr. og at Procenttillægget for Lønninger under 1 500 Kr. blev forhøjet fra 38 til 39 pCt., hvilke Satser selvfølgelig ogsaa gælder for Pensionerne, et Forslag, der selvsagt maatte hilses med Tilfredshed, eftersom det her var de allerlavest lønnede samt de smaa Pensioner, det drejede sig om.

Efter en kort Afbrydelse af Mødet blev derefter Finansministerens Forslag med de foreslaaede Ændringer tiltraadt af samtlige Organisationer.

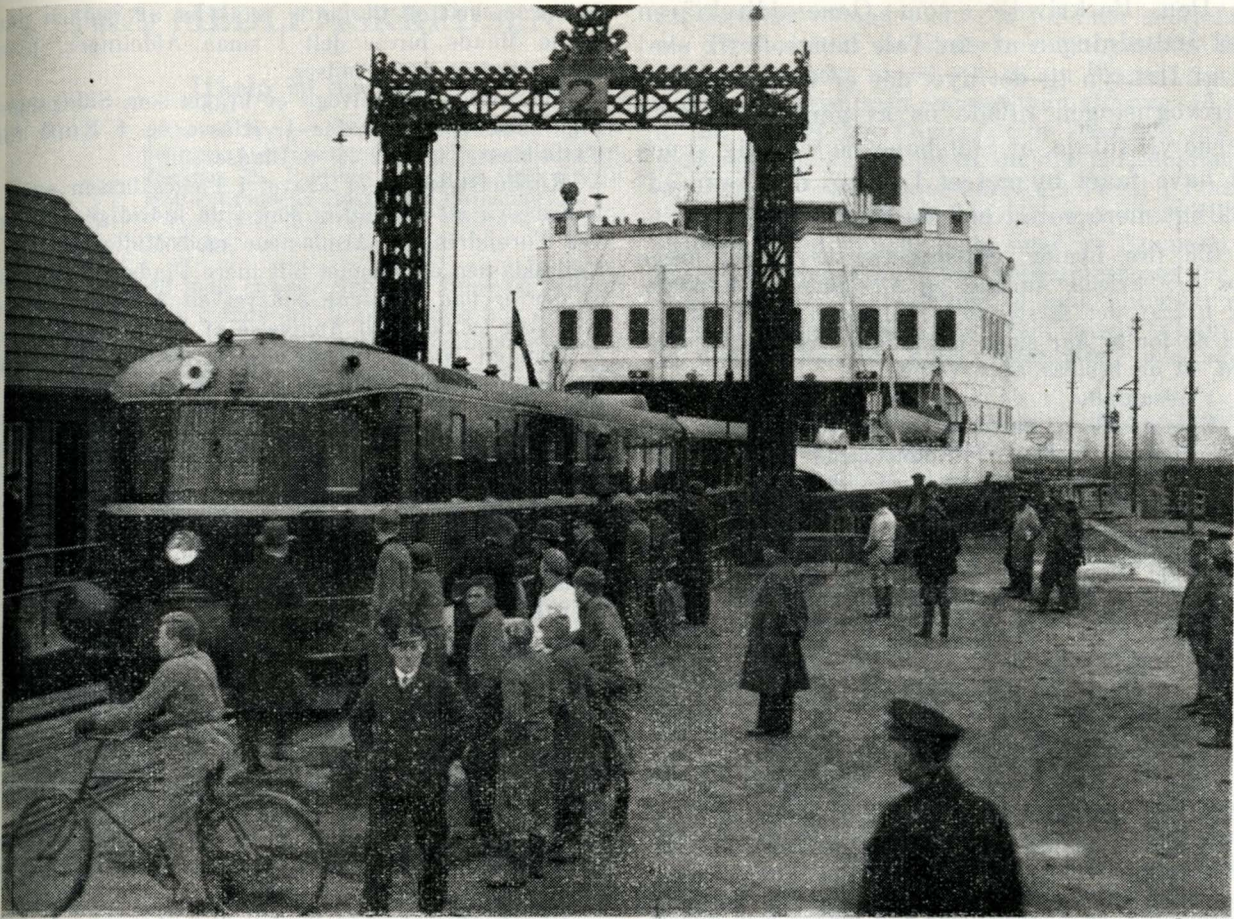
DE NYE LYNTOG

Onsdag den 3. Marts havde Statsbanerne indbudt saavel Dags- som Fagpressen til at deltage i en Prøvetur med det første af de nye 4-Vogns Lyntog. Turen skulde foregaa fra Nyborg til København.

Ombord paa Færgeren fra Nyborg til Korsør var Statsbanerne Vært ved en Frokost, hvor Generaldirektøren tog Ordet og udtalte:

En Beskrivelse af det Tog, vi i Dag har den Fornøjelse at vise Dem, er jo udleveret, saa jeg skal ikke trætte Dem med at gentage alt dette. Jeg vil dog gerne paapege, at det har været vort Maal at naa et Stykke videre frem, end vi naaede med de første 4 Lyntog. Vi har jo navnlig skaffet bedre Plads ved at udvide Toget med den 4. Vogn, altsaa fra 168 til 222 Pladser foruden 8 Klapsæder, der ikke sælges forud, men benyttes i de Tilfælde, hvor der kommer Folk ind uden Pladsbillet, og som absolut vil med; de sidder jo da i alt Fald bedre paa Klapsæderne end paa de Pakkasser, som Folk nu undertiden har maattet tage til Takke med. Vi kan forøvrigt ikke lade Lyntogene holde saa længe ved Mellestationerne, at alle Pladsbilletter kan kontrolleres ved Indgangen. Nu har vi ogsaa naaet Maksimum af, hvad Færgerne kan give Plads til. Jeg kan godt betro Dem, at der paa de første Tegninger til disse Tog blev skaaret et Par Meter af Længden efter Opmaalinger og Prøveopstillinger paa Færgerne, og at »Korsør«, hvis Sporlængde var lidt mindre end de 2 andre store Færgers, fik bygget en Konsol ud i Agterenden ved sidste Eftersyn.

Vi har ogsaa forsøgt at skaffe lidt bedre Plads til Fællesklassens Passagerer og at fordele Pladsen mellem de to i hver Sofa. Her er iøvrigt et Forhold, hvor Publikum kan hjælpe godt med, og jeg vil gerne bede Dem være os behjælpelig med at henlede Opmærksomheden herpaa. Jeg tænker hermed paa det Forhold, at Folk anbringer en stor Vinterfrakke eller Pels ved Vinduet. Det tager meget af Pladsen og er ikke Meningen. For det første er der jo Garderobe-



Statsbanernes nye Lyntog.

plads i Vognene, men dernæst kan man meget vel lægge sin Frakke op i Nettet; Plads til Kufferter findes bedst under Sofaerne. Der ligger ingen Varmeapparater som i de ældre Vogne. Vi ønsker altså her, at Folk ikke alene skal tænke paa sig selv, men ogsaa paa deres Medpassagerer. Saa er der Ventilationen i de nye Tog, og der er den nye Vogn, der med sine Tværvægge nærmest er en Kopi af de tidligere 2. Klasses Boggievogne paa Kystbanen. Man kan nu efter Behag faa Plads i de store Saloner eller lidt mere afsondret i denne Vogn. Vi har ogsaa søgt at forbedre Togets Affjedring, hvad De jo bedst selv kan dømme om.

Den nye Køreplan har De jo tidligere hørt om, men jeg vil lige sige et Par Ord om denne Køreplan i Tal. Vi vil fra 22. Maj paa D. S. B. komme til at køre omtrent 78 000 km pr. Dag, altså daglig næsten 2 Gange Jorden rundt ved Ækvator. Der er jo som bekendt ca. 40 000 km. I Tallet 78 000 km er indbefattet en Udvidelse af Motortogkørslen paa 4 400 km, medens samtidig Damplovene er reduceret med 3 000 km. Kørslen vil fra Maj fordele sig med ca. 64 pCt. Damplovgkm, ca. 28 pCt. Motortogkm og ca. 8 pCt. elektriske Togkm. Efter sidste Driftsberetning var Damplovenes Andel godt 70 pCt. Vore nuværende Lyntog kører daglig ca. 3 Gange saa langt som Gennemsnittet for vore store Lokomotiver, 3½

Gange saa langt som Fællesklassens Boggievogne og næsten 6 Gange saa langt som Gennemsnittet af vore 1. Klasses Vogne, da det blev opgjort for et Par Aar siden, og samtidig er Benyttelsesprocenten større for Lyntogene. De vil derfor kunne forstaa, at naar man synes, at Betrækket i de nuværende Lyntogs 1. Klasse allerede er slidt en Del paa ca. 2 Aar, er det i og for sig ikke saa mærkeligt. De har i de to Aar præsteret betydelig flere Passagerkilometer end en ældre 1. Klasses Vogn præsterer i 12 Aar.

Nu tror jeg ikke, at Hovedruterne Trafik kan bære en større Toggang. Den Motorisering, som vi stadig arbejder med, bør efter min Opfattelse væsentlig komme Sideruterne til Gode, saaledes som det allerede nu vil ske med de største Sideruter. Iøvrigt er noget af det, der ligger mig mest paa Hjerte i den kommende Tid, at faa bygget nogle nye Staalvogne og faa fuldført Moderniseringen af vort Vognmateriel med Udrangering af de smaa 2-akslede Kupévogne. Vor Trækkekraft faar en god og tiltrængt Styrkelse med de 11 store svenske Lokomotiver, som vi snart haaber at faa.

Jeg vil saa slutte disse lidt spredte Bemærkninger med Ønsket om, at de nye Tog vil falde i Publikums Smag, saaledes som det jo allerede har været Tilfældet med de første 4 Lyntog.

Den Beskrivelse, som Generaldirektøren ved Indledningen af sin Tale henviser til, skal vi af Hensyn til det nye, der er fremkommet i Firevognstoget, tillade os at gengive, idet vi gerne vil tilføje, at Statsbanerne virkelig synes at have faaet bygget et Lyntog, der gaar adskilligt mere roligt end de først byggede:

De fire Lyntog, Statsbanerne har ladet bygge hos A/S Frichs, Aarhus, og A/S Scandia, Randers, og hvoraf det første nu er afleveret, adskiller sig fra de for to Aar siden ibrugtagne Trevognstog derved, at de bestaar af 4 Vogne.

Pladsantallet i de nye Tog bliver derved 42 i 1. Klasse, 164 i Fællesklasse og 16 i Bar'en, ialt 222 Pladser, medens Trevognstogene kun har 168 Pladser, nemlig 36 i 1. Klasse, 120 i Fællesklasse og 12 i Bar'en.

Vognenes Stel er bygget af hule Staalprofiler, der er svejset sammen ad elektrisk Vej, og Sider og Tag er svejset til Stellet. Vognkasserne hviler paa Bogier af Staal. Hver Toghalvdel, d. v. s. en Motorvogn og en Personvogn, har ialt 3 Bogier, idet den ene Bogie er fælles for Motorvogn og Personvogn. Toget kan saaledes adskilles i Midten, men ikke imellem Motorvogn og Personvogn.

Til hver af de 4 Vogne er der Adgang gennem Skydedøre i Vognsiden; disse Døre bliver i de nu anskaffede Tog lukket ved Trykluft ligesom i de elektriske Tog i Københavns Nærtrafik.

Forbindelsen fra Vogn til Vogn er omgivet af Harmonika, og Vognenderne kan lukkes med dobbelte Skydedøre.

Togets 2 Motorvogne, der i alle Henseender er ganske ens, har i Forenden et Førerrum samt et Maskinrum, der afgiver Plads for de direkte paa Bogien opstillede to Dieselmotorer. De nye Tog har altsaa ligesom deres Forgængere ialt 4 Dieselmotorer, der hver er paa 250 à 275 H. K. Den tilstedeværende Maskinkraft er saaledes ialt 1000 H. K. og maksimalt 1100 H. K. Maskinanlægget giver Toget en Kørehastighed paa 120 km/T.

Motorvognenes næste Afdeling er Bar'en med det tilstødende elektriske Køkken. Her er Pladsantallet forøget med 4 til ialt 16, og Bordene er anbragt fast ved Vinduerne ligesom i Spisevogne. Ved et forandret Køkkenarrangement er tilvejebragt en bedre Adskillelse mellem Bar'en og det tilstødende Maskinrum.

Fra Bar'en kommer man til den store Fællesklasse-Afdeling, der er indrettet med Midtergang. I denne Vognafdeling, der danner et samlet Rum, er der 40 Siddepladser i Sofaer à 2 Pladser samt Garderobeplads.

Den ene af Togets 2 mellemløbende Personvogne er ligeledes en Fællesklassevogn med Midtergang og Sofaer med 2 Pladser; den er delt i 2 Afdelinger med henholdsvis 44 Pladser for Rygere og 32 Pladser for Ikke-Rygere, men den adskiller sig fra den tilsvarende Afdeling i Motorvognen derved, at der fra de mod hinanden vendende Sofarygge er ført

Skillerum helt op til Loftet, saaledes at Vognen paa denne Maade bliver delt i smaa Afdelinger, hver med 4 Sofaer à 2 Pladser.

Den anden Personvogn er bygget som Sidegangsvogn med 7 Kupéer for 1. Klasse og 1 Kupé for Fællesklasse, ialt 42 + 8 Pladser.

Kupéudstyrelsen er saavel i Fællesklassen som i 1. Klasse i alt væsentligt som i de hidtidige Lyntog. Ved Forandring af Armlænene mod Midtergangen i Fællesklassen er opnaaet lidt mere Plads i Sofaerne, og der er paa Sofaerne paasyet en Agraman tværs over Ryg og Sæde til Angivelse af Pladsinddelingen.

Som en Nyhed fremhæves, at man i disse Tog for første Gang anvender et mekanisk drevet Ventilationssystem. I Vognens Loftsrum er installeret en elektrisk Ventilator, der ind suger frisk Luft udefra og sender den gennem et Kanalsystem mellem Loft og Tag ind i Vognenes forskellige Afdelinger, hvorfra Afgangen af Luften foregaar gennem Aabninger i Gulvet. I Opvarmingsperioden bliver Ventilationsluften opvarmet, forinden den gaar ind i Kupéerne.

Iøvrigt sker Togopvarmningen ved et Varmtvands-system.

Firevognstogene har ligesom Trevognstogene automatisk Trykluftbremse, der virker med 2 Bremsklodser paa alle Hjul; desuden er Toget udrustet med elektromagnetisk Skinnebremse og Sandspredere, der ved Nødbremning virker automatisk.

Lyntoget, hvis Længde er ca. 82 m, kan medføre ca. 2000 Liter Brændselolie, hvilket er tilstrækkeligt til 1500 km's Kørsel.

Dieselmotorerne og Bogierne er bygget af A/S Frichs og Vognkasserne af A/S Scandia, medens Elektromotorer m. m. er fra A/S Titan. De nye Lyntog er saaledes i videst mulig Udstrækning dansk Arbejde.

Det første Firevogns-Lyntog vil blive sat i Drift i Løbet af en Uges Tid, fra hvilket Tidspunkt et Trevogns-Lyntog skal afgaa til Paris for at repræsentere Danmark og dansk Industri paa den internationale Udstilling i den kommende Sommer. Firevognstoget vil komme til at løbe som »Østjyden«; dog vil dette Tog i en kort Overgangstid, indtil det næste Firevognstog leveres, om Søndagen og Onsdagen som hidtil blive fremført som Trevognstog.

Fra Sommerkøreplanens Ikrafttræden den 22. Maj vil alle de nye Tog være i Drift, og »Østjyden«, »Midtjyden« og »Englænderen« vil da blive kørt af Firevognstogene. Fra samme Tidspunkt vil »Kronjyden«, »Nordjyden« og »Vesterhavet« blive kørt af Trevognstogene; dog maa det sidstnævnte Tog nu og da erstattes af andet Motortogsmateriel af Hensyn til Eftersyn af Lyntogene, indtil det Tog, der er sendt til Paris, vender tilbage.



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Hjælp til Spanien.

Dansk Typograf-Forbunds Københavns Afdeling vedtog paa sin Generalforsamling Søndag den 28. Februar at bevilge 1000 Kr. til Matteottifondens Spaniens-Indsamling. —

Forbundet har allerede tidligere bevilget 4000 Kr. —

Med Glæde maa enhver Arbejder hilse en saadan Beslutning, der vidner om Klassefølelse hos de danske Typografer. Men hvad med Lokomotivmændene? Var det ikke noget for vor Organisation at vise vor Forstaaelse af de spanske Arbejderes Kamp, deres gigantiske Forsvar imod General Francos morderiske Overfald, ved ogsaa at bevilge et passende Beløb, naar vi nu om nogen Tid mødes paa Kongressen. Det, der er foregaaet i Spanien, og det, der i Fremtiden vil ske dernede vil enhver Lokomotivmand forstaa som Kampen for eller imod Demokratiet. Vi har ikke tidligere været smaalige med en Bevilling, naar vi har ment, den var paa sin Plads, lad mig derfor minde Hovedledelsen om, at det staar i deres Magt at sætte et Forslag paa Dagsordenen for den kommende Kongres, lydende saaledes: Bevilling til Matteottifondens Spaniens-Indsamling.

En saadan Bevilling vil blive givet, og vi har vist vore Kammerater ud over Landet, at Lokomotivmændene ogsaa har Klassefølelse.

Svend Andersen.

VERDENSKRISEN OG DANMARK

(Sluttet.)

Allerede at dette korte Rids vil De forstaa, at Krisen i Danmark navnlig viste sig paa to Punkter: i en alvorlig *Gælds- og Rentabilitetskrisis* for Landbruget og i en — delvis deraf foranlediget — stærk Stigning i Byernes *Arbejdsløshed*. Naar en saadan Krise sætter ind, bestræber man sig naturligvis for at ride Stormen af, som man bedst kan. I første Omgang kan det meget vel forstaaes og forsvares, om det Offentlige indskrænker sig til at føre en henholdende Politik, der tilsigter, at ikke mere end højst nødvendigt bliver slaaet i Stykker. Men erkender man, at der ikke blot er Tale om en almindelig Konjunkturkrise, men om dybtgaaende Strukturændringer i Verdensøkonomien, maa selvsagt baade Erhvervslivet og det Offentlige søge at klare sig, ad hvilke Veje man paa længere Sigt skal søge frem.

Hidtil har vi jo imidlertid hovedsagelig holdt os til den *henholdende Nølerpolitik*. Det gælder de fleste af Statens Hjælpeforanstaltninger til Gavn baade for Landbruget og for de arbejdsløse.

Og saa den vigtigste af alle vore Kriseforanstaltninger: *Kronescenkingen*, var i hvert Fald til en Begyndelse tænkt som en saadan midlertidig henholdende Foranstaltning. Alle kyndige var klar over, at Englands Opgivelse af Guldfoden maatte betyde en alvorlig Skærpelse af det danske Landbrugs Krise.

Ja, man tør vel endog sige, at for intet andet Land var Pundets Fald saa skæbnesvangert som for Danmark, der afsatte ca. 60 pCt. af sin Eksport paa det engelske Marked, men omvendt kun aftog ca. 15 pCt. af sin Import fra England. Thi Danmark saa nu pludselig den Valuta, hvori det fik Hovedparten af sin Eksport betalt, synke kraftigt i Værdi i Forhold til de Valutaer, hvormed det selv maatte betale Størstedelen af sin Import. Dette betød, at Danmark opnaaede et mindre Kvantum Importvarer end før pr. Enhed af sine Eksportvarer, at man for hvert eksporteret Kilogram Smør og Flæsk kunde tilbytte sig en mindre Mængde Korn, Foderstoffer eller andre Ting end tidligere.

Da en øjeblikkelig Stigning i Eksportvarernes Priser paa det engelske Marked ikke var sandsynlig, kunde man for den nærmeste Fremtid højst regne med fra Uge til Uge at faa et nogenlunde uforandret Sterlingbeløb hjem fra England. Tænker man sig nu, at Danmark havde holdt fast ved Guldfoden, vilde dette uforandrede Sterlingbeløb have indbragt det danske Landbrug et væsentlig mindre Kronebeløb end i Perioden før Pundets Fald. Man vilde have faaet en Sterlingkurs paa 13,00—14,00 i Stedet for en Kurs i Nærheden af den gamle Paritet 18,16, hvilket selvsagt vilde have betydet en alvorlig Skærpelse af Landbrugets Krise. Efterhaanden vilde naturligvis ogsaa Landets øvrige Erhverv gennem Landbrugets svigtende Købeevne have faaet mindre Afsetning, lavere Indkomster og større Arbejdsløshed, men i første Omgang vilde det aabenbart være gaaet stærkest ud over Landbruget. Ved i Stedet at følge Sterling og altsaa vedblivende lade Pundkursen ligge i Nærheden af den gamle Paritet og til Gengæld tillade Dollar, Mark og anden Guldvaluta at stige tilsvarende, opnaaede man, at Landbrugseksporten rent øjeblikkelig hjembragte et nogenlunde uforandret Kronebeløb. Derigennem hidrog man til at opretholde Landbrugets Købeevne overfor de andre Erhvervs Frembringelser og til at fordele de med Importens Fordyrelse uundgaeligt forbundne Tab over en bredere Front.

Imidlertid fortsattes Verdensprisfaldet som bekendt ogsaa efter September 1931, saaledes at det danske Landbrugs Stilling blev forværret ogsaa efter September 1931, men dets Stilling vilde selvsagt have været endnu ringere, om man havde fastholdt den gamle Guldparitet. Det, man gjorde fra dansk Side, da man forlod Guldet og lod Kronen falde i Takt med Sterling, var med andre Ord et Forsøg paa i nogen Grad at dæmme op for det fortsatte Verdensprisfalds ødelæggende Virkninger og hindre, at den, om man vil, tilfældige Begivenhed, at England saa sig nødsaget til at opgive Guldfoden, fik Lov til pludselig at skærpe den i Forvejen alvorlige Landbrugskrise i Danmark.

Det fremgaar imidlertid tydeligt af Rigsdagens Forhandlinger om Valutaspørgsmaalet i September 1931, at det ikke var Hensigten øjeblikkelig og ubetinget at binde Kronen til Pundet. Man vilde føre en henholdende Politik, der ikke foregreb noget m. H. t. Kronens endelige Skæbne.

Og da nu Verdenspriserne fortsat faldt, og Landbrugets Kaar yderligere forringedes, var det naturligt, at man gik videre med Kronesankningen.

Jeg antydede før, at England i Aarene efter 1931 maaske har tilstræbt en Undervurdering af Pundet for derigennem at støtte engelsk Eksport. Man kunde derfor mene, at Danmark og de øvrige Sterlingbloklænder allerede ved at følge Pundet havde sikret deres Eksporterhverv en tilstrækkelig begunstiget Stilling. Men naar man erindrer sig, at de fleste af disse Lande har deres Hovedmarked i England og tilmed i mange Tilfælde maa basere deres Færdigvareeksport til England paa Raastofimport fra Guldlande, vil det let forstaaes, at Undervurderingen af Pundet ikke for disse Lande betød nogen Fordel, men tværtimod øgede den ovenfor paaviste Forværring af deres økonomiske Stilling. Det er derfor ikke underligt, at der i disse Lande opstod et stærkere og stærkere Ønske om at gaa ned under Pundet, og at Danmark, efter at New Zealand havde betraadt denne Vej i Efteråret 1932, fulgte dette Lands Eksempel og deprecierede sin Valuta i nogenlunde tilsvarende Grad i Forhold til Sterling. Naar man ved Kriseforliget i Januar 1933 blev staaende ved en Sterlingkurs paa 22,40—22,50, var det utvivlsomt væsentligt, fordi man da overfor England kunde hævde, at Danmark ikke var gaaet videre end vor vigtigste Konkurrent paa Smørmarkedet indenfor Imperiet, og at hvad der var Ret for den ene maatte være billigt for den anden. Danmark benyttede med andre Ord Deprecieringen til Forbedring af Landbrugets Rentabilitet, saa langt som man af handelspolitiske Grunde fandt det forsvareligt.

Konsekvensen af denne henholdende Valutapolitik maatte være, at man, naar Priserne paa Verdensmarkedet atter blev stabile eller stigende, og Landbrugets Rentabilitet paany blev mere tilfredsstillende, maatte tage under Overvejelse at gaa den modsatte Vej og sænke Kurserne paa Sterling og anden fremmed Valuta. Herom har man dog selsagt ikke villet høre Tale fra Landbrugets Side; herfra har der tværtimod lydt Krav om yderligere definitiv Sankning af Kroneværdien. Dette vilde aabenbart betyde, at Valutapolitikens Maal blev et helt andet end hidtil. Det vilde nemlig være ensbetydende med at benytte Valutapolitikken ikke blot til Modvirkning af de forøgede Vanskeligheder, der meldte sig udefra som Følge af Englands Depreciering, men ogsaa til direkte Imødegaaelse af Danmarks egne indre Vanskeligheder, altsaa som en Vej ud af Krisen.

Om der er en farbar Vej, kan vi maaske faa Lejlighed til at drøfte en af de følgende Dage. Det ligger i hvert Fald udenfor min Opgave i Aften at give Svar paa det.

Ej heller skal jeg trætte Dem med en Gennemgang af den økonomiske Udvikling herhjemme i de sidste Aar. Trods alle Klager var jo baade 1934 og navnlig 1935 relativt gode Aar. Byerhvervene klarede sig udmærket og Landbruget taaleligt. Men ogsaa herhjemme tegner Fremtiden sig usikkert. Landbrugets Rentabilitet hænger for en stor Del i den engelske Baconordnings tynde Traad, og Valutacentralens Be-

skyttelse er et spinkelt Grundlag for en industriel Udvikling.

Om den Fremgang, der har været i 1934 og 1935, er sket paa Grund af eller paa Trods af den førte økonomiske Politik, skal jeg ikke afgøre. Jeg nøjes med at konstatere, at Politikken hovedsagelig har været af henholdende Art. Man har indskrænket sig til at gøre »Dagens Gerning«.

Hvad der hidtil er gjort til varig Overvindelse af Vanskelighederne, indskrænker sig til spredte Foranstaltninger uden nøjere indbyrdes Sammenhæng. Naturligvis er der i Løb af Valutacentralen vokset mangfoldige nye Produktioner frem af større eller mindre Betydning og Berettigelse. Og der er selvfølgelig ogsaa indenfor Landbruget sket Omlægninger og Tilpasning. Men i det store og hele er Bestræbelserne jo gaaet ud paa at opretholde vort Landbrugs Produktionsapparat i det Haab, at det ogsaa i Fremtiden vil kunne finde sin Plads i den internationale Arbejdsdeling. Er dette rigtigt? Er det Landbrug eller Industri, som er Fremtidens Løsen? Det vil utvivlsomt blive et Hovedspørgsmaal under de kommende Dages Drøftelser. Et lille Skridt er ogsaa gjort i Retning af en varig Løsning af Landbrugets Gældsproblem ved Loven af 1936 om Saneringslaan. Og der kunde vel ogsaa nævnes andre Ting. Men dermed vilde jeg atter gaa ind paa de senere Foredragsholderes Omraade. Thi Bedømmelsen af disse første Skridt maa naturligvis afhænge af, hvor man mener, at Vejene ud af Krisen gaar paa længere Sigt. Jeg vil derfor nøjes med til Slut at udtale Haabet om, at de kommende Dage maa bringe en frugtbar Forhandling om dette vanskelige Spørgsmaal og give i hvert Fald *Antydninger* af den samlede Plan for Danmarks fremtidige Økonomi, som vi hidtil, al Tale om Økonomi til Trods, har savnet.

LOKOMOTIVKEDLENS FYRKASSE

Lokomotivkedlens Evne til at udvikle Damp er i væsentlig Grad betinget af Fyrkassen og særligt af Ristefladens Størrelse. Lokomotivets Arbejdsydelse pr. Tidsenhed er afhængig af den producerede Dampmængde, som under normale Forhold er i Overensstemmelse med den indfyrede Brændselsmængde. Risten maa være saa stor, at den nødvendige Mængde Brændstof kan forbrændes økonomisk, d. v. s., at Hastigheden for Forbrændingen ikke bliver alt for stor, da der derved undviger for megen Varme gennem Skorstenen. Ristefladens Størrelse er begrænset af Profilmålet, og hvad der kan indfyres af Lokomotivfyrbrøderen.

De ved Forbrændingen udviklede Røggasser maa for at faa en god Forbrænding og en god Kedelvirkningsgrad blandes intimt med Sekundærluften, som ledes ind igennem Fyrdøren, og hertil hjælper Murbuen og Røghrænderpladen, men som Helhed viser det sig, at Røggassen forbrænder bedst i en lang og smal Fyrkasse end i en kort og bredere. Lokomotivkedlens gamle Udførelsesform med en smal

Fyrkasse anbragt imellem Rammepladerne hævder sig stadig med Risteflader paa indtil 3,5 m² og er paa Lokomotiver med forvarmet Fødevand og overhedet Damp tilstrækkelig til Ydelser paa op til 2000 H. K. Erfaringen viser ogsaa, at smalle Fyrkasser giver et bedre Varmeudbytte og et bedre Vandomløb end de brede, og det sætter sine Spor i en ensartet Ophedning alle Steder paa Fyrkassepladerne og formindsker Reparationsudgifterne.

Mr. Steam.

TIL OPLYSNINGSUDVALGENE

Da Vinterens Studiearbejde nu tildels maa være afsluttet, gøres de lokale Oplysningsudvalg opmærksom paa, at de er pligtig til at indsende:

I. Beretning om det iværksatte Oplysningsarbejde herunder Studiekredsarbejdets Art, Antal Deltagere og Antal Undervisningstimer.

II. Regnskab.

Beretning og Regnskab maa være tilsendt undertegnede omkring 1. April.

P. U. V.

V. Johansen,
Marselisborgallé 25, Aarhus.



JUBILÆER

Den 1. April 1937 vil med Hensyn til Jubilæer blive en ret enestaaende Dag, idet ikke mindre end 128 Kolleger paa denne Dag kan fejre deres 25 Aars Jubilæum.

Paa vor sidste ordinære Kongres var der fremsat to Forslag om forandret Beregning af Jubilæumsancienniteten; det ene gik ud paa, at Jubilæet skulde beregnes paa Grundlag af Datoen for Antagelse som Lokomotivfyrbøderaspirant, i det andet foresloges, at Jubilæet skulde beregnes efter Datoen for den faste Ansættelse, uanset om denne fandt Sted i Haandværker- eller i Lokomotivfyrbøderstillingen. Resultatet er som udførligt omtalt i vort Blads første Nr. i dette Aar blevet, at det første Forslag er gennemført, dog saaledes at der højst medregnes 2 Aar af Aspiranttiden.

Under normale Forhold skulde denne Forandring naturligvis paa Overgangsdagen give et noget større Antal Jubilærer end sædvanlig, men naar Antallet denne Gang er saa overvældende stort, er det, fordi der i 1909—10 blev antaget en Del Aspiranter, som først blev Lokomotivfyrbødere omkring 1914—15 — de saakaldte Evighedsaspiranter — og Datoen for den nye Ordningstræden, 1. April d. A., træffer lige netop i hele dette Hold.

Vi bringer omstaaende Billeder af en Del af Jubilæerne, men da Jubilæerens Antal er betydeligt større end

de afbildede, er hvert Billede mærket med et Nummer, der refererer sig til det tilsvarende Nummer i Omtalen af de enkelte Jubilærer.

Københavns Godsbanegård.

R. V. S. Jacobsen, Schubertsvej 7 (1), K. M. Kristiansen, Vesterfælledvej 8 (1a), og V. P. A. Pedersen, Brodahlsvej 3 (2), fejrer deres 25 Aars Jubilæum den 1. April. Afd. I ønsker Jer i den Anledning hjertelig til Lykke og udtrykker Haabet om, at vi endnu i mange Aar maa se Jer med godt Helbred i vore Rækker.

H.

Endvidere har følgende af Afd. I's Medlemmer Jubilæum:

C. C. Andersen, N. K. Andersen, P. K. Andreassen, P. G. N. O. Asp, E. B. Bendtsen, P. T. Boldrup, C. Bramsted, O. S. Fisker, L. P. Fraudsen, T. M. Henningsen, S. L. H. Jacobsen, P. V. Jarnholt, E. K. H. V. Jensen, R. M. J. Jensen, O. T. J. Jørgensen, V. M. Klejs, T. Kristensen, C. H. E. C. Kroner, H. V. Madsen, F. Møgen- sen, V. Nielsen, C. Olsen, H. P. Petersen, R. N. Rasmus- sen, K. A. Sønderkøge, A. P. B. Sørensen, F. T. L. Toft.

Østerport.

Lokf. T. C. Steffensen, Løgstorgade 9, 2. S. (3), fejrer den 1. April 25 Aars Jubilæum. Steffensen blev anlagt paa Værkstedet i Aarhus den 5. Februar 1910, ansat som Haandværker den 14. Januar 1912 og forfremmet til Lokfyrbøder 1. April 1915. Den 1. Oktober 1915 kom han til Kk., hvorfra han den 1. Januar 1929 blev forfremmet til Lokfører i Holstebro; 1. April s. A. forflyttedes han til Gb., og 1. Juni s. A. til Kk., hvor han siden har forrettet Tjeneste. Jubilæren er en god Kollega og Organisations- mand, der støt og roligt passer sin Gerning. Afdeling 5 bringer dig vor hjerteligste Lykønskning og haaber, at du endnu i mange Aar med godt Helbred maa kunne vare- tage din Gerning imellem os.

E. M.

Desuden har følgende Lokomotivførere ved Kk. Jubi- læum:

T. A. A. Christiansen og K. O. Pedersen.

Helsingør.

Lokf. T. V. Olsen, der ligeledes holder Jubilæum 1. April, begyndte som Aspirant i August 1909, han blev Lokfyrbøder 1. Oktober 1914 og Lokfører i Brande 1. Januar 1928.

Roskilde.

Lokf. E. J. H. Olsen (4) begyndte den 15. April 1910 paa Kk., ansattes som Lokfyrbøder 1. Maj 1915 paa Gb., kom Oktober s. A. til Kk., April 1917 til Nyborg og ved Genforeningen Juni 1920 til Tinglev. Blev 1. Februar 1929 Lokfører med Station i Padborg, kom September s. A. til Ringsted og 1. Juli 1931 til Roskilde.

I de Aar, Olsen har været her i Ro., har han ved sit joviale og bramfri Væsen skaffet sig mange Venner, ikke mindst i sin Egenskab som Formand for Festudvalget her har han ved sine muntre Paafund skaffet os mange glade Timer, som vi benytter Lejligheden til at sige ham Tak for.

K. P. Hambak, Bøllingsvej 9, Ringsted (5), begyndte den 17. Maj 1910 ved Centralværkstedet i Ar., ansattes

som Lokfyrbøder i Struer 1. Maj 1915, har i denne Stilling været i Viborg, Skive, Skern, Nykøbing M. og Glyngøre. 1. Februar 1929 forfremmet til Lokfører i Glyngøre, senere til Holstebro og derfra den 1. Juli 1931 til Ringsted. Trods sin »jydske« Fortid og endnu ikke helt akklimatiseret tør vi paastaa, at Jubilaren befinder sig rigtigt vel efter »Omplantningen« og har sikkert ikke i Sinde at søge ny Jord mere.

J. A. Mathiesen, Søndergade 26, Ringsted (6), begyndte i Centralværkstedet Gb., den 12. April 1910, ansat som Lokfyrbøder den 1. Februar 1915 i Ms., efter Ansøgning forflyttet til Rg. 1. Juli 1925, Lokfører 1. August 1928 i Brande, efter Ansøgning igen til Ringsted 1. December 1928. Mathiesen befinder sig vel i Rg., og ønsker sikkert ikke selv at gøre Forandring mere. At Jubilaren ogsaa er vel anskreven i sin By beviser de forskellige kommunale Tillidshverv, han beklæder. Masned Sund vil ogsaa mindes ham for de Aar, han var Afdelingens Formand.

Afdelingen ønsker Jer alle 3 til Lykke, takker for Aarene, der svandt, for godt Samarbejde og ønsker Jer Held og Lykke med Fremtiden.

Afd. 9.

Gedser.

Lokf. *A. V. K. Endersen* begyndte sin Gerning ved Statsbanerne den 29. Januar 1909, blev Lokfyrbøder i Ge. den 1. April 1912, forfremmedes den 1. April 1927 til Lokf. i Nf., og kom to Maanedes senere tilbage til Gedser, hvor han altsaa har været i den langt overvejende Del af sin Jernbanetid.

Lokf. *S. H. K. V. Hansen* tiltraadte sin Gerning ved Statsbanerne 3. Marts 1909, blev Lokfyrbøder i Vamdrup 1. August 1912, kom 1½ Maaned senere til Ge., hvor han har været siden, idet han ved sin Udnævnelse til Lokfører 1. April 1927 fik Lov til at blive der.

Lokf. *J. T. Olsen* begyndte i April 1910 som Aspirant i København og blev den 1. Februar 1915 ansat som Lokfyrbøder i Gedser. Den 1. April 1917 traadte han ud af Statsbanernes Tjeneste, men vendte 1. Marts 1919 atter tilbage. Ved sin Forfremmelse til Lokfører 1. Juli 1931 stationeredes han i Brande, 1. Oktober s. A. kom han til Gedser.

Lokf. *H. A. Greisen*, Nyk. F., begyndte paa Værkstedet i Kbhvn. den 6. April 1909, blev Lokfyrb. i Ge. 1. Maj 1914. G. var i sin Lokfyrbødertid ved forskellige Depoter, men kom i 1920 til Nf., hvor han ved sin Udnævnelse til Lokfører, 1. April 1927, fik Lov til at blive.

Lokf. *P. C. Jensen* begyndte paa Kk. i April 1910, ved Udnævnelsen til Lokfyrbøder, den 1. Maj 1915, kom han til Ng., 2 Maanedes senere kom han tilbage til Kk., hvor han var, indtil han den 1. Marts 1929 blev Lokfører i Nf.

Vi ønsker alle Kollegerne hjertelig til Lykke.

Afd. 11.

Kalundborg.

Lokførerne *J. E. Pedersen*, Nygade 3, Kb., og *J. C. Madsen*, Fjordvej 6, Holbæk, fejrer den 1. April deres 25 Aars Jubilæum.

Afdeling 13 bringer i den Anledning vor hjerteligste Lykønskning og udtrykker Haabet om, at vi endnu i mange Aar maa se Jer med godt Helbred i vore Rækker.

R.

Slagelse.

Lokførerne *K. A. Kristensen*, Rolighedsvej 4, St., *T. G. Meng*, St. Jørgensgade 28, og *S. P. Simonsen*, Akacievej 16, fejrer den 1. April deres 25 Aars Jubilæum.

Kristensen begyndte som Aspirant i Slagelse den 14. Juni 1909, han blev Lokfyrbøder i Struer 1. November 1914, kom tilbage til Slagelse Aaret efter, blev den 1. April 1928 Lokfører i Nf., og kom i 1930 tilbage til Slagelse.

T. G. Meng begyndte som Aspirant 1. April 1910, han blev Lokfyrbøder i Korsør 1. Maj 1915. Efter forskellige Stationeringer kom han i 1922 til Slagelse. Da han den 1. Februar 1929 blev Lokfører, forflyttedes han til Tønder, Maaneden efter kom han til Ringsted, og ½ Aar senere vendte han tilbage til Slagelse.

C. P. Simonsen var Aspirant i København fra 20. April 1910. Den 1. Februar 1915 blev han Lokfyrbøder i Fa.; August 1928 forfremmedes han til Lokfører i Bramminge, hvorfra han 3 Maanedes senere forflyttedes til Fa., for endelig den 1. Maj 1930 at komme til Slagelse.

Afdelingen bringer Jubilarene vor hjerteligste Lykønskning og udtrykker Haabet om, at vi endnu i mange Aar maa se Kollegerne med godt Helbred i vore Rækker.

Sg. Lokfører Afd.

Korsør.

Lokfører *C. H. Hansen* (7) begyndte som Aspirant den 1. Marts 1909 i Korsør, 1. Juni 1913 blev han Lokomotivfyrbøder, og 1. April 1927 forfremmedes han til Lokfører i Kolding, hvor han forblev i nogle Aar, indtil han den 1. Juli 1931 vendte tilbage til Kø. Jubilaren har taget livligt Del i Foreningsarbejdet.

Lokfører *H. M. Jeppesen* (8) begyndte som Aspirant i Nyborg 20. Oktober 1911, blev Lokfyrbøder i Kø. 1. August 1915 og forfremmedes 1. April 1929 til Lokfører i Orehoved, men kom allerede Maaneden efter tilbage til Kø. Jubilaren har i denne Aarrække beklædt forskellige Tillidsposter og er for Tiden Afdelingsformand, hvilket Hverv han røgter med stor Interesse og til Medlemmernes Tilfredshed.

Lokfører *A. A. Olsen* (9) begyndte ogsaa som Aspirant i Kø., nemlig den 1. April 1910, han blev Lokfyrbøder den 1. April 1915 og forfremmedes 1. November 1928 til Lokfører i Aalestrup, ogsaa han kom efter 1 Maanedes Forløb tilbage til Kø. Jubilaren hører til de stille, men lejlighedsvis kommer hans gemyttige Lune dog frem.

Korsør Lokf. Afd. ønsker Jubilarene hjertelig til Lykke.

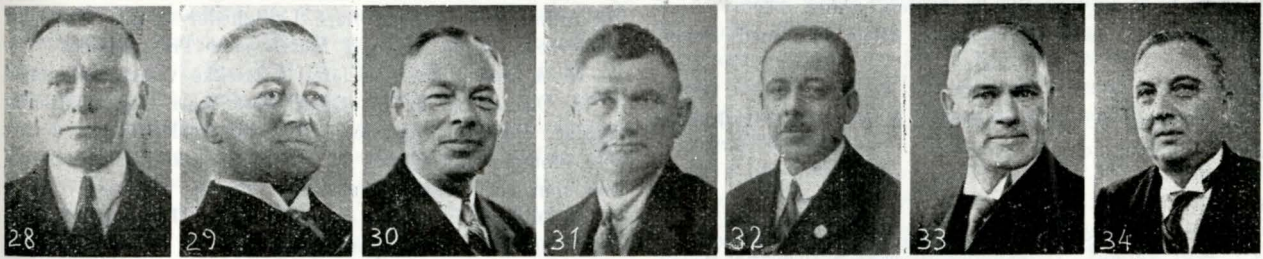
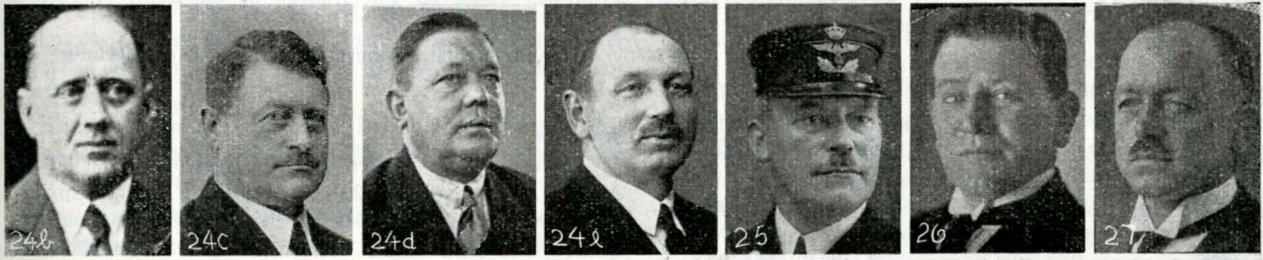
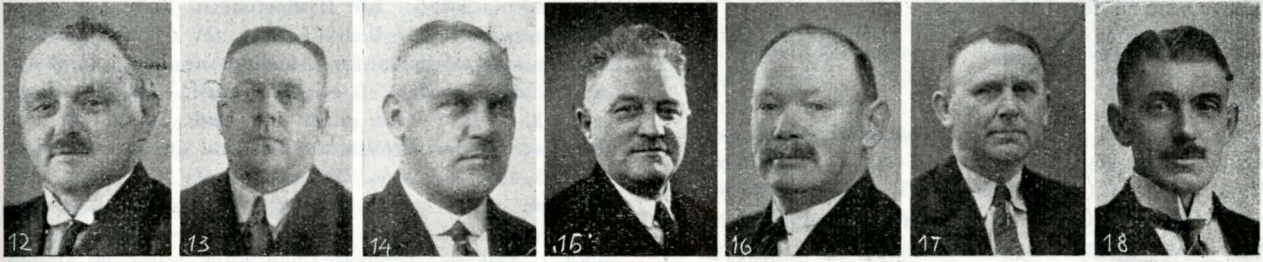
A. B.

Nyborg.

Lokførerne *M. L. Hansen* (9a), *L. G. Jensen* (9b), *L. P. Larsen* (9c) og *K. M. Petersen* (10) fejrer deres Jubilæum den 1. April.

M. L. Hansen ansattes som Haandværker i Esbjerg 1. Januar 1912, Lokfyrbøder i Korsør 1. Marts 1915, Rangerfører i Vejle fra 1920 og Lokfører i Tinglev 1. November 1929, forflyttet til Nyborg 1. Oktober 1931.

L. G. Jensen antaget i Nyborg Værksted 31. Januar 1910, Lokfyrbøder i Nyborg 1. Maj 1915, Lokfører i Odde-sund N. 1. Januar 1929, forflyttet til Sg. 1. Januar 1930 og forflyttet til Nyborg 1. Juli 1931.



1912

1937

L. P. Larsen antaget som Aspirant 1. Juni 1909, blev Lokfyrbøder i Viborg 1. November 1914, han forblev der i hele sin Lokfyrbødertid, kom 1. April 1928 til Varde som Lokfører, 1. Juli 1935 til Struer og forflyttedes endelig 1. Marts 1936 til Nyborg.

K. M. Petersen antaget 20. Juni 1909, Lokfyrbøder 1. November 1914 i Eshjerg, forflyttet til Nyborg 1. December 1915, forfremmet til Lokfører 1. Maj 1928 i Eshjerg og forflyttet til Ng. 1. August 1930.

For alle 4 Jubilarer gælder, at de som gode Kammerater er stærkt interesseret i deres Organisationsarbejde og har haft forskellige Tillidshverv indenfor Afdelingen, for *K. M. Petersens* Vedkommende i en Aarrække Afdelingsformand for Lokfyrbøderne.

Afdelingerne ønsker dem alle hjertelig til Lykke.

T.

Fredericia.

Den 1. April kan 14 af Fredericia Lokf. Afd.s Medlemmer fejre 25 Aars Jubilæum. *H. K. Danielsen* (11), *H. A. Hansen* (12), *A. Hell* (13), *P. M. Jensen* (14), *A. C. Jørgensen* (15), *A. P. F. Karm* (16), *V. Larsen* (17), *S. P. C. Mølbech-Petersen* (18), *J. C. P. Olsson* (19), *S. Petersen* (20), *A. C. P. Skotting* (21), *O. Sørensen* (22), *P. Møhler*, Konding, (23), *P. Pedersen*, Kolding. (24).

Jubilarerne er alle af de gamle Aspiranter, som nu efter den nye Ordning kan fejre deres Jubilæum. De er allosammen gode og interesserede Medlemmer af D. L. F. Flere af Jubilarerne har været og er stadig Tillidsmand i Afdelingen. Fa. Lokf. Afd. sender hver enkelt sin bedste Lykønskning og Tak for godt kollegialt og kammeratligt Samarbejde i den forløbne Tid.

P. A. V.

Ax. J.

Eshjerg.

Den 1. April er der ikke mindre end 8 Jubilarer i Eshjerg Lokf. Afd. Det er de saakaldte Evighedsaspiranter, der nu har tjent Statsbanerne i 25 Aar, nemlig: *H. J. F. Andersen*, *V. Bøllern*, *H. R. Hansen*, *T. J. Hesselberg*, *O. P. Petersen*, *B. Rejnhardt*, samt *S. P. L. Bjerglund*, Skern, og *V. A. Hansen*, Skern.

Vi ønsker dem alle hjertelig til Lykke med Dagen.

X.

Thisted.

Lokførerne *J. K. J. Larsen* og *N. P. Stern* har 25 Aars Jubilæum den 1. April.

Struer.

Følgende af Struer Lokførerafdelings Medlemmer holder Jubilæum den 1. April: *C. T. Andersen* (24a), *H. P. Christensen* (24b), *P. K. Christensen*, *A. J. A. Haarbo*, *K. F. Honoré* (24c), *E. J. Jensen*, *J. P. E. Mortensen* (24d), *K. M. Nielsen*, *J. K. Nørgaard*, *P. A. Rasmussen* og *P. K. H. Østergaard* (24e) samt *T. Thomasen*, Skive.

Afdelingen sender Eder vor hjerteligste Lykønskning med Haabet om Held og Lykke i Aarene, der kommer.

C. H.

Viborg.

Lokfører *P. K. Larsen* (25) ønskes til Lykke paa Jubilæumsdagen.

Vg. Lokf. Afd.

Frederikshavn.

Lokfører *C. Petersen* begyndte i Maj 1910 som Aspirant, han blev Lokfyrbøder 1. April 1915 i Gedser og kom Aaret efter til Aarhus. P. blev den 1. Januar 1929 Lokfører i Fr.havn, hvor han har været siden.

Aalborg.

Den 1. April kan 3 af Lokførerne i Aalborg fejre deres 25 Aars Jubilæum.

S. E. Boye, Annebergvej 44, (26), er maaske den, der er mest kendt udadtil, idet han som Afdelingsformand først for Lokfyrbøderafd. og nu for Lokførerafd. igennem Aarene har deltaget i Kongresserne, ligesom han sidder i Repræsentantskabet for Hjælpefonden. Jubilaren er et meget interesseret Medlem af D. L. F. og har gjort et virkeligt stort Arbejde for Afdelingerne her i Aalborg Naar Vanskeligheder af en eller anden Art har foreligget, har Boye altid taget fat med Energi og har kunnet opvise gode Resultater. Det skal du have Tak for.

Lokf. *F. F. Jensen*, Væverensvej 22, (27), har med Undtagelse af en kortere Tid i Glyngøre som Lokfyrbøder og i Struer som Lokfører haft sin Gerning som Lokomotivmand i Aalborg. Jubilaren har altid været et afholdt Medlem, der forstaar at give Samtalen en fornøjelig Form, naar han kommer paa Stuen, ligesom han med afgjort Succes har deltaget i en lokal Revyforestilling.

Lokfører *N. Jensen*, Schleppegrellsgade 15, er ligesom de to andre Jubilarer begyndt i Aarhus Værksted; som Lokfyrbøder kom han først til Gb. og som Lokfører til Fr. havn, men kom forholdsvis hurtigt tilbage til Aalborg, ikke mindst til Kollegernes Tilfredshed, da han altid har været en god Kollega og en stabil Makker at arbejde sammen med.

Afdelingen bringer hermed Jer alle 3 et hjerteligt »Til Lykke«.

X.

Randers.

Lokførerne *C. Andersen*, Nordvestvej (28), og *H. Momme*, Viborgvej 26 (29), er Jubilarer den 1. April.

Andersen er en vellidt og interesseret Organisationsmand, som altid møder frem ved vore Sammenkomster, og Afdelingen har ved flere Lejligheder draget Nytte af *Andersens* Snille saavel i Metal- som Træarbejde.

H. Momme har i en lang Aarrække været stationeret i Rd. Ogsaa han er en sikker Gæst, naar Organisationen kalder. Da Afdelingerne i Rd. fik anskaffet en Fane, var Momme paa Grund af sin stoute Skikkelse selvskreven som vor første Fanebærer.

Afdelingerne bringer begge 25 Aars Jubilarerne Lykønskning paa Jubilæumsdagen med Tak for godt Kammeratskab gennem Aarene, og vore bedste Ønsker om Lykke i Fremtiden.

A. B.

Aarhus.

Følgende Lokomotivførere i Aarhus har 25 Aars Jubilæum den 1. April:

A. T. Andersen (30), *I. J. Andreassen*, *G. J. N. Bisgaard* (31), *J. C. Donby*, *C. C. F. M. Frederiksen* (32), *F. A. Frederiksen*, *N. K. Hansen* (33), *E. N. C. Jørgensen*, *C. V. C. R. Laursen*, *G. Laursen*, *G. Løfgreen*, *K. G. Madsen*, *N. R. M. Nielsen* (34), *L. T. Lund*, *S. Overgaard*, samt *L. E. A. R. Kragh*, Vejle, og *O. E. Zorn*, Vejle.

Betragtninger i Anledning af Evighedsaspiranternes Jubilæum den 1. April 1937.

Til Lykke med Jubilæet for de 25 Aar. Det Jubilæum, som burde have kunnet fejres for Aar tilbage.

Det skal siges om Eder alle, at det just ikke er Held og særligt Hensyn fra Statsbanernes Side, der er vist i de mange Aar, som er gaaet, siden I første Gang begyndte paa Eders Livsgerning med Ungdommens lyse Tro paa Fremtiden og Tillid til Retfærdighed for dem, som helt og fuldt kunde og vilde udfylde sin Plads.

Ser man i Dag tilbage paa de mange Aar, I har tjent Statsbanerne, vil det for den opmærksomme synes som om I stadig maatte være dem, som kom til at undgælde for, hvad Tiden førte med sig af Ubehageligheder, fremgaaet af Spareperioder og politisk Modvind, der mødte Tjenestemændene for endelig, da Maalet: at blive Lokomotivfører, opnaaedes, da at se Haabet om i Løbet af nogle Aar at faa den Fordel, der er ved at køre i fast Tur, svinde ind til en lille Mulighed, der maaske først kan opnaas nogle faa Aar inden den Tid, da den store Fridag begynder.

En Spareperiode forhindrede, at I normalt blev fremmede til Lokomotivfyrbødere. Da I endelig blev ansat, kom Krigstiden med det utrolige Slid, med det som oftest daarlige Brændsel og paa omtrent umulige Maskiner, men hvad der værre var, I hørte til dem med de allerlaveste Lønninger, og hvad dette vilde sige i de Tider, ved kun den, som fik det at prøve. Ogsaa denne Periode fik Ende, der kom en Tid, hvor Betaling og Arbejdsforhold stod i mere rimeligt Forhold til Arbejdet.

Igen dukker Sparemanien op, og denne bevirkede, at netop de samme Mænd igen kom til at undgælde, idet det blev dem, der indtil den Tid fik flest Aar som Lokomotivfyrbødere.

Endelig efter 16—18 Aars Lokomotivfyrbødertjeneste opnaaede det store Hold saakaldte Evighedsaspiranter at blive Lokomotivførere.

Omtrent samtidig begyndte Statsbanerne at faa særlig Forkærlighed for Motorkøretøjer, og med dem begyndte en særlig Trængselstid for de yngre Lokomotivførere, idet Administrationen paa dette første Stadium af Motortiden ikke ansaa en Lokomotivfører for egnet til at lade sig uddanne til at betjene disse nye Indretninger, men i Stedet for lod uddanne ofte langt yngre Lokomotivmænd hertil. Med den voldsomme Udvikling, Motordriften fik, var det igen det samme Hold Lokomotivmænd, der ramtes særligt haardt tjenstligt set, idet det nu stadig var de yngre, som fik Motoruddannelse for derefter at besørge Togfremføring, hvilket indtil da havde været den ældres selvfølgelige Ret.

Det kan synes nogle triste Jubilæumbetragtninger, men jeg synes ikke, disse Aargange af Lokomotivmænd har faaet nogen særlig god Paaskønnelse af Administrationen; det var de Aargange af Mænd, der udførte Sliddet, da det rigtigt knob for Statsbanerne at betjene det Samfund, som dengang havde os saa haardt behov.

Det er i hvert Fald ikke morsomt nu 25 Aar efter at opdage, at Ungdomshaabet: at blive Lokomotivfører i fast Tur, ikke bliver til Virkelighed, fordi yngre blev foretrukne til Gerningen. Men det er ofte netop gennem den megen Modgang, at der fremgaar gode Organisationsmænd; det er derfor ingen Tilfældighed, at der blandt

Evighedsaspiranterne blev mange af vore ivrigste og bedste Afdelingsledere og Medlemmer.

Aarhus Lokomotivførerafdeling fremsætter her sin bedste Tak for Tiden, der gik, og udtaler de bedste Ønsker om en god og heldbringende Fremtid.

Til Lykke.

J. B.

Skanderborg.

Den 1. April 1937 kan Lokfører *L. B. Rasmussen* (35) fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Rasmussen vil være de allerfleste af D. L. F.s Medlemmer velbekendt. Han har deltaget i Organisationens Arbejde baade som Kredsbestyrelsesmedlem og Kredsførmænd for Lokomotivfyrbøderne, men i de senere Aar har han ikke taget ret meget Del i Organisationsarbejdet, idet han har helliget sig Arbejdet indenfor den Kommune, hvor han nu har boet i 18 Aar.

Rasmussen indvalgte i Byraadet i Skanderborg for 16 Aar siden og har i de sidste 12 Aar været Byens Borgmester, og det har været mærkbart for alle, at hans Initiativ og gode Evner har sat rige Spor i Byens Udvikling. Jubilaren anerkendes af alle som en endog særdeles dygtig Kommunalmand. Afdelingen ønsker ham mange gode Aar endnu baade som Lokomotivfører og som Borgmester.

en.

Padborg.

Den 1. April kan Lokførerne *H. A. Henriksen* (36), *A. A. Jensen* (37), *G. N. C. Jensen* (38) samt *A. H. Hermansen*, Haderslev, (39) fejre deres 25 Aars Jubilæum.

H. Henriksen blev ansat den 12. Januar 1912 paa Østerbro, forflyttet til Helsingør den 26. Maj 1914 og den 1. Maj 1915 til Viborg. Han forfremmedes til Lokfører 1. Februar 1929 i Padborg. *Henriksen* er en god Kollega, man hurtigt bliver kendt med, fordi han er en Mand, der altid siger sin Mening meget tydeligt og uden Omsvøb.

A. A. Jensen blev ansat den 14. Januar 1912, som Lokfyrbøder den 1. April 1915 i Roskilde, forflyttet til Hørsens den 1. December 1920, forflyttet til Aarhus den 1. November 1927, forfremmet til Lokfører i Padborg 1. November 1928. *Jensen* er en god Kollega, han har været Formand for Afd. 41, Pa. siden 1929, hvilket er et godt Bevis for, at han er en Mand, der med Interesse og Dygtighed tager Del i Organisationsarbejdet og til sine Kollegers Tilfredshed.

G. N. C. Jensen blev ansat den 27. Marts 1910, som Lokfyrbøder den 1. April 1914 i Struer, forflyttet til Aarhus 1. April 1917, forfremmet til Lokomotivfører 1. April 1927 i Varde, forflyttet til Vamdrup 1. Januar 1928, forflyttet til Padborg 15. Maj 1928. *G. Jensen* er en god Organisationsmand og Kollega, altid rede til at slaa et Slag for at faa alle Forhold i den rette Orden.

Hermansen kom ved Genforeningen 1920 til Vojens som Rangerfører. Da Depotet blev nedlagt, blev han stationeret i Haderslev, men har Bopæl i Vojens. Jubilaren er kendt af de fleste ikke alene som Lokomotivmand, men ogsaa for sin Deltagelse i det politiske Liv, hvor han er Amdsraadsmedlem, og hvor han er valgt ind i flere forskellige Hverv, saa hans Tid er meget optaget.

Jubilaren ønskes til Lykke paa Jubilæumsdagen. Held og Sundhed, saa I endnu i mange Aar maa have Lov til at virke i Eders Gerning.

P. K. og P. P.

Brande.

Den 1. April fejrer Lokfører *K. A. A. Jensen* (40) sit 25 Aars Jubilæum. Jubilaren ansattes 31. Marts 1910 som Haandværker i Kbhvn. Den 1. April 1914 som Lokfyrbøder paa Østerbro og blev forfremmet til Lokfører den 1. April 1927 med Station i Brande. Trods det at Jensen har været plaget af Sygdom, har han altid bevaret sit gode Humør, saa det har været os en Glæde at samarbejde med ham.

Brande Afdelinger ønsker hjertelig til Lykke.

Th. H.

Masnedsund.

Lokfører *C. M. Madsen* begyndte som Aspirant i Gedser 1909, blev forfremmet til Lokfyrbøder 1. Juli 1912. Var derefter i Struer og Helsingør og kom til Masnedsund 1916, hvor M. siden har forrettet Tjeneste. Jubilaren blev forfremmet til Lokfører 1. April 1927.

Masnedsund Lokførerafdeling udtaler her sin Lykønsning med Jubilæet, ligesom vi udtrykker vort Haad om, at vi endnu i mange Aar maa se dig med godt Helbred i vore Rækker.

Th. P.

Tønder.

I Henhold til Overgangsbestemmelser for det Personale, som overgik fra Amtsbannerne, kan Lokfører *C. H. Ebsen* (41) holde sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Ebsen kom hertil fra Sønderborg, men har nu levet sig godt ind i Forholdene her i Tønder. Ebsen er en paapasselig og interesseret Lokfører og har arbejdet sig godt ind i de nye Forhold paa D. S. B.

Afdelingerne ønsker hjertelig til Lykke.

Afd. 51.

Herning.

Den 1. April fejrer Lokførerne *M. M. Hansen* (42) og *C. V. Jensen* (43) deres 25 Aars Jubilæum.

M. M. Hansen begyndte i Aarhus 1910, ansattes som Lokfyrbøder i 1914, forfremmedes til Lokfører i Herning 1. April 1927.

C. V. Jensen begyndte ved Statsbanerne i 1911, blev Lokfyrbøder i 1914 og forfremmedes 1. Maj 1928 til Lokfører i Herning.

Begge Jubilarerne er pligtopfyldende Tjenestemænd og gode Organisationsfæller. Afdelingen bringer dem sin bedste Lykønsning paa Dagen og ønsker Held og Lykke i Fremtiden.

E. S.

TAKSIGELSER

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

Th. D. H. Frandsen,
Lokf., Gb.

Min hjerteligste Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

V. Johansen, Aarhus.

Hjertelig Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, pens. Lokf. N. L. Jensens Død og Begravelse.

Hanne Jensen og Børn,
Aarhus.



En Lokomotivaksel knækket.

Da Tog 2941, som fremførtes af en R-Maskine, den 5. Marts befandt sig mellem Vejle og Daugaard, knækkede en af Lokomotivets Aksler. Uheldet bevirkede nogen Forsinkelse, idet det paagældende Banestykke i nogen Tid maatte befares som enkeltsporet.

Hovedspor spærret af en afsporet Rangermaskine.

Samme Dag som det foran omtalte Uheld afsporede en Rangermaskine i Næstved. Den kom til at staa paa tværs af Hovedsporet, saa Berlinertoget fra København ikke kunde køre gennem Stationen. Passagererne maatte gaa over i et fra Ms. rekvireret Særtog, der holdt paa den anden Side af den afsporede Maskine, og de blev med dette befordret videre til Ms.; men der opstod her ved en Forsinkelse paa godt og vel 1 Time.

Afsporingen foraarsagede forskellige Kalamiteter i Toggangen, idet det varede 4 Timer, inden Sporene var fuldstændig ryddede.

Dansk Propaganda Lyntog gennem Europa.

De danske Statsbaner udstiller, som det forudsættes Læserne bekendt, et af vore Lyntog paa Verdensudstillingen i Paris. Toget er kørt derned ad den sædvanlige Vej, gennem Tyskland og Belgien, og det fremgaar af Meddelelser i Dagspressen, at det har klareret hele Turen uden Uheld, og at det har vakt Begejstring overalt, hvor det er kommet frem.

De nye Damplokomotiver kan ikke komme ind i Landet.

Som tidligere meddelt har Statsbanerne købt 11 store Damplokomotiver i Sverige, og de skulde jo nu gerne snart herover til os; men det viser sig, at der er Vanskeligheder med at faa dem ind i Landet. Færgeklapperne i Helsingør er nemlig ikke kraftige nok til at kunne bære disse Lokomotiver. De kan ganske vist sendes til Masnedø, men det vil blive temmelig dyrt, da hver Færge kun kan tage 2 Lokomotiver, og da der er købt ialt 11 saadanne, vilde der altsaa blive Tale om 6 Sejladser fra Helsingborg til Masnedø.

Det er derfor besluttet at forstærke Færgelejerne i Helsingør, og da der er nogle brugelige og tilstrækkelige kraftige Færgeklapper til Disposition fra den nedlagte Lillebæltsoverfart, vil disse nu blive anbragt i Helsingør, men de nyanskaffede Lokomotiver kan altsaa ikke komme ind i Landet, forinden Færgelejerne er ombyttet.

Entrepriselokomotivførere.

»Dansk Jernbaneblad« meddeler paa Grundlag af »Railway Gazette« følgende morsomme Oplysning fra Jernbanernes første Tid:

— Da Stockton—Darlington Banen for 111 Aar siden blev aabnet, blev Lokomotivførerne ikke lønnet med fast Løn saaledes som det øvrige Personale, men fik en Slags Akkordbetaling paa ¼ Penny pr. Tonmile; af denne Be-

taling skulde de betale deres Fyrhøder, købe Kul, Olie, Talg og andre nødvendige Materialer til Lokomotivet samt Smøreolie til Vognene i de Tog, de fremførte.

Gennemførelsen af 40 Timersugen i Frankrig.

Da 40 Timersugen ved Lov gennemførtes ved de franske Jernbaner, blev der fastsat visse Tidsfrister, løbende indtil Paasken 1937, indenfor hvilke Loven skulde være fuldstændig gennemført. Nogle af Selskaberne har imidlertid ikke været i Stand til at faa Loven fuldt gennemført og har nu ansøgt om Dispensationer.

Tjenestelidsnævn ved de franske Baner.

Loven om 40 Timersugen indeholdt ogsaa en Bestemmelse om Nedsættelse af et Udvalg til at overvaage, at Lovens Anordninger gennemførtes. Dette Udvalg er nu nedsat; Personalet har faaet 11 Repræsentanter heri. Disse er alle udpeget af den Organisation, som er tilsluttet I. T. F.

Truende Strejke i Kanada.

Jernbaneforbundet i Kanada, som i længere Tid har været i Forhandlinger med Arbejdsgiverne om en Lønforhøjelse, har besluttet at foretage en Afstemning blandt Medlemmerne om en eventuel Strejke. Resultatet af Af-

stemningen ventes at foreligge om en Maaned. I den mellemtiliggende Tid skal der ikke vedtages nogen Kamphandling.

I. T. F.



Forflyttelse:

Lokomotivfører J. J. Birkbo, Assens, til Fredericia fra 1.—3.—37.

Lokomotivfyrbøder A. L. S. A. Jensen, Helgoland, efter Ansøgning til Struer fra 26.—2.—37.

Afsked:

Lokomotivfører H. E. Bech, Langaa, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—5.—37.

Lokomotivfører A. P. M. Schmidt, Kbhavns Godshgd., paa Grund af Alder med Pension fra 31.—5.—37.

Lokomotivfører J. C. Møller, Aarhus H., paa Grund af Alder med Pension fra 31.—5.—37.

Lokomotivfører N. L. Nielsen, Aarhus H., paa Grund af Alder med Pension fra 31.—5.—37.



Kallundborg Brugsforening og Købmandshandel.

Kolonial - Vin - Kaffe
Konserves - Isenkram.

Støt vore Annoncører!

Chr. Schrøder Murermester og Cementvarefabrikant,
Telefon 360 anbefaler sig med alt Murerarbejde, Terrassoarbejde, Haveflisser, Flagstangsfødder m. m.

Kallundborg Farvehandel
Alt i Tapet- og Malervarer
Gulv- og Lakfernis,
Rullegardiner.
Telf. 254.
Chr. Hansen, Skibbrogade 1

Wienerbageriets Brød smager bedst!
Kun 1. Kl.s Varer anvendes.
ALFRED NIELSEN.
Telefon 231.
Leverandør til Feriehjemmet.

Vilh. Nielsen og Søn
Slagtermestre
Kød- og Paalægsforretning
Cordilgade 10
Telefon 173. Kallundborg.
Leverandør til Feriehjemmet.

H. Hansen har det —
Montér Deres Hjem fra
H. Hansens Møbelforretning
Kordilgade 54
Telf. 149
— MÆGTIGT TÆPPELAGER —



JENS RASMUSSEN & SØN'S
Skræder og Herreekviperingst.
anbefales.
GODE VARER • BILLIGE PRISER
Telf. 50. Storegade 28.

Anna Trier Brændgaard.
ALT I TRIKOTAGE
Broderier, Kjoler, Hatte
Storegade Telef. 100

P. Nissen
Urmager og Guldsmed
Storegade 29 - Brande
TELEFON 135
anb. d'Hrr. Lokomotivmænd

HUSK!
HANS NIELSEN'S
SKOTØJSFORRETNING
Spec.: Skotøjsreparation.
GODT OG BILLIGT
Torvegade 1.

Køb Deres
KØD, FLÆSK og PAALÆG
hos mig.
Kun prima Varer til
absolut billigste Priser.
Fr. Eriksen. Telefon 167.

Køb danske Varer!



Husk Svendborg Bryghus Øl

„Køb Deres Uhre og Brillere hos os“
Martin Petersen & Søn, Svendborg

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarshavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Vestre Boulevard 45, 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) tidligere Louiselund,
Kerteminde

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekviperings - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Fineste Mejeriprodukter!
Tlf. 79 Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag,
og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.

GAA TIL

WILDE

saa gaar De ikke forkert.

FORLANG KAFFE

Ira P. M. BRUUN's Kafferisteri.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

DREVSEN & NELLEMANN

I senkram-, Støbegods-,
Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

Johannes Iversens

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

Blumensaadts

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

Nyborg Forenede Trælasterforretninger.

Telf. 146. - Strandvejen 1. - Telf. 146.

Største Lager i Østfyn
af Trælaster og Bygningsartikler

LIGKISTER

Ligsenge, Ligtøj og Kranse
anbefales

Egne Ligvogne
Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørger

P. JAKOBSEN

ved Slotet Telf. on 171
Trans port m. idd ghibsørgeres ovc:rik i Da nord.

Johs. Wichmann's Træskoforretning

anbefales

d'Hrr. Lokomotivmænd.

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 Fedevare-
forretning.

Støt vore Annoncører!

ALLIANCE

BAGERI & CONDITORI

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

P. C. PETERSEN

Karl Petersen

Møllemejde
Nyborg

Gjarmester Telef. 264

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

WERNER HANSEN

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGÅDE 11 — TLF. 530 — NYBORG

Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden

Østervemb

Godtfred Petersens

Købmandshandel,

Strandvejen,

bringes i Erindring.

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/S.

Kakkelovne - Kømfurur - Bygningsstøbegods

Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

Bøger paa Ratebetaling!

H. Bødtcher-Jensen.
Boghandel, Nyborg.

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

H. L. Christiansen,

Telf. 606. Strandvejen Telf. 606.

Støt dansk Industri!

•
• Cykler • Radio •
Tilbehør • Ladestation

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23