



Nº 17

5. September 1938

38. Aargang

KØRSELSFORDELINGERNE

Det næste Køreplansskifte er snart forestaaende, og da det vel tør paaregnes, at Udarbejdelsen af Vinterens Kørselsfordelinger enten allerede er i Gang eller snart paabegyndes, finder vi Anledning til at skrive en Smule derom.

Det kan ikke skjules, at der Landet over er Utilfredshed med Tjenestefordelingerne, og Personalet skyder i Almindelighed Skylden paa »de daarlige Tjenestetidsregler«, som Gang paa Gang kræves ændret.

Hvis der gennemførtes en gennemgaaende og indgribende Forbedring af disse Regler, maatte dette naturligvis paaregnes at medføre Lettelser i Turene; men noget saadant er jo ogsaa meget vel muligt indenfor de Tjenestetidsregler, vi lever under.

Dette har vor øverste Administration saare vel forstaaet; thi ved Nedsættelsen af Tjenestetidsnavnet var man jo netop enige om, at selv om en bestemt Tur eller en vis Tjeneste paa alle Omraader laa indenfor Tjenestetidsreglernes Rammer, kunde den meget vel være urimelig, hvorfor den burde ændres.

Vi skriver ikke dette som en Opfordring til, at vore Afdelinger over en lav Sko skal kassere de dem tilstillede Kørselsfordelingsforslag, men vi finder det dog passende at henlede Distrikternes Opmærksomhed paa, at Jernbanetrafikken jo maa siges at være i stadig Udvikling derved, at Togenes Befordringstid — og dette gælder saavel Persontog som Godstog — stadigvæk

nedsættes, hvilket logisk medfører en tilsvarende Skærpelse af Togfremførelsestjenesten, noget Distrikterne synes af og til at overse; men naturligvis bør der tages Hensyn til de Forhold, som stadig gør Lokomotivpersonalets Tjeneste mere anstrengende og opslidende.

Fra Generaldirektoratets Side gøres der ved hvert Køreplansskifte opmærksom paa, at disse eller hine Forbindelser er forbedret med saa og saa mange Minutter, ja i nogle Tilfælde Timer. Under Hensyn til disse stadige Forbedringer med deraf følgende Skærpelser i sikkerhedsmæssig Henseende, har vor øverste Administration jo da ogsaa forstaaet, at der maa følges med paa forskellige andre Omraader, saasom Forbedring af Banelegemet, Udbygninger af Signalsystemet, Indførelse af nyt Bremse-system m. m. m.

Selv for udenforstaaende er det let at forstaa, at disse forskellige Forhold begribeligvis medfører en strengere og strengere Tjeneste for Personalet paa Lokomotiverne. Og dette er jo ikke de eneste Ting, som har gjort Lokomotivtjenesten mere anspændende. Den stadige Forøgelse af Persontrafikken har medført, at Godstogene mere og mere skydes bort fra Dagtimerne, og nu i udstrakt Grad køres om Natten, hvilket naturligvis er en Skærpelse af Tjenesten; desuden har den gennemførte — efter vor Opfattelse alt for vidtgaaende — Rationalisering af Maskinløbene givet vore Folk et slemt Plus hvad angaar Merarbejde.

Distrikterne mener at faa billigere Drift, naar blot Lokomotiverne ruller og ruller Døgnnet rundt og saa at sige aldrig holder stille. Dette kan vel ikke direkte modsiges, men det er en given Ting, at et Lokomotiv, som dels betjenes af mange Sæt Personale og dels saa godt som aldrig holder stille, ikke bliver holdt i den Stand, som er ønskelig.

Forholdet er da dette, at Lokomotivmændene ikke alene maa tage den strengere Togfremførelsestjeneste paa deres Skuldre, men de maa tillige gøre dette under daarligere Forhold end tidligere kendt.

Vi kan ikke se rettere end, at naar Distrikterne tilrettelægger Ture for Lokomotivmændene, saa drejer det sig nu ikke alene om, hvormegen Tjeneste man kan »pine« ind i en Tur. Lokomotivmændene har absolut Krav paa, at der tages Hensyn til de forskellige med Aarene gennemførte Forandringer, som hver for sig har betydet strengere Tjeneste paa Maskinerne. Det er derfor en Urimelighed, at der stadigvæk anordnes meget lange Tjenester; ligeledes er de ganske korte Ophold paa fremmed Depot i Nattimerne en Utilbørlighed. Vi maa derfor henstille til vore Distriktsledelser, at der gives de tjenestetilrettelæggende Embedsmænd Besked paa at udarbejde Kørselsfordelinger, som tager et fornuftigt Hensyn til Lokomotivpersonalets særlige Forhold.

Det skulde jo da gerne være muligt een Gang at faa bortelimeret de evindelige Klager over Tjenesteforholdene, og Distrikterne vil ikke alene gøre Lokomotivpersonalet, men ogsaa Statsbanerne en Tjeneste ved at medvirke hertil.

KAN FREDEN BEVARES?

Dagbladene bringer stadig vekslende Efterretninger om de politiske Forhold ude i Verden, hvor Krigsfaren jo desværre i længere Tid har været ret overhængende. Da det for en Del Mennesker kan være vanskeligt at danne sig et nogenlunde bestemt Billede af, hvorledes Situationen egentlig er, kan det være af Interesse at se, med hvilke Betragtninger en indsigtsfuld Mand ved en samlet Bedømmelse ser paa Situationen. Vi bringer derfor nedenstaaende Oversigt over Forholdenes Udvikling paa den politiske Arena.

Den udenrigspolitiske Situation i Europa er stadigvæk spændt. For den internationale Arbejderbevægelse er den udenrigspolitiske Udvikling af stor Betydning. Kampen mellem Fascismen og Demokratiet, mellem Krig og Fred, mellem Muligheden for en social Udvikling og Visheden om social Undertrykkelse rammer umiddelbart Arbejdernes Livssfære. Skulde det lykkes Fascismen at udvide sin Magtstilling i Central-europa og trænge ind i de vesteuropæiske og nordiske Demokratier, saa vilde det praktisk komme til at betyde, at den arbejdende Klasses Livs- og Løn-niveau vil blive sænket til de tyske og italienske Arbejderes Livsforhold.

Saaledes bliver den Kamp, der i Dag udkæmpes mellem de fascistiske og demokratiske Magter paa samme Tid en Kamp om Produktionens Organisation (Krigsøkonomi eller Normalproduktion), om Fordelingen af Produktionens Udbytte og ikke mindst om det *sociale Livsniveau*. Derfor er det kun en Selvfølge, at Arbejderbevægelsen og særlig Arbejderbevægelsens internationale Organisationer søger at fremme og støtte de demokratiske Staters magtpolitiske Position.

Aaret 1938 vil blive et af de mest betydningsfulde Aar i Europas Historie. Ganske vist har dette Aar bragt Indlemmelsen af Østrig i det stortyske Rige, men alligevel synes dette Aar ikke at skulle blive »Nazismen«s Aar. Det kan ikke nægtes, at den tyske Oprustning nu har naaet sit Kulminationspunkt, fordi det tyske økonomiske Apparat allerede knager i sine Sammenføjninger. Den paniske Stemning paa Berlins Børs, den økonomiske Desorganisation i Forbindelse med den storslaaede Manøvre viser tydeligere end alt andet den virkelige Situation. Manglen paa Arbejdskraft i Tyskland, foraarsaget af Hærens og Oprustningens Menneskebehov, viser Logikken i de økonomiske Forhold. Det drejer sig i Tyskland ikke om en beskæftigelsespolitisk Løsning, som visse borgerlige Blade herhjemme ynder at indbilde deres stakkels Læsere, men i Virkeligheden om en Virkning af den overdrevne Selvforsyningspolitik. Naar det er blevet nødvendigt at erstatte Benzin, Gummi og andre Raastoffer med Kunstprodukter, saa kommer det automatisk til at knibe med en ligesaa vigtig Raavare: med *Arbejdskraften*. Og denne Mangel kan blive skæbnesvanger under en Krig, hvor Mennesket er det væsentligste »Materiale«. Italiens Position er ikke stærkere — tværtimod — dette fattige Land fører nu to Krige — i Abessinien og i Spanien — og det er ikke muligt blot at skimte en Afslutning. Italiens økonomiske Situation er næsten fortvivlende. Landet er blottet for Guld og Valuta og har de største Vanskeligheder med at importere de nødvendige Raastoffer. Mussolinis krampagtige Aktivitet, hans Taler præget af Storhedsvanvid er S. O. S. Signal. England forstaar disse Signaler — og fortsætter med venlige Ord sin tilbageholdende Politik.

Og overfor begge fascistiske Stater staar begge vesteuropæiske Stormagter, *England* og *Frankrig* — nu forenet i den mest intime Alliance. England staar endnu ved Begyndelsen af sin Oprustning, og er i Færd med at opbygge Nutidens vældigste Militær-

apparat — ikke som Tyskland med sit Erhvervslivs sidste Ressourcer — men med Verdensøkonomiens samlede Kræfter, og støttet paa en normalt virkende national Økonomi. Og i Mellemtiden har Roosevelt, U. S. A.'s myndige Præsident, bragt Amerikas uhyre store økonomiske og moralske Kræfter paa Linie med Englands og Frankrigs. For nogle Dage siden forklarede Roosevelt i en stor Tale, at de Forenede Stater vil forsvare Kanada, hvis noget andet Imperium skulde true kanadisk Jord. Med disse Ord, der var præget af Modvilje mod Diktaturstaternes brutale Politik, har U. S. A. umiddelbart erklæret sig interesseret i det britiske Imperiums Skæbne — og praktisk talt sluttet sig til den engelsk-franske Alliance.

Tillige bragte Aaret 1938 det første store Nederlag for den europæiske Fascismes store asiatiske Forbundsfælle, Japan. Det var det første Nederlag i Japans Historie, siden Japan i Midten af forrige Aarhundrede begyndte sin Fremmarch mod Stormagtspositionen. I August 1938 maatte Japan, hvis Arméer var gaaet i Staa i Kinas Ødemarker, vige tilbage for den russiske Krigstrusel. Japans afgørende Nederlag betyder, at det fascistiske Angreb paa engelske, franske og russiske Positioner er indskrænket til Europa. Derfor maa Tyskland og Italien regne med, at de under en Krig vil komme til at kæmpe mod England, Frankrig, Rusland og sandsynlig ogsaa mod U. S. A., uden at disse Stormagter behøver at splitte deres Kræfter for at forsvare sig mod Japan.

Saaledes tegner Situationen sig i August 1938. Vilde man kunne gaa ud fra, at de fascistiske Stater fører en *rational* Politik, saa skulde man tro, at det ikke kunde komme til en Krig for Tjekoslovakiets Skyld. Det er endnu uvist, om Lord Runciman's Mission fører til et Resultat. Englænderne, der stadig søger at føre Politik med forretningsmæssige Metoder og stoler paa, at ogsaa Modparten regner med Realiteter, haaber at finde en Løsning, som kan bringe det tjekoslovakiske Problem over det farlige Tidspunkt (den nationalsocialistiske Partidag i September) og samtidig redde den tyske Prestige, uden derfor at ofre den tjekoslovakiske Position. Det er muligt, at denne Løsning ikke kan findes. I saa Fald har England ved sit Mæglingforsøg tydeligt vist, at det er interesseret i Tjekoslovakiets politiske Eksistens, og hvor det er at finde under en krigerisk Konflikt.

Fra *Arbejderbevægelsens* Synspunkt er det vigtigt at konstatere, at det i 1938 lykkedes at standse Fascismens Fremgang paa alle Fronter. Det lykkedes i det fjerne Østen de kinesiske Hære, støttet af Ruslands meget behændige Krigstrusel, som har lænket store, japanske Arméer i Manschukuo og paa Korea. Den 21. Maj 1938 tøvede Tyskland med at marchere ind i Tjekoslovakiet. I Spanien holder Republikanerne Stand mod Italiens Interventionsarmé.

I den fascistiske Propaganda spiller Fascismens Uovervindelighed og magtpolitiske Overlegenhed en stor Rolle. Skulde de næste Maaneder vise, at Overmagten ligger hos de demokratiske Stater, saa er Fascismen slaaet med sit eget Argument; thi dens eneste Argument er *Magt*.

W. C.-INSTALLATIONER VED MASKINDEPOTERNE

Jernbaneforeningen rejste i sin Tid over for Generaldirektoratet Krav om forskellige Forbedringer af Stationsforstandernes Tjenesteboliger bl. a. Installering af W. C.

Da Sagen kom til Forhandling med Generaldirektoratet, blev den udvidet til at gælde alle Tjenesteboliger og Lejeboliger samt Maskindepoterne. Generaldirektoratet gav Tilsagn om at foretage forskellige Undersøgelser og derefter søge en samlet Bevilling til Gennemførelse af W. C.-Installation paa de Steder, hvor dette fandtes rimeligt (se D. L. T. Nr. 21/1937).

Den givne Bevilling er, som tidligere omtalt, 400 000 Kr. fordelt over 3 Aar.

Efter at Generaldirektoratet havde tilendebragt sine Undersøgelser, forhandlede der i Maj d. A. paany om Spørgsmaalet. Protokollen optrykkes nedenfor. Det fremgaar af denne, at der i indeværende Finansaar vil blive gennemført W. C.-Installation ved Maskindepoterne i Gedser, Frederikshavn, Lunderskov, Tønder og Viborg samt i 21 Lejeboliger i Padborg.

I de næste 2 Aar følger efter den foreløbige Bestemmelse W. C.-Installation i Aabenraa, Frederikssund og Korsør samt muligvis nogle andre Depoter. Generaldirektoratet har nemlig givet Tilsagn om at undersøge Forholdene ved visse af Organisationens ved Forhandlingen nærmere paapegede Remiser.

Protokol over

Forhandlingen den 18. Maj 1938 mellem Generaldirektoratet og Repræsentanter for Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen og Dansk Lokomotivmands Forening.

Forhandlingsemne: Forbedring af Tjenesteboliger.

Til Stede var: *Fra Generaldirektoratet:* Generaldirektøren, Baneingeniør E. Thybo, Ingeniør K. E. J. Cornelius.

Fra Organisationerne: Sekretær Chr. Vejre, Overmatros C. Poulsen, Lokomotivfører E. Kuhn, Stationsforstander D. O. Høgsgaard, Stationsforstander G. S. Bune, Stationsmester B. Hansen, Overassistent P. From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

Generaldirektøren bød Velkommen. Forhandlingerne i Dag maa nærmest betragtes som en Fortsættelse af Forhandlingerne den 19. Maj f. A. Dengang enedes vi om, at vi kun kunde gaa med til at installere W. C. i Tjeneste- og Lejeboliger, naar dette var almindeligt i den paagældende By. Organisationerne

har faaet tilsendt en af Baneafdelingen udarbejdet Liste. Listen er dog ikke kritisk gennemgaaet. Vi har heller ikke holdt os til Maksimumprisen 400 Kr. pr. W. C., fordi vi ved Undersøgelse af Forholdene maa indrømme, at dette Beløb er for ringe. Paa Finansloven har vi søgt en Bevilling paa 400 000 Kr. Dette Beløb maa ikke overskrides. Vi kan ikke senere komme og søge yderligere Bevillinger til samme Formaal. Gaar ud fra, at Organisationerne kan tiltræde de tilsendte Udkast.

Lokomotivfører Kuhn: I Brande Depot bør installeres W. C. Depotet benyttes af et stort Personale. Vil gerne have Generaldirektoratets Udtalelse for, at vi stadig ved Velfærdsforhandlinger kan stille Forslag om W. C. ved Maskindepoterne, hvor dette ikke gennemføres ved den nu opnaaede Bevilling.

Generaldirektøren: Er indforstaaet med, at Spørgsmaalet om Installation af W. C. ved de Maskindepoter, der ikke kommer med ved denne Bevilling, kan rejses ved de aarlige Forhandlinger om Velfærdsforanstaltninger. Brande Depot skal blive undersøgt. Organisationerne vil faa tilstillet et Materiale over, hvilke Stationer der har, og hvilke Stationer der vil faa installeret W. C. Organisationerne kan, naar de har gennemset dette Materiale, eventuelt komme igen, hvis de ønsker Ændringer, men den foreslaaede Linie kun at installere W. C. i Byer, hvor dette er almindeligt, maa opretholdes.

Stationsforstander Høgsgaard: Jeg har været af den Opfattelse, at det tilsendte Materiale var Generaldirektoratets Forslag, i det store og hele synes vi, Forslaget er godt. De Stationer, der er nævnt i Generaldirektoratets Forslag, kan vi godt tiltræde, men vi vil gerne i Aar have Eistrup, Hatting, Hasselager, Gørding, Ullerslev og Knarreborg med.

Sekretær Vejre: Vi kunde ogsaa tænke os medtaget Frederikshavn Maskindepot og Boligerne i Padborg. Det drejer sig kun om et Beløb paa 6 000 Kr.

Generaldirektøren: Af Beløbet i Aar havde vi tænkt os at anvende indtil 10 000 Kr. til Vandinstallation. Vil dog henstille, at enkelte Byer, hvor Udgifterne er særlig store, undersøges nærmere og eventuelt udskydes til næste Aar. Vi kan saa eventuelt tage andre Byer med i Aar.

Stationsmester Hansen: Paa de udsendte Lister findes ikke ret mange 12. Klassens Stationer. Vil gerne foreslaa, at Generaldirektoratet medtager Agerbæk, Blaaehøj, Durup, Flemløse, Frederikslund, Gaarde, Grejsdal, Guldager, Hovslund, Hylke, Hvidding, He, Karup, Laven, Lem, Stenløse, Tylstrup og Ydby.

Generaldirektøren: Vi skal spørge Distrikterne, om W. C. er almindeligt disse Steder, og er det Tilfældet, skal vi tage dem med, ellers kan vi ikke gøre det. De omhandlede Installationer kan dog i alle Tilfælde ikke ventes bragt til Udførsel i indeværende Finansaar.

Stationsforstander Høgsgaard: Kan vi ikke følge den Linie, at hvor der er Kloakanlæg i Byerne, der er Generaldirektoratet villig til at installere W. C.

Generaldirektøren: Hvor der er Kloakanlæg, der kan tage W. C.-Afløb, der er W. C. ogsaa almindeligt. Vi er dog ogsaa villige til at installere W. C. i

Byer, hvor dette er almindeligt, selvom Byen ikke har Kloak, der kan tage W. C.-Afløbene. Saadanne Steder indretter vi Septiktank. I Lejeboliger, hvor vi installerer W. C. maa vi kræve en mindre Forhøjelse paa 24 Kr. om Aaret. Ligeledes maa vi i Lejeboliger, hvor vi installerer rindende Vand, kræve, at Lejerne betaler Vandafgift + en lille Forhøjelse paa 4 pCt. af det Beløb, Installationen koster. Vi skal dog nok forespørge, om Lejerne de paagældende Steder er villige til at gaa med til en Lejeforhøjelse, inden vi foretager Installationerne.

De til Organisationerne tilsendte Lister blev nu gennemgaaet, og der blev foretaget enkelte mindre Rettelser.

I Finansaaret 1938/39 vil der blive udført W. C. Installation følgende Steder:

	Antal W. C.
1. Distrikt:	
Borup	Stationsb. + Pub. og Pers. 3 (Pub. og Pers. undersøges først)
Dalmose	Stationsb. + Pub. og Pers. 3
Gedser	Hus 29 og 31 + Maskindepot 8
Haslev	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 18 (undersøges, hvis det er almindeligt i Byen, da install. det) 4
Helzerup	Hus 4 a 1
Holte	Ktl. + Hus 9, 9 d, 9 b, 9 c, 9 a .. 12
Lov	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 31 og 31 a (undersøges først) .. 5
Mørkøv	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 25 a og 25 c 5
Nørrebro G.	Hus 2 b 1
Rungsted	Hus 45, Prisen undersøges 1
Sorø	Oass. + Ass. + Hus 51 a 4
Talløse	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 10 a 4
Valbø Gasv.	Opt. 1
Vedbæk	Hus 41 a, e, f 10
Viby Sj.	Pub. og Pers. 1
Vigerslev	Stm. 1
2. Distrikt:	
Aarup	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 29 a 4
Andst	Stationsb. + Pub. og Pers. 3
Bedsted	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 8 og 8 a 5
Brabrand	Stationsb. + Pub. og Pers. 3
Brørup	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 11 a 4
Børkop	Stationsb. 1
Ejstrup	Stationsb. + Hus 12 a og 12 b .. 3
Frederikshavn ...	Mdt. 2
Gelsted	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 34 a og b 5
Give	Stationsb. + Pub. og Pers. 3
Gørding	Stationsb. + Hus 16 a 2
Hadsten	Stationsb. + Pub. og Pers. 3
Hasselager	Stationsb. 1
Hammerum	Stationsb. + Pub. og Pers. 3
Hatting	Stationsb. 1
Hinnerup	Stationsb. + Pub. og Pers. 3

Hurup	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 7 og 7 a	5
Højslev	Stationsb. + Pub. og Pers.	3
Knarreborg	Stationsb.	1
Langeskov	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 8 a	4
Lunderskov	Mdt.	1
Nørre-Aaby	Stationsb. + Pub. og Pers.	3
Onsild	Stationsb. + Pub. og Pers.	3
Padborg	Hus 79 a, d, e, f, g, i, j, k	?
Ry	Stationsb. + Pub. og Pers.	3
Skærbæk	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 25, 25 a, 25 b og 26	7
Skørping	Stationsb. + Pub. og Pers.	3
Støvring	Stationsb. + Pub. og Pers.	3
Svejbæk	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 13 a og b	5
Svendstrup Jyll. ..	Stationsb. + Pub. og Pers.	3
Tange	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 12, 12 a	5
Trustrup	Stationsb. + Pub. og Pers.	3
Tønder	Mdt.	3
Tønder Øst	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 34	4
Ulfborg	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 91 a	4
Vemb	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 97 b	4
Viborg	Mdt.	3
Ølgod	Stationsb. + Pub. og Pers. + Hus 54 a, 54 b og 54	6

Generaldirektøren: Organisationerne skal nu faa tilsendt en Afskrift af Listen over de Steder, hvor vi installerer rindende Vand.

Sekretær Vejre: Vil gerne paa Organisationernes Vegne takke Generaldirektoratet for det Initiativ og den Velvilje, der er udvist over for os vedrørende Forbedringer af Tjenesteboliger.

Hermed sluttede Forhandlingene.

P. Knutzen.

P. From Hansen.

Tidens Spørgsmaal.

Som bekendt er den af Trafikminister Fisker nedsatte Trafikkommission i fuld Gang med sit Arbejde.

I D. L. T. for d. 5. Juni findes »Arbejderbevægelsens Erhvervsraad«s Redegørelse for sit Syn paa Trafikproblemerne i vort Land, og de Opgaver, Erhvervsraadet mener, Trafikkommissionen skal løse. Spørgsmaalet er ikke blot aktuelt i vort Land, tværtimod kan man sige. Det har allerede for lang Tid siden været aktuelt i andre Lande. I England er man gaaet rationelt til Værks paa flere Omraader. Som et Eksempel kan nævnes, at der for flere Aar siden fandt en Centralisering Sted af Londons Trafikvæsen, saaledes at al Persontrafik blev samlet under een Ledelse, der bliver meget nøje kontrolleret af det Offentlige.

At de forskellige Landes Jernbanemandsorganisationer ogsaa er interesseret i en fornuftig og rationel Trafikordning, siger sig selv; thi det er jo trods alt en Kendsgerning, at Jernbanerne endnu er den største Trafikfaktor i vor Tid, og vel ogsaa nok den Trafikfaktor, der beskæftiger de fleste organiserede Transportarbejdere. I Internationalt Transportarbejderforbund, der som bekendt er opdelt i Sektioner, er Jernbanemændene da ogsaa langt den største Sektion.

Selvfølgelig er Storkapitalen alle Vegne stærkt interesseret i Transportmidlerne, men for den er det jo kun et Spørgsmaal om Profit, og det maa vel indrømmes, at Storkapitalen hidtil har været den stærkeste, saa de organiserede Jernbanemænd som Helhed ikke har haft megen Indflydelse paa Spørgsmaalet om en fornuftig Deling af Trafikken. Men som sagt beskæftiger de fleste Landes Jernbanemandsorganisationer sig med Spørgsmaalet. I en Serie Artikler i de amerikanske Lokomotivmands Fagblad er der anstillet forskellige Betragtninger, af hvilke jeg synes, at nogle fortjener at blive kendt ogsaa af Kollegerne her i Landet.

Blandt andet anføres følgende Udtalelse af Præsidenten for Fællesrepræsentationen for de amerikanske Jernbaner:

»Jernbanerne er nogle af Industriens største Kunder. Under normale Forhold aftager de ca. 20 pCt. af U. S. A.s Kulproduktion samt ca. 20 pCt. af Brændsels- og Smørelie. Af Jern- og Staalproduktionen køber Jernbanerne ca. 15 pCt., og de er ogsaa store Aftagere af Cement, Sten, Grus og deslige.

Ved en rationel og fornuftig Trafikfordeling, hvor Jernbanerne skulde besørge de Transporter, der med Rette burde udføres af dem, vil det betyde et Indkøb af ca. 2000 nye Lokomotiver aarlig og 100 000 nye Godsvogne. Til Sammenligning hermed skal det blot nævnes, at i 1937 købtes der kun ca. 500 nye Lokomotiver, og 75 000 nye Godsvogne.

Antallet af beskæftigede ved Jernbanerne er i Dag 75 000 mindre end sidste Aar, men hvis disse Mænd kunde bringes tilbage til Arbejde ved Jernbanerne, vilde det i Realiteten sige, at andre 75 000 Mænd kunde faa Beskæftigelse ved Fremstillingen af de ca. 70 000 forskellige Ting, som Jernbanerne er Købere af.«

Det amerikanske Lokomotivmandsblad omtaler den store Transport af Olie, der foregaar gennem store Rørledninger, et Rørledningssystem, som forgrener sig langt omkring i U. S. A. Bladet hæfter sig særligt ved, at der i Øjeblikket er Planer fremme om en yderligere Udvidelse af dette Rørsystem, en Udvidelse, der skulde synes unødvendig, og som i hvert Fald betyder en Indskrænkning af Jernbanetransporten, og derigennem flere arbejdsløse Jernbanemænd. Dette vidtforegrene Rørsystem udgaar fra Sydspidsen af Texas, gaar nordpaa gennem Oklahoma og Kansas til Missouri, og derfra i nordøstlig Retning gennem de rige og befolkningstætte Industri-stater, Illinois, Indiana, Ohio, Pennsylvania, New York, New Jersey og Delavare.

Californien samt flere andre smaa Stater har deres eget Rørsystem til Transport af Olien.

I 1936 fandtes i U. S. A. ialt 94 060 miles Rørledninger, hvoraf de 39 600 miles var saakaldte Fødeledninger, hvilket vil sige de Ledninger, gennem hvilke Raaolien sendes fra Oliekilderne til Raffinaderierne, hvor den renses og behandles. 54 460 miles af Rørledningerne benyttes til, hvad man kalder Leveringsledninger, hvilket vil sige Fordelingen af den behandlede Olie rundt omkring til de store Forhandlere i de forskellige Stater.

Ialt blev der i 1936 transporteret 125 345 659 Tons Olie igennem dette Rørsystem, hvilket omregnet efter danske Forhold vilde sige, at man skulde bruge 10 Millioner Vogne mod 12,5 t Lasteevne for at transportere denne Mængde.

Vore amerikanske Kolleger behandler dernæst Spørgsmaalet om en af Regeringen foreslaaet Plan, gaaende ud paa at udvide nogle af U. S. A.s store Floder, saaledes at store Pramme lastet med Gods kunde befare dem. Planen er uden Tvivl fremkommet som et Led i de store offentlige Arbejder, U. S. A. i Lighed med saa mange andre Lande har maattet iværksætte i de senere Aar. I U. S. A. har Flodtransporten vel hidtil været en almindelig benyttet Form for Godstransport specielt af Jernmalm; men der er altsaa Tanker fremme om Udvidelser. Udgiften til disse Udvidelser vil beløbe sig til ialt 250 Millioner Dollars, hvortil der efter de foreløbige Beregninger kommer en Vedligeholdelsesudgift paa ca. 4 Millioner Dollars om Aaret.

Lokomotivmændenes Fagblad hævder heroverfor, at denne Plans Iværksættelse er unødvendig, og at disse Penge kunde bruges til noget andet og bedre, samt at Jernbanerne med det for Øjeblikket forhaandenværende Jernbanemateriel saa udmærket godt kan bestride den Godstransport, der er. Yderligere gøres det gældende, at for saa vidt Regeringens Planer kommer til Udførelse, vil det betyde en Merfortjeneste til Storkapitalen samt Afskedigelse af ikke saa faa Jernbanemænd.

Fagbladet anmoder derfor sine Medlemmer om, alle Vegne, hvor de kan komme til det, at gøre deres Indflydelse gældende, saasom overfor deres Stats Kongresrepræsentanter, ved Indsamling af Underskrifter og lignende, saaledes at disse Planer kan blive stoppet.

Som man ser, kæmper man i U. S. A. haardt for at bevare Transporten for Jernbanerne, og det drejer sig ikke alene om Godstransporten, men ogsaa om Persontrafikken. Kravet til Persontrafikken er jo stegt meget i de senere Aar, men alligevel har man ved en Gennemmodernisering af Materiellet forstaaet at tilfredsstille Publikums Krav baade med Hensyn til Komfort og Hastighed.

I den Forbindelse har der i de senere Aar været en Del Diskussion om, hvad der er det mest økonomiske Fremdriftsmiddel for Jernbanerne, enten Damp, Motor eller Elektricitet. Tilsyneladende er der mellem Eksperterne Enighed om, at alle 3 Fremdriftsmidler har deres Berettigelse, hver til sin Tid og sit Sted.

Som det ses, er de Problemer paa Transportens Omraade, man søger at løse i U. S. A., af en noget

anden Beskaffenhed end her i vort lille Land. Men det er vel naturligt i vor Tid, at der paa saa vigtigt et Omraade overalt finder en vis Regulering Sted, saa den bedste og mest hensigtsmæssige Udnyttelse af Transportmidlerne bliver praktiseret.

Det kan vel ogsaa nok lade sig gøre i vort Land, hvor det jo er overskueligt, hvad der kræves af Transportmidler til at imødekomme ethvert rimeligt Behov. Selvfølgelig maa vi Jernbanemænd være interesserede i, at Trafikkommissionen kommer til et godt Resultat, hvormed menes, at man først og fremmest bør tage Hensyn til Helhedens Vel, og ikke til nogle enkeltes særlige Interesser. Thi eet er sikkert, det saa højt priste private Initiativ er ikke i Stand til at løse Trafikproblemerne af i Dag. Det maa Stat og Kommune med fast Haand løse, til Gavn for hele Befolkningen. Lad det da til Slut blive nævnt, at ogsaa vi Lokomotivmænd af alle Kategorier bør være interesserede i en fornuftig Trafikdeling; thi det vil uden Tvivl blive hilst med Glæde, hvis vi i Stedet for Tilbagerykning, som vi desværre har set de sidste Par Aar for Damplokomotivmændenes Vedkommende, igen kunde se Fremgang, og hvad dermed følger.

S. Suneson.

Et Besøg paa Lokmänna hemmet paa Särö.

Det svenske Lokmänna hem er beliggende et Stykke Syd for Göteborg paa Särö ved Skippervigens nordlige Ende. Hemmet ligger ca. 20 Meter under det højeste Punkt paa Särö med en herlig Udsigt over de mange Klippeøer, den nærmest beliggende hedder Bastholmen. Hjemmets Gæster sejles der over til Badning med Motorbaaden »Loke«. Badestranden er nemlig ikke god ved selve Hjemmets Strandparti.

Her ved det salte Vand og de med Fyrretræer beklædte Klipper henter svenske Lokmän Helsen og fornyet Kraft til Arbejdet, som venter. Nu og da forvilder ogsaa en Dansker sig herop, ligesom undertegnede, og det er maaske lidt vanskeligt at afgøre, hvor der er smukkeste, ved Särö eller Kalundborg. Hvert af Stederne har sin ejendommelige Natur og historiske Minder; men een Ting er ikke svært at afgøre, thi det er fælles, at Ledelsen begge Steder har sat sig som Opgave at skabe virkelige Hvilehjem for Lokomotivmændene, og det er i fuldt Maal lykkedes paa begge Steder.

Särö er iøvrigt ingen Ø mere, men en Halvø. Der hvor Vandet i sin Tid skilte Särö fra Bohuslen — Särö ligger i Hallandslen — er der nu kun en smal Aa, Resten er frodig Ager og Eng. Slutten skal ifølge Geologien hæve sig ca. 1 Meter paa 10 Aar, men i Oldtiden sejlede her de nordiske Vikinger, og paa 6 af de store Klippeøer fra Särö til Göteborg findes en eller flere Vikingegrave, de saakaldte »Stenringe«, hvor der er gjort værdifulde Fund; paa »Bastholmen« findes to saadanne Stenringe.

Särö har mange Attraktioner: Kongestene, — Carl den 12.s Sten, Kong Oskarstenen, Gustaf Adolf's o. s. v., — ca. 2 km fra Hjemmet findes den 1000-aarige Eg, og ude paa den sydligste Pynt findes Gathenhjelmstenen. Det var her, den svenske Kaperkaptajn Lars Andersson, kaldet »Lars fra Gathen«, tændte Baal under den store nordiske Krig og derved vildledede den danske Flaade, saa ca. en Tredjedel af Skibene knustes mod Klipperne. Kort Tid forinden havde Lars fra Gathen kapret 2 Marmorkister, som var bestemt for Frederik den 4.s og Dronningens afsjælede Legemer. Efter disse to Bedrifter fandt Karl den 12. det betimeligt at adle Lars Andersson, og han kom da til at hedde Lars Gathenhjelm; født 1689, adlet 1715, død 1718. Gathenhjelm ligger begravet i Onsala Kirke, ca. 20 km fra Särö. Han og hans Hustru, født 1692, død 1729, kom til at hvile i de Marmorkister, som han selv kaprede fra den danske Konge, og først i 1918 blev de originale Marmorkister udvekslede med to andre nøjagtig ligedan bestilt i Milano for den danske Stats Regning. Alle Omkostninger vedrørende Ombytningen betalttes ligeledes af den danske Stat.

Onsala Kirke skal være en af de ældste i Norden, og den sidste danske Præst, Kirken havde, døde 1630. Om Kirkens egentlige Oprindelse har man ikke kunnet finde noget bestemt Aarstal, endda man har søgt i Arkiver i Lund, Malmö og København. Man ved kun, at Kirken stod færdig Aar 1200, Kirkens oprindelige Altertavle, der findes i Sakrestiet, forestiller Kristi Hudstrykning, den er udskåret i Fyr og iøvrigt velbevaret. Den nuværende Prædikestol bærer Aarstal 1600, og Inskriptionen er dansk. I Tiden fra 1403 til 1630 kender man Navne paa følgende danske Præster: Knud Peter, Amonas, Mathis Eblone, Martini og Agensen, død 1630. I Kirkens Sakresti findes ogsaa Gathenhjelms Rustning og Adelskjold. I Vaabenhuset findes opstillet ca. 20 Gravstene, alle med danske Navne.

Särö og Omegn er saare interessant, og der kunde skrivet meget mere herom; men jeg skal slutte med en Beretning om, at naar alle Klippeøerne i Skærngaarden, Särö undtaget, er blottet for Vegetation, saa skyldes det ifølge Folkemunde dette, at Danskerne har afbrændt det hele, men sparede Särö, for der vilde Tordenskjold bo.

Der er i Aar 25 Aar siden Lokmännahemmet blev indviet, jeg afrejste den Dag, Jubilæet fandt Sted og kan altsaa ikke berette noget særligt herom, men Programmet lovede en stor Højtidelighed. Ved Afrejsen fik jeg en Mængde Hilsener at aflevere til Sophus Jensen, G. O. F. Lund, Kuhn, Carl Johansen, Viberg, Unschuld, Gravballe, Dahlin og mange mange flere, hvilke Hilsener jeg herved videregiver.

P. Sessing.

DEN ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVIKLING I 1937

Det intern. Arbejdsbureaus Undersøgelser.

(Fortsat.)

Andre Eksempler paa en kortere Arbejdsuge.

I de Forenede Stater synes ikke i det forløbne Aar at være foregaaet nogen væsentlig Ændring i Bestemmelserne om Arbejdstidens Længde.

Intet af de mange Lovforslag om Indskrænkning af den gennem Forbundslovgivning paa dette Omraade er hidtil vedtaget af Kongressen, men forskellige Planer er Genstand for Overvejelse under dens nuværende Samling. Saa længe en Lov ikke er endelig vedtaget, vil det være unyttigt at drøfte alle de mange Vanskeligheder, som er blevet fremført, eller de talrige Maader at løse dem paa, som er bragt i Forslag. I Mellemtiden fastsættes Arbejdstiden ved kollektive Overenskomster, og skønt disse kun omfatter en Tredjedel af Amerikas Arbejdere, tjener de ad den Vej fastsatte Regler som almindelig Norm indenfor de paagældende Industriegrene langt udover de kollektive Overenskomsters Gyldighedsomraade. I de allerfleste af disse er 40 Timers Ugen fastsat som Normaluge. Med visse Undtægelse er den gennemført for Jern og Staal, Sten, Gummi, Tømmer, Petroleum og Aluminium, for Fremstillingen af Metalvarer (dog med Undtagelse af Højovne), for Møbel-fabrikation, Cellulose og Papir, Guldsmedevarer, Keramik, elektrisk Lys og Kraft, Gas og Koks samt Levnedsmidler undtagen Mel og Korn. I Byggefagene og den grafiske Industri gælder ligeledes 40 Timers Ugen. I en Række Industrier, navnlig Kulgruberne, Glas, Pelsværk, Herre- og Dame-Skræderi, Fremstilling af Aviser, visse Dele af Byggeindustrien, Radiofonien, Hatte- og Gummi-Industrierne ligger Arbejdsugen mellem 35 og 37½ Timer. Indenfor nogle faa Industrier er 48 Timers Ugen dog endnu fremherskende. Det samme er i Almindelighed Tilfældet for Detailhandelen, Landevejstransport, Hotel- og Restauranter, indenfor hvilke Virksomheder Arbejdstiden er længere for visse Arbejder og i visse Distrikter. De allerfleste kollektive Overenskomster tillader Overarbejde paa visse nærmere Betingelser og i alle Tilfælde til højere Løn, i Reglen 50 pCt., over den almindelige. Som det fremgaar af de her meddelte Oplysninger, har man 40 Timers Ugen i en meget stor Del af den amerikanske Industri, skønt den ikke er lovfæstet, men uden at den har faaet nogen videre Udbredelse indenfor de ikke-industrielle Erhverv. I de Tilfælde, hvor den er indført, foreligger der intet, som peger i Retning af en Tilbagevenden til en længere Arbejdsuge.

I Ny Zealand er 40 Timers Ugen indført overalt. Voldgiftsretten er gaaet med til en Forlængelse til 44 Timer i en Række Virksomheder, hvor det var godtgjort, at de ikke paa anden Maade kunde administreres tilfredsstillende, og har tilladt en længere Arbejdstid i visse Erhvervsgrene, som f. Eks. Bearbejdelsen af Landbrugsprodukter, Virksomheder med Fryseanlæg og visse Sæsonfag. I Handels-For-



tagender er 44 Timer det almindelige, men for Hoteller og Forsikringskontorer har Retten fastsat en kortere Arbejdstid.

Endelig skal nævnes nogle Eksempler, hvor man har gennemført en delvis Arbejdstids-Forkortelse til under 48 Timer ugentlig. Den australske Voldgiftsret har afsagt Kendelser, der fastsætter en 44 Timers eller en 40 Timers Uge i en Række Tilfælde. I Belgien er ved en Forordning fastsat en 45 Timers Uge for Mænd, der beskæftiges ved underjordisk Arbejde i Kul- og Metalgruber, en Arbejdsuge paa 45 Timer 20 Minutter i Briketfabrikker, paa 40 Timer ved Ladning og Lastning af Skibe i Antwerpen, Bruxelles, Gent og Ostende og paa 42 Timer i Brügge. Ved Diamantsliberierne og Natarbejdet i de flanderske Tekstilfabrikker er 40 Timers Ugen ligeledes indført ved kollektiv Overenskomst. I Luxemburg er man ved at indføre den i flere Temp. I Mexiko er den traadt i Kraft i Petroleums-Industrien samt ved Telegraf- og Telefonvæsenet. I Holland har Andetkammeret til Bekæmpelse af Arbejdsløsheden anbefalet en Arbejdstids-Forkortelse til 40 Timer ugentlig som det bedste Middel til Fordeling af det forhaandenværende Arbejde; men der er hidtil ikke truffet Foranstaltninger i den Retning. I Polen er Arbejdstiden for Grubearbejdere, der er beskæftiget ved vanskeligt eller usundt Arbejde, blevet fastsat til henholdsvis 42 Timer og 36 Timer ugentlige for Mænd, der arbejder i en Temperatur paa over 28 ° C. Arbejdstiden for andre Grubearbejdere er indskrænket til 45 Timer ugentlig, Ned- og Opstigningstider iberegnet.

Ogsaa de skandinaviske Landes Stilling maa omtales. I intet af dem er der sket nogen væsentlig Indskrænkning af Arbejdstiden. Den nuværende Stilling har fundet Udtryk i en Resolution, som er vedtaget af Arbejdernes nordiske Samarbejdskomité, der tæller Repræsentanter for Arbejdernes politiske og faglige Organisationer i Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige, ved et Møde i Stockholm den 18. August 1937. Den vigtigste Udtalelse i denne Resolution har følgende Ordlyd: »Under fuld Hensyntagen til de Vanskeligheder, som en direkte Overgang til 40 Timers Ugen muligvis kan berede Næringslivet og ligeledes til den Indvirkning, dette kan faa paa Arbejderklassens Levestandard, fremhæver Komitéen Muligheden for, at Arbejdstids-Forkortelsen kan gennemføres gradvis saavel med Hensyn til Timeantal som til Udstrækning.« Komitéen udtalte endvidere Haabet om, at Regeringerne i Nordens Lande vilde skænke Arbejdstids-Spørgsmaalet en dybtgaaende Interesse og tage Spørgsmaalet om en yderligere Arbejdstids-Forkortelse op til alvorlig Overvejelse, »ikke mindst med Henblik paa den Indflydelse, det moderne Arbejdstempo og Rationaliseringen øver paa den menneskelige Arbejdskraft.« Af disse Citater vil det ses, at den skandinaviske Fagforeningsbevægelse, selv om den ønsker en Forkortelse af Arbejdstiden, paa den anden Side mener, at den bør foregaa gradvis og lidt efter lidt fremfor at blive gennemført paa een Gang.

Af en noget lignende Art er Stillingen aabenbart i Schweiz, hvor et særligt Udvalg indenfor Forbunds-

forsamlingen fornylig har overvejet Spørgsmaalet om Arbejdstid og Arbejds løn. Dette Udvalg hævdede i sin Betænkning, at der ikke for Øjeblikket kunde være Tale om nogen pludselig eller ensartet Forkortelse af Arbejdstiden. Arbejdernes Repræsentanter erklærede, at man til Imødegaaelse af Krisens Virkninger burde overveje Muligheden af at indføre en variabel Arbejdstids-Forkortelse i visse Industriegrene, navnlig saadanne, der var blevet stærkt rationaliserede. Arbejdsgiverne henviste imidlertid til, at enhver Afgang fra den gældende Ordning med 48 Timers Ugen, der i visse Tilfælde kan forlænges til 52 Timer, hvad man ret ofte har benyttet sig af, vilde have skæbnesvangre Følger for Eksporten.

Den foreliggende Opgave.

Hvilken Slutning maa man nu drage af den korte Oversigt over den nuværende Stilling, som her er givet? Det er for det første klart, at Tendensen stadig gaar i Retning af kortere Arbejdstid trods de særlige Forhold, som den forcerede Vaabenproduktion har skabt i en Række Lande. Den er blevet svækket af Omstændigheder, som ikke kunde forudses, og som utvivlsomt kun er forbigaaende. Der er derfor ingen Grund til at mene, at Bevægelsen henimod en Arbejdstids-Forkortelse er blevet standset eller vendt den modsatte Vej.

Dernæst har Erfaringen vist, at der ikke findes nogen absolut eller matematisk Formel, som bør følges overalt. Hverken i Frankrig, de Forenede Stater eller Ny Zealand har man skaaret alle Industriegrene og Fag over samme Kam. Den Betragtning, at det ved en mere elastisk Fremgangsmaade kan lykkes at overvinde de med Gennemførelsen forbundne økonomiske og tekniske Vanskeligheder paa lempelig Vis, er ikke grebet helt ud af Luften. En gradvis Indførelse kan maaske være nødvendig i nogle Lande eller nogle Industrier, og dette synes at være en af de Ting, man tydeligst og med mest Almenlydighed kan lære af de forskellige foran omtalte Erfaringer.

Til sidst maa der siges et Par Ord om Sagens internationale Side. Det er vanskeligt at praktisere en enkelt Regel paa samme Maade for hele et bestemt Lands Industri; men det er endnu vanskeligere at udforme en international Konvention til ensartet Anvendelse alle Vegne, med mindre Forholdene i de forskellige Lande har mindst samme Grad af Ensartethed, som forefandtes, da Washington-Konventionen om Arbejdstid blev udformet i 1919. For Tiden er dette ikke Tilfældet, og det er navnlig af den Grund, at de hidtidige Bestræbelser for at opnaa en international Overenskomst kun har haft meget begrænset Held med sig. Det er nødvendigt at gaa metodisk og forsigtigt frem, hvis der skal opnaas virkelig tilfredsstillende Resultater; det er en Grundsatning, som Styrelsesraadet stadig har holdt sig for Øje. Det Spørgsmaal, som er sat paa Dagsordenen til Drøftelse ved den Internationale Arbejdskonference i Aar, er »Almindelig Gennemførelse af Arbejdstids-Forkortelsen«, ikke Fastsættelse af en Arbejdsdag eller Arbejdsuge paa et bestemt Antal Timer. Hele Spørgsmaalet forelægges Konferencen til fornyet Be-

handling i Belysning af alle de Erfaringer, nationale og internationale, som er indhøstet i Løbet af de sidste fem Aar. Der er utvivlsomt for Tiden særlige Vanskeligheder paa Grund af de Forhold, som er en Følge af Rustnings-Kapløbet, og dem vilde det være taabeligt at se bort fra. Men denne Omstændighed gør det af de foran nævnte Grunde mere og ikke mindre nødvendigt at gennemtænke Spørgsmaalet om kortere Arbejdstid. Den Tid vil komme, maaske inden der er gaaet ret mange Maaneder, hvor det rasende Rustnings-Tempo vil begynde at sløje af. Hvis det grundlæggende Arbejde i Mellemtiden er blevet vel forberedt, hvis der er udarbejdet en omhyggelig Plan for en metodisk Arbejdstids-Forkortelse efter praktiske Linier med fuld Hensyntagen til de Vanskeligheder, som maa overvindes, da vil der være en Chance for at løse Problemet, og Organisationen vil have gjort Verden en uomtvistelig Tjeneste. Det tilkommer Konferencen, naar den nu træder sammen, at tage fat paa Løsningen af denne Opgave.

IV.

Fremtiden.

Det vilde være forgæves at nægte, at Begivenhedernes Gang i de sidste to Aar hos de kortsynede og lidet troende har fremkaldt en hel Del Utilfredshed med internationale politiske Institutioner. Man kunde have ventet, at den Tilbagevenden til rent nationalistisk Tænkemaade, som har fundet Sted paa det politiske Omraade, vilde have fremkaldt en lignende Forringelse af det internationale Samarbejde paa det sociale og det økonomiske. Det kan dog trygt siges, at trods Italiens i og for sig beklagelige Udmeldelse er der intet, som tyder paa Afsvækkelse af den Internationale Arbejdsorganisation. Dens Aktier staar højt. Dens Medlemsliste er lige saa repræsentativ og vidner om samme Styrke som for fem Aar siden. I alle fem Verdensdele er dens Anseelse og Indflydelse lige saa stor nu som den Gang.

Tingenes Tilstand kan betragtes som gunstig, men bør ikke friste til at lægge Hænderne i Skødet. For at kunne bevare den er det af Betydning at betragte hver enkelt af de Faktorer, som i særlig Grad har været medvirkende til at fremkalde den. For det første har Organisationen altid og som oftest med Held bestræbt sig for at holde sig helt udenfor den almindelige Politik. Den har passet sine egne Sager og har gjort sig Umage for at bevare en objektiv Holdning overfor de ideologiske Kampe, der har raset omkring den og undertiden truet med at trænge ind over dens Grænser. Albert Thomas har skabt denne Tradition, som Bureauet aldrig siden har fraveget. For det andet er det ganske vist saadan, at der stadig er en Del Mennesker, der omend med Urette tror paa Muligheden af at indrette det politiske Forhold mellem Folkene efter rent nationale Linier og betragter det som haade haabløst og uden Tilknytning til Virkelighedens Verden at sætte sin Lid til nogen som helst international Organisation. Men samtidig staar det de allerfleste erfarne eller intelligente Mennesker klart, at den økonomiske Verden utvivlsomt, hvad enten man synes om det eller ej, udgør en udelelig

Helhed, selv om Freden maaske ikke er udelelig. Som det ofte er hævdet i denne og de foregaaende Beretninger, er det ikke muligt for selv de mest standhaftige Tilbedere af den nationale Selvtilstrækkelighed at isolere sig fra de Verdensbevægelser, som overalt over deres Indflydelse paa Markedsforholdene, Beskæftigelsen og den almindelige Velstand eller Fattigdom. Hvor vantro man end stiller sig overfor internationale politiske Institutioners Fremtid, og hvor modbydelig en hvilken som helst Form for internationale Institutioner overhovedet maatte være for visse Mentaliteter, har det store Flertal alligevel en Forstaaelse af, at man, som Verden nu er indrettet, vanskeligt kan komme uden om at anlægge internationale Synspunkter for de økonomiske og sociale Forhold, hvor nødtigt man end gør det.

De foregaaende Kapitler har klarlagt to Forhold af væsentlig Betydning: at det sociale Fremskridt for Tiden i store Dele af Verden har maattet vige for Krigsforberedelser, og at den Internationale Arbejdsorganisation alligevel har gjort sig stærkere gældende end nogensinde før. Denne tilsyneladende Modsigelse kræver lidt nærmere Undersøgelse og Forklaring.

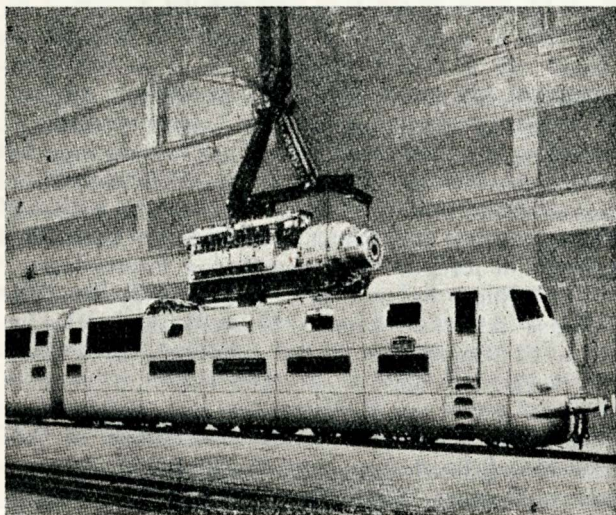
Udviklingen har vist, at Tysklands og Italiens Udmeldelse ikke har lammet Organisationen. Der er Grund til at minde om, at den i de første fjorten Aar blev bygget op, uden at hverken U. S. S. R. eller de Forenede Stater var Medlemmer af den, og de repræsenterer dog hver for sig baade med Hensyn til Indbyggerantal, Landomraade og økonomisk Styrke mere end samtlige de Stater, der siden 1933 har udmeldt sig. Organisationen har ikke paa noget Tidspunkt været fuldt universel, og skønt Tilslutningen af europæiske Stater efter det nævnte Tidspunkt er blevet alvorlig formindsket, er den samlede Tilslutning Verden over blevet overordentlig stærkt forøget.

Det maa endvidere erindres, at Virkningerne af Oprustningen — bortset fra det fjerne Østen — ikke har gjort sig ret meget gældende udenfor Europa. I den øvrige Del af Asien, i Afrika, Amerika og Australien har de vistnok snarere stimuleret end hæmmet det sociale Fremskridt. Efterspørgslen efter Levnedsmidler og Raavarer af enhver Art er vokset ved de Krav, der er fremkommet fra europæiske Landes Side som en direkte eller indirekte Følge af Krigsforberedelserne. De fire europæiske Hovedlandes forøgede Indførsel har forbedret den økonomiske Stilling for de store oversøiske Landes Landbrug og Grubedrift. Selv i Europa er der foreløbig ikke meget, som tyder paa, at det er gaaet haardt ud over det sociale Fremskridt, undtagen for Arbejdstids-Forkortelsens Vedkommende. De store Statsudgifter til militære Formaal har i mange europæiske Lande tjent til at holde Beskæftigelse og Fortjeneste oppe paa et højt Niveau. Der vilde maaske være blevet gjort mere til Forbedring af Befolkningens Levevilkaar, hvis en Del af disse Beløb var anvendt til sociale Reformen; men for de fleste Landes Vedkommende kan man ikke sige, at der er indtraadt nogen almindelig Tilbagegang.

(Fortsættes.)

FRANSK DIESEL-ELEKTRISK
LOKOMOTIV

Paris—Lyon—Middelhavsbanen har hos Brødrene Sulzer, Schweiz, ladet bygge et diesel-elektrisk Dobbel-lokomotiv paa 4400 HK. til at fremføre et Tog paa 450 t mellem Paris og Mentone, en Distance paa 1112 km i 10 Tim. 30 Min., med en Hastighed af 130 km/T paa horisontal Bane og 85 km/T paa Stigninger indtil 8 ‰. Efter Beregningen skal de kunne køre 275 000 km om Aaret. Da det tilladte Akseltryk paa nævnte Strækning kun er 18 t, har man for at faa den fornødne Adhæensionsvægt bestemt sig for et Dobbeltlokomotiv med Akselanordningen 2 C 2 + 2 C 2, ialt 14 Aksler, hvoraf de 6 er Drivaksler.



Fransk diesel-elektrisk Lokomotiv under Montering.

Lokomotivets to Halvdele er symetrisk og koblede sammen i Rammen. Mellem de udvendige Sidevægge paa de to Kasser, som udgør Fører- og Maskinrum, er der udspændt stramt siddende Gummiplader, hvorved de er forenet til en aerodynamisk gunstig Flade. Hver Lokomotivhalvdel bæres af 3 Drivaksler og to 2-akslede Truckere. Rammepladerne er af Hensyn til Maskinagregaterne, der hver for sig vejer 30 t, holdt meget svære og afstivet indbyrdes med svære Afstivninger. Hvert Rammeparti er svejset sammen til et stift bærende Underlag for Dieselmotorerne.

Sulzer-Dieselmotorerne bestaar hver for sig af to Rækker lodret anordnede Cylindre med 6 Cylindre i hver Række. Cylindrene har 310 mm Boring og 390 mm Slag; de virker paa to parallelt liggende Krumtapaksler, der i den ene Ende er forsynet med et Tandhjul, som er Kraftoverføringsmiddel til en Generator. I den anden Ende findes en Regulator, System Sulzer-Sarazin. Motorerne arbejder i 4-Takt og faar direkte Brændolieindsprøjtning samt Overladning fra Kompressorer, der drives af Spildegasturbiner, System Rateau. Fra Krumtapakslerne til Generatoren overføres Kraften gennem Tandhjulene i Forholdet 42 : 35, hvorved Generatorens Omdrejningstal bliver noget større end Dieselmotorens. Mellem Dieselmotorens Omdrejningstal og Kraftydelsen er Forholdet følgende:

	●mdr.	Ydelse i HK.
Time Ydelse	700	2200
Varig Ydelse	600	1900
Nedsat Ydelse	500	1290
Mindste Ydelse	400	750

Brændolieforbruget — Brændolie med 9600 VE/kg som laveste Varmeværdi — er under varig Ydelse 168 gr/HKT; Smørelieforbruget er 1,55 gr/HKT. Lokomotivets Brændoliebeholdning er 7 t.

Lokomotivets Hoveddimensioner:

Total Længde	33 m
Total Akselafstand	29,25 m
Fast Akselafstand i hver Halvdel	4,8 m
Drivhjulsdiameter	1,55 m
Løbehjulsdiameter	1,02 m
Tjenestevægt	228 t
Adhæensionsvægt	108 t
Brændstofforraad	7 t
Timeydelse af Dieselmotorerne	4400 HK
Timeydelse af Banemotorerne	3540 HK
Varig Ydelse af Banemotorerne	3060 HK
Maksimalhastighed	130 km/T

OPLYSNINGSARBEJDET

Vi nærmer os nu Tiden, hvor Oplysningsarbejdet tager sin Begyndelse for Vinteren 1938—39. Medlemmerne ude i Afdelingerne, som ikke allerede har taget Beslutning, bedes snarest overveje, hvorledes man ønsker Arbejdet tilrettelagt. Samtidig gøres opmærksom paa, at alle Forespørgsler besvares beredvilligt og omgaaende, uanset om det er enkelt eller gruppevis.

Opmærksomheden henledes paa, at Sprog almindeligvis ikke henregnes til Oplysningsarbejde.

Meddelelser om alt Oplysningsarbejde som iværksættes samt Kalkulationer over Udgifterne maa senest 1. Oktober indsendes til undertegnede.

Udgiften til Korrespondanceundervisning erlægges forud af de paagældende selv, men naar Beløbet er fuldt indbetalt, og Kvitteringer indsendes, vil 2/3 af Beløbet blive refunderet; men ogsaa her maa der indsendes Meddelelse til Udvalget om Arbejdets Paa-begyndelse.

Tilskud til Afslutningsfester kan almindeligvis ikke paaregnes at ville blive bevilget.

Opmærksomheden henledes paa, at selv om elementære Fag har sin Betydning, henvises dog saa vidt muligt Medlemmerne til at tage aktuelle Samfundsspørgsmaal op til Drøftelse.

Tiden kræver Aktivitet, og en stærk underbygget Viden om Tingenes Tilstand — historisk som aktuelt og moralsk — er det eneste sikre Middel til Bevarelse af bredt folkelige og demokratiske Tilstande.

Bogkredsen bringes ogsaa i Erindring, der udkommer 4 Bøger aarlig til en Pris af 2 Kr. 90 Øre pr. Bind og er paa ca. 240 Sider. Indmeldelse sker direkte til A. O. F.s Bogkreds, Nørre Farimagsgade 11, København K.

P. U. V.

P. Sessing,

Torbenfeldtvej 37, 1., Brønshøj.



**HOVEDBESTYRELSESMØDE
DEN 24. OG 25. AUGUST 1938**

Alle til Stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen over sidste Møde oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Sagen angaaende automatisk Oprykning til og gennem Motorførerstillingerne har været forhandlet med Generaldirektoratet, der i Princippet tiltraadte Organisationens Synspunkt, men dog ønskede visse Begrænsninger. Sagen har været udførligere omtalt i D. L. T.

Spørgsmaalet om fremtidig Anvendelse af de Tjenestemænd, som ved den sidst afholdte Synsprøve viste sig at være helt eller delvis farveblinde, er nu afsluttet. Ved Forhandling mellem Generaldirektoratet og de 3 interesserede Jernbaneorganisationer blev der tilrettelagt visse Retningslinier, hvorefter Enkelthederne er behandlet med de respektive Organisationer. For saa vidt angaar Medlemmer af vor Forening maa den Ordning, hvorom der opnaaedes Enighed, efter Omstændighederne betegnes som tilfredsstillende.

Sagen vedrørende Arbejdshandsker har, som det vil være bekendt, været behandlet adskillige Gange, men er nu sluttet med det Resultat, at Generaldirektoratet har tiltraadt, at saadanne Handsker udleveres til samtlige Lokomotivfyrbødere, men ikke til Lokomotivførere.

Som omtalt i Referatet af sidste Hovedbestyrelsesmøde er der anmodet om Udvidelse af Lokomotivførerantallet i Elektrokontrollen. Generaldirektoratet har i Princippet tiltraadt Anmodningen, men under saadanne Forhold, at Gennemførelsen maa paaregnes at ligge et godt Stykke ude i Fremtiden. Under Hensyn hertil er Sagen rejst paany.

Afdelingerne ved et Depot foranstaltede en samlet Udflugt for dens Medlemmer med Damer og ansøgte derfor om »Familiefripas til Foreningsudflugt«, hvilket Distriktet imidlertid nægtede under Henvisning til, at der var Mangel paa Materiel til Togforstærkning. Da den paagældende Udflugt ikke krævede Forstærkning, blev den gennemført, og der købtes Billetter til de deltagende Damer. Organisation har derefter anmodet Generaldirektoratet om Refusion af disse Billetudgifter, men har erholdt Afslag, idet Generaldirektoratet har erklæret sig enig i Distriktets Synspunkt. Da Udflugten er gennemført, og det er et Faktum, at der ikke var Materielmangel, har Hovedbestyrelsen staaet uforstaaende over for Generaldirektoratets Afslag, hvorfor Sagen fortsat behandles.

I Anledning af Organisationens Krav om, at der fastsættes særlige Forberedelses- og Afslutningstider for Personalet i den elektrificerede københavnske Nærtrafik, har Generaldirektoratet meddelt, at der vil blive foretaget visse Undersøgelser, hvorefter der skal blive vendt tilbage til Sagen.

Vi har anmodet Generaldirektoratet om, at der udbetales Lokomotivmænd, der fungerer som Lokomotivmestre eller Depotforstandere, en Godtgørelse paa 2 Kr. pr. Afløserdag.

I Referatet af sidste Hovedbestyrelsesmøde er omtalt en

Sag, hvor udstationeret Personale fik Udstationeringen afbrudt derved, at de blev beordret hjem paa en i Turen paa Afløsningsdepotet værende Dag, som skiftevis er Fridag henholdsvis Dispositionsdag, hvilken Ordning Organisationen fandt urimelig. Distriktet har meddelt, at det er direkte stridende mod Tjenestemandslovens Bestemmelser at yde Udstationeringsgodtgørelse for den Dag, de paagældende har været hjemkaldt, men det er foranlediget, at Tilfælde som de kritiserede ikke vil gentage sig.

En Lokomotivfyrbøder, som forflyttedes fra en By med højt Stedtillæg til en med lavere Stedtillæg, havde Fridag den 1. og Permission den 2. i den Maaned, for hvilken Forflyttelsen gjaldt. Da han saaledes ikke kom til det nye Depot før end den 3., mente han at have Krav paa Stedtillæg af den højeste Sats. Dette er imidlertid ikke rigtigt; hvis en forflyttet Tjenestemand tilbageholdes for at gøre Tjeneste paa det fraflyttede Depot, beregnes Stedtillægget for den paagældende By; i andre Tilfælde — f. Eks. ved Sygdom, Orlov e. l. — beregnes Stedtillægget efter den tilflyttede By.

En Motorfører blev efter Ansøgning forflyttet pr. 1. December 1937, men tilbageholdtes af tjenstlige Grunde indtil 11. Maj 1938. Da han ikke havde sin Familie boende i den By, hvorfra han forflyttedes, paaførte Tilbageholdelsen ham en Del Udgifter, som han søgte refunderet, hvilket nægtedes. Denne Afgørelse er i Overensstemmelse med sædvanlig Praksis; den paagældende Motorfører havde overhovedet ikke haft sin Familie i den By, hvorfra han forflyttedes, som Følge deraf paaførte Tilbageholdelsen ham ikke Udgifter, som han ikke havde inden Forflyttelsen, og under Hensyn hertil ydes der ikke Refusion.

Fra Odense, Fredericia, Viborg, Aalborg og Randers har foreligget nogle Turbesættelsessager, som er blevet afgjort efter sædvanlig Praksis.

Naar en Lokomotivfyrbøder fungerer som Lokomotivfører er det som bekendt forbudt at medgive ham en Remisearbejder til at udføre Lokomotivfyrbødertjenesten. Til Trods herfor er der i Tønder jævnligt anordnet en saadan Tjeneste. Organisation har maattet henlede Opmærksomheden paa det utiladelige i dette Forhold.

Under Hensyn til Lokomotivfyrbødernes jævnlige Benyttelse til Lokomotivførerafløsningstjeneste har en Lokomotivfyrbøderafdeling ønsket, at nogle ueksaminerede Lokomotivfyrbødere fik Adgang til Lokomotivførerprøven tidligere end i Uddannelsesreglerne foreskrevet. Hovedbestyrelsen har ikke kunnet tiltræde dette Forslag, idet der jo i de kommende Aar stadig vil blive nyudnævnt Lokomotivfyrbødere og derfor stadig være et betydeligt Antal ueksaminerede Tjenestemænd af denne Kategori.

I Anledning af et fra Maskinafdelingens Tegnestue fremsat Forslag har Organisation tiltraadt, at Vandkasselaagene paa H, P, og R-Tendere lukkes ca. 1½ m i Forenden og 1 m i Bagenden, saa det bevægelige Laag vil faa en Længde paa 3 à 3½ m.

Ved Forhandlinger med Distrikterne er der opnaaet Enighed om visse Velfærdsforanstaltninger i Finansaaret 1938/39: I Gedser paabegyndes Installering af Centralvarme i Opholdsbygningen; Cykleskur ved Remisen i Thisted samt Modernisering af Lokomotivpersonalets Vaskerum i Brande.

Nogle Forslag vedrørende Forbedringer i Struer og Esbjerg undersøges paa Stedet af Repræsentanter for Administrationen. Organisation og Personalet.

Generaldirektoratet har nu endelig tiltraadt, at Antallet af Værelser til det Lokomotivpersonale, som skifter ved Perron i Fredericia, udvides med 2. Der er givet Løfte om, at Arbejdet fremmes mest muligt.

Ved en Drøftelse med 2. Distrikt var der opnaaet Enighed om Anbringelse af et Læskur i Fredericia. Generaldirektoratet har imidlertid ønsket at afgøre Sagen, og ved en derom ført Forhandling er der af Hensyn til Konsekvenserne givet Organisationen Afslag; Sagen er dog ikke af den Grund henlagt.

I nogle Auditørsager er der efter Anmodning ydet de sigtede Lokomotivmænd Bisidderassistance.

Lokomotivfører H. P. Haugsted, Sd., har skænket Feriehjemmet sin Andel.

Efter Indbydelse har vi deltaget i D. S. og M. F.s Jubilæumskongres. Hovedkassereren samt P. Jensen har repræsenteret vor Organisation.

Dansk Blindesamfund har anmodet om Støtte og faaet bevilget det sædvanlige Beløb 25 Kr.

Herudover er der som sædvanlig behandlet en Række Sager drejende sig om rent personlige Forhold eller af mere lokal Beskaffenhed.

Formandens Meddelelser godkendtes.

Punkt 3. Meddelelser fra de staaende Udvalg.

Uheldsforsikringsforeningen har afholdt Repræsentantskabsmøde. Forretningsfører Ch. Petersen, Dansk Jernbaneforbund, valgtes til Forretningsfører for Uheldsforsikringsforeningen i Stedet for C. Schmidt, som trækker sig tilbage pr. 1. December d. A. Til Næstformand i Repræsentantskabet valgtes vor Organisations Formand, Soph. Jensen.

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne (Brandforsikringsforeningen) har afholdt Repræsentantskabsmøde. Med Hensyn til Tilslutning ligger vor Organisation endnu højst, idet 30 pCt. af vore Medlemmer er tilsluttet Forsikringsforeningen.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde Regnskabsoversigt for 1. Halvaar. Balancen var 694 466,37 Kr., hvilket er en Fremgang paa 13 917,45 Kr. siden sidste Opgørelse og paa 16 637,84 siden 1. Januar.

Det kritiske Udvalg, som havde gennemgaaet Regnskabsoversigtens bilagene, havde intet at bemærke. Regnskabsoversigten godkendtes.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

Kalvebod Bastion anmoder om Støtte i dens Virksomhed til Hjælp for tuberkuløse Børn. Det sædvanlige Beløb, 25 Kr., bevilgedes.

Som Følge af, at vor Organisations Formand er valgt til Præsident for N. L. F., er der blevet en Plads ledig i Forbundets Sekretariat. Til Repræsentant valgtes Johs. Hansen.

I. T. F. afholder Kongres i Luxemburg 3.—8. Oktober. Det vedtoges at deltage i Kongressen med 3 Repræsentanter. Hertil valgtes Formanden, Sekretæren og S. Suneson.

Det spanske Jernbaneforbund anmoder om Støtte i Form af Levnedsmidler til deres Vajsenhus. Hovedbestyrelsen bevilgede et Beløb paa 500 Kr. til bemeldte Formaal. Det

er dog en Betingelse, at det først undersøges, om der haves Sikkerhed for, at Hjælpen kan komme de paagældende Børn til gode.

Arbejdernes kooperative Radiofabrik »Arako« henstiller, at vi udvider vor Aktieandel i Selskabet. Det vedtoges indtil videre at blive staaende ved den Aktiepost, vi har.

Dernæst behandles Spørgsmaal om Lederne i Elektrokontrollen og deres Lønningsforhold. Formanden og Sekretæren bemyndigedes til at undersøge Forholdene og til evt. at rejse Krav om Ændring.

Punkt 6. Eventuelt.

Forskellige mindre Forhold drøftedes.

E. K.

STRUER LOKOMOTIVPERSONALES SELSKABELIGE FORENING

afholder sin 10-aarige Stiftelsesfest Lørdag d. 17. Sept. i Schous nye Lokaler. Udenbys Kolleger, der ønsker at deltage, bedes meddele dette til undertegnede senest 14. Sept. Programmet byder paa Festmiddag Kl. 20, selskabeligt Samvær, Underholdning og Dans.

K. Nørgaard,
Fyensgade 1, Struer.

TAKSIGELSE

Min hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved min kære Hustrus Bisættelse Onsdag den 17. August 1938.

N. C. Johansen,
pens. Lokomotivfører, Nyborg.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Thamsen, Vesterbrogade 68, København, har fra 15. August ændret sin Konsultationstid til Kl. 13—14.



Kæmpemæssig Trafik paa de tyske Rigsbaner.

Tysklands stærke Oprustning og de store Vejanlæg har medført en vældig Belastning af Banerne, saaledes at disse nu er meget nær ved Grænsen af deres Ydeevne. Det er derfor beundringsværdigt, at de i Anledning af Partidagen i Nürnberg, som afholdes 4.—12. September, kan præstere mere end 1200 Særtog; saa mange skal der nemlig sættes i Drift i Anledning af den nævnte Kongres.

I en Oversigt over Særtog til Partidagen ser vi, at alene de politiske Ledere skal have 212 Særtog til Befordring af 194 000 Deltagere til Nürnberg, og de skal have lige saa mange ved Afrejsen.

Rent praktisk kunde man jo nok gøre sig nogle Betragtninger over Nødvendigheden af at sætte 1200 Særtog i Gang til en Partikongres; men hvad det jernbanemæssige angaar maa man absolut beundre, at det for Banerne er

muligt at faa tilrettelagt et saa stort Antal Særtog, der alle skal samle sig om en bestemt Egn i Landet. Saa meget kan ses forud, at det vil blive meget strenge Dage for de tyske Jernbanemænd.

En Privatbane kræver Erstatning.

Under en Storm i Oktober 1936 styrtede et stort Træ ind over Sporene paa Gribskovbanen; et Motortog kørte imod det med det Resultat, at Toget led betydelig Skade, en Passager blev livsfarligt kvæstet, og Motorføreren kom alvorligt til Skade.

Gribskovbanen beklagede sig i den Anledning over manglende Samarbejde med Forstvæsenet. Banen havde i flere Tilfælde ønsket visse farlige Træer fjernet, men der havde stadigvæk været Vanskeligheder fra Forstvæsenets Side. Med Hensyn til det væltede Træ havde en Baneformand netop nogle Dage før Stormen givet Udtryk for Betænkelighed.

Forstvæsenet vilde ikke anerkende Banens Paastande. Spørgsmaalet har imidlertid senere været Genstand for Undersøgelse, og paa Grundlag af denne har de danske Privatbaners gensidige Forsikringsselskab nu anlagt Sag mod Direktoratet for Statsskovbruget. Banen kræver en Erstatning paa ialt 20 652 Kr.

Overtagelse af Privatbaner i Sverige.

Som tidligere omtalt har der i længere Tid været Tale om, at en Del svenske Privatbaner skulde gaa ind under Staten. Denne Sag støder visse Steder paa Modstand, idet man er betænkelig ved, at Staten skulde faa saa godt som Monopol paa Transporten, men fra 1. Juli d.A. er i hvert Fald 4 Privatbaner (Hälsingborg—Hälsleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sävsjöström—Näsjö, Kalmar Jernbaneselskab) i Realiteten gledet ind under Statsbanerne, idet disse har erhvervet Aktiemajoriteten i de nævnte Privatbaner, der foreløbig skal fortsætte som Privatbaner, men under Ledelse af Embedsmænd i Statsbanerne.

PERSONALIA

Udneevnelser fra 1.—9.—38:

- Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:
 H. P. Jørgensen, Gedser, i Gedser (min. Udn.).
 J. P. E. Larsen, Randers, i Skern (min. Udn.).
 C. L. Frederiksen, Aarhus H., i Tønder (min. Udn.).
 K. O. Svendsen, Kbhavns Godsbgd., i Gedser (min. Udn.).
 Motorfører II (L) E. Romme, Aarhus II., efter Ans. if. Opslag til Motorfører I, Tønder (min. Udn.).
 Lokomotivfyrbøder E. A. Bjerneboe, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. if. Opslag til Motorfører II (L), Aarhus H. (min. Udn.).
 Lokomotivfyrbøder M. K. Jørgensen, Aarhus H., efter Ans. if. Opslag til Motorfører II (L), Aarhus H. (min. Udn.).
 Lokomotivfyrbøderaspirant H. G. Routhé, Korsør, ansat som Lokomotivfyrbøder i Gedser.

Forflytninger efter Ans. fra 1.—9.—38:

- Motorfører II:
 V. K. F. Larsen, Aarhus II. (L), if. Opslag til Helgoland.
 S. C. N. Edelvold, Odense, if. Opslag til Aarhus H. (L).
 A. K. Jensen, Viborg, if. Opslag til Aarhus H. (L).
 Lokomotivfyrbøderne:
 V. H. Andreasen, Nyborg, til Struer.
 H. S. Jensen, Brande, til Hobro.
 A. H. Momme, Brande, til Langaa.
 K. K. O. Malling, Langaa, til Randers.

Afsked:

- Lokomotivfører H. M. Wollenberg, Langaa, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31.—10.—38 (min. Afsked).
 Lokomotivfører H. V. J. Helmert, Struer, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31.—10.—38 (min. Afsked).

Dødsfald:

- Lokomotivfører A. F. Conradsen, Tønder, den 20.—8.—38.
 Motorfører I K. Mortensen, Helgoland, den 21.—8.—38.



Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 6—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — **Illustreret Bogkatalog sendes gratis.**

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

RESERVERET

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. København K.
 Telefoner: Central 768 og 10028.



Specialitet:

Fodtøj til vanskelige Fødder samt kunstige Lemmer og Bandager



Gør Deres Indkøb hos D. L. T.s Annoncører.

REDAKTION: *Soph. Jensen og E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. 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—16.

Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

Big Ben

Idealet af en Fyldepen . Faas i fem Farver.
30 Aars Garanti . Vacuum Fylder med Blæk-
kontrol . Leveres paa Rate fra 3 Kr. pr. Maaned
V. Schönemanns Boghandel

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

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

P. MADSENS Sparekassen

Slagterforretning,
Nørrehus, Nørregade 34.
Telf. 403. Telf. 403. for
**NYBORG BY
OG OMEGN**

FORLANG KAFFE

fra . M. BRUUN's Kafferi.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med
KJOLER OG OVERTØJ
Telefon 216.

DREVEN & NELLEMANN

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

NYBORG KULIMPORT

& Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

Sandermanns Vinstue

anbefales

Østervemb

RESERVERET

C. F. SCHALBURG FORNEMME

VELLAGREDE

KVALITETER

***** Aktieselskab *****
Grundlagt 7. Juni 1817.

Jydskø Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.
Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.
Alt i Trikotage.

Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,
Nørregade 25.
Alt i udskåret Læder og
Skomagerartikler til
billigste Priser.

Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden
Otto Trasbo

SNEDKERMESTER

NIELS JENSEN

Nørre Voldg. 64 Telf. 629
Ligkisteforretning og
Begravelseskontor
Gratis Kistedekoration
Gratis Kørsel til Kapel

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade
Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 454

A. IVERSEN

Cai Rolsted

Nørregade 4
Stort Udvalg i **CIGARER,
CIGARETTER OG
TOBAKKER**

Drink

Helsingør Vin-Kompagni's
udsøgte Vind og Spirituosa

Telf. 929

GRAVSTEN

købes billigst fra
L. J. HANSEN
Stenhuggeri og mek. Sliberi
Frisengaardsvej
(bag gl. Kirkegaard) NYBORG

C. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.
Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butikaleje,
derfor billige Priser.

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

Husk

Karl Rosenbecks

Bageri & Conditori.

Tlf. 180. Knudshovedvej. Tlf. 180.
Brødet bringes overalt i Byen.

Nyborg Dampvaskeri

Øster Voldgade
Nyborg

Karl Petersen

Glaramester

Møllemejeri
Nyborg

Telef. 264

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

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

Kakkelevne - Komfurer - Bygningstøbegods

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

CAFE FÆRGEAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.