



NO 19

5. Oktober 1939

39. Aargang

SITUATIONEN

Med en hidtil næsten ukendt Hurtighed er der kommet Gang i Varepriserne. Siden Kri-gen udbrød den 1. September, ja allerede umid-delbart forud, meldes der saa godt som dagligt om Stigning paa en eller anden Vare. Det fore-gaar i et saadant Tempo, at man hovedrystende spørger sig selv, hvorledes Fremtiden skal blive. Uanset at vi jo alle ønsker en snarlig Fred, synes de krigsførende Lande dog at belave sig paa Krigstilstand gennem en Aarrække; det er derfor saare naturligt, at vi med en vis Angst har bemærket den saa hurtigt gennem-førte betydelige Stigning i Prisniveauet. Det er snart ved at være paa Tide, at der fra Stats-magtens Side skrives virkningsfuldt ind mod urimelige, d. v. s. uberettigede Prisforhøjelser.

De, som under den forrige Krig var i en Tjenestemandsstilling, tænker paa, hvor daar-ligt de dengang var stillet i økonomisk Hen-seende, og de gruer for, om den konstaterede Prisstigning skulde fortsætte og paany bringe os ud i lignende Forhold. Dette er der dog ingen Tegn paa. Selv om Prisstigninger saa godt som altid er ubehagelige, saa har vi jo da nu en Lønordning, ved hvilken der skulde være sikret os i hvert Fald tilnærmelsesvis Dækning for Udgiftsstigninger. Spørgsmaalet er blot, om disse indfinder sig saa hurtigt, at vi med den aarsvise Regulering kommer langt bagud, og at Reguleringerne derfor bør fore-gaa med kortere Mellemlum.

Det maa blive Centralorganisationens Op-gave at følge Udviklingen meget nøje og sætte ind i rette Tid; thi derom er alle enige: Elen-

dighedsperioden 1914—18 ønskes ikke gentaget. C. O.s Ledelse er da ogsaa allerede selv klar over dette. Helst saa vi naturligvis alle, at Priserne saa nogenlunde blev holdt nede paa et saadant Trin, at der ingen Stigning i Ud-giftstallet fremkommer; men i hvert Fald maa vi se Udviklingen i Møde med en vis Ro.

Naar vi siger, det drejer sig om at tage Situationen med Ro, saa gælder dette i Øje-blikket tillige paa et Omraade mere for os Lokomotivmænd.

Som en direkte Følge af Køreplansind-skrænkningerne er et betydeligt Antal Motor-førere blevet overtallige. Noget saadant er na-turligvis ubehageligt, men ogsaa den Situation maa tages med Fornuft.

Det drejer sig om at finde Beskæftigelse til disse Kolleger, og det vil forhaabentlig lykkes at komme til en under de foreliggende Forhold akceptabel Ordning. Hvorledes denne bliver, kan der endnu intet nærmere oplyses om; men naar dette læses, er der i hvert Fald paabegyndt Forhandlinger i Spørgsmaalet, og fra General-direktoratets Side er der vist fuld Forstaaelse af de foreliggende Vanskeligheder.

I 2. Distrikt blev vore i dette Spørgsmaal interesserede Kammerater opskræmt ved For-lydender om, at de kunde benyttes i Flæng til hvilken som helst Lokomotivmandsgerning, her- under Lokomotivfyrbødertjeneste, noget vi dog finder var alt for forhastet. Der har hidtil manglet Motorførerreserver i fornødent Om-fang; dette Forhold kan bringes i Orden nu. Ogsaa med Hensyn til Rangermaskinerne bør

der ske en Ændring. Et ikke lille Antal Lokomotivfyrbødere har jo været benyttet til Lokomotivførertjeneste i Rangerturene. Efter vor Mening vil det være nærliggende, at man nu i første Række benytter Motorførere til denne Afløsertjeneste.

Det vilde vel ogsaa være urimeligt nu at have Kørselsfordelinger som under normale Forhold. Turene bør »vandes ud« i den Udstrækning dette er gørligt, og der bør i det hele taget gøres, hvad muligt er for at fordele den resterende Tjeneste paa de flest mulige. At kun visse bestemte skulde tage alle de med Indskrænkningerne følgende Ubehageligheder vilde være meningsløst.

Det er som sagt vort Haab, at en efter Forholdene passende Ordning kan opnaas; men indtil videre gælder det altsaa om at holde sig rolig.

KØREPLANEN

Der er nu forløbet 15 Dage, siden den nedskaarne Vinterkøreplan traadte i Kraft. Dette korte Tidsrum er naturligvis ikke tilstrækkeligt til at kunne danne sig et saa fuldt objektivt Skøn over Forholdene, at man nøjagtigt kan sige, at Køreplanen *absolut* bør ændres paa dette eller hint Punkt. Desuagtet har der fra visse Sider i Pressen og i ganske særlig Grad fra et større jysk Blad været rettet en Række harmdirrende Angreb paa Statsbanerne, f. Eks.: »Statsbanekøreplan uden Plan«, »Den, der ager med Knutzen, kommer ogsaa med«, »Knutzens Sparekøreplan er Hastværksarbejde«, »Rejsevilkårene er skruet en Menneskealder tilbage« o. s. v.

Selvfølge er det smerteligt, naar der maa foretages Indskrænkninger i Trafikforholdene. Der behøves ingen lang Forklaring for at kunne forstaa, at Inddragelse af ca. 25 pCt. af Persontogskilometerne er stærkt følelig. Hvis dette ikke var Tilfældet, vilde vor Personogstrafik — som Generaldirektøren jo ogsaa pointerede over for Pressen ved det Møde den 11. September, hvor de nugældende Indskrænkninger blev forelagt — være alt for overdimensioneret. Et lille Blik paa Forholdene vil dog hurtigt vise, at der saa langt fra er Tale om at skrue Forholdene en Menneskealder tilbage.

Den Køreplan, der i Dag køres efter, om-

fatter 45—50 000 Persontogskilometer pr. Dag, hvilket svarer nogenlunde til Vinterkøreplanerne for 10 Aar siden. I Vinteren 1928—29 kørt der daglig ca. 49 000 planmæssige Persontogskilometer, i Vinteren 1929—30 var det tilsvarende Tal 52 000. Dette vil altsaa sige, at den nugældende Køreplan, som jo er betinget i Forhold, ingen i dette Land er Skyld i, paa det nærmeste svarer til, hvad der var *normalt* for blot en halv Snes Aar siden.

I 1916, hvor der var Højtrafik, kørt der ca. 31 500 Persontogskilometer pr. Dag. De blev i 1918—19 nedsat med 33 pCt. til ca. 20 500 pr. Dag og gik Aaret efter, 1919—20, da Forholdene jo var bedret, op til 22 000.

I Diskussionen om de forskellige Rationeringer, der nu skal foretages eller er gennemført — Sukker, Gas og Lys — har man sammenlignet med Forholdene under Verdenskrigen og peget paa disse; men for Statsbanernes Vedkommende kan det altsaa fastslaaes, at der trods alle Ubehageligheder dog endnu dagligt køres over det dobbelte Antal Persontogskilometer af, hvad der kørt under den forrige Krigsindskrænkning, og ca. 50 pCt. mere end der kørt under Krigsaarenes Højtrafikperiode. Det er derfor stærkt overdrevet at tale om at være skruet en Menneskealder tilbage.

Det er muligt, ja endog sandsynligt, at de Tog, som nu køres, kan lægges anderledes tilrette end Tilfældet er. Men dette er jo ikke noget Nyt. Ved det foran omtalte Møde i Generaldirektoratet den 11. September gjorde Generaldirektøren jo netop opmærksom paa, at man straks efter den 20. vilde gaa i Gang med Udarbejdelsen af en ny Køreplan, som maaske nok vilde medføre yderligere Indskrænkninger, men som paa den anden Side bedre kunde tilpasses i Enkeltheder end den midlertidige Køreplan er det.

Det maa jo nemlig ikke glemmes, at en Køreplan ikke er noget, som laves i Løbet af Nul Komma Nul. Det er faktisk saaledes, at naar en Sommerkøreplan træder i Kraft, begyndes der paa Tilrettelæggelse af Vinterkøreplanen og omvendt. Man kan i hvert Fald roligt regne med, at der er 2—3 Maaneders fuldt Arbejde med Tilrettelæggelsen af en Køreplan, og da den jo skal være færdig i saa god Tid forinden dens Ikrafttræden, at de forskellige Instanser kan faa tilrettelagt de nye Tjenester for Personalet, er det, som vi i øvrigt allerede

skrev i sidste Nr. af Bladet, slet ikke svært at forstaa, at Statsbanerne har haft deres Vinterkøreplan færdig længe før den 20. September. (Det Eksemplar, som blev udleveret Pressen til Anmeldelse, er da ogsaa dateret 12. August, d. v. s. 3 Uger før Krigsudbruddet.) Da det, efter at Krigen var en Kendsgerning, i et Ministermøde blev besluttet at indskrænke Toggangen med 25 pCt., var der simpelthen ikke for Generaldirektoratet nogen anden Udvej end at inddrage en Del af de i den allerede udarbejdede Køreplan tilrettelagte Tog.

At en Køreplan, der er kommet til Verden under saadanne Forhold, *kan* have Skavanker, som ikke findes i én, der er udarbejdet igennem længere Tids Undersøgelser, er ret indlysende. Det burde de Blade, som har startet de hæsblæsende Angreb, da kunne indse. Og Paastanden om at være skruet en Menneskealder tilbage er som paavist fuldkommen ved Siden af.

Blandt alle de mange Beklagelser er der dog ogsaa een, som bør nagles fast. Et Blad kritiserer, at der ikke er Plan i Inddragelserne af Tog henholdsvis Rutebiler, og skriver i den Anledning:

Var her ikke en Opgave, som i disse Tider burde løses? Burde der ikke af Trafikmyndighederne, der har Haand i Hanke med Køreplanerne, sættes noget ind paa, at Baner og Rutebiler kom i fornuftigt Samarbejde om Køreplanerne, saaledes at man i størst muligt Omfang tjente den Befolkning, for hvis Skyld der køres?

Hvor er det interessant at høre, at der nu er Ønsker om, at der skal sættes noget ind paa en fornuftig Ordning af Forholdet mellem Baner og Biler. Det er vi jo nogle Tusind Stykker, der længe har ønsket og haabet paa. Men der har adskillige Steder været en vis Uvilje herimod; der skulde være frit Slag for Bilerne, Banerne maatte klare sig, som de kunde, eventuelt lukke.

Som vi allerede sidst anførte, er jo nu enhver Tale om Banenedlæggelse forstummet. Man er blevet klar over, at det alligevel er godt, vi har Jernbanerne, og naar vi — det ske snart — atter kommer ind i rolige normale Forhold, kan der dog maaske endnu være et Haab om at faa ordnet Trafikforholdet mellem Baner og Biler paa saadan Maade, at hele vort Samfund kan være tjent dermed.

KRIGENS ØKONOMISKE PROBLEMER

Krigens Begyndelse har for de neutrale Stater og særlig for Danmark medført store økonomiske Problemer, der knytter sig meget stærkt til den politiske Neutralitet. Det drejer sig først og fremmest om at sikre Landets Forsyning og derefter om at sikre den normale Udenrigshandels Opretholdelse. Og heri bestaar samtidig det politiske Problem, nemlig at opretholde Landets økonomiske Funktioner over for begge fjendtlige Parter paa en Maade, der viser politisk Neutralitet.

Det er vigtigt at fastslaa, at Blokadesituationen ikke har forandret Erhvervspolitikens primære Formaal: Opretholdelse af Maksimalbeskæftigelse og tilstrækkelig Fortjeneste for hele Befolkningen. Det er særlig vigtigt, at Realindtægten opretholdes for den økonomisk daarligst stillede Del af Befolkningen.

Det er nu Opgaven at gennemføre en Erhvervspolitik, som tager Sigte paa de omtalte Principper, og der kræves særlige Import- og Eksportforanstaltninger, Produktions- og Prisforanstaltninger for at kunne gennemføre den dertil paakrævede økonomiske Politik.

Regeringen har umiddelbart efter Krigsudbruddet taget fat paa de økonomiske Problemer. Man har nedsat et erhvervsøkonomisk Raad og i Forbindelse med dette forskellige Nævn, som skal sikre en Erhvervspolitik, der svarer til Blokadeøkonomiens Krav. Man er begyndt med forskellige Foranstaltninger paa Rationeringsomraadet (f. Eks. Benzin) og har fastsat Maksimalpriser for Brød. Endvidere har man paabegyndt en Optælling af Lagrene.

I denne Sammenhæng er det vigtigt, at Regeringen har sikret sig Kontrol med Udenrigshandelen. Det vil ikke alene sige Kontrol med Importen, en saadan bestod jo i Forvejen (Valutacentralen), men ogsaa med Eksporten. Regeringen har gennemført forskellige Udførselsforbud, som skal sikre, at Hjemmemarkedet ikke blottes for vigtige Varer og Raastoffer. Endelig er der udstedt en Lov imod Hamstring og Vareaager.

I Modsætning til Fremgangsmaaden under Verdenskrigen er man nu *straks* begyndt med krigsøkonomiske Foranstaltninger. Men det er givet, at Erhvervslivets Tilpasning til de forandrede økonomiske Forudsætninger ikke kan ske i en Haandevending. I Øjeblikket er det

f. Eks. meget vanskeligt at faa noget Overblik over Sterlingkursens Udvikling, som har afgørende Betydning for vor Eksportindtægt og muligvis ogsaa for Hjemmemarkedets Forsyning med Smør og andre Produkter. Ogsaa den engelske Blokades Omfang og de tyske Modforanstaltningers Effektivitet er i Dag endnu uvis.

Men alligevel kan man allerede nu se de Principper, der synes at ville blive afgørende for vor økonomiske Politik under Krigen. Importen af Luksusvarer og af Raastoffer til Luksusproduktionen vil blive forhindret. Det vil blive nødvendigt at koncentrere de til Raadighed staaende Raastoffer og den disponible Arbejdskraft paa Erhvervsgrene og Foretagender, som arbejder for den primære Forsyning. Det er ogsaa muligt, at Begrebet »Luksus« efterhaanden vil blive udvidet og under en længere Krig vil komme til at omfatte alle Varer og Produktioner, som ikke er Livsfornødenheder. Denne Politik vil medføre, at man i det danske Erhvervsliv vil blive nødt til at foretage Omlægninger og Tilpasninger, som svarer til Blokadesituationen. Produktion af danske Raastoffer vil faa en stigende Betydning. Forøget Hvedeavl, Lucerneavl, Avl af Foderkartofler og Foderroer vil staa paa Dagsordenen. Ligesom under Verdenskrigen vil Tørveproduktionen blive vigtig for vor Brændselsøkonomi. Vareudvekslingen med Sverige og Norge vil delvis komme til at erstatte de udenlandske Handelsforbindelser, som ikke kan opretholdes under Blokaden. Saaledes kan vi f. Eks. importere Kvælstof fra Norge, ligesom ogsaa Kraftoverførsel fra Norge og Sverige vil kunne faa stor Betydning.

Det vil være typisk for Blokadeøkonomien, at Befolkningens tilstrækkelige Forsyning bliver Midtpunktet i hele Erhvervspolitikken. Udviklingen vil formentlig føre til, at selve Eksportsynspunktet maa træde tilbage for Hjemmemarkedets tilstrækkelige Forsyning med de nødvendige Varer, og Eksportreguleringen vil arbejde i denne Retning. Vi skal kun her gøre opmærksom paa, at danske Fedtstoffer i større Udstrækning burde anvendes herhjemme, og at det skulde være muligt at erstatte de udenlandske vegetabiliske Olier i Margarineproduktionen med Smør og animalske Fedtstoffer. Den større Anvendelse af Smør som Næringsmiddel vil medføre, at andre Næringsmidler kan spares

og samtidig forbedre den daarligst stillede Del af Befolkningens Ernæringstilstand.

Blokadeøkonomien vil ogsaa kræve en Indsats paa det beskæftigelsesmæssige Omraade. Benzinrationeringen, Forbud imod Bilkørsel, Indskrænkninger af Luksusproduktionen og lign. vil medføre, at man bliver nødt til at søge Beskæftigelsen udvidet paa andre Omraader, og her er Byggeriet af stor Betydning. Det vil blive nødvendigt at støtte Byggeriet i størst mulig Udstrækning, og det bør være Nationalbankens og Krisefondens Opgave at gennemføre denne Støtte. Samtidig vil det være nødvendigt at kontrollere Byggematerialernes Prisfastsættelse. Ogsaa store offentlige Arbejder kan gennemføres nu. Inddæmnings- og Afvandringsarbejder, som skal skaffe nye Arealer for øget Korn- og Lucerneavl, er meget arbejdskrævende, og de forudsætter ikke Import af udenlandske Raastoffer.

Prisproblemet er selvfølgelig et særligt vigtigt Spørgsmaal under Krigen. Det er givet, at Prisforhøjelser ikke kan undgaas; Raastofferpriserne vil stige og dette vil præge de danske Importpriser. Heller ikke Maksimalpriser er noget Middel til at undgaa Prisstigninger. I Virkeligheden er Maksimalpriser kun et Middel til Prisregulering. Stigende Priser er jo kun et Udtryk for Vareknaphed, og Vareknaphed er et Symptom paa formindsket Udbud. Der er Fare for, at Maksimalpriser yderligere kan formindske Udbuddet og paa denne Maade forøge Vareknapheden. Hvis det bliver Tilfældet, vil Handelen formentlig prøve paa at omgaa Maksimalpriserne. Dette er sandsynligvis Aarsagen til, at Regeringen omgaa meget forsigtigt med Maksimalprispolitikken. Derimod vil Forøgelsen af Udbuddet og en gennemgribende Pris-kontrol være det rigtige Middel til at undgaa Prisforhøjelser, der ikke er berettiget. Hvis det bliver paakrævet, saa skal en Rationering sikre de nødvendige Livsfornødenheder, men samtidig bør denne Rationering tage Sigte paa, at Lighedelsprincippet ikke er en fuld retfærdig Løsning. Sværarbejdere og Folk, som ikke er i Stand til at faa de nødvendige Kalorier og Vitaminer i Form af dyrere Varer, bør have større Rationer af de nødvendige primære Varer end de, som har Mulighed for at omlægge Forbruget til andre Varer.

De samvirkende Fagforbund og Socialdemokratisk Forbund har opfordret Regeringen til

at træffe Foranstaltninger, der svarer til de Tanker, vi har udviklet her. I dette Opraab opfordres Regeringen bl. a. til at fordele Byrderne ved nye nødvendige Skatter paa retfærdig Maade. Det er meget vigtigt — ikke alene økonomisk, men ogsaa af Hensyn til Samfundsmoralen — at denne Krig ikke medfører ublu Fortjenester i visse Befolkningskredse, som det skete under Verdenskrigen. Eventuelle nye Skatter kan samtidig blive Grundlaget for de nødvendige Lempelser i Priseniveauet og muligvis ogsaa for en storstilet Støtte til de daarligst stillede Befolkningskredse, som vil blive haardest ramt under Blokaden.

NY FORARBEJDELSE AF HUEKOKARDERNE

Til Uniformshuerne bruger Statsbanerne omkring ved 17 000 Kokarder om Aaret. Hertil er hidtil anvendt noget broderet Materiale, som kun fremstilles i Udlandet, og da det paaregnes, at det under de nuværende usikre Forhold vil være umuligt at fremskaffe det nødvendige Materiale til fremtidige Hueleveringer, har Generaldirektoratet set sig nødsaget til indtil videre at anvende Huekokarder af presset Hvidtmetal.

SOMMERMØDE PAA HINDSGAVL

I Dagene fra 14. til 19. August afholdtes paa Hindsgavl det 17. Sommermøde med økonomiske Spørgsmaal som Program.

Programmet var opdelt i følgende Emner, der behandledes paa hver sit Møde:

- »Er Statsregulering et Overgangsstadium«. Indleder: Professor ved Aarhus Universitet Thorkil Kristensen.
- »Den private Ejendomsret i Nutidssamfundet«. Indleder: cand. jur. Øystein Gjelsvik fra Trustkontrollen, Oslo.
- »Hvordan sikrer Staten Opsparing og Kapitaldannelse«. Indleder: cand. phil. Henrik Aakerlund, Upsala.
- »Lønpolitik og Indkomstfordeling«. Indleder: Sekretær i De samvirkende Fagforbund Ejnar Nielsen.
- »Eksporterhverv og andre Erhverv«. Indledere: Landstingsmand H. Hauch og Borgmester P. Christensen.
- »Socialpolitikken og den enkeltes Lefevod«. Indleder: Ekspeditionssekretær i Københavns Magistrats 3. Afdeling Aage Clausen.
- »Skattepolitikens nye Opgaver«. Indleder: Sekretær i det statistiske Departement, cand. polit. Viggo Kampmann.

Efter at Indlejerne i udførlige Foredrag havde klarlagt de Spørgsmaal, der knytter sig til de enkelte Emner, udspandt der sig interessante og meget lærerige Diskussioner, som gav Mødedeltagerne Indblik i mange af de Detailspørgsmaal, man ofte ikke kommer til Bunds i.

Foruden de officielle Møder havde Lederen, Sekretær Andreas Boye, formaaet Forstander for den internationale Folkehøjskole ved Helsingør, cand. mag. P. Manniche, og Forstander for Hindholm Højskole, cand. theol. L. Bech, til i Foredrag at fortælle Mødedeltagerne om Tilblivelse og Drift af deres i høj Grad særprægede Højskoler.

Der afholdtes to Udflugter. En Sejlur rundt om Fænø med Passage under Lillebæltsbroen til Kongebrogaarden, hvor der indtoges en Forfriskning; derefter Spadseretur til Broen og sluttelig Sejlur tilbage til Hindsgavl Anløbsbro. Onsdag gik Udflugten til Skamlingsbanken, hvor Deltagerne efter at have set de historiske Minder nød den storslaaede Udsigt over det smukke Landskab og Bæltet. Paa Tilbageturen var der et kort Ophold i Kolding, under hvilke Deltagerne havde Lejlighed til at se Koldinghus Ruiner.

Sommermødet fik altfor hurtig Ende, det gør det gode altid, men Mødedeltagerne rejste hver til sit med gode Minder om udmærket kammeratligt Samvær i en herlig Natur med Brødrefolk fra de tre nordiske Lande.

H.

DEN ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVIKLING I 1938

Det intern. Arbejdsbureaus Undersøgelser.

(Fortsat.)

Den internationale Handel.

Det voksende Pres paa Ressourcerne og de alvorlige Trusler mod en opnaaet Lefevod gør Spørgsmaalet om internationalt økonomisk Samarbejde mere og mere paatrængende. Den Internationale Arbejdsorganisation hviler selv paa en Erkendelse af, at alle Verdens Lande i væsentlig Grad er afhængige af hverandre. Den stigende Lefevod i Nutiden er gjort mulig ved Markedernes Udvidelse og Udvekslingen af Raamaterialer, Færdigvarer og Kapitalinvestering over hele Verden. Paa Fortsættelsen af denne Proces hviler Haabet om yderligere Fremgang. Den Kendsgerning, at en Del af Verden nu forsøger i vid Udstrækning at afbryde sine økonomiske Forbindelser med den øvrige, gør snarere Behovet for økonomisk Samarbejde større end mindre for de Lande, der er tilbage. Og Spørgsmaalets paatrængende Karakter øges ved den Knaphed paa vigtige Produkter, som Oprustningen truer med at fremkalde.

Heldigvis har de ledende i mange Lande vist en voksende Erkendelse af dette Problems Betydning. En af de mest bemærkelsesværdige Udviklingslinier i det forløbne Aar har været den videre Udbredelse af det Program for gensidige Handelsoverenskomster, som U. S. A.s Regering tog Initiativet til, og som er baseret paa en udbredt Delagtiggørelse i tosidige Indrømmelser gennem Mestbegunstigelsesklausulens Virk-

ninger. Sytten Overenskomster blev undertegnede før Maj 1938, og i det følgende Aar blev andre afsluttede mellem U. S. A. og følgende Lande: Ecuador, Storbritannien sammen med Newfoundland og det britiske Kolonirige, Kanada (den anden Overenskomst) og Tyrkiet. Den af Aarets Begivenheder, der satte Kronen paa Værket, var Undertegnelsen den 17. November af den engelsk-amerikanske Handelsoverenskomst, som nedsatte Skrankerne for Handelen eller tog Forholdsregler mod Forhøjelse af saadanne Skranker for ca. 2000 Positioner, og som ansloges til at paavirke en Handelsomsætning, der i 1936 vurderedes til ca. 675 Mill. Dollars.

Dette er betydningsfulde Skridt i Retning af Frigørelse af Verdenshandelen. Det kan maaske haabes, at Landene vil have Mod til at gaa videre ad den Vej. Deres Betydning for Verden og deres direkte Indflydelse paa Levefoden kan ikke udtrykkes bedre end i følgende Erklæring af Udenrigsminister Cordell Hull i en Radiotale den 16. August 1938:

»Den økonomiske Stabilitet, den finansielle Stabilitet, den sociale Stabilitet og, i sidste Instans, den politiske Stabilitet er alle Dele af en Bue, der hviler paa Handeles Grundvold. Intet moderne Industriland kan opretholde en bestaaende rimelig Levefod uden international Handel. Raastoffer og andre Varer er uomgængelig nødvendige til Opretholdelse af de industrielle Processer; og udenlandske Markeder for Salget af et Lands Produkter er paa samme Maade uomgængelig nødvendige for dets økonomiske Liv. Naar de er udelukkede fra den internationale Handel, staa Landene over for Nedgang og Forfald.«

Vandringer.

Der kan næppe være noget Omraade, hvor den økonomiske Depression i 1930 og de følgende Aar har haft mere vidtrækkende Virkninger, og hvor en Genoplivelse har været senere til at vise sig og langsommere, end det Omraade, der betegnes af Vandringsbevægelserne. Da Depressionen naaede Lavpunktet, var Vandringsstrømmene praktisk taget drejet i modsat Retning, idet Antallet af Personer, der vendte tilbage til deres Fædreland, oversteg Antallet af Indvandrere. Skønt denne Tendens nu er forsvundet, og Vandringsstrømmene har genoptaget deres normale Retning, vokser deres Omfang kun langsomt og er betydelig under, hvad det tidligere var.

I Europa har visse Landes Efterspørgsel efter Arbejdskraft og særlig Arbejdskraft til Landbruget ført til en vis Forøgelse i Udvekslingen af Arbejdere. Man anslaaer, at Antallet af italienske Arbejdere, der drog til Tyskland (Østrig incl.), voksede fra 1800 i 1937 til 30 000 i 1938, et Tal, som utvivlsomt vil blive meget overskredet i indeværende Aar. Den polske Udvandring inden for Europa steg fra 79 000 i 1937 til 108 000 i 1938, og Muligheden for forøget Udvandring til Letland og Estland førte nylig til Afslutning af tosidige Overenskomster mellem Polen og disse Lande. Denne udvidede Adgang til Udvandring kommer imidlertid kun Sæsonarbejdere tilgode. Som Helhed formindskedes Udvandringen af endelig Natur inden for Europa i 1938.

Hvad angaar den oversøiske Udvandring, som

væsentlig er af endelig Karakter, fandt den Genoplivelse, som kunde iagttages allerede i 1937, Bekræftelse i 1938 for praktisk taget alle oversøiske Landes Vedkommende. Men til Trods for denne Genoplivelse var Udvandringens Omfang endnu kun en Femtedel af det aarlige Gennemsnitstal i Perioden 1920—24 og repræsenterede ikke mere end 7—8 pCt. af Indvandringen til disse Lande før Verdenskrigen.

En af Aarsagerne til Langsomheden i denne Genoplivelse ligger selvfølgelig i den Arbejdsløshed, som stadig hersker i visse Lande, som traditionsmæssigt er Indvandringslande. I andre er det imidlertid en ret udbredt Antagelse, at det vilde være muligt at give Adgang til et større Antal Indvandrere, end der nu modtages. Man føler, at den Regulering, som indførtes, da Depressionen var værst, for at forhindre Indvandring paa en Tid, da alle Fag led af Arbejdsløshed, nu har en alt for negativ Karakter. Alligevel tænker man dog ikke paa at vende tilbage til den Frihed, som herskede i tidligere Tid. Man bestræber sig for at fastslaa, hvad hvert Land virkelig behøver, og at erstatte tidligere Indskrænkninger, der betragtes som for absolutte og almindelige, med Reguleringsforholdsregler, der ikke vil hindre Indvandringen af saadanne Klasser af Personer, som det maaske findes nyttigt at give Adgang. Kompetente Kredse i en Del ikke-europæiske Lande mener, at Vandringer med Kolonisation for Øje selv under de nuværende Omstændigheder vilde være en nyttig Ting for de paa-gældende Lande; men man er enig om, at en Genoptagelse af disse Bevægelser, hvis Kolonisten skal have en tilstrækkelig Chance for Sukces, kræver et System af teknisk og finansiell Organisation, og undertiden endog af internationalt Samarbejde i langt videre Udstrækning, end det tidligere syntes nødvendigt.

Man er nu i en hel Række Lande ved at tage Skridt til at regulere og organisere Indvandringen paa en Maade, der er bedre afpasset efter de forhaanden-værende Muligheder. I Venezuela er f. Eks. i September f. A. et nyt Institut for Vandring og Kolonisation traadt i Virksomhed. Det Internationale Arbejdsbureau blev bedt om at give Raad af teknisk Natur ved dets Oprettelse.

Det er ogsaa værd at henlede Opmærksomheden paa den store Interesse, der vistes den Konference af sagkyndige angaaende Vandring med Kolonisation for Øje, som Den Internationale Arbejdskonference sammenkaldte i Begyndelsen af 1938. Den var besøgt af Repræsentanter for 10 Lande fra Syd- og Mellemamerika og for 8 europæiske Udvandringslande. De Resolutioner, som denne Konference vedtog, angiver udførligt de Forholdsregler i Retning af national Organisation og internationalt Samarbejde, som vilde kunne hjælpe til at overvinde Vanskelighederne for saadanne Vandringer. De foreslog ogsaa, at Konferencens Arbejde skulde fortsættes af en permanent Kommission, og adskillige amerikanske Lande har allerede erklæret, at de har til Hensigt at tage Del i en saadan Kommissions Arbejde, saa snart Sikkerheden for at opnaa tilstrækkelig Støtte vil gøre det muligt at oprette den.

(Fortsættes.)

PERSONTRAFIKKEN I NORDAMERIKA

I Lighed med Baner i andre Lande bestræber de store amerikanske Jernbaneselskaber sig paa at fremskynde og forbedre Persontrafikken paa deres Baner. Den mest iøjnefaldende Indsats er de nye komfortable, strømlinieformede damp- eller dieseldrevne Eksprestog med stor Kørehastighed. Det er med disse Hensigten ikke blot at byde de rejsende større Bekvemmelighed og kortere Rejsetid, de har ogsaa den Op-gave at tilbageerobre de rejsende, som har foretrukket Flyvning eller Automobilvejene fremfor Jernbanerejser. Da de nye Tog indførtes, blev de hurtigt populære. Togenes Ydre vakte stor Opmærksomhed baade ved Strømlinieformen og den dekorative Maling, og endnu mere ved de forkromede, strømlinie-givende Striber, der fra et forkromet Vingehjul i Togets Forende gaar til Togets Bagende. Indvendig er de udstyret med al mulig Komfort; Restaurationsvogn, Læse-, Ryge- og Udsigtssaloner, og overalt er der naturligvis Varme-, Køle- og Luftfugteanlæg.

Interessen for de nye Tog blev større, og Antallet af rejsende steg. Det viste sig særligt med de to med hinanden konkurrerende Tog »Hiawatha« og »400« mellem Chicago og Minneapolis, i hvilke Halvdelen af Passagererne i det ene Tog og en Tredjedel i det andet Tog maatte anses for nyrehvervede rejsende. Om de rejsende i »Flying Yanke« paa Boston og Maine-Banen hævdes det, at 6 pCt. er erobret fra Flyveruterne og 13 pCt. fra Fjernomnibusserne.

Damplokomotiverne har hævdet sig godt overfor Diesellokomotiverne; det viste sig ogsaa i et særligt Tilfælde, hvor et Dieseltog »Zephyr« paa Chicago, Burlington og Quincey-Banen var sat ud paa Grund af en Skade. Til Erstatning anvendtes et let Pacific-Lokomotiv med fire Vogne. Det ankom til Endestationen med en Forsinkelse paa kun 6 Min., endskønt der var tabt 22 Min. ved nedsat Kørehastighed paa Grund af Spararbejder.

Mr. Steam.

OPLYSNINGSARBEJDET

I nær Fremtid tager Oplysningsarbejdet for Vinteren 1939/40 sin Begyndelse. I den Anledning gør Landsoplysningsudvalget opmærksom paa, at alle Forespørgsler Oplysningsarbejdet vedrørende besvares beredvilligt og omgaaende, uanset om de fremkommer fra Enkeltmand eller fra Grupper.

Afdelinger, som iværksætter Oplysningsarbejde, bør saavidt muligt vælge Emner, der vedrører aktuelle Samfundsspørgsmaal. Hermed være ingenlunde sagt, at elementære Fag ikke bør tages op; men Tiden kræver, baade af Hensyn til selve Øjeblikket, men ganske særligt med Fremtiden for Øje, en positiv underbygget Viden om Tingenes Tilstand i det Samfund, hvori vi lever. Saaframt vi skal bevare Frihed, Demokrati og Menneskerettigheder er det en tvungende Nødvendighed, at den enkelte faar Indblik i og Forstaaelse af, hvad der rører sig i vor Tid.

Drøftelser og Læsning af Skønlitteratur i Tilknøytning til Studierne vil give et vidt kulturelt Udsyn.

Medlemmer, som ønsker at deltage i Korrespondanceundervisning gennem Arbejdernes Oplysnings Forbund, kan henvende sig direkte til Forbundet, Nørre Farimagsgade 11, København K., men for at opnaa Tilskud til denne Undervisning maa Meddelelse om Arbejdets Paabegyndelse indsendes til undertegnede, og det hvad enten det drejer sig om gruppevise Kursus eller Enkeltmands Deltagelse. Naar Betaling for et saadant Korrespondancekursus er fuldt indbetalt, og Kvitteringer indsendes til undertegnede, vil 2/3 af Beløbet blive refunderet.

Tilskud til Afslutningsfester kan i Almindelighed ikke paaregnes at blive bevilget.

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

Bogkredsen bringes ogsaa i Erindring.

Den ovenfor anførte Betingelse for at faa Tilskud til Korrespondanceundervisning gælder enhver Form for Studiarbejde; vil man være sikker paa Tilskud til dette, maa Meddelelse om Arbejdets Paabegyndelse indsendes til undertegnede.

P. U. V.

P. SESSING,

Torbenfeldtsvej 37, 1.,
København Brh.



Jubilæer.

Den 20. Oktober kan Lokomotivfører A. N. Libner, Skolevangen 5, København, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdeling 1 bringer dig herved sin hjerteligste Lykønsning for Dagen, ligesom den udtrykker Haabet om, at du endnu i mange Aar maa bevare Helbredet til at udføre din Gerning ved Etaten.

H.

Den 21. Oktober kan Lokomotivfører N. P. V. Madsen, Calvinsvej, Fredericia, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Madsen begyndte som Lokomotivmand i Fredericia og blev ansat her. Ved Genforeningen søgte Madsen til Aabenraa og blev her til 1935, og det var sikkert Madsens Mening at blive, men paa Grund af Personaleindskrænkning skulde Madsen forflyttes og valgte da at komme til Fredericia.

Madsen er en af de Kolleger, som færdes stille og rolig blandt os og som ved sin noble Væremaade og Trofasthed mod sin Organisation har skabt sig mange Venner i Afdelingerne. Bevis herfor vil han sikkert faa paa Jubilæumsdagen.

Afdelingen siger dig Tak for den Tid, som er gaaet. Hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen og Held og Lykke i den kommende Tid.

Ax.

Hovedbestyrelsesmøde den 29. og 30. August 1939.

Alle til Stede.

Formanden. bød Lokomotivfyrbøder E. L. Ohlsen, Aarhus, som fra og med 1. Juni d. A. er indtraadt i Hovedbestyrelsen, idet C. Schmidt, Ng., fra samme Dato forfremmedes til Lokomotivfører og dermed udtraadte af H. B., Velkommen til Arbejdet.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen over sidste H. B.-Møde oplæstes og godkendtes.

I denne Forbindelse vedtoges det, at E. L. Ohlsen indtræder i de Udvalg, C. Schmidt var Medlem af.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Formanden refererede de siden sidste Møde behandlede Sager, af hvilke vi her omtaler de væsentligste.

Generaldirektoratet, Distrikterne og samarbejdende Organisationer er underrettet om den ny Hovedbestyrelses Sammensætning. Der er udarbejdet og udsendt ny Adressfortegnelse. Endvidere er Referat af Kongressen trykt og udsendt. Helsingør Afdelinger har paa deres Fane indbroderet de gamle Afdelingsnumre og fandt det uheldigt at skulle ændre disse. Under Hensyn hertil har Ro.- og Hg.-Afdelinger byttet Numre i den i Adressfortegnelsen angivne Rækkefølge. (Har været meddelt i D. L. T.)

En af de Motorførere II, som inden den nugældende Lønningslovs Ikrafttræden var Motorfører i 12. Lønklasse, men pr. 1. Juli 1931 blev Motorf. II med personligt Tillæg, er blevet Motorfører I og var ikke tilfreds med den for ham beregnede Lønanciennitet. Organisationen har holdt for, at Lønancienniteten skulde forbedres med 1 Maaned; dette har Generaldirektoratet tiltraadt.

Fra Fa. Lokomotivførerafd. har foreligget en Sag angaaende Beregning af Timepenge i Stedet for Kørepenge for Tjeneste paa fremmed Strækning. Da Distriktets Afgørelse er i Overensstemmelse med de af Generaldirektoratet for nogle Aar siden anlagte nye Synspunkter, har der ikke kunnet foretages yderligere i Sagen.

Fra Sg. Lokomotivførerafd. har foreligget en Sag angaaende Beregning af Helligdagsoverarbejdspenge. Ogsaa i denne Sag var Distriktets Afgørelse rigtig, hvorfor der ikke fra Organisationens Side er foretaget videre.

En Lokomotivfyrbøderafd. har ment, at en Lokomotivfyrbøderaspirant, som har sine 2 Aspirantaar, men endnu ikke har opnaaet Lokomotivfyrbøderansættelse, har Krav paa Haandværkerløn i Stedet for Aspirantløn, naar der udføres Værkstedstjeneste. Da vedkommende Lokomotivfyrbøderaspirant ikke er fyldt 24 Aar, har han i H. t. Tjenestemandsløvens Bestemmelser ikke kunnet ansættes som Lokomotivfyrbøder; dette vil han blive, saasnart han opfylder den nysnævnte Aldersbestemmelse; under Hensyn hertil kan han ikke kræve Haandværkerløn.

Sagen angaaende eventuelt Forbedring af Lønanciennitet til Lokomotivfyrbødere med mange Aspirantaar i Tiden 1931—35 kan snart ventes afsluttet i Generaldirektoratet.

I Skrivelse til Generaldirektoratet har vi anmodet om Udnævnelse af et Antal Motorførere, saa der i Almindelighed haves Tjenestemænd af denne Kategori til forefaldende Afløsning. Svar er ikke modtaget.

Vi har anmodet om Ydelse af Timepenge i Stedet for

Kørepenge til Motorførere, naar de har Aspiranter med til Indøvelseskørsel.

I Fællesskab med de øvrige Jernbaneorganisationer er der tilskrevet Generaldirektoratet om, at den Dato, inden hvilken resterende Feriedage skal søges (1. Oktober hvert Aar), ændres til 1. Januar.

I Ringsted er Rangermaskinen blevet erstattet med en Traktor; som Følge deraf er Maskindepotet nedlagt. Vel Forhandling med Distriktet og det paagældende Personale er der opnaaet Enighed om Personalets fremtidige Stationeringssteder.

Der har været udfoldet Bestræbelser for at faa annulleret Motorf. E. Rommes beordrede Forflyttelse fra Tønder til Randers, men Sagen blev stillet i Bero, da R. ikke ønskede at komme tilbage til Tdr.

Fa. Lokomotivførerafdeling, som har behandlet en Sag angaaende Fremførelse af Supplements-Lyntog, har i denne Anledning rettet Forespørgsel til H. B. Vi har meddelt, at vi er enige i, at der til denne Tjeneste saavel som til anden Lokomotivfører-Strækningstjeneste bør beregnes, og i Almindelighed ogsaa anvendes, Lokomotivførere.

Med samme Afdeling er brevvekslet angaaende Lokomotivførere, som indtil videre skal anbringes i Motorturene. Dette Spørgsmaal er ordnet saaledes, at de paagældende Pladser besættes fast med Lokomotivførere og efter Anciennitet.

I det forløbne Kvartal er der behandlet en Del Auditørsager.

I Struer er Lokomotivfører-Reserven midlertidigt udvidet med nogle Kolleger fra Rangerturen. De, som til Stadhed hører hjemme i Reserven, mente, at de selv først og fremmest skulde have tildelt forefaldende Afløsning i Linieturene, og at de, som kun er midlertidigt i Reserven, maa vente til sidst. Meddelt, at hele Reservens Personale principielt maa betragtes som lige gamle og folgelig paa lige Fod maa dele forefaldende Tjenester, men der bør naturligvis tages et rimeligt Hensyn til, at Reservens faste Personale ikke faar al den »daarlige« Tjeneste.

En Lokomotivfører blev efter Ansøgning forflyttet til andet Depot med Tjeneste som Depotforstander; han mente, at han, naar han havde opnaaet sin Depotanciennitet, kunde komme i Tur dér, uanset at der ikke havde været nogen ledig Plads. Meddelt, at vedkommende ikke kunde gøre Krav paa at komme i Tur, forinden der bliver Plads ledig efter de i Turvalgreglerne fastsatte Bestemmelser. 2. Distrikt har ikke været enig i Organisationens Afgørelse og har ment, at de fleste Afdelinger anvender Turvalgreglerne paa anden Maade end af os forklaret. Vi har i den Anledning ladet foretage en landsomfattende Undersøgelse; denne er endnu ikke fuldt afsluttet; men det kan dog allerede nu siges, at Distriktets Formodning er forkert, idet hidtil kun to enkelte Afdelinger har meddelt at anvende Turvalgreglerne som af Distriktet paastaet.

En Lokomotivfyrbøder, som var Aspirant i Ng., og pr. 1. April d. A. efter Ansøgning forflyttedes tilbage hertil, mente m. H. t. Turvalg at kunne gaa foran Kolleger, som var forflyttet til Ng. pr. 1. Februar d. A. Han begrundede sin Opfattelse i, at de paagældende ikke var udgaaet fra Ng., saaledes som han selv. Meddelt, at det udtrykkelig i Turvalgreglerne er foreskrevet, at Personale, som ikke har 1 Aars Anciennitet ved Depotet, opføres paa Turvalglisten i Rækkefølge efter den Tid, de har været ved

Depotet. Alene som Følge heraf kommer den nr. 1. April tilflyttede paa Turvalglisten bag efter dem, som kom til Depotet pr. 1. Februar.

En Motorfører, hvis Karenstid udløb den 30. Juni d. A., kunde være blevet Lokomotivfører pr. 1. Juli og vilde da være gaaet ind paa sin gamle Plads i Anciennitetsrækken. Han ønskede imidlertid ikke Forfremmelsen, før end han kunde opnaa Stationeringssted ved et bestemt Depot. Pr. 1. August blev det muligt at imødekomme hans Ønske. Da han saaledes selv var Skyld i ikke at have faaet Lokomotivførersforfremmelsen straks ved Karenstidens Udløb, kunde han ikke bevare sine tidligere Anciennitetsrettigheder, men maatte indordnes i Anciennitetsrækken i Henhold til sin Udnævnelsesdato.

Paa Foranledning af Forespørgsler fra forskellige Afdelinger har vi udtalt, at den hidtil anvendte Form for Afløsning i Motortjenesten, nemlig at samtlige motoruddannede delte denne Afløsning nogenlunde ligeligt, næppe kan opretholdes efterhaanden som Antallet af motoruddannede stiger, men at man formentlig efterhaanden bør gaa over til tilsvarende Afløsningsformer som gældende for Damp-tjenesten.

Ved et Depot var en Strækningstur, i hvilken der forekommer tjenestefri Ophold paa Hjemstedet paa mindre end 9 Timer, men ikke under 8 Timer, blevet godkendt af Turens Personale med Undtagelse af 1 Mand. Det forespurgtes derefter, om denne ene Mands Stemme kunde bevirke, at Turen blev anset for ulovlig. Meddelt, at det jo i Tjenestetidsreglerne er forudsat, at der, naar det i Betragtning kommende Personale er enigt heri, kan opstilles Ture med Hviletider som omtalt; og da Flertallet af den her omtalte Turs Personale har stemt for Turen, kan der derfor ikke være Tale om, at den er ulovlig; den ene Modstemme maa bøje sig for Flertallet.

En Afdeling er efter Anmodning vejledet med Hensyn til Lokomotivfyrbødernes aarlige Omskiftning inden for Turene.

Vi har behandlet en Sag angaaende en Lokomotivfyrbøder i Reserven, som har haft Ferie med en Fridag i hver Ende. Han mente, at Fridagene var for korte. Vedkommende Afdeling er underrettet om, at det paagældende Tilfælde ikke egnede sig til at rejse en Sag paa.

Efter Indstilling fra Organisationens Lokomotivfører K. Johansen genudpeget til Medlem af Statsbanernes Eksamenkommission.

Spørgsmaalet om Læskur paa Perron IV i Fa. til Anvendelse for det Personale, der tiltræder og afslutter Tjenesten paa selve Stationen, har paany været rejst over for Generaldirektoratet, som nu er gaaet med til den paagældende Foranstaltnings Gennemførelse, hvorefter der er givet Ordre til Arbejdets Udførelse.

Der har været forhandlet med Distrikterne angaaende Velfærdsforanstaltninger i indeværende Finansaar. For saa vidt angaar Foranstaltninger vor Organisation er interesseret i opnaaedes Enighed om følgende Bevillinger:

- 7 500 Kr. til Tilendebringelse af Centralvarmeinstallationen i Ge.
- 1 400 » » Cykleskur ved Remisen i Fa.
- 4 000 » » Udvidelse af Cyklestien til Fa. Depot.
- 1 000 » » Cykleskur ved Remisen i Struer.
- 400 » » Varmtvandsinstallationen i Motorremisen i Struer.

1 000 Kr. til Forbedring af Lokaleforholdene i Thisted.

- 450 » » Flisemontering i Lokomotivpersonalets Vaskerum i Brande.

Fra vor Organisations Side var desuden fremsat Krav om forskellige Forbedringer i Eshjerg, Ringkøbing og Struer. Disse vil koste ialt ca. 65 000 Kr. Da 2. Distrikt ikke har kunnet afse dette Beløb, er Sagen videregivet til Generaldirektoratet, overfor hvilket de 4 Organisationens Velfærdsudvalg har henstillet, at ogsaa disse Forslag bringes til Udførelse i indeværende Finansaar.

Fra udenbys Personale, som benytter Overnatningsværelserne ved Hgl. Depot, har der været klaget over disses Renholdelse. Sagen har været paatalt over for Distriktet, som meget bestemt fastholder, at der ikke kan være Grund til Beklagelse. Herefter har Lokalerne fra Organisationens Side i nogen Tid været Genstand for Kontrol, hvorefter vi har maattet give Distriktet Ret i dets Synspunkt.

Overfor Generaldirektoratet er fremsat Forslag om Anbringelse af en Frokosthyde i Førerrummene paa Motorvogne Litra MO, MP og MQ. Dette er tiltraadt af Generaldirektoratet.

Generaldirektoratet har ogsaa tiltraadt et Forslag om, at der paa Loko Litra C, D, E, H, K, P, R og S anbringes nogle Kroge til Ophængning af Oliedunke o. l.

Et Forslag om Anbringelse af et »Armlæn« ved højre Sidevindue paa Loko S er ligeledes tiltraadt. 2 andre af Organisationens fremsatte Forslag vedrørende Ventilation af Førerpladsen paa Loko S og Glasudkigskærme til Baglænskørsel paa samme Loko er Genstand for Undersøgelse. I Sagen angaaende Glasvindskærme til Forlænskørsel paa Loko H, P og R anstilles Forsøg paa en P-Maskine; dersom dette falder heldigt ud, vil Forsøget blive udvidet.

Med Generaldirektoratet er ført Drøftelser angaaende de forskellige Lokomotivlitrars Tryklufthremsemontering. I nogle Tilfælde er de af Organisationens Repræsentanter fremsatte Ønsker imødekommet, i andre ikke.

Udlevering af Tjenesteure til en Del af Lokomotivfyrbødernes har nu fundet Sted. I 1. Distrikt gav man Lokomotivførere og Motorførere Adgang til at bytte deres gamle Ure; 36 Lokf. og 13 Motorf. benyttede sig af dette Tilbud.

Vi har beskæftiget os med en Sag angaaende Opstilling af Afstandsmærker foran Aarhus H's Hovedsignaler. Ved en Besigtigelse enedes man om, at H. B. kun skal beskæftige sig med Sagen, hvis den viser sig uigennemførlig for Afdelingerne selv.

Da der i nogle Aar ikke har været indkøbt Bøger til Opholdsværelserne og det saaledes kunde være vanskeligt at imødekomme Bytteanmodninger, er der til bemeldte Brug anskaffet et Antal nye Bøger.

Pens. Lokomotivfører A. Jensen, Aarhus, har skænket Feriehjemmet et af ham selv forfærdiget 3-mastet Sejlskib.

En Lokomotivfyrbøder har beklaget sig over Sygekassens Fremgangsmaade over for ham. En foretagen Undersøgelse har vist, at vedkommende selv er Skyld i det Forhold. Sagen drejer sig om, og at der fra Sygekassens Side endog er ydet ham Assistance til at faa Forholdet bragt i Orden.

En Del Sygefradragssager er behandlet. I nogle Tilfælde er der bevilget Fritagelse for Lønafkortning, i andre ikke.

Til Gabriel Jensens Ferieudflugter for københavnske

Kommuneskolebørn, som ellers ikke kommer paa Landet i Sommerferien, er bevilget det sædvanlige Beløb, 25 Kr.

Ca. 150 engelske Jernbanemænd med Damer har aflagt Studiebesejg i København. De 4 Jernbaneorganisationer og »Folke-Ferie« har tilrettelagt Programmet for Opholdet. Sagen har været udførligere omtalt i D. L. T.

Efter Indbydelse har vi deltaget i det af Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisations Oplysningsudvalg arrangerede Feriekursus paa Halskov. P. Sessing har repræsenteret vor Organisation.

Formanden og Sekretæren har repræsenteret vor Organisation paa det svejtsiske Jernbaneforbunds Jubilæumskongres. Endvidere har vi ved Formanden og P. Jensen været repræsenteret paa Norsk Lokomotivmandsforbunds Landsmøde, og ved Formanden og Hovedkassereren paa Svensk Lokomotivmandsforbunds Kongres.

Herudover er behandlet forskellige Sager af mere personlig Betydning eller af udelukkende lokal Art.

Formandens Meddelelser godkendtes.

Punkt 3. Meddelelser fra de staaende Udvalg.

C. O.s Lønudvalg har afholdt en Række Møder til foreløbig Drøftelse af eventuelle Ændringer i Tjenestemandslovens 1. og 3. Del. Drøftelserne fortsættes, naar de enkelte Organisationer har behandlet Spørgsmaalene.

Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale har afholdt Repræsentantskabsmøde, hvor vor Organisations Formand blev valgt til Bestyrelsessuppleant.

I Nordisk Lokomotivmands Forbund har været afholdt Formandsmøde dels til Drøftelse af Spørgsmaalet om ændret Repræsentation paa eller fuldstændig Inddragelse af N. L. F.s Kongresser, og dels til Behandling af de Forhold, der kan opstaa som Følge af Svensk Lokomotivmandsforbunds forventede Ophævelse som selvstændig Organisation og Indtrædelse i et nyt svensk Fagforbund for Jernbanepersonale »De forenede Jernbaneforbund«. Der er herefter tilskrevet N. J. U. angaaende Ændringer i Unionens Love, saaledes at Lokomotivmandsorganisationernes Tilslutning til og Repræsentation i Unionen kan opretholdes.

Nordisk Jernbanemands Union har afholdt Repræsentantskabsmøde. Vor Organisations Formand genvalgtes til Medlem af Sekretariatet. Mødet har været udførligere omtalt i D. L. T.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren (herunder det kritiske Udvalgs eventuelle Bemærkninger).

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 30. Juni 1939. Balancen var Kr. 680 339,13. Dette er i Forhold til Stillingen pr. 31. Marts en Tilbagegang paa ca. Kr. 26 000, hvilket refererer sig til Kongressen og Jubilæet, der kostede ialt ca. 50 000 Kr.

Det kritiske Udvalg, som har gennemgaaet Regnskabet og Bilagene, havde intet at bemærke.

Regnskabsoversigten godkendtes.

Punkt 5. Udvidelsen af Feriehjemmet.

Den af Kongressen besluttede Udvidelse af Feriehjemmet er i Løbet af Sommeren saaledes forberedt, at der kan tages fat paa Arbejdet, saa snart Feriehjemmet lukkes den 1. September.

Samtidig med Udvidelsen af selve Værelseantallet vil der blive foretaget forskellige andre Ændringer. Bl. a. vil det lille Anneks fremtidig udelukkende blive anvendt til Soveværelser, Spiserum og Toiletrum for Personalet; Køkkenet, Biblioteket og det andet lille Værelse i Stueetagen vil blive udvidet, og Verandaen vil blive gjort længere. Der vil blive ialt 10 Dobbeltværelser mere til Disposition. Alle Værelserne i Hovedbygningen vil faa faste Skabe, og der vil blive installeret Vaskekummer og rindende Vand i samtlige Værelser paa Feriehjemmet.

En Tegning over Udvidelsen blev forelagt og nøje gennemgaaet.

Hovedbestyrelsen gav Tilslutning til Udvidelsen i den tilrettelagte Form.

Punkt 6. Foreliggende Sager.

»Kalvebod Bastion« anmoder om Støtte i dets Arbejde for tuberkuløse Børn. Det sædvanlige Tilskud, 25 Kr., bevilgedes.

Fra en Lokomotivfyrbøderafdeling forelaa en Sag angaaende Afslørningsforhold. Depotet havde til en 5 Dages Motorafslørning paa fremmed Depot udsendt en Lokomotivfyrbøder fra Reserven, medens Afdelingen holdt paa, at den ældste anvendelige Mand i Strækningsturen burde have været udtaget og udsendt til den paagældende Tjeneste. Hovedbestyrelsen fandt, at man i det paagældende Tilfælde ikke kunde kritisere den truffne Disposition, hvorhos det vedtoges at henstille til Afdelingen at søge at tilvejebringe en Ordning, saa der haves en ældre Lokomotivfyrbøder uden for Tur til forefaldende Lokomotivfører- og Motorfører afløsning.

Et Forhold vedrørende Betjening af Rangermaskiner under Kørsel paa Strækningen drøftedes. Formanden og Sekretæren fik Direktiver for den videre Behandling af Sagen.

Punkt 7. Eventuelt.

Forskellige mindre Forhold drøftedes.

E. K.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

1. Af Medlemmer.
2. Af pensionerede Lokomotivmænd.
3. Af Lokomotivmænds Enker.
4. Af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Vestre Boulevard 45, 1. S., København V.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

Repræsentantskabet.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum.

*T. C. H. Rowoldt,
Tønder.*

For den store Deltagelse, der vistest ved vor kære Mands og Faders, Lokomotivfører Anders Jensen, Gedser, Død og Begravelse, bringes herved en hjertelig Tak.

Mary Jensen og Børnene.

For den store Deltagelse, der vistest ved min kære Mands, vor kære Faders, Lokomotivfyrbøder Kaj Sørensen, Gedser, Begravelse, bringes herved vor hjerteligste Tak.

Anna Sørensen og Børnene.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mands Begravelse. Tak for Fanerne, som var mødt, og Kammeraternes sidste Hilsen ved hans Baare.

Haderslev, i September 1939.

M. Christensen.

Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale.

Opmærksomheden henledes paa, at pens. Togfører *N. P. Christensen* efter eget Ønske er frattraadt Hvervet som Foreningens Sekretær.

Foreningens nuværende Sekretær er Godsekspeditor *C. A. Gustavsen, Stakkesund 4, 2. Sal, København Ø. Telefon Ryvang 3578.*

Foreningens Forretningsfører: *Ch. Petersen, Dannevirkegade 13, 1. Sal, København V. Telefon Vester 9902.*

Foreningens Postadresse er: *Hovedbanegaarden, København V.*



Afsked:

Lokomotivfører *C. A. Knoll, Aarhus H*, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—12.—39 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører *C. L. Christensen, Haderslev*, (der var afskediget fra 31.—10.—39) den 12.—9.—39.

Ordensdekoration:

Lokomotivfører *K. Tang-Pedersen, Roskilde*, er under 21.—9.—39 af *H. M. Kongen* udnævnt til Dannebrogsmænd.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

pr. 1.—9.—39:

pens. Lokomotivførere:

- K. A. Heholt, Mølle Allé 7, Valby.*
- D. F. C. Møllerup, Chr. Richardtsvej 3, Odense.*
- R. Rasmussen, Strandvej 52, Korsør.*
- H. C. Plambech, Karl Medingsvej, Skælskør.*
- P. A. Christensen, Gimsing, Struer.*



Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: *Vesterbrogade 5.*

Fokina Strandvejen 6 H

anbefales

Musik og Dans til Kl. 2

Ærb. P. Petersen

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 5—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — **Illustreret Bogkatalog sendes gratis.**

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

Støt dansk Industri!

Landbrugslotteriet

bortspiller halvaarlig 38.000 Gevinster til

— **Værdi 1 Million 823,460 Kr.** —

Salget slutter **Mandag den 16. Oktober.**

1/1 Lod Kr. 1,30. 1/2 Lod 80 Øre.

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.

N. JENSENS SØNNER

SNEDKERMESTRE - Kallundborg - Telf. 280

Køb Deres Møbler hos Fagmanden;
han yder Dem den bedste Garanti.

Leverandør til Feriehjemmet.

Reserveret.

**Kallundborg
Plantemargarine**

Altid fineste Kvalitet
Hver Dag friskkærnet
Kallundborg Margarinefabrik
TH. A. JØRGENSEN

Chr. Jepsen

Stort Udvalg i moderne Ure
Briller og Barometre
Reparationer udføres

Telefon 600

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 —

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 520

Kjær Christensen
aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

Moderne Kaminer og Rundtræksovne.

Tænker De paa at købe en ny Kamin eller Ovn?
Besøg da vort Lager i Tømmergaarden af moderne Kaminer og Rundtræksovne fra Lange & Co., Svendborg. Vore Priser er lave, da vi ingen Udgifter har til Butik.

Ratebetaling indrømmes.
Brugte Ovne tages i Bytte.

Kallundborg Tømmerhandel,
Chr. Petersen. Telf. 51-451.

5-7-Pers. Biler

udlejes Dag og Nat

Telefon 296

Ejler Jensen, Kalundborg
(Feriehjemmets Vognmand)

Frode Jensens Herre-Salon

Vesterbro 43

(2 Minutter fra Remisen)

Gennemført Hygiejne

ALT IMØBLER!

Smaa Priser.
Bedste Kvalitet.

CHR. LARSEN & SØN

Algade 14 - Telef. 1431

Sig det med Blomster

fra

POUL ØRSTED

Telefon 2134. Hasserisgade 2.

J. M. Andersen

Telefon 3083

Boulevarden 38, Hj. af Christiansg.

har det største og billigste Udvalg i

Cigarer, Cigaretter, Tobakker. - Vine og Spirituosa.



Køb Pelsværk

hos

LOUIS JØRGENSEN

Bispensgade 17

Aalborg

Alle Reparationer udføres

Annoncen giver Ret til 10 % Rabat

**ISEN-
I. CHR. PETERSEN
KRAM**

BOULEVARDEN 3

Barne- og Klapvogne

Alt til Jagt og
Lystfiskeri

Tlf. 18 11 - Aalborg

Køb danske Varer!

Kor+**ser**

Kørsør nye

GULDSMEDEFORRETNING

Havnegade 1. Telefon 11.

Stort og smukt Udvalg. Billige Priser.

Støt dansk Industri!

RADIO

i førende Mærker
Lempelige Betalingsvilkår

Brdr. Nielsen

Halskovvej 10

Skal TO sætte BO

gaa til Martin Jensen

Telefon 352. Algade 35.

— Nyttige Jubilæumsgaver —



Alpina

Schweitzer-Præcisionsuhre

K. Petersen,

Uhrmager
Optiker
Guldsmed

Kongensgade 39

ESBJERG

Telefon 652

Svendborg****

Husk Svendborg Bryghus Øl