



Nº 20

20. Oktober 1939

39. Aargang

## VÆRN OG VELFÆRD

I første Halvdel af September afholdtes i »Forum« i København en Udstilling »Værn og Velfærd«, i hvilken Statsbanerne deltog med en særdeles smuk Stand, som ved ret enkle Midler tiltrak sig de besøgendes Opmærksomhed i saadant Omfang, at vi Jernbanemænd, der ret naturligt alle føler med vor Etat, med en vis Glæde bemærkede, at netop »vor« Udstilling var vel anlagt. Den viste nogle Sider af Jernbanevæsenet, som Publikum ellers ikke har Lejlighed til at blive indgaaende bekendt med, og opfyldte derved sin propagandamæssige Opgave paa efter vor Mening saa fortrinlig Maade, at vi synes, der er Anledning til at komplimentere dem, som tilrettelagde Arrangementet.

Det kan siges, at det er noget sent, vi kommer ind paa en Omtale af den nævnte Udstilling, der jo er et overstaaet Stadium; men dette er kun delvis rigtigt. For det første er det tilstødende Omstændigheder, som bevirker, at vi nu i en ledende Artikel kommer ind derpaa, og dernæst er der at bemærke, at det store Antal af vore Medlemmer, som ikke ved Selvsyn kan følge alle de Foranstaltninger, vor øverste Administration nu iværksætter, og i de senere Aar har gjort for at propagandere for Statsbanerne, selvsagt gerne vil have Lov til at »følge med« ogsaa paa dette Omraade. Vi er jo alle interesseret i den størst mulige Fremgang for Statsbanerne.

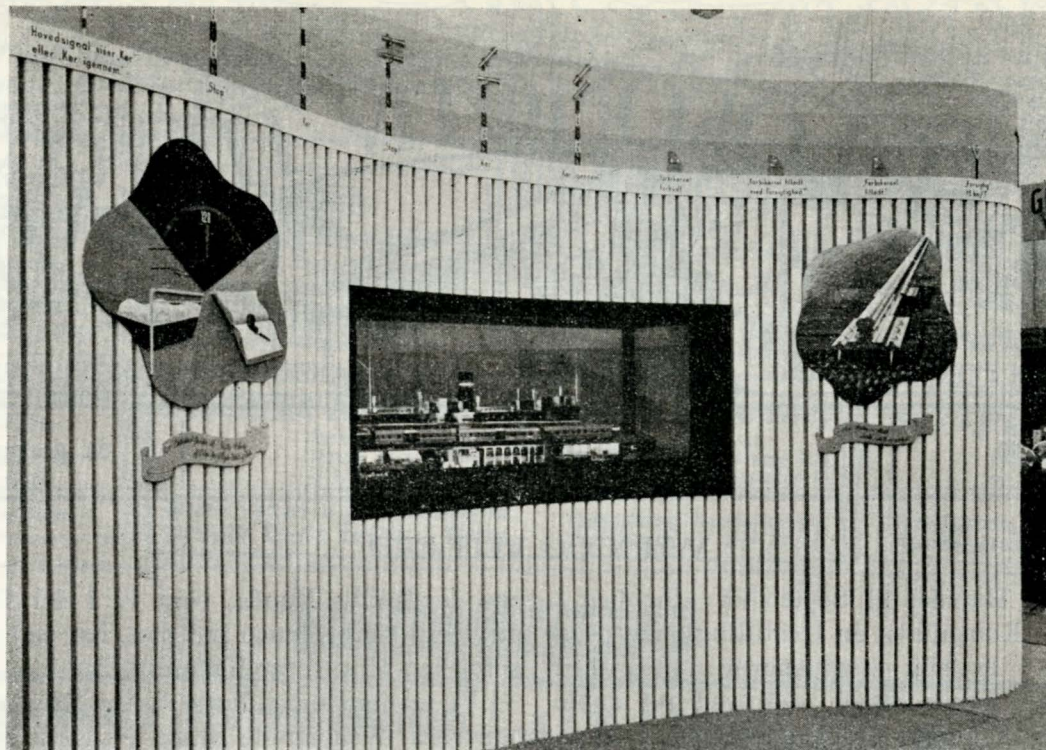
Naar vi siger, at tilstødende Omstændigheder er Aarsag til, at Statsbanernes Deltagelse i Udstillingen er Leder i dette Nummer af vort Blad, er det saaledes at forstaa, at Medlemmer

paa forskellig Maade, som vi i det følgende nærmere skal komme ind paa, har talt med os netop om »Værn og Velfærd«.

Vi vil imidlertid først skrive lidt om Statsbanernes ovenomtalte Stand — æres den som æres bør — af hvilken en Del ses i hosstaaende Illustration.

Paa den Side af Udstillingspavillonen, som vor Illustration viser, ses i Midten en gennemskaaret Model af Motorfærgen »Sjælland«. Til højre ses et Stykke Skinnestreg med Sveller og Skærveballast; underneden staar: »Sten, Sveller og Staal, stærkt, solidt og sikkert«. Under Billedet til venstre er anført: »Sikkerhed fremfor alt. — Rigtig Deling af Tiden for Arbejde, Fritid og Hvile«, hvilket er markeret ved 3 lige store Felter med henholdsvis en Hastighedsmaaler, der netop viser paa 120 km (Arbejde), en Bog og en Pibe (Fritid) samt en Seng (Hvile).

Paa den modsatte Side af Pavillonen var anbragt en stor »Nødbremse-Forevisningsstand«. Her var 2 Motorførere, A. Bentsen og C. Sørensens, Hgl., skiftevis beskæftiget med over for Publikum at demonstrere, hvorledes Nødbremsen i et Tog virker i Praxis. Næst efter Demonstrationerne i Mørklægning af Beboelseslejligheder (det var som nævnt først i September, hvor Befolkningen jo var stærkt opskræmt) var Nødbremsedemonstrationerne vistnok dem, som trak det største Publikum. Netop det at kunne følge Virkningen af at trække i Nødbremsen — noget der jo ellers vel kan være Lejlighed til undtagelsesvis at opleve, men aldrig til at se — interesserede Publikum og



var velegnet til at underbygge deres Tro paa Sikkerheden paa Banerne.

Foroven paa Udstillingspavillonen var der helt rundt anbragt en Frise med den herligste Anskuelsesundervisning i alle vore forskellige Arter af Signaler. Paa Billedet ses nogle Mastesignaler, Dværgsignaler og 1 Hastighedsnedsættelsestavle; men der var praktisk talt en Gengivelse af alle Signaler og under hvert enkelt var der anført, hvad det betyder.

Som sagt, i det hele taget noget der altsammen fangede Publikums Interesse.

Da vi gik rundt paa Udstillingen, traf vi bl. a. en sjællandsk Lokomotivfører, og det var naturligt, at vi faldt i Snak om Statsbanernes Udstilling: »Ja«, sagde han, »det vilde nu være en Velfærd over for Personalet, dersom Overbanemestrene eller Telegrafmestrene eller Distrikterne, hvem det saa ellers sorterer under, vilde sørge for, at de mange forskellige Tavler, og ganske særligt de hvide, blev holdt rigtigt vedlige.« »Af de grønne Tavler«, sagde han videre, »som skal fortælle Lokomotivpersonalet, hvor en Hastighedsnedsættelse ophører, findes der adskillige, som er saa snavsede, at de snarest virker sorte, i hvert Fald ikke grønne.« Og han føjede til: »Afstandsmærkerne er — naar de er i Orden — en dejlig Hjælp i Mørke og under usigtbare Vejrforhold; men

hvorfor i Alverden bliver de ikke holdt hvide. Renvaskede, saa længe der er tilstrækkelig Farve paa dem, men ellers opmalet. De er jo netop hvide for at skulle kunne ses i Mørke; men i saa Henseende er der mange Steder Grund til Klage.«

Vi kunde naturligvis ikke give vor Kammerat noget fyldstgørende Svar paa hans Udtalelser, men maatte indrømme, at hans Betragtninger er rigtige, og vi gaar da ogsaa ud fra, at det i hvert Fald er Generaldirektoratets Mening, at baade de hvidmalede Plader og de med en anden Farve skal holdes i tilbørlig Stand. Er der noget, som skorter, er dette næppe med Generaldirektoratets gode Vilje.

Medens vi er ved Signaler og Signalforhold, vil vi bemærke, at det stadig er uforstaaeligt for Lokomotivpersonalet, hvorfor der ikke paa Landets største Station, Københavns Hovedbanegaard, anvendes en Signalering, som er overensstemmende med Signalreglementet.

Foran København H. Station fra Vest staar der et Indkørselssignal, og det har været der, siden Banegaarden blev aabnet. Der har kun været dette ene Indkørselssignal; men en eller anden har fundet ud af, at vi netop paa denne Station kunde have 2 Indkørselssignaler — hvilket ikke er hjemlet i Signalreglementet — og at de fra det hidtidige Indkørselssignal viste

Signaler paa denne Landets største Station kan betyde noget andet end anført i Signalreglementet.

Forholdet er som bekendt det, at for København H. Station fra Vest har Signalet »Kør igennem« ikke noget med Gennemkørsel at gøre, det betyder simpelthen det samme som »Kør frem« (som vi siger i det daglige) betyder paa alle Landets øvrige Stationer. Paa den anden Side betyder »Kør frem« heller ikke det samme paa Kh. Station som andre Steder. Landet over maa man paa Signalet »Kør frem« køre ind paa Stationen og holde ved Perron, men i København giver dette Signal kun Ret til at køre ind paa Stationspladsen.

Vi kan altsaa ikke forstaa, hvorfor man for Kh. Station har lavet noget for sig selv, noget uden om Signalreglementet, og vi finder det virkelig besynderligt, at der i Køreplanen ud for samtlige til København fra Vest indkørende Tog skal staa: »Særlige Regler for Signalgivning«. Vi synes det vilde være bedst, om man kom bort fra saadanne Afvigelser.

Naa, dette er ikke det eneste Tilfælde, som viser, at man fra visse Sider i København mener paa Signalomraadet at kunne fastsætte hjemmelavede og hinanden modstridende Bestemmelser efter Forgødtbefindende.

Engang skete der et Uheld. Mellem et Ranger-Mastesignal og en et halvt Hundrede Meter bagved anbragt Stoptavle tørnede et Toglokomotiv og et Rangertræk sammen. Toglokomotivets Fører havde haft »Kør« paa Ranger-Mastesignalet og kørte derfor hen mod Stoptavlen, men tørnede altsaa mod et Rangertræk. I den paafølgende Sag var der virkelig kompetente Folk, som hævdede, at Lokomotivføreren ikke maatte køre forbi Rangersignalet, selv om det viste »Kør«. Han skulde under alle Forhold standse foran Signalet og dør afvente Haandsignal til Viderekørsel.

Denne Opfattelse slog ganske vist ikke igenem; men der var altsaa Folk, som havde en saa absurd Idé. Ikke desto mindre var det med en vis Undren, vi for nogen Tid siden hørte, at der har været fremsat den Tanke, at der nogle Meter *foran* et Ranger-Mastesignal skulde opstilles en Stoptavle. Og, var der saa Folk, som hævdede, naar en saadan Stoptavle var opstillet, maatte Maskinerne ikke køre hen til Ranger-Mastesignalet.

Lyder det ikke besynderligt, at nogle af de

Mennesker, som skulde være ledende, mener saaledes at kunne skalte og valte fuldstændigt som det passer dem, uden Hensyntagen til sund Fornuft. Ved een Lejlighed mener man, at en Lokomotivfører ikke maa køre hen til en Stoptavle, men skal standse foran en Signalmast, og ved en anden Lejlighed mener man lige akkurat det modsatte, nemlig at Lokomotivføreren ikke maa køre hen til Signalmasten, men skal standse foran en Stoptavle. Forstaa det, hvem der kan?

Vi skrev foran, at Medlemmer paa forskellig Maade har talt til os om Værn og Velfærd. I det foregaaende har vi beskæftiget os en Del med Signalforhold, men der er ogsaa paa et andet Omraade rettet Henvendelse.

En Kollega betragtede en Dag det paa vort Skrivebord liggende Fotografi, som Illustrationen i denne Artikel er en Gengivelse af, og heftede sig ved den 3-delte Tavle: Arbejde, Fritid, Hvile. »Ja«, sagde han, «dér ser man vor øverste Administrations Hensigt: Ensartede Tidsafsnit til Arbejde, Fritid og Hvile. Men de kære Lokomotivmestre synes i mange Tilfælde at savne den fornødne Forstaaelse heraf, naar de tilrettelægger Tjenesterne for Reservens Personale. Dér skorter det tit paa Hensyntagen til en fornuftig Deling. Reservepersonalets Tjeneste er i alt for mange Tilfælde *for* sammentrængt. Og hvad der i særlig Grad virker generende er, at man kun kan faa Besked fra Dag til Dag og ikke for nogle Dage ad Gangen. Ganske særligt er det ubehageligt, at vi ikke 2—3 Dage forud kan blive underrettet om Fridage«.

Dette Hjertesuk har vi jo hørt før, og vi finder, at Reservens Personale har et rimeligt Krav paa Hensyntagen. Det ligger i Sagens Natur, at det Personale, der gaar i Reserven, ikke kan have deres Tjenester saa ensartet tilrettelagt, som dem der kører i fast Tur; men paa den anden Side bør de heller ikke være udsat for at skulle leve deres Liv fuldstændig i det uvisse, og de bør være forskaanet for ulovlige Tjenester.

Vi har fornylig haft Lejlighed til at se følgende Tjeneste tildelt:

Køretjeneste: Kl. 5,50—10,10.

Kl. 16,20—20,20,

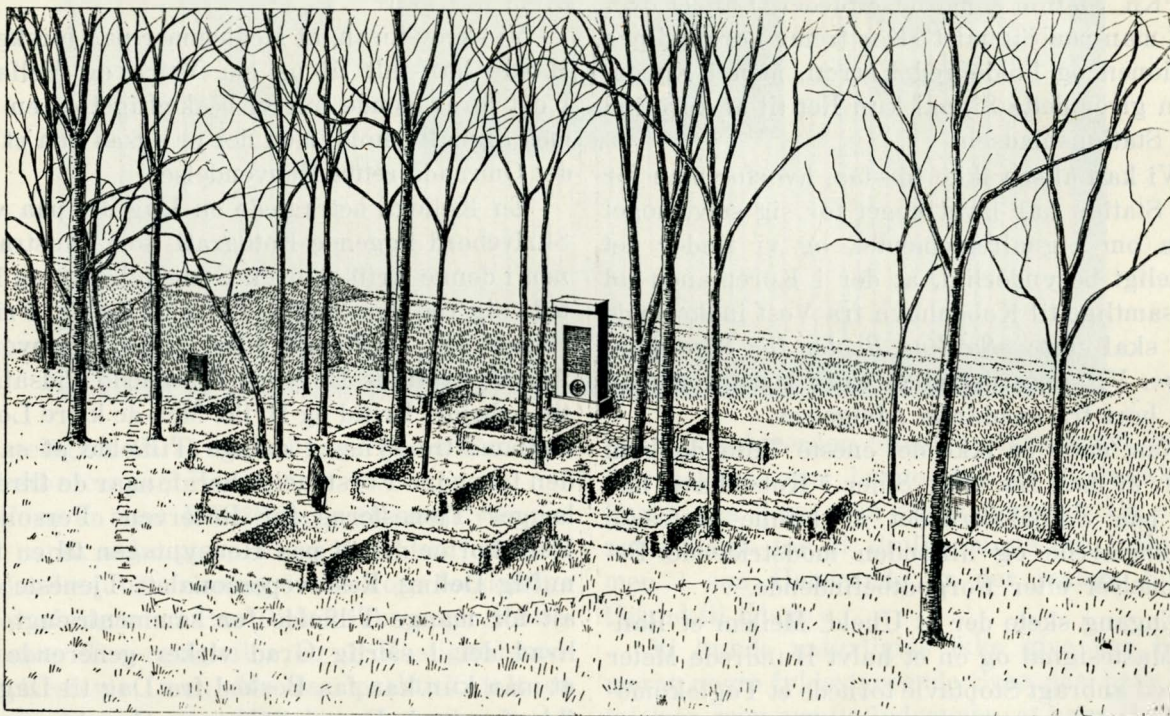
Raadighed v. Depot: Kl. 20,20— 6,30.

I ca. 25 Timer har den paagældende Mand været fri i 6 Timer (fra Kl. 10 til Kl. 16), Resten af Tiden har han været taget til Tjeneste.

Vi behøver ikke at spørge, om noget saadant er efter Generaldirektoratets eller Distrikternes Mening. Vi ved, at dette ikke er Tilfældet. Men ogsaa d'Herrer Lokomotivmestre maa lære at forstaa, at der skal tages et fornuftigt Hensyn til Reservepersonalet. I alle Tilfælde, hvor det ikke er en komplet Umulighed, bør der gives

Besked for nogle Dage ad Gangen, og det burde under alle Forhold være en aldeles fast Regel, at der mindst 2—3 Dage forud blev givet Reservepersonalet Besked paa deres Fridage. En Ændring til det bedre i denne Henseende vilde blive hilst med Glæde, og det vilde være baade til Værn og Velfærd for Personalet.

### MINDELUNDEN FOR DE I JERNBANETJENESTEN FORULYKKEDE



Søndag den 29. Oktober d. A. afsløres i Fredericia det af Statsbanerne og Personalets Organisationer i Fællesskab rejste Mindesmærke over Jernbanemænd, der er forulykkede under Arbejde ved Statsbanerne. Mindesmærket er opført paa Holstens Bastion paa Fredericia Vold (ved Sjællandsgade og Prangervej).

Afsløringen sker ved en Højtidelighed, der begynder Kl. 14,30 og antagelig varer 1 Time.

Landstingsmand Ch. Petersen taler paa de fire Personaleorganisationers Vegne og Generaldirektør Knutzen paa Statsbanernes Vegne, hvorhos Borgmester F. Hansen i Fredericia paa Byens Vegne overtager Mindesmærket.

Særlig indbudt til at overvære Højtideligheden er Statsminister Stauning og Trafikminister Axel Sørensen samt Fredericia Byraad og enkelte ansatte ved Statsbanerne.

Der vil kunne udstedes Fripas til Rejse til Fredericia i Anledning af Deltagelse i Høj-

tideligheden for Enker efter og Børn (ogsaa voksne) af samt Forældre til Jernbanemænd, der er forulykkede under Tjenesten. Fripassene udstedes med Gyldighed til Rejse i Dage 28.—30. Oktober fra alle danske Statsbanestationer til Fredericia (og tilbage). Af Hensyn til forventet stærk Trafik udstedes de til Fællesklasse. Anmodninger indsendes direkte til Generaldirektoratet med Oplysning om den paagældendes Familieforhold til en forulykket. Anmodninger fra andre paarørende end Forældre, Enker og Børn vil af Hensyn til Konsekvenserne ikke kunne imødekommes.

Sammen med Fripassene vil der blive tilsendt de paagældende Adgangskort til reserveret Plads under Højtideligheden. Tilsvarende Adgangskort vil kunne udleveres til andre, der ikke har Fripassudstedelse behov, naar der indsendes Anmodning herom med fornødne Oplysninger om Familieforholdet.

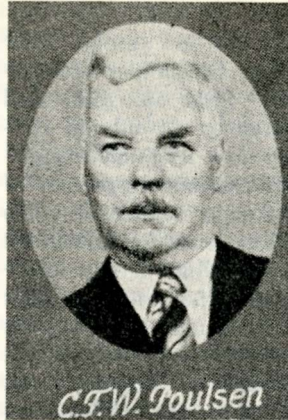
## DANSK JERNBANEFORBUND JUBILERER



Th. Pedersen



Chr. Vejre



C.F.W. Poulsen



R. Kantso

Dansk Jernbaneforbund, som er den største af Jernbaneorganisationerne, ja, den største inden for vor Centralorganisation, fejrer den 23. Oktober sit 40 Aars Jubilæum.

I de første Aar efter Forbundets Stiftelse var der talrige Vanskeligheder at overvinde blot for at komme til at virke som direkte Fagorganisation — noget der jo var gældende for alle nystiftede Fagforeninger, og som vi selv kender til. Datidens Embedsmænd var meget stejlt indstillede over for Tjenestemændenes »socialistiske« Samlingsbestræbelser og satte sig stærkt imod disse.

Naturligvis lod Organisationstanken sig ikke hæmme. Dansk Jernbaneforbund voksede sig efterhaanden stort. Og da Trykket mod Organisationstanken i det hele taget efterhaanden lettedes, maatte Forbundet alene i Kraft af sit Medlemstal faa en vis Indflydelse. Men Forbundet har desuden været ledet af maalbevidste, indsigtfulde og handlekraftige Mænd, som gennem Aarene har forstaaet at bringe Dansk Jernbaneforbund frem til en betydelig Faktor inden for dansk Organisationsliv og i Særdeleshed naturligvis inden for Tjenestemandorganisationerne, af hvilken Afskygning disse end er. Det indrømmes fra alle Sider, at Dansk Jernbaneforbund er en af de førende, ja, den mest førende af de danske Tjenestemandorganisationer.

I den overvejende Del af Dansk Jernbaneforbunds Levetid har der mellem dette Forbund og vor Organisation været samarbejdet paa fordragelig og kammeratlig Maade, og vi benytter her Lejligheden til at sige Tak for dette Samarbejde. Vi bringer Dansk Lokomotivmands Forenings og Dansk Lokomotiv Tiden-

des hjertelige Lykønsking til Jubilæet og udtrykker Haabet om, at Dansk Jernbaneforbund fremdeles maa staa som Værn om dets Medlemmers Interesser.

Vi præsenterer oven for Jernbaneforbundets daglige Ledelse: Forretningsfører *Th. Pedersen*, Sekretærene *Chr. Vejre* og *C. F. W. Poulsen* samt Hovedkasserer *R. Kantso*, som hver for sig har deres betydelige Andel i de opnaaede Resultater og Dansk Jernbaneforbunds fremragende Stilling inden for saavel den danske som den skandinaviske Fagbevægelse.

Det var Meningen, at Jubilæet skulde have været fejret ved en Kongres paa selve Stiftelsesdagen og en større Festlighed i København samt ved en Række Fester ude omkring i Fællesafdelingerne Landet over. Men paa Grund af Krigssituationen ude i Europa og Forholdenes Udvikling derefter er saavel Kongres som Festligheder blevet aflyst.

## DEN ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVIKLING I 1938

### Det intern. Arbejdsbureaus Undersøgelser.

(Fortsat.)

Der er derfor ingen Mangel paa Vidnesbyrd om, at en hel Del Lande er interesserede i Genoptagelsen af Indvandringen. Der er ved at blive taget aktive Skridt til at løse de Vanskeligheder, der staar i Vejen for en saadan Genoptagelse. Dog er der trods disse gunstige Tendenser kun blevet gjort smaa Fremskridt. Grunden maa utvivlsomt til en vis Grad søges i, at en omhyggelig Forberedelse af Koloniseringsplaner tager Tid, og at man har ønsket at tage alle de nødvendige Forsigtighedsregler, naar man indlader sig paa saadanne Forsøg. Der er ogsaa en Tendens til at forvente Kolonister fortrinsvis fra

Lande, som uden Tvivl er i Stand til at levere erfarne Landmænd, men som ikke kan ventes at være Kilder til Udvandring i stor Stil. Der er endnu en Vanskelighed. De Forholdsregler, der er antaget eller foreslaaet i de sidste Maaneder, indeholder ofte tilsyneladende modsigende Træk. Side om Side med Forholdsregler, der har til Hensigt at udvide Indvandringen, er der andre, der gør Adgangsbetingelserne til Landet strengere. Utvivlsomt ligger en af Aarsagerne til disse indskrænkende Tendenser i den internationale politiske Spænding, som for Øjeblikket gør den offentlige Mening i forskellige Lande ugunstig stemt mod, at et stort Antal Udlændinge bosætter sig i Landet. Men i nogle Tilfælde maa de ogsaa ses som Virkningen af Bekymringer, der er foraarsagede af, at der er modtaget Begæringer om Adgang i stor Stil fra Personer, som kun ved Omstændighedernes Tvang er blevet Udvandrere paa Grund af deres Race, Religion eller politiske Stilling.

Problemet bestaar derfor fremdeles. Den økonomiske og sociale Situation i de Lande, der paa Grund af Nedgangen i Mulighederne for Udvandring i Aarevis har været udsat for et alvorligt Befolkningspres, gør det nødvendigt at søge en Løsning paa dette Problem. Linierne, ad hvilke den kan søges, er nu kendte. De blev angivet af den Ekspertkonference, som Bureauet sammenkaldte i 1938. For saa vidt som Løsningen er afhængig af internationalt Samarbejde, er det at haabe, at et saadant Samarbejde kan organiseres. Det er et Problem, som er af Interesse for ikke blot Udvandrings- og Indvandrigslande, men mere i Almindelighed for de internationale Forbindelser i det hele.

#### *Flygtningene.*

I Forbindelse med de internationale Bevægelser af Arbejdskraft og Befolkningsmængder blev et særligt Problem, der allerede var vanskeligt, pludselig forstærket i det forløbne Aar ved den tragiske Forøgelse i Antallet af politiske Flygtninge. Dette Problem gør den normale Vandrings allerede udviklede Problem endnu mere udviklet: det kan endogsaa siges, at siden September i Fjor har Flygtningenes Nød overskygget det normale Vandringsproblem. I hvert Tilfælde er det paa Baggrund af den normale Vandring, som den er skitseret ovenfor, at Flygtningeproblemet maa ses.

Det Antal Personer, som i de sidste Aar er blevet rykket op med Rode fra deres Hjem og deres Eksistens, kan næppe anslaaes. Krigene i Kina og Spanien har skabt umaadelige Flygtninge- og Bosættelsesproblemer. Allerede ved Begyndelsen af 1938 blev det anslaaet, at Flygtningene fra Tyskland talte ca. 150 000, hvoraf ca. 35 000 opholdt sig i tilstødende Lande med kun midlertidig Opholdstilladelse. Hvor mange Hundrede Tusinder Begivenhederne i det sidste Aar har føjet til disse samlede Tal, er det for Øjeblikket umuligt blot at skønne over. Heller ikke kunde saadanne Tal medregne det store Antal mulige Flygtninge, som er berøvet Muligheden for at leve under normale Betingelser, men som ikke kan udvandre, med mindre de har nogen Udsigt til Adgang til andre Lande.

Disse Flygtninges Tragedie kræver den mest indtrængende Overvejelse i hele Verden, og det er natur-

ligt, at det internationale Samarbejde for Øjeblikket maa koncentreres om den. Utvivlsomt har de mange private Udvalg, der er dannet i forskellige Lande, gjort meget værdifuldt Arbejde; men det private Initiativ kan, skønt det er uomgængeligt nødvendigt, ikke haabe paa at løse Problemet uden Hjælp eller paa en varig Maade. Imidlertid har Eviankonferencen, der blev sammenkaldt den 1. Juli 1938 paa Præsident Roosevelts Initiativ, og Folkeforbundets Oprettelse af Højkommissariatet for Flygtninge i London allerede betegnet et Skridt fremad til Behandling af Problemet. Som et Middel til at tage fat paa dets Løsning har i den sidste Tid en voksende Opmærksomhed samlet sig om Programmer for planmæssig Kolonisering, særlig Oprettelse af Landbrug. Med Hensyn til Udarbejdelsen af saadanne Planer er Organisationsproblemerne i det store og hele de samme, som allerede er blevet studeret af Bureauet i Forbindelse med den normale Vandring, og Bureauet er derfor glad ved at give sin Støtte til de Bestræbelser, der paa dette Omraade udfoldes af de andre internationale Organer. Det har erhvervet sig adskillig værdifuld Erfaring i Behandlingen af den normale Vandrings Problemer og søger at yde de andre paagældende Organer den tekniske Støtte, som Eviankonferencen efterlyste. Der er utvivlsomt Egne, i hvilke planlagt Landbrugskolonisering for Flygtninge vilde være velkommen og vilde have gode Udsigter til at lykkes. I denne Retning maa en betydningsfuld Del af Løsningen findes.

Men overfor Flygtningeproblemerne synes det ikke rimeligt kun at tage sin Tilflugt til Landbruget. Der er paa alle Verdensmarkeder for ringe Tegn paa, at der er en utilfredsstillt Efterspørgsel efter Landbrugsprodukter. Det er selvfølgelig rigtigt, at Millioner af Mennesker endnu er underernærede, men i mange Tilfælde vil en Forøgelse af Købekraften sandsynligvis udvide Efterspørgselen efter Landbrugsprodukter mindre hurtigt end Efterspørgselen efter andre Varer og Tjenester. Paa ethvert Niveau, der ligger over den mest primære Fattigdom, er det en velkendt Kendsgerning, at naar en Families Indkomst stiger, gaar en forholdsvis mindre Del af dens Udgift til Føde, og en forholdsvis større Del gives ud til en Mangfoldighed af andre Varer og Tjenester. Gennem hele den moderne Industrialismes Historie har Forbedringen i den almindelige Levefod været forbundet med en Overgang fra Landbrug og andre ekstraktive Beskæftigelser til Industri og Handel og Forsyningen med en broget Mængde af personlige Tjenester. Dette faar særlig Vægt ud fra den Kendsgerning, at i mange Lande har Befolkningen en Tendens til at tage af; naar Befolkningen gaar ned, er det sandsynligt, at Efterspørgselen efter Føde falder, medens Efterspørgselen efter Industriprodukter vedbliver at stige sammen med en voksende Levefod.

Man kommer til samme Slutning ud fra en Betragtning af Evnerne hos de eventuelle Udvandrere selv. Nogle af dem er sikkert Landmænd, og uden Tvivl har mange andre haft tilstrækkelig nær Forbindelse med Jorden til at kunne tilpasse sig hurtigt til Livet paa Landet. Men mange er Industriarbejdere, nogle med en enestaaende Dygtighed, som det vilde være Spild at lade gaa tabt. Andre har Handels-

erfaring og -færdigheder, som meget vel kunde bidrage til en mere effektiv Organisation af Handelen i visse Omraader. Andre igen besidder, som det i stor Udstrækning er blevet anerkendt, aandsfaglige, kunstneriske og intellektuelle Evner, som Verden i høj Grad trænger til. Det er derfor umuligt at lade sig nøje med Forslag til selvforsynende Landbrug som udtømmende Svar paa det Problem, der frembyder sig ved Flygtningemassernes Nødstilstand. Her som ved det endnu større Arbejdsløshedspøblem findes der ingen fuldstændig Løsning, saa længe en saadan Organisation af Verdensøkonomien, at man fuldt ud gør Brug af Meneskenes Evner til Frembringelse af de Varer og Tjenester, der behøves til at hæve Levefoden, mangler.

## II.

### Arbejdsforholdene.

Arbejdsforholdene i 1938 blev i Hovedsagen bestemt ved den økonomiske Ramme, som allerede er blevet beskrevet; men samtidig øvede den politiske Udvikling Indflydelse paa dem. Der blev aabnet for nye Muligheder for at forbedre Arbejdsbetingelserne ved den stadige Forøgelse af Produktionskapaciteten, ved mere effektive Metoder til at holde Erhvervslivet i Gang og ved den udbredte Erkendelse af socialt Ansvar; men de blev i stort Omfang modvirkede gennem Følgerne af den internationale politiske Spænding. Gangen i det sociale Fremskridt har derfor været ujævn; det har været størst i de Lande, som blev mindst paavirkede af den politiske Usikkerhed, men det er blevet hindret i store Omraader af Verden, fordi det nationale Forsvars umiddelbare Behov har haft Overtaget over mere varige Hensyn. Dette gælder navnlig Arbejdstiden og Arbejdslønnen; Virkningen af de særlige øjeblikkelige politiske og økonomiske Tilstande paa Beskæftigelsen har været noget mere indviklet.

### Beskæftigelse og Arbejdsløshed.

Arbejdsløshedsprocenten bliver ved at være høj. Adskillige Lande har endnu 15—20 pCt. eller mere af deres Arbejdere ledige. Arbejdsløshedstallet for Verden, der beregnes af det internationale Arbejdsbureau (for 15 Lande) viser en Procent paa ca. 11½ for 1938 imod ca. 10 i 1937 og over 20 i 1932 og 1933. Det var saaledes selv i en anerkendt økonomisk Blomstringsperiode som de første Maaneder af 1937 i det store Flertal af Lande ikke muligt at bringe Arbejdsløsheden ned under 10 pCt. Nogle Lande, f. Eks. Tyskland og Japan, har et bedre Resultat at opvise som Følge af særlige Forhold. I Frankrig an slog Regeringen nylig, at den samlede Arbejdsløshed i November 1938 var ca. 600,000 eller 5,5 pCt. af Arbejdertallet, men hvis man regner nedsat Arbejdstid med, anslaaes det, at grovt regnet 8 pCt. af den til Raadighed staaende Arbejdsstyrke er arbejdsløs. I al Almindelighed er Industrilandene i de sidste Aar blevet tvunget til at erkende, at der er alvorlig Fare for, at Arbejdsløshed i stor Stil bliver forvandlet fra et midlertidigt opstaaende til et saa at sige varigt Problem til Trods for de stadige Anstrengelser, der i næsten alle Lande er udfoldet for at bringe Ar-

bejdsløsheden ned. En saadan Nedbringelse var i vidt Omfang Formaalet med de forskellige økonomiske Forholdsregler, som blev skitserede i det foregaaende Kapitel. De utilstrækkelige Resultater, som disse Forholdsregler har haft, for saa vidt det gjaldt at raade Bod paa Arbejdsløsheden, har ført Regeringerne til nøje at studere Arbejdsløshedens Struktur. Dette Studium har vist, at Vanskelighederne for en stor Del skyldes den Kendsgerning, at Udbuddet af Arbejdsstyrke ikke tilpasses til Efterspørgselen. Der er derfor henvendt voksende Opmærksomhed paa Spørgsmaalet om Beskæftigelse af ældre Arbejdere, den faglige Oplæring af unge og den faglige Genoplæring af de arbejdsløse.

I en Række Lande har imidlertid andre industrielle Organisationsproblemer spillet en større Rolle end Arbejdsløshedsspørgsmaalet. I U. S. S. R., hvor Arbejdsløsheden ophørte at være et Problem, da de efter hinanden følgende Femaarsplaner begyndte at udfolde sig, var i 1938 Regeringens væsentligste Bekymring i Spørgsmaalet om Arbejdsstyrken at forbedre Regelmæssigheden i Arbejdsudbuddet og Arbejdseffektiviteten. Med disse Formaal for Øje er de administrative Organer, der er ansvarlige for Udbuddet af Arbejdsstyrke, blevet reorganiseret. Deres vigtigste Opgaver er at fastslaa Arbejdsstyrkens Omfang i Landets forskellige Dele, at registrere og kontrollere den Efterspørgsel efter Arbejde, som indberettes af de forskellige økonomiske Kommissariater, og at udkaste eller godkende Planer til Overførelse af Arbejdsstyrke fra den ene Del af Landet til den anden. Henimod Slutningen af Aaret blev der indført et Arbejdsbogs-system, og for at bekæmpe den hyppige Skiften af Arbejdssted er der i Forstaaelse med Fagorganisationerne blevet ført en energisk Kampagne mod alle Personer, der har gjort sig skyldige i Brud paa Arbejdsdisciplinen. Særlig kan Udeblivelse fra Arbejde uden lovlige Grund og slet Overholdelse af Arbejdstiden straffes med Afskedigelse. Fra Begyndelsen af 1939 at regne er det fastsat, at enhver Arbejder, der ønsker at forlade det Foretagende, han er beskæftiget i, maa sige op en Maaned forud. Det er ogsaa fundet nødvendigt at udstrække den Periode, der giver Ret til Ferie med Løn, til 11 Maaneders uafbrudt Arbejde i det samme Foretagende, da en Række Tilfælde af Misbrug er blevet opdaget.

Interessant er paa den anden Side den nye Holdning overfor Teknikere og ikke manuelle Arbejdere, som er ved at udvikle sig i U. S. S. R. Dette kan ikke andet end have Indflydelse paa Effektiviteten. I en Erklæring af 14. November 1938 udtalte det kommunistiske Partis Centraludvalg, at Landet »ikke kan undvære Intelligensen«. Det hedder videre i Erklæringen: »Intellektuelle Arbejdere indtager en særlig Stilling i et Land som vort, hvor Staten leder hele det økonomiske og kulturelle System, deri indbefattet Landbruget, og hvor det er nødvendigt for enhver Statsarbejder, hvis han skal udføre sit Arbejde samvittighedsfuldt og effektivt, at forstaa haade Statens indre og ydre Politik.«

I Tyskland og Japan har som Følge af Rustningsproduktionens Krav Opmærksomheden i Hovedsagen været rettet mod en Udvidelse af og en Kontrol med

Udbuddet af Arbejdskraft. Ifølge den officielle Statistik er Arbejdsløsheden i Tyskland praktisk taget bortelimineret; men dette betyder ikke nødvendigvis, at den arbejdende Befolkning er fuldt ud og produktivt beskæftiget. En stor Del af det Arbejde, som er udført, kan ikke kaldes rentabelt. Det tyske Selvforsyningsprogram resulterer nødvendigvis i økonomisk Produktion i mange Erhverv. De fabrikerede Varer betegner et Spild af Arbejde, for saa vidt som de samme eller bedre Produkter gennem internationalt Varebytte kunde skaffes til Veje med mindre Arbejdsanstrengelse.

Det skyldes sagtens denne Kendsgerning saa vel som Industriens voksende Behov, at der er opstaaet den Knaphed paa Arbejdskraft, der har været et saa fremtrædende Træk i Tysklands industrielle Liv i den sidste Tid. For at imødekomme Behovet for mere Arbejdskraft er der blevet truffet forskellige Forholdsregler. Der er en fuldstændig Signalforandring med Hensyn til Kvinders Arbejde. Følgende Citat fra en Erklæring for nylig, som giver en Forklaring paa denne Forandring, kan anføres: »For 5 Aar siden nærede de Mænd, der var nødte til at ty til offentlig Understøttelse for at kunne leve, ofte den Anskuelse — for hvilken paa den Tid uhyre meget talte — at Hustruerne til Mænd med stadig Beskæftigelse og unge Piger, der kun arbejdede for Lommepege, skulde opgave deres Arbejde, naar det ikke var absolut nødvendigt for dem at tjene til Livets Ophold. Men et Tidsrum af mindre end fem Aar har nu forandret, hvad der følte som en uønsket Praksis, til en aabenlyst Pligt, der er anerkendt som saadan ved Lov. »Nu for Tiden,« for at citere de berlinske Myndigheders Opraab, »maa ikke en eneste arbejdsdygtig Søn eller Datter have Lov til at føre et Liv i Lediggang med deres Forældres Støtte.« Gifte Kvinder og Mødre med Familier er ogsaa blevet indtrængende opfordret til at paatage sig i det mindste midlertidig Beskæftigelse, saa at deres faglige Dygtighed ikke skal forringes. Endvidere er der af Arbejdsfronten blevet foretaget Undersøgelser af de forskellige Produktionsgrene med det Formaal at øge Kvindernes Beskæftigelse ved saa vidt gørligt at erstatte Mænd med kvindelige Arbejdere.

Andre Foranstaltninger til Anbringelse af unge af begge Køn under 21 Aar, naar de forlader Skolen, sigtende paa at fordele dem i Overensstemmelse med de forskellige Erhvervs Behov, og Nedsættelsen i nogle Tilfælde af Lærlingetiden fra 4 til 3 Aar selv i Beskæftigelser, der kræver faglærte Arbejdere, er paa samme Maade blevet fremkaldt af Behovet for yderligere Arbejdskraft. Forordningen af 22. Februar 1939, som bemyndiger til Ophævelse af Haandværksbedrifter, hvis Opretholdelse ikke synes økonomisk forsvarlig, er fremkaldt af det samme Forhold. Man venter, at denne sidstnævnte Foranstaltning vil resultere i, at ca. 60,000—70,000 Arbejdere bliver stillet til Raadighed for anden Art af Beskæftigelse.

Af de mange ny Arbejdsordninger, som den tyske Regering har udstedt i det sidste Aar, kan kun nogle faa omtales. Nogle af disse er en Fortsættelse af en Proces, som strækker sig over en Række Aar. Saaledes er Kontrollen med den enkelte Arbejder blevet

skærpet ved Arbejdsbogssystemet, som blev indført i 1935 og gjort almindeligt i 1938, og som nu omfatter 22¼ Mill. Arbejdere eller næsten en Trediedel af hele Befolkningen. Hvis en Person ikke har en Arbejdsbog, er det umuligt for ham at faa Beskæftigelse. Disse Bøger, som indeholder en kort Oversigt over den paagældende Persons tidligere Beskæftigelse, anvendes til at sigte Arbejdskraften, for at man kan opdage, om nogle Arbejdere muligvis kunde beskæftiges paa en mere nyttig Maade i andre Fag. En videre Udvikling i denne Retning er Forbud mod, at en Arbejdsgiver afskediger en Arbejder, der er knyttet til en bestemt Beskæftigelse, eller at en Arbejder forlader et Foretagende uden Tilladelse fra Arbejdsanvisningen.

Andre Foranstaltninger, som har til Hensigt at fremme det samme Hovedformaal, er de, som angaar Arbejdernes Repræsentation i Forhandlinger med Arbejdsgiverne. 1934 blev Bedriftsraadene i Fabrikker erstattede med Tillidsraad. Medlemmerne af disse Raad blev valgt af Arbejderne i Foretagendet, idet Valget dog var indskrænket til at falde paa »Mænd, der nød Tillid«, som var udtaget for deres »stadige og fuldstændige Hengivenhed for den nationale Stat«. Siden 1935 har disse Raads Tilværelse været forlænget fra Aar til Aar uden nye Valg. Efter en Lov af 1938 skal de nu fortsætte paa ubestemt Tid, idet de ledige Pladser, som opstaar, udfyldes ved Udnævnelser foretagne af den paagældende Arbejdsværge.

(Fortsættes.)

## STATSBANERNES DRIFTSBERETNING 1938/39

Generaldirektoratet har nu udsendt Beretning om Statsbanernes Virksomhed i forrige Finansaar.

Det økonomiske Resultat af Driften har været ca. 4,0 Mill. Kr. daarligere end Aaret før. Driftsindtægterne udgjorde 126,1 Mill. Kr., d. v. s. 2,2 Mill. Kr. mere end Aaret før, medens Driftsudgifterne udgjorde 130,6 Mill. Kr., d. v. s. 6,2 Mill. Kr. mere end Aaret før, saaledes at Driftsaaret er sluttet med et Driftsunderskud paa 4,5 Mill. Kr. mod et Driftsunderskud paa 0,5 Mill. Kr. i 1937/38. Det til Afskrivning krævede Beløb har udgjort 6,9 Mill. Kr., og Forrentningen andrager 14,2 Mill. Kr. Det regnskabsmæssige Resultat er da det, at Statens Tilskud til Driften, 25,6 Mill. Kr., er 5,1 Mill. Kr. større end i 1937/38.

At det økonomiske Resultat af Driften er blevet daarligere end Aaret før, skyldes væsentligst Forhold, som Banerne ingen Indflydelse har haft paa, nemlig forhøjede Udgifter til Brændsel, Materialer og Lønninger. Disse Udgiftsstigninger, der i det forudgaaende Driftsaar ikke havde virket med fuld Styrke, andrager i Forhold til Driftsaaret 1936/37 ca. 11 Mill. Kr.

Driftsaaret 1938/39 var ugunstigt stillet i Forhold til Aaret før, idet der i 1937/38 blev ført 1 Mill. Kr. til Indtægt i Administrationsomkostninger for Anlægget af Storstrømsbroen, medens en tilsvarende Indtægt ikke findes i 1938/39. Til Gengæld er Ind-



tægterne paavirket i gunstig Retning ved, at der faldt en Periode med Paasketrafik i 1938/39, medens der ingen Paasketrafik faldt i 1937/38, og endvidere har der været Stigning i Persontrafikken paa Baner, Overfarter og Omnibusruter, skønt Vejforholdene var mindre gunstige til Udflugts- og Baderejser i Sommeren 1938 end i Sommeren 1937.

Udgifterne er som foran nævnt paavirket i opadgaende Retning af stigende Priser. Endvidere er der anvendt 0,6 Mill. Kr. til Fremskyndelse af Stenballastering, og Snevinteren har givet en Merudgift paa 0,5 Mill. Kr. Udgifterne er paavirket i nedadgaende Retning af Ophævelsen af Færgedriften paa Masnedø—Orehoved Overfarten fra 26. September 1937 og paa Oddesund Overfarten fra 15. Maj 1938.

Vedrørende Afskrivningerne bemærkes, at for nedennævnte Grupper, der har Afskrivningsprocent over 1, er alle Anskaffelser før nedennævnte Aar fuldt afskrevne:

Telegraf- og Sikringsanlæg .....	1923/24
Rullende Jernbanemateriel .....	1911/12
Automobiler .....	1932/33
Færger og Skibe .....	1921/22
Inventar .....	1905/06

*Persontrafikken* er steget. Der er foretaget 52 Mill. Rejser paa Banerne (foruden Tilbagerejser paa Billigbilletter), hvilket betyder en Fremgang paa 2,0 pCt., og Indtægten af Person- og Rejsegodsbefordringen har været 3,0 Mill. Kr. (4,7 pCt.) højere end i 1937/38. Stigningen i Antal Rejser falder væsentlig uden for Københavns Nærtrafik og skyldes fortrinsvis Paaskens forskellige Beliggenhed i de to Aar samt Bellahøjstoppingen og den udvidede Lyntogskørsel. Indenfor Københavns Nærtrafik er Antallet af Rejser kun steget med godt 200 000 eller 0,6 pCt., som alene hidrører fra Abonnementskort. Lyntogene besørger 1,7 pCt. af Rejserne og ca. 15 pCt. af Personkilometerne, de elektriske Tog 46,1 pCt. af Rejserne og ca. 13 pCt. af Personkilometerne. Over tre Femtedele af samtlige Rejser paa Banerne faldt paa Københavns Nærtrafik, og ca. 85 pCt. af samtlige Rejser faldt paa korte Afstande (inden for 50 km). Der har været en Stigning i Antallet af Rejser paa 1. Kl. paa 8,8 pCt., medens Stigningen paa Fællesklassen har udgjort 1,9 pCt. Kun ca. 1,2 pCt. af samtlige Rejser blev i 1938/39 foretaget paa 1. Vognklasse. Det maa dog herved erindres, at de elektriske Tog, Togene paa de fleste kortere Sidestrækninger og adskillige Lokaltog paa Hovedlinierne udelukkende fører Fællesklasse. Deler man under Hensyn hertil Antallet af Rejser, bortset fra Rejser paa Abonnementskort til samtlige Stationer, i to Grupper — over og under 50 km — viser det sig, at der af Rejserne under 50 km falder 0,5 pCt. paa 1. Kl., medens der af Rejserne over 50 km falder 3,5 pCt. paa 1. Kl. Medtager man ogsaa de ovennævnte Abonnementskort, kan Rejserne paa 1. Kl. skønsmæssigt anslaaes til ca. 7,5 pCt. Til 54 særlige Udflugtstog blev der solgt i alt 9 605 Billetter, og til 4 Lystsejladsture blev der solgt 2 491 Billetter.

*Godstrafikken* er gaaet lidt frem. Befordringsmængden af fragtpligtigt Gods, der udgjorde 4,87 Mill. t, var ca. 151 000 t større end Aaret før, medens Indtægten af Gods- og Kreaturbefordringen var ca. 86 000 Kr. mindre end Aaret før. Stigningen i Befordringsmængden falder udelukkende paa Anlægs-transporter, d. v. s. Forsendelser af helt eller delvis fragtpligtige Materialer til Statsbanernes eget Brug. Ses der bort fra disse Forsendelser, har der været en Nedgang i den almindelige Godsbefordring paa ca. 88 000 t (Nedgang 2,0 pCt.).

Nedgangen falder i Driftsaarets første Halvdel og skyldes væsentlig Tilbagegang i Boligbyggeriet og mindre Produktion inden for visse Industrier. Endvidere har den store Kornhøst i 1938 medført mindre Indførsel af Korn, Foderstoffer og Majs, og endelig er Landets Lastbilmateriel fra 1937 til 1938 blevet forøget med 775 Stkr. Lastbiler og 179 Paahængsvogne.

Nedgangen i Vægtmængden hidrører baade fra Vognladningsgods og levende Dyr, medens der er Stigning for Stykgods. For Vognladningsgodsets Vedkommende falder den procentvis største Nedgang paa Hø og Halm samt Majs (33 pCt.), Tørv (32 pCt.), Tegl- og Kalkværksprodukter (25 pCt.) og Jord og Stenarter (23 pCt.), medens den procentvise største Stigning falder paa Stenkul (37 pCt.) og Margarine (17 pCt.).

Antallet af befordrede Svin og Grise er gaaet ned med 34 pCt., af Hornkvæg og Kalve med 17 pCt., af Heste med 14 pCt. og af Faar, Lam og Geder med 49 pCt.

Indtægten af *Postbefordringen* er steget med 36 000 Kr. (ca. 0,5 pCt.) og de forskellige *andre Indtægter* er gaaet ned med 757 000 Kr. eller ca. 10,0 pCt. som Følge af de foran omtalte Administrationsomkostninger for Storstrømsbroen, som førtes til Indtægt i 1937/38.

*Driftsudgifterne* er som foran nævnt steget med 6,2 Mill. Kr. Med den stigende Kørsel og højere Kul- og Oliepriser steg Udgifterne til Brændsel (herunder Elektricitet til elektriske Tog og Benzin til Rutebiler) med ca. 1,0 Mill. Kr., og Vedligeholdelse af Materiellet har som Følge af stigende Arbejderlønninger og Materialepriser samt stigende Kørsel kostet ca. 0,9 Mill. Kr. mere end Aaret før. Til Fremskyndelse af Stenballasteringen er som tidligere anført anvendt 0,6 Mill. Kr., og Snevinteren har givet en Merudgift paa 0,5 Mill. Kr.

Lønningsudgifterne til Tjenestemænd er som Følge af det midlertidige Løntillæg steget med ca. 1,9 Mill. Kr. og Lønningsudgifterne til fast ansat og løst antaget Personale (herunder Personale i Værksteder, ved Omnibusruterne og i Aspirantstillinger) med ca. 1,3 Mill. Kr., hvoraf en Del skyldes Erstatning af Tjenestemænd, en Del Arbejdsforøgelse (mere Kørsel) og den væsentligste Del Forhøjelse af Lønninger.

Statsbanernes samlede *Personale* (fast ansat og løst antaget) har i Driftsaaret gennemsnitlig været 21 501 Mand. Heraf var 255 beskæftiget ved Ny-anlæg og Fremmedarbejder og 363 ved Omnibusruterne, saa at det ved Drift, Vedligeholdelse og Udvidelse af Baneanlæg beskæftigede Personale gen-

nemsnitlig var 20 883 imod 20 537 i det foregaaende Driftsaar. Der har saaledes for dette Personale i Gennemsnit for Driftsaaret været en Stigning paa 346 Mand. Stigningen, der skyldes Arbejdsforøgelse, falder udelukkende paa det løst antagne Personale, der er steget med 364 Mand, medens Antallet af fast ansatte er gaaet ned med 18 Mand.

*Banenettets Længde* udgjorde ved Driftsaarets Udgang 2 391 km, hvilket er ca. 1 km mere end Aaret forud. Forøgelsen skyldes Ibrugtagningen af Odde-sundbroen. Af Banestrækningerne var ved Driftsaarets Slutning 564 km dobbeltsporede og 13 km fire-sporede Banestrækninger. I Løbet af Driftsaaret har Statsbanerne erhvervet, henholdsvis oprettet, 2 Omnibusruter, saaledes at Statsbanerne ved Udgangen af Driftsaaret raader over 74 Ruter, i alt ca. 2 986 km mod ca. 2 850 km ved Udgangen af forrige Driftsaar.

Af *Driftsmateriel* ejede Statsbanerne ved Driftsaarets Udgang 573 Lokomotiver (hvoraf 9 dieselelektriske), 8 Lyntog, 165 Motorvogne, 52 Rangertraktorer, 14 139 Vogne, 66 Snepløve, 16 Færger, 3 Skibe, 204 Omnibusser og 10 Bivogne. Statsbanernes Personovgnsmateriel omfatter 105 347 Pladser (foruden 5 034 Pladser i Rutebilerne), og Godsvognsmateriellet har en Bæreevne af ca. 174 000 Tons. Der er i Aarets Løb anskaffet 1 Damp-Persontogslokomotiv, 9 dieselelektriske Motor-Personovgne, 12 fireakslede Personovgne med 1. Kl., 4 med 1. Kl. og Fællesklasse og 12 med Fællesklasse, 6 Postvogne, 23 Automobil-Omnibusser, 23 lukkede Godsvogne, 172 aabne Godsvogne samt 1 almindelig Personautomobil. Af ældre Materiel er der udrangeret 25 Damplokomotiver, 1 Benzintorvogn, 84 Personovgne, 27 Godsvogne, 4 Postvogne, 5 Rejsegodsvogne, 8 Special-Vogne og 23 Automobil-Omnibusser, medens 2 Dampfærger (»Kronprins Frederik« og »Valdemar«) er blevet solgt.

Antallet af kørte *Togkilometer* er 1,8 pCt. større end Aaret før, medens Antallet af *Skibskilometer* som Følge af Broernes Ibrugtagning er 5,2 pCt. mindre end Aaret før.

I Driftsaaret er ingen rejsende dræbt uden egen Skyld. Derimod er 1 rejsende dræbt ved egen Uforsigtighed, og 7 af Statsbanernes Personale er dræbt i Tjenesten. Endelig er der dræbt 12 Personer, som hverken var rejsende eller knyttet til Banerne; af disse sidste Ulykkestilfælde skyldtes de 10 egen Uforsigtighed.

## DEN NYE PERSONALFORTEGNELSE

Ifølge Oplysning fra Personalfortegnelsens Udgivere er der allerede indgaaet saa mange Bestillinger, at Udgivelsen af en ny Udgave er sikret. Bestillingsfristen er dog forlænget til 15. November, saaledes at Medlemmer, som ønsker et Eksempplar af Haandbogen, men ikke har bestilt den, kan naa dette endnu.

Afdelingsformændene modtager Bestillinger.



## 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.

Ansøgningsskemaer 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.

## Jubilæer.

Den 24. Oktober kan Lokomotivfører *N. A. B. Logstrup*, Viborg, fejre 40 Aars Dagen for sin Ansættelse.

Afdelingen ønsker det bedste for Dagen og Fremtiden.

P. A. V.  
C. Thomsen.

Den 6. November fejrer Lokomotivfører *E. C. Christensen*, Vordingborg, 25 Aars Dagen for sin Ansættelse ved D. S. B.

Jubilaren har siden sin Forfremmelse til Lokomotivfører været stationeret i sin Fødeby, Vordingborg, bortset fra et Par Maaneder i Glyngøre.

E. C. var hele sin Lokomotivfyrbødertid stationeret paa Gb., og vi, der var sammen med ham, husker særlig 2 Ting. For det første, at Einar helst vilde køre i de Ture, hvor der var god Tid i Masnedsund, saa var der Lejlighed til at se til Far og Mor, for det andet var han i sin Tid et anset Medlem af Ungkarleklubben paa Gb. Men Einar mødte sin Skæbne som saa mange før ham, (han blev gift), saa var det Løb kørt, saa var det sket med Einar.

Jubilaren hører til de stille af os, han er en af dem, der støt og rolig passer sin Dont og er vellidt af de Mennesker, han kommer i Berøring med.

Afdelingen bringer herved sine bedste Ønsker paa Jubilæumsdagen, takker for godt Kammeratskab i den svundne Tid og ønsker Held og Lykke i Fremtiden.

J. Knudsen.

**Jubilæums- og Festkassen for Lokomotivførere i 1. Distrikt**

afholder sin aarlige Festfrokost for 40 og 25 Aars Jubilæarerne af Aargang 1939 Torsdag den 16. November 1939 Kl. 12,30 paa »Boulevard-Palæet«, Hammerichsgade 14, København V.

Medlemmerne bedes tegne sig paa de i Afdelingerne fremlagte Lister, hvor Festens nærmere Program er meddelt.

Pris, alt iberegnet, Kr. 8,00 pr. Kuvert. — Pensionister betaler kun Kr. 5,00.

Pensionister, der ønsker at deltage, bedes venligst sende undertegnede Meddelelse herom senest den 10. November 1939.

P. S. V.

Charles S. Christensen,

Hostrups Have 10, 2.,

København V. Tlf. Nora 4742 y.



Afsked:

Lokomotivfører E. G. Dreyer, Københavns Godsbanegaard, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31. December 1939 (min. Afsked).



Lokomotivførerafdelingerne:

**Aalborg Afdeling:** Formandens Navn og Adresse rettes til: M. Jensen, Annebergvej 63.

**Assens Underafdeling:** Repræsentantens Navn og Adresse er: J. J. Birkbo, Strandgade 8.

**Silkeborg Underafd.:** Repræsentantens Adresse rettes til: Estrupsvej 20.

Motorførerafdelingerne:

**Tønder Afdeling:** Formandens Adresse rettes til: Tved Plantagevej.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

**Nyborg Afdeling:** Kassererens Navn og Adresse rettes til: K. G. L. Larsen, Lindevej 3.

**Fredericia Afdeling:** Formandens Navn og rettes til: A. J. N. Jensen, Ørnevej 10, St.



**Benzinrestriktionerne gavner Slangerupbanen.**

Vi har tidligere omtalt, at Slangerupbanen en Overgang var stærkt truet, men at der saa rejste sig Røster for at elektrificere Banen og omdanne Driften til en Art Spørgvognskørsel. Det ser imidlertid ud til, at man forskellige Steder allerede nu er blevet klar over, at Banen ikke kan nedlægges. Det viser sig nemlig, at Benzinrestriktionerne har medført, at denne lille Banes Indtægter i September Maaned er steget med 15 000 Kr. i Forhold til samme Maaned f. A.

**En Lokomotivfører mulkteres for Ildebrand.**

Den 7. April i Fjor brændte en Ejendom ved Hjulby paa Fyn. Det blev gjort gældende, at Ilden var antændt af Gnistre fra et Tipvognslokomotiv, som arbejdede i Nærheden. Som Følge deraf blev der ved Retten i Nyborg rejst Sag mod saavel den paagældende Entreprenør som Tipvognslokomotivets Fører, der blev beskyldt for ikke at have sørget for, at Gnistfangeren var i Orden.

Ved Dommen er Entreprenøren blevet frifundet, medens Lokomotivføreren idømtes en Bøde paa 40 Kr. for Overtrædelse af Brandpolitiloven.

**Et »sammensat« Fagforbund.**

Det svejtsiske Handels-, Transport- og Levnedsmiddelarbejder Forbund har for nylig afholdt sin Kongres, og vi bemærker, at dets 24 404 Medlemmer tilhører saa forskellige Kategorier, at de med Hensyn til international Organisering er tilsluttet 6 forskellige intern. Fagsekretariater:

Levnedsmiddelarbejdernes Internationale med 10 578 Medl.	
Transportarbejdernes Internationale . . .	» 7 288 »
Handels- og Kontormedhjælpernes Internationale . . . . .	» 2 185 »
Tobaksarbejdernes Internationale . . . . .	» 2 042 »
Restaurationspersonalets Internationale . . . . .	» 1 147 »
Landarbejdernes Internationale . . . . .	» 984 »

24 404 Medl.

Naar man dertil erindrer sig, at Befolkningen i Svejt er opdelt i 3 Sproggrupper (fransk, tysk og italiensk) kan man let slutte sig til, at Arbejdet inden for det paagældende Forbund er meget kompliceret.



**Arbejdernes Landsbank,**

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

**»CAFE SYDPOLEN«**

Godt Madsted — Billige Priser — Billard

DYBBØLSGADE 14, TELF. EVA 1483

Fru Laub Olsen

Støt vore Averterende.

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.

# De bliver velklædt fra Nørrebros Stormagasin

## Herreafdelingen:

Færdige Habitter med fikst Skrædersnit,  
1 rd. og 2 rd. .... **68<sup>00</sup>**

Imprægneret og prima Stoffrakker, nye Mønstre  
og fikse Faconer ..... **78<sup>00</sup>**

## Skræderafdelingen:

Habit efter Maal ..... **85<sup>00</sup>**

Skræderi, 2 Prøver ..... **125<sup>00</sup>**

## Dameafdelingen:

Svagger, det praktiske Overtøj fra Kr. .... **29<sup>00</sup>**

Costumer i Kamgarn og Tweed fra Kr. .... **39<sup>00</sup>**

Frakker, nye og moderne Faconer fra Kr. .... **48<sup>00</sup>**

## Kjoleafdelingen:

Silkekjoler i nye mønstrede Stoffer og Farver,  
Priser ..... Kr. 39-29- **19<sup>85</sup>**

Fruekjoler store Størrelser, elegant slankende Snit  
stort Mønsterudvalg. Priser fra ..... **35<sup>00</sup>**

Paa Konto samme Pris

## Konfektionshuset, Nørrebrogade 112

L. K. KRISTENSEN, Danmarksgade 53, Telf. 1910,  
sælger Dem

## den bedste Radio



## Køb Pelsværk

hos

LOUIS JØRGENSEN

Bispensgade 17

Aalborg

Alle Reparationer udføres

Annoncen giver Ret til 10 % Rabat

**Anna Rasmussen** TRICOTAGEFORRETNING

Boulevarden 38 - Aalborg - Telefon 349

anbefaler sig med alt i TRICOTAGE og LINGERI

**Henry Villefrance**

Stenhuggeri og Monumentforretning

Algade 40, Aalborg, Telefon 907

**Knud Pedersen** Tapet & Farvehandel

Algade 56 ved Vesterbro, Aalborg, Tlf. 5519

**Slagelse**

Forlang hos Deres Købmænd det bedste Bagerimel

„ATLAS“

faas i 5 kg og 2½ kg Pakninger.

Aktieselskabet Slagelse Dampmølle.

A/s P. ØRSNES' ENKE & SØN

Nytorv 1 • Telefon 376

Guld, Sølv og Bronzevarer

Stort Udvalg - Smaa Priser

CHR. YDE LEVERER

## gode, smukke Møbler

paa gode Vilkaar - Billige Priser

Telefon 2662 Vesterbro Telefon 2662

## Jensen fryder sig

over sin nye Radio, og fager nu de Stationer, der passer ham. -

Alt i Radio, Grammofoner og Plader.

Henry Stormer. Vesterbro 53, Telefon 2808.

(Overfor Prinsensgade ved Stiftstidendes Kiosk)

## La Reine

Blomsterforretningen, Prinsensgade 40, Tlf. 4520

Blomster, Kranse og Kurve leveres overalt

P. Skovlund Breum

**ISEN-  
I. CHR. PETERSEN**

**KRAM** BOULEVARDEN 3

Barne- og Klapvogne

Tlf. 1811 - Aalborg

Alt til Jagt og  
Lystfiskeri

## Køb Kødet

hos **Alfred Jensen**

BOULEVARDEN 24, TELF. 4142

Køb danske Varer!