



## Hovedbestyrelsesmøde.

Som et Led i Kongressens Beslutning angaaende Afholdelse af Møder rundt om i Landet samledes Hovedbestyrelsen til Møde i Rønne den 17. og 18. September 1947 i Forbindelse med et Medlemsmøde samme Sted.

Af Hensyn til den knap afmaalte Tid paa-begyndtes Hovedbestyrelsesmødet allerede den 16. om Aftenen paa Damperen under Turen til Rønne for at vinde Tid til ogsaa at bese Øen ved samme Lejlighed.

Formanden bød samtlige Hovedbestyrelsesmedlemmer velkommen og gav samtidig en Oversigt over Planen for Turen og for Møderne, som var planlagt i Samraad med Fr. Pedersen, Rønne.

Sekretæren oplæste Protokollen fra forrige Hovedbestyrelsesmøde, som godkendtes.

Der forelaa Indbydelse fra Danske Privatbaners Kontorforening til at lade vort Forbund repræsentere ved deres Delegeretmøde i Silkeborg. Formanden havde afsendt Takskrivelse og meddelt, at Forbundet vilde blive repræsenteret ved Hovedkassereren. Ligeledes forelaa der Indbydelse til at lade sig repræsentere ved Dansk Smede- og Maskinarbejderforbunds Kongres i København. Herfor var der sendt Takskrivelse med Meddelelse om, at Formanden vilde repræsentere vort Forbund.

Formanden kom derefter ind paa en Omtale og Redegørelse angaaende det af Centralorganisationen af Metalarbejdere arrangerede og afholdte Tillidsmandskursus paa Roskilde Højskole og anbefalede, at man ogsaa de kommende Aar gav Tilslutning til dette Kursus Afholdelse ved at give Adgang for vore Medlemmer til at deltage heri og gennem Forbundet yde en tilsvarende økonomisk Støtte,

som blev ydet af andre Forbund, saaledes at vore Medlemmer ikke af økonomiske Grunde skulde være forhindret i ad denne Vej at søge Kundskaber og Dygtiggørelse.

Det vedtoges at give Tilslutning med et begrænset Antal Deltagere ogsaa de kommende Aar. Der vil i god Tid — igennem vort Fagblad — blive givet Meddelelse om Tidspunktet for Kursus'ets Afholdelse. Omkostningerne til Kost og Logi, Lærerkrafter og Bøger afholdes af Centralorganisationen. Desuden ydes der af Forbundet Hjælp til Dækning af tabt Arbejdsfortjeneste.

Fra Dansk Jernbane-Forbund havde vi modtaget Indbydelse til et Møde med samtlige Jernbaneorganisationer med det Formaal at samle alle Jernbaneorganisationer i en Centralorganisation i Lighed med den svenske Organisationsform. Protokol over dette Møde findes i Bladet for Oktober. I øvrigt oplyste Formanden, at der var berammet nyt Møde efter 5. Oktober.

Der behandledes derefter en Række Afdelings-sager, hvoraf det fremgik, at en Del Baner havde foretaget de ifølge det nye Lønningsreglement samt ifølge Protokollen af 7. November 1935 tilkommende Forfremmelser og Oprykninger, medens enkelte Baner søgte at trække Spørgsmaalet om Forfremmelser i Langdrag, hvilket man fra Afdelingernes Side maatte have Opmærksomheden henvendt paa, da vi for Dansk Lokomotivmands Forbunds Vedkommende — gennem vor Overenskomst af 1935 — har bestemte Regler at henholde os til i saa Henseende. Naar der søges Forhandling i Henhold til denne Overenskomst, vil Forhandling ikke berettiget kunne nægtes.

Ved en Bane havde man krævet Tekstilmærker af Personalet for Uniformsgenstande, der skulde

*Indviklet om Bomholden af EF*

have været leveret, forinden denne Mærkeordning traadte i Kraft. Formanden havde meddelt, at Personalet ifølge ministeriel Bekendtgørelse ikke havde nogen Forpligtelse til Aflevering af Mærker i saadanne Tilfælde.

Ved en mindre Bane forelaa der Meddelelse om, at en Maler paa Grund af godt Bekendtskab var blevet antaget til Motor- og Lokomotivtjeneste og var endog i enkelte Tilfælde sendt ud som Lokomotivfører uden Uddannelse og uden Hensyn til Reglementerne, som byder mindst eet Aars Uddannelse som Lokomotivfyrbøder, før Vedkommende maa fungere som Lokomotivfører. Det lyder utroligt, at nogen Baneledelse vil paatage sig Ansvar og Risikoen ved et saadant Eksperiment, og Spørgsmaalet vilde unægtelig være vel-egnet til Paatale og nærmere Undersøgelse af, hvem der bærer Ansvar herfor.

Ligeledes forelaa der Klage fra en Afdeling, hvor Baneledelsen havde nægtet at udbetale Udstationeringsgodtgørelse til Personalet, hvor Toggangen paa Grund af Sneforhold maatte indstilles, saaledes at Personalet ikke kunde komme tilbage til deres Hjemstedsdepot. Dette er Forhold, der fortjener at fremhæves. Man ser deraf, hvilken Mangel paa Forstaaelse, der fra enkelte Lederes Side udvises over for Personalet, der netop under saadanne Forhold er udsat for den mest krævende Udholdenhed og Arbejdsydelse.

Formanden udtalte yderligere, at der ogsaa var enkelte Lyspunkter at notere. Saaledes havde saavel Amagerbanen som Hillerød—Frederiksværkbanen holdt Jubilæum, og i begge Tilfælde var Personalet i denne Anledning blevet paaskønnet med et Gratiale.

Derefter refereredes en Auditørsag foraarsaget ved et Rangeruheld. Sagen var endnu ikke afsluttet.

Der havde været afholdt Mæglingsmøde ved Amagerbanen, hvorom Kaj Petersen, der havde været Mæglingsmand, gav nogle Oplysninger. Sagen gik i Fællesudvalget.

Formanden refererede Repræsentantskabsmødet i Nordisk Jernbaneunion i Gejlo i Norge den 30. og 31. August. Der blev bl. a. her forelagt Forslag fra Dansk Jernbaneforbund om Oprettelse af et fælles nordisk Jernbanekursus. Som Præsident for Unionen valgtes Blomgren, Sverrig, i Stedet for Sture Christianson, Sverrig.

Formanden refererede derefter en Del Korrespondance, der var udvekslet med Centralorganisationen og De samvirkende Fagforbund.

Endelig drøftede man i Henhold til Kongressens Vedtagelse Tilbud om Fremstilling af et Emblem

til Forbundets Medlemmer. Man enedes om, at dette skulde fremstilles som en Slipsnaal, og det vedtoges at arbejde videre med dette Spørgsmaal.

## Bornholm rundt.

Onsdag og Torsdag den 17. og 18. September 1947 afholdt Hovedbestyrelsen Møde paa Bornholm som et Led til Afholdelse af Møder forskellige Steder i Landet, og da det er mere end 10 Aar siden, vor Hovedbestyrelse har holdt Møde paa Bornholm, var det ret naturligt, at det blev det første Sted.

Danmarks Klippeø, der i vore Dage øver en særlig Tiltrækning paa Indbyggerne i det øvrige Land, ligger midt ude i Østersøen som en Sydens Perle.

Ingen af os tænkte paa Søsygens Kvaler eller Minefaren, da vi Tirsdag Aften gik om Bord paa „Hammerhus“ og dør holdt Møde til Kl. 24, paa hvilket Tidspunkt alt Lys blev slukket, og vi pænt maatte kravle til Køjs.

Næste Morgen ved 6-Tiden havde vi Bornholm i Sigte, og Kl. 7 lagde vi til i Rønne Havn, hvor vi blev budt hjertelig velkommen af D'hr. F. Petersen og Dam. Vi blev straks dekoreret med Høstblomsten.

Bornholm er Eventyrets Land i al sin Glans for gamle og nye Turister, idet Øen med sine 600 Kvadratkilometer rummer mange Herligheder, ikke Norges stejle Fjelde, men dog Klippepartier højere end Bakker; ogsaa Klitter og kridhvidt Sand findes der. Uden om alle disse Herligheder ligger Østersøens friske Vand, der er blaa som Middelhavet ved Solnedgang.

I Bus, som var stillet til Raadighed af Banens Direktør, med en dygtig Chauffør og med Frants Petersen som Leder foretog vi en herlig Tur fra Rønne til Jons Kapel med de 124 Trin ned til Havet. Derfra igennem til Allinge, hvor vi havde Lejlighed til at hilse paa Kongen og Dronningen, der netop i disse Dage besøgte Bornholm; videre gennem Sandvig, og vi øjnede forude paa en mægtig Klippeafsats Hammerhus Ruiner. Man kan ikke køre helt derop, men maa paa sin Vis gøre ligesom Gemsen, springe fra Sten til Sten, men det er Umagen værd. Er man først kommet derop, fortryder man det ikke; thi dør er vel nok en herlig Udsigt. Man kan se Christiansø, og helt over til Sverrig. Vi blev vel modtaget af Nationalmuseets Tilsynsførende og fik Fæstningens Tilblivelse, som han var mægtig godt inde i, forklaret. Dens Oprindelse gaar helt tilbage til Ærkebiskop Jacob

Erlandsens Tid omkring 1250, opført af det forhaandenværende Granit som Byggemateriale. Senere har Lybækkerne bygget videre med røde Munkesten, men i Middelalderen blev Fæstningen sløffet, og Egnens Folk fik Lov til at tage Stenene til andet Formaal, og først i 1822 blev denne Vandalisme standset. Ruinerne er altsaa ikke fremkommet som Følge af Fjendens Ødelæggelser. Nu søger Nationalmuseet hvert Aar at hele de Saar, som Vind og Vejr slaar i det gamle Murværk. Fra Fæstningen ser man over til et af de største Granitbrud, der findes paa Bornholm.

Derfra gik Turen tilbage over Allinge til Helligdomsklipperne, som vi desværre ikke fik Lejlighed til at besigtige. Disse skal man nemlig sejle ind til. Der findes den vaade og den tørre Ovn, den sorte Gryde, sidstnævnte i en Dybde af 54 m inde i det mørke Fjeld, hvor Næsdjævlen har sit Rige.

Videre gik Turen over Allminde til „Rytternægten“, Bornholms højeste Punkt (162 m), med Kongemindet, et 13 m højt Granittaarn, paa Toppen til Minde om Kong Frederik den 7.'s Besøg 1851. Tyskerne har ved Siden af rejst et endnu højere Vagttaarn i Jern — smagløst, men solidt — med Barduner fasthotdt til tunge Cementklodser; der blev fortalt, at det svajede 2 m.

Derfra gik Turen hjem til Rønne, hvor vi om Aftenen havde Møde med vore Kolleger til Kl. 24.

Næste Morgen Kl. 6 fortsatte vi med Hovedbestyrelsesmødet til Kl. 11,30, da Bussen atter holdt for Døren. Denne Dag var Lokomotivfører Dam i Forbindelse med F. Petersen vor Cicerone.

Turen gik over Ekkodalen, som begrænses af mægtige, lodrette Klippevægge. Man forbavses over, at Bøgen kunde faa Næring paa disse Klipper. Vi opfordrede Martin Bache til med sin Basstemme at raabe, og han raabte: „Vi vil ha' Ø!“ — og et Øjeblik efter kom Ekkoet tilbage; men Øllet udeblev desværre.

Herfra til Gudhjem, hvor vi fik Lejlighed til at se, hvorledes man røger de bekendte „Bornholmersild“, og vi smagte naturligvis ogsaa paa dem. Forbi Østerlars Rundkirke — paa Øen findes 4 saadanne Rundkirker — som er bygget baade som Kirkehus og som Fæstning til Værn mod de Vender, der ofte plyndrede Øen.

Herefter tog vi til Svaneke, der ligger smukt paa 3 Klippehøje mellem 2 Vige. Husene her er for det meste med blyndfattede Vinduer. — Paa Torvet staar der en Mindesten for Fiologen J. N. Madvig, der er født der i Byen 1804.

Vi kørte forbi Nordens største Valnøddetræ og paa Møllebakken Danmarks ældste Stupmølle fra 1635, fortalte Chaufføren. Igennem Nexø, den

haardest ramte By paa Bornholm — bomberamt i Maj 1945, hvoraf der endnu var mange synlige Spor, idet Genopførelsen kun langsomt er kommet i Gang. Over Snogebæk til Dueodde, Øens sydligste Punkt, med et moderne Fyrtaarn, der ved Nattetid sender sine Straaler ud over Østersøen for at vejlede de søfarende. Derfra fortsatte vi ind i Lander gennem Aakirkeby med en meget rummelig Kirke, bygget mest af Cementsten, der er leveret af Limensgade Cementstensbrud 3 km fra Byen.

Ved 17-Tiden var vi atter i Rønne, hvor vi fik Lejlighed til at se de svenske Huse, hvortil Materialet er skænket af Sverrig til ca. 500 Huse med Træ som Byggemateriale — med alle Bekvemmeligheder, men temmelig dyre, indtil 28,000 Kr., som den bomberamte betaler paa lempelige Vilkaar over langt Sigt. Rønne er en hyggelig og venlig By, og man maa beundre de velholdte Bygninger. Grunden til de blankmalede Facader, man overalt i Byen lægger Mærke til, er, som en af vore Kolleger fortalte det, den, at saa snart en af Indbyggerne i Byen begynder at male, følger Resten hurtigt efter.

Den tiloversblevne Tid indtil Kl. 22 tilbragte vi i Selskab med de fleste af vore Kolleger med deres Hustruer samt en Repræsentant for Banens Direktør, der var forhindret i at være til Stede. Det var en rar og hyggelig Aften, som vi sent vil glemme.

Vi blev fulgt til Baaden af samtlige Deltagere, og efter en hjertelig Afsked med de flinke og venlige Bornholmere og med Tak for al Elskværdighed gik vi om Bord i „Rotna“, og med et Hurra for vore Landsmænd, gled vi langsomt ud af Rønne Havn, og Bornholm forsvandt snart i Kimingen. Vi mindedes Chr. Ricardts Vers:

Sammenknyttets Sted med Sted,  
ligner Kortet lidt en Skude —  
Bornholm derude  
det er Jollen, vi har med.

Vi haaber, den ligger der endnu, naar vi ad Aare kommer tilbage for at opfriske lyse Minder om en dejlig, men anstrengende Tur paa Bornholm.

E. Christensen.

## Tak!

Alle, som saa venligt viste mig Opmærksomhed paa min 80 Aars Fødselsdag, bringes herigennem min bedste Tak.

Med venlig Hilsen

M. Svendsen,

pens. Pudser, Nakskov.

## Hads Herreds-Banen har Million-Projekt om Modernisering.

Store Indkøb og Moderniserings-Arbejder i Gang og Forslag til yderligere 1,25 Mill. Kr. med Tilskud fra Stat og Kommuner.

Hads—Ning Herreders Jernbane holdt i Gaar Eftermiddag Generalforsamling paa Centralhotellet.

Formanden, Isenkræmmer Søren Madsen, oplyste i sin Beretning, at i det forløbne Driftsaar har den samlede Indtægt for Banen, Rutebiler og Lastbiler udgjort 1,370,600 Kr. mod 1,220,100 Kr. i det foregaaende Driftsaar, og den samlede Udgift har udgjort 1,291,400 Kr. mod 1,136,800 Kr. — Den samlede Indtægt har saaledes været 150,500 Kr. og den samlede Udgift 154,600 Kr. større, hvorefter der fremkommer et Driftsoverskud paa 79,200 Kr. mod 83,300 Kr. i Fjor. Paa Forhaand er afdraget 4000 Kr. paa Moderniseringslaan og hensat 14,480 Kr. til Afskrivningsfonden ifølge Vedtægterne. Derefter bliver det egentlige Overskud 60,700 Kr. mod i Fjor 65,000 Kr.

### Antallet af rejsende steget med over 100,000. Godstrafiken daler.

Indtægten af Personbefordringen har været 648,700 Kr. for Banen og 131,100 Kr. for Bilruterne, hvilket er en Fremgang paa henholdsvis 122,700 Kr. og 33,100 Kr. — Det samlede Antal rejsende har været 623,591 paa Banen og 133,214 paa Bilruterne, eller ialt 756,805 mod 627,093, hvilket er en Fremgang paa ialt 129,712. Antallet af rejsende har været 20,7 pCt., men Indtægten 24,8 pCt. højere, hvilket skyldes, dels at Rejserne gennemsnitlig er blevet længere, dels Takstforhøjelsen.

#### Indtægten af Godsbefordringen,

herunder Rejsegods og Banepakker, ved Bane og Rutebiler har været 440,800 Kr. mod 449,300 Kr., altsaa en Tilbagegang paa 8500 Kr. — Vægten af befordret Gods har udgjort 97,901 mod 108,988 Tons. Indtægten er faldet med 1,9 pCt. og Vægten med 10,2 pCt. Det er Vægten af Gods til de lave Takster, der er gaet ned.

I Lastbildriften er indkørt 66,300 Kr. mod 64,400 Kr., og der er befordret 6675 Tons Gods mod 5959 Tons.

Rute- og Lastbildriften har givet et Overskud paa henholdsvis 19,700 Kr. og 5400 Kr. mod 10,800 Kr. og 3900 Kr.

Postens Befordring har givet en Indtægt paa 25,600 Kr. mod 22,300 Kr.

### 122,000 mere til Løn og Pension.

Med Gyldighed fra den 1. April 1946 er indført et nyt Lønningsreglement som Følge af Lov af 6. Juni

1946 om Statens Tjenestemænd. Dette Lønningsreglement medførte i Driftsaaret en forøget Lønnings- og Pensionsudgift paa ialt ca. 76,000 Kr., deraf er de godt 17,000 Pensionsudgifter.

Endvidere har der fundet en betydelig Forhøjelse Sted af Dyrtidstillæget m. v. til Haandværkere, Chauffører og Arbejdere i Henhold til Aftale mellem Arbejdsgiverforeningen og Fagorganisationerne, saaledes at den samlede Udgift til Lønninger og Pensioner er steget til 765,000 Kr. mod 643,000 i Fjor.

Efter den 3. Juni, hvor Køreplanen udvidedes fra fem til seks Togpar daglig, har denne været uforandret. Rutebikøreplanen er ændret i Sommersæsonen.

### En Ændring i Viby Planerne.

Arbejdet med Baneforlægningen i Viby, der udføres som Beskæftigelsesforanstaltning, har ligget stille i Aarets Løb paa Grund af Vanskeligheder med at fremskaffe Skinner, og dets Fortsættelse er afhængig heraf. I Aarets Løb er der fra Viby Sogneraad og Fællesforeningens Fabriker Side udfoldet Bestræbelser for, at faa det projekterede Overføringsanlæg for Gammel Horsens Landevej ved Viby Station ændret til et Underføringsanlæg, som færdselsmæssigt set er langt at foretrække. Ministeriet for off. Arbejder har nu godkendt denne Plan, der er ca. 700,000 Kr. dyrere, men paa Betingelse af, at der til Gennemførelsen ydes et Tilskud paa 335,000 Kr., fordelt med 200,000 Kr. til Viby Kommune, 100,000 Kr. til Fællesforeningens Fabriker og 35,000 Kr. til Hads-Ning Herreders Jernbane, og dette er de interesserede Parter indgaet paa.

#### Godset skulde have været op med Elevator.

Naar Bestyrelsen for Banens Vedkommende er gaet med hertil, skyldes det, at den nye Plan med en Underføring byder paa mange Fordele med Hensyn til Vejforbindelsen til den projekterede nye Viby Station, som hidtil har været projekteret, saa Stationsvej og Bane var ude af Niveau som Følge af Terrænforholdene, hvilket bl. a. medførte, at der i Pakhuset skulde benyttes Elevator ved Ind- og Udlevering af Stykgods, og at Publikums Færdsel til og fra Perron skulde ske ad Trapper. Denne Ordning har man hele Tiden anset for uheldig, og tillige dyrere i Drift, idet Godsets Transport med Elevator uvægerligt vilde kræve større Betjening.

Efter Aftale med Fællesforeningens Fabriker har man ved Planlæggelsen af den nye Station paa Grundlag af Forslaget om et Underføringsanlæg givet Afkald paa den ene Lejlighed i Stationsbyg-

ningen, saaledes at der kun bliver Lejlighed for Stationsforstanderen, medens der i det tidligere Forslag ogsaa var forudset en Lejlighed til en Baneformand. Fællesforeningen yder imidlertid Banen et Vederlag paa 10,000 Kr., saa Banens Bidrag kun bliver paa 25,000 Kr., der tages fra Afskrivningsfonden.

### Store Udvidelses- og Moderniserings-Planer.

Begge Dieselmotorvognene har været underkastet omfattende Hovedreparationer, for hvilke Udgifterne endnu ikke er afviklet, men der er til Imødegaaelse heraf afsat 50,000 Kr. paa forrige Aars Regnskab og 40,000 Kr. paa indeværende Aars.

Af Køge—Ringsted Jernbane har vi købt en ældre Personvogn med 53 Siddepladser for 16,000 Kr.; det er Planen at modernisere denne Vogn.

Den nye Skinnebus ventes leveret i Begyndelsen af 1948. Der er som første Afdrag betalt 55,912 Kr. fra Afskrivningsfonden, der herefter med Overførsel i Aar vil være paa 270,000 Kr., der er tænkt brugt til følgende nødvendige Moderniseringer og Udvidelser:

Garageudvidelse i Odder med fire Pladser, Værksted og Eftersynsgrube 50,000 Kr. Remiseudvidelse i Anledning af Anskaffelse af Skinnebus 16,000 Kr. Modernisering af Toiletforholdene paa fire Landstationer 15,000 Kr. Sporforstærkning paa Strækningen Odder—Hou 30,000 Kr. Køb af endnu en ældre Personvogn fra Køge—Ringsted Jernbane 14,000 Kr. Modernisering af de to fra Køge—Ringsted Jernbane erhvervede Personvogne 30,000 Kr. Rest paa Skinnebussen 130,000 Kr., ialt 275,000 Kr.

#### Moderniserings-Ønsker.

Banen har endvidere i Henhold til det ikke færdigbehandlede Lovforslag om Statsstøtte til Modernisering af Privabanerne over for et af Danske Privatbaners Fællesrepræsentation nedsat Udvalg angaaende fornyet Modernisering afgivet Indstilling om Modernisering til et Beløb af ca. 1¼ Mill. Kr., nemlig:

Et 450 HK Dieselelektrisk Lokomotiv og to Rangertraktorer a 125 HK 750,000 Kr. En Personboggievogn med 76 Pladser 100,000 Kr. Sporforstærkning af 4 km Spor paa Strækningen Odder—Hou 85,000 Kr. Udveksling af en ældre Drejeskive med en ny i Odder 25,000 Kr. To 15 Tons lukkede og to 15 Tons aabne Godsvogne 290,000 Kr.

#### Kommunerne skal bidrage.

Gennemførelsen af en saadan Modernisering vil betyde overordentlig meget for Banens fremtidige Drift og gøre denne mere økonomisk. Loven er

som nævnt endnu ikke vedtaget af Rigsdagen, men dens Gennemførelse vil blive hilst med Glæde af Banens Ledelse, selv om det er med blandede Følelser, at man ser de interesserede Kommuner Budgetter belastet betydeligt i den Anledning, idet Betingelsen er, at Staten yder to Trediedele af de Udgifter, der ikke skønnes, at Banen burde afholde, mod at de interesserede Kommuner stiller den sidste Trediedel til Raadighed. Moderniseringsplanens Gennemførelse maa dog ses paa den Maade, at den rækker langt ud i Fremtiden og vil være medvirkende til at sikre Banens fremtidige Drift paa bedre økonomisk Basis.

#### Omnibus—Planen udvides.

I Sommer har Banen faaet leveret to nye 26 Personers Omnibusser for en Pris af ca. 75,000 Kr. — Endvidere har vi i Ordre en 31 Personers Diesel-Omnibus og to Lastvogne. Naar disse Ordre er præsteret, vil Banen raade over 10 Omnibusser og 6 Lastvogne, hvorefter Udvidelsesprogrammet i saa Henseende skulde været opfyldt og vil kunne dække Behovet i lang Tid fremover.

Banen har ansøgt om Koncession paa følgende to Ruter: Odder—Ørting—Gosmer—Højby—Søby—Gylling og Odder—Snærild—Balle—Drammelstrup—Bøgeskov—Astrup—Ballen—Ask—Tulstrup—Malling og endvidere ansøgt om Tilladelse til at sammenlægge Koncessionen paa Ruten: Odder—Rørth—Saxild—Rude, der har været stillet i Bero nogle Aar, med den bestaaende Kystrute.

Driften har i det forløbne Aar været regelmæssig og uden Ulykkestilfælde.

#### Bekymring for Godstrafiken.

Den frygtede Tilbagegang i Persontrafiken er ikke indtruffet, og indtil i Dag tegner Udviklingen godt. Derimod er der stor Tilbagegang i Godsbefordringen, hvorfor det er med nogen Bekymring, man ser Fremtiden i Møde for Godsbefordring med Jernbanerne, efter at Lastbiltrafiken har taget et saa betydeligt Opsving, som Tilfældet er allerede nu. Store Mængder Gods beføres i Dag pr. Lastbil, og at dette vil tage til, maa man være forberedt paa.

#### Moderniseringen nødvendig.

Formanden sluttede:

Ved det nye Lønningsreglements Indførelse og det stigende Dyrtidstillæg er Banen som nævnt i det foregaaende blevet paaført en stærkt forøget Lønningsudgift, hvorfor den omtalte Modernisering er nødvendig for at nedbringe Driftsudgifterne og gøre Banens Materiel, hvad enten det er til Jern-

bane eller Landevej, saa moderne som muligt, for at kunne yde Publikum en god Service paa Trafikkens mange Omraader.

#### Regnskab og Valg.

Driftsbestyrer S. H. Nielsen fremlagde Regnskabet, der viser et Overskud paa 60,703 Kr. Bestyrelsens Forslag om Anvendelse af Overskudet for i Aar blev vedtaget. Der blev afsat 7820 Kr. som Afdrag paa Statslaanet, medens 50,417 Kr. blev henlagt til Afskrivningsfonden.

Som Bestyrelsesmedlem nyvalgte Sogneraadformand N. P. Jensen, Randlev, i Stedet for Edv. Nielsen, Spøttrup. De øvrige Valg var Genvalg.

#### Kommunerne: Rentefri Laan eller nye Aktier.

Det fremgik iøvrigt af Diskussionen, at naar Rigsdagen ved sin næste Samling tager Spørgsmaalet om Privatbanernes Modernisering op til fornyet Drøftelse, resulterer det sikkert i, at Staten yder et Laan paa 30 Mill. Kr., og da der skal bruges 50 Mill. Kr., maa Banerne og Kommunerne udrede Resten med 10 Mill., til hver. Kommunerne vil sikkert faa Valget mellem at yde rentefrit Laan eller at tegne nye Aktier i vedkommende Bane. Hvis Forslaget bliver vedtaget, kan ingen Kommune undrage sig disse Forpligtelser.

### En Cigaret og en Bajer -

Til daglig tænker mange Mennesker ikke nærmere over, hvor mange Penge de betaler i indirekte Skatter, d. v. s. Skatter paa visse Forbrugsvarer. Men i Dag er der mere end nogensinde før Grund til at ofre dette Spørgsmaal adskillige Tanker. De indirekte Skatter (Forbrugsafgifter, som de ogsaa kaldes) er nemlig naaet op i en næsten fabelagtig Højde. For kort Tid siden har Tolddepartementet bragt en Oversigt over Forbrugsafgifterne i det lige afsluttede Finansaar, der løb fra 1. April 1946 til 31. Marts 1947, og det fremgaar heraf, at der i indirekte Skatter ialt er udredet et Beløb paa 1130 Millioner Kr. mod 643 Millioner Kr. Aaret forud. Det vil sige, at disse Skatter er steget med næsten 500 Mill. Kr. i Løbet af et Aar. En Del af denne Stigning skyldes bl. a. den Afgiftsforhøjelse, som Venstregeringen gennemførte sidste Efteraar, men som først vil give sig fuldt Udslag i indeværende Finansaar, der begynder 1. April.

Ser man nærmere paa disse Afgifter, vil man hurtigt blive klar over, at langt den største Del af de 1130 Mill. Kr. falder paa to Omraader, nemlig paa Spiritus og Tobak. Gennem Spiritusafgif-

terne har Staten indkasseret 452 Mill. Kr. mod 280 Mill. Kr. Aaret før, medens Tobaksafgifterne har indbragt 325 Mill. Kr. mod 180 Mill. Kr. Aaret før. Det vil med andre Ord sige, at der paa hvert Omraade er en samlet Stigning paa næsten 300 Mill. Kr. Stigningen skyldes naturligvis øget Produktion og Forbrug, men den skyldes bl. a. ogsaa en Forhøjelse af Afgifterne. Og Skatteyderne kan ganske sikkert regne med, at der inden længe vil blive gennemført nye Forhøjelse af disse Afgifter, idet Finansminister Thorkil Kristensen, for en Tid siden har bebudet nye indirekte Skatter, bl. a. ogsaa paa disse to Omraader.

Selv om disse Tal vel nok kan faa Folk til at stejle, vil jeg tro, at der vil blive endnu større Forbavselse, hvis hver enkelt giver sig til at regne ud, hvor meget han eller hun hvert Aar betaler i Særskat til Staten af deres daglige Spiritus- og Tobaksforbrug. Efterhaanden er det blevet saadan, at Tobak er blevet et almindeligt Nydelsesmiddel — ogsaa for Kvinder, og der er vist ingen Tvivl om, at Kvinderne i mange Hjem ryger lige saa mange Cigaretter eller Cigarer pr. Dag som Mændene. Det kan derfor være interessant at foretage en Udregning over selv et beskedent Forbrug af Tobak i et saadant Hjem.

Vi kan tage en Familie, hvor Mand og Hustru til daglig ryger hver en Pakke Cigaretter med 10 Stk. i hver Pakke; det bliver 20 Cigaretter pr. Dag. Hvis det drejer sig om en almindelig Cigaret, vil en saadan Pakke koste 1,25 Kr. eller 12½ Øre pr. Cigaret. Udgiften til Mandens og Hustruens Cigaretforbrug pr. Dag vil da andrage 2 Kr. 50 Øre, og for et helt Aar bliver det en samlet Udgift paa 912 Kr. Men hvor meget andrager nu Skatten af dette Beløb paa 912 Kr.? Den andrage 9 Øre pr. Cigaret, 1 Kr. 80 Øre om Dagen eller 657 Kr. om Aaret. Disse 657 Kr. betaler dette Ægtepar altsaa hvert Aar ud over deres direkte Skat til Stat og Kommune.

Ønsker dette Ægtepar til daglig at drikke hver en Bajer, kommer det ogsaa op paa en pæn lille Sum i Udgift og Skat. I Øjeblikket koster en Høkerbajer 58 Øre. Den aarlige Udgift til disse Høkerbajere vil da komme op paa 423 Kr. Da Skatten paa en Bajer andrager ca. 29 Øre, kan man hurtigt regne ud, at det aalige Beløb i Skat af disse 730 Bajere udgør 213 Kr. Herefter faar man følgende Tal:

Den aarlige Udgift til	
Cigaretter .....	912,00 Kr.
Bajere .....	423,00 Kr.
	<u>Samlet Udgift 1335,00 Kr.</u>

Skatten udgør paa	
Cigaretterne.....	657,00 Kr.
Bajere.....	213,00 Kr.
Samlet Skat	870,00 Kr.

Ryger man herudover nogle Cigarer og gaar lidt paa Restaurant, maa man betale endnu mere. Den mindste Afgift paa en Cigar er 13 Øre, og paa en Restaurant koster Bajeren 33 pCt. mere i Skat end hos Brugsmanden eller Købmanden. I denne Forbindelse er der slet ikke tænkt paa de Rygere, hvis Cigaretforbrug ligger højere. Mange Mænd — og forøvrigt ogsaa Kvinder — ryger jo det dobbelte Antal, og hvis det er Tilfældet, kommer de altsaa op paa den dobbelte Udgift og den dobbelte Skat.

Det kan ikke nægtes, at disse to Nydelsesmidler efterhaanden er blevet beskattet saa stærkt, at det tynger haadt paa en jævn Families Budget. Ved flere Lejligheder er der talt om, at denne Beskatning var ved at gaa over Gevind, efter at den nu i Løbet af 25 Aar er blevet firedoblet. Forbruget af Tobak og Spiritus tyder dog ikke derpaa, men et andet Spørgsmaal er, om Staten fortsat skal anvende den indirekte Beskatnings Metode paa en saa dybtgaaende Maade. („Jernbane-Tidende“.)

## Statsradiofoniens Lyttergrupper 1947-48.

Studiekredsens fornemste Opgave er at fremme Kollektivarbejdet, at faa Folk til at indse, at den ensidige Stoffilegnelse, der ligger i Selvstudium, faktisk ikke er nok. — En Mand kan holde et Foredrag, og han kan være nok saa stor en Kapacitet paa sit Felt, alligevel kan han have Uret i mangt og meget af det, han siger. En anden Mand kan grundigt og omhyggeligt have sat sig ind i et Emne og saa en skønne Dag opdage, at hans Viden om de Dele i høj Grad lider af Fejl og Skævsyn. Det er først, naar Meninger brydes, og Debatten er i Gang, at Synspunkterne for Alvor bliver vejet.

Radioen bliver sikkert af alt for mange Lyttere opfattet som en fredhellig Autoritet, ufejlbarlig som Paven. Hvor mange Udsendelser bliver egentlig bagefter gjort til Genstand for en fordomsfri Diskussion? Er det ikke saadan, at mange Lyttere — ogsaa dem, der virkelig lytter — opfatter et Foredrag eller en anden Udsendelse som et Sandhedsgrundlag, der ikke kan pilles ved. *Det er ikke Meningene.* Et Foredrag, en Diskussion, en Feature skal tvinge Lytteren til at tage Standpunkt, skal vække hans Interesse og maaske hans Tvivl og

derigennem faa ham til at arbejde med Problemerne. Det er det, der er Formaålet med Radiostudiekredsene, Udsendelserne for Lyttergrupper. Selve Radioudsendelsen skal blot stille Problemerne op. Det vigtigste er det, der følger efter: Diskussionen mellem Lyttergruppens Medlemmer. Og for at give den enkelte Saglighedens Vaaben i Hænde er der Grundbøger, hvor man kan skaffe sig positiv Viden, saa man ikke halsløs kaster sig ud i Debat om Ting, man ikke kender noget til.

For Sæsonen 1947—48 har Statsradiofonien planlagt 3 Studierier: „Hjem og Børn“, „Fra gammel til ny Liberalisme“ og „Strejflys over dansk Malerkunst“.

„Hjem og Børn“ behandler Opvækst- og Opdragelsesproblemer til og med Pubertetsalderen. Der er 7 Udsendelser begyndende den 27. Oktober. Til Rækken udgives en Grundbog, der koster Kr. 2,75.

„Fra gammel til ny Liberalisme“ omfatter baade Liberalismens Teori og praktiske Udformning. Der er 6 Udsendelser begyndende den 17. November. Grundbogen koster Kr. 2,75.

„Strejflys over dansk Malerkunst“ søger ved at fremdrage 8 typiske Billeder at trække en Linie op fra 1780 til ca. 1920. Der er 8 Udsendelser begyndende den 16. Februar 1948. Der udgives en Mappe med 8 Farvelitografier, Pris Kr. 4,00, og en Grundbog, Pris Kr. 2,00.

Alle Grundbøger og Kunstmappen købes hos Boghandlerne.

## Personalialia.

Afdelingsformændenes Opmærksomhed henledes paa, naar nye Medlemmer optages da at sende deres Fagforeningsbog, som skal være frameldt Smedeforbundet, samt deres tydelige Postadresse til Hovedkassereren.

Naar Medlemmer flytter fra et Sted til et andet, skal de til det stedlige Postkontor anmelde deres nye Postadresse.

### Afd. 2. Hjørring.

Lokomotivfører Brunsholdt er fra 1. September 1947 afskediget paa Grund af Sygdom og overgaar til hvilende Medlemsskab og overflyttes fra 1. Oktober 1947 til Afd. 45, Gribskovbanen. Adresse: Hjortholmsvej 37, Hillerød.

Lokomotivfyrbøder H. Sørensen forfremmet til Motorfører fra 1. September 1947.

### Afd. 4. Thisted—Fjerritslev.

Motorfører Poul Jokumsen er fra 1. Juni 1947 overflyttet til Afd. 40, Høng—Tølløse.

Maskinarbejder Hans Chr. Møller er fra 1. September 1947 ansat som Lokomotivfyrbøder og fra

samme Dato overflyttet til Dansk Lokomotivmands Forbund.

**Afd. 8. Vemb—Lemvig.**

Afdelingsformand Motorfører Kragh Larsen er flyttet til Danmarksgade 9, Lemvig.

**Afd. 10. Varde—Nr. Nebel.**

Motorfører Søby er fra 1. Oktober 1947 valgt til Afdelingsformand. Adresse: Stausvej 7, Varde.

Lokomotivfører Gottfredsen er fra 1. September 1947 afskediget paa Grund af Sygdom og overgaar til hvilende Medlemsskab.

**Afd. 11. Varde—Grindsted.**

Maskinarbejder N. Madsen udmeldt af Forbundet fra 1. September 1947. Afsked efter Ansøgning.

**Afd. 12. Silkeborg—Rødkærbro.**

Maskinarbejder Villy Petersen er fra 1. Oktober 1947 ansat som Lokomotivfyrbøder og fra samme Dato overflyttet til Dansk Lokomotivmands Forbund.

**Afd. 22. Trolldhede.**

Lokomotivfyrbøder Lyhne har fra 1. September 1947 faaet sin Afsked og er fra samme Dato overflyttet til Dansk Smede og Maskinarbejder Forbund.

Lokomotivfyrbøder Aksel Dalager er fra 1. Oktober 1947 ansat som Lokomotivfyrbøder og fra samme Dato overflyttet til Dansk Lokomotivmands Forbund.

**Afd. 28. Sydfyn.**

Lokomotivfører Chr. Hansen har søgt og faaet sin Afsked fra 1. September 1947 og overgaar til hvilende Medlemsskab.

Maskinarbejderne Jørgen Hansen, C. Rasmussen og Kai Madsen er fra 1. September 1947 ansatte som Fyrbøder-Aspiranter og fra samme Dato overflyttede til Dansk Lokomotivmands Forbund.

Lokomotivfyrbøder Kai Madsen har faaet sin Afsked fra 1. Oktober 1947 og overgaar til De danske Statsbaner.

Lokomotivfyrbøder Erik B. Eriksen er forflyttet til Faaborg fra Svendborg.

**Afd. 34. Stubbekøbing—Nysted.**

Motorfører H. Lund har søgt og faaet sin Afsked fra 1. Oktober 1947 og overgaar til hvilende Medlemsskab.

Lokomotivfyrbøder Sv. Mortensen er fra 1. Oktober 1947 forfremmet til Motorfører.

Motorfører K. Lund søgt og faaet sin Afsked fra 1. Oktober og overgaar til hvilende Medlemsskab.

**Afd. 41. Odsherred.**

Lokomotivfører A. Olsen og Motorfører Th. Petersen har faaet deres Afsked fra 1. Juni 1947.

**Afd. 45. Gribskov.**

Lokomotivfyrbøder J. Brokfeldt har søgt og faaet sin Afsked fra 1. November 1947 og overgaar til Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund.

## Jule- og Nytaarsudgivelser fra „Fremad“.

„Arbejderens Almanak“, der som sædvanlig udkommer under Redaktion af *Jul. Bomholt, Oluf Carlsson og Preben Willmann*, fejrer i 1947 sin 40 Aars Fødselsdag og er i den Anledning saa righoldig, lødig og afvekslende som ingen Sinde før. Almanakken bringer en Mangfoldighed af nyttige Oplysninger, interessant Stof i Noveller og Artikler og en Rigdom af Billeder.

Blandt Bidragyderne er to internationale Berømt-heder som *Arturo Barea og Ignazio Silone* og kendte danske Skribenter som *K. K. Steincke, Ernst Christiansen, Halfdan Rasmussen, Hilmar Wulff, Hans Lyngby Jepsen, Peter Tutein, Larsen Ledet og Møller Nielsen*, blandt Tegnerne *Svend Johansen, Ib Spang Olsen, Marcel Rasmussen, Hans Bendix og Cosper*. Omslagsbilledet er en Farvegengivelse af *J. F. Willumsens* kendte Maleri „En Fysiker“.

„Arbejderes Almanak 1948“ (40. Aargang) er paa 84 Sider. Prisen er i Aar Kr. 2.00.

„Fremads Lommekalender 1948“ er i Aar udvidet med enkelte nye Afsnit som Motorkøretøjernes internationale Kendingsbogstaver, Oversigt over Finansloven og den danske Befolknings Fordeling efter Erhverv. Af det øvrige Indhold kan, foruden selve Kalenderen, der spænder over ca. 100 Sider og slutter med Regnskabsbog og Sider til særlige Noteringer, fremhæves en fuldstændig københavnsk Gadefortegnelse, et Register med ca. 2000 Fremmedord, Rigsdagens Sammensætning, Danmarks Indbyggerantal, Købstædernes Størrelse, Skatteforhold og Kommunalbestyrelsernes Sammensætning. Endvidere som sædvanlig en lang Række Navne og Adresser paa sociale Institutioner og Organisationer, der har Tilknnytning til Arbejderbevægelsen og Fagforeningerne. Kalenderen, som er i Vestlommeformat, er paa 256 Sider og koster med Skindryg Kr. 2,75 og i Luksusindbinding Kr. 3,00.