

18. Aarg. Nr. 20.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Oktober 1918.

Jernbanetrafiken efter Krigen.

Ved Otto Bendixen.

Beständig raser Verdenskrigen og hele dette blodige Opgør, det grufulde Vanvid, synes ikke i en overskuelig Fremtid at skulde faa Ende. Hvorledes vil Fremtiden blive, naar en Gang Krigen hører op og Arbejdet skal begynde med at læge de Saar og afhjælpe de Ulykker som Krigen foraarsagede? Hvorledes vil dette og hint forme sig, naar atter Fredens Tid er inde? Herom tales og skrives der trindt om i Landene, for at man i Tide kan staa rustet og opfylde alle de Krav, den nye Tid bærer i sit Skød, og afbøde de Ulykker, som den forgangne Tid har bragt.

Hvorledes vil Jernbanernes Kaar blive, naar Krigen er forbi, thi ogsaa her har denne sat sine dybe Spor. Vil der atter paa dette Omraade snart kunde blive normale Forhold, og hvorledes vil vel Trafiken forme sig? Herom kan man naturligvis intet bestemt vide, man maa nøjes med at tænke sig og haabe paa, at de abnorme Forhold med Hensyn til at fremskaffede nødvendige Materialer og disses overordentlige Dyrhed maa høre op eller i hvert Fald bedres saa meget, at der atter vil blive et rimeligt Forhold mellem Jernbanens Udgift og Indtægt.

Det er i denne Forbindelse af Interessé at sé, hvad Tyskerne mener om deres egne Jernbaners Fremtidsudsigter efter Krigens Ophør, og vi skal derfor gengive, hvad et tysk Jernbanetidsskrift meddeler herom.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Jernbaneforholdenes Udvikling efter Krigen, maa vi først undersøge under hvilke Forudsætninger, Jernbanetrafiken foregaar, hvilke Krav den staa overfor, og hvilke Midler den vil raade over til disses Tilfredsstillelse.

Sikkert vil Trafikbehovet i den første Tid efter den almindelige Fredsslutning, taget i det hele, stige til en uhørt Grad og partielt afvige overordentlig meget fra, hvad vi af Erfaringer gennem Aar har lært at kende, saavel som ogsaa alt det vi i Krigen maatte lære af Nyt.

Stigningen af de samlede Trafikbehov resulterer af den tilsvarende Sammentræfning af en Stigning af de fleste og netop de vigtigste Enkeltkrav.

Vi vil af afvæbnede Soldater, af egne og fremmede Fanger, af Flygtninge, egne og fremmede Statsborgere, fastholdte borte fra deres Hjemstavn, af forbundne Tropper og af Arbejdere og Arbejdersker, anvendte i Krigsindustrien, men for Størstedelen igen vendende tilbage, have mindst 10 Millioner Personer at befordre. Man kan som gennemsnitlig Rejsestrækning anslaa 800 km., thi mange bliver ikke direkte, men ad Omveje over Samlingslejre og Iagttagelsesstationer og alle Soldaterne over deres Korps Opholdssted sendt tilbage til Hjemmet. Denne Tilbagebefordring kræver vældige Præstationer, og Beregningerne viser omtrent en Fordobling af Persontrafikens Størrelse i det sidste Fredsaar.

Samtidig vil Godstrafiken stille vældige Krav.

Frem for alt kommer her Trafiken med Levnedsmidler i Betragtning, og det saavel med de hjemlige som ogsaa de gennem Aar manglende fremmede Levnedsmidler og Indførelsen af Raastoffer baade for Storindustrien og den mindre Industri.

Allerede i den nærmeste Tid vil vi staa overfor store Krav med Hensyn til Indførelsen af Korn, Bælgfrugter og Kød, af Foderstoffer og Raastoffer fra Ukraine*. Men disse Krav vil efter den almindelige Fredsslutning stige endnu betydeligere, man vil da endelig igen kunde spise sig mæt**, opfodre den tilbageblevne Kvægbestand, hæve Mælke- og Ægproduktionen o. s. v.

Dertil kommer vort Landbrugs paatrængende Behov efter Maskiner og Redskaber, efter Gødningsstoffer, Saasæd o. s. v., vor Industris Behov efter Raastoffer, Halvfabrikata, Arbejds- og Værktøjsmaskiner — Livsbetingelser for Millioner af Mennesker.

Stærkt belastet vil Jernbanedriften endvidere blive af den aarlange fuldstændige Standning af Bygningsindustrien. Man maa genopbygge vide Omraader. Bolignøden vil gøre sig saaledes gældende, at man overalt med et Slag vil indhente det i de sidste Aar forsømte. Samtidig vil den forsømte Vedligeholdelse og Udbedring af alle Bygninger, Landvæsens og Industriens Driftsbygninger, de offentlige Bygninger, Jernbanebygninger o. s. v. stille uanede Krav til Bygningsvirksomheden. Netop de vigtigste hertil nødvendige Materialer som Tegl, Sten, Træ, Cement o. s. v. kendetegner sig ved stor Vægt eller stort Omfang i Forhold til Værdien og forbruger uforholdsmæssig megen Ladeplads og Lokomotivkraft.

Til alt dette kommer endvidere Tilbagesendelsen af de Mængder Gods leveret til Fronterne eller til Krigsværkstederne. Forsaa vidt det drejer sig om rent Krigsmateriel, som Skyts, Ammunition, Flyvemateriel o. s. v., vil det jo kunne fordeles paa flere Aar, men meget andet Gods er jo paatrængende nødvendigt for Indlandets Drift og desto mere vær-

difuldt jo hurtigere det kommer tilbage. For blot at nævne Biler, Køretøjer, Heste, Værktøj, Arbejdsmaskiner, Vejtromler, Vej- og Jernbanebygningsmaskiner, Felt- og Tovbaner, Dampmaskiner, elektriske og Eksplosionsmotorer, Træ, Jern, Traad, Telegraf- og Telefonmateriel, Belysningsanlæg, Barakker og Bygningsmaterialer, Desinfektions- og Vaskerianlæg, Vævervarer, Læder og tusinde andre Ting, som ikke en Dag længere end absolut nødvendigt maa holdes tilbage for Landet.

Den Indvending, at saa og saa megen Trafik falder bort, holder ikke Stik; thi f. Eks. Kul, som ikke mere skal anvendes til Krigsindustrien, vil være to og tre Gange saa nødvendig for Genoprettelsen af vort økonomiske Liv. Og naar vi heller ikke har mere eller kun lidt at bringe til Fronterne, saa er Sammentrængningen af de tilbagegaaende Godsmasser paa begrænset Tid langt værre end den vedvarende regelmæssige Belastning ved Henbefordringen. Dertil kommer endvidere vor Møntfods Stilling, som vil bringe os til Udførsel efter den største Maalestok.

Dette er, taget som Grundlag, de vigtigste Synspunkter angaaende Trafikbehovet. Til dets Tilfredsstillelse staar til vor Disposition et Jernbanenet, som ganske vist i Krigen ikke kunde holdes saa omhyggeligt vedlige som i Fredstid, selvom Driftssikkerheden er hævet over enhver Tvivl; men det tilstedeværende Linienet er blevet meget forbedret ved værdifulde Nybygninger og Omforandringer.

Det rullende Materiel har lidt væsentligt. For det første fordi det blev anstrængt, for det andet fordi der til Vedligeholdelsen ikke var tilfredsstillende Arbejdskræfter og ikke tilstrækkelige og fuldkomment egnede Raastoffer og Halvfabrikata til Stede. Som Følge heraf er utvivlsomt indtraadt en Værdiforringelse af det rullende Materiel.

Ved Vognparken gør dette sig særligt mærkbart i Vognenes Udseende, mindre ved deres Anvendelighed. Personvognene ganske vist er kommet saaledes i Forfald, at en menneskelig Rejse først igen vil være mulig, naar Vognene dels er bleven gennemgribende udbedret, dels er bleven erstattede, hvilket vil være flere Aar. Men Godsvognene er for langt den største Dels Vedkommende temmelig hurtig igen at

*) Her har dog Forholdene udviklet sig helt anderledes end tænkt, da dette blev skrevet i det tyske Tidsskrift (Maj d. A.) Ukraine er som bekendt blevet en stor Skuffelse for Tyskerne. Overs. Anm.

**) Fremhævet af Overs.

udbedre, naar kun først en Gang Arbejdskræfter og Materialer staar til Disposition.

Værre ser det ud med Lokomotiverne. Nybygningerne er under Krigen blevet forøget paa en Maade, som er hævet over al Ros; men Vedligeholdelsen har ladet meget tilbage at ønske, fordi det ikke var muligt ved Udvidelse af Reparationsværkstederne at holde Trit med Kravene. Det vil være en af vore vigtigste Opgaver straks at udnytte enhver Lettelse i vore Indusriforhold til Vedligeholdelsen og Reparationen af Lokomotiverne.

Trafikkravene vil stille store Fordringer til Personalet. Saa vidt det er Direktørens Pligt at skaane og hæve deres Personales Sundhed, Arbejdsevne og Arbejdsglæde og sikre det en menneskelig Tilværelse, saa meget vil den være tvungen til at se paa en korrekt Tjenesteydelse. Desværre har Krigen krævet Jernbanen mange af dens bedste Folk. For dem maatte Tusinder af Arbejdere indsættes, som hverken legemligt eller aandeligt og mindst i deres moralske Opfattelse af Tjenesten var fyldestgørende for dennes Krav. Den sørgelige Tilsynekomst af Jernbanetyverier er en af de tristeste Erfaringer, vi har gjort i Krigen. Der er det nødvendigt at gribe ind med haard Haand.

En Sammenligning mellem Trafikens Krav og Midlerne til deres Tilfredsstillelse viser ved første Blik et Misforhold, hvis Udligning ved driftstekniske Forbedringer alene ligger udenfor de menneskelige Evners Rækkevidde.

Derfor vil vi en Tid lang sikkert ikke kunde opfylde Øjeblikkets Krav tilfredsstillende, og stræber ved alle tænkelige Midler at afkræfte dette Misforhold. Men dertil maa Jernbanedirektionen regne med alle Ansattes Medhjælp, alle Autoriteter, alle borgerlige Korporationer og hver enkelt Statsborger.

Jernbanedirektionen vil i hvert Fald selv med den pinligste Omhyggelighed udnytte enhver Mulighed for at yde det bedste med de forhaandenværende Midler, udvikle disse, og tilbageholde enhver Ødselhed med Ydelserne. Alle disse Synspunkter vil være Foranledning til saa hurtigt som muligt at lægge nye Spor, forstørre Stationer, anlægge Rangerbanegaarde, og saaledes forøge Trafikvejenes Præstationsevne. For Vogn- og Lokomotivbygningens

Krav maa i største Omfang drages Om-sorg, de særlige Værksteder maa fuldkommen-gøres og udvides, for saa meget som muligt at fremskynde Istandsættelsen og Vedligeholdelsen af det rullende Materiel.

Person- og Godstogskøreplanerne maa forbedres saaledes, at Vognenes Omløbstid og Behovet af Lokomotivkraft kan nedbringes til den ringest mulige Grad.

Bestræbelsen for at hæve Funktionærernes legemlige og aandelige Tilstand til det højst mulige Maal, maa udvides betydelig som Konsekvens for en ulastelig Driftsførelse.

Men paa de bestemmende Steder er ogsaa erkendt, at fremmed Hjælp ikke kan undværes. Jernbanedirektionen tør ved Fremskaffelsen af Raastoffer til Drift og Nybygning ikke mere leve fra Haand i Mund. Jernbanerne, som jo danner vort økonomiske Livs Rygrad, tør ikke være henvist til Kulforraad for faa Dage og være tvunget til at anvende daarligere Kul til værdifulde Maskiner. Disse og deres Leverandører maa først og fremmest i rigeligt Maal have anvist alle sine Raastoffer, som de bruger til Driften i Almindelighed og til Bygning og Vedligeholdelse af det rullende Materiel.

Persontrafiken vil i den følgende Tid erfare endnu mange Ubehageligheder, men man har jo i Mellemtiden lært at indse, at det ikke er Jernbanedirektionens mindre gode Vilje eller bureaukratisk Snæverhøjertethed, naar den mindsker Trafiken, men at de dermed tjener en hellig Pligt overfor det Heles Vel.

I Betragtning af de store Summer, som Jernbanedirektionen anvender til Nybygninger, Ombygninger, Nyanskaffelser og Forbedringer af Driftsmateriellet og af Hensyn til den uhyre Stigning af Udgifterne til Tjenestemændene, maa den være bestræbt paa at lade den yderste Sparsommelighed raade. Alle Hensyn maa bortfalde, som hidtil har ført til Ødselhed, der maa gives Direktionen fuld Frihed i Tjenestens økonomiske Udførelse. De uhyre Udgifter til Personalet kan da kun formindskes derigennem, at der ved Fastsættelsen af Antallet af Arbejdskræfter, ved Valget af de ledende og ved Forfremmelsen af Tjenestemændene kun iagttages det ene Synspunkt at give de dygtige, begavede og flittige

Fortrinet for de uduelige, dovne eller ubegavede, naar alle ikke til Tjenesten hørende politiske, nationalpolitiske, medborgerlige og øvrige Hensyn fuldstændig træder tilbage overfor det første og højeste Maal: forvalte sparsomt, retfærdigt og teknisk dygtigt.

Saaledes ser for Tyskerne Jernbanernes Fremtidsperspektiv ud, naar en Gang, det ske inden alt for længe, Freden holder sit Indtog. Man vil heraf se, hvorledes der nøje agtes paa alt, hvad der kan bidrage til, at Jernbanerne i saa fuldt Maal som overhovedet muligt maa være sig den store Opgave voksen: at bringe Liv i Landets lammede Handel og Industri, læge de dybe Vunder, som den grusomme Krig har slaaet, og som mærkes overalt, ogsaa her hjemme.

Trafikvæsenet danner Aaresystemet i det moderne økonomiske Samfundslegeme. Som alle andre Samfundsorganer har det lidt pinlige Forstyrrelser under Krigen. Vi føler det som tidligere nævnt dagligt gennem de store Vanskeligheder ved at fremskaffe de mange forskellige Materialer, som betinger Jernbanernes Drift, og disse uundværlige Tings store Prisstigning. Og vi føler det f. Eks. ved den mere og mere trykkende Mangel paa Jernbanemateriel i et Land som vort, der paa dette Omraade ikke kan hjælpe sig selv. Idet man vender sig imod Fremtiden og spørger, hvorledes alle disse Forstyrrelser skal blive bragt i Orden igen, maa Blikket for Jernbanetrafikens Vedkommende ikke mindst rettes paa den tyske Lokomotivindustri. Og heri kan faas et Indblik gennem forskellige Beretninger i tyske Tidsskrifter og gennem Udtalelser af ledende Mænd i Lokomotivindustrien.

For at danne sig et Billede af det tyske Lokomotivbyggeri i Overgangstiden, er det først og fremmest nødvendigt at have et Overblik over de eksisterende 19 Lokomotivfabrikers Virksomhed i Fredstid. Disse Firmaers Ordre naaede i 1913 en Rekord paa 3782 Stykker med en Vægt af 159,032 Tons. Deraf eksporteredes 1457 Stykker med en Vægt af 40,246 Tons.

Under Krigen er Lokomotivudførselen kun blevet oprøholdt til de forbundne og neutrale Lande. Herved er en stor Del af de tyske Lokomotivfabrikers Ydeevne bleven frigjort

til det indenlandske Behov. Som Følge heraf har Tyskland flere Lokomotiver til Disposition end i Fredstid. Imod denne Kendsgæring synes de nu og da opstaaende Trafikvanskeligheder at tale, men disse skyldes kun Krigsnødvendigheder, som igen vil forsvinde under normale Fredsforhold.

Den tyske Lokomotivindustri tror at kunne blive meget tilfredsstillende, om end ikke fuldt beskæftiget. Men her maa man ogsaa erindre, at mange Lokomotivfirmaer under Krigen har oprettet store nye Værksteder, hovedsageligt for Tilvirkningen af Krigsmateriel. Hjælpen fra disse Værksteder vil for mange Firmaer betyde en ikke uvæsentlig Stigning af deres Ydeevne, saa at den aarlige samlede Præstation utvivlsomt vil naa langt over 4000 Lokomotiver med en Vægt af over 200,000 Tons.

Man kan da roligt sige, at det efter Fredsslutningen ikke vil komme til at mangle paa Lokomotiver paa de tyske Baner, formedelst Lokomotivfabrikernes utilstrækkelige Ydeevne, og Krav fra udenlandske Aftagere vil sikkert i rimelig Udstrækning kunne imødekommes.

Priser og Løn.

I nedenstaaende Artikel fremsætter Ass. v. Statsb., Redaktør af „Vor Stand“, *Emil Terkelsen*, nogle orienterende Bemærkninger om Løn efter Værdimaaler. Spørgsmaalet om denne Lønningsmaade, om hvilken der hersker delte Meninger, kommer til Behandling paa et Bestyrelsesmøde i Fællesrepræsentationen den 17. Oktober d. A.

Flsrep.s Redaktionsudv.

= Den Opgave, der stilledes Lønningskommissionen ved dennes Nedsættelse, var ifølge Lovforslaget dels den at undersøge Principperne for Lønningerne, „derunder navnlig, om Lønningernes Størrelse muligt burde sættes i et vist Forhold til Prisen paa de væsentligste Livsfornødenheder“, dels den at udarbejde Forslag til Lønningslove. Debatten under Behandlingen i Folketinget gav Udtryk for den Interesse, alle politiske Partier nærer for Spørgsmaalet om „den glidende Skala“, idet

Princippet i denne Lønningsform anerkendtes fra næsten alle Sider, medens Betænkkelighederne nærmest gjaldt den retfærdige Udformning og den praktiske Gennemførelse. Efter Kommissionens Nedsættelse har da ogsaa et Udvalg særlig beskæftiget sig med Spørgsmaalet om „den glidende Løn“, og ifølge forskellige Meddelelser i Dagspressen er der indenfor Kommissionen Flertal for et Forsøg med dette Lønprincip. Medens Tjenestemændenes Bedømmelse af den Form, der nu er valgt, maa opsættes, til Betænkningen foreligger, er nogle almindelige orienterende Bemærkninger maa ske ikke uden Interesse.

Det Princip, at Lønnen skal staa i et vist Forhold til Livsfornødenhedernes Pris, er ikke nyt. Det har tværtimod Aarhundreders Hævd herhjemme gennem den saakaldte „Kapitelstakst“, der gennem fastsatte Prisansættelser paa Korn, Smør, Flæsk og Honning influerede paa Tienden og Præstelønningerne. Grundet alene med ensidig Hensyntagen til Landbrugsprodukterne blev Systemet stadig mindre ideelt, jo mere Verdensmarkedet bestemte ogsaa Indlandets Priser, og jo mere alsidigt Forbruget blev.

Under en anden Form har Systemet en Tid været indført ved det saakaldte „Sædomskrivningstillæg“ i Loven af 1861 om Embeds- og Bestillingsmænd. Her fastsattes, at af de første 4000 Kr. Løn skulde en vis Procentdel svinge efter Gennemsnitsprisen paa de 4 Hovedkornsorter. Tillæget afskaffedes igen i 1870 paa Finansministerens Initiativ ved ny Lov.

Ved Lønningslovens Behandling i 1907—08 kom Tanken igen stærkt frem saavel i Udvalget som i Tinget. Udvalgets Ordfører af Venstrereformpartiet (Direktør Blem) stillede for at faa Sagen gennemdrøftet et udformet Forslag til 3. Behandling. Dette gik ud paa, at Beregningsgrundlaget skulde omfatte: Husleje og Beklædning (Post I), samt Rug, Smør, Flæsk, Øl, Sukker, Kaffe, Petroleum og Kul (Post II), og saaledes at Beregningen for Post I skulde foretages hvert femte Aar, for Post II hvert Aar. Viste Beregningerne en Afvigelse paa 1 pCt. eller derover fra den for 1906 beregnede Normal skulde Lønningerne tilsvarende forhøjes eller afkortes. Finansministeren (J. C. Christensen) lovede at tage

Spørgsmaalet op til Undersøgelse og til eventuelt Forslag i næste Rigsdagssamling og havde iøvrigt en Del praktiske Indvendinger, ligesom forskellige andre Talere mente, at man burde nøjes med de under Post II nævnte Varer og satte Minimumsprocenten, for at Stigningen eller Sænkningen skulde indtræde noget højere. Efter Debatten toges Forslaget tilbage. Senere er Forslaget ikke fremsat, men det statistiske Departement udtalte sig paa den da givne Foranledning imod Tanken, fordi man ikke kunde faa taget Velstandsstigningen med, ikke kunde faa en alsidig Varerepræsentation og endelig maatte nøjes med en gros-Priserne. Den i de sidste Aar stærkt udviklede Forbrugsstatistik var dengang ikke til.

Som man ser heraf, har den første Vanskelighed ligger i at faa bestemt Grundlaget for Bedømmelsen, det Tal, til hvilket Lønningerne paa den retfærdigste Maade kunde sættes i Relation. Her skal skitse-mæssigt antydes nogle af de søgte Udveje og de Betragtninger, disse har ført til.

Der er to Veje at gaa, idet Tjenestemændenes Løn kunde sættes i Forhold enten til en Indkomst- eller til en Udgifts-Standard. I og for sig kunde det synes mest naturligt at sige, at Tjenestemændenes Indkomst skulde staa i Forhold til hele Nationens Indkomst. Det Udtryk, man har for denne gennem Indkomstskat-Statistiken, er imidlertid — i hvert Fald endnu — et ganske uanvendeligt Grundlag. Medens f. Eks. Skatteydernes samlede Indkomst i de 8 Aar 1906—14 steg med ca. 30 pCt., steg Skatteydernes gennemsnitlige Indtægt kun med 8 pCt., en Følge af, at Tilvæksten i de skattepligtiges Antal væsentlig faldt paa de smaa Indtægter nær Skattegrænsen.

Tilbage er da kun at tilvejebringe Værdimaaleren gennem en Vurdering af Udgifterne. Som bekendt eksisterer der — offentliggjort i det engelske Blad „Economist“ — Pristal, beregnede for en Række af de vigtigste Artikler, som omsættes paa Verdensmarkedet. Naar disse Tal ikke uden videre kan benyttes som den statistisk taget letteste Udvej, har dette sin Grund i, at de vil kunne virke ganske uret-

færdigt overfor Tjenestemanden, idet selv store Prissvingninger paa enkelte af Varerne i Verdensforbruget ofte ikke mærkbart vil sætte Dønninger ind over Tjenestemandens Budget. Der maa gaas ud fra et Grundlag, som i langt højere Grad stemmer med netop den enkeltes lille, men alsidige Forbrug.

Derfor maa der søges tilvejebragt en Forbrugsstatistik, der tager Hensyn saavel til Varepris som til Varentængde. For at gøre den praktisk gennemførlig, maatte man imidlertid søge Opgaven simplificeret ved at nøjes med de vigtigere Poster: Føde, Klæder, Husly og Varme som de fire Grupper med afgørende Indflydelse paa alle Budgetter. De i 1908 valgte 10 Udgiftsposter dannede indenfor disse fire Grupper en saa konstant Procentdel at man mente at kunne betragte dem som et brugbart Grundlag, ogsaa fordi de samtidig tager et skønsomt Hensyn saavel til Producent som til Forbruger.

Imidlertid har netop Forbrugsstatistiken været i stærk Udvikling de sidste Aar. Fra de gentagne Dyrtskampagner er kendt Opgørelserne paa Grundlag af et 2000 Kr.s Normalbudget. Netop om Statstjenestemandenes Forbrug er gennem Regnskabsbøger indsamlet et betydeligt Materiale, og denne Indsamling og videre Beregning vil selvfølgelig blive fortsat. Af de derved skabte Beregninger over det faktiske Forbrug sammenholdt med den Detailpris-Statistik, der maanedlig indsamles, og som suppleres med Prisopgivelser paa Klæder, paa Husleje etc., skulde da Grundlaget efter Lovgivningens nærmere Bestemmelser om Omfanget etc. kunne fremgaa.

Tillige maa bl. a. bestemmes, med hvor stor en Del af Lønnen den glidende Skala skulde sættes i Forbindelse, idet der baade kan vælges en Sum ens for alle eller en Række Sæts for de forskellige Lønninger, yderligere hvilke Mindstesvingninger der skal til for at ændre Lønnen, endelig ogsaa med hvor mange Procent denne højst kan stige eller lide Afkortning, idet ganske abnorme Tider ogsaa under det nye System maa forudsætte særlige Foranstaltninger. Ogsaa Regler for Beregningsterminerne maa der til. Her er at mærke, at det eventuelle Tillæg (eller Afkort-

ning) altid vil være bagud, formentlig et Aar, saaledes at man i Tilfælde af ret hastige Konjunktursvingninger meget vel kan tænke sig, at Tjenestemandene i et Aar med opadgaende Priser kan komme til at lide Afkortning for det foregaaende Aars forholdsvis Billighed og omvendt, — et Forhold, der næppe lader sig ændre.

Den evige gyldige Løsning byder Værdimaaleren selvsagt ikke. Dels kan det meget vel tænkes, at dens Basis — Valget af Varer og Fornødenheder — forskubbes i Tidens Løb, saa at nogle Poster maa ombyttes med andre, dels byder den næppe under nogen Form Ækvivalent for den Velstandsstigning, som Tjenestemandene har et selvfølgeligt Krav paa at være med i. Lønningsrevisioner vil ligesaa vel som nu være nødvendige med Mellemrum, men disse kan mulig blive adskillig større end nu og derved skabe en ønskelig Arbejdsro for begge Faktorer: Lovgivere og Tjenestemænd, ligesom de sidste maaske derigennem kunde slippe for det ganske ubillige Skær af at være de stadig krævende, de altid utilfredse, som de sidste Aars nødvendige Lønpolitik har stillet dem i.

Emil Terkelsen.

Lokomotivførernes Tjenestenumre.

Denne Sag er snart gammel og dog stadig lige aktuell. Saa vidt jeg husker, blev det første Andragende indgivet i 1907 og er senere fornyet adskillige Gange. Første Gang var det for Lokomotivførerne alene, senere blev det ændret til ogsaa at omfatte Ranger- og Pakhusformænd samt Togførere, og nu er der atter indgivet Ansøgning om Afskaffelse af Tjenestenumrene, maaske med bedre Held denne Gang? Hvad er rGunden til, at Administrationen og Ministeriet ikke kan imødekomme disse Tjenestemandes Andragende? Ingen af os kan vist forstaa dette. Jeg husker, at vi, forinden vi første Gang vilde indgive Andragende herom, henvendte os til Maskinbestyrer Rambusch, for at formaa ham til at give Andragendet sin Anbefaling. Hr. Rambusch udbrod straks: „hvordan skulde jeg saa finde Rede i Jer?“ Men da vi havde drøftet Spørgsmaalet og Hr. Rambusch havde undersøgt Personalfortegnelsen og overbevist sig om, at han ikke kunde finde to af samme Navn med de samme For-

bogstaver, erklærede han sig villig til at ville give det sin Anbefaling. Paa en lignende Maade, som Hr. Rambusch saa paa det, da vi kom til ham, har man vel ogsaa set paa det i Generaldirektoratet.

For nogle Aar siden, da der atter skulde gaa et Andragende af, blev der rettet Henvendelse til Regnskabsførerne, om de mente at kunne undvære Tjenestenumrene, hvilke de erklærede godt at kunne undvære, i Særdeleshed, hvis de paa Kontorerne maatte benytte et Løbenummer, til Lettelse f. Eks. ved Anciennitetslister, hvad vi selvfølgelig ikke kunde have noget imod; disse Numre vilde jo aldrig komme udenfor Kontorerne og saaledes var os uvedkommende. Man skulde jo mene, at saadanne Udtalelser fra d'Hrr. Regnskabsførere maatte ændre Generaldirektoratets Syn paa Sagen; men det har det dog alligevel ikke.

Men hvad kan Grunden være til, at man holder saa stejlt paa Numrene? Grunden skulde dog vel ikke være den, at der skal være Forskel paa dem, som begynder i de lavere Klasser, og paa dem, som begynder højere oppe. Man behøver jo kun at tage den nu-gældende Lønningslov, for at se, at her gør det samme sig gældende. Men mon dette dog ikke skulde være for gammeldags? Iøvrigt halter dette System jo ogsaa noget, da vi jo har adskillige Mænd i betydelige Stillinger, som er kommen fra de lavere Klasser.

Nu kan man jo godt kalde hele denne Sag for honnet Ambition. For mig maa man ogsaa godt kalde det saadan; men man kan vel ikke med Rette bebrejde os, at vi føler os lidt mere end et Nummer. Da man var Soldat, var man et Nummer, men derfor ønsker man dog ikke at gaa i Graven som et Nummer. Administration og Ministerium maa forstaa, at denne Sag ikke vil dø hen, men stadig vil komme igen, til man imødekommer vort Andragende.

Jeg skal indrømme, naar man læser Distriktets sidste Ordre, hvor det indskræpes, at man altid paaser, at Ranger- og Pakhusformandens Tjenestenummer bliver paaført Skrivelser, at det ikke ser saa lyst ud for vort Andragende i Øjeblikket; men jeg haaber dog ikke, at de Mænd, som skal tage Stilling til denne Sag, lader sig paavirke heraf, thi med lidt god Vilje finder man jo nok ud af det Par Mennesker. Det er jo ogsaa blevet udtalt fra Generaldirektørens Side, at man vil paase, at Numrene ikke som tidligere bliver anvendt udadtil, men saa har Hr. Generaldirektøren dog sikkert glemt Sygekassen. Kommer man til Lægen og skal have en Recept, saa lyder det straks: „hvad er Deres Tjenestenummer?“ Er det ikke saa godt udadtil som noget: til Apotekeren og Personalet paa Apotekerne? Kan de i Sygekassen finde ud af, hvem Lokomotivfører Petersen eller Togfører Hansen er, ja, saa maa de vel ogsaa kunde det paa de andre Kontorer, og derfor er det ogsaa vort Haab, at man denne Gang vil imødekomme vort Andragende trods Modvilje fra enkelte Sider.

C. A. Lillelund.

Statsbane Økonomi!

Administrationen har i disse Krigsaar rettet mangfoldige Henvendelser til Lokomotivpersonalet, snart om Paapasselighed ved Brugen af de mindre gode Materialer, snart om Sparsommelighed i Forbruget. Da dette Personale af egen Erfaring kender Vanskelighederne ved at fremskaffe det nødvendige til Livets Opretholdelse og Hjemmenes Bestaaen, har det med sin sædvanlige Aarvaagenhed indset, at ogsaa Statsbanernes Tarv kræver den aller-yderste Sparsommelighed.

Selv om Brændslet har været af ringe Kvalitet, og den tranholdige Olie tynd som Vand, og selv om de fornødne Pakningsmidler ikke har været forhaanden, saa har Lokomotivpersonalet, ogsaa uden administrativ Opfordring, forstaaet ved Anstrængelse og Paapasselighed at bidrage sit til en for Statsbanerne god og sund Økonomi.

Kan man monstro sige det samme om Administrationen?

Næppe!

Medens der som sagt jævnligen tilflyder Personalet Henstillinger om at økonomisere, d. v. s. at udvise sund og forsvarlig Sparsommelighed, saa praktiserer Administrationen denne Sparsommelighed overfor Personalet indtil Fedtethed. Dog — det kan jo tænkes, at Administrationen lægger en anden Betydning i Forstaaelsen af det Ord Økonomi, hvorfor jeg her vil give et Par Eksempler.

„Udstationering“ er snart en Saga blot, ikke saaledes at forstaa, at Personalet ikke mere forflyttes midlertidig, det finder stadig Sted; men saaledes, at der for en saadan Udstationering ydede Godtgørelse bortfaldt.

Saa godt som al Tjeneste udenfor Hjemstedet søges nu indordnet under Begrebet „forud planlagte Ture“, hvorved Personalets berettigede Krav beskæres. Da d'Hrr. Maskiningeniører jo dog gennemrejser deres respektive Stationer eller Distrikter, er de fuldt vidende om den Udgiftsforøgelse, som er forbundet med al Udstationering. Jeg kan derfor ikke tænke mig, at det er disse Herrer, som opfatter Ordet Økonomi forkert. Skylden er snarere at søge hos en Del Kontormænd, der

aldrig behøver at frygte for at skulle anvise Tjeneste andre Steder end ved deres Skrivebord.

Meddelelsen om, at Godgørelsen for midlertidig Forflyttelse for alle Tjenestemænd var forhøjet med 2 Kr. pr. Døgn, vakte behørig Glæde; men Glæden svandt hurtig bort, da det bekendtgjordes, at medens man med Hensyn til Betalingen af Time- og Dagpenge (Ordre E 8) kun kan beregne indtil 20 Timer i et Døgn, saa skal der for at opnaa denne ekstra 2 Kr. være fulde 24 Timer. Man kan herefter se det Særsyn, at en Regning paa f. Eks. 23 Timer, efter Ordre E 8, § 22 kun kan betragtes som et Døgn, medens dette Timeantal efter Ordre H 119 ikke er tilstrækkelig til at kunne regnes for et Døgn. Disse to Ordre opfattes altsaa forskelligt, skønt det ved Lønningslovens Behandling i 1907 betonedes, at hvor der var Anledning til Fortolkninger, skulde disse fortolkes i Personalets Favør. Det hele er vel derfor et Uslag af Økonomi?

Blandt de Ting, hvorpaa der skal spares, er ogsaa Papiret. Det kan derfor siges at være god Økonomi, naar der nu udsendes helt nye Ordreserier, S. M., S. F. og S. B. Men Administrationen er skam ikke ensidig, thi af økonomiske Grunde kan den ikke levere Personalet Springbind eller Mapper til Samling og Ordning af alle løse Ordre.

For yderligere at understrege det økonomiske Krav, har 1. Maskinsektion nu bestemt, at der paa Dage, hvor Tjenesten forrettes baade ved Blandede Tog og Tog af lavere Arter samt ved Persontog og Tog af højere Arter, skal føres to Rapporter.

Det er vel paa Grund af de „lave“ Papirpriser, at det skal gennemføres nu — eller er det bare et Lune?

K.

Jernbaneulykken i Sverrig.

Tirsdag d. 1. Oktober skete der i Sverrig ved Getå en meget stor Jernbaneulykke, idet Tog Nr. 422 styrtede ned ad en Dæmning og kun en enkelt Vogn blev staaende paa Sporet.

Toget bestod af 8 meget store Personvogne, der var fyldte til Trængsel.

Et Øjeblik efter at Toget var løbet af Sporet,

hørtes et mægtigt Knald, det var Gasbeholderen, der gik i Luften, og derved opstod Ild i Toget, hvilket yderligere forværrede Situationen i en forfærdelig Grad.

Lokomotivføreren fortæller, at Toget, der var forsinket, kørte med en Hastighed af 70—80 km. i Timen. Føreren paa det forulykkede Tog blev kvæstet i Hovedet, men dog ikke mere, end at han kunde hjælpe Lokomotivfyrbøderen, der var bleven klemt fast. Han døde kort efter af sine Kvæstelser.

Endnu er Antallet af Ofrene ikke ganske nøjagtig opgivet, men saavidt vides er 37 omkomne og ca. 50 mere eller mindre kvæstede.

Ved den foreløbige Undersøgelse, som er foretaget, mener man ikke at kunne gøre Ansvar gældende overfor nogen, idet det er Naturforhold, der har foranledigt Ulykken.

Det forlyder dog, at Toget rimeligvis har kørt med for stærk Fart over Dæmningen, men det vil jo senere, naar Undersøgelserne er sluttede, vise sig, om der kan gøres Ansvar gældende mod Lokomotivføreren.

Efterslet fra det „store Ansvar“.

Hr. Togfører Altofte, Helsingør, muntre sig igen en Gang i „Dansk Jernbaneblad“. — Vi vil forbigaa Hr. Altoftes lange Redegørelse med den Tavshed den fortjener, da vi har erfaret, hvor megen Autoritet paagældende Togfører har indenfor de Rækker han tilhører. Altsaa, Hr. Altofte, klem bare paa, der er saamænd ikke en Kæft, der interesserer sig for, hvad De mener eller skriver.



25 Aars Jubilæum.

Den 1. November 1918 kan Lokomotivfører Alfred Pedersen, Bruunsvej 7, Roskilde, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Skomager! Bliv ved din Læst.

Helt oppe mod Nord af Sjølunds Ø, i Nærheden af en gammel, af alle danske kendt Fæstningsborg, ligger et af Statsbanernes „hyggelige“ smaa Depoter, hvor alt gaar sin jevne Gang efter den stedlige Depotforstanders Recept, d. v. s. kunde have gjort, om ikke denne lod sig lede slet saa meget af den derværende mere barkedede og ukultiverede Næstkommanderende, som i Stilhed mere og mere trænger sig frem som Øverstkommanderende. Dette er nu det sidste Sted her i Kongeriget, som drives efter god gammel russisk Mønster, hvorved man har den Følelse, at den stedlige — paa en eller anden Maade — er i Lommen, som man siger, paa Næstkommanderende, saa det derfor mere og mere bliver dennes Ordre der efterkommes. Jeg kan nemlig ikke tro, at det kan være Depotforstanderen saa meget om at gøre, at komme paa tværs af Personalet, fremfor at lade Kullempningen foregaa som den skal og som det sker paa alle andre Depoter.

Mustafa.

Hjertelig Tak

til Lokomotivpersonalet i Roskilde og Kjøge for den mig tilsendte Pengegave.

Emilie Madsen, Vamdrup.

Fællesrepræsentationen for offentlige ansatte Tjenestemænd i Danmark.

I Bestyrelsesmødet d. 8. September d. A. valgtes til Medlemmer af Redaktionsudvalget foruden Formanden, Overlærer Th. Pedersen, Aalborg, følgende: Redaktør af „Absalon“ (Kjøbenhavns Kommunalforening), Fuldmægtig H. C. Ridter, Redaktør af „Vor Stand“ (Jernbaneforeningen), Trafikassistent E. Terkelsen og Redaktør af „Jernbanetidende“ (Dansk Jernbaneforbund), Togbetjent C. Vejre.

Redaktionsudvalget har til Opgave dels at varetage Tjenestemændenes Interesser overfor Offentligheden (Dagspressen) og dels at søge tilvejebragt et vist Samarbejde og en vis Ensartethed i Retningslinier og Midler i Tjenestemændenes Fagpresse.

Det sidste søges bl. a. opnaaet gennem Udsendelse af Fællesartikler til Standens Fagblade. Man skal henlede Tjenestemændenes Opmærksomhed paa, at Udvalget gerne modtager saadanne Artikler, der behandler Emner, som har fælles Interesse for danske Tjenestemænd.

Anvendte Artikler honoreres. Artikler indsendes til og nærmere Oplysning faas hos Fællesrepræsentationens Sekretær, Postekspedient J. W. Ø. Philipsen, Under Elmene 1, 4. Sal, Kjøbenhavn C., Telefon Amager 1135 (træffes som Regel 5—8 Em.).

Redaktionsudvalget.

Det sjælland-falsterske Bibliotek.

Som meddelt i et til samtlige Kontorer, Stationer, Depoter m. v. udsendt Cirkulære afholder Biblioteket en Generalforsamling Lørdag d. 26. Oktober d. A., Kl. 8 Aften i Lokalerne, Istedgade 3¹, Kjøbenhavn, paa hvilken Bestyrelsen vil fremsætte Forslag om en mindre Forhøjelse af Medlemsbidraget.

Bestyrelsen.

Til Adressefortegnelsen.

Masnedsund Lokfører Afd.: Formand: N. P. Hansen, Chr. Vinthersvej, Vordingborg; Kasserer: Samme.
Masnedsund Lokfyrb. Afd.: Formand: K. E. Poulsen, Grundtvigs Alle 7, Vordingborg; Kasserer: Mathiesen, H. I. Hansensvej 9, Vordingborg.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

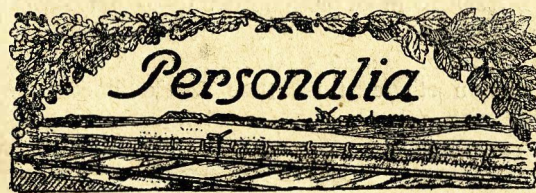
Aarhus Lokfyrb. Afd. Kasserers Adresse er nu Gerlachsgade 8¹.

Brande Lokfyrb. Afd. Kasserer er nu O. Zorn.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. og M. F.: Lokfyrb. F. L. Brandt, Kjøbenhavn H., M. C. Petersen og N. H. Blume, Gjedser, R. L. Carlsen, Brande.

E. V. Hansen og A. J. Møller Hansen, Gb.



Ansæt som Lokfyrbøder fra 1.—10.—1918:

Ekstrahaandværker P. Iversen, Centralværkstedet, Aarhus, i Brande.

Forfremmede til Lokfyrbødere fra 1.—10.—1918:

Haandværkerne B. F. Greffel, Centralvkst., Aarhus, i Viborg, og M. C. Pedersen, værkstedet, Nyborg, i Gjedser.

Forflyttede efter Ansøgning fra 1.—10.—1918:

Lokførerne J. M. Henriksson, Brande—Kbhvns. Godsb., og S. P. C. Hansen, Kbhvns. Godsb.—Struer, Lokfyrbøderne L. Jensen, Brande—Kbhvns. Godsb., J. E. Larsen, Aarhus H.—Horsens som Rangerfører

(ifølge Opslag), R. Jensen, Brande—Thisted, og C. Micheelsen, Brande—Fredericia.

Paaskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Anerkendelse og Paaskønnelse overfor Lokfører A. F. Clemensen og Lokfyrbøder K. M. Kristiansen for særlig Agtpaagivenhed ved Tog 423s Indkørsel paa Østerbro Station.

derne opvarmedes af Tinbadet og udvidede sig saaledes, at Pladerne skiltes ad. Det skal imidlertid nu være lykkedes at overvinde disse Vanskeligheder.

Fletchers Søkortsbord.

Det sædvanlige Kortbord paa en Bro eller i et Bestiklukaal, faar i Reglen sit Lys fra oven; hvad der kan være besværligt, naar Kortkassen, som i ældre Skibe, er anbragt ude paa Broen. De farefulde Tider paa Søen har gjort det nødvendigt, at intet unødigt Lys er at se, og for at hjælpe herpaa, er ovennævnte Opfindelse fremkommet.

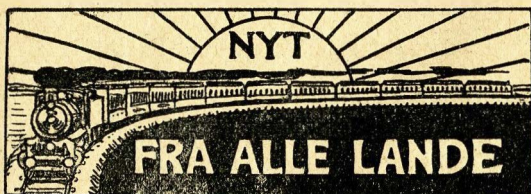
Bordet eller Kortkassen har en Halvskærm anbragt som sædvanlig, men underneden er der anbragt en Lyskasse med et Laag af Spejlglas over hvilket Kortet spændes ud. Indeni Kassen og altsaa under Søkortet, der skal belyses, er anbragt flere smaa elektriske Lamper, der er fordelt saaledes, at de kaster et ensformigt, ligeligt Lys paa Kortets Underside. Lysstyrken kan reguleres ved Hjælp af et Haandhjul, der sidder foran paa Kassen.

Lamperne er anbragt saaledes i Lyskassen, at der ikke udstraaler noget Lys i nogensomhelst Retning, medens selve Kortet er saa stærkt oplyst nedenfra, at enhver lille fin Aflægning tydelig kan ses, og Kursen med Lethed sættes ud.

Kortkassen har faaet stor Udbredelse i engelske Skibe.

Verdens største elektriske Ovn.

er en 20 Tons Héroult Ovn med en Ydeevne paa 27 til 30 Tons, som er i Brug paa Duquesne Anlægget hos Carnegie Staalkompagniet. Den anvender 175 KW. Timer pr. Ton Staal, og der er tre Elektroder af 12 Tommer Grafit, hvoraf der forbruges fra 3 til 4 lbs. pr. Ton Staal. Strømmen har tre Faser med 6600 Volts Spænding, som omformes til 100 Volt ved Ovnen. Produktet anvendes hovedsagelig til Artilleri, mindre Skyts o. l.



Fremstilling af Hvidblik

foregaar som bekendt paa den Maade, at tynde Jernplader dypes i et Tinbad.

Det er følgelig umuligt paa denne Maade at faa en delvis Fortinning eller Fortinning kun paa den ene Side af Blikpladen, skønt det sidste i mange Tilfælde vil være tilstrækkeligt. Dette gælder f. Eks. Fremstilling af Konservesdaaser. Ved kun at fortinne den ene Side af Blikplader kan man ikke blot spare Tin, som nu er blevet en sjælden og overordentlig dyr Vare, men man kan ogsaa paa denne Maade forringe Omkostningerne ved Fabrikation af mange Genstande, der fremstilles af Blik.

Efter en ny enkel patenteret Maade kan man nu fremstille Blik, der er fortinnet paa den ene Side, paa følgende Maade: To lige store Blikplader lægges tæt oven paa hinanden og svejses sammen langs med Randen saa meget, at de ogsaa, naar de dypes ned i Tinbadet, kan holde sammen. De indvendige Sider af Blikpladen kan ikke blive fortinnet, medens de ydre Sider bliver fortinnet som sædvanlig. Efter Fortinningen bliver Pladerne atter skilt fra hinanden.

I Praksis har denne Fremgangsmaade dog hidtil været forbundet med forskellige Vanskeligheder, fordi det ikke var udelukket, at Luften mellem Blikpla-



HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1918

ca. 85 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1918

ca. 300 Millioner Kroner.

Nørrebro's Vinimport

ROBERT BERTHELSEN

Stort Lager af 1ste Klasses Vine & Spirituosa. - -

Nørrebrogade 178.

Tlf. Taga 1300

Billigste Priser.

Vesterbro's Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres FODTØJ

Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Announce-Ekspeditioner:

For København: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22^a,
Telefon Vester 4011.

For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensg. 14, Odense.
Telefon 2288.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.