



23. AARG. N^o 19

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. OKTOBER 1923

DE RUSSISKE JERNBANEFUNKTIONÆRERS KAAR

Der har i den sidste Tid været megen Diskussion i Sovjetpressen, meddeler det internationale Arbejdsbureaus russiske Afdeling, om Lønningerne ved Jernbanerne, og i denne Diskussion har Landets almindelige finansielle Tilstand været mest fremherskende.

Det russiske »Arbejdsaar« strækker sig fra 1. Oktober til 1. Oktober, og de første ni Maanedes af det sidste Aar viser følgende Stilling for Jernbanefunktionærerne:

1922—23. Kvartal	Maaned	Gennemsnitlig Maanedsløn i Guldrubler	Gennemsnits- løn i Kvartalet
	1922		
Første {	Oktober	4,25	5,10
	November	5,10	
	December	5,66	
	1923		
Andet {	Januar	8,12	8,72
	Februar	8,72	
	Marts	9,33	
Tredie {	April	9,00	9,27
	Maj	9,62	
	Juni	9,18	

»Guldrubelen«, hvorefter der regnes, er en antaget Pengeenhed, udtrykt i de cirkulerende Penges Købeevne efter Prisindexet i Forhold til Købeevnen før Krigen (1913).

Tabellen viser i Perioden en rask Stigning i Lønningerne, men det hævdes og-

saa, at man nu er naaet Højdepunktet i Forhold til Jernbanernes Indtægt, og at en yderlig Stigning ikke kan tænkes uden almindelig Bedring i Landets Økonomi. Gennemsnittet for Perioden bliver 7,70 Rubler. Det bliver Kr. 15,40 pr. Maaned, eller regnet med den danske Krones Købeevne, paa samme Maade som Russerne regner med Rubelens, en Realløn paa ca. Kr. 27,00.

Dette ligger betydelig under den Løn, som Metalarbejderne og Grubearbejderne faar, hvilken i den nævnte Periode var henholdsvis Rubler 12,90 og 13,80 pr. Maaned.

Tager man f. Eks. Lønnen i de tre Fag for Marts Maaned, og sammenligner den med Lønnen før Krigen, bliver Billedet saaledes:

Fag	Gennemsnitl. Maanedsløn for Krigen	Gennemsnitl. Maanedsløn 1923	Marts lønnens Procent af før Krigslønnen
Grubearbejdere	R. 34,00	14,00	41
Metalarbejdere	„ 33,00	14,17	43
Jernbanefunktionærer . . .	„ 34,60	9,33	27

Jernbanefunktionærernes Gennemsnitsløn var altsaa kun 27 pCt. af Lønnen før Krigen, og da Lønnen før Krigen — 68 Kr. pr. Maaned — vel kan kaldes Eksistensminimum, er det af Interesse at vide, hvorledes Jernbanefunktionærerne formaar at dække Underskuddet i deres maanedlige Budget. Svaret findes i et Budget for en Jernbanefunktionær for Veje og

Kommunikationer sidste Oktober. Dette viser tydeligt, at Funktionærens Løn kun strækker til for en Trediedel af hans nødtørftigste Behov, og at henimod en Trediedel af hans Udgifter maa dækkes ved illegale Midler. Disse er Modtagelse af Bestikkelse og Tyveri. Stillingen vises bl. a. deraf, at i Følge Kommissariatets Beretning blev der i 1922 paa Jernbanerne stjaalt 400 000 Pud Gods om Maaneden.

De dratiske Straffe, som Diktaturet har statueret, har imidlertid indskrænket disse Tyverier betydeligt.

Det russiske Kommunistpartis 12. Kongres (i April 1923) erklærede, at Grundaarsagen til Bestikkelserne og Korruptionen indenfor Jernbaneetaten var den utilstrækkelige Løn, som Jernbanefunktionærerne fik, og vedtog en Resolution som krævede, at Lønningerne ved Jernbanerne maatte højnes, saa de kom i Højde med Grubearbejdernes og Metalarbejdernes. Diktaturet siger, at finansielle Vanskeligheder har gjort dette umuligt. De russiske Jernbaner har sine Indtægter fra to Kilder. Det er Indtægten af Trafiken og Regeringens Tilskud. Som Regel betales Lønningerne af Statstilskudet, og de andre Udgifter dækkes af Trafikindtægterne. Den store Stigning i Lønnen i Januar (som fremgaar af Tabellen) skyldes den store Forøgelse af Statstilskudet den Maaned, samt at 220 000 Jernbanefunktionærer, som ansaas for overflødige, afskedigedes ved Nytaar. — Funktionærernes Antal gik ned fra 980 000 i December 1922 til 760 000 i Januar 1923.

Diktaturet giver kun ringe Haab om snarlig Forbedring. En videre Reduktion af Funktionærernes Antal er umulig, uden at indskrænke Trafiken, og Statens Finanser tillader ikke nogen væsentlig Forøgelse af Tilskudet. Bedring kan kun indtræde ved forøgede Trafikindtægter. I Følge »Economischeskaia Shisn« for 21. Juni i Aar, er de samlede Trafikindtægter 1922—1923 anslaaet til 322 Millioner Førkrigsrubler, og Statstilskuddet for samme Periode udgør 134 Millioner Førkrigsrubler.

Jernbanernes samlede Indtægt i det løbende Aar bliver saaledes 456 Millioner Førkrigsrubler, medens de samlede Udgifter anslaaes til 497 Millioner. Der vil saaledes blive et Underskud paa henimod 40 Millioner Førkrigsrubler udover Statstilskudet, og dette borttager enhver Mulighed, for at nogen Del af Indtægterne yderligere kan blive anvendt til Lønningsforhøjelser. Under disse Omstændigheder synes det, som om en Lønningsforhøjelse ikke kan ventes i en nær Fremtid, medmindre Statstilskudet skulde blive betydelig forøget, og dette giver Regeringen ingen Haab om.

EN HUMAN HERRE

Siden Sparekommissionen afgav sin Betænkning — der gav Anledning til alvorlige Drøftelser af mange Ting, der havde sin Interesse for Lokomotivpersonalet — har der været forholdsvis Ro om Ingeniør Sørensen's Navn.

Derfor var der vist ingen der ventede andet, end at Hr. Sørensen ved første givne Lejlighed vilde forsøge at ramme Personalet eftertrykkeligt — fordi de den Gang tillod sig at være af en anden Mening end ham — og fordi de ikke blindt underkastede sig; men vovede at protestere mod hans Spareteori, der kun gik ud paa at skade det.

Men med Hensyn til Roen der har været siden, da var man klar over, at det kun var for en Stund. Der manglede kun Ingeniøren Lejlighed til at fortsætte — hvor han slap, saa mange Gange før — men han vidste lige paa en Prik, naar Tiden var inde igen, og paa hvilken Maade han skulde faa sig hævn paa Personalet.

Enhver, der har fulgt Hr. Sørensen i den senere Tid, har sikkert kunnet mærke, hvorledes han har gaaet og skumlet med sine onde Planer; dels har man kunnet slutte sig dertil af Ord, han Tid efter anden har ladet falde, og i det hele taget af

denne spydige Maade, hvorpaa han har henvendt sig til Personalet. Hele hans Maade at være paa overfor dette, har kun kunnet indgyde Enhver Anelsen om — at der var en Fidus i Baghaand. Og Hr. Sørensens hoverende Maade at være paa i den senere Tid, har kun været et Udslag af den Glæde, han har følt ved at se Tidspunktet nærme sig — da han kunde lægge Kortene paa Bordet.

Og nu er hele Spændingen udløst. De nye Turforslag, som Hr. Sørensen har udarbejdet, er fremsendt til Personalet, og man maa sige: at det ikke er Smaating, han har at byde paa — det er virkeligt et stort Værk — hvor hele Hr. Sørensens Aand og hele humane Tankegang kan læses mellem Linierne.

Jo — Hr. Sørensen har virkelig gjort sig Umage, det kan man straks slutte sig til, naar man gaar Turlisterne igennem. Hr. Sørensen vender sig sikkert ogsaa med Tiden Paaskønnelse derfor — maaske i Form af en lille Dusør. — Ingeniøren er jo en smart Mand, der ikke siger nej Tak til en Skilling, naar den blot er tjent paa hæderlig Vis, selv om det er sløje Tider for Staten og tjent paa andres Bekostning. Nej, det gør denne Herre sig ikke Skrupler over, det drejer sig om for ham er: at han faar andre til at tro — at han arbejder i Statens Interesse — det gælder for ham om at komme til, hvor han kan gøre sig bemærket.

Dette er ogsaa udmærket lykkedes for ham. Saa godt er det lykkedes: at vistnok de fleste, der skal omgaas ham, beklager — at han nogensinde kom inden for Statsbanernes Rammer.

Selve Turene, som Ingeniøren har stillet op, er noget af det værste Makværk, der endnu er præsenteret Lokomotivmænd. Der er sikkert ikke den Kategori i Landet — hverken inden for Statsbanernes — eller i det private Erhverv, der har været budt lignende Arbejdsvilkaar.

Det lyder maaske lidt utroligt, men er ikke desto mindre Tilfældet. Hele Makværket er præget af en hensynsløs Udnyt-

telse af Personalet — opfunden af en egoistisk snæverhjernet Fanatiker — der sætter alle Hensyn til Side, naar det gælder om at fremme sine egne Interesser og hævne sig paa andre, der er underlagt hans Teorier.

Man faar uvilkaarligt det Indtryk, at Ingeniør Sørensen betragter dette: at staa paa en Maskine daglig fra Morgen til Aften, som Sport. Andet kan man ikke faa ud af Turforslagene, naar man gaar dem igennem.

Naa Hr. Sørensen er jo ogsaa Sportsmand, derfor ser han maaske lidt sportsmæssig paa Lokomotivtjenesten. Men hvis Hr. Sørensen lagde Mærke til, hvorledes mange af Lokomotivfolkene, ofte i en forholdsvis ung Alder faar et daarligt Udsende, ryster paa Hænderne og ser afkræftede og sløve ud, saa maaske han bedre forstod, at det ikke er Sport, men haardt Arbejde at staa paa en Maskine, i hvert Tilfælde under de Forhold han byder.

Men det er vel for meget at forlange af Hr. Sørensen — at han skulde se anderledes paa Sagerne end han gør. — Følelse med sine Medmennesker har han ikke, det har han givet saa mange Beviser paa, og det vilde vistnok være Overtro at vente sig noget Omslag i denne humane Herres Tankegang.

Selvfølgelig vil disse Ture blive afvist som uantagelige, det er man nødt til, der er ingen Vej udenom, ethvert fornuftigt Menneske — undtagen lige Ingeniør Sørensen — vil kunde sige sig selv, at ingen kan holde ud at køre til Stadighed, som disse Turforslag byder.

Derfor kan Personalet heller ikke gøre andet end protestere med alle til Raadighed staaende Midler; og saa forresten haabe: — at Generaldirektoratet ser lidt mere forstaaende og menneskeligt paa Sagen. Og dette kan man ikke tvivle om det gør, der er ingen humane Mennesker, der ikke kan se, at der gaar en raa Tanke igennem disse Turforslag.

Str. Afd.

LØNNINGERNE VED DE AMERIKANSKE JERNBANER

Tidsskriftet »Railway Age«, som er Talerør for Jernbaneselskaberne i U. S. A., er fremkommet med nogle Oplysninger i Anledning af en af Trafikministeriet derovre offentliggjort Redegørelse over Lønningsforholdene ved Jernbanerne. Der er nemlig baade indenfor og udenfor Staterne talt og sagt temmelig meget angaaende disse Lønningers uhørte Størrelse i Forhold til, hvad man betaler andre Steder Jorden rundt. Tidsskriftet ønsker at paavise, at der indenfor de andre Erhverv udbetales langt højere Lønninger og særlige Honorarer end ved Jernbanerne, hvis Lønninger vi her særlig vil holde os til.

I Aaret 1921 oppebar 25 Tjenestemænd ved de amerikanske Jernbaner en Løn paa 50 000 Dollars eller derover, 17 af disse var indtraadt i Tjeneste ved Selskaberne før deres 21. Leveaar og havde arbejdet sig op fra en lav Stilling til en ledende Plads. Det ellers ret kendte Fænomen, at Mænd med juridisk Uddannelse eller andre særlige Kundskaber erhvervet udenfor Jernbanetjenesten kommer ind og faar overdraget Chefstillinger, hører til de store Undtagelser.

De nævnte 25 Tjenestemænd havde en gennemsnitlig Levealder af 52 Aar, og havde i Gennemsnit været ansat 31 Aar ved Jernbanetjeneste, før de blev Direktører.

Hvad angaar Forholdet mellem de høje Lønninger og de amerikanske Jernbaners Indkomster har man regnet ud, at for hver (1) Dollar af en Løn paa 50 000 Dollars eller mere er der en Indkomst paa 3 444 3 Dollars. Dette Beløb indtjenes af Jernbanerne paa 2½ Time. Om man tænkte sig, at disse højest lønnede gjorde deres Tjeneste aldeles gratis, og deres nuværende Lønninger blev ligeligt fordelt paa alle øvrige Ansatte, vilde der herved til hver enkelt i den Anledning kun kunne udbetales et Beløb, som var mindre end 1 Dollar pr. Aar.

Af 2 492 Jernbanetjenestemænd, som have en Aarsløn paa mellem 5 000 og 50 000 Dollars oppebærer en meget betydelig Brøkdæl — nemlig 781 — mindre end 6 000 Dollars. Rykker vi herfra opefter klassevis med 1 000 Dollars mere i hver, faar vi henhv. 466, 325, 133, 91 og 155 Tjenestemænd; derefter forekommer kun tosfiredede Tal (Antal Tj.-M.).

Fra 15 000 til 20 000 Dollars har 166, fra 20 000 til 30 000 har 111 og fra 30 000 til 40 000 har 52 Tjenestemænd.

Indenfor hvert af Lønningsafsnittene 40 000—50 000 og 50 000—60 000 Dollars findes 13 Tjenestemænd, herfra og op til 75 000 møder vi 11 Tjenestemænd.

Lønninger højere end 75 000 Dollars oppebæres i U. S. A. af ialt 12 Jernbanetjenestemænd. »Railway Age« paaviser derefter, at ved Handel og Industri derovre oppebærer et stort Antal Mænd Gager paa over 100 000 Doll.

En enkelt Forlægger lønner saaledes i det mindste et halvt Dusin Ansatte (i Forretningen) med 150 000 Dollars og derover til hver.

»D. J. B.«

HASTIGHEDSNEDSÆTTELSE

Forinden Brammingekatastrofen indtraf var Begrebet »Hastighedsnedsættelse« ret ukendt, noget, der saa godt som aldrig anvendtes, selv om Forholdene ogsaa den Gang til Tider kunde kræve en Nedsættelse af den almindelige Kørehastighed.

For nogle Aar siden kunde det, uden at Hastigheden nedsattes, lade sig gøre at forsyne Strækningen med Stenballast, men ved Brammingeulykkens Indtræden forandrede Billedet sig totalt.

Vi skal ikke bestride, at man tidligere maaske tog noget for sorgløst paa større Reparationer af Strækningen og ikke nedsatte Kørehastigheden hyppigere end man gjorde, men nu, ja nu nedsætter man Hastigheden paa Strækningen og paa Stationerne blot en Svelle skal skiftes ud, formentlig naar vi til at Banerne kun maa befares med en Hastighed af 25 km og skal en Svelle udveksles, standses al Trafik midlertidig, og til den Tid bliver Banetjenesten vel tilfreds.

Banetjenesten har hidtil kunnet forsyne Banestrækningerne med Stenballast paa en saadan Maade, at Hastigheden nedsættes paa en kortere Strækning og det er gaaet meget godt. Nu har man fundet paa at nedsætte Hastigheden paa en Strækning mellem 3 Stationer (Hv—Tø—Pé), og Sporet ligger da ogsaa saadan, saa det er nødvendigt fordi der er gravet Ballast fra og Stenene ikke er ordentlig stoppede. — Bliver man saadan ved, og fortsætter paa den Maade, ender det vel med, at der kun maa køres 25 km hele Strækningen fra Ro til Kåb. Vi kan for-

staa, at Banetjenesten for saa vidt er ligeglad enten Togene kan fremmes i rette Tid eller ej, men der maa vel være Grænse for, hvor langt Stykke af en Bane, det paa en Gang kan være nødvendigt at ned-sætte Hastigheden paa, og hvor langt den Tjeneste kan faa Lov at gaa.

Man skal anvende Hastighedsnedsæt-telse, naar det bliver nødvendigt, men man skal ikke netop søge enhver Lejlighed til at sætte Hastigheden ned, og det synes for Tiden at være Tendensen.

FRA FÆLLESUDVALGET

Under 19. September har Fællesudvalget tilsendt Generaldirektoratet for Statsbanerne følgende Skrivelse:

Ved de af Generaldirektoratet udfærdigede tilsluttende Bestemmelser til Reglement om sygemeldte Tjenestemænds Forhold (Ordre A 25, Afsnit 2) er det tilkendegivet, at Generaldirektoratet kun *undtagelsesvis* bevilger Fritagelse for Medregning af en enkelt alvorlig Sygdom i det maksimale Dagetal, for hvilket intet Lønningsfradrag sker. Af foreliggende Klager fra Personalet fremgaar det tillige,

1) at Generaldirektoratet har nægtet Fritagelse for Medregning af f. Eks. to kort efter hinanden følgende Sygeperioder i Anledning af samme Sygdomstilfælde,

2) at der nægtes Fritagelse i Sygdomstilfælde, som kan formodes at være af kronisk Natur, samt endelig

3) at Tjenestedage, paa hvilke der efter forudgaaende Sygdom forrettes lettere eller delvis Tjeneste, regnes som Sygedage.

Idet Fællesudvalget maa finde det uoverensstemmende med det af Finansministeriet under 10de Maj 1922 udstedte Reglement om sygemeldte Tjenestemænds Forhold samt med de med Statsministeriet derom førte Forhandlinger principielt at fastslaa, at Fritagelse for Medregning af en enkelt alvorlig Sygdom kun vil blive tilladt som en *Undtagelse*, tillader man sig at anmode om, at Ordre A 25, Side 229, 3. Stykke, maa blive ændret saaledes, at Ordet »undtagelsesvis« udgaar.

Man maa derhos finde det ganske ubilligt, at der nægtes en Tjenestemand Fritagelse for Medregning af et Antal Sygedage, som vedrører samme ganske bestemte Sygdomstilfælde, blot fordi Sygeperioden falder i flere Dele, naar Sammenhængen mellem Perioderne lader sig

bestemt paavise, og man mener heller ikke, at Reglementet nødvendiggør saadan Nægtelse.

Naar det dernæst af trufne Afgørelser synes at fremgaa, at Fritagelse for Medregning af saakaldte kroniske Sygdomme principielt nægtes, maa man formene, at ejheller denne Fremgangsmaade er stemmende med Reglementet, der ikke udelukker kroniske Sygdomme fra Begrebet »en enkelt alvorlig Sygdom«. En Sygdom af »kronisk« Natur behøver ikke at medføre mere end een Sygdomsperiode i Tjenestetiden, og Fritagelse for den første Sygdomsperiode vil da formentlig være ikke blot berettiget, men saa meget mere rimelig, som Skønnet over Arten og det *fremtidige* Forløb af Sygdommen altid vil være usikkert.

I Anledning af, at Statsbanerne endvidere synes at modvirke Personalets Adgang til at forrette delvis Tjeneste, derved, at saadanne Tjenestedage bliver regnet som Sygedage, skal man tillade sig at paapege, at Banerne for nogle Aar siden henstillede til Jernbaneløjerne at melde sygemeldte Tjenestemænd til delvis Tjeneste, naar det var muligt, og Fællesudvalget maa anse denne Fremgangsmaade for heldigere end den heromtalte, da en delvis Tjenesteydelse formentlig maa være en større Fordel for Banerne end Udsigten til en Lønningsafkortning paa ca. $\frac{1}{3}$ Lønning, som den paagældende muligvis frigør sig for i den følgende Tid.

Fællesudvalget tillader sig derfor at ansøge om, at de foranomhandlede Afgørelser angaaende Medregning af Sygedage ændres i Principet, samt at der tillige meddeles de Tjenestemænd, der under tilsvarende Forhold tidligere har erholdt Afslag paa Andragender om Fritagelse for Medregning af Sygedage, saadan Fritagelse.

Man tillader sig eventuelt at anmode om mundtlig Forhandling om denne Sag.

STAT OG KOMMUNE

Foredrag i Nationaløkonomisk Forening den 20 Marts 1923.
Af Gustav Philipsen.
(Fortsat).

Dette giver sig to Hovedudslag: Forøgelse af den kommunale Gæld og Stigning af de kommunale Skatter, navnlig de personlige og særlig Indkomstskatten.

Af disse to Momenter har Kommunegældens Vækst tidlig vakt Statsøkonomernes Opmærksomhed. Overkastning af Nutidsbyrder paa Efterkommere gennem umaadeholden Gældsstiftelse er en almindelig Skødesynd hos offentlige Samfund, der appellerer til dets Vælgeres eller

Velynderes naturlige Tilbøjeligheder. Men det er endvidere et særligt farligt Skær for det fremskredne Demokrati at tænke mere paa Drift end paa Anlæg for at tale Ingeniørens Sprog. Man vil være mere tilbøjelig til at tage sig af de kommunale Tjenestemænds og Arbejderes Lønninger, paa Billiggørelsen af de kommunale Goder end paa at opsamle Midler til de Fornyer og Nyanlæg, som i Længden vil gøre Driften sparsommeligere eller mere effektiv. Det første faar Vælgerne umiddelbart Glæde af, det andet kommer en mulig fjævn Fremtids Borgere tilgode, der ikke stemmer ved Valgene den Dag imorgen.

For fjorten Aar siden opløftede Generaldirektør Koefoed paa dette Sted et kraftigt Varselsraab i Anledning af den danske Kommunes Gælds Vækst. Hans Tal var omtrent som følger:

I 1870 var alle Danmarks Kommuner Gæld 29 Millioner Kroner, 1890 76 Millioner, 1907 252 Millioner, deraf var Københavns Gæld henholdsvis 16, 28½ og (i 1908) 141 Millioner, Frederiksbergs var fra 1890—1908 steget fra 1¾ til 15 Millioner, Provinsbyernes var i de samme Aar henholdsvis 6, 24 og 55,6 Millioner.

Senere er Bevægelsen fortsat med en riven Hast.

I 1915 var Københavns Gæld vokset til 200 Millioner, Frederiksbergs 24, Provinsbyernes til 111 og samtlige danske Kommuner til 405 Millioner.

De sidste trykte Tal angaar for Provinsbyernes Vedkommende 31. Marts 1920. I Løbet af 5 Aar var deres Gæld steget fra 111 til 230 Millioner. For København og Frederiksberg var 31. Marts 1921 Gælden tilsammen 433 Millioner. Og endelig var 31. Marts 1922 Københavns Gæld alene 431 Millioner.

Nu vil man med delvis Føje kunne indvende, at der for en overvejende Del af disse enorme Pengesummer er erhvervet nyttige Aktiver.

Imod den fornævnte Gæld af 433 Millioner for København og Fredriksberg staar en Aktivmasse vurderet til 525 Millioner, af hvilke kun 72.6 Millioner opføres som ikke indtægtgivende (Skoler, Hospitaler, Forsørgelsesanstalter m. v.). For Provinsbyerne er de tilsvarende Tal 230 Millioner og 80.8 Millioner. Den 31. Marts 1922 var Tallene for København alene 588.7 og 124.5 Millioner. Men der er dog visse Notabener at sætte ved disse »indtægtsgivende« Aktiver, navnlig med den nuværende Situation for Øje. (Jeg hortser endog fra ubetydelige Poster, som Bade- og offentlige Nødtørftsanstalter, der bevidst drives med Underskud). 1. De Jorder, Byerne havde fra gammel Tid, den urgamle Bymark, stod dem i intet eller i saa godt som intet. Ingen Renteudgift hvilede paa dem; Kommunen kunde, om den lystede, lade dem ligge, indtil

Byens Udvikling muliggjorde et fordelagtigt Salg; the unearned increment faldt af sig selv i Aladdins Turban. Men disse gamle Jordkapitaler er for en stor Del opspist. Byernes f. Eks. Københavns nuværende Jordbesiddelse er købt for rede laante Penge, til lave Priser maa-ske, beregnet efter Kvadratmeter, men dog saadanne, at Forrentning maa tages i Betragtning. Selvfølgelig virker dette som en kommunal Sparerkasse, men det er ikke »skjulte Reserver« som de gamle Jorder. 2. Endvidere er der de kommunale Forsyningsanlæg (Vand-, Gas-, Elektricitetsværker og Sporveje). Generaldirektør Koefoed udtalte sig med nogen Skepsis om disse Aktiver. Forsaavidt med Rette, som han med Føje pegede paa en vis Tilbøjelighed til at anvende hele Driftsoverskudet, ialfald minus Renteudgifter, til Kommunens almindelige Fornødenheder uden at tænke tilstrækkelig paa Amortisation og Fornylse. Jeg tror dog ikke, at man med Føje kan bebrejde de store danske Kommuner meget i saa Henseende; der er Aktieselskaber, som har større Synder paa deres Samvittighed. Men hvad der i Krigsperioden viste sig mere farligt var, at det med Tidens voldsomme Pristigninger var umuligt at holde Satser og Takster i Linie med disse, og Følgen blev en Underskudsdrift, der var yderst betænkelig for Byernes finansielle Stilling og som Præcedens. 3. Hvad endelig det kommunale Husbyggeri angaar, skete dette jo som noget uafviseligt og med Tilslutning fra alle Sider; men man er allerede nu fuldkommen klar over, at Husene ikke kan forrente deres Opførelsessum, at en stor Del af denne maa afskrives som Tab, medens den til Opførelsen stiftede Gæld jo er sikker nok. Jeg tilføjer, at København og utvivlsomt andre Kommuner ikke er blinde herfor. Paa Københavns sidste Status er optaget et ekstraordinært Afskrivningsfond af 34.6 Millioner, der vil kunne anvendes saavel paa vore Beboelseshuse som paa andre særlig fordyrede kommunale Anlæg. Om dette er tilstrækkeligt vil jo Tiden vise.

Inden jeg forlader Gældskapitlet bør følgende fremhæves. Der er en mægtig Post, der burde opføres paa offentlige Samfunds Status og dog sjælden bliver det, nemlig den kapitaliserede Pensionsbyrde. Det er en virkelig Fortjeneste for Københavns Kommunestyre, at det ikke blot er blevet opmærksom herpaa, men ogsaa har handlet derefter. Der henlægges nu principielt 10 pCt. af samtlige Lønninger til et Pensionsfond, som derved efterhaanden vil vokse til en anseelig Højde; det androg 31. Marts 1922 7¾ Millioner. Men det er en meget lille Begyndelse, idet Livrentegælden for vore Pensioner formentlig vilde andrage en 150 Millioner Kroner; men under en rolig og gunstig Udvikling vil Maalet tilnærmelsesvis kunne naas. Hvis man da ikke

en skønne Dag i en snæver Vending slagter Fonden, saadan som jeg forstaar, man allerede planlægger ved den nysdannede Invalidedefond.

Den »frygtelige Gældsbyrde« plejer kun at figurere paa Valgplakater; den tynger til daglig kun lidet Borgernes lette Sind. Anderledes med Skatterne. Det kan ikke nægtes, at Udfoldelsen af det kommunale Liv har medført Byrder for Skatteyderne, der føles stærkt, navnlig hvor Byerne har benyttet den personlige Indkomst som eneste eller hovedsagelige Skattekilde. De sidste Aars urolige Prisforhold gør Sammenligninger med Fortiden næsten umulige. Jeg giver paa maa og faa nogle Tal, navnlig fra før Verdenskrigen, der i al Fald viser Udviklingslinien. I 1890—94 var Københavns Skatteindtægt gennemsnitlig 5,6 Millioner, i 1910—14 gennemsnitlig 16,9 Million, Provinsbyernes 4,6 mod 14,5. Deraf var Ejendomsskatter i København henholdsvis 3,46 mod 7,67 Mill., Provinsbyerne 0,6 mod 2 Millioner. Det er jo Dem vel bekendt, at vore Provinsbyer i langt højere Grad end København ensidig har opdyrket de personlige Skatter, stølet paa dem alene. Dette Billede er for København blevet forstyret i Krigsaarene paa Grund af Indkomstskattens abnorme Vækst; den indbragte i 1921—22 85,5 Mill. Kr., Ejendomsskatterne kun 11,7.

Pr. Individ indbragte Skatterne i København i 1890—94 aarlig 20 Kr. 70 Ø., deraf Personskatter 7,70 Ø., i 1910—14 en 38 Kr. 40 Ø. og 19,50; den stærke Stigning af Personskatten beror paa, at Indkomstskatprocenten indtil 1910 i Følge Skatteloven af 1903 var holdt kunstig nede under den til Stadens Fornødenheder paakrævede Sats.

I Provinsbyerne er Forholdene klarere; her er de tilsvarende Tal: Samlet Skat 1890—94 11 Kr. 60 Ø. pr. Individ, 1910—14 25 Kr. 90 Ø., og for Personskatten alene 7 Kr. 90 Ø. mod 19 Kr. 60 Ø., Stigningen altsaa mindst lige saa stærk som den københavnske.

Værdifuldere er maaske Angivelse af Skatteprocentens Højde: Opholdskommunens oppebaarne Procent af Skatteydernes samlede Indtægt. Denne naaede i 1906—7 for 15 Byer ikke over 4 pCt., udgjorde for 24 Byer 4 à 5 pCt., for 27 mellem 5 og 6, for 4 mellem 6 og 7 og for 1 mellem 7 og 8 pCt. — I 1914—15 var de tilsvarende Tal 4, 12, 29, 19, 7, medens 1 By havde mellem 8 og 9 pCt. og 2 endog mellem 9 og 10. Det tilsvarende Tal for København var i 1914—15 3,5. — I 1921—22 var Tallene: Mellem 3 og 4 Procent havde nu kun 1 Kommune, mellem 5 og 6 6, mellem 6 og 7 21, 7 à 8 19, 8 à 9 15, over 9 14. Københavns tilsvarende Tal var i 1921—22 7,1.

Disse Tal er tilstrækkelige til at vise, at Skattetrykket særlig i Provinsbyerne har naaet

en betænkelig Højde, nærmer sig Grænsen for en Sprængning. Det vil være Dem bekendt, at to smaa Købstæder har maattet give op, og at i det mindste en større Kommune har været stedt i alvorlige Vanskeligheder.

Man er heller ikke blind for Faren i indsigtsfulde kommunale Krædse; men man er grundig uenig om Bodemidlerne. Kun paa et Punkt er man rørende enig, nemlig om at paakalde Statens Hjælp, enten i Form af, at Staten overtager disse Opgaver, der nu paahviler Kommunerne, eller i Form af Tilskud, henholdsvis øgede Statstilskud til bestemte kommunale Funktioner, eller endelig som direkte Pengetilskud til Kommunerne efter deres almindelige Behov.

Næst efter det almindelige Forbehold, at Staten jo ikke faar sine Indtægter til givendes men skal oppebære dem hos Statsborgerne, der til syvende og sidst er de samme Mennesker som Kommuneborgerne, skal jeg iøvrigt tillade mig følgende Bemærkninger:

Grænsen, mellem hvad der er Statens og hvad der er Kommunens naturlige Opgaver, er ikke fastliggende, ens for alle Tider og paa alle Steder. Er der f. Eks. noget, der i vore Dage opfattes som Statsopgave *κατ'εξοχήν* er det Befolkningens Sikring mod ydre Fjender og Rettens Haandhævelse mod de indre. Men omvendt var der intet, der i højere Grad udmærkede den middelalderlige Stad og løftede den ud over Landkommunerne end dens Fæstningsring besat med Borgernes egen Væbning, »Borgervæbningen« og dens Ret til at hægte og straffe Forbrydere ved egne Fogder og Dommere. — Af noget mere praktisk Betydning turde det være at fremhæve Forskellen mellem de egenlig kommunale Opgaver og de Statsopgaver, Kommunen udfører som stedligt Organ for Statsstyret.

(Fortsættes.)



25 AARS JUBILÆUM

Lokomotivfører H. P. Nielsen, Korsør, fejrede den 1. Oktober 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. N. kom paa Ng. V. den 6. Okt. 1897, og blev ansat i Kh. 1. Okt. 1898, kom senere til Ng., og som Fører til Str. den 1. Aug. 1910, hvorfra Jubilaren 1. November 1914 forflyttedes til Korsør.

Jubilaren er, som Følge af sin noget omtumlede Tilværelse ved Statsbanerne, blevet godt

kendt blandt sine Landsmænd, og har alletider en eller anden lille Oplevelse at fortælle om, fra de Steder han har været — særlig Struer.

Jubilaren, som i sin hele Færd er en stille, rolig og støt Lokomotivmand og en god Kollega,



H. P. Nielsen.

har været et trofast Medlem af vor Organisation fra dens Stiftelse.

Paa Højtidsdagen sender Korsør Afdeling sine bedste Ønsker om alt godt i Fremtiden.

V. Hansen.

DØDSFALD

Den 25. September afgik ved Døden pens. Lokomotivfører C. Pagh Rasmussen, Korsør.

For de fleste, af de i Tjenesten værende Lokomotivmænd, var Pagh Rasmussen vel et ukendt Navn, men for ca. 23 Aar siden deltog Afdøde med stærk Interesse i Foreningens Arbejde, først som Bestyrelsesmedlem, Sektionsfører (som det den Gang hed) for Lokomotivførerne i 4. Maskinsektion, Sjælland-Falster, senere som Formand for Organisationen, en Stilling R. imidlertid kun beklædte en ganske kort Tid, nemlig fra 23. Marts 1901 til 13. Juli 1901.



Pagh Rasmussen.

De Bryderier, der fulgte med Organisationsarbejdet, trættede hurtigt Afdøde, der med stor

Iver kastede sig ind i Arbejdet for Lokomotivmændenes Interesser, men skuffet paa forskellig Maade trak R. sig helt tilbage fra Foreningsarbejdet.

I en vanskelig Tid traadte R. til og hjalp Organisationens over et dødt Punkt, og hos os, som den Gang var med i Arbejdet sammen med Afdøde, bevares kun gode Minder om en brav og hæderlig og retlinet Kammerat, der altid var en Pryd for den Stand, han tilhørte.

Hans Minde vil blive bevaret i trofast Erindring.

Begravelsen foregik Søndag den 30. September under stor Deltagelse.

Organisationens Formand talte ved Graven og mindede om Afdødes Betydning for Organisationen i dennes Barndom og udtalte til Slut: Ære være hans Minde!



ET EJENDOMMELIGT TEGN PAA TRÆTHED

Ved Undersøgelser, der er foretaget paa Sportsfolk efter legemlige Anstrengelser, har det vist sig, at Farvesansen svækkes. Legemets Træthed bevirker, at Evnen til at skelne Farver væsentlig svækkes efterhaanden. Medens der før den legemlige Ydelse er en fuldkommen normal Evne til at skelne de enkelte Farver, hvilket er fastslaaet ved Forsøg, vil de mindste røde eller grønne Farver ikke mere bestemt kunne skelnes fra hinanden, naar Legemet er blevet træt, og der indtræder forbigaaende mørke Pletter paa Synsfeltet, der dog er af lettere Art, og ofte slet ikke bliver bemærket af den paagældende. Hos Rygere, eller Folk der nyder Alkohol, viser Symptomet sig i stærkere Grad. Aarsagen til Forstyrrelse i Farveadskillelsesevnen, skulde man vel antage, var Træthedsmaterien, d. v. s. de ved Muskelarbejdet i Muskelvævet opsamlede »Umsassprodukter« (de afsatte Produkter), som man betegner med dette Navn, og den ligeledes bekendte smertelige Følelse, der fremkaldes i anstrengte Muskler. I Reglen vil dog denne Træthedsmaterie blive ført bort gennem Blodstrømmen fra Muskelvævet, og sluttelig blive udsendt af Legemet gennem Huden, Nyrerne og Tarmene. Ved et længe vedvarende Arbejde, samler der sig dog store Mængder af Træthedsmaterier i Musklerne eller i Blodomløbet, og da Udsondringen i saadanne Tilfælde ikke kan foregaa saa hurtigt følger Mennesket den skadelige Virkning, det føler sig træt og udmattet. Som Træthedsmaterie har Forskningen erkendt Mælkesyren og den fri eller den med sure Salte forbundne Phosphorsyre. Dens daarlige Virkning lader sig fremfor alt bevise derved, at det lykkedes, paa raske Dyr,

paa hvilke man havde indsprøjtet Blodet fra trætte Dyr, tydeligt at frembringe Synet af den legemlige Overanstrengelse og Træthed. Ved den forstørrede Farveforskel virker Trætheds-materien i hvert Fald ikke alene paa Nerve-systemet, men ogsaa paa Synsnervens Bundt og fremkalder saaledes den forbigaaende Beskadigelse af Synsapparatet. At Tegnet optræder forstærket hos Rygere og alkoholnydende, forklarer man sig dermed, at Tobaks- og Alkohol-giftstoffer her bliver blandet med Træthedsstof-fet, og disse i Forening virker paa Legemet.

JERNBANETIDENDE

Den 1ste Oktober var det 25 Aar siden Dansk Jernbaneforbund udsendte det første Nr. af »Jernbanetidende«. Bladet har gennem Aarene været Forbundet til stor Nytte og Glæde, godt redigeret, som det er, er det naaet frem i første Række af Fagbladene, og er maaske det bedste skrevne af dem.

Vi benytter Lejligheden til at frembære vore bedste Ønsker i Dagens Anledning.

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak til Kolleger og Medansatte for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum den 1. September 1923.

Frederik Conradsen, Gh.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Der vil fremtidig baade til inden- og uden-bys Medlemmer blive udleveret indtil 4 Bøger, naar der fremsættes Forlangende derom. Til Ombytning bør dog som Regel kun indsendes 2 Bøger, da Formaalet med den trufne Ordning er, at Medlemmerne altid kan have et Par Bøger til Læsning.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.
1. September 1923.

Lokfb. Aspr. H. E. Borges, H. J. Larsen og S. Chr. Therkildsen, Aarhus.

Lokfb. Aspr. J. Chr. Jacobsen, Nyborg.

Persönalia

Udnævnelse.

Lokomotivfører C. V. A. Rasmussen, Aarhus, efter Ansøgning (iflg. Opslag) til Lokomotiv-mester II i Nyborg fra 1—10—23 (min. Udn.).

Afsked.

Lokomotivfører A. G. H. Petersen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pens. fra 30—11—23 (min. Afsk.).

Forflyttelse (med Ophør af Funktion).

Lokomotivfyrbøder (Rangerfører) V. A. Hansen, Kolding, til Lunderskov fra 1—10—23.

Lokomotivfyrbøder (Rangerfører) V. M. Klejs, Kolding, til Kbhavns Godsbg. fra 1—10—23.

Tilkaldelse til at bytte Opholdssted.

Lokomotivførerne K. E. Poulsen, Masned-sund, og L. P. C. Gellert, Sønderborg, fra 1—10—23.

Lokomotivfyrbøderne C. P. Christensen, Nyborg, og V. Christiansen, Kbhavns Godsbg., fra 1—10—23.

Nærværende Nummer er afløst
paa Avispostkontoret den 4. Oktbr.



Bemærk • Kiærs • Klæder

HABIT
35 KR.

20 Skindergade 20

HABIT
35 KR.



FORLANG URBAN ØL I NORDJYLLAND

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Vester 8113.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition

Vodroffsvej 3 b. København V.
Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.
Kontortid Kl. 10—4.

SENKING

GASAPPARATER

med ny
patenteret
Luftblandings
Regulator



GASOVNE

(Hvid Porcelæsemaille)
med Cirkulations-Varmekanaler.

Mindste Gasforbrug

Regelmæssig Varmefordeling —

Stegning paa Rist

Oven, hvori alting lykkes

**Skandinaviens største Special-
udstilling.**

Vestergade 2 ligefor **Gl. Torv**

Tlf. 14312

URMAGEREN VICTORIAGADE 1

giver Jernbanemænd 5% Rabat
Godt og nøjagtigt Arbejde.

C. B. Møller & Co.s

BØRS CIGAR

der faas over hele Landet, er
fabrikeret af de fineste Tobakker

Det er den bedste 15 Øres Cigar

L. P. Alstrup leve-

rer Søgresmøbl., Divaner, Tæpper,
spisest., Sovevæ., Børne-,
Ungpige- og Bondemøbler

Rabatbetaling
TORVEGADE 20
Sporvognsline: 2-9-19



Amk. Gummivarer

Industri **Vestergade 3** Købn. B.
Mødersprøjter, Sanitets- & Støplejeartikler
III. Prisliste med 30 Øre i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69.

Konsultation fra 10-7. Tlf. Vest. 905x.
Ældre Tænder om sættes billigt, Plom-
bering og Tandudtrækning, Moderate
Priser. — Bedøvelse hver Dag Kl. 2.
Reparation udføres paa faa Timer.
Jernbanefunktionærer indrømmes 5 pCt. Rabat.

STOP!!

i Frederiksborggade 12^{Hrs.}
Konfektions- og Pelsvarelagere
(ved Nørreport)

PAA RATEBETALING

leveres alt
Damekonfektion, Pelsvarer & Kjøler
Lille Udbetaling — Rentefrit

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.

Lædervarer!

Lædervarer!

Dame- og Herreportemontaj,
Lommebøger, Note og Doku-
mentmapper samt Dame- og
5 pCt. — Rejsetasker. — 5 pCt.

Reparationer og Bestillinger modtag.

JOHN. R. HANSEN
Absalonsgade 29.

Vesterbros Vinimport

Absalonsgade 34

Tlf. Vester 452 x

Tlf. Vester 452 x

Alle Arter Divaner

direkte fra Værksted. Divantæpper, Søgres-
møbler m. m. Stort Udvalg. Altid billigst.
Nikolaj Plads 7, ved den hvide Flip. Odense-
gade 5, ved Trianglen.

Gramofoner

og Plader saavel nye som brugte
købes, byttes, sælges.

Billige Priser, stort Udvalg.

Apparater udlejes. Reparatur udføres

Jernbanefunkt. 10 pCt. Rabat.

Gl. Kongevej 113, Telf. V. 8415.

C. JORSØ

37 Dybbølsgade 37

Vine, Cigarer, Cigaretter & Tobakker

Stort Udvalg i

Festtelegrammer og Kort, Papir- og Skriveartikler
Telefon Vester 4666

Chr. V. Hansen

Værktøjs- og
Udstyrsforretning

Telf. Vest. 4922 Istedgade 95 Telf. Vest. 4922

Husk! Falken

Kaffe- og Konfektforretningen

Falkonerallé 19

Altid friskbrændt Kaffé. :: Moderate Priser.

TRICOTAGEFABRIKEN „ABEL“

ABEL KATRINESGADE 22

Alt i Trikotage direkte fra Fabrik — — Jernbanefunktionærer 5 pCt.

O. KNUDSEN

Charles Christiansen, Flensborggade 61.

Telef. Vester 6359 y. **I. Kl. Bageri og Konditori.** Telef. Vester 6359 y.

P. Matthisen's Eftf.

Skotøjs-Magasin. Istedgade 124.

Statsfunktionærer 5 pCt. Rabat.

Cigarforretningen, Vesterbrogade 9 A, (ved den gamle Bræddehytte)