



31. Aargang N^o. 7

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. April 1931.

LÖNNINGSLOVEN

Den 19. Marts afgav Folketingets Lønningsudvalg Betænkning over Forslag til Lov om Statens Tjenestemænd. Betænkningen er enstemmig, saaledes som ogsaa Lønningskommissionens var det, men det vil af det følgende ses, at der har inden for Udvalget været store Meningsforskelle, inden man er naaet til Enstemmighed. Der plejer jo hvert Aar at foreligge Forslag til Normeringslov for det kommende Finansaar, dette sker ikke i Aar, fordi den aarlige Normeringslov denne Gang sammenkobles med Tjenestemandsløven.

Der findes ikke i de i Betænkningen anførte Ændringsforslag nogen, der imødekommer de af vor Organisation fremsatte Krav. Derimod findes foreslaaet, at Lokomotivførernes Antal forøges med 69 til 1117 i Henhold til den Overenskomst, der blev afsluttet mellem Organisationen og Generaldirektoratet afvigte Sommer. I Lønningslovforslaget var fastsat den 1. Maj til Lovens Ikrafttræden, hertil er foreslaaet den Ændring, at den først skal træde i Kraft 1. Juli. En direkte Følge heraf er den, at de 69 Lokomotivførere først vil blive udnævnt 1. Juli d. A.

Af Betænkningen skal vi anføre følgende:

Betænkningen indeholder i det væsentlige følgende:

»Udvalget har i en Række Møder drøftet Lovforslaget og de til Udvalget indgaaede ca. 200 Henvendelser dels fra Tjenestemandsgorganisationer, dels fra Enkeltpersoner. Af Hen-

syn til Arbejdets Fremme vedtog Udvalget i sit første Møde at meddele, at man ikke kunde imødekomme de mange Anmodninger, der var fremsat om personligt Foretræde for Udvalget, men at man maatte henvise de paagældende til skriftligt at forelægge de Ønsker, som man agtede at forebringe.

Overfor adskillige af de indkomne Henvendelser har der indenfor Udvalget eller Dele af dette været Ønske om i hvert Fald i nogen Udstrækning at imødekomme disse, men da de Forudsætninger, hvorunder Lovforslaget er kommet i Stand og som betinger dets Gennemførelse, udelukker enhver Ændring af principiel eller økonomisk Betydning, er Udvalget enigt i kun at stille de nedenfor nævnte Ændringsforslag.

I Forbindelse hermed skal man bemærke, at der af *det socialdemokratiske Partis Repræsentanter* med principiel Tilslutning af *det radikale Venstres Repræsentant* har været forelagt et Udakst til visse Ændringer i den lønningsmæssige Placering, gaaende ud paa at reducere den Lønstigning, der ved Lovforslaget er tillagt de højere placerede Tjenestemænd i et saadant Omfang, at der derved vilde kunde indvindes en Besparelse i Forhold til Lovforslagets Merudgift paa ca. 410 000 Kr., endvidere at der ved visse yderligere Omplaceringer og Bortfald af det midlertidige Tillæg paa 5 pCt. til Honorarer fremskaffes en Besparelse paa 310 000 Kr. Hensigten var, at den saaledes indvundne Besparelse, ialt 720 000 Kr. (Brut-

to), skulde anvendes dels til at føre Stedtillægget tilbage til de nugældende Beløb, dels til at supplere Bestemmelsen i Forslagets § 832, Stk. 2 — om Tilstaaelse ved Lovens Ikrafttræden af personlige Tillæg til Dækning af Nedgang i Løn som Følge af Pensionsbidragets Forhøjelse — med en Bestemmelse om, at Tjenestemænd, som i Tiden indtil 1 Aar efter Lovens Ikrafttræden af den anførte Grund faar udbetalt et mindre Beløb, end de vilde have opnaaet efter den nugældende Lov, faar Differencen dækket ved et personligt Tillæg.

Repræsentanterne for Venstre og det kons. Folkeparti har dog modsat sig, at der foretoges Ændringer i denne Retning i det af Lønningskommissionen udarbejdede og enstemmigt vedtagne Forslag og har udtalt, at Følgen af saadanne Ændringer vilde blive, at man maatte betragte sig som løst fra det Tilsagn, som disse Partiers Repræsentanter i Lønningskommissionen havde givet om at søge Forslaget gennemført.

Da Fremsættelsen af Ændringsforslag heretter med Sikkerhed vilde have til Følge, at Tjenestemandsløvsforslaget ikke kunde gennemføres i indeværende Rigsdagssamling, har man frafaldet at fremsætte egentlige Ændringsforslag.

Repræsentanterne for Venstre og det konservative Folkeparti ønsker at knytte følgende Bemærkninger til ovenstaaende:

Det omtalte Forslag blev først af Repræsentanter af Socialdemokratiet forebragt i et Underudvalg og dernæst i Udvalgets Møde Torsdag den 12. Marts d. A. under Titlen: »Forslag til Overvejelse vedrørende eventuelle Ændringer i Forslaget til Tjenestemandsløvslov«. Motiveringen for Forslaget gik ud paa, at det var fremsat til Overvejelse og til Forhandling i Udvalget, men paa Forespørgsel fra Mindretallet, om Forslaget var at betragte som et Ændringsforslag til det af Finansministeren fremsatte Forslag til Tjenestemandsløvslov, blev der svaret benægtende, med mindre hele Udvalget kunde tiltræde de skitserede Planer.

Fra Mindretallets Side erklærede man da, at man, som ved Sagens hidtidige Behandling, stadig følte sig forpligtet til at søge Tjenestemandsløvsloven gennemført paa Grundlag af den Overenskomst, der i Lønningskommissionen var tilvejebragt mellem Administrationens, Tjenestemandsgeselskaberne og de politi-

ske Partiers Repræsentanter, og som Finansministeren havde taget Ansvar for ved Lovforslagets Fremsættelse. Dersom Finansministeren og Regeringspartierne derimod havde anset det for nødvendigt paa Grund af den finansielle Situation, at Statens Lønningskonto maatte væsentlig nedbringes, da vilde man have været villig til at tage disse Forhold i Betragtning og medvirke til en Ordning svarende til, hvad Forholdene krævede, dog under Forudsætning af, at alle Lønninger, baade højere og lavere, da undergik en forholdsvis Nedsættelse.

Da Flertallet bestemt afviste disse Betragtninger, erklærede Mindretallet, at det ganske overlod til Flertallet, om det førømtalte Forslag skulde føres videre gennem Udvalget til Afgørelse i Folketinget, men i saa Tilfælde maatte Mindretallet betragte Lønningskommissionens Overenskomst som sprængt og Mindretallets Partier som frit stillet overfor den videre Forhandling om Tjenestemandsløvsloven.

Mindretallet ønsker endvidere at udtale, at det har den bestemte Opfattelse, at »Forslaget til Overvejelser vedrørende eventuelle Ændringer i Forslag til Tjenestemandsløvslov« alene maa betragtes som fremsat af rent partipolitiske Hensyn. Mindretallet mener, at dette er stærkt understreget ved, at Forslaget ikke senere blev forelagt Udvalget, hverken som foreløbige eller endelige Ændringsforslag.«

Om de enkelte Forslag bemærkes:

ad Ændringsforslag Nr. 1, 3 og 4.

Indenfor Udvalget har man drøftet de af et Mindretal i Lønningskommissionen stillede Ændringsforslag til Reglerne om Forhandlingsret m. m. samt Betimeligheden af Indførelsen af en Voldgiftsret, hvilket Spørgsmaal dog faldt udenfor Lønningskommissionens Kommissorium. Som Resultat af disse Drøftelser er man enedes om at stille de under Løbe-Nr. 1, 3 og 4 opførte Ændringsforslag.

Ved den nu foreslaaede Affattelse undgaar man at opstille særlige Regler om Adgang til Anerkendelse af flere Organisationer, hvorimod man har foreslaaet, at Bestemmelsen om Pligt for Styrelsen til at tilstille de anerkendte Organisationer Henvendelser, der indgaar fra andre Foreninger, bortfalder, samt at Ministeren giver nærmere Regler om Forhandling med ikke-ankendte Organisationer om de for saadanne Foreninger særlige Forhold.

Det fra enkelte Medlemmer af Udvalget ud-

talte Ønske om som Betingelse for Anerkendelse af en Organisation at kræve, at denne ikke er tilsluttet nogen Organisation, der bestaar af andre end nuværende og tidligere Tjenestemænd, er frafaldet, bl. a. under Hensyn til, at de samvirkende Fagforbund, som enkelte Tjenestemandorganisationer har tilsluttet sig, ikke kan paabyde sine Underorganisationer Arbejdsstandsning.

Vedrørende Voldgiftsretten er det foreslaaet at udvide de juridiske Dommeres Antal fra 2 til 3, at begrænse de af Finansministeren udpegede faste Medlemmers Antal til 2, nemlig 1 for Tjenestemandorganisationerne, hvorhos der for hver Sag tiltræder 1 Repræsentant for vedkommende Styrelse og 1 for vedkommende Centralorganisation. Endvidere er det foreslaaet at give den enkelte Tjenestemand, der anser sig forurettet, Adgang til at optræde som Sagsøger, hvorhos der er foreslaaet optaget en udtrykkelig Regel om Rettens Adgang til at paalægge Sagsomkostninger.

ad Ændringsforslag Nr. 2.

Med Hensyn til den Ændring i Lønningskommissionens Forslag til § 23 (Teknisk Forhandling), der er sket i Lovforslaget, gaaende ud paa, at Ordene »ingeniørmæssig, lægekyndig eller lignende Sagkundskab« er erstattet med »videnskabelig Sagkundskab«, er det af Repræsentanterne for Venstre og det konservative Folkeparti krævet, at Bestemmelsens Ordlyd føres tilbage til Lønningskommissionens Affattelse, uanset at det af Repræsentanterne for Socialdemokratiet og det radikale Venstre er gjort stærkt gældende, at den gennemførte Ændring kun har tilsigtet at tydeliggøre Bestemmelsens Hensigt.

Da Repræsentanterne for de førstnævnte 2 Partier imidlertid ikke har villet gaa med til en Ændring af nogen Art paa dette Punkt, og da en Fastholdelse af Forslagets nuværende Ordlyd herefter vilde medføre, at der ikke vilde kunne opnaas Enighed om Gennemførelse af Lovforslaget, har Repræsentanterne for de sidstnævnte 2 Grupper — omend med Beklagelse — ment at burde gaa med til at stille det her opførte Ændringsforslag.

ad Ændringsforslag Nr. 86.

Under Samraadet med Finansministeren gjorde denne opmærksom paa at Lovens Ikrafttræden maatte udskydes til 1. Juli d. A., idet det for de Administrationsgrene,

hvem Lovens Gennemførelse eller Udbetaling af de ændrede Lønningsbeløb paahviler, vilde være ugørligt indenfor den fastsatte Maaned at tilrettelægge og fuldføre Arbejdet med Gennemførelsen af de mange forskellige Bestemmelser, som Lovforslaget indeholder. Da Udvalget kan tiltræde de fremførte Betragtninger, herunder ogsaa, at det af praktiske Grunde vilde være mest formaalstjenligt, at Lovens Ikrafttræden udskydes til et Kvartalskifte, foreslaa man i Overensstemmelse hermed, at der til § 841 stilles Ændringsforslag om, at »1. Maj« rettes til »1. Juli«.

De stillede Ændringsforslag vil taget under eet betyde en mindre Besparelse i Forhold til de Merudgifter, som Lønningskommissionens Forslag er beregnet at ville medføre.

Ændringsforslag.

Af Udvalget, tiltraadt af *Finansministren*:

Nr. 1 Til § 21: Paragraffens Stk. 3 affattes saaledes: »Stk. 3. Den almindelige Ret, som enhver Forening eller Enkeltmand har til at henvende sig til Styrelsen, berøres ikke af disse Regler, og Forhandlinger mellem Styrelsen, og Foreninger, der ikke har opnaaet Anerkendelse efter Stk. 1, om de for saadanne Foreninger særlige Forhold, føres efter nærmere Bestemmelse af paagældende Minister.

Nr. 2 Til § 23: I Paragraffen ændres Ordene: »videnskabelig Sagkundskab« til: »ingeniørmæssig, lægekundig eller lign. Sagkundskab.«

Nr. 3. Til § 25: I Paragraffens Stk. 1 efter »Styrelsen og Tjenestemændenes Centralorganisationer« indføres »(jfr. dog Stk. 3).«

Nr. 4. Stk. 2 og 3 affattes saaledes: »Stk. 2. Voldgiftsretten bestaar af en af Højesterets Præsident blandt Rettens Dommere udpeget Formænd, 2 af Østre Landsrets Præsident blandt Rettens Dommere udpegede Medlemmer samt 2 af Finansministeren udpegede Medlemmer, af hvilke det ene repræsenterer Styrelsen; det andet Medlem repræsenterer Tjenestemændenes Centralorganisationer og udpeges efter forudgaende Indstilling fra disse Organisationer. Formanden og de nævnte faste Medlemmer samt Suppleanter for dem udpeges for 3 Aar ad Gangen. For den enkelte Sag tiltrædes Voldgiftsretten af et Medlem udpeget af vedkommende Styrelse og et Medlem udpeget af vedkommende Centralorganisation efter nærmere Bestemmelse af Finansministeren. De

nærmere Regler om Rettens Virkemaade fastsættes af Finansministeren.

Stk. 3. Sagernes Indbringelse for Voldgiftsretten sker paa Forlangende af en af de i § 21, Stk. 2, nævnte Centralorganisationer eller af en Tjenestemand, der anser sig forurettet.«

Stk. 4. I Begyndelsen indsættes: »Voldgiftsretten kan paalægge Parterne at udrede Sagsomkostninger, derunder hel eller delvis Dækning for Udgiften ved Voldgiftsrettens Behandling af paagældende Sag.«

Nr. 34. Til § 357. Den nuværende Paragraf betegnes som Stk. 1, og som Stk. 2 optages: »Stk. 2. For de i Stk. 1 omhandlede Haandværkere og Arbejdere, der overgaar i Tjenestemandstillinger under Statsbanerne som Lokomotivmester af 2. Grad, Værkmester af 2. Grad, Vognmester, Pakhusformand, Depotformand, Pudserformand, Vognopsynsmand, Maskin- eller Magasinpasser eller Kontorbud, kan der bortses fra den i § 6, Stk. 6, nævnte Aspiranttjeneste, dersom vedkommende har været fast ansat paa de i Stk. 1 nævnte Vilkaar i mindst 8 Aar, for saa vidt Overgangen skyldes Tilskadekomst i Tjenesten mindst 2 Aar.«

Af *Udvalget*, tiltraadt af *Finansministeren*:

Nr. 86. Til § 841: I Paragraffen ændres Ordene: »1. Maj« til »1. Juli«.

Ændringer i Normeringstallene er følgende:

Antallet af Afdelingschefer nedsættes med 1 som Følge af Omorganisationen indenfor Generaldirektoratet.

Til et Aflønningshold for de to Dieselfærger paa Storebælt søges bevilget 1 Skibsmaskinmester I og 2 Overskibsfyrbødere.

Lokomotivmesteren paa Østerbro foreslaas oprykket i I Grad.

69 Lokomotivfyrbødere foreslaas oprykket til Lokomotivførere, hvormed Spørgsmaalet om de faste Rangertures Besættelse med Lokomotivførere betragtes som endelig løst.

I Anledning af Køreplansudvidelser m. m. ønskes bevilget 8 Togfører- og 5 Jernbanepakmester-Stillinger mod Besparelse af 5 Togbetjent- og 2 Portør-Stillinger.

Som Tilsyn med Vognrengrøringen søges bevilget 3 Vognmester-Stillinger, henholdsvis i København, Fredericia og Aarhus.

Lovforslaget var til 2. Behandling i Folketinget den 21. Marts, og samtlige af Udvalget

foreslaaede Ændringsforslag blev vedtaget, og ved 3. Behandling den 23. Marts vedtoges Lovforslaget med 107 Stemmer mod 5.

Forslaget gik derefter til Landstinget, hvor det blev underkastet 1. Behandling Onsdag den 25. Marts og 2. Behandling Fredag den 27. Marts og er formentlig nu vedtaget.

Af det i Lønningsudvalgets Betænkning anførte vil man se, at der af Lønningsudvalgets socialdemokratiske Repræsentanter med Tilslutning af det radikale Venstres Repræsentant er blevet gjort et Forsøg paa at give Loven et mere demokratisk Tilsnit end det havde og har, men Repræsentanterne for Venstre og det konservative Folkeparti gik skarpt imod enhver saadan Tanke og bebudede, for saa vidt et saadant Forslag førtes frem til Afgørelse i Folketinget, vilde nysnævnte Repræsentanter betragte Lønningskommissionens Overenskomst som sprængt, og at de Partier, de repræsenterede, vilde derefter være frit stillede overfor den videre Forhandling om Tjenestemandsløven. Stillet overfor denne Trusel, der simpelthen betød, at Loven ikke kunde gennemføres i Landstinget, blev det nævnte »Forslag til Overvejelse vedrørende eventuelle Ændringer i Forslaget til Tjenestemandsløve« taget tilbage.

Af Ændringsforslag Nr. 2 kan man se, at alene den Ændring, som var foretaget i Lovforslaget, gaaende ud paa, at Ordene »ingeniørmæssig, lægekyndig eller lignende Sagkundskab« blev erstattet med Ordene »videnskabelig Sagkundskab«, vilde kunne have været nok til at hindre Enighed om Gennemførelsen af Lovforslaget, hvorfor Repræsentanterne for Socialdemokratiet og det radikale Venstre saa sig nødsaget til at gaa med til at stille det nævnte Ændringsforslag.

De af vor Organisation fremsatte Krav har ikke fundet Øre hos Folketingets Lønningsudvalg, men naar man ser, hvor lidt der skulde til at hindre Gennemførelsen af Lovforslaget forstaar man bedre, at det ikke har kunnet lade sig gøre at imødekomme de af os fremsatte Ønsker, hvis Imødekommelse for nogles Vedkommende vilde have betydet større Udgifter.

Der var ikke Tilfredshed med Forslaget som det forelaa fra Lønningskommissionen, og da Forslaget, der nu er vedtaget i alt væsentligt, er det samme, er der intet som helst, der kan bidrage til at hæve den herskende Utilfredshed.

JERNBANE OG AUTO

(Fortsat).

III. Autoens Sejrstog.

Jernbanen har for faa Aar siden fejret sit hundreedaars Jubilæum: Autoen har endnu ikke halvt saa mange Aar bag sig, des mere maa man forbauses over dens rivende Udvikling, først og fremmest i Nordamerikas forenede Stater, hvor Produktionen viser følgende Tal i et kvart Aarhundrede:

1895	4 Stk.
1905	24 550 "
1920	2 221 789 "

Af Produktionen i 1920 var 321 789 Stk. Lastvogne. Fra 1920 til 1930 er Produktionen omtrent fordoblet.

Efter officielle amerikanske Opgivelser (World Motor Censor) var hele Verdens samlede Antal Motor-køretøjer den 1. Januar 1929 følgende:

	Automobiler i Tusind Stk.	Motorcykler i Tusind Stk.
Amerika (Nord og Syd)	26 308	134
Europa	4 219	1 851
Australien	708	126
Asien	417	53
Afrika	278	58
Ialt	31 930	2 222

Af Automobilerne findes i Nordamerika 24,4 Mill. og i andre Lande tilsammen 7,5 Mill. I samme amerikanske Kilde angives følgende Tal om Automobiler-nes Antal og Tilvækst:

Aar	Automobiler Millioner	Tilvækst Millioner	Tilvækst Procent
1925	21,4	3,1	14,0
1926	24,5	3,1	12,3
1927	27,5	3,0	10,9
1928	29,6	2,1	7,1
1929	31,9	2,3	7,1

Tallene viser, at Tilvæksten i Aarene fra 1925 til 1929 er gaaet tilbage, men om nogen »Mættelse« kan der dog ikke være Tale. Selv i U. S. A., hvor der for hver femte Indbygger findes en Auto, var Tilvæksten i 1929 6 Procent, d. v. s. omtrent den samme som de øvrige Landes.

Motorcyklernes Antal er i U. S. A. paafaldende lavt. Sammen med 26,3 Millioner Automobiles er der kun 134 000 Motorcykler, medens denne den fattige Mands Auto« i Europa er repræsenteret med 1,8 Millioner Stk. ved Siden af kun 4,2 Millioner Automobiles. Muligvis spiller de ulige Indtægter for Befolkningens store Masser en vis Rolle ved denne Fordeling.

I 1927 fandtes Verden over 23,4 Millioner Personbiler og 3,9 Millioner Lastvogne. Antager vi, at Tilvækstprocenten for begge Typer har været den samme indtil 1929, saa fandtes der i dette Aar 27,5 Millioner Personbiler og 4,4 Millioner Lastbiler. Under Antagelse af gennemsnitlig 3,5 Siddepladser pr. Personbil og 2,5 Ton Bæreevne pr. Lastbil, bliver samtlige Verdens Automobiles Kapacitet:

Personvogne:

$$27,5 \times 3,5 = 96 \text{ Millioner Siddepladser.}$$

Lastvogne:

$$4,4 \times 2,5 = 11 \text{ Millioner Ton Bæreevne.}$$

Sammenlignet med Jernbanernes rullende Materiel har Autoen et Overtal af Siddepladser i Forholdet 5:1, men i Bæreevnen har Jernbanerne et Overtal i Forholdet 10:1. Autoens Overlegenhed i Antal Siddepladser skyldes udelukkende U. S. A., i den øvrige Verden er Forholdet ganske anderledes.

Det vilde sikkert være urigtigt at bedømme Jernbanernes og Automobileernes virkelige Ydeevne efter Siddepladser og Bæreevne. Naar alt kommer til alt, saa er det dog Ydeevnen af den til Raadighed staaende Vognpark, der er det afgørende. I et af Berlins Industri- og Handelskammer udgivet Skrift om Autotrafikøkonomi, Autotrafikskat og Landevejsspørgsmaal i U. S. A. angives for Aaret 1928 følgende:

Persontrafik	Personkilometer
Auto og Autobus	557 Milliarder
Jernbaner og Sporvogn	115 —
Godstrafik	Nettotonkilometer.
Auto	36 Milliarder
Jernbaner	687 —

Autoens Overlegenhed i Kilometerantal viser sig at svare til dens Overlegenhed i Antal Siddepladser, der som nævnt er som 5:1 i Forhold til Jernbanernes. I Godstrafikken har Jernbanerne et stort Forspring, her er Forholdet 20:1 til Gunst for Banerne. I U. S. A. er store Dele af Befolkningen helt hørt op med at benytte Jernbanerne til Persontrafik, men i Godstrafikken spiller de den afgørende Rolle.

Det er vanskeligere at danne sig et Skøn over Størrelsen af den i Automobilerne bundne Kapital end den i Jernbanerne anbragte; nogle Støttepunkter giver dog amerikanske Oplysninger, som er gengivet i nævnte Skrift. Efter dette var der i U. S. A. i 1928 bundet 29 Milliarder Dollars i Automobiltrafikken, deraf 9 Milliarder i Landevejene. Regner man Automobilantallet til 24,4 Millioner Stk., bliver det 1188 Dollars eller 6000 Guldfrancs pr. Stk. Samme Skrift mener, at den i samme Lands Jernbaner anvendte Kapital er 24 Milliarder Dollars, og saaledes overfløjet af Autokapitalen med ca. 20 Procent. Lægger man disse Tal til Grund for en Oversigt over Kapitalanbringelse i Jernbane og Auto Verden over, faar man følgende Tal:

	Bunden Kapital Milliarder Franc	Deraf i U. S. A
Autos 32 000 000 × 6000 = ..	192	146
Jernbaner	375	122

Som man ser er Autokapitalen i U. S. A. mere end 20 Milliarder Francs større end Jernbanernes, medens den i Jernbanerne bundne Kapital i de øvrige Lande er tilsammen ca. 250 Milliarder mod kun 45 Milliarder anbragt i Automobiltrafikken. Fordelingen er altsaa meget forskellig i de enkelte Lande, og lige saa forskellig er Autokonkurrencen. I

autofattige Lande er den næppe mærkbar, men i Lande med en tæt Autotrafik har den udviklet sig til at blive et af Jernbanernes vigtigste Problemer. I Nordamerika, hvor Tyngdepunktet i Jernbanetrafikken ligger i Persontrafik over lange Afstande og Godstrafik, har Jernbanerne i Hovedsagen tilpasset sig de nye Forhold.

Selvfølge har Autoen lige saa lidt som Jernbanerne naaet Grænsen for sin Udvikling. Mulighederne for tekniske Forbedringer og for Billiggørelse er endnu meget store; her skal blot nævnes at anvende Raaolie i Stedet for Benzin, der vil medføre en Besparelse paa mindst $\frac{2}{3}$. Det er et Problem, som næsten er løst af Firmaet *Saurer*, Arbon, der bygger Raaolienotorer til Automobildrift. Hvilke Perspektiver der derved aabnes for Autoens Konkurrencedygtighed lader sig ikke afmaale.

IV. Konkurrencekampen.

Konkurrencen er en Følge af det kapitalistiske Erhvervssystem; forsvinder dette, saa forsvinder ogsaa den nutidige ofte hensynsløse Form for Konkurrence. For saa vidt den vil bestaa i vor socialistiske Tidsalder, vil den faa en ganske anden Karakter og tjene ganske andre Formaal. I det efterfølgende er der Tale om Konkurrencen mellem Auto og Jernbane, som den former sig overfor og maa tage Stilling til de kapitalistiske Forhold i Nutiden og den nærmeste Fremtid.

Spørgsmaalet maa ikke bedømmes ud fra det Standpunkt, som Trafikmidlernes Ejere eller Brugere indtager, men kun ud fra et Standpunkt, der tjener hele Samfundet. Derfor maa det undersøges, hvad der kan betegnes som sund og tilladelig Konkurrence, og hvad man kan kalde usund, utilladelig og for hele Samfundet skadelig Konkurrence. Sund og tilladelig vil vi kalde en Konkurrence, hvor begge Trafikmidler staar paa lige Fod og maaler deres naturlige Fordele og Kræfter med hinanden. Det Trafikmiddel, der i saa Fald viser sig overlegen, maa have en Forret; anderledes med en usund Konkurrence, der ved Lovbeskyttelse eller paatvungen utilbørlig Udnyttelse af Personalet kan konkurrere Modstanderen ud. I Samfundets Interesse maa den Slags Konkurrence ophøre, ogsaa af den Grund, at det foruden at føre til Undertrykkelse af et livskraftigt Trafikmiddel vil føre til Tab af Kapital, som burde tjene Samfundet ved at arbejde under de rette Forudsætninger. Som Autoens naturlige Fordele kan nævnes:

I Persontrafikken: Større Bevægelighed paa det tætliggende og velholdte Landevejsnet, som det findes i større, moderne Stater og bedre Tilpasnings-evne overfor de Rejsendes Ønsker, idet der ikke altid er nogen Køreplan, som skal overholdes. Desuden spiller personligt Liebhaveri, der ikke staar i Forhold til de virkelige Forhold, ofte en stor Rolle.

I Godstrafikken: Her er det hovedsageligt For-sendelsen fra Dør til Dør, ingen Omlæsning, lettere Emballering og færre Beskadigelser, der spiller ind. Ofte har Befragteren kun med een Fragtkører at gøre og som forstaar at tilpasse sig Forholdene det enkelte Sted, ofte er Autoens Befordringstid kortere

og Frengangsmaaden ved Autotransport er simple-re. Dertil kommer, at mange Fabrikkers og Forretningers Transporter pr. Auto ikke skyldes dens Billighed i Sammenligning med Jernbanen, men derimod Prestige Grunde — Hensynet til, at Konkurrenten har anskaffet en Varevogn, der virker som omvandrende Reklame.

Meget virksommere end disse Fordele er Autoens Konkurrence mod Jernbanerne dog undertiden i Kraft af den stedlige Lovgivning. Jernbanedriften hviler paa given Koncession, der giver Ret til nødvendige Ekspropriationer, men indeholder samtidig en Mængde Forpligtelser, saasom: Pligt til at befordre Personer og Gods, selv om det giver Underskud, Erstatningspligt ved indtrædende Uheld, endvidere Pligt til at underkaste sig de af Staten foreskrevne Takster og opretholde en fast Køreplan. Jernbanerne er pligtig til at opretholde en streng teknisk Kontrol med det rullende Materiel og selv vedligeholde Banelegemet og maa tillige indordne sig under lovbefalede Bestemmelser angaaende Personalet. Dertil kommer i mange Lande Stempelgebyrer for Godstransport — altsammen Pligter, som Autotransporten i det store Hele er fri for. Ved at binde den ene og lade den anden være fri hviler Konkurrencen paa et skævt Grundlag og giver et falsk Billede af Forholdet til Skade for hele Samfundet.

Til en Udligning er der to Veje at gaa, Jernbanerne kan ved Lov fritages for de paahvilende Forpligtelser, eller disse kan ved Lov udvides til ogsaa at gælde Autotrafikken. Den første Vej vil vi ikke anbefale, det vil give et Tilbageslag for Jernbanerne selv; den ved store Ofre opnaaede Driftsikkerhed og de sociale Fordele, som Personalet har opnaaet Trin for Trin, vilde sættes over Styr. Aldrig vilde Befolkningen finde sig i, at Jernbanerne kunde bestemme, hvorvidt de vilde befordre et Stykke Gods eller ikke, saa en synderlig Ændring i de bestaaende Forhold er vist næppe tænkelig. Det er den anden Vej, man maa ind paa. Autoen maa stilles lige med Jernbanerne med Hensyn til paahvilende Forpligtelser, naturligvis ikke saadan, at man lige udvider den nugældende Lovgivning for Jernbanerne til ogsaa at gælde Autotrafikken og samtidig indordner den under de samme Forpligtelser, som Jernbanerne har overfor Offentlighed, Stat og Personale.

Grundreglen, at Staten (Kommunerne) bygger og vedligeholder Vejene bør opretholdes, men Biltrafikken maa belastes med saa store Skatter, at de rigeligt dækker disse Udgifter. Dette Maal er endnu kun naaet i faa Lande. I Schweiz har Staten i 1927 anvendt 65 Millioner Franc til Vejanlæg og -vedligeholdelse, hvoraf efter Fagmænds Skøn de 40 Millioner maa tilskrives Automobiltrafikken. Automobilskatten har i samme Aar indbragt kun 20,7 Millioner Franc, saa Offentligheden — Fodgængere, Jernbanerejsende og endda tildels Jernbanerne selv har maattet betale Resten.

I »Reichsbahn und Kraftwagenverkehr« findes nogle interessante Tal om Forholdene i Tyskland paa dette Omraade. Før Autoens Fremkomst var Udgifterne til Vejbygning og -reparation 270 Millioner

Mark om Aaret, medens den nu er 900 à 1000 Millioner Mark pr. Aar beregnet efter samme Pengeværdi. Denne store Merudgift maa tilføres Autotrafikken, som retfærdigvis burde betale den, men Autoskatten har kun indbragt følgende:

1925	1926	1927	1928	1929
Millioner Mark				
80	105	150	181	205

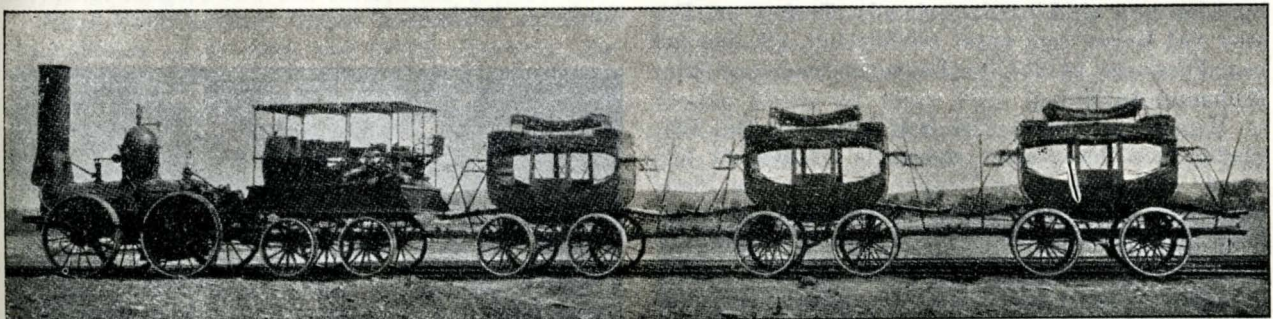
For Aaret 1929 bliver der en Sum paa 400 à 500 Millioner Mark, som maa betales af Samfundet; det er i Virkeligheden offentlig Subvention for Autotrafikken. Hvor stor Udstrækning denne har, forstaar man bedst, naar man hører, at det drejer sig om et Beløb, der er ligesaa stort som hele Udgiften til Auto-Brændstof i Tyskland i 1928.

I U. S. A. indkom i 1929 i Autoskat og -bøder 323 Millioner Dollars, som blev anvendt til Vejforbedring, men kunde ikke nær dække Udgifterne dertil. For Jernbanernes Vedkommende faar Sagen et tragikomisk Skær over sig ved at konstatere, at Jernbanerne ejer og maa forstærke og vedligeholde mange Broer og Veje, som benyttes af Konkurrenterne; ligeledes de mange Vejovergange, som Banerne maa vedligeholde og betjene. De tyske Rigsbaner har 95 198 Vejovergange, hvoraf de 24 259 for store Bekostninger er ført over eller under Banen, og Resten, 70 939, er betjente. I Schweiz findes 5 200 Vejovergange medregnet 550, som for en Sum af 80 Millioner Francs er forandret til Under- eller Overføringer. Automobilisterne forlanger, at alle Vejoverføringer i Skinne-

højde maa væk, det vil koste de schweiziske Forbundsbaner 700 Millioner Francs, en Sum, hvis Amortisation Banerne saa skal pine ud af de af Autoerne trykkede Takster. Saaledes er Forholdene i de fleste Lande. Dertil kommer den ulige Sociallovgivning, der ikke blot staar langt under de tilsvarende Forskrifter for Jernbanedrift, men i mange Tilfælde endog under, hvad der kræves i Industri- og Landbrug. Og endnu værre er Forholdet i Henseende til Lønninger, Forsikringer, Erstatningspligt og teknisk Kontrol.

Sidstnævnte er ikke mindre nødvendig for Autoen end for Jernbanen, Ulykkernes Antal taler et tydeligt Sprog. I Schweiz viser Statistikken, at der ved Autoulykker er dræbt 37 Personer i 1913, 97 i 1920 og 275 i 1927, og ved Jernbanerne dræbtes ialt 52 Personer ved en Ulykke i 1927. I Tyskland dræbtes i 1925 ialt 5 376 Personer (Passagerer); deraf falder 931 = 17 Procent paa Jernbanerne og 2 379 = 44 Procent paa Automobilene. Trods Jernbanernes langt større Befordringstal, ligger Banernes Part i Paakørselsulykker langt under Autoens, og det stigende Antal Autos vil sikkert bringe tilsvarende Uheldstal med sig. I 1927 dræbtes i U. S. A. 27 000 Personer og ca. 800 000 saaredes; kun faa af disse Ulykker skyldes Vejovergange i Skinnehøjde. Dette turde dog være det bedste Bevis for Nødvendigheden af en skærpet Kontrol med Autotrafikken. Jernbanerne maa nu betragtes som det sikreste Trafikmiddel, og det er uretfærdigt, at disse paa Grund af sine Forpligtelser overfor de Rejsende skal lukke under i Konkurrencen med den usikre Auto.

AMERIKANSKE JERNBANER



Et af de første amerikanske Passagertog.

Udviklingen i Lokomotivet har i det sidste Hundrede Aar været overvældende, men ikke mindre har Udviklingen i Person- og Fragtvojnene været.

Den 24. Maj 1830, for netop Hundrede Aar siden, rullede de første Hjul paa en primitiv Skinne i Amerika. En almindelig Deligence kørte den Dag, forspændt med Heste, paa en Skinnevej mellem Baltimore og Ellicots Mills — en Afstand af smaa fire danske Mil — medførende Passagerer, der for store Penge havde købt Billet til denne første, betydningsfulde Rejse.

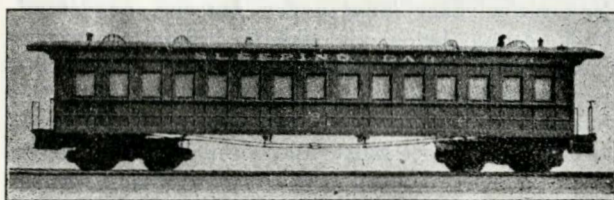
I flere Aar foregik Passagertrafikken mellem oven-

nævnte Byer udelukkende om Dagen, idet ingen fornuftige Memesker vovede sig ud paa Skinnerne efter Mørkets Frembrud. Men eftersom Skinnelængden øgedes og Dagtimerne ikke længere slog til, blev Natkørsel en Nødvendighed, man ikke kunde komme udenom.

Et stort Fremskridt betød det, da Hestene afløstes af det første Lokomotiv, selvom Behageligheden ved Rejsen ikke derfor blev større. Belysningen i de lave, graamaalede og uhyggelige Personvogne bestod af Stearinlys, undertiden af Olielamper, der ved den stadige Rysten var tilbøjelige til at ose slemt, eller

helt at opgive Ævred og gaa ud. Opvarmningen skete ved Hjælp af Fyrbakker med Brænde, og ogsaa disse kunde ofte fylde Vognene med Røg og Os, hvis de ikke ligesom Lamperne foretrak at gaa helt ud. Passagererne bestræbte sig for at sove, siddende opret paa den snævert tilmaalte Plads paa de haarde Træbænke. Under Loftet var undertiden ophængt en Slags Skibskøjer, men sjældent vovede nogen sig derop, man brød sig jo ikke om at blive gjort til Genstand for Medpassagerernes Morskab og Drillierier.

Forholdene var saaledes meget primitive, og intet Menneske indlod sig paa at rejse uden at være tvunget dertil af Omstændighederne. Den første, der indsaa, at Forudsætningen for at skaffe tilstrækkelig mange Passagerer til Togene bestod i at gøre disse saa komfortable og indbydende som muligt, var Amerikaneren George Mortimer Pullman, der forstod det haabløse i det gamle System og satte sig som Opgave at indrette Vognene som kørende, førsteklases Hoteller.



En af de første Pullman Sovevogne.

I Foraaret 1858 forelagde han sin Plan for Direktionen i Chicagos Jernbaneselskab og anmodede om, at to Vogne maatte blive stillet til hans Raadighed, for at han med disse kunde foretage sine Forsøg. Direktionen, der straks fandt Idéen latterlig, idet man altid havde forbundet Tanken om Besvær ved Rejser som noget selvfølgeligt, gik dog ind paa Forslaget og lod to Dagvogne ombygge efter Pullmans Anvisning.

Hver Vogn var 44 Fod lang og 6 Fod høj indvendig, men Sovepladser, ophængte i Loftet, og forsynede med Lagener og Tæpper, blev der dog Plads til — og fra nu blev alle Sovevogne benævnt Pullmanvogne, selv de, der fremstilledes af andre Fabrikanter. Køjerne i disse første Sovevogne kunde ikke skydes ind i Loftet som i moderne Vogne, de hængte i Reb, og ved Hjælp af Taljer hejsedes de op og ned, eftersom der var Brug for dem. De første Sovevogne var selvfølgelig ganske enkelte og tarvelige i Udstyr, men Passagererne var tilfredse, og Antallet af Natrejsende steg straks betydeligt, og Pullman saavel som Jernbaneselskabet indsaa nu, at Tanken var rigtig og kunde udføres. —

Efter Slutningen af Krigen med Sydstatene kastede Pullman sig med voldsom Kraft over sin Opgave, og den første virkelige Pullmanvogn blev nu bygget under hans personlige Opsyn, og fik Navnet »Pioner«. I Amerika har alle Jernbanevogne og Lokomotiver — ligesom Skibene — deres eget Navn.

I denne Vogn blev for første Gang anvendt den sammenføjelige Overkøje, der kan forsvinde fuld-

stændigt om Dagen. Vognen var 54 Fod lang, 10 Fod høj indvendig og var bygget med ophævet Tag i Stedet for det hidtil anvendte flade. Det havde 12 Afdelinger til 2 Passagerer hver, Toiletter i begge Ender og Tæpper overalt paa Gulvet. Sæder og Rygstød var polstret og betrukket med Læder, en Luxus, der dengang vakte umaadelig Opsigt og omtaltes i Bladene. Træværket var af sort Valnød med mange Udskæringer, og Loftet smukt malet og dekoreret. Foruden de 12 Sovekupeer fandtes 2 Opholdssaloner med mangelige Stole og Sofaer til Passagerernes Bekvemmelighed.

Det var almindelig frygtet, at disse Vognes kostbare Udstyr og Indretning vilde gøre dem urentable. Men Pullman havde den modsatte Opfattelse, og var saa sikker i sin Sag, at han tilbød selv at bygge og eje Vognene, saaledes at Jernbaneselskabet tog den fulde Billetpris, medens han selv kun skulde have den Ekstrabetaling, som opkrævedes for de særlige Fordele, Vognen bød paa. Denne Ordning er nu den mest anvendte mellem Jernbaneselskaberne og Sovevognskompanierne, hvilke sidste driver Sovevognsforretning ganske uafhængig af Jernbaneselskabet.

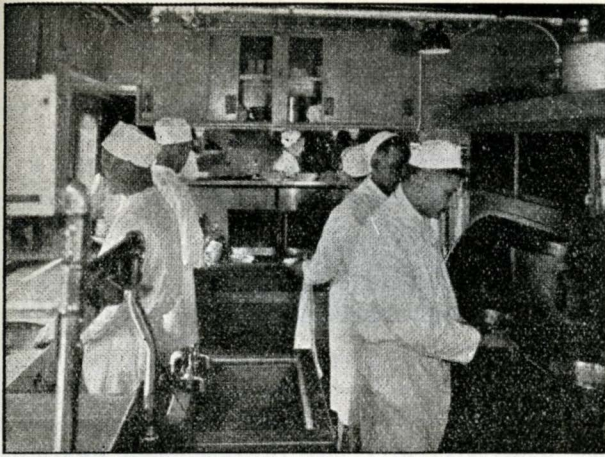
Da Pullman havde haft Held med sin Sovevogn, gik han videre og indrettede Spisevognen, der ved sin Fremkomst blev kaldt »Hotelvognen«. Den første Vogn til dette Formaal blev bygget som en kombineret Sove- og Spisevogn og blev sat i Gang 1867 paa Grand Trunk Banen i Kanada. Det vellykkede Forsøg førte til Bygningen af flere lignende Vogne, men det varede ikke længe, inden Pullman blev klar over, at Idealet var at holde Sovevogn og Spisevogn adskilte, og de første kom allerede i Brug i 1869.

I 1873 rejste Pullman til England og holdt et Foredrag om de opnaaede Resultater i Amerika, og samtidig fremlagde han et Forslag til Systemets Indførelse i England.



Bordene dækket i Spisevognen.

18 Spise- og Sovevogne blev straks bestilt paa Fabriken i Amerika og blev de første Sovevogne, der toges i Brug i Europa. Siden var Pullman med til at oprette Linjen London—Brighton i 1888, og disse Tog havde efter Sigende de første elektrisk oplyste Vogne paa denne Side Atlanterhavet.



Kokken i Spisevogn.

Praktisk talt ejes alle Sove- og Spisevogne i Amerika af Pullman Compagniet, og de fleste Lande har indrettet sig efter hans System, i Særdeleshed hvor Afstandene er lange og Passagererne derfor nødsagede til flere Dages Ophold i Togene.

Det rejsende Publikum i Amerika har i Aarenes Løb udviklet sig i Antal og Fordringsfuldhed med Hensyn til Togenes Hastighed og Vognenes Bekvemmelighed. I saa Hensende befinder de fleste europæiske Lande sig paa et Stadium, langt tilbage for Amerika. Af Pullman Vogne af de forskellige Typer findes nu i Staterne og Kanada tilsammen mere end Nitusinde Stykker i stadig Drift, og samtidigt er gennemsnitlig et Antal af 1000—2000 til Reparation eller Opmaling, idet særligt Vognenes Maling holder i glimrende Stand. Erfaringen har forlængst vist, at den velmalede Vogn og Vognen uden Smaafejl holder betydeligt længere end den forsømte Vogn.

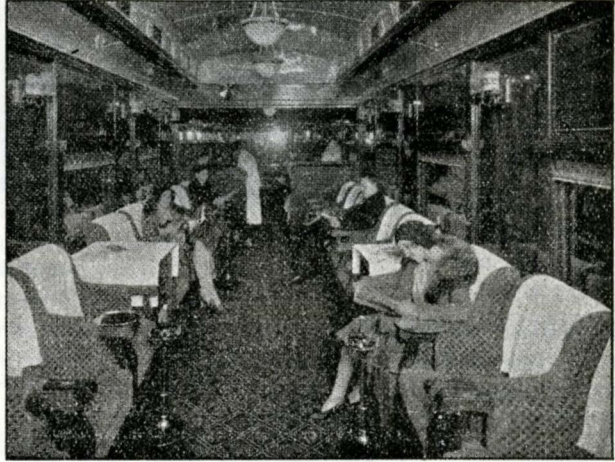
Disse 9 000 kørende Vogne betjenes af ca. 3 000 Konduktører og af mere end 12 000 »Porters«, Betsjente, mandlige og kvindelige, der varetager den daglige Drift og Passagerernes Opvartning.

Vognene tilbagelægger tilsammen den enorme Stækning af 1200 Millioner engelske Mil og befordrer aarligt 31 Millioner Passagerer, hvilket igen vil sige, at 55 000 Passagerer hver Nat lægger sig trygt til Hvile i de komfortable Køjer. Benævnelsen Køje er iøvrigt ikke længere den rette Benævnelse, idet Sovepladserne oftest er faste Senge, brede og lange som paa de alerdyreste Hoteller.

En Mængde forskellige Typer af Pullmanvogne er efterhaanden opstaaet, og Kravene udvides saa at sige fra Maaned til Maaned. De bygges med fra 16—12—10—8, helt ned til 6 Sovepladser, altsaa hele Vognen staar til Raadighed for 6 Passagerer.

Hver Kupé er udstyret med den praktiske Luk-sus, som er saa typisk for Amerikanerne. Alle tænkelige Bekvemmeligheder er installerede, og først og fremmest er Toiletforholdene selvfølgelig saa fuldkomne som muligt. Foruden de enkelte Sovekupeer er hver Vogn forsynet med to eller flere Opholdsrum, hvorfra Pasagererne kan nyde Udsigten gennem kæmpemæssige Spejlglasruder, eller hengive sig til alle

Dagliglivets Sysler som om de befandt sig i egne Stuer og ikke paa et Tog, der med rasende Fart kører ud over fritsvævende Broer eller langs svimlende Afgunde.

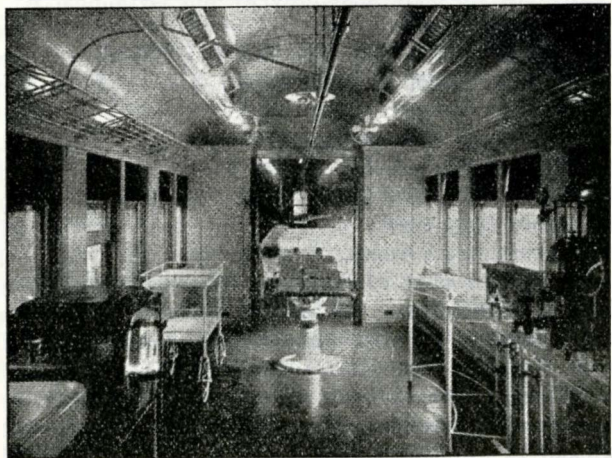


En moderne Salonvogn med Buffet (i Baggrunden).

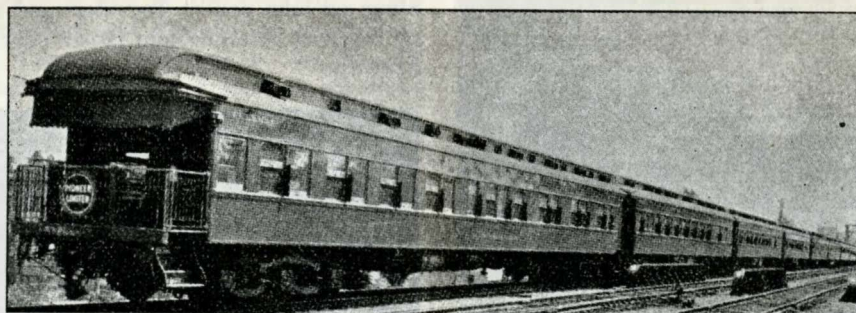
En særlig Pullman Type er »Forretningsvognen«, der særligt er bygget for Forretningsfolk, der maa afgøre Forretninger undervejs. Disse Vogne har, foruden de almindelige Sove- og Spisekupeer, særlige Saloner, indrettede som moderne Kontorer med alt nødvendigt Udstyr, og unge Maskinskrivere staar til Disposition for de travle Forretningsmænd.

Andre Vogne er byggede for andre Formaal. I flere Tog, der kører paa de længste Strækninger, er undertiden indkoblet en Vogn, udstyret som Kapel, og Morgen og Aften holdes Andagt for Passagererne, og Gudstjeneste tre Gange om Søndagen. Amerikaneren, der som Foretningsmand er haandfast og hensynsløs, forsømmer dog ikke Skriftens Bud om Søndagen.

Hospitalsvogne er i stadig Drift paa de amerikanske Linier og fører Syge og tilskadekomne til nærmeste Hospital. Afstandene er jo saa eorme, at gode Hospitaler undertiden ligger halve eller hele



En moderne Hospitalsvogn.



Et moderne af Pullmanvogne bestaaende Passagertog. Vognene er forsynet med Rullelejer.

Dagsrejser fra Smaabyerne. Disse Vogne — et af de smukkeste sociale Træk i Amerika — er udstyrede med al tænkelig Hensyn til de Syge, der selvfølgelig undervejs passes af hospitalsuddannede Sygeplejersker, og føres frem paa Linien forud for alle andre Tog. —

Særlige Udsigtsgogne er typiske for de amerikanske Jernbaner. Det storslaede, maleriske Landskab i Forbindelse med en udpræget Natursans — vel at mærke, naar Naturen viser sig i hele sin Vælde — har skabt hele denne Vogntype. Gennem de mægtige Ruder i Vognens Sider og Gavl betragter Passagererne de vældige Naturbilleder, der farer forbi — eller Turisterne opholder sig paa den aabne Platform bag i Udsigtsgogven, der altid er den sidste i Toget.

Mange Jernbanelinier, f. Eks. i Californien, Florida og Kanada er udelukkende byggede af Hensyn til det maleriske Sceneri, der lokker Titusinder af Turister ud i det vilde, storslaede Bjerglandskab. Amerikanernes Fordringer til Jernbaneselskaberne overgaar paa dette Omraade langt Europæernes, men den store Velstand er i Stand til at betale Omkostningerne, og Kappelstriden mellem de konkurrerende Selskaber tvinger til stadige Forbedringer i Hastighed og Komfort. —

— Den stigende Anvendelse af Rullelejer i de amerikanske Tog har muliggjort den nuværende Hastighed og Sikkerhed, og Behagelighed for Passagererne. Disse Rullelejer er indbyggede overalt, hvor Forholdene tillader det, paa Aksler, Bremsere o. s. v., og utallige Forsøg er i de senere Aar foretaget for at finde de bedste og mest effektive Typer. Forsøg, foretagne ved Togenes Igangsættelse, har udvist 88 pCt.s Økonomi ved Anvendelse af Rullelejer i Forhold til glatte Aksler, og at et Tog, forsynet med Rullelejer, kan sættes i Gang med en Ottendedel af den Kraft, der fordres til almindelige Aksler.

Tendensen gaar i Retning af Anvendelse af Rullelejer i alle Vogntyper, og baade Lokomotiver, Person- og Godsvogne vil efterhaanden blive forsynede hermed. Fordelen ved disse Lejer fremgik tydeligt ved et Forsøg, hvor et Lokomotiv med Lethed trak 18 Vogne med Rullelejer, hvor den normalt kun kunde trække 12—14 Vogne med glatte Aksler. En Ekstramaskine maatte her yderligere tages i Brug ved Igangsætningen. Et Tog, bestaaende af Lokomotiv og

100 Godsvogne, hver paa 70 Tons, men forsynede med Rullelejer, er nu i stadig Gang i Pennsylvania.

Medens Udviklingen i Passagervognene som anført foregik ret hurtigt i Amerika, var dette, mærkeligt nok, langt fra Tilfældet med Godsvognene, der i mange Aar var af en meget primitiv Karakter. Saa sent som i 1848 var en Godsvogn i Amerika slet og ret en Trækasse af 6—8 Tons Kapacitet, dækket med et fladt, lærredsbetrukket Tag.

Efterhaanden som Industri og Minedrift, især Kul- og Kemikalieudvindingen, tog til i Vækst, blev det imidlertid nødvendigt at finde nye, tilsvarende Godsvogntyper. Størrelsen voksede betydeligt efter at man var gaaet over til Boggiesystemet, og i 1856 var der et stort Antal Godsvogne i Brug af ca. 30 Fods Længde. De gammeldags Trævogne afløstes efterhaanden af Staalvogne, eller Vogne med Staalunderlag, og fra 1. Januar 1931 vil ingen Trævogn mere blive godkendt paa amerikanske Linier. —

Da Amerikanerne først indsaa Økonomien i de stærke Godsvogne, voksede Størrelsen med rivende Fart. 70 Tons Vogne er nu ganske almindelige, men 90—100—120 Tons Kulvogne er ingenlunde sjældne.

Disse sidste Kolosser er af en uhyre Længde, 49½ Fod lange, 10 Fod brede og 8 Fod høje, indvendig Maal. De rummer 4450 □ Fod Kul. 1 □ Fod Kul vejer ca. 54 Pund, hvilket svarer til 240 000 Pund = 120 Tons, og Tømningen foretages ved mekanisk Aftipping.

De amerikanske Jernbaneselskaber anskaffer aarligt op mod 150 000 nye Godsvogne, stadig større og større, eftersom Tekniken skrider frem. —

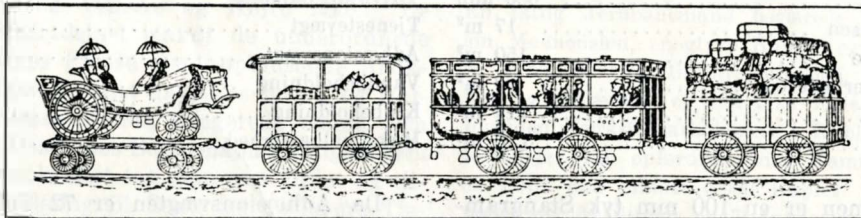
— Belysningen af de amerikanske Passagervogne har udviklet sig fra en meget ringe Begyndelse. De tidligste Vogne oplystes af et enkelt Stearinlys, anbragt i Vognens Midte, Olielamperne betød selvfølgelig et stort Fremskridt, da de i 1852 kom i Brug. De findes endnu paa enkelte afsides Linier. Gassen blev den næste Forbedring og indførtes i alle Pullmanvogne i 1876, medens de første Forsøg med elektrisk Belysning blev foretaget i 1880. Disse første Forsøg faldt imidlertid langt fra heldigt ud, og man var lige ved at opgive Haabet om elektrisk Belysning, da saa sent som i 1895, Problemet endelig løstes.

De fleste amerikanske Pullmanvogne er i de senere Aar blevet forsynet med Radiomodtagere til Underholdning for Passagererne, men ogsaa af Hensyn til Sikkerheden ved selve Driften. I Tilfælde af Jordskred, Oversvømmelser eller de hyppige Skovbrande, kan Toget standses eller ledes ind paa en anden Linie. I 1928 udkastedes et Radioprogram fra en særlig indrettet Vogn medens Toget var i fuld Fart mellem Chicago og Pacifikkysten, men Tekniken var endnu ufuldkommen, og Forsøget er ikke senere gentaget.

Jernbanerne i det mægtige, udstrakte og rige Amerika er i bestandig og rivende Udvikling, tvunget frem af Konkurrencen mellem Selskaberne og af det rejsende Publikums stigende Fordringer. En Del af disse Selskabers Forretningspolitik ligger i de vældige Jordspekulationer, idet de af Regeringen sikrer sig den uopdyrkede Jord paa begge Sider af en

projekteret Linie. Naar Linien er anlagt og slaet op med mægtigt Reklamebrøl strømmer Farmere til og køber Jorden mod en lille Indbetaling og en lang Kontrakt, hvorved Selskaberne skaffer sig en fast, løbende Indtægt og en stadig stigende Tilgang af Passagerer og Gods. —

Forholdet er altsaa det, at medens Byerne i Europa i de fleste Tilfælde er anlagt længe før Jernbanens Bygning, bygges i Amerika Jernbanen først, og efterhaanden vokser Smaabyerne saa frem langs den livgivende Skinnevej. De fleste Smaabyer bliver vel ved at være smaa, men enkelte tager Fart, skyder i Vejret, og i Løbet af 10—20 Aar har de udviklet sig til travle Centrer for Industri, Handel eller Bjergværksdrift. Naar dette sker, har det driftige, fremsynte Jernbaneselskab, der lagde Skinnerne gennem øde, ukendte Egne, naaet sit Maal: Passagerer og Gods i Overflod til de hastende Tog. —



Billedet stammer fra et Træsnit fra 1832 og viser, at de gamle Passagervogne praktisk talt var Deligencer, der løb paa Skinner. Passagererne medførte ofte Hest og Vogn for at kunne køre til og fra Stationen, der maaske laa Dagsrejser fra Hjem og Bestemmelsessted — paa samme Maade som mange Rejsende nuomstunder medtager deres Automobil.

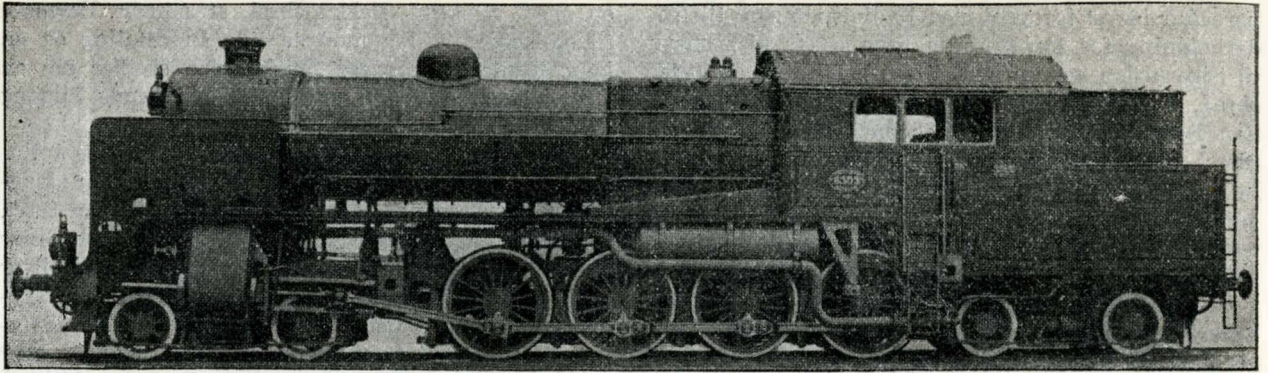
NEDERLANDSKE JERNBANERS NYE 2 D 2-FIRECYLINDER TENDER- LOKOMOTIVER

I September Maaned i Fjor indsatte de nederlandske Statsbaner nogle nye 2 D 2-Firecylinder Godstogs-Tenderlokomotiver i Driften. Firmaet Henschel und Sohn, Cassel, har leveret 10 Stkr. af denne Type, der hovedsageligst er bestemt til Kultransport i Landets sydlige Del, hvor der findes mange stærke Stigninger, men der er ved Lokomotivets Konstruktionen ogsaa taget Sigte paa Fremførelse af Hurtigtog. Hidtil brugtes 1 D 1-Godstogs-Tenderlokomotiver, men efterhaanden er Togenes Størrelse og Vægt tiltaget og Hastigheden forøget, saa stærkere Lokomotiver blev nødvendige.

De nye Lokomotiver hører til de største Tenderlokomotiver, der findes, dog har man, saa vidt det var muligt, anvendt samme Konstruktioner og Maal paa Lokomotivets Dele, som haves paa forholdsvis nye Maskiner i Driften. Tenderen er bygget saa rummelig bag Førerhuset, at de sædvanlige Vandkasser paa Siden af Kedlen helt er undgaaet og rummer dog 14 m³ Vand og 4,5 Tons Kul. Ved dette Arrangement opnaas den store Fordel, at de arbejdende Maskindele er nemt overskuelige og tilgængelige og dernæst, at Adhæensionsvægten er mere konstant, end naar Vandkasserne sidder paa Siden.

Kedlen er af den sædvanlige Form paa de nederlandske Jernbaner. Foruden Overheder er den udrustet med Vipperist, og i Askekassen, der er tildannet efter Hjulakslerne, findes foruden Luftklapper for og bag en meget stor Renseklap under Vipperisten. Kedlen er omgivet af en Filtbeklædning, saaledes at der mellem denne og Jernbeklædningen er et isolerende Luftrum. Kedlens højeste Punkt er 4550 mm, og Rundkedlens Centrumslinie er 3120 mm over Skinnetoppen. Rundkedlens Diameter er 1624 mm.

Lokomotivet har Drivhjul paa 1550 mm og 4 lidt skraat liggende Cylindre, med en Diameter paa 420 mm og Slaglængde paa 660 mm. De forreste Cylinderdæksler er fastgjort ved løse Ringe. Paa Cylindrene er anbragt to selvvirkende Ventiler, der under Afspærring aabner sig og forbinder de forreste, henholdsvis de bageste Ender af de paa samme Side liggende indvendige og udvendige Cylindre, hvorved Luftventiler helt er undgaaet. Stempelgliderne er 250 mm i Diameter og har smalle Stempelringe. Den indvendigt liggende Styring er Walschaerts og giver en Dampfyldning af 80 Procent baade Frem og Bak. Den er indrettet saaledes, at den ved Vægtstangsforbindelser ogsaa bevæger de udvendige Glidere. For at opnaa Bevægelighed i Sideretning har Eksentrikskiverne rundt afdrejede Slidflader og Eksentriksbøjlerne er drejet hule paa Slidfladerne. Cylindre og Glidere smøres ved Hjælp af 2 Stkr. Friedmans Smørepumper.



Nederlandske Jernbaners nye 2 D 2-Firecylinder Tenderlokomotiv.

Cylinderdiameter (4)	420 mm	Damptryk	14. Atm.
Slaglængde	660 mm	Drivhjulsdiameter	1550 mm
Hedeflade i Fyrkassen	17 m ²	Tjenestevægt	126 Ton
Hedeflade i Rørene	150 m ²	Adhæsionsvægt	72 Ton
Hedeflade paa Overhederen	50 m ²	Vandbeholdning	14 m ³
Hedeflade, total	217 m ²	Kulbeholdning	4,5 Ton
Risteflade	3,16 m ²	Maksimalhastighed	90 Km/Tim.

Lokomotivrammen er en 100 mm tyk Stangramme. Flangen paa de midterste koblede Hjulsæt er drejet 10 mm tyndere og Truckerne har en Sideforskydning paa 100 mm. Mindste Kurveradius for Lokomotivet er 140 m.

Det er udrustet med baade automatisk og simpel Trykluftbremse, Henrybremsen, som virker paa alle Hjulene, samt Skruebremse, der kun virker paa de koblede Hjul. Disse bremses med 2 Stk. 12 Tommer Bremsecylindre og Truckerne med 2 Stk. 8 Tommer Bremsecylindre. Til Trykluftens Fremstilling findes 2 Luftpumper, der med en Tregangshane paa Pumpens Dampledning manøvreres til at arbejde begge to eller enkeltvis. Af Hovedluftbeholdere findes 2, en paa hver Side af Fyrkassen, og disse rummer tilsammen 1000 Liter. Paa hver Pufferplanke findes 2 Luftslanger med Ackermanns gummitættede Koblingshaner. Ovenpaa de udvendige Gliderkasser og under Førerhusets Fodplade findes Sandkasser og Trykluftandspredere til at sande under forlæns og baglæns Kørsel.

Førerhuset er lyst og rummeligt. Paa Taget findes en forskydelig Luftklap og i Forvæggen findes i hver Side en Dør ud til Barrieren. Vinduerne paa Siderne er Skydevinduer, der fra regnet Vinduet i Døren forskydes til Siden og kan derfor aabnes ganske lidt, uden at Blæsten generer Personalet i Hovedet. Desuden findes læderbetrukne Sæder og bekvemme Kasser og Knagerækker til Personalets Tøj og et Varmeskab til Mad.

Trækkekraften er efter Formlen

$$\frac{0,7 \cdot p \cdot 2d^2 \cdot l}{D} = 14722 \text{ kg,}$$

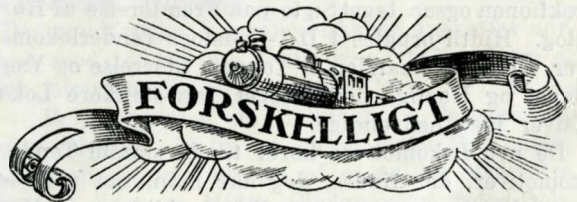
det vil i dette Tilfælde sige:

$$\frac{0,7 \cdot 14 \cdot 2 \cdot 42^2 \cdot 66}{155} = 14722 \text{ kg.}$$

Da Adhæsionsvægten er 72 Tons bliver Adhæsionskoefficienten (Forholdet mellem Trækkekraften og Adhæsionsvægten): $14,7 : 72 = 1 : 4,9$, hvad der maa kaldes meget gunstig.

Lokomotivet har fremført Godstog bestaaende af 180 Vognladninger paa Strækningen Eindhoven—Utrecht (81 km) med en Gennemsnitshastighed af 47 km i Timen, Maksimalhastigheden var 60 km i Timen. Det har i Betragtning af, at det er et Godstogslokomotiv, en stor Drivhjulsdiameter for ogsaa at kunne bruges til Hurtigtog, hvilket atter er et Bevis for, at Godstogs- og Hurtigtogslokomotiver mere og mere kommer hinanden nær, hvad Hjulstørrelsen angaar. Den Omstændighed, at Maksimalhastigheden ikke er 100 km i Timen, har praktisk set ingen Betydning, da det til Gengæld sætter meget hurtigt i Gang. Paa horisontal Bane fremføres et Hurtigtog paa 65 Vognladninger (16 Gennemsnitsvogne) med 90 Kilometers Hastighed.

F. Spøer.



14. Marts. Da det ordinære Godstog mellem Grenaa og Aarhus, som normalt skal være i Aarhus 8,35, i Aftes efter at have rangeret paa det saakaldte Ladespor ved Løgten Station, skulde køre ind paa Hovedsporet, fortsatte det, antagelig som Følge af forkert Sporskifte, ad Ladesporet. Da dette endte »blindt«, var Følgen, at Lokomotivet kørte ud i Gruset, hvor det blev staaende med alle fjorten Hjul.

Der skete ingen materiel Skade.

24. *Marts*. Social-Demokraten skriver: I Gaar vedtoges Tjenestemandsløven i Folketinget i den Skikkelse, hvori Finansministeren har forelagt den, og som der i Kommissionen har været Enighed om.

Denne Enighed i Kommissionen mellem alle Par-tiers Repræsentanter og mellem alle Tjenestemand-repræsentanter er det, som har skabt Basis for For-slaget Gennemførelse. Ellers har der jo i forskel-lige Kredse ikke været lutter Tilfredshed med For-slaget. Sølvsnorene har saaledes protesteret imod visse Ting, og fra reaktionær Side har man i visse Kredse været stærkt inde paa at vælte det hele. Hel-ler ikke indenfor Socialdemokratiet har man været tilfreds, og vore Repræsentanter i Udvalget stillede da ogsaa Forslag om en anden *Fordeling* af de 3½ Mill. Kr., som Forslaget giver i Lønforhøjelser. Den-ne Fordeling imødekom i væsentlig Grad de Ønsker, som var fremsat af de underordnede Tjenestemænd.

Men det ønskede Venstre og Højre ikke. De spekulerede i Utilfredshed blandt de underordnede Tjenestemænd, deres Presse skrev ophidsende Artik-ler om, at Socialdemokratiet havde »svigtet«, og Høj-res Fører, Christmas Møller, fungerede endda som de protesterende Postbudes Sendemand til Rigsdagen. Men da Socialdemokratiet tog dem paa Ordet og til-bød en anden Fordeling til Gavn for de lavere Tje-nestemandsgader og stillede Ændringsforslag gaa-ende ud paa dette, løb de og truede oven i Købet med at vælte Løven. Da fik man altsaa Bevis for, at deres Kærlighed til de smaa Tjenestemænd kun var Hykleri og intet andet.

Løven gennemføres altsaa nu i den Skikkelse, Kommissionen har givet den. Det er naturligvis klart, at i et Kompromis, hvor alle Parter og alle Tjenestemandrepræsentanter skal samles, har alle Parter maattet resignere. Men trods al Resignation gennemføres dog en ny Lønningslov for Statens Tje-nestemænd, som giver dem over 3 Mill. Kr. i *Løn-forhøjelse*.

Vi tror, at denne Kendsgerning vil staa fast, naar alle Smaatingene er glemt, og at Tjenestemændene vil forstaa, at medens Madsen-Mygdal skar dem ned, fik de en Lønforhøjelse under Staunings Regering. Og det ved i hvert Fald Tjenestemændene, at hvis Madsen-Mygdal kommer til igen, da blinker Nedskæ-ringskniven paany. Thi det har han selv bebudet højt og tydeligt i Rigsdagen. Og det vil Tjeneste-mændene vistnok betakke sig for.

»Landsorganisationens 13. ordinære Kongres tilslut-ter sig paa alle Punkter den af Norsk Lokomotivmands Forbund til Arbejdsministeriet rettede Protest, i hvilken Protest ogsaa Jernbaneforbundet og den lokale Fælles-organisation deltager, mod Luosavaara—Kirunavaara—A. B. Hensigt at indføre eenmandsbemanding paa de elektriske Lokomotiver paa Selskabets Rangerbanegaard i Narvik.«

De indiske Jernbanemænds

Leder, V. V. Giri, sætter alt ind paa at give Fagfor-eningen en sund økonomisk Basis. I den sidste Tid læg-ger han Tyngdepunktet i sin agitatoriske Virksomhed paa Oprettelsen af store Kampfonds.

Herved opstaaer bl. a. virkelig rørende Situationer.

Den 14. Januar talte han i Hubli paa et Massemøde. En fattig Jernbanemand begærede Ordet og gav hele sin Maanedsløn, enogtyve Rupier og 4 Annas, (1 Rupie = 1 Kr. 20 Øre) til Strejkefonden. Han smed sin Tur-ban og erklærede, at han ikke vilde tage den paa igen, forinden Værkstedsarbejderne i Hubli havde vist sig of-fervillige. Han opfordrede sine Kammarater at indsamle en Fond paa mindst 6000 Rupier. En anden Mødedel-tager gav 31 Rupier og 7 Annas. Et Døgn senere havde man indsamlet 4454 Rupier til Kampfonden og yder-ligere 650 Rupier i Afgifter til den lokale Organisation.

Ved de østrigske Forbundsbaner

har Generaldirektionen fornylig lidt et juridisk Ne-derlag. Generaldirektionen havde for længere Tid siden søgt efter et Middel til at bryde Driftsraadenes og gen-nem Tilbageslag derved Jernbaneforbundets Magt. Med Støtte af Tvivl paa Personalerepræsentationsforordnin-gens Gyldighed udsattes i Strid med de lovlige Bestem-melser Valg, der skulde have fundet Sted i Oktober for-rige Aar. Paa Grund heraf indstævnte Jernbaneforbundet Jernbaneforvaltningen for Lovovertrædelse.

Den højeste Domstol har nu fældet Dom i Sagen, og Jernbaneforbundet har vundet Sagen. Forbundet kræver nu Valg omgaaende.

Notitser

Den norske Landsorganisations

Kongres, der blev afholdt i Narvik den 17. Februar og følgende Dage, vedtog enstemmig følgende Resolu-tion:



Afsked:

Lokomotivfører H. K. Gjelbo, Struer, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30-6-31 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder K. M. Kristensen, Korsør, den 12. —3.—31.

GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fælledvej
(Ved Vester Fængsel) Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevalle ved Indgangen til Terrassen

Brug Svendborg Eksport Mil-Co med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velsmagende.
(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

Istedgades Legetøjshus
A. M. Thuneby) Istedgade 66
Specialitet: Dukker og Dukke-
reparat. Stort Udvalg i Legetøj.
Billige Priser.

Blomsterforretning
H. Dannenberg.
Blaagaardsgade 25
Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979
Medlemmer erhoder 10 pCt.
Varene bringes overalt.



Amk. Gummi-Industri.
Vestergade 3 - København K.
Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.
Vor Brochure: Børnefødslernes Begrænsning, m. 14 Bill.
giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler.
Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert.
Tjenestemænd 10% Rabat

DEN NY LAANEBANK A/S
Vestre Boulevard 9 og 11. Telefon 438 og 9708.
Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune
som berettiget til at modtage Lønfor skrivinger fra Tjenestemænd.

BRILLEHUSET

B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.
(tidligere Vesterbrogade 36)

Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.
25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas
efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ur. — Ur-Reparationer.

Ny Ravnsborg
V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718
anbefaler sine
Selskabs- og Foreningslokaler

TANDLÆGE
S. A. MARTENSEN
Tage Hansens Eft.
Konsultation: 10-8 og 8-7
Lørdag 10-2:
Telf. Vester 3330.
Enghave Plads 6

Tilbud til Tjenestemænd!

Som sædvanlig faar De Konto paa 1. Kl.s Herre- og Dameskræderi.
Herre- og Damekonfektion til Lagerpris.

Kjoler, Børnetøj, Vinterfrakker og Ulsters. Ratebetaling med og uden Udbetaling.
Skrædermester I. V. Jensen, Gl. Kongevej 135 B.
Vester 46 10. Vester 46 10.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 1. April.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A. 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10-4.
Postkonto: 20 541.