



Nº 16

20. August 1935

35. Aargang

PROVOKATION

Er Administrationen blottet for Respekt for Aftaler.

Mangen en Lokomotivmand og for den Sags Skyld ogsaa mange medansatte af andre Kategorier er ved Irettesættelser, Bøder eller Auditorsager bleven belært om, at Administrationen kræver alle reglementariske Forskrifter eller andre Ordre, som vedrører Tjenestens Udførelse, nøje overholdt. Og hvor ofte har en Tjenestemand, der ved Paatale eller paa lignende Vis er blevet belært om, at han har tilsidesat denne eller hin Bestemmelse, ikke rystet paa Hovedet med det Ræsonnement, at hans Foresatte i Spare- eller Arbejdsiver maaske ligefrem har provokeret ham til den paa-gældende »Lovovertrædelse«.

Vi har tidligere her i Bladet peget paa det ulogiske i, at Personalet skal overholde alle Forskrifter, medens disse jævnligt tilsidesættes af Administrationen. Sidste Gang, vi behandlede dette Emne, meddelte vi, at en af Maskinafdelingens Ingeniører til en Lokomotivfører havde udtalt sig omtrent saaledes: »Gør det saa godt De kan, men forlang for Guds Skyld ikke Reglementerne overholdt; det er dem, der er for gammeldags, og vi maa se at faa dem lavet om«.

En saadan Udtalelse tyder selvfølgelig kun paa een Tendens, nemlig en Slækkelse af hidtidige Bestemmelser, og det skal indrømmes, at der fra Underinstansernes Side handles paa en Maade, saa vi andre ryster paa Hovedet og spørger: »Kender de Mennesker da virkelig

ikke de gældende Bestemmelser, eller mener de, de gælder for alle andre men blot ikke for dem selv? Vi skal f. Eks. pege paa, at det er forbudt at anvende Arbejdsmand til Lokomotivfyrbødertjeneste paa H-, P-, R- og S-Maskiner eller i Iltog, men i 1. Distrikt er det en jævnlig, for ikke at sige daglig, forekommende Ting, at dette Forbud overtrædes. Det er ogsaa forbudt at lade en Motorfører udføre Lokomotivførertjeneste med en Arbejdsmand som Lokomotivfyrbøder; men heller ikke denne Bestemmelse synes at være tilstrækkelig kendt. Den overholdes i hvert Fald ikke, og ikke sandt, naar man ved, hvorledes det høje Generaldirektorat i Hammersagen vaagede over, at Almindelig Instruks' Bestemmelser om Tavshedspligt ikke blev overtraadt fra Personalets Side, saa tor Personalet vel sagtens ogsaa forvente, at det høje Generaldirektorat med samme Iver overvaager Administrationens Underinstanser, saa der ogsaa skrider ind mod dem, hvis de overtræder dette eller hint Forbud; men noget saadant ses desværre yderst sjældent.

For nogen Tid siden skete der paa en Færgestation et Uheld ved Ombordsætning af Vogne. Det viste sig under Sagens Behandling, at der i det paagældende Rangertræk ikke var det foreskrevne Antal Bremsere, men Distriktet skrev i Sagen, at den paagældende Stationsforstander sandsynligvis vidste, at en Ændring i Færgerangeringsbestemmelserne var under Opsejling, og han havde maaske derfor set bort fra Bestemmelsen om de fornødne Bremsere.

Stationsforstanderen paa en anden Færgestation havde ogsaa faaet Nys om, at Færge-

rangeringsbestemmelserne skulde ændres, og han fandt ud af, at det passende kunde være lovligt for ham at udstede Ordre om, at der skulde rangeres til Færgerne med lige bestemt 50 — halvtreds — Procent flere Vognaksler end tilladt. Ogsaa i dette Tilfælde udtalte Distriktet, at Stationen antagelig har ment, at Sagen om Ændringer i Færgerangeringsreglementet var i Orden. Den paagældende Stationsforstander blev dog instrueret om at overholde de gældende Bestemmelser.

De Ting, vi her har omtalt, er alle Forhold af sikkerhedsmæssig Betydning, og det viser sig altsaa, at Underinstanserne har saa travlt med deres Rationaliseringsbestrebelse, d. v. s. Sparemani, at der med fornøden Hensyntagen til de gældende Bestemmelser efterhaanden ikke er Personale nok til Bestridelse af Tjenesten. I Stedet for at sørge for at faa tilvejebragt fornødent Personale, vælger d'Hrr. at tilsidesætte snart den ene og snart den anden Bestemmelse. Ja, vi kan anføre, at 1. Distrikts Ingeniører har saa travlt med deres personalbesparende Virksomhed, at de ikke engang har faaet Tid til at lade de ueksaminerede Lokomotivfyrbødere faa deres Lokomotivfører-Køreprøve. Der er i Distriktet ca. 50 Lokomotivfyrbødere, som i længere Tid har ventet paa at faa Lov til at aflægge bemeldte Prøve, ja, nogle har ventet i flere Aar, og der er i dette Spørgsmaal gentagende rettet Henvendelse til Distriktet; men dets Ingeniører har saa travlt med at spare Personale, at der ikke synes at kunne blive Tid til noget som helst andet.

Vi henstiller til Generaldirektoratet, at det meget snart foranlediger, at Distrikterne, Sektionerne og, hvad de forskellige Underinstanser hedder, instruerer Lokomotivmestre, Stationsforstandere m. fl. paa en saadan Maade, at det endelig bliver klart og let forstaaeligt for alle dem, der har med Personale at gøre, at Ordre, Forskrifter, Aftaler o. s. v. ikke alene er bindende for Organisationerne og Personalet, men ogsaa for Administrationen og dens Repræsentanter ude paa Arbejdspladserne; thi hvis Personalet vedblivende skal se paa, at der fra Administrationens Side lades haant mod saa det ene og saa det andet Forbud, er det da indlysende for enhver, at noget saadant kun kan medføre en eneste Ting nemlig, at det i det lange Løb heller ikke kan lade

sig gøre at kræve Forskrifter m. v. overholdt af Personalet, og det er da Administrationen, der har provokeret noget saadant frem.

Hvis noget saadant ikke er Hensigten, og det tør vi sikkert gaa ud fra, at det ikke er, maa der gribes alvorligt ind. Vi forventer derfor, at Generaldirektoratet foranlediger, at der snarest gennemføres samme Respekt fra Administrationens og dens Repræsentanters Side som kræves af Personalet.

LÖNNIVEAUETS UDVIKLING I DET TREDIE RIGE

Der har nu atter i flere Maaneder været diskuteret Lønninger i Tyskland. Propagandaministeriet har forgæves gjort sig Anstrengelser for at undertrykke denne Diskussion. Selve Føreren for Arbejdsfronten, Dr. Ley, saa sig nødsaget til at tage Stilling til Lønspørgsmaalet — saa stærk blev Uroen i Bedrifterne, at det fandt sit Udtryk i den for Nazisystemet saa ugunstige Udgang af Bedriftsraadsvalgene.

Hvad har Dr. Ley sagt? Han forkyndte, at der først kunde blive Tale om Lønforhøjelse, naar der ikke mere eksisterede nogen Arbejdsløshed, men at Lønnen i hvert Fald ikke vilde blive reduceret.

Men i Virkeligheden er Lønnen dalet. Efter den officielle Meddelelse fra det statistiske Bureau er den gennemsnitlige Ugeløn dalet til 22,50 Rm. Dette gennemsnitlige Løn niveau, som endda er langt over den Løn, som betales i store Delo af Riget, fremkommer derved, at Lønningerne i Berlin, Hamburg og Rhinlandet, der ligger paa 28,55, 27,89 og 25,32 Rm., alle ligger langt over Gennemsnitslønningerne i det tyske Rige. Ogsaa Lønningerne ved Rigsbanerne ligger betydeligt over Gennemsnitslønningerne i Tyskland. I Vestpreussen, Østpreussen, Phalz og Nedre-Bayern betales der gennemsnitligt Ugelønninger paa 15—16 Rm. Og hertil kommer endda, at man reducerer disse Lønninger med ca. 15 pCt., hvilket Beløb afgives til Socialforsikringen og Arbejdsfronten.

Det fremgaar endvidere af den officielle Statistik, at der foregaar en Omvæltning indenfor den tyske Arbejderklasse. Ca. 50 pCt. af Arbejderne er nu overgaaet til de lavere Lønklasser.

Disse Tal taler for sig selv. I Aaret 1929,

under den socialdemokratiske Rigskansler Hermann Müller, androg Gennemsnitslønnen 54.10 Rm. I Aaret 1933, altsaa i Begyndelsen af den nationalsocialistiske Regering, androg Gennemsnitslønnen 35,00 Rm. Efter 2 Aars Regering af Nationalsocialisterne er Lønnen nu dalet til 22½ Rm. Paa disse Tal strander al Propaganda.

Gennemsnitstimelønningerne er i Aarene 1929—1934 dalet fra 1.12 Rm. til 0,51 Rm.!

Men i Virkeligheden er Lønningerne dalet endnu mere, end Tallene viser; thi i det samme Tidsrum, som Lønningerne er blevet halveret, er Priserne steget betydeligt. Og Priserne stiger stadigvæk! Størstedelen af den tyske Oprustning betales af Arbejderklassen.

Nazismens Propagandacentraler arbejder stadigvæk med Stigningen af de samlede Lønindtægter. Det tyske Tidsskrift »Der deutsche Volkswirt« offentliggør den 10. Maj følgende Statistik:

	1932	1934
Den industrielle Bruttoproduktion	100	153
Arbejdernes og Funktionærernes Indtægter	100	126
Arbejdsgivernes Skatter og Bidrag til Socialforsikring	100	114
Arbejdsgiverindtægterne	100	208

Heraf fremgaar det, at i det nationalsocialistiske Tyskland er Produktionen (Oprustning!) steget med 33 pCt., Arbejdsgivernes Udbytte med 108 pCt., men derimod er Lønningerne kun steget 26 pCt., hvilket altsaa ikke engang er Halvdelen af det Beløb, som Produktionen er steget. Tyskland er blevet de Riges Land. Naar man endvidere tager i Betragtning, at Stigningen af Skatterne og lignende Beløb stadig er blevet bibeholdt, saa ser man de Velsignelser, som Nationalsocialismen har bragt den tyske Kapital.

Men Arbejderne har Nationalsocialismen, som har forhøjet Prisniveauet, intet godt ydet, langt snarere er den enkelte Arbejders Levestandard, som det er bevist, blevet betydeligt forværret.

Forholdene bliver vanskeligere for Systemet. Lønsproblemet er blevet akut. At tilvejebringe Arbejde under disse Forhold er lig Nul, naar man giver Arbejderne Hungerlønninger; men dette System kan ikke forhøje Lønningerne, uden at hele det økonomiske Liv

bringes i Fare; thi Tysklands Økonomi som Helhed er syg — Eksporten og Valutaspørgsmaalet beviser det. En Lønkrise kan betyde Dødsstødet. »De tyske Førerbreve« advarer derfor paa det mest indtrængende imod Udbredelse af »de for Staten farlige Rygter«, at der forestaar Lønforhøjelser. Men maaske er for Nationalsocialismens Eksistens de tyske Arbejders katastrofale Løn- og Levestandard farligere end de frygtede Rygter!

NORDISK JERNBANEMANDS UNION

N. J. U. afholdt den 28. Juni Sekretariatsmøde i København og den 29. og 30. Juni ordinært Repræsentantskabsmøde i Odense.

De forskellige Organisationers Repræsentanter gav her en Oversigt over Løn- og Tjenestetidsforholdene i de respektive Lande, og særlig Tjenestetidsspørgsmaalet var Genstand for Repræsentantskabets Opmærksomhed. Det paalagdes Sekretariatet at følge dette Spørgsmaal meget nøje i den kommende 2 Aarsperiode og at gøre sit til, at der paa dette Omraade skabtes bedst muligt Samarbejde mellem Organisationerne.

I den forløbne Periode (1933—35) er der udbetalt 3750 Kr. i Understøttelse til finske Organisationer.

Repræsentantskabsmødet traf under Hensyn til den uensartede skandinaviske Valuta Beslutning om, at Bidrag til Administrationsfonden skal indbetales i den laveste, og Konfliktunderstøttelser i den højeste, af de 3 Landes Valuta.

Til Unionens Sekretariat i de kommende 2 Aar er valgt *L. Buland* og *E. Kiil*, henholdsvis Formand og Sekretær i Norsk Jernbaneforbund; *A. Forslund* og *A. Lundin*, henholdsvis Formand og Sekretær i Svensk Jernbaneforbund; *Ch. Petersen* og *Chr. Vejre*, henholdsvis Forretningsfører og Sekretær i Dansk Jernbaneforbund, samt *Rob. Lund*, *Soph. Jensen* og *H. Rosèn* som Repræsentanter for Nordisk Lokomotivmandsforbund.

Det vedtoges at lade Præsidiets forblive i Norge ogsaa i den kommende Periode. *L. Buland*, *E. Kiil* og *Rob. Lund* genvalgtes til henholdsvis Præsident, Sekretær og Vicepræsident.

Under Repræsentantskabsmødet havde Deltagerne Lejlighed til at bese Lillebæltsbroen, og alle de udenlandske Kolleger udtalte deres

Begejstring over dette storslaaede Ingeniørarbejde. Endvidere var der arrangeret en Udflugt til Ollerup, hvor Gymnastikhøjskolen blev beset med stor Interesse.

FÆLLESINDKØB AF BRÆNDSEL

Tilladelse til Fradrag i Lønnen.

Som Følge af, at nogle Tjenstemænd med visse af deres Kreditorer havde truffet Aftale om Afvikling af deres Mellemværende paa den Maade, at de lokale Lønudbetalere hver Maaned tilbageholdt en vis Del af Lønnen, hvorved de paagældende i nogle Tilfælde næsten ikke fik nogen Udbetaling, indskærpede Generaldirektoratet i Efteraaret 1934 (Medd. fra Gdt. 252/34) Bestemmelsen i Tjenestemandslovens §§ 34 og 35, i hvilke Paragraffer det er fastsat, at Tjenstemændene ikke kan give Forskrivninger paa mere end 25 pCt. af deres Lønning.

Denne Indskærpelse foranledigede, at en aargammel Foranstaltning, som havde virket til Personalets Fordel, nemlig Fællesindkøb af Brændsel — hvilke Indkøb ordnedes paa den Maade, at Beløbet i 4, 5 à 6 maanedlige Afdrag indeholdtes i Lønningen ved den lokale Lønudbetalers Foranstaltning — ikke mere kunde finde Sted.

Under Hensyn til, at Personalet ved de paagældende Fællesindkøb havde kunnet faa deres Brændsel til en rimeligere Pris end ved at købe i Smaaportioner, henvendte de 4 Jernbaneorganisationer sig i Foraaret til Generaldirektoratet med Anmodning om, at der paa ny blev givet Tilladelse til at ordne sig med de lokale Lønudbetalere, naar det drejede sig om Fællesindkøb af Brændsel. Generaldirektoratet gav i første Omgang Afslag, men Spørgsmaalet blev rejst paa ny, og der er nu opnaaet en tilfredsstillende Ordning.

Generaldirektoratet har derefter tilskrevet Distrikterne saaledes:

Det meddeles herved herved Distriktet til Efterretning og snarlig videre fornøden Underretning for de paagældende Myndigheder, at de lokale Lønningsudbetalere uanset det i Meddelelse 252/1934 indeholdte Forbud fremtidig i Tjenstemænds og ansattes Lønning maa indeholde Afdrag til indkøbt Brændsel under følgende Forudsætninger:

1. Det skal dreje sig om organiserede, større sam-

lede Indkøb af Brændsel foretaget af en Kreds af ansatte under eet for saa vidt mulig at opnaa særlig gunstige Vilkaar for Købet.

2. Den enkelte ansattes maanedlige Afdrag maa ikke overstige 5 pCt. af det Lønningsbeløb, som paa Indkøbs-Tidspunktet tilkommer den paagældende, og Afdragene maa paa hvert Køb højst strække sig over 6 Maaneder.

Der skal i øvrigt ikke tages Hensyn til andre Afkortninger, og det er altsaa ikke hindrende, at den i Tjenestemandslovens § 34 nævnte Maksimumsgrænse paa 25 pCt. eventuelt i Forvejen er naaet.

3. Det er hvert enkelt Sted en ganske frivillig Sag, om Lønningsudbetalerne vil paatage sig Afkortningen, og den paagældende Kreds af ansatte maa selv ordne Forholdet til Lønudbetalerne, saaledes at Statsbanerne ikke er Mellemand.

Da det er i denne Tid, at Brændselsindkøb for Vinteren plejer at finde Sted, skynder vi os at bringe denne Meddelelse til Oplysning for de af vore Medlemmer, som plejer at ordne sig paa den her omtalte Maade, eller for dem, som i Aar kunde tænke sig at være med til noget saadant.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Motorførere med fælles Regnslag.

Vi Motorførere ved S-Banen søgte sidste Vinter om at faa tildelt Regnfrakker, da vores Tjeneste er forbunden med Fodture, indtil ca. 4 Kilometer paa en Dag, og Resultatet af denne Ansøgning burde ogsaa kendes ud over vor snævre Kreds.

Tænk, der er en eller anden Kontorchef, thi Generaldirektøren tør jeg ikke beskyldes for en saadan Idé, der har resolveret, at der i hvert Førerrum paa de elektriske Vogne (46) skal anbringes et Regnslag til fælles Afbenyttelse. At saadant noget bydes os, er næsten utænkeligt, men ikke desto mindre sandt; thi Regnslagene hænger der allerede og griner en i Møde, hver Gang man træder ind i Førerrummet. Jeg maa lige bemærke, at Hovedbestyrelsen har godkendt den trufne Ordning — dog uden at spørge os Motorførere.

Jeg er befængt med den modbydelige Sygdom, som Bylder nu en Gang er, og det netop paa Hals og i Nakken, hvor et Klædningsstykke som et Regnslag kan virke ret irriterende; men den Irritation er intet imod den, jeg føler ved Tanken om, at en eller anden Embedsmand, maaske flere, hyder os en saadan Haan: thi selv Straffefanger bydes vel næppe fælles Klædningsstykker.

I det næste Møde i vor Gruppe vil jeg stille Forslag om, at vi underretter Sundhedsautoriteterne om den trufne Ordning, saa maaske d'Hrr. ad den Vej kan faa sig den Næse, de fortjener.

Motorfører m. f. Regnslag.

Vi er aldeles ikke uenig med den ærede Indsender. Ogsaa vi finder, at den trufne Ordning ikke er tilfredsstillende; ja, vi tillader os endog at tro, at det for Statsbanerne vilde være billigere at give hver af de paa-gældende Motorførere en Regnfrakke, end at have 46. med Tiden betydeligt flere, Regnslag hængende til fælles Afbenyttelse, og det er at haabe, at Distriktet vil indse dette og gøre Indstilling derom til Generaldirektoratet. Men Indsenderen gør sig skyldig i en Fejltagelse, naar han siger, at Hovedbestyrelsen har godkendt den trufne Ordning uden at spørge Motorførerne. Motorførernes Tilidsmand i Hovedbestyrelsen var nemlig til Stede, da Sagen i sin Tid behandledes og det givne Tilbud modtoges.

Red.

ARBEJDSTIDSNEDSÆTTELSE SOM MIDDEL MOD DEN ØKONOMISKE KRISE

(Fortsat.)

I forrige Aars Beretning blev der givet nogle Oplysninger om Hr. Takahashis' Inflations-Politik, som foranstaaende Resultater utvivlsomt i Hovedsagen skyldes. Enkelte andre Forhold skal her nævnes til yderligere Belysning af den. Siden Depressionen begyndte, har der hvert Aar været et betydeligt Underskud paa Statens Budget, voksende fra 105,2 Millioner Yen i 1931—32 til 932,4 Millioner i 1933—34 og atter dalede til 785 Millioner i 1934—35. Disse Underskud er dækket ved Laan, idet Skatterne kun forøgedes meget lidt, medens man samtidig drev en Politik, der gik ud paa at skaffe billige Penge, og Seddelomløbet viste en lille Udvidelse (1,143 Millioner i 1931, 1,270 Millioner i 1934). Det bør dog bemærkes, at de forøgede Udgifter, som herved er muliggjort, kun delvis er gaaet til offentlige Arbejder, idet de hovedsagelig er anvendt til Forsvarsvæsenet. Udgifterne til dette er steget fra 659,2 Millioner Yen i 1932—33 til 819 Millioner i 1933—34 og 937 Millioner i 1934—35, hvad der utvivlsomt i vidt Omfang forklarer Forøgelsen i Raa-jernproduktionen med 80 pCt., og af Staalvarer med omkring 90 pCt. siden 1931. Udgifterne til offentlige Arbejder og andre Hjelpeforanstaltninger udgjorde 205,5 Millioner Yen i 1932—33, 365,3 Millioner i 1933—34 og 263,9 i 1934—35.

Disse Oplysninger er gjort forholdsvis udførlige, fordi det er vigtigt at forstaa de Omstændigheder, der muliggjorde det for Japan at bevare en høj Beskæftigelsesgrad under Verdensdepressionen. Hos nogle er der maaske en Tilbøjelighed til at forklare dette Resultat ved Hensvisning til den store Tilvækst i Japans Eksport. De virkelige Tal viser, at den faldt fra et Toppunkt paa 2,101 Millioner Yen i 1929 til 1,118 Millioner i 1931, hvorefter den paany har været i jævn Vækst og i 1934 naaede et Beløb paa ialt 2,134 Millioner, omtrent samme Tal som før Depressionen. Guldværdien af den samlede Verdenshandel er naturligvis i det Tidsrum gaaet betydeligt ned, men selv med Hensyntagen hertil er Japans Andel kun steget fra 2,87 pCt. i 1929 til paa det

nærmeste 3,5 pCt. i 1934. Ganske vist er Eksportvarernes Kvantitet vokset betydeligt mere, end disse Tal lader formode. Nøjagtige Oplysninger foreligger ikke, men man kan danne sig en Forestillning derom, naar man ved, at medens Guldværdien af Japans Eksport i 1932 var faldet med over 60 pCt. i Forhold til 1929, var Kvantiteten kun faldet med knapt 6 pCt. Ikke desto mindre kan der næppe være Tvivl om, at den væsentligste Aarsag til, at Produktionen paany har været i Opgang, og alvorlig Arbejdsløshed er blevet undgaaet, maa søges i Regeringens Ekspansions-Politik.

Et andet Land, som har opnaaet bemærkelsesværdig Fremgang ved Hjælp af Ekspansions-Metoder, er Sverige. I December 1933 var der her tilmeldt 130 000 arbejdssøgende, medens Fagforeningernes Statistik viste, at 27,7 pCt. af deres Medlemmer var uden Arbejde. I Juli 1934 var begge disse Tal gaaet ned med omtrent 50 pCt., og skønt der var en vis Stigning i Aarets sidste Maaneder, synes den ikke at have været større, end at den kan have sin Forklaring i Sæsonforholdene. Disse Resultater svarer til en stadig Forøgelse af Udenrigshandelen og af den industrielle Produktion, der fra December 1933 steg fra 97,1 pCt. af Gennemsnittet for Aaret 1928 til 109,6 pCt. i December 1934. Ogsaa her bestemte Regeringen sig — efter at have nedskaaet Kronen til omkring 7 pCt. under Sterling-Pariteten — til en dristig Politik med offentlige Arbejder, finansieret ved Laan. For 1933—34 undlod man forsættelig at skaffe Balance paa Budgettet, da man ønskede at finansiere ikke-indtægtgivende offentlige Arbejder, til hvilke der tidligere altid var skaffet Penge ad Beskatningsvejen. Regeringen havde anslaaet, at man maatte laane ialt 269 Mill. Kr., svarende til omkring 25 pCt. af det ordinære Budget; men i Virkeligheden blev der kun brugt omkring 163 Mill. For Aaret 1934—35 anslog man 282 Mill. Kr. Ved Udførelsen af dette Program med store Udgifter dækket ved Laan drog man Fordel af Valuta-Forholdene, der var overordentlig gunstige. Stimuleringen af Eksporten og Begrænsningen af Importen, der begge for en stor Del skyldtes Kronens Nedskæring, bidrog til en betydelig Tilstrømning af Guld og fremmed Valuta, hvad der muliggjorde at holde Renten lav. Renten for langfristede Laan faldt stadig, idet den effektive Rente af Statsobligationer, som i Maj 1933 havde været 4,22 pCt. kun var 3,01 pCt. ved Udgangen af 1934. Som de foran anførte Tal viser, førte disse Foranstaltninger til en udpræget Fremgang. Regeringen betragter aabenbart Situationen som praktisk taget normal, og Budgettet for 1935—36 er opstillet efter mere sædvanemæssige Linier. Laan vil nu igen kun blive benyttet til Udgifter ved indtægtgivende Arbejder, og disse er ikke anslaaet til mere end 137 Mill. Kr. Danmark, Finland og i mindre Omfang Norge viser ligeledes Fremgang i Forhold til 1933, men i intet af disse Lande har man endnu opnaaet en tilfredsstillende Beskæftigelsesgrad.

Blandt de øvrige europæiske Lande, der har forbedret deres økonomiske Stilling ved positiv Hand-

ling, fortjener Portugal at nævnes som et Land, der med afgjort Held har fulgt en dristig Finanspolitik til Igangsættelse af offentlige Arbejder. Dets hele økonomiske og finansielle Situation er blevet væsentligt forbedret i Løbet af de sidste seks Aar.

I Storbritannien og Nord-Irland fortsattes den for 1933 konstaterede Fremgang i det store og hele i 1934, omend i et langsommere Tempo. Arbejdsløshedstallet sank gradvis fra 2 263 000 i December 1933 til 2 086 000 i December 1934. Indekstallet for hel eller delvis Arbejdsløshed, der i Gennemsnit for 1933 var 20 pCt., gik ned til 16 pCt. i Juni 1934 og holdt sig deromkring i Resten af Aaret, medens Antallet af beskæftigede Personer i Storbritannien nu svarer til Gennemsnittet for 1929. Paa sidstnævnte Tidspunkt var der imidlertid allerede omkring 1¼ Mill. arbejdssøgende, hvortil kommer, at Industribefolkningens Tilvækst, som for det siden da forløbne Tidsrum udgør 900 000, for største Delen endnu ikke har fundet Optagelse. For Opnaaelsen af denne betydelige, omend stadig kun delvise Fremgang har Nedsættelsen af Sterling og de forskellige Foranstaltninger, der er gennemført med Kreditudvidelse til lav Rente for Øje, spillet den væsentligste Rolle. En af de Virkninger, denne Kreditpolitik har frembragt, er den betydelige Forøgelse af Byggeriet. Indekstallet for Boligbyggeri (1928 = 100), der i 1931 var 100,9, steg til 155,3 i 1932 og til 173,4 i 1934. Størstedelen af denne Virksomhed skyldtes privat Initiativ omend det i nogen Grad blev fremhjulpet ved Regeringens Støtte til Ombygning af Slumkvarterer. Indenfor Industrien som Helhed naaede Produktionen op over Niveauet fra 1928. Paa den anden Side repræsenterede Eksporten, skønt den i Aarets Løb voksede langsomt, fremdeles kun omkring Halvdelen af dens Sterlingværdi i 1924. Hvad Kvantiteten angaar, er den ikke undergaaet nogen større Ændring i Løbet af de sidste fire Aar; Procenttallene for Eksportvarernes Mængde i Forhold til 1929 er anslaaet til 62,7 i 1931, 62,9 i 1932, 64,2 i 1933 og 69,1 i 1934.

I U. S. A. har der været betydelig Opgang saavel i Produktion som i Priser siden Lavpunktet i Marts 1933; men den samlede Arbejdsløshed er dog fremdeles meget stor. Antallet af dem, der oppebærer Understøttelse, er faktisk forøget, da mange mandlige og kvindelige Arbejdere, som tidligere undlod at søge Hjælp, har opbrugt deres Opsparinger og derved er blevet tvunget til nu at melde sig. Den amerikanske »Federation of Labour« har beregnet det samlede Antal arbejdsløse i Oktober 1934 til 10 671 000 omtrent samme Tal som Aaret i Forvejen (Beregningerne omfatter ogsaa Personer, som er beskæftiget ved offentlige Arbejder, Nødhjælpsarbejder og i Arbejdslejre), medens Arbejdsgivernes Statistik for Tekstilindustrien viser, at Beskæftigelsestallet i Aarets Løb svingede mellem 70 og 79 pCt. af Gennemsnittet for 1923—25, hvilket betyder en Fremgang paa 10 Points i Forhold til 1933. Produktionen viste ligeledes kun ringe almindelig Fremgang, om end den efter at være taget af i Løbet af Sommeren voksede noget i Efteraaret. De Industrier, som fremstiller Varer af længere Holdbarhed, vedblev at ligge meget sløjt; det gælder navnlig Byggeriet, der omfattede mindre end

30 pCt. af, hvad det var oppe paa i 1923—25. Den i 1934 opnaaede Fremgang er blevet betragtet som en Skuffelse, navnlig med Henblik paa Regeringens overordentlig store Udgifter. Man maa imidlertid her erindre to Ting. Da den dybtgaaende Uligevægt, der frembragte Krisen var større i U. S. A. end andet Steds, maatte det Chock, der ramte det økonomiske System, nødvendigvis gøre Genrejsningen langsom og besværlig. Selv de af Kongressen bevilgede betydelige Summer var ikke tilstrækkelige til at udfylde den Kløft, der skabtes ved manglende Tillid, og hvorved Anbringelsen af Kapital i private Erhvervsvirksomheder reduceredes uendelig meget. Og dernæst blev en stor Del af de bevilgede Penge i Virkeligheden ikke givet ud. Med Hensyn til offentlige Arbejder var Forholdet f. Eks. det, at der ved Udgangen af 1934 kun var brugt 2 Milliarder \$ af de beregnede 3,7 Milliarder; paa det Tidspunkt var 1 Million Mennesker beskæftiget direkte ved Udførelsen af de planlagte offentlige Arbejder. Det voksende Udgiftsbeløb paa denne Konto har formentlig til Dels fremkaldt de Tegn paa Fremskridt, der viste sig i Aarets sidste Maaned, og det er overmaade sandsynligt, at den økonomiske og beskæftigelsesmæssige Situation uden de meget store Summer, der blev sat i Omløb ved Regeringens forskellige Foretagender, vilde have været langt værre, end den faktisk blev. Ligesom for Japans Vedkommende er den offentlige Gæld, man stiftede, ikke saa stor, at den vil kunne øve alvorlig Indflydelse paa Landets finansielle Stabilitet, og Regeringen har tilkendegivet, at den har til Hensigt at fortsætte sin Ekspansionspolitik ved at opføre 4 Milliarder \$ til offentlige Arbejder paa Budgettet for 1935—36, hvorved man haaber at bringe 3¼ Million Mand i Arbejde paany.

I Canada indtraadte i 1934 en Bedring, der har sat sig Spor paa de Produktions- og Arbejdsløshedstallene. Indekstallet for den industrielle Produktion, som i 1933 kun androg 65,2 pCt. af Gennemsnittet for 1928, steg i Fjor til 79,5 som en Genspejling af den opadgaaende Bevægelse, der gjorde sig gældende indenfor de fleste Industrigrene. Paa tilsvarende Vis faldt Fagforeningernes Procenttal for Arbejdsløsheden, der i de to foregaaende Aar gennemsnitligt havde været 22 pCt., til 18 pCt. i 1934, skønt Antallet af arbejdssøgende, der var tilmeldt Arbejdsanvisningskontorerne, snarest var større end i 1933.

Som Hovedresultat viser en Betragtning af de her nævnte og en Række andre Lande, der har foretaget en Nedsættelse af deres Mønt, at de alle i højere eller ringere Grad har forbedret deres beskæftigelsesmæssige Stilling. Det er imidlertid et Spørgsmaal, om dette Resultat ikke nok saa meget skyldes den indenrigske Kreditudvidelse som selve Nedsættelsen af Pengeværdien.

I de Lande, der holdt deres Valuta i et bestemt Forhold til Guldet, er en-gros-Priserne under Krisen gennemsnitligt faldet ti eller femten Procent mere end i dem, som var gaaet bort fra Guldet. I flere Tilfælde efterfulgtes dette Fald i en-gros-Priserne imidlertid ikke af tilsvarende Fald i Pristallet for Leveomkostninger, et Forhold, som har forstærket Deflationsprocessens Vanskeligheder.

(Fortsættes.)

PRØVEKØRSEL PAA DOVREBANEN

I et tidligere Nr. af »Lokomotiv Tidende« er de nye store norske Lokomotiver udførligt omtalt, ligeledes er der givet Udtryk for den Interesse, hvormed disse Lokomotiver omfattes af hele den norske Offentlighed, der ikke alene er stolt over selve Nybygningerne, men ogsaa begejstret for den ret betydelige Nedsættelse af Rejsetiden, som samtidig bliver mulig.

Den norske Presse skriver i Anledning af Prøvekørslen:

»Der var anderledes Fut og Fart i den moderne »Dovregubben« med dens 2400 Hestekræfter end i Eventyrets Gubbe af samme Navn, som skal have regeret paa Fjeldtoppene.

»Dovregubben« af i Dag — skinnende blank og fin som et nyslaaet Kronestykke — er et Produkt af menneskelig Snille og dygtig Ingeniørkunst. Naar man kender de bugtede Veje, vore Jernbaner maa tage for at slynge sig frem gennem Dalsænkningerne med Fjeldsiderne lodret op for Kupévinduerne og med Fald paa nogle Hundrede Meter ned mod den krystalklare Fjeldelv, saa vil alle være enige i, at en Fart paa 100 km eller mere er ikke saa lidt af en Præstation — selv om denne Fart kun kan holdes paa lettere Steder.

Vor 20 Meter lange og 3 Mand høje Kæmpe overfløj alle vore dristigste Forventninger, man havde haabet paa en Maksimalfart af 110 km oppe paa selve Højjældet mellem Hjerkin, som er Dovrebansens højeste Punkt — 1017 Meter o. H. — og Dombaas, der ligger i et frodigt Bælte af Skov og saftiggrønne Enge i en Højde af 659 Meter over Havet. Men Dovregubben aad Kilometerne med glubende Appetit, og Hastighedsmaaleren holdt først op med at stige, da den naaede 115 km.

Vidder og Krat suste forbi vore Kupévinduer som Skygger og graa Striber.

En Triumf for norsk Teknik og Industri, for Konstruktorerne, Overingeniør Grønningsæter ved Statsbanerne og Overingeniør Eriksen ved Thunes mekaniske Værksted, og for Værkstederne, som har bygget »Dovregubben«, Thune og Hamar Jernstøberi. De to Konstruktorer savnede man desværre paa Dagens Færd, men de fulgte nok deres Kælebarn i Tankerne.

Paa Stationerne blev den 150 t tunge Kolos beundret af Sagkyndigheden og ogsaa af andre. Intet Under, at alle, som havde Tilknytning til Højjældets Racer, skinnede om Kap med den blændende Sol.

Paa Rekordstrækningen Hjerkin—Dombaas entrede Maskindirektør Storsand »Dovregubben« og deltog i Rekorden paa de 115 km sammen med Lokomotivets Fører, Alfred Johansen, dets Lokomotivfyrbøder John Johansen og Lokomotivkontrollør Aksel Johansen. Med Toget fulgte ogsaa Lokomotivinspektøren, Olav Andersen.

I flere forholdsvis skarpe Kurver klarede »Dovre-

gubben« 80 a 85 km. De 115 km betyder en absolut og overlegen Rekord i norske Jernbaners Historie. Rekorden blev sat paa to Strækninger med gode Kurveforhold og gode Skinner.

Maskindirektøren oplyste efter denne Kraftprøve, at Lokomotivet har været prøvekørt en Maanedstid, og efter hver Prøvekørsel er en Del »Børnesygdomme« afhjulpet. Det viser sig, at Lokomotivet er meget økonomisk i Drift — det koster 16 Øre i Kulforbrug pr. km — medens de 2 andre, man ellers maa gøre Brug af, kommer op paa 25 Øre pr. km.

»Dovregubben« vil komme i Brug paa Strækningen Otta—Trondheim. Paa Strækningen Otta—Hamar maa Banelegemet forstærkes, Broer o. l. bygges om til en anslaaet Pris af 5—6 Millioner Kroner, før man kan køre saa store Lokomotiver som »Dovregubben«.

En Fordel ved det nye Højjældslokomotiv er ogsaa, at det saa sjældent behøver at renses. Det kan eksempelvis køre Trondheim—Lillestrøm uden at renses.

Overingeniør Schmidt, som ogsaa deltog i den officielle Prøvekørsel, udtalte, at intet Lokomotiv i Verden har en Kedel med en saadan Hedeflade, og som Følge deraf har indbygget saa mange Hestekræfter i Forhold til Lokomotivets Vægt. Tenderen er helsvejset uden Nagler og er af let Konstruktion.

Af nyt Udstyr paa Lokomotivet kan nævnes Sandkasserne, Askekassen og Fyrdøren, der bevæges ved Trykluft. Al Smøring foregaar ved en Oliepumpe.

Paa Strækningen Otta—Trondheim vil der med det nye Lokomotiv indtjenes ca. 1 Time i Rejsetiden. Det kan nævnes, at man for at konstruere dette nye Lokomotiv har maattet udføre 800 à 1000 Tegninger, saa man forstaar, det har været et vældigt Arbejde.

Forhenværende Maskindirektør Hoff, som nu er 78 Aar og kom i Jernbanens Tjeneste i 1880, fulgte ogsaa med, da han gerne vilde se lidt paa dette nye Vidunder. Foruden Fylkesmand Klingenberg, Distriktschef Ruud, Dovrebansens Tilsynsførende, deltog ogsaa en hel Række af inden- og udenlandske Pressefolk i Prøvekørslen.

Bladets Medarbejder havde en Samtale med Maskindirektøren, der udtalte:

Det nye Lokomotiv er ypperligt og tidssvarende og fuldt paa Højde med, hvad man har i Europa i Dag. Der er intet i Vejen for, at vi herhjemme kan følge med paa dette Omraade. Vi maa rejse langt for at finde et Lokomotiv af den Størrelse. Vi skal da ned til Alperne, til de svejtsiske og østrigske Baner.

Under Opholdet paa Opdal Turisthotel holdt Maskindirektør Storsand en Tale, hvori han kom ind paa Fremtidssønsker — Elektrificering af Jernbanerne. Han nævnte i sin Tale, at Norge for Tiden har ca. 200 Damplokomotiver, men af disse er kun 46 beregnet til Hastigheder paa 80—90 km i Timen, og de er allesammen for lette til at kunne køre tunge Hurtigtog over Strækninger med store Stigninger og med den Gennemsnitshastighed, som Forholdene i Dag kræver. Man har derfor anset det for nødvendigt at gaa til Bygning af store og moderne

Højfjeldslokomotiver, indtil man kan faa vore Baner elektrificeret.

Man regner med, at Elektrificeringen af Hovedlinjerne Oslo—Bergen og Oslo—Trondheim og alt, som vil følge med dette Arbejde, vil komme til at koste Landet henimod 100 Mill. Kr.

Maskindirektøren udtalte ogsaa, at noget af det vigtigste var at faa Tryklufsbremse paa Godstogene. Vi holder for Tiden paa med betydelige Elektrificeringsarbejder. Vi har i Drift eller bevilget og under Arbejde 372 Banekilometer regnet som enkeltsporet Bane. Vi haaber paa yderligere Bevilling til Resten af Østfoldbanen, 145 km.

Det kan ogsaa tænkes, at Oslo—Bergen, Oslo—Trondheim og Oslo—Stavanger om 15—20 Aar vil have elektrisk Drift. Og mens man venter paa, at dette skal ske, maa man gøre alt for at faa fuld Nytte af den Milliard Kroner, som er nedlagt i Statsbanerne. Om en Snes Damplokomotiver af den Grund skulde blive kasseret før Tiden, er i denne Forbindelse uden Betydning, udtalte Maskindirektøren.

Langs vor Vej stod enkelte Steder Fjeldbygdens Folk paa Gaardene langs Banen og viftede til den moderne »Dovregubben«. De bliver nok imponeret af Kæmpen — kanske ikke mindst Ungdommen, der drømte sig langt over alle Fjelde, men mange tænkte nok i sit stille Sind:

Hvorfor i Alverden har det saadan en Hast.»

DAMP ELLER OLIE

Direktøren for Baldwin Locomotive Works, Philadelphia, Mr. *Binkerd*, hvis Virksomhed bygger baade Damplokomotiver og Diesellokomotiver, har ifølge »Railway Age« udtalt sig om Spørgsmaalet »Damp eller Olie« som følger:

— Det er ikke længere nogen Hemmelighed, at Damplokomotivet i Dag er en langt alvorligere Konkurrent til det elektriske Lokomotiv end for 30 Aar siden, og de store amerikanske Elektricitetsfirmaer er ikke meget forhaabningsfulde i deres Forventninger med Hensyn til Elektrificering af Jernbaner.

Ifølge de talrige Offentliggørelser om Diesellokomotiver er det i den store Offentlighed den fremherskende Mening, at Damplokomotivet er ved at uddø. Men længere ud i Fremtiden vil man ikke finde mere udstrakt Diesel- eller elektrisk Drift paa Banerne end i Dag, og i mange Tilfælde vil disse Driftsformer bestaa ikke af økonomisk Nødvendighed, men ofte kun af æstetiske eller andre særlige Grunde.

Under mine Studier af Omkostninger ved Diesel- og ved Dampdrift har det været af Værdi for mig at fastslaa, at f. Eks. Zefür-Dieseltoget vendes i Kansas City ved at gennemløbe et 5 km langt Vendespor, men at man for at spare Personale unnlader at anvende den ellers foreskrevne Ledsagelse af en Stationsmand. Iøvrigt kører dette Dieseltog en 400 km lang Strækning med kun 72,5 km/T Rejsehastighed. Allerede i 1897 kørte Damplokomotiver regelmæssig fra Camden til Atlantic City med 110 km Hastighed og naaede ved Lejligheder op paa 170 km/T. Chicago-

Nordvestbanens »400 Express« kører 640 km med Gennemsnitsfart 100 km/T, og »St. Louisien« tilbage-lægger de 1692 km fra New York til St. Louis med Rejsehastighed 80,4 km/T. Ulemperne ved Sod og Røg eksisterer med Vognenes nuværende Ventilationsindretning ikke mere.

I intet Damp-Eksprestog kender man den Begrænsning af Passagerantallet som i Dieseltogene. Man kobler efter Behov nogle Vogne til Damptoget, hvilket ved Dieseltogene ikke er muligt. Damplokomotiver, der for Aar tilbage var beregnet til at kunne tage 10 Vogne, kører ogsaa planmæssigt med 14 Vogne, hvis Vægt er 1100 t. Ganske vist kan man ikke med saa svære Tog vente den samme Igangsætningsevne som med Dieseltog. Personvognene i Dampvog vejer indtil 78 t, men hvad skulde forhindre, at man ogsaa byggede disse Vogne af Letmetal?

De med Dieseltog opnaaede store Hastigheder opnaas ikke *som Følge* af Dieselmotorens Egenskaber, men *paa Trods* af dem!

Man kan bygge Diesellokomotiver, der i alle deres Egenskaber stærkt nærmer sig Damplokomotivet, men et saadant Diesellokomotiv med to Motorer å 1975 HK vilde koste 400—500 000 Dollars, altsaa 3 Gange saa meget som et lige saa kraftigt Damplokomotiv.

Vigtigere end Brændselsbesparelsen er Reparationsudgifterne. Paa Grundlag af omhyggelige Undersøgelser over 1913 Damp-Rangerlokomotiver og American Railway Associations Oplysninger om 100 Diesel-Rangerlokomotiver fremkommer følgende Reparationsudgifter, beregnet pr. 100 t Adhæsionsvægt og Time, angivet i Dollars med Lokomotivets stigende Alder. Rangermaskiner er valgt, fordi disse Maskiners Tjeneste frembyder det fordelagtigste Anvendelsesomraade for Diesellokomotiver:

Reparationsudgifter pr. 100 t Adhæsionsvægt og Tjenestetime i Dollars

Alder Aar	Diesel-lok.	Damp-lok.
1	0,40	0,52
3	1,16	0,75
5	1,51	0,86
7	1,90	0,95
9	?	1,05
15	?	1,25
25	?	1,82
35	?	2,30

For Diesellokomotivernes Vedkommende foreligger ingen Oplysninger efter det 7. Leveaar. Man ser, at Damplokomotivet kun staar ugunstigere i det første Aar, men i det 7. Aar koster kun det halve i Reparation i Sammenligning med et lige saa svært Diesellokomotiv. Der er, udtalte Direktør Binkerd, ikke Gnist af Bevis for, at Diesellokomotivet efter de første Aars Forløb vil vise lige saa lave Reparationsudgifter som et Damplokomotiv — sikkert er tværtimod, at Udgifterne er højere, usikkert er kun hvor meget.

Altfor ofte gør man den Fejl at sammenligne Reparationsudgifter for et 20 eller 30 Aar gammelt Damplokomotiv med Udgiften til et nyt Diesellokomotiv.

Saa vidt Foredragsholderen, hvis forretningsmæssige Interesse i Problemerne kan være vanskelige at granske. Og saa er det jo endelig et aabent Spørgsmaal, om amerikanske og europæiske Diesellokomotiver er lige gode.

(Efter *Dansk Jernbaneblad.*)

LOKOMOTIVET FEJRER MED

Det er i Aar 100 Aar siden den første Jernbane aabnedes i Tyskland, fra Nürnberg til Fürth, og dette Jubilæum har givet Anledning til, at der i Sommer afholdes en stor Jernbaneudstilling i Nürnberg.

Ingeniør E. Metzeltin i Hannover, som er en varm Tilhænger af Damplokomotivet, og som tidligere har udgivet Værket »Lokomotivet i Kunst, Vitighed og Karrikatur« har ment, at Lokomotivet, der er en af »Hovedpersonerne« i Jernbanevæsenet, ogsaa skulde være med i 100 Aars Jubilæet; han har derfor forfattet et Værk, som bærer ovennævnte Titel: »Lokomotivet fejrer med«, det er udgivet af den tyske Ingeniørforenings Forlag. Prisen er 3,00 RM. pr. Stk. Paa 88 Sider med 177 Illustrationer bringer det paagældende Værk en Omtale af Lokomotivet gennem de 100 Aar. Stoffet ligger langt fra de almindelige tekniske Beskrivelser og Beregninger; det har gennemgaaende en humoristisk Tendens, idet det foruden »rigtige« Jernbanebilleder ogsaa bringer en Mængde Illustrationer, som viser tidligere Tidens Satire over Jernbanen.

Værket omtaler ikke alene Tyskland, men omfatter Jernbanevæsenet i næsten alle Lande. Det kan anbefales de af vore Læsere, der er i Stand til at læse Tysk, som en lille interessant og morsom Bog om Lokomotivet.

EFTERLYSNING

En Fyldepen er funden paa Loko. 887.

Lokomotivfyrbøder J. Jensen,
Ingerslevs Boulevard 22, Aarhus.



25 AARS JUBILÆER

Den 1. September kan Lokomotivfører *K. Knudsen*, Brande, fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. *K.* ansattes 1. September 1910 som Lokomotivfyrbøder i Aalestrup, hvor han var stationeret til han den 1. April 1926 forfremmedes til Lokomotivfører i Glyngøre. Den 1. Oktober 1927 forflyttedes han til Assens, men blev den 1. Juni 1928, da Assens nedlagdes som Lini depot, beordret forflyttet til Brande, hvor han siden



K. Knudsen.

har gjort Tjeneste og antagelig nu har slaaet sig til *Ro.* *Knudsen* er altid stærkt interesseret i Foreningens Anliggender og har virket her i Afdelingsbestyrelsen baade som Kasserer og Formand, og Afdelingen bringer ham herfor sin hjerteligste Tak for den Tid, der er gaaet, og ønsker ham al mulig Held i Fremtiden; og dermed hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen. *M. R.*



N. M. Madsen.

Den 1. September kan Lokomotivfører *N. M. Madsen*, Gedser, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. *Madsen* kom paa Værkstedet i Gedser den 26. September 1908, forfremmedes til Lokomotivfyrbøder i Korsør den 1. September 1910, kom senere til Slagelse og Nykøbing F. og søgte tilbage til Gedser efter sin Forfremmelse til Lokomotivfører.

Madsen har været Afdelingsformand siden 1930, hvilket Hverv han røgtter endnu til Medlemmernes Tilfredshed. Vi ønsker *Madsen* hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen. *Afd. 11. B.*

Lokomotivfører *V. Høyer*, Langaa, kan den 1. September fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand ved D. S. B. *Høyer* har lært paa Centralværkstedet i Aarhus, blev ansat samme Sted som Haandværker d. 21. September 1908, forfremmedes til Lokomotivfyrbøder i Struer den 1. September 1910, men blev Aaret efter forflyttet til Langaa, hvor han forblev ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. April 1926. *Høyer* er en god Kollega og en pligtopfyldende Lokomotivmand, der kun har Venner. Langaa Lokomotivførerafdeling ønsker Jubilæaren hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen.

K. P. S.

Endvidere kan Lokomotivfører *N. M. Eriksen*, Gormsgade 14, 1., Horsens, den 1. September fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Jernbanelæge Friderichsen, 8. B. Lægedistrikt, København, er bortrejst fra d. 25. Aug. i ca. 3 Uger.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge A. Freudenthal, P. Bangsvej 61. Telf. Godth. 2281. Konsultationstid: 14—15 (udenfor Konsultationstid P. Bangsvej 62. Telf. Godth. 2290).



Et Angreb paa det svejtsiske Jernbanepersonales Stilling.

Generaldirektoratet for Forbundshbanerne i Svejts synes at ville benytte sig af den Omstændighed, at Arbejderne og Medhjælperne ikke falder ind under Tjenestemandsløven, som blev vedtaget for 7 Aar siden, til Sænkning af deres Lønninger for paa denne Maade at øge Afstanden mellem Lønningerne for Tjenestemændene og de to nævnte Grupper og saaledes indirekte ogsaa at ramme Tjenestemændene. I Henhold til Tjenestemandsløven skulde Tjenesteforordningen udfærdiges for Arbejderne og Medhjælperne, men skønt Løven har været gyldig i 7 Aar, har det været umuligt for Jernbaneforbundet trods gentagne Forsøg at faa Spørgsmaalet ordnet. Jernbaneforvaltningen udviste ingen Hast; i Slutningen af Juni Maaned kom den pludselig med en Række Udkast, der bl. a. omfattede en Tjenesteordning for Arbejderne og en for Medhjælperne. Man forventer Jernbaneforbundets Udtalelse herom i Løbet af tre Uger og indbyder til Forhandlinger allerede den 25. Juli. Med Hensyn til Lønningerne indeholder Forvaltningens Forslag betydelige Forringelser, thi man vil gennemgaaende sænke Lønningssatserne med 20—25 pCt. og endnu mere. Ogsaa Ferien skal forkortes. Paa den anden Side indeholder Tjenesteordren samme Pligter for Medhjælperne, som Løven paalægger Tjenestemændene, og Strejker forbydes. Jernbaneforbundet har protesteret mod den korte Tidsfrist, der er levnet det, fordi det er umuligt paa saa kort Tid at kunne overskue alle det ny Reglements Følger.

I. T. F.

De amerikanske Jernbanemænds Pension.

I Begyndelsen af Juli blev de nye Lovforslag om Jernbanemændenes Pensioner i U. S. A. fremsat i den lovgivende Forsamling. Den tidligere Lov blev som bekendt erklæret for ulovlig af Højesteret, fordi denne mente, at Kongressen ikke havde Beføjelse til at oprette et Pensionssystem. De to nye Lovforslag søger at undgaa dette. Det ene tilkender Jernbanemændene en Statspension paa højst 120 Dollar pr. Maaned. Tjenestemænd, der er fyldt 65 Aar, skal forlade Tjenesten, for saavidt der ikke træffes Overenskomst om, at vedkommende skal tjenstgøre i yderligere 5 Aar. Pension kan ogsaa udbetales til Personer, der er fyldt 50 Aar og har 30 Aars Tjeneste, i hvilket Fald Pensionsbeløbet formindskes med $\frac{1}{15}$ for hvert Aar, som vedkommende er yngre end 65 Aar.

Den anden Lov regulerer Anskaffelsen af Midler til Pensionerne. Til dette Formaal skal Jernbanemændene svare 2 pCt. af Indtagterne indtil en Løn paa 30 Dollar pr. Maaned, medens Selskaberne er pligtige til i samme Udstrækning at bidrage med 4 pCt. — Hvis Lovene færdigbehandles i Juli Maaned, træder de i Kraft den 1. September, men Pensionen vil i saa Fald ikke blive udbetalt før til 1. December 1935.

I. T. F.

De engelske Jernbanemænds Kongres.

National Union of Railwaymen afholdt sin aarlige Kongres i Hastings i Dagene 1. til 6. Juli. De almindelige Spørgsmaal, som beskæftiger hele Arbejderbevægelsen, prægede ogsaa Kongressens Forhandlinger. Allerede i Formandens Aabningstale skænkedes der stor Opmærksomhed til den almindelige Arbejderbevægelses Politik. En Resolution, i hvilken den nuværende Regerings Arbejdsløshedspolitik blev dømt, og hvori man anbefalede den af Arbejderpartiet foreslaede Arbejdsløshedspolitik, gav Anledning til en udførlig og principiel Diskussion. Resolutionen blev enstemmigt vedtaget. En anden Resolution, i hvilken man gjorde sig til Talsmand for, at Forbundet i Tilfælde af en europæisk Krig skulde gaa over til direkte Handling, kunde ikke faa Stemmer nok, efter at Generalsekretær J. Marchbank havde oplyst, at Fagbevægelsen og Arbejderpartiet var Antikrigsbevægelsen i Storbritannien. Den samme Skæbne fik et Ændringsforslag, gaaende ud paa, at man skulde støtte antifascistiske og Antikrigs Bevægelser. Et Forslag om, at Forbundet skulde udtale sig til Fordel for en Enhedsfront i den britiske Arbejderbevægelse sammen med det kommunistiske Parti, blev forkastet med 63 Stemmer mod 15.

Der vil om kort Tid blive afholdt en særlig Konference til Behandling af Spørgsmaalet om Oprettelsen af en Transportarbejderunion, om Forhandling maskineriet for Værkstedspersonalet og andre Ting.

Jernbanernes Kontorpersonales Forbund og Lokomotivpersonaleets Organisation havde sendt Hilsningstelegrammer. I. T. F. var blevet indbudt og repræsenteret ved Sekretær N. Nathans.

I. T. F.

Forhandlinger om en Revision af Arbejdstidsbestemmelserne i Norge.

Jernbaneforbundet, Jernbanernes Kontorpersonales Forbund og Lokomotivmandsforbundet har i Fælleskab fremsat Krav om en Revision af Arbejdstidsbestemmelserne. Ved en Konference, som blev afholdt den 20. Juni i Aar, fremsatte Organisationerne deres Krav, som i Principet gaar ud paa, at 40-Timersugen indføres for hele Personalet i Lønningsklasserne 19—24 (Lokomotivførere til Banevagterne) samt for første Fuldmægtige, Understationsmestre samt Forstandere for Gods- og Ilgods- eller Billetafdelinger. En Undtagelse gøres for Personalet ved Jernbanebestyrelsen og Distriktskontorerne for hvilket der bør udfærdiges særlige Bestemmelser, medens Værkstedsarbejderne ogsaa skulde have 40-Timersugen i Henhold til for dem gældende Særbestemmelser. Forslaget indeholder detaljerede Bestemmelser, som er tilpasset Tjenestens Behov. Den normale Arbejdstid beregnes saaledes til 2000 Timer aarligt. Forslaget kommer til Behandling mellem Jernbaneforvaltningen og Personalorganisationer-

nes Repræsentanter i Overensstemmelse med de herom gældende Bestemmelser. Skønt Forslaget kun omfatter Bestemmelser vedrørende Arbejdstidens Regulering, maa man antage, at det er Hensigten, at Lønnen skal udbetales uforringet og ikke sænkes i samme Grad, som Arbejdstiden forkortes.

I. T. F.

Nye Lokomotiver paa Fredericia—Horsens-Linien.

Omkring den 15. Juli vil der blive indsat en Del nye Lokomotiver paa Strækningen mellem Fredericia og Horsens. Det drejer sig, efter hvad der meddeles, om helt nye og moderne Maskiner, som i Begyndelsen af næste Maaned bliver færdige fra Fricks Fabriker ved Aarhus, og som skal anvendes i Eksprestogene, som løber paa denne Strækning. Maskinerne er udstyret med 1000 Hestekræfter, og Maskimal-Kørehastigheden bliver ca. 120 km i Timen, altsaa samme Maksimalfart, som de nye Lyntog kører med.

(Dagspressen.)

Paa Forespørgsel i Generaldirektoratet erklærer man intet at kende hertil.

Red.

2 Hastighedsrekorder.

Det tidligere her i Bladet omtalte nye strømlinede Damplokomotiv, som de tyske Rigsbaner har bestilt hos Borsigs Lokomotivfabrik, er færdigt og har været paa Prøvekørsler, hvor det med et af almindelige Personvogne bestaaende Tog med Plads til 300 Passagerer har opnaaet en Hastighed paa 192 km.

Samtidig har de tyske Rigsbaners Diesel-Iltog fra Köln til Berlin forøget sin Hastighed, idet det, for at indhente Forsinkelser, har opnaaet en Hastighed af 190 km i Timen.

Beordret Landesorg i Østrij.

Til Erindring om Nazistrevolten i Juli f. A., hvor Rigs-kansler Dollfuss blev skudt, var der den 25. Juli i Aar anordnet Landesorg. Alle Beboere, som havde Vinduer til Gaden, skulde demonstrere deres Deltagelse i Landesorgen ved at stille brændende Lys i Vinduet.

Selvfølge skulde ogsaa Statsbanerne »sørge«, og vi gengiver her Uddrag af en Tjenesteordre til Personalet paa Nordbanegaarden i Wien:

»I Tiden fra Kl. 20½—21½ skal Tjenestemændene opstille 2 brændende Lys i alle de i deres Bolig værende Vinduer, som vender mod Gaden eller et af Statsbanernes Persontogsspor. I samme Tidsrum skal Banegaardens Kontorer og Vinduer være belyst. Til Kontrollering af denne sidste Belysning udsættes ialt 30 Mand, som melder sig Kl. 20¼ paa Rengøringskontoret.

Kl. 21½ slukkes Lysene, Vindueskarmene renses og Resterne af Lysene afleveres i Vognrenseriet.

I Sandhed det maa være herligt, naar Statsbanerne har Tid og Raad til at anordne Personale til slige Narrestreger; men Toppunktet er det dog, naar Personalet beordres til, hvad de har at foretage sig i deres private Hjem.

I. T. F.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivfyrbøderkredsen:

København Gb.: Formanden, S. Suneson, Blegdamsvej 50, 3., Kbh. Ø., har Telefon Nora 7728.

Langaa Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: S. V. Jacobsen, Lohmannsgade, Langaa.

Struer Afd.: Formanden, P. G. Laursen, er flyttet til Torvegade 14.

Medlemslisten

Ekstraordinære Medlemmer.

I den udsendte Fortegnelse over ekstraordinære Medlemmer udgaar

A. F. Jeppesen, Baldersgade 76, København, og J. C. P. Madsen, Jernbanegade 23, Næstved, da de paagældende er afgaaet ved Døden.

Optagelse af ekstraordinære Medlemmer:

Lokomotivmester H. P. Christensen, Kalundborg.

Haandværker V. R. Forup, Venøgade 12, Struer.

Haandværker A. K. Sørensen, K. M. Klausensgade 36, St., Kbh. V.

Persönalia

Udnevelse fra 1.—8.—35 (min Udn.):

Lokomotivfyrbøder J. A. Juultoft, Aarhus H., til Lokomotivfører i Lunderskov.

Lokomotivfyrbøder A. P. Jensen, Padborg, til Lokomotivfører i Lunderskov.

Lokomotivfyrbøder H. F. Hansen, Kbhvn. Gb., til Lokomotivfører i Masnedsund.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—8.—35:

Lokomotivfører J. P. O. Jørgensen, Lunderskov, til Nyborg.

Lokomotivfører A. P. W. Mortensen, Lunderskov, til Næstved.

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—9.—35:

Lokomotivførerne A. Andersen, Aalborg, og L. N. Andersen, Tønder.

Afsked:

Lokomotivfører P. R. Hansen, Kbh. Gb., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—35 (min. Afsked).

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Juni Maaned 1935 samt i Tidsrummet April—Juni 1935 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1934 i runde Summer.

	Juni Maaned		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	6 030 000	4 780 000	1 250 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 270 000	3 500 000		230 000
Postbefordring	540 000	520 000	20 000	
Andre Indtægter	550 000	530 000	20 000	
Indtægter i alt	10 390 000	9 330 000	1 060 000	
Driftsudgifter	9 480 000	9 270 000	210 000	
Afskrivning	550 000	510 000	40 000	
Forrentning	920 000	810 000	110 000	
Udgifter i alt	10 950 000	10 590 000	360 000	
Statens Tilskud til Driften	560 000	1 260 000		700 000

	April—Juni		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	15 020 000	12 820 000	2 200 000	
Gods- og Kreaturbefordring	10 090 000	10 040 000	50 000	
Postbefordring	1 570 000	1 510 000	60 000	
Andre Indtægter	1 380 000	1 250 000	130 000	
Indtægter i alt	28 060 000	25 620 000	2 440 000	
Driftsudgifter	25 920 000	25 010 000	910 000	
Afskrivning	1 640 000	1 530 000	110 000	
Forrentning	2 750 000	2 440 000	310 000	
Udgifter i alt	30 310 000	28 980 000	1 330 000	
Statens Tilskud til Driften	2 250 000	3 360 000		1 110 000

D. S. B. Juni 1935.

I Forhold til Juni 1934 har der i Indtægten af Personbefordringen været en Stigning paa 1¼ Mill. Kr. Stigningen skyldes dels Forøgelse af Persontrafikken, dels det Forhold, at Pinsen i Aar faldt i Juni, i Fjor derimod i Maj. Tager man de to Maaneder Maj—Juni under eet, er der i disse en Fremgang i Indtægten af Personbefordringen paa ca 900 000 Kr.

Godsbefordringsindtægten er 230 000 Kr. lavere end i Juni i Fjor. I de 3 første Maaneder af Driftsaaret taget under eet er Indtægten af Godsbefordringen dog steget 50 000 Kr. Paa de øvrige Indtægtsgrupper har der i Juni været en Stigning paa 40 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca 1,1 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 210 000 Kr. Stigningen skyldes bl. a. Forhøjelse af Reguleringstillægget og forøgede Brændselsudgifter, herunder Elektricitet til Nærtrafikken. Derimod har der været Nedgang i Pensionsudgifterne, og der har været et lavere Antal Ugelønsperioder end i Juni i Fjor.

Naar Hensyn tages til den med 150 000 Kr. forøgede Afskrivning og Forrentning, er Driftsresultatet 700 000 Kr. bedre end i Juni i Fjor og for de første 3 Maaneder af Driftsaaret 1,1 Mill. Kr. bedre end i Fjor.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 19. August 1935.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Reventlowgade 28, København V.
Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowgade 28, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto 20 541.