



35. Aargang No. 4

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Februar 1935

EENMANDSBETJENING VED DE AMERIKANSKE JERNBANER

Allerede før Krigen var der i de forenede Stater enkelte Steder, hvor Banerne praktiserede Eenmandsbetjening af Toglokomotiver. Systemet bredte sig dog først, da Teknikkens Fremskridt var saa store, at de elektriske Lokomotiver og Diesellokomotiver med elektrisk Transmission var blevet jævnbyrdige Konkurrenter til Damplokomotiverne.

Indførelse af elektriske Lokomotiver og Motorlokomotiver tog først egentlig Fart i 1922. I Perioden 1922—28 sattes der 900 Stk. ind i Driften; dertil kommer den efterhaanden voksende Kapacitet. I 1926 præsterede de paagældende Lokomotiver gennemsnitlig 200 à 300 Hestkræfter, men de er senere vokset i Styrke og har nu ofte over 400 H. K. Efter Statistikken er der for Tiden 1 000 elektriske Lokomotiver og 122 Diesellokomotiver i Drift i de forenede Stater.

Samtidig med at Antallet af elektriske Lokomotiver og Diesellokomotiver voksede, steg ogsaa Anvendelsen af Eenmandslokomotivbetjening paa Linien, og Jernbaneadministrationerne i de forenede Stater synes, ligesom Tilfældet er i Europa, at lukke Øjnene for de Krav, de sikkerhedsmæssige Hensyn stiller. I ca. 20 af Staterne findes der ganske vist Love, som foreskriver, at Toglokomotiver skal være fuldtallig bemandede, men der er siden disse Loves Vedtagelse sket saadanne Forandringer, at de ikke mere er tidssvarende. Det amerikanske Lokomotivmandsforbund har i de senere

Aar sat ind paa at faa Motorlokomotiverne tomandsbetjent, men Bestræbelserne er kun i faa Tilfælde kronedes med Held. Som Følge deraf besluttede Forbundet i Fjor at rette sine Bestræbelser paa Gennemførelse af en Lov, der skulde gælde i alle Staterne og for samtlige Lokomotiver, og ved hvilken de fastsættes Bestemmelser m. H. t. Bemanning af Lokomotiverne.

Det paagældende Lovudkast er forelagt for Kongressen — de forenede Staters Folketing — og kommer til Behandling i dens 74. Samling. I Udkastet bestemmes, at Begrebet »Lokomotiv« dækker over alle Trækkemaskiner, som fremføres ved egen Kraft uden Hensyn, om Kraftenergien fremstilles paa det paagældende Køretøj eller tilføres det udefra. Endvidere foreskrives det, at samtlige Typer af »Lokomotiver« skal være tomandsbetjente.

»Dødmanshaandtaget« som jo skal forøge Sikkerheden i den eenmandsbetjente Drift, anvendes ogsaa i de forenede Stater; men Personalet indtager ligesom deres Kolleger i Europa en afvisende Holdning overfor denne tekniske Sikkerhedsforanstaltning, som for det første altid indebærer Muligheder for tekniske Forstyrrelser, og som dernæst heller ikke fungerer upaaklageligt. Den 11. Oktober 1933 skete der et Ulykkestilfælde, som netop illustrerer Dødmansgrebets Utilforladelighed. Et Tog, som fremførtes af et eenmandsbetjent Motorlokomotiv, var bemeldt Dag under Indkørsel paa Stationen Madison i Staten Wisconsin. Togbetjenten bemærkede, at Lokomotivføreren ikke mindskede Farten som foreskrevet ved Stationen Syd-Madison, da Hastigheden tilmed var

saa høj, at det var klartä at det ikke vilde være muligt at standse foran Signalerne ved et paa Linien værende Tværspor, afgav Togbejnten nogle Fløjtesignaler, men han modtog ikke noget Svar fra Lokomotivet, og trak da i Nødbremsen. Efter at Toget var bragt til Standning, viste det sig, at Lokomotivføreren var død, han stod foroverbøjet med begge Hænder — den venstre ovenpaa den højre — paa Brem-schaandtaget.

Den 12. Januar 1933 skete der en Jernbaneulykke vest for Donnelley i Iowa, 4 Jernbanetjenestemænd og 1 Posttjenestemand dræbtes, og 32 Personer saaredes. Ifølge de officielle Undersøgelser skulde Ulykken være forarsaget ved, at Lokomotivføreren for et Tog, der ligeledes fremførtes ved et eenmandsbetjent Motorlokomotiv, paa en Krydsningsstation forveksledes et paa Stationen holdende Arbejdstog med et Plantog, han skulde krydse paa vedkommende Station. Paa Grund af denne Fejltagelse standsede Lokomotivføreren ikke sit Tog, men fortsatte, og stødte saa noget udenfor Stationen sammen med det mødende Tog. Folk, som kende den paagældende Lokomotivfører, og som vidste, at han var en meget samvittighedsfuld Mand, hævder imidlertid, at han maa være blevet ramt af et pludselig Ildebefindende, der gjorde ham utjenstdygtig, og at han sikkert var død, inden Ulykken skete; hvis Maskinen havde været tomandsbetjent, vilde Lokomotivfyrbøderen kunde have grebet ind ved Lokomotivføreren's Upasselighed. Under alle Forhold er dette en udmærket Illustration til Bevisførelse for Usikkerheden ved Eenmandssystemet.

Det amerikanske Lokomotivmandsforbund har for Perioden 1929—32 undersøgt Forholdene ved 16 betydende Jernbaner, og det viste sig, at der i de paagældende 4 Aar er forefaldet 23 Tilfælde, hvor Lokomotivførere under Togfremførelse er døde eller er blevet utjenstdygtige.

I 2 af Tilfældene er Føreren blevet ramt af Genstande ved Siden af Banelinien, i 6 Tilfælde faldt han af Lokomotivet og i 15 af Tilfældene afgik han enten pludselig ved Døden eller blev pludselig ramt af et Ildebefindende. De paagældende Lokomotiver var alle tomandsbetjente, Lokomotivfyrbøderen kunder derfor skride ind of forhindre alvorlige Katastrofer. Som Dokumentation angiver Forbundet, hvilken

Dato de paagældende Tilfælde er forekommet, samt hvilken Banelinie, det drejer sig om.

Atlantic Coast Line 9. Maj 1931; Boston and Albany 7. Maj 1931; Boston and Maine 25. April 1929; Buffalo, Rochester and Pittsburg 16. September 1930; Chicago and Alton 6. April 1929; Chicago, Burlington and Quincy 28. Januar 1930 og 27. Oktober 1930; Chicago, Indianapolis and Louisville 9. September 1930; Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific 20. Januar 1929, 22. Marts 1930 og 14. Maj 1930; Chesapeake and Ohio 4. Juli 1930; Missouri Pacific 23. Januar 1930; New York Central 17. April 1931; Pere Marquette 15. Marts 1929; Southern Pacific 20. September 1929, 22. September 1929 og 16. Januar 1932; Seaboard Air Line 20. Februar 1930; Southern Railway 7. Januar 1930, 15. Juli 1930 og 10. Marts 1931; Texas and Pacific 10. November 1929.

Ved samme Undersøgelse konstateredes det, at Antallet af Ulykkestilfælde, særlig Paakørsler, er aftaget, efterhaanden som Lokomotiverne har faaet automatisk Fyring. Da Lokomotivfyrbødernes Opgave jo ikke alene er at passe Fyr, Vandstand m. v., men ogsaa at assistere Lokomotivføreren ved Udkigget, er det nærliggende, at der paa Maskiner med automatisk Fyring levnes Lokomotivfyrbøderen meget mere Tid til Udkig paa Maskiner med Haandfyring. Men det konstaterede er et afgjort Bevis for Udkiggets Betydning, og det er en Realitet, som bør vises fornødent Hensyn, naar der er Tale om Enmands- eller Tomandsbetjening.

Selve Udkiggets Betydning, altsaa i Realiteten Tomandsbetjeningens sikkerhedsmæssige Betydning fremfor Eenmandsbetjeningen, fremgaar ogsaa af Materiale indsamlet af Santa-Fé Jernbaneselskabet. I 1929 blev der paakørt 733 Automobile, deraf kom de 427 fra Lokomotivfyrbøderens Side, men kun de 306 fra Føreren's Side. I 1930 var Antallet af paakørte Biler 693, deraf 410 fra Lokomotivfyrbøderens Side og 283 fra Lokomotivføreren's Side. Den Omstændighed, at der er flere Paakørsler fra Lokomotivfyrbøderens Side, kan kun skyldes Udkigget, idet Lokomotivfyrbøderen jo under Kørselen ikke kan holde Udkig uafbrudt.

Alt i alt er det anførte Fakta, vort amerikanske Broderforbund har kunnet dokumentere, og som forhaabentlig vil bidrage til at be-

meldte Forbund faar gennemført sine Synspunkter.

Før vort Vedkommende gælder, at vi altid har hævdet, og stadig vil vedblive at hævde, at Jernbanetog, som jo helst altid skulde medføre et betydeligt Antal rejsende, altid bør være tomandsbetjent, det er en gammel, kendt Regel, at fire Øjne ser bedre end to, og da vore Motortog efterhaanden fremføres med kortere og kortere Køretid, vilde det være en betydelig Betryggelse, at der var Tomandsbetjening overalt. Vi har derfor fundet det opportunt at bringe foranstaaende Oplysninger, der er bygget over Materiale fra I. T. F.

JERNBANEULYKKEN VED LAGNY Lokomotivfører Daudigny frikendt.

Lokomotivføreren staar med det ene Ben i Graven og med det andet i Fængslet.

I Anledning af at den frygtelige Jernbaneulykke, som skete ved Lagny Lillejuleaften 1933, nu har fundet sin Afslutning ved Retten, har en af det tidligere tyske Jernbaneforbunds Tillidsmænd, der opholder sig i Paris som Flygtning, sendt os følgende Artikel.

»Jernbaneulykken ved Lagny har paany bekræftet Rigtigheden af det som Motto for denne Artikel anvendte Citat. Det vil endnu være i alles Erindring, at Ulykken fandt Sted den 23. December 1933, 30 km udenfor Paris. Kl. ca. 21 kørte Eksprestoget Paris—Strassburg med en Hastighed af 102 km op i det foran kørende Itog Paris—Nancy; det var stærk Taage, og det sidstnævnte Togs Lokomotivfører havde nedsat Hastigheden for bedre at kunne se Signalerne. Strassburgertogets mægtige Lokomotiv raserede simpelt hen Nancytogets Trævogne, og Sammenstødet var saa kraftigt, at en af Vognene efter at være kastet af Sporet slæbtes 50 m henad Banelegemet. 240 Døde og lige saa mange Saarede var Resultatet af denne frygtelige Katastrofe. Lokomotivføreren, Daudigny, som havde været 23 Aar i Banernes Tjeneste, og Lokomotivfyrbøderen, Charpentier, blev anholdt allerede paa Ulykkesstedet, de blev laaset inde i en uopvarmet Vogn, hvor de hele Natten var tvunget til at høre paa de ulykkelige saaredes Skrig, og de blev først løsladt, efter at deres Organisation havde nedlagt energiske Protester, der i

Rigsdagen blev støttet af Socialdemokratiets Repræsentanter.

Netop et Aar senere, den 19. December 1934, stillede Lokomotivfører Daudigny for Retten. Anklagen lød paa uagtsomt Drab, foraarsaget ved Lokomotivførerens Uforsigtighed; nemlig ved, at han trods de ugunstige Synlighedsforhold havde fremført sit Tog med en usædvanlig stor Hastighed, samt ved at han havde overset Signalerne Nr. 15 og 17 ved Lagny. Retsforhandlingerne varede 1 Maaned; derefter brugte Dommerne 3 Dage til at blive enige om Dommen, der lød paa Frifindelse. I Præmisserne hed det bl. a.: Ganske vist har de sagkyndige erklæret, at den automatiske Bloks Signaler i Afsnittene 15 og 17 fungerede normalt; men det syntes dog ikke udelukket, at de — Signalerne — under visse Omstændigheder har udløst sig selv og er gaaet i Kørstilling, desuden har det ikke været muligt at faa konstateret de atmosfæriske Indvirkninger paa Signalstationen den paagældende Aften. Hvad angaar Bebrejdelsen om at have kørt med for stor Hastighed, maa der dels tages Hensyn til, at Lokomotivføreren kun havde rettet sig efter Køreplanen, dels til, at der ikke findes reglementariske Forskrifter om Kørsel i Taage. Lokomotivføreren er kun pligtig til at nedsætte Hastigheden i det Omfang, det er nødvendig for god Iagttagelse af Signalerne, og da den anklagede hævder, at han havde set Signalerne, som viste »Kør«, var der altsaa ikke for ham nogen Anledning til at nedsætte Hastigheden.

Retten Frikendelse af Lokomotivfører Daudigny maa betragtes som en Domfældelse af Østbaneselskabets Administration; thi nogen maa jo da bære Skylden for den grufulde Katastrofe. Dersom det modsatte skulde være Tilfældet, maatte man være berettiget til at antage, at det var umuligt at garantere for Sikkerheden i Jernbandedriften, og at der som Følge deraf stadig maatte forekomme Katastrofer af et lignende Omfang.

Det er betegnende, at hvis der sker en Jernbaneulykke, saa er Administrationen straks klar til at smøge Ansvaret af sig. I Sovjetrusland henretter man som Regel den eller de Tjenestemænd, der angives som skyldige i Ulykken. Man tror gennem Tjenestemandens Død at kunne sikre Passagerernes Liv og at kunne forhindre Gentagelser. Ogsaa den franske Østbanes Administration var straks rede

til at lade Lokomotivføreren faa Skylden for Ulykken ved Lagny. Det franske Jernbaneforbund tog dog ogsaa Stilling til Skyldsspørgsmaalet; med en Tydelighed, der ikke lod noget tilbage at ønske, fastslog Forbundet overfor Offentligheden, hvad det var, der var Aarsagen til Katastrofen: nemlig den fuldkomne utiladelige Nedsættelse af Personaletallet. Virkningen heraf viste sig paa forskellige Maader: Den stærke Taage gjorde i sig selv Rangeringen vanskeligere; de mange Julesærtog gav Ekstraarbejde, og da de skulde oprangeres i største Hast, tog man de Vogne, der netop var forhaanden, og der var trods visse efter Jernbaneulykken ved Amiens i 1925 fastsatte Betingelser med Hensyn til Hurtigtogs Sammensætning endnu ikke anskaffet et fornødent Antal Staalvogne. Lokomotiverne var i mange Tilfælde ikke rensat for Is og Sne fra den foregaaende Tur, saaledes at der ikke kunde faas Kontrol med Bremsetøj og Gangtøj; Smøreapparaterne var iset til, saa Smøringen var utilstrækkelig, og de Apparater, som paa Førerpladsen skulde repetere Signalernes Stilling, fungerede ikke. Signalerne var daarligt belyst — med smaa Petroleumslamper. Organisationens gentagne Krav om Personale til Kontrol med de automatiske Blokposter var afvist, o. s. v., o. s. v.

Hovedaarsagen til Katastrofen maatte altsaa søges i Administrationens forbryderiske Spareforanstaltninger baade med Hensyn til Personale og til teknisk Modernisering. Som skyldige maatte saaledes udpeges: Det paagældende Jernbaneselskabs ansvarlige Ledelse, Statstilsynet, som ikke har opfyldt sin Pligt; ja, endog Rigsdagen kunde ikke sige sig fri for Medansvar, thi den vidste Besked med Misforholdene ved Privatbanerne, men taalte alligevel deres Eksistens.

Den socialdemokratiske Rigsdagsmand Jules Moch fremsatte i Rigsdagen disse Synspunkter, og den i Sagen afsagte Dom var i Realiteten en Bekræftelse af det samme.

De ved Retsforhandlingerne medvirkende sagkyndige, væsentlig højere Jernbaneembedsmænd og Ingeniører, fandt alt i den skønneste Orden: Signalerne havde fungeret udmærket; efter deres Opfattelse var Lokomotivføreren den, der bar Ansvaret for Ulykken, trods Taagen havde han fremført sit Tog med en forbryderisk Hastighed. Han var simpelthen kørt for-

bi de to Stopsignaler og havde overhørt Kontrolsiren paa Lokomotivet. En af Østbaneselskabets Ingeniører, Godin, den Mand, som efter Jernbaneforbundets Udtalelser mest energisk har modarbejdet Modernisering af Signalanlægget, erklærede under Forhøret, at en Hastighed paa 102 km i Timen var en Leg med Ilden under de givne Forhold, idet Toget skulde have 700—800 m Bremselængde. Endvidere udtalte han, at Relais'et paa den paagældende Blokpost var blevet undersøgt i Laboratoriet; det havde virket 40 000 Gange uden at svigte. Paa et senere Tidspunkt af Retsforhandlingerne maatte de sagkyndige dog indrømme, at disse Laboratorieforsøg ikke kunde tjene som Bevis for, at Signalanlægget var i Orden, de var jo ikke foretaget under de samme atmosfæriske Indvirkninger som dem, der herskede Ulykkesaftenen. Ingeniøren fra Statstilsynet mente, at saavel de automatiske som de mekaniske Blokanlæg svigtede i 1/1000 000 Tilfælde, men at begge Dele skulde svigte samtidig maatte anses for en Umulighed. Ogsaa paa dette Omraade maatte de sagkyndige gøre Indrømmelser. De maatte anerkende, at det paagældende Blokapparat Ulykkesaftenen var dækket af et tykt Lag Is, og at netop dette i et tidligere Tilfælde havde foraarsaget, at en Blok ved Villenoy udløste sig selv, saa Signalet gik i Kørstilling. Ogsaa ved Uheldet ved Noisy i Oktober 1930 havde det vist sig, at Signalet af sig selv var gaaet i Kørstilling. En af de sagkyndige udtalte da ogsaa, at Islag dannede en fuldstændig Isolation, og derfor var i Stand til at faa en elektrisk Signalstation til at svigte.

Der fremkom ogsaa Udtalelser fra Personalets Side, og disse Vidneudsagn belyste, hvor daarlige Forholdene var ved Østbanen. Distriktslektriker Leroy erklærede, at Signalerne Nr. 15 og 17 ikke havde været blokerede, ligesom Kontrolapparaterne ikke fungerede. Han oplyste, at mange Relais'er ikke havde kunnet fungere i maanedvis, og han forelagde Beviser for sine Paastande; paa de 330 km fra Paris til Nancy havde man registreret 266 Tilfælde, hvor Kontrolapparaterne svigtede, og først efter Ulykken blev der sat Personale til daglig Smøring og Tilsyn med disse. Den ene efter den anden traadte Jernbanemænd frem og afgav Vidneudsagn om forskellige Uregelmæssigheder: Om Signaler, som af sig selv gik paa »Kør«; om Sirener, der fløjtede, selv om Sig-

nalet var retstillet o. s. v.; Lokomotivfyrbøderen, Charpentier, erklærede, at ogsaa han havde set, at Signalerne 15 og 17 viste »Ret«. Endvidere udtalte Lokomotivførerens nærmeste foresatte, Ingeniør Merlin, at han ansaa det for ganske utænkeligt, at en Mand som Lokomotivfører Daudigny i 40 Sekunder skulde have været saaledes fra Sans og Samling, at han ikke saa Signalerne paa en Strækning af 1200 m.

Som allerede nævnt, fandt Retten Vidneudsagnene saa vægtige, at den frikendte den anklagede Lokomotivfører.

Efter Ulykken ved Lagny fremsatte Jernbaneforbundet — i Frankrig er Personalet organiseret i en Enhedsorganisation — Krav om forskellige Forbedringer og krævede bl. a., at samtlige Baner skal overtages af Staten, idet Privatkapitalismens uforsvarlige Maade at drive Banerne paa ikke tjener Samfundet til Nytte, men kun tager Sigte paa Tilfredsstillelse af eget Profitbegær.«

TJENESTEMÆNDENES ADGANG TIL BIERHVERV UNDER DISKUSSION I RADIOEN

Mandag den 21. Januar fandt der en Radiodiskussion Sted mellem Formanden for Handelsstandens Fællesrepræsentation, Hr. Boghandler *Søren Wiene* og Sekretær *Chr. Vejre*. Emnet var *Tjenestemændenes Bierhverv* og Boghandler *Wiene* var Indleder.

En Sag af principiel Betydning. Handelsstandens tidligere Indrømmelser.

Det havde, sagde Hr. *Wiene*, været et staaende Spørgsmaal paa alle Købmandsmøder, hvad der kunde gøres for at forhindre, at Tjenestemænd oprettede Forretninger, og derved forøgede Konkurrencen for de Handlende. Sagen var af principiel Betydning for Handelsstanden, og det er ogsaa lykkedes at faa indført Bestemmelser i Tjenestemandsloven samt i adskillige Kommuners Regulative, som stærkt begrænser Tjenestemænds Adgang til Bierhverv. Tjenestemands Loven er endvidere suppleret ved en Bestemmelse i Næringslovens § 3, saaledes at det kan kontrolleres og forhindres, at den først nævnte Lov omgaaes ved, at Tjenestemænds Hustruer løser Næringsbrev og fører *Mandens* Forretning i sit Navn.

— men det er aldrig nok.

De vanskelige Tider og Arbejdsløshedssituationen har imidlertid gjort det ønskeligt at indskrænke Tjenestemændenes Adgang til Bierhverv yderligere og der har til den nærmere Undersøgelse af Sagen

været nedsat et ministerielt Udvalg, bestaaende af Departementschef Koføed, Generaldirektør P. Knutzen og Departementschef Barfoed.

Udvalget modtog fra en Række betydende Erhvervsorganisationer udførligt begrundede Klager om, at man trods Bestemmelserne i den nugældende Tjenestemandslov § 44 alligevel alt for ofte stødte paa Tjenestemænd, der drev Forretning — og fra Handelsstandens blev særlig paagrebet, at det var ligesaa urimeligt, at Tjenestemænds Hustru fik Næringsbevis som at han selv fik det; thi Resultatet var, at Manden arbejdede i Forretningen i al den Fritid Tjenesten gav ham.

Beundring for Departementschef Udvalget.

Taleren henviste til det ministerielle Udvalgs Betænkning, som han betegnede som ganske udmærket, og han komplementerede saavel de 3 Departementschefer som Udvalgets Sekretær, Hr. Torp Pedersen for Arbejdet.

Handelsforeningen har, sagde Hr. *Wiene*, haft den Tilfredsstillelse, at Udvalget baade er enig med os i, at Tjenestemænds Adgang til Bierhverv yderligere bør bremses samt, at man bør afskære den i Ægteskab med Tjenestemand levende Ægtefælle fra at erhverve Næringsbrev, hvilket vil være i Overensstemmelse med Næringslovens Passus om, at en Næringsdrivende og hans Ægtefælle ikke begge kan faa Næringsbevis. Jeg mener, at en Tjenestemands Stilling i denne Henseende kan opveje Næringsbrevet.

Baade Haandværker- og Handelsorganisationer fortsatte Hr. *Wiene* vil kunne glæde sig over Udvalgets Forslag, og ønske, at de kan blive optaget i Loven, saaledes, at der kan blive skabt fuldstændig Ro om dette Spørgsmaal, hvad Haandværker- og Handelsstanden angaar.

Nok Beundring, men ikke for samme Genstand.

Efter denne Indledning, som vi har gengivet i en sammentrængt Form, fik *Chr. Vejre* Ordet. Vi gengiver ogsaa her Hovedtrækkene af hans Indlæg.

Vejre begyndte med at udtale, at Spørgsmaalet om Tjenestemænds Bierhverv var blæst alt for stærkt op. Det havde i sig selv ingen Betydning for Tjenestemandsstanden som saadan, men han kunde ikke indse, at det var livsvigtigt for Handelsstanden.

Hr. *Wiene* nærede stor Beundring for det saakaldte Departementchefsudvalg — denne Beundring kunde Vejre for saa vidt ogsaa have — hare ikke for de samme Egenskaber hos Udvalget. Hr. *Wiene* er vældig glad for de af Udvalget stillede Forslag: dem syntes Taleren nu ikke om: derimod anerkendte han Præmisserne — men Forslaget og Præmisserne ligger unægtelig ogsaa paa vidt forskellig »Bølgelængde«.

Begrunder Klager?

Hr. *Wiene*, udtalte Vejre, lagde megen Vægt paa den af en Række betydende Erhvervsorganisationer rettede Henvendelse til Regering og Rigsdag, som

Udvalget fik tilstillet, og som indeholdt — jeg tror Hr. Wiene brugte Udtrykket — en Række *udførligt begrundede Klager* om Tjenestemændenes Indgreb paa Erhvervslivets Omraade.

Jeg vil gerne se lidt nøjere paa denne Henvendelse og disse udførligt »begrundede Klager«.

Det er rigtigt, at 53 Erhvervsorganisationer har fremsendt en saadan Henvendelse, hvori de kræver, at Tjenestemænds Indgreb paa Erhvervslivets Omraade bringes »fuldstændig til Ophør«, bl. a. under Hensyn — til Arbejdsløshedsspørgsmaalets Løsning.

Ved saaledes at koble det oprindelig snevre Interesseanliggende sammen med Beskæftigelsesspørgsmaalet, løftede man denne i sig selv lillebitte Sag op til samfundsmæssige Højder, hvor den slet ikke hører hjemme. — Det lille, skal vi sige Tricks, har dog aabenbart gjort et stærkt Indtryk paa det ministerielle Udvalg, som dog alligevel spurgte hver enkelt af de 53 Organisationer, hvad de havde at fremføre til Begrundelse af deres Klager. Begrundelsen manglede nemlig fuldkommen i deres fælles Aktsstykke, hvilket jeg synes Hr. Wiene, som endda kaldte den udførlig, skal vide.

Viel geschrei und wenig Wolle.

Og hvad svarede de 53 Organisationer saa? Ja, se de 48 svarede nu slet ikke, de 4 nævnte nogle spredte og langt fra godt oplyste Eksempler paa, at Tjenestemænd var gaaet deres Medlemmer i Bedene — og én erklærede, at den intet havde at beklage sig over, men kun havde skrevet under, fordi den sympatiserede med Adressens almindelige Synspunkter. (Det er »Hensynet til Arbejdsløshedsspørgsmaalet«, der har øvet Tiltrækning.)

Hvad gjorde det ministerielle Udvalg nu? Det lod undersøge i de forskellige Styrelsesgrene, i hvilket Omfang Tjenestemændene drev de i Lovens § 44 nævnte Arter af Bierhverv.

Hvor mange Tjenestemænd har Bierhverv.

Resultatet af denne Undersøgelse var mere positiv — og den var ogsaa særdeles interessant, fordi den i et Par enkelte Tal samler hele Spørgsmaalet paa en Haandflade. Den paaviste nemlig at ialt 166 Statstjenestemænd driver saadanne Bierhverv, som kan betegnes for værende konkurrerende med de private Erhvervs Folk.

For at forebygge Misforstaaelse vil jeg sige, at der naturligtvis er andre end disse 166 Statstjenestemænd, der i Ny og Næ har en Bibeskæftigelse, ganske som Tusind af andre Mennesker i andre Erhverv har, men det er ikke Bierhverv i Lovens Forstand, og de kommer altsaa ikke i Betragtning her — jeg nævner dem kun for at lægge det hele klart.

Vor Diskussion drejer sig saaledes kun om de 166 Tilfælde, som skal ses i Relation til ca. 45 000 Statstjenestemænd og vel til mere end det dobbelte Antal Erhvervsdrivende. Det kan derfor med Rette siges, at det ingen praktisk Betydning har, hverken for den ene eller den anden af de 2 Parter — og

endnu mindre for det omfattende Beskæftigelsesspørgsmaal.

Tallet viser tilstrækkeligt klart, at den nuværende Bestemmelse i Tjenestemandslovens § 44 yder baade Staten det fornødne Hensyn og Erhvervslivets Mand al rimelig Beskyttelse.

Dertil kommer, at disse relativt ret faa Bierhverv slet ikke kan sammenlægges til Hovederhverv fordi de ligger saa spredt over Landet og er saa forskelligartede af Karakter. Skulde de fratages Tjenestemændene, vilde de derfor ikke komme Arbejdsløse tilgode end overgaa til et tilsvarende Antal Personer i andre faste Stillinger eller Erhverv — som *Bibeskæftigelse*. Og hvad vilde der saa være vundet derved for Erhvervslivet eller for Samfundet?

Tjenestemændenes Organisationer forsvarede ingentunde dem, der er ude for udpræget at forringe andres Livsvilkaar, og de er parat til at skride ind, hvor der foreligger illoyal Konkurrence, d. v. s. Underskud o. lign. Det har i hvert Fald adskillige Arbejdsorganisationer Erfaring for. — Men vi vil til Gengæld af vor Evne modsætte os, at andre Erhverv dikterer os Undtagelsesbestemmelser.

Tjenestemand's Hustruernes Borgerrettigheder.

Hvad angaar Handelsstandens Krav om, at Tjenestemændenes Hustruer skal spærres for Adgang til Næringsbevis, som Loven iøvrigt hjemler gifte Kvinder, vil jeg sige, at Kravet er blottet for Rimelighed og Logik. — Det maatte jo føre til, at man skulde nægte Næringsbevis til alle gifte Kvinder, hvis Mand havde Arbejde eller Erhverv, d. v. s. effektiv Forsørgerevne.

Men Foranstaltningen vilde iøvrigt ogsaa rejse en Række andre Spørgsmaal; thi hvorfor skulde det nægtes en Tjenestemand's Hustru at konkurrere med en Lingerihandler, naar hun uden Hindring skulde kunne konkurrere med hans Syerske — ja hvorfor skulde Arbejderklassens Kvinder paaføres yderligere Konkurrence, fordi det passer Handelsstanden at kræve sit Omraade afspærret.

Imidlertid er ogsaa dette Spørgsmaal i Praksis meget mindre end Handelsstanden forestiller sig. Og det er min Overbevisning, at de Erhvervsorganisationer og andre, der interesserer sig for en Ordning af Beskæftigelsesspørgsmaalet, kunde anvende Tiden til noget bedre end at løbe Storm mod indbildte Skanser, for det tager jo kun paa Kræfterne — og fører sjældent til fornuftige Resultater.

Handelsorganisationernes Eksempler.

I sin Replik indrømmede Hr. Wiene, at Sagen var af ringe eller ingen Betydning for den samlede Handelsstand. Men han tilføjede, at det jo ingen Trøst var for den enkelte Handlende, der generes af en Tjenestemand's Konkurrence, at der er 49 999 andre Handlende, der ikke føler nogen Ulempe. Som Eksempler paa Konkurrence fra Tjenestemand's Side nævnte Hr. Wiene en Lærer i Jylland og en paa Fyn, som solgte Orgler til Kolleger, og derved paaførte Instrumenthandlerne en generende Konkur-

rence. Ligeledes fremholdt han et Eksempel, hvor en honorarlønnet Lærer paa en teknisk Lærestanstalt solgte Skolerekvisitter i sin private Forretning, hvorigennem han ikke alene paaførte de Handlende Konkurrence, men ogsaa kunde komme i et vist skævt Forhold til Skolens Elever.

Ulemper er der saaledes ved, at Tjenestemænd driver Bierhverv, udtalte Hr. Wiene, og jeg synes, vi nemt maatte kunne blive enige om at støtte de Forslag, som er fremsat af det ministerielle Udvalg.

Tjenestemændene indtager allerede en Undtagelsesstilling i Samfundet — mener man.

Det er et Postulat, sagde Hr. Wiene videre, naar Hr. Vejre paaستاar, at vi vil indføre en Undtagelseslovgivning for Statens Tjenestemænd. Jeg mener nu, at Tjenestemændene allerede indtager en Undtagelsesstilling i Samfundet; de har den store Fordel, at de som Regel kan bevare deres Plads for Livet, hvorhos de er sikret Pension og Enkepension. De maa derfor finde sig i nogen Begrænsning, hvor denne er rimelig. Jeg mener, sluttede Taleren, at den samlede Tjenestemandstand vil kunne gaa med til visse Regler for deres Indgriben i det private Næringsliv. Og jeg vil tro, at Størsteparten vil staa sig derved, idet deres Lønkrav altid vil være fastere, naar der ikke skal tages i Betragtning, at Manden i sin Fritid kan tjene noget ved Siden af.

Hvem er privilegeret og hvem ikke?

I sin Replik udtalte Chr. Vejre bl. a.:

Den Paastand, at Tjenestemandstanden i Retning af Fordele indtager en Undtagelsesstilling i Samfundet, har jeg før hørt fremsat af Handelsstanden, der synes at være belastet med den nedarvede Overtro, at Tjenestemændene udgør en særlig privilegeret Klasse.

Er det rette Forhold nu ikke det, at alle, som i disse Tider er saa lykkelige at have en Beskæftigelse, har trukket et heldigt Lod i Livets Lotteri — eller med andre Ord er kommet i Besiddelse af et Privilegium. Dette kan være mere eller mindre værdifuldt — kaste mere eller mindre af sig, som man siger — men det er der dog.

Dog er det jo saare langt fra Tjenestemænd alene, om hvem det gælder. Det samme er Tilfældet for de Titusinder af andre Folk i sikre Stillinger og Erhverv, ved Handel, Industri, Haandværk, Landbrug o. s. v. Lad os derfor ikke tale for højt om Tjenestemændenes Forrettigheder. Den eneste Klasse, der kan siges at være forfordelt med Hensyn til Erhvervs muligheder, er den Del af Arbejderklassen, som er knyttet til det private Erhvervs liv. Alene den, med sine over 100 000 Arbejdsløse, har ikke faaet Arbejdets Privilegium som Vugge-gave.

Hr. Wiene taler dernæst om Tjenestemændenes Pension som en anden betydelig Forret. Ja, ja, de bidrager nu selv til den med 5 pCt. af deres Løn, og den er dog — selv om dens Gode maa anerkendes — ikke rigeligere tilmaalt end at et meget be-

tydeligt Antal af vore gamle Enker tilkommer Aldersrentesupplement efter Sociallovens Regler — om de altid faar det, er en anden Sag.

Erhvervsdrivende med Bierhverv i Statstjenesten.

Hr. Wiene nævnte et Par Tilfælde paa Tjenestemænds Bierhverv 2 faste Lærere — altsaa Tjenestemand og en honorarlønnet — d. v. s. ikke Tjenestemand. De 2 første Tilfælde maatte man kendte nærmere for at udtale sig om dem, og det sidste, det mest ondartede forøvrigt, er det jo Hr. Wienes Sag og ikke min at forsvare; thi det omhandler, saa vidt jeg da hørte rigtigt, en Boghandler, der har et Bierhverv i Statstjenesten. Den Art Tilfælde, hvor Næringsdrivende har Bierhverv i Stat- og Kommune, som vi paa denne Foranledning kommer ind paa, er iøvrigt ikke sjældne og de synes tilmed at brede sig. Det kan være, at vore Organisationer bør skænke denne Udvikling nogen større Opmærksomhed end hidtil. Vejre sluttede med at konstatere, at der var Enighed om, at de oplyste Tilfælde af Tjenestemand's Bierhverv har vist sig at være saa relativt ringe, at Spørgsmaalet er saa godt som uden Betydning for Handelsstanden og helt betydningsløst for Beskæftigelsesspørgsmaalet. Og at Konsekvensen heraf turde være, at man forlod disse Smaatier til Fordel for mere værdige Opgaver.

Efter en kort Duplik af Hr. Søren Wiene, der bl. a. udtalte at den omtalte honorarlønnede Lærer var Ingeniør og ikke Boghandler — hvilket jo ikke principielt ændrede han Placering — sluttede Diskussionen.

PRISNIVEAUET

De af det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringernes Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget, som tidligere meddelt i Statistiske Efterretninger, fra og med Juli 1933 fortsat saaledes, at man som Basis for disse Beregninger bruger et Husholdningsbudget, der er opstillet efter de ved en Forbrugsundersøgelse i 1931 indvundne Oplysninger.

I nedenstaaende Tabel anføres Resultatet af de saaledes for Januar 1935 foretagne Beregninger, idet Tallene for det sidste Aar anføres til Sammenligning.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	1931 gnstl. Kr.	Jan. 1934 Kr.	Apr. 1934 Kr.	Juli 1934 Kr.	Okt. 1934 Kr.	Jan. 1935 Kr.
Fødevarer	974	1000	1028	1037	1077	1079
Klæder, Fodt., Vask ..	383	438	453	454	458	455
Bolig	421	434	434	434	434	448
Brændsel, Belysning ..	159	164	166	166	166	165
Skatter, Konting. o. l.	436	461	462	483	477	477
Andre Udgifter	727	748	748	749	752	754
I alt ..	3100	3245	3291	3323	3364	3378

Udgiften beregnet i Procent af Udgiften i Aaret 1931 gnsst. (Udgiften i 1931 gnsst. = 100).

	1931 gnsst.	Jan. 1934	Apr. 1934	Juli 1934	Okt. 1934	Jan. 1935
Fødevarer	100	103	106	106	111	111
Klæder, Fodt., Vask..	100	114	118	119	120	119
Bolig	100	103	103	103	103	106
Brændsel, Belysning..	100	103	104	104	104	104
Skatter, Konting. o. l.	100	106	106	111	109	109
Andre Udgifter	100	103	103	103	103	104
I alt ..	100	105	106	107	109	109

Naar Udgiften i Aaret 1931 sættes = 100, var Udgiften efter de i Oktober 1934 gældende Priser 109 og efter de nu for Januar foretagne Beregninger 109.

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1931 anvender Priserne i Juli 1914 som Basis, bliver Pristallet for Januar udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 169.

Det i H. t. Lov om Statens Tjenestemænd af 31. Marts 1931 beregnede Udgiftstal, der for Januar 1934 blev 2 434 Kr., udgør 2 572 Kr. for Januar 1935.

REGULERINGSTILLÆGGET

Som andet Steds i Bladet omtalt er det for 1935 fastsatte Udgiftstal steget til 2 572. Dette medfører, at Reguleringstillægget stiger en Portion, men det er denne Gang en »stor Portion«. For vore Medlemmers Vedkommende er Stigningen, henholdsvis Nedgangen, som bekendt normalt 96 Kr., men paa Grund af visse til Reguleringstillægget knyttede Overgangsbestemmelser er en af Satsene 18 Kr. lavere og en anden 18 Kr. højere end de i Loven fastsatte Tal. Da det første har været Tilfældet siden April i Fjor, bliver Reguleringstillæggets Stigning for vore Medlemmer 114 Kr., nemlig de foran omtalte normale 96 Kr. og de særlige 18 Kr. i Henhold til Overgangsbestemmelserne. Tillægget for gifte vil for vore Medlemmers Vedkommende herefter udgøre 564 henholdsvis 600 Kr.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Fjenden indenfor Murene.

I Anledning af Artiklen i Lokomotivtidende for 20. Januar under ovenstaaende Overskrift, skrevet af Hr. Suneson, vil jeg gerne have Lov at ulejlig med et Par Bemærkninger.

Artiklen referere til en Artikel i Lokomotivtidende for 20. December, hvori der klages over Uro og Splittelse saavel indenfor de politiske som faglige Organisationer, som efter Artiklen skyldes kommunistisk Ondskab.

Heroverfor søgte Hr. Suneson at slaa koldt Vand i Blodet ved at antyde, at omtalte Rebeller ikke opponerede af Ondskab eller for at splitte, men ud

fra deres egen faste Overbevisning, at den Vej, de vil gaa, er den rigtigste.

Jeg synes ogsaa, at hvis man kaster Blikket tilbage og ser, hvorledes Venstre og siden Socialdemokratiet blev underkendt og mistænkt af deres Samtid, da de startede som Samfundsreformatorer, burde der ses med nogen Forstaaelse paa det nye, der dukker op, og ihvert Fald undgaa at bekæmpe det med samme Vaaben, de selv har været ude for, og som har vist sig at virke modsat Hensigten.

Der er sikkert ingen, der vil underkende de to nævnte Partiers Indflydelse paa de store Fremskridt — saavel økonomisk som kulturelt — de Klasser, hver af dem repræsenterer, er undergaaet, og der er lært, at Sammenhold er den absolut vigtigste Betingelse for fortsat Fremgang; men det synes ikke, at der er lært, hvorledes Sammenholdet bevares.

For en Lægmand staar det, som om Lederne hygger sig paa de vundne Laurbær og efterhaanden glider ud af Kontakt med dem, de repræsenterer, hvilket maa give Rum for nye Folk med nye Idéer.

Mon ikke dette nye bedst bekæmpes ved at forringe dets Grobetingelser.

Hr. Suneson skriver, at den værste Fjende indenfor Murene er de ligegyldige. Ja, selv om Betegnelsen Fjende lyder haardt, saa foretrækker jeg ogsaa en frisk Opposition, som der i Reglen kan læres noget af, frem for dem, der udviser en saa udpræget Ligegyldighed, som Suneson beskriver; og jeg vil tro, at disse Medlemmer virker i høj Grad deprimerende paa Ledelsen og svækker dens Slagkraft, idet Ledelsen derved mangler en fyldestgørende Tilkendegivelse af, at Medlemmerne staar bag dem i Organisationsarbejdet.

Oppositionen fremkommer som Regel fra de daarligst stillede af Medlemmerne — dette gælder saavel de politiske som faglige Organisationer — dem som Tidernes Ugunst har været haardest ved, og som kræver en lille Plads i Solen; medens de ligegyldige er Medlemmer, der har det nogenlunde paa det tørre og maaske aldrig har prøvet det, førstnævnte Kategori er ude for.

Udviklingen viser imidlertid, at hvert Medlem har Pligt til at følge med og derved lette Ledelsen i dens Arbejde for Forbedring af Arbejdskaar.

Jeg vil tro, at de forskellige Ledelser — belært af ovenstaaende Misérer — vender Blikket indad mod sig selv og dér maaske finder et eller andet, der kan bidrage til at samle Medlemmerne i Enighed.

Fredericia, i Januar 1935.

Th. Jensen.

»Vor Nabo mod Vest«.

Ved at læse den sidste Leder i vort Fagblad, samt Gengivelsen af Generaldirektørens Nytaarsbetragtninger, kom jeg til at tænke paa en Foredragsrække i Statsradiofonien i Serien »Vor Nabo mod Vest«. Den røde Traad, der gaar igennem disse Foredrag, uanset forskellige Foredragsholdere, er Paamindelsen om, at købe engelske Varer for at bevare England som Kunde ved Aftagningen af danske Landbrugsvarer.

Hvad er i Grunden det, vi kalder Grundfundamentet i det danske Samfund? mon det ikke er det danske Landbrug, det der igennem sin Udvikling har bragt Handel, Haandværk og Industri op paa de Højder, som eksisterer i Nutiden.

Hvis vi gaar tilbage til Firserne og Halvfemserne i forrige Aarhundrede, vil vi se Begyndelsen til Landbrugets Industrialisering igennem Opførelsen af Mejerier og Slagterier samt Andelsfoderstofforretninger, og i deres Køl vand fulgte Udviklingen for Jernbaner og Skibsfart, disse to Transportfaktorer er knyttet sammen med stærke Baand.

I samme Omfang som Landbrugets Industrialisering og Udvikling gik frem fulgte Importen af engelske Varer, som i særlig Grad var Bomuldsvarer og Kul, der var Betalingen for det danske Flæsk og Smør, som var og er den Dag i Dag, med Tilføjelse af Æg, Hovedudførselsartiklerne for Danmark, og som vel nok omkring Verdenskrigens Udbrud var paa Højden af sin Produktion.

Efter Verdenskrigens Afslutning kom andre Lande med i Leverancen til England af Landbrugsvarer, bl. a. deres Kolonier i Australien og Kanada, og vi blev saa for første Gang stillet overfor Spørgsmaalet Kontingentering, med andre Ord, Konkurrencen for det danske Landbrug var bleven mærkbar, og Selvforsyningspolitikken var en Faktor, der spillede med ind.

Naar Danmark i Dag, trods Konkurrencen paa forskellige Omraader (dog ikke i Kvaliteten), har en saa høj Kontingent af Leverancen i Landbrugsvarer til England, ja, saa er det vel nok ikke alene den høje Standard i Kvaliteten, men ogsaa i høj Grad den Faktor, der gør sig gældende, at Danmark paa Grund af sin høje Kultur trods sin Lidenshed er en af de største Aftagere af engelske Varer, og her tænker jeg særlig, foruden andre Varer, paa Kul og Koks.

Skal Generaldirektørens Nytaarsbetragtninger bringes ud i Livet, hvad der vel ikke er nogen Tvivl om, med den Magtfulde Generaldirektøren efterhaanden har tilegnet sig, saa kan denne Nytaarsbetragtning ikke bringes ud i Livet, uden at den i allerhøjeste Grad vil berøre »Vor Nabo mod Vest«.

Et Olieraffineri med Omlosning af Raaolie fra de amerikanske Oliemagnater kan kun i ringe Grad opveje den formindskede Kuludførsel fra »Vor Nabo mod Vest«, og Landbrugets Kontingentering til England faar atter en Omgang Nedsættelse, som igen berører det danske Samfund samt D. S. B., som vil faa det at føle igennem en formindsket Transport.

Vi har en Stald med gode Dampheste, som kun trænger til en god Behandling for atter at komme helt i Form, men de er bleven glemte for den overhaandtagne Motorepidemi, men hvem ved, maaske opstaar Damphesten en Gang igen som den frelsende Engel baade for D. S. B. og det danske Samfund, men maaske er »Vor Nabo mod Vest« til den Tid saa langt væk, at han bliver vanskelig at faa i Tale, og Kirkegården til de styrtede Lyntogsheste bliver saa stor, at Ekspropriation af Jord til Udvikelse bliver en Nødvendighed.

k. p.

Vor Organisationsform.

Under denne Overskrift har Lokomotivfører Carl Petersen, Frederikshavn, i sidste Nummer af vort Blad skrevet en Artikel, hvori han gør opmærksom paa, at Foreningens Love skal revideres paa den førstkommande Kongres, i hvilken Forbindelse han slaar til Lyd for en Organisationsform helt uden Kredse.

Samtidig giver han visse Oplysninger om Organisationsformen i vor Forenings første Tid, idet han oplyser, at Foreningen indtil den 1. Januar 1913 var inddelt i 4 Sektioner. Dette er ikke rigtigt, men da hele Lovkomplekset er en Ting, Kongressen kommer til at beskæftige sig indgaaende med, har vi ikke hæftet os synderligt derved. Maaske har den Omstændighed, at vi gennem hele Organisationens Levetid har været delagtig i Arbejdet enten under den ene eller den anden Form, ogsaa været medvirkende til, at vi uden videre er gaaet ud fra, at saa godt som alle Medlemmer vidste Besked med de tidligere Organisationsforhold. Man har imidlertid henledt vor Opmærksomhed paa, at Foreningen jo omfatter mange yngre Medlemmer, der næppe har Kendskab til de tidligere Forhold, og at disse derfor ikke bør have Lov til at leve videre i den Vildfarelse, C. P.s Artikel kunde bringe dem i. Vi gør derfor opmærksom paa, at Sektionsformen allerede blev forladt i 1901, idet der i bemeldte Aars Efteraar oprettedes ialt 18 Afdelinger, hvorefter en ekstraordinær Generalforsamling den 17. December 1901 vedtog Love, hvori Sektionsbegrebet ikke mere fandtes.

For saa vidt angaar Regnskabsordningen, kunde C. P.s Bemærkning om den meningsløse Form for Afvikling mellem Hovedkassen og Kredskasserne bibringe en og anden den Opfattelse, at Hovedbestyrelsen ikke forstaar at indrette sig praktisk. Vi finder derfor Anledning til at oplyse, at det af C. P. anførte er Teori; i Praksis foregaar det paa en mere praktisk Maade. Dersom C. P. var en opmærksom Læser af Organisationens forskellige Publikationer, vilde han i det paa sidste Kongres forelagte Lovforslag — som ganske vist ikke var et Enhedsforslag, men et Kredsforslag — have set, at Hovedbestyrelsen foreslog Paragrafferne 21 og 23 affattet saaledes, at det af ham paapegede heller ikke kom til at foreligge i Teorien.

Red.

Fru Louise Hansine Rambusch, født Fenor og hendes Ægtefælle Hartvig Heinrich Andreas Rambusch Legat.

Et smukt og godt Eftermæle har afdøde Maskinbestyrer Rambusch og Hustru sat sig ved at oprettet et stort Legat, hvoraf Renterne nu i April 1935 for første Gang bliver uddelt til de Ansøgere, der er kommet i Betragtning. Det er jo mange Aar siden, Maskinbestyreren tog sin Afsked fra Statsbanerne, saa flere af de nuværende Ansættede kendte ikke denne, som jo var af den gamle Skole, der talte frit fra Leveren og uden Persons Anseelse, ældre Lokomotivmænd kan sikkert tale med derom, og det baade om ondt og godt.

Fra min Tjenestetid paa Falsterbanen (Gedser) erindrer jeg følgende, en Sommerdag holdt vi i Orehoved med Maskinen forspændt for Ekspressen klar til Afgang mod Gedser, jeg hørte saa nogle Slag mod Førerhusets Side, da jeg saa ud, stod Maskinbestyreren ved Fodtrinet, og han hebrejdede mig Maskinens stærke Røgdudvikling; jeg tog nu Sidespejlet fra, men i samme Øjeblik faar han Lokomotivføreren at se, og da han ryger paa sin Schagpipe, er der ogsaa til ham i en god Mening, og omtrent Ordret lød det saaledes: Han ryger med Skorstenen, og De, Bertelsen, ryger paa Pipe, jeg skal F... pineme sørge for, at de hver især faar 2 Kr. i Bøde, som skal tilfalde Sygekassen, forstaar De det — hva! M kom nu op paa Maskinen, der blev givet Afgang; nu var B. en stor Filur, og under Kørslen fik han M. formildet, ja, endog saa meget, at denne lovede ham Forflyttelse til Gb. ved første givne Lejlighed; til mig sagde han, ja, ja, unge Mand, jeg ved godt, at Kullene ikke er saa gode, men jeg skal love for, at den Gentleman til Leverandør ikke kommer til at sælge Kul til os foreløbig; og pas saa endelig paa Røgen, for det er saa kedeligt at faa disse hersens Klager fra Publikum, jeg har nylig haft en saadan Sag, og den kostede os ikke saa faa Kroner i Erstatning.

Under en Periode, hvor der fyredes med Briketter, blev der udleveret Støvbriller, en Dag spurgte M., om jeg var tilfreds med Brillerne, hvortil jeg svarede ja, saa siger M., gaar nu et af Brilleglasene itu, er et andet nemt at indsætte, i Korsør har en Haandværker for 25 Øre købt en Glasskærer af en omvandrende Bissekræmmer, og naar man saa har Glas fra en ituslaet Lokomotivrude, saa er Udgifter til Vedligeholdelsen ikke store, dette her omtalte viser M.s store økonomiske Tendens, som jo ogsaa var kendt v idt omkring. Maskinbestyreren havde ogsaa litterære Interesser og har selv skrevet flere Bøger bl. a. »En gammel Jernbanemanns Erindringer, jeg har ladet mig fortælle, at naar en Lokomotivfyrbøder var til Eksamen og klarede sig godt, hændte det, han fik en af M.s Bøger som Paaskønnelse for godt Resultat.

Naar nu Renterne af dette store Legat bliver uddelt, vil sikkert De, der faar det tildelt sende Legatstifterne en venlig Tanke, og os øvrige tænker over denne Mands Livsgerning, og hvad han har gjort for at lindre blandt svagelige, afskedigede Ansatte eller Enker efter saadanne.

J. M. Nejland.



LANTERNEN

Lanternen afholder sin 14-aarige Stiftelsesfest den 5. Marts 1935 Kl. 18,30 i Rosinis Selskabslokaler, Gl. Jernbanevej, Valby.

Bestyrelsen.

SANGFORENING

Freitag den 1. Marts afholder Lokomotivførernes Sangforening Aftenunderholdning og Bal i Selskabslokalerne paa Haveselskabets Vej, København. Billetter til Underholdningen koster 75 Øre og købes hos Bestyrelsen. Balletern a 75 Øre løses i Salen.

Alle Medlemmer af D. L. F. med Venner og Bekendte er velkomne.

Bestyrelsen.

*

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Generalforsamling afholdes Lørdag den 30. Marts 1935 i Bibliotekslokalerne, Bernstorffsgade 41 C, 2. Sal, (Hovedbanegaarden, Distriktsfløjen).

Dagsorden:

1. Formanden aflægger Beretning.
2. Fremlæggelse af Regnskabet.
3. I Vedtægternes § 3 foreslaas tilføjet som 4. Linie under b):
»Elev er kontingentfri«.
4. Eventuelt.



Nye Lyntogsforbindelser med Berlin.

Det Togpar, som under Navnet »Den flyvende Hamburger« daglig iværksætter en virkelig »Lyntogsforbindelse« mellem Berlin og Hamburg, vil fra 15. Maj faa et Par Kolleger, idet der indsættes 2 Motortogpar, som skal køre de 577 Kilometer fra Köln til Berlin paa 5,10 Timer og de 454 Kilometer fra Köln til Hamburg paa 4,58 Timer, i omvendt Orden skal Tiden i begge Tilfælde være 12 Minutter mindre, nemlig 4,58 Timer Berlin—Køln og 4,06 Timer Hamburg—Køln.

Afgangs- henholdsvis Ankomsttider bliver saaledes: Köln Afg. 7,00—Berlin Ank. 12,10; Køln Afg. 7,00—Hamburg Ank. 11,18. Berlin Afg. 19,20—Køln Ank. 0,18; Hamburg Afg. 20,00—Køln Ank. 0,06.

*

Den første Jernbane i Albanien.

Endskønt man skulde forsværge det, findes der ifølge »Voraus« i Europa et Land, som ikke hidtil har haft nogen Jernbane, nemlig Albanien, der er af Størrelse omtrent som Jylland. For Tiden bygges der en 200 km lang Bane fra Tirana til Bitolj, hvorved der opnaas Forbindelse mellem den førstnævnte By — Landets Hovedstad — og Jugoslavien.

*

De spanske Jernbanemænds Fagblad udkommer paany.

Det spanske Jernbaneforbunds Organ er udkommet paany. Det er dateret den 25. November og er forsynet med Bemærkningen »visado por la censura« (censureret).

Bladet skriver om de mægtige Vanskeligheder, Forbundet har at kæmpe med for Tiden. Talrige Jernbanemænd er fængslet, og Jernbaneselskaberne benytter sig

af Situationen til i stort Tal at afskedige Funktionærer, der er kendt som aktive Fagforeningsfolk. Baade Statsministeren og de øvrige Ministre har hidtil været »forhindret« i at modtage en Personaledelagation i Audiens. Parlamentets Socialistfraktion har lovet Organisationen at virke for de fængslede Jernbanemænds Løsladelse. Jernbanedirektionerne søger i Fællesskab at forhindre Fagforbundet i at være repræsenteret i de eksisterende paritetiske Udvalg.

Der er Bestræbelser i Gang for at faa oprettet en konkurrerende Organisation. For Tiden har disse Forsøg, der tydeligvis er udgaet fra Reaktionen, ikke haft videre

Medbør. Det I. T. F. tilsluttede Jernbaneforbunds legale Stilling er den, at da det er en *national* Organisation, er den ikke blevet opløst, og som Følge deraf har den Muligheden af at funktionere videre i sin Helhed. Bestemmelsen om Fagforeningernes Opløsning har kun rant de lokale Fagforeninger, der var Medejere af et Folkets Hus, der er lukket af Regeringen af en eller anden Grund.

I Bladet retter Bestyrelsen en indtrængende Henvendelse til alle Medlemmer og til alle Jernbanemænd i Almindelighed om nu, da Forbindelsen med Ledelsen og Medlemmerne er genoprettet, paany at vise deres Hengivenhed for Organisationen og at deltage aktivt i dens

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i December Maaned 1934 samt i Tidsrummet April—December 1934 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1933 i runde Summer.

	December 1934	Maaned 1933	1934	
			Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	5 330 000	4 570 000	760 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 350 000	3 380 000		30 000
Postbefordring	590 000	570 000	20 000	
Andre Indtægter	370 000	330 000	40 000	
Indtægter i alt	9 640 000	8 850 000	790 000	
Driftsudgifter	9 020 000	8 780 000	240 000	
Afskrivning	510 000	480 000	30 000	
Forrentning	840 000	760 000	80 000	
Udgifter i alt	10 370 000	10 020 000	350 000	
Statens Tilskud til Driften	730 000	1 170 000		440 000

	April—December 1934	1933	1934	
			Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	43 480 000	38 830 000	4 650 000	
Gods- og Kreaturbefordring	31 230 000	31 250 000		20 000
Postbefordring	4 720 000	4 210 000	510 000	
Andre Indtægter	3 740 000	3 430 000	310 000	
Indtægter i alt	83 170 000	77 720 000	5 450 000	
Driftsudgifter	80 460 000	76 340 000	4 120 000	
Afskrivning	4 580 000	4 280 000	300 000	
Forrentning	7 580 000	6 850 000	730 000	
Udgifter i alt	92 620 000	87 470 000	5 150 000	
Statens Tilskud til Driften	9 450 000	9 750 000		300 000

D. S. B. December 1934.

Indtægten af Personbefordringen har i December 1934 været 760 000 Kr. større end i December 1933. Heraf stammer 220 000 Kr. fra en Restbetaling for Befordring af Skolebørn i Sommeren 1934, og ca. 110 000 Kr. er Merindtægt paa det forøgede Antal Automobilruter, medens der i Personbefordringsindtægten paa Banerne har været en Stigning paa ca. 430 000 Kr. (ca. 10 pCt.). Godsbefordringsindtægten har været uvæsentlig lavere og de forskellige mindre Indtægter noget højere end i Fjor. Alt i alt er Driftsindtægterne steget med næsten 800 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 240 000 Kr. Denne Stigning skyldes Merudgifter til det forhøjede Reguleringsstillæg, til den udvidede Automobildrift og til Sporreguleringsarbejder i Anledning af den kommende Stigning i Kørselshastighederne. En ret betydelig Merudgift til Vedligeholdelse af Færger og Skibe er udlignet af en Mindreudgift derved, at der har været et lavere Antal Ugelønsperioder end i December i Fjor.

Naar Hensyn tages til den forøgede Afskrivning og Forrentning, er Driftsresultatet 440 000 Kr. bedre end i December i Fjor.

Arbejde mod de Boycot-Foranstaltninger, som man træffer overfor Arbejderne, og at hjælpe Arbejderbevægelsen til at besejre de nuværende Vanskeligheder.

Vi er glade ved dette nye Livstegn fra vor spanske Organisation, og vi er sikre paa at tale paa Kammeraternes Vegne fra alle Lande, naar vi sender dem vore oprigtigste Ønsker om en fortsat Aktivitet og giver Udtryk for vor Solidaritet.

I. T. F.

Sammenslutning af de norske Jernbaneforbund.

Spørgsmaalet om en Sammenslutning af de norske Forbund af Jernbanemænd har været under Behandling i de senere Aar. I Begyndelsen af November Maaned i Aar behandlede Spørgsmaalet i Narvikdistriktet. De tre Jernbaneorganisationer og Landsorganisationer var repræsenteret. Kontorpersonalets Forbund og Lokomotivmændenes Forbund forlangte, at Afstemningen for deres vedkommende skulde udsættes til efter deres respektive Kongresser. For Jernbanemændenes Forbunds Vedkommende blev Forslaget om en Sammenslutning enstemmigt godkendt.

I. T. F.

TAK

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, pens. Lokomotivfører V. Falcks Begravelse.

Paula Falck og Børn.

Mine Kolleger og Lokomotivfyrbødere bringes herved min hjerteligste Tak for den Opmærksomhed, som blev vist mig ved min Afsked fra Lokomotivtjenesten i Nyborg.

Pens. Lokomotivfører J. G. Johansen,
Nyborg.

**Rettelse til
Adressefortegnelsen**

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Østerport: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. F. Brade, Solbakken 33, Holte, Telf. 902.

Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: K. F. Olsen, Nyborggade 18, 2. Sal. Ø.

Thisted: Kassererens Navn og Adresse rettes til: K. Fegtmeyer, Dragsbæk Sidevej 15.

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

1. Januar 1935.

Pens. Lokomotivfører J. G. Johansen, Kystvej, Nyborg.
Maskinarbejder E. E. A. Hansen, Brandtsgade 8, Næstved.
Pens. Lokomotivfører G. F. J. Klem, Munkesøgade 20, Roskilde.

Samtidig bemærkes, at pensioneret Lokomotivfører P. A. Andersen, Tietgensgade 10, Aarhus, ikke er opført paa den udsendte Fortegnelse over ekstraordinære Medlemmer, hvilket bedes berigtiget.

Persoonalia

Afsked:

Lokomotivfører I. A. Marcussen, Viborg, efter Ans. paa Gr. af Svagel. med Pension fra 31.—3.—35 (min. Afsk.).

Lokomotivfører H. F. C. Conradsen, Kbhavns Godsbgd., paa Gr. af Svagel. med Pension fra 31.—3.—35 (min. Afsk.).

Lokomotivfører N. P. Carlsen, Kalundborg, med Pension fra 30.—4.—35 (min. Afsk.).

Lokomotivfører R. H. Rasmussen, Kbhavns Godsbgd., med Pension fra 30.—4.—35 (min. Afsk.).

Forflytninger:

Lokomotivfører J. M. N. Pedersen, Ringkøbing (Depotforst.), fra 1.—2.—35 efter Ansøgning til Struer med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Motorfører I. N. C. L. Boesen, Næstved, fra 15.—2.—35 til Københavns Godsbanegaard.

Lokomotivfyrbøder V. A. A. Jeppesen, Østerport, under 11.—2.—35 til Københavns Godsbanegaard.

Lokomotivfyrbøder L. Jensen, Østerport, under 11.—2.—35 til Københavns Godsbanegaard.

Lokomotivfyrbøder E. V. E. Horn, Østerport, under 11.—2.—35 til Københavns Godsbanegaard.



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

Klædning: Vinterfrakke

Charles A. Hansen
Vesterbrogade 35
Telf. Eva 692

De vælger efter Deres Smag blandt 300 udsøgte engelske og skotske Stoffer og vi syr det efter Deres Ønske som **fineste HAANDSYET SKRÆDERI** fra Kr. 150.—.

Skrædersyet Maal-Konfektion med Efterprøvning i engelske og danske Stoffer fra Kr. 98.—.

De Herrer Tjenestemænd tilbydes Konto til kontante Priser.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 21. Februar 1935.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.
Telefon Vester 3016.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

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