



Nº 14

20. Juli 1938

38. Aargang

LØNNINGSLOVSREVISION

Er en Revision af Tjenestemandsloven forestaaende?

Paa forskellig Maade har Spørgsmaalet om en Revision af vor Lønningslov været drøftet i den senere Tid. Nogle Tjenestemandsorganisationer har afholdt Kongresser og dér vedtaget Resolutioner indeholdende Krav om forbedrede Lønninger og Avancementsforhold. I andre Tilfælde er det Tjenestemandssammenslutninger, som har afholdt Møder og fremsat Udtalelser i samme Retning; i hvert Fald er der nu Tegn til, at større og større Kredse af Statens Tjenestemænd er enige i at ønske Lønningsloven revideret.

Den nuværende Tjenestemandslov er som bekendt 7 Aar gammel, og da der jo under alle Forhold vil hengaa nogen Tid med Forberedelse af en ny Lov, vil den gamle i det mindste naa at blive 8 Aar, inden en eventuel Revision er færdig.

Med den rivende Udvikling, vort Arbejdsfelt i disse Aar har været Genstand for, finder vi, at det er i høj Grad tiltrængt, at der paa forskellige Omraader sker Forandringer.

Ved de aarlige Normeringslove er der gennemført Omplacering af visse Stillinger netop under Hensyn til Udviklingen; men for Lokomotivmændene har der ikke hidtil været nogen Vej frem. Gang paa Gang har vi overfor Admi-

nistrationen peget paa, at netop indenfor Togfremførelsesomraadet er Udviklingen siden 1931 gaaet frem med saadanne Kæmpeskridt, at der ogsaa for Lokomotivpersonalet burde ske lønmæssige Forandringer. Men hver Gang er det blevet hævdet, at for vort Vedkommende kunde der ikke foretages Oprykninger paa Normeringslovene, det kunde kun lade sig gennemføre ved en Lønningslovrevision, og, har man fra Administrationens Side hævdet, en saadan staar ikke foreløbig paa Dagsordenen.

Selv om vi staar som en enig Organisation, der repræsenterer samtlige Lokomotivmænd ved Statsbanerne, maa det alligevel indrømmes, at vor Organisations Medlemstal set i Forhold til den samlede danske Tjenestemandsstand er saa lille, at det vilde være mindre sandsynligt, at der gennemførtes en Lønningslovsrevision, alene fordi vi krævede det, mens alle andre Tjenestemandsorganisationer holdt sig tilbage. Da vi imidlertid længe har ønsket en Revision, hilser vi det med Glæde, at ogsaa andre Organisationer nu er begyndt at beskæftige sig med Emnet. Maaske kommer saa i nærmere Fremtid den Dag, hvor vore Lønforhold m. v. atter er til Drøftelse, og hvor der skulde kunne raades Bod paa forskellige Brist.

SIGNALREGLEMENTET

Er Respekten for dette Reglement borte?

Enhver Jernbanemand ved, at Signalreglementet og Sikkerhedsreglementet hidtil har været anset for omtrent hellige. Det i disse 2 Reglementer foreskrevne var grundlæggende for Driftssikkerheden, og mod disse Forskrifter maatte der ikke ske Forsyndelser, saa risikerede man tjenstlig Paataale af en eller anden Art.

Det ser dog ud til, at man visse Steder har den Opfattelse, at det kun er det mere underordnede Personale, som skal vise Respekt for det reglementsmaessigt foreskrevne, medens det staar andre Tjenestemænd frit at skønne, om de vil overholde Reglementerne eller ej.

For et Par Aar siden skete der paa Sjælland et Jernbaneuheld. Et planmaessigt gennemkørende Tog, som paa Grund af Sporarbejder paa en bestemt Station skulde køre ad et Vigespor, kom med for stor Fart ind paa Vigesporet, hvilket foraarsagede, at nogle Vogne afsporede. Fra Organisationens Side blev det dengang hævdet, at den af Distriktet anordnede Signalgivning var i Strid med Signalreglementet. Noget saadant kunde 1. Distrikt ikke tiltræde:

det var ikke helt fri for at ville mene, at Organisationens Paastand var noget Vaas, men Generaldirektoratet delte ikke Distriktets Opfattelse og fandt derfor Anledning til at indskærpe, at Signalreglementets Forskrifter vedrørende Signalgivning uvægerligt maatte følges.

Denne Indskærpelse synes imidlertid ikke at have haft nogen synderlig Indflydelse paa 1. Distrikts Respekt for Signalreglementets Indhold. Distriktet har nemlig nu fundet paa noget Nyt. Nu mener Distriktet, at Signalet »Kør igennem« slet ikke behøver at betyde det, som staar i Signalreglementet:

at et Tog, for hvilket der vises »Kør igennem«, uhindret kan køre igennem Stationen, men ogsaa kan betyde, at Toget kun maa køre ind og holde paa Stationen.

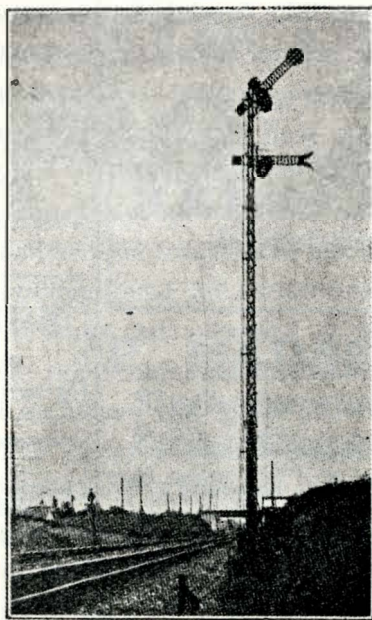
Vi skal ikke gøre Indvendinger, dersom vore Læsere griber sig tvivlende til Hovedet. Det her meddelte lyder som et Paradoks, men desværre er det rigtigt.

For rigtigt at illustrere, hvor utroligt reglementsstridig Distriktets Anordning er, finder vi Anledning til efter Signalreglementet at give Bestemmelserne for Signalerne Nr. 2 og 3: »Indkørsel« henholdsvis »Gennemkørsel«.

Nr. 2. »Kør«.

Hvor Hovedsignalet er suppleret med Gennemkørselsarm.

Ved Dag.



Hovedarmen
skraut op ad.
Gennemkørselsarmen
vandret.

Til Nr. 2.

a. Indkørselssignaler.

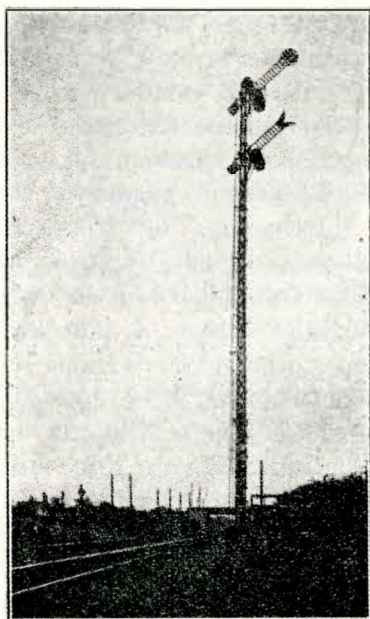
1. Foran Stationer giver Signal Nr. 2 (» K ø r «) kun Tilladelse for det kommende Tog til at køre ind og standse paa Stationen.

Om Signal Nr. 2 siger Signalreglementet altsaa, at det ikke giver Ret til at køre igennem en Station, men *det giver Ret til at køre ind og standse paa Stationen*, og i denne Forbindelse kan der begribeligvis ikke være Tale om et eller andet vilkaarligt Sted paa Stationspladsen, men kun om det Sted paa Stationen, hvor Togene ekspederes.

Nr. 3. »Kør igennem«.

Kun hvor Hovedsignalet er suppleret med Gennemkørselsarm.

Ved Dag.



Begge Arme
skraat opad.

Til Nr. 3.

1. Signal Nr. 3 (»Kør igennem«) tilkendegiver, at Toget uhindret kan køre igennem Stationen.

Vi maa tilstaa, at vi ikke er i Stand til at forstaa dette: 2 Indkørselssignaler til samme Station og for Tog ad samme Spor.

Men Distriktet har meddelt, at det nye Signal er en *Dublering* af Indkørselssignalet, og at de 2 Indkørselssignaler benævnes A (det 2-armede Mastesignal) og B (det nye Daglyssignal).

Naar der saaledes er Tale om Dublering, maatte man da faa den Opfattelse, at det er 2 Signaler, som viser ens; men dette er ingenlunde Tilfældet. Vist fra Indkørselssignal B betyder Signal Nr. 2, at man maa køre ind og standse ved Perronen, men vist fra Signal A betyder Signal Nr. 2, at man kun maa køre ind paa Stationspladsen til Signal B.

Paa samme Maade forholder det sig med Signal Nr. 3 (Kør igennem). Dette Signal vist fra Signal A giver ingenlunde Ret til at køre igennem Kh. Station; det giver blot Ret til at køre ind ved Perronen. Distriktet har da ogsaa selv haft en Følelse af, at det ikke var helt, som det skulde være. Det har nemlig instrueret Personalet bl. a. ved følgende Ordlyd:

»Opmærksomheden henledes paa, at Signalet »Kør igennem« saaledes ikke angiver Gennemkørselstilladelse paa København H. Station«.

Efter Distriktets Instruktion kunde det ogsaa se ud, som om det tidligere Indkørselssignal er degraderet til et fremskudt Signal af særlig Type. Det hedder nemlig i Instruktions-skrivelsen, at Signal Nr. 3 (»Kør igennem«)

Det officielle Navn paa Signal Nr. 3 er, som det ses, »Kør igennem«, og det er udtrykkelig anført, at dette Signal betyder, at man uhindret kan køre igennem den paagældende Station.

Der skulde altsaa ikke kunne være Tvivl: Signal Nr. 2 betyder: »Kør ind og hold paa Stationen«; Signal Nr. 3 betyder: »Kør igennem Stationen«.

Saaledes lyder Signalreglementet, og saaledes er det ogsaa i Praksis undtagen for København H. for Tog fra Valby. I den ene Ende af Landets største Station skal Signalerne efter 1. Distrikts Mening have en anden Betydning end den i Signalreglementet anførte.

Paa København H. Station er der i den mod Valby vendende Ende anbragt et 2-armed Indkørselssignal; foruden dette er der imidlertid nu anbragt et Daglyssignal et Stykke inde paa Stationspladsen omtrent midtvejs mellem Arm-signalet og det Sted, hvor Togene standser ved Stationen. Det nye Signal, som kan vise eet rødt eller eet grønt Lys, skal ogsaa betragtes som Indkørselssignal, saaledes at der nu skulde være 2 Indkørselssignaler for de Tog, som kommer fra Valby.

paa Signal A tilkendegiver, at Indkørselssignal B viser Signal Nr. 2 (»Kør«). Altsaa samme Form som ved de fremskudte Signaler, der jo ikke viser noget selvstændigt Signal, men blot tilkendegiver et efterfølgende Signals Stilling.

Vi har nu set, at paa Landets største Station betyder »Gennemkørsel« paa et 2-armet Mastesignal ikke Gennemkørsel, og at Signal Nr. 2 ligeledes skal have en anden Betydning paa denne ene Station end paa alle øvrige Stationer i Landet. Vi har endvidere set, at Betegnelsen »Dublering af Indkørselssignalet« er urigtig, da de 2 Signaler, der her er Tale om, har forskellig Betydning. Man kunde da spørge, hvad det er for en Signalgivning, der nu er indført paa Kh. Station, og vi kan dertil kun svare, at det er en Anordning, som paa alle Punkter er afgjort i Strid med Signalreglementet. Desuden er det en Ordning, som vil stille København H. Station ringere end alle øvrige Stationer, hvor Gennemkørsel er mulig.

Lad os tænke os et Uheld et Sted paa Kystbanen; et Uheld af en saadan Beskaffenhed, at man ikke alene vil have Hjælpe- og Ambulancevogn fra København, men ogsaa fra Roskilde. Et Hjælpetog kan da faa Gennemkørsel paa Stationerne indtil København; af Hensyn til Sporanlægene er der heller ikke noget til Hinder for, at Hjælpetoget kunde køre igennem Kh. Station, og Stationens Sikringsanlæg har i hvert Fald tidligere været saaledes, at der kunde finde Gennemkørsel Sted. Det paagældende Hjælpetog kan ogsaa nu faa »Gennemkørsel« paa Signalmasten; men da dette Signal nu har en anden Betydning, er »uhindret Gennemkørsel« alene af den Grund ikke mulig.

Tilbage bliver der det generelle Spørgsmaal, om Vildskud, som det her omtalte, bør tolereres, og der mener vi afgjort Nej. Efter mange, mange Aars Forarbejde fik vi for 3 Aar siden et nyt Signalreglement, som er bygget op efter Centraliseringssystemet. Netop under Hensyn til Enheden blev en Række Signalformer ændret straks, og der er i Signalreglementet anført 12 Signalformer, som efterhaanden skal bortfalde. Det maa derfor betragtes som ganske givet, at alle Bestræbelser bør gaa ud paa at holde fast ved den tilrettelagte Linie: Ensartethed.

Den her beskrevne for København H. Station trufne Signalændring er ikke alene et

Skridt bort fra Ensartetheden, den er et Skridt ud i Uvisheden. Hvem kan forstaa, at for den Lokomotivfører, som kommer med sit Tog fra Korsør, ja fra Aarhus, for ham har Signalerne Nr. 2 eller 3 paa de mange Stationer, han passerer undervejs, een Betydning, men paa København H. har de en anden? Dertil kommer, at det gennemførte er saa himmelraabende i Strid med Signalreglementet, at det er os en Gaade, hvorledes Distriktet overhovedet har turdet gennemføre det. Dette kan kun ligge deri, at nogle Embedsmænd mener, at *andre* skal overholde Reglementer og Forskrifter, men *de selv* kan skalte og valte, som de vil.

En saadan Opfattelse kan Personalets Organisationer ikke tiltræde, vi maa kræve, at de ledende Tjenestemænd viser samme Respekt for Aftaler, Reglementer og Forordninger, som den der kræves af Personalet. Det kan og det maa ikke være saaledes, at vore Folk faar Mulker eller Irettesættelser for Tilsidesættelse af reglementariske Forskrifter, naar det samtidig er aabenlyst for alle, at man fra visse Embedsmænds Side blæser de samme Reglementer en lang March. Signalændringen paa København H. Station, den hvor Distriktet ikke engang har kunnet forklare, af hvilken Art de nu anvendte Signaler er, er i Strid med, hvad der i Signalreglementet er anordnet om Signaler og deres Betydning, den bør derfor snarest laves om.

FORFREMMESESRAAD

Igennem længere Tid har Centralorganisation II beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Oprettelse af Forfremmelsesraad, saaledes at Personalet kunde faa Indseende med og Indflydelse paa de Indstillinger, der blev afgivet, naar Talen var om Forfremmelse.

I vor Centralorganisation (C. O. I) har Spørgsmaalet ogsaa været forelagt og drøftet, men fra alle Sider er man gaaet imod, at et saadant Forfremmelsesraad blev oprettet, og dette er gjort ud fra mange forskellige Betragtninger, som der ikke i dette Øjeblik er nogen Grund til at komme nærmere ind paa.

Finansministeren har nu besluttet, at der til nærmere Overvejelse af Spørgsmaalet skal ned sættes et Udvalg med Departementschef K. H. Koefod som Formand og iøvrigt bestaaende af følgende Medlemmer:

Som Repræsentanter for Administrationen: Afdelingschef i Generaldirektoratet for Statsbanerne E. D. F. Terkelsen og Kontorchef i Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet O. C. J. Vigerslev.

Som Repræsentanter for Centralorganisation I: Forretningsfører Ch. Petersen og Formanden for Dansk Postforbund P. Jensen.

Som Repræsentant for Centralorganisation II: Stationsforstander D. O. Høgsgaard, og som Repræsentant for danske Statsembedsmænds Samraad: Fuldmægtig i Skattedepartementet Chr. Strøm.

Som Udvalgets Sekretær skal Fuldmægtig i Finansministeriet Ulrik Andersen fungere.

BELØNNET LOKOMOTIVFØRER

Søndag d. 18. Juli f. A. kom en ung Mand løbende og vilde have været med det elektriske Tog, som Kl. 21,05 kører fra København H. til Klampenborg. Han var imidlertid for sent paa den, og naaede ikke at komme ind i Toget, før Dørene var lukkede. Han sprang alligevel op paa et af Trinbrætterne, men da der jo i de elektriske Tog er automatisk Dørlukning med paafølgende automatisk Aflaasning i et vist Antal Sekunder, kunde han ikke faa tvunget Dørene til Side og komme ind i Toget. Paa en eller anden Maade maa den unge Mand være blevet bange for at springe af — eller han har maaske været bange for at skulle faa Mulkt for at springe paa Toget, efter at det var sat i Gang — han hagede sig i hvert Fald fast i Dørene.

Lokomotivfører C. S. F. Pedersen, Gb., holdt ved samme Perron og skulde køre Tog 1777 til Hillerød; han stod paa Maskinen og saa, hvorledes den unge Mand sprang paa det elektriske Tog, og da han bemærkede, at den paagældende vedblev at holde sig paa Toget, blev han hurtig klar over, at der var Fare paa Færde; thi under den videre Kørsel kunde Manden paa Trinbrættet jo let blive knust mod en af Pillerne i Tunnellen under Banegaarden. Pedersen sprang derfor resolut ned fra sin Maskine, han fik fat i den unge Mand, og det lykkedes ogsaa at faa revet ham væk fra det elektriske Tog. Det viste sig nu, at det sikkert har været en eller anden Skræk, som har faaet den unge Mand til at klamre sig til det kørende Tog, trods den Fare han var i; thi han glemte fuldstændig at takke sin Redningsmand, skyndte sig derimod at forsvinde. Lokomotivfører Pedersen faldt og forsløg Ryggen og Baghovedet en Del, saa han maatte sygemeldes nogen Tid.

Generaldirektoratet paaskønnede Pedersens Konduite med en anerkendende Skrivelse og en Dusør paa 25 Kr.; derhos foranledigede det det passerende indberettet til Carnegie-Fonden, som nu har tildelt Lokomotivfører Pedersen en Belønning paa 300 Kr.

Vi ønsker til Lykke.

DEN ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVIKLING I 1937

Det intern. Arbejdsbureaus Undersøgelser.

(Fortsat.)

Fra et rent økonomisk Synspunkt skulde der ikke være nogen nærliggende Grund til Sortsyn. Som paapeget i det foregaaende er Velstanden genoprettet i forbavsende vid Udstrækning, skønt mange af de økonomiske og politiske Forhold, som man skulde have troet vilde være skæbnesvangre for Genrejsningen, og som i Virkeligheden ogsaa maa have forsinket den, frømedles er til Stede. Muligheden for, at de kan forsvinde, er en Slags Reserve, der vil lette den yderligere Fremgang, naar Verden en Gang er rede til at benytte sig deraf. Det Tidspunkt vil dog først kunne indtræde, naar den nationale Individualisme faar sin Modvægt i Ønsket om et virkeligt internationalt Samarbejde og i den Villighed til at tilsidesætte øjeblikkelige Interesser, som det i visse Tilfælde nødvendigvis maa være ledsaget af. En vis Fremgang i den Retning har allerede fundet Sted. »Oslo-Gruppen«, der tilsammen repræsenterer omkring 12 pCt. af Verdenshandelen, har gjort et Skridt fremad ved at fjerne Kontingentbestemmelser og beslutte sig til ikke at indføre Toldforhøjelser, der berører de paagældende Landes Varer. (Gruppen bestaar af Belgien, Danmark, Finland, Holland, Hollandsk Indien, Norge og Sverige; Belgien har indrømmet de Forenede Stater, Frankrig og Storbritannien de samme Fordele, medens Holland har stillet sig paa samme Maade overfor Storbritannien og Tyskland). Den lille Ententes og Balkan-Ententes Lande har udfoldet Bestræbelser for at udvide deres Handelsforbindelser, og en Række nye Handelsoverenskomster sigter mod at tilvejebringe Lettelser for den mellemfolkelige Handel. Saadanne Skridt i den rigtige Retning er fremhjulpet ved, at der paany er skabt større Stabilitet i Valutaforholdene. De er ikke mere ude i det rene Anarki. Over 90 pCt. af den mellemfolkelige Handel foregik i 1937 mellem Lande, hvis Valuta havde naaet en *de facto* Stabilitet. Flere Stater har gjort en Begyndelse ved at genoptage deres Gældsbetalinger. Man har taget de første Skridt i Retning af at muliggøre nye Pengeanbringelser i Udlandet. Skønt der endnu bestaar omkring 200 Clearing-Aftaler, har mange af dem lempet Valuta-Restriktionerne ved at følge den i den engelsk-tyske Overenskomst anviste Vej. Alt dette er Tegn, der paa glædelig Vis peger hen imod en ny Valuta-Udligning og et nyt Fremstød for den mellemfolkelige Handel. Omend der endnu er lang Vej frem, førend Verdensøkonomien er blevet genopbygget paa et nyt og fast Grundlag, vilde Udsigterne paa ingen Maade være daarligere, saafremt den internationale Krigsstemning kunde manes bort fra de økonomiske og politiske Forhold.

* * *

Alligevel vilde det være taabeligt at betragte den nuværende Situation med nogen Art af Optimisme. En Del af denne Beretnings Læsere vil maaske i Virkeligheden være tilbøjelige til at opfatte den lyse

Tone i Beskrivelserne af de sidste Aars bemærkelsesværdige økonomiske og sociale Resultater og de fortrøstningsfulde Henvisninger til en bedre Fremtid som bitter Ironi. Med Krigsflammerne i det fjerne Østen og i Spanien, med et Europa, der atter er forvandlet til en væbnet Lejr, med Krigsfrygten som herskende Stemning overalt, kunde alle Tanker og Planer om socialt Fremskridt gerne synes at høre hjemme paa en eller anden fjern Planet. I et stort Antal Lande gør man ikke nogen Hemmelighed af sine energiske Krigsforberedelser. Mere og mere underordnes hele Folkets Liv og hvert enkelt Menneskes Færd under Hensynet til Statens Tarv i Tilfælde af en Konflikt. Ethvert Land, som føler sig truet og usikkert, tvinges ind paa den samme Bane. Individets Frihed og økonomisk Fremgang faar mere og mere utaalelige Kaar ved bestandig at maatte vige for Nødvendigheden af nationalt Krigsberedskab. Uhyre Summer, som ellers med Fordel kunde have været anvendt til at bekæmpe Sygdom, forlænge Livet, mildne Kaarene for de gamle, forøge Menneskehedens Kundskab og Kultur, medgaar under saadanne Forhold til Ødelæggelse af, hvad den enkelte møjsommeligt har erhvervet eller frembragt i sit Ansigts Sved, og stilles i Dødens Tjeneste med Fuldkommengørelse af alle de Metoder, ved hvilke Menneskeliv kan udslættes med hele den Grundighed og Rædsel. Viden-skaben kan stille til Raadighed. Hvad der i Fjor var en sort Skygge, truer nu med at brede sig som et Mørke over hele Jorden. Som det vil fremgaa af de følgende Kapitler, er Krigen allerede ved at øve sin Indflydelse paa det sociale Omraade. Den har allerede spærret nogle af Fremskridtets Hovedveje og vil maaske snart undergrave det sociale Bygværk, vort Slægtled har rejst. Hvis der udbryder en ny almindelig Krig, er et fuldstændigt Sammenbrud praktisk talt sikkert. Som Lord Baldwin har udtrykt det: »Er der nogen, som ikke erkender, at en ny Krig i Europa vil betyde, at Aarhundreders Kultur knuses under en Katastrofe af samme Voldsomhed som ved Romer-rigets Fald?«

II.

Debets og Kredit i social Henseende.

Den i det foregaaende Kapitel givne Oversigt indeholder rigelige Vidnesbyrd om, i hvor høj Grad almindelig Velstand nu er genvundet. Trods den Tilbagegang i Aarets sidste Maaneder, der navnlig gjorde sig gældende i de Forenede Stater, og trods ugunstige Forhold i nogle Lande som Belgien, Frankrig og Polen, viste Verden som Helhed umiskendelige Tegn paa økonomisk Styrke. En Betragtning af alle de Forhold, man sædvanlig lægger til Grund for en Bedømmelse: Produktionens Størrelse, Prisbevægelserne og Handelens Omfang, viser, at den almindelige Velstand var større end paa noget andet Tidspunkt siden 1929. Det ligger derfor nær at spørge, hvorvidt Arbejderne har nydt godt af denne nye Fremgang.

Et Forsøg paa en Besvarelse heraf vil maaske give os Forudsætninger for at danne os en Mening om Socialpolitikens nuværende Kurs og eventuelle

fremtidige Udviklingsretning. En saadan Oversigt vil med andre Ord afgive en Maalestok for Den Internationale Arbejdsorganisations hidtidige Virksomhed og gøre det muligt at faa et Begreb om Liniere for dens fremtidige Indsats. Spørgsmaalet om, hvilken Indflydelse den har øvet, kan og skal ikke bedømmes alene efter Antallet af ratificerede Konventioner. En Konvention betegner Vejs Ende, er Udtryk for, at Høsten tages hjem efter langsom Modning gennem vidtløftige Overvejelser og Drøftelser. Paa den sociale Arbejdsmark udsaaes stadig nye Ideer; nogle af dem bliver liggende og slumrer i Jorden i Aarevis, inden de begynder at spire, medens andre skyder op i en Fart og hurtig sætter Frugt i den almindelige Tilslutnings Solskin. Atter andre standses i Væksten, ødelagt af ugunstige økonomiske eller politiske Forholds Nattefrost. De to sidste Aartier har frembudt Eksempler paa alle disse Muligheder: men trods alle de Uheld og Vanskeligheder, der i saa rigeligt Maal har gjort sig gældende, giver disse Aartiets Erfaringer dog god Grund til at tro, at Menneskeheden hidtil stadig, omend med stort Besvær har været paa Vej henimod en bedre Tingenes Tilstand.

Beskæftigelse.

Ser vi paa det første og vigtigste Spørgsmaal: Beskæftigelsens Omfang, er der ingen Tvivl om, at Industrierbejderne i de fleste Lande var langt bedre stillet i 1937 end paa noget andet Tidspunkt siden 1929. Det af det Internationale Arbejdsbureau opstillede Index for hele Verden viser, at Arbejdsløsheden laa en Smule højere end i 1929. Beskæftigelsen var som Helhed betragtet noget bedre end i 1929, hvilket betyder, at de sidste otte Aars Tilvækst i Industriebefolkningen delvis har fundet Optagelse i Erhvervslivet. Et Blik paa Opgørelserne for de enkelte Lande viser imidlertid, at Forholdene langt fra var ensartede. Af 22 Lande, for hvilke der foreligger Indextal, havde tolv Aaret igennem større Beskæftigelse end i 1929, medens de øvrige ti havde mindre.¹⁾ I de fleste Lande steg Arbejdsløsheden noget i Aarets sidste Maaneder, men bortset fra de Forenede Stater var det næppe mere end, hvad der kan forklares ved Sæsonforholdene. To Ting bør dog maaske lige bemærkes. For det første, at det lavere Procenttal for Arbejdsløsheden i 1937 sammenlignet med det værste Kriseaar, 1932, viser, at det virkelig drejer sig om en Bedring. For det andet, at der i de fleste Lande selv under gunstige Forhold til enhver Tid findes et betydeligt Antal arbejdsløse. Den omstaaende Tabel viser for 15 betydelige Landes Vedkommende Arbejdsløshedsprocenten i de sidste seks Aar.

De her meddelte Tal er beregnet paa forskelligt Grundlag og kan ikke sammenlignes fra Land til

¹⁾ De tolv Lande med større Beskæftigelse end i 1929 var: Danmark (133), Estland (144), Finland (109), Italien (105), Japan (128), Jugoslavien (113), Letland (117), Storbritannien (112), Sverige (117), Sydafrika (132), Tyskland (104) og Ungarn (104). De ti andre var: Belgien (88), Canada (96), Czekoslovakiet (90), De Forenede Stater (95), Frankrig (79), Holland (78), Luzemburg (75), Polen (88), Schweiz (78) og Østrig (67).

Arbejdsløshedsprocenten 1932--1937.

	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Australien	29.0	25.1	20.5	16.5	12.2	9.3
Belgien	39.7	34.2	36.2	30.7	23.4	21.3
Canada	22.0	22.3	18.2	15.4	13.2	10.8
Czekoslovakiet ...	13.5	16.9	17.4	15.9	13.1	8.8
Danmark	31.7	28.8	22.1	19.7	19.3	21.9
De Forenede Stater	23.8	24.3	20.9	18.5	13.3	10.5
Holland	29.5	31.0	32.1	36.3	36.3	29.2
Japan	6.8	5.6	5.0	4.6	4.3	3.7*
Norge	30.8	33.4	30.7	25.3	18.8	20.0
Polen	11.8	11.9	16.3	16.7	15.6	14.6*
Schweiz	21.3	19.3	15.9	17.7	18.5	12.5
Storbritannien og Nord-Irland ...	22.1	19.9	16.7	15.5	13.1	10.9
Sverige	22.8	23.7	18.9	16.1	13.6	11.6*
Tyskland ¹⁾	30.1	25.8	14.5	11.6	8.1	4.5
Østrig ²⁾	26.1	29.0	26.3	23.4	22.9	20.4

Land. De viser imidlertid, at Arbejdsløsheden, skønt den er dalet efter Kriseaarene 1932 og 1933, dog fremdeles er meget betydelig. Ser vi bort fra de Lande, som ikke var med i den almindelige Fremgang, viser det sig, at Gennemsnitsprocenten har været 9,3 i Australien, 21,9 i Danmark, 19,9 i Storbritannien, 11,6 i Sverige, 12,5 i Schweiz og 4,5 i Tyskland. Antallet af de Personer, der medregnes som arbejdsløse, staar naturligvis i Forhold til den mere eller mindre dybtgaaende Registrering saavel som til den anvendte Definition af Begrebet »arbejds-løs«. Der er imidlertid endnu et vigtigt Forhold, som maa have sig i Erindring. Beskæftigelsesgraden er utvivlsomt i mange Lande sat et Stykke i Vejret ved de mere og mere energiske Anstrengelser for at forøge og fremskynde Produktionen af al Slags Krigsmateriale til Brug for Ind- og Udland. Hvortil kommer, at Mandskab i meget stort Omfang er unddraget Erhvervslivet for at indtræde i Militærtjeneste. Der foreligger ingen officielle Tal i saa Henseende; men selve Kendsgerningen er hævet over enhver Tvivl. I Japan, Kina, Italien og Tyskland er Hundredtusinder indrullet i de bevæbnedes Rækker. I Spanien er Størstedelen af den mandlige Befolkning under Vaaben. I andre Lande som Frankrig og Holland er den militære Tjenestetid blevet udvidet. I Storbritannien er Flaadens og Luftstyrkens Mandskab forøget i hastigt Tempo. Resultatet er ikke blot en Nedgang i Arbejdsløsheden, navnlig i Lande med tvungen Værnepligt, men tillige en Formindskelse af de faglærte Arbejders Antal indenfor Erhvervslivet. Vor Tids Hære, Flaader og Luftstyrker behøver ikke blot ubegrænset Tilgang af »Kanonføde«, men maa ogsaa have en Mængde uddannede Folk med betydelig teknisk Dygtighed. Det er utvivlsomt en medvirkende, omend ikke den vigtigste Aarsag til den Mangel paa faglærte Arbejdere, der meldes om fra mange Lande. I Betænkningen fra den franske Produktions-

*) Foreløbig Opgørelse.

¹⁾ Fra 1933 er ikke medregnet de i Arbejdslejlre beskæftigede, og fra 1935 er Saardistriktet medregnet.

²⁾ Tallene omfatter kun Personer med Arbejdsløsheds-understøttelse.

Kommission klager Arbejdsgiverne over dette Forhold. Det samme hører man fra den tyske Sværindustri Side samtidig med, at der i Tekstil- og Læder-Industrien fremdeles arbejdes paa indskrænket Arbejdstid som Følge af Raavare-Mangel. Det er dog bemærkelsesværdigt, at der i Tyskland, som man tidligere mente ikke længere vilde være i Stand til at ernære hele sin Arbejderbefolkning, og hvorfra der før Krigen foregik en betydelig oversøisk Udvandring, nu træffes Foranstaltninger til Indforskrivning af ca. 30,000 italienske og 60,000 polske Arbejdere til Afhjælpning af Landbrugets Arbejdermangel. I Belgien viste der sig Mangel paa faglærte Grubearbejdere, skønt der i andre Erhvervsgræne stadig var betydelig Arbejdsløshed. De samme Klager over Mangel paa faglært Arbejdskraft kommer fra Australien, Canada, Czekoslovakiet, de Forenede Stater, Grækenland, Ny Zealand, Polen og Storbritannien.

Omend det til Dels skyldes de militære Krav, var den væsentligste Grund til denne Mangel paa faglærte Arbejdere næsten i alle Tilfælde den, at man i Kriseaarene ikke har kunnet uddanne det tilstrækkelige Antal Lærlinge. Nødvendigheden af et velordnet System for Lærlinge-Uddannelse i Forbindelse med en bedre Ordning af den tekniske Undervisning samt Erhvervsvejledning, er nu ved at blive mere almindelig anerkendt af Regeringer, Arbejdsgivere og Fagorganisationer.

Vore Dages Erhvervsliv har mekaniseret mange Arbejdsprocesser, der tidligere krævede faglærte Haandværkere, som nu i mange Tilfælde er blevet Maskinpassere; men det har samtidig medført en stærk Efterspørgsel efter Specialarbejdere med betydelig teknisk Indsigt. Maskinerne har ganske vist i stort Omfang overflødiggjort en ældre Tids faglærte Haandværker, men de har samtidig skabt et Behov for en ny Slags Oplæring, der stiller større Krav til Intelligensudvikling end til manuel Færdighed. Som Følge heraf er Oplæringen ikke blevet mindre, men tværtimod endnu mere uundværlig for Erhvervslivets Trivsel. I Lande som Indien, hvor Tekstilindustriens og andet Arbejde med betydeligt Held er overladt til Arbejdere, der hverken kan læse eller skrive, gør Nødvendigheden af saavel almen som teknisk Oplæring sig ikke desto mindre mere og mere gældende. Det er i Virkeligheden næppe for meget sagt, at hele Spørgsmaalet om Erhvervs-Oplæring er ved at undergaa en revolutionær Udvikling. Dette er Grunden til den Tilbøjelighed til at hæve den skolepligtige Alder, som har givet sig Udtryk i Belgien, de Forenede Stater, Storbritannien og andre Lande, og som den internationale Kongres for teknisk Oplæring i Rom 1936 gik stærkt ind for. Det Internationale Arbejdsbureau har allerede i nogle Aar vist den Sag voksende Interesse og er traadt i nært og velvilligt Samarbejde med det Internationale Bureau for teknisk Oplæring. Det er i særlig Grad paa sin Plads, at hele dette Spørgsmaal i Aar er sat paa Dagsordenen for den Internationale Arbejdskonference, der med Autoritet vil kunne afgive Retningslinier for en forstandig og tidsvarende Reform paa dette Omraade.

Overfladisk set er der saaledes Grund til at være

tilfreds med Beskæftigelsens nuværende Omfang, naar man betragter Verden under eet. Det kan imidlertid ikke siges at være helt sundt. Nogle af de Forhold, som under Verdenskrigen bragte Arbejdsløsheden ned paa et Minimum, gør sig ogsaa nu gældende. Offentlige Midler, for Størstedelen tilvejebragt ved Laan, øses i ubegrænsede Mængder ud til Rustningsformaal. Konkurrencen mellem Industrien og Militæret om den menneskelige Arbejdskraft er i nogle Lande allerede i Gang. Den paa det civile Liv beregnede Vareproduktion er ved at vige Pladsen for Militærets Krav. Eksporthandelen ofres paa Forsvarsberedskabets Alter. Alt dette virker maaske i Øjeblikket snaarest stimulerende paa Beskæftigelsen end det modsatte, men der udsaaes herved en Dragesød, af hvilken der i Fremtiden vil opstaa Arbejdsløshed. Det vil blive nødvendigt at omdanne Fabrikkerne fra Produktion i Krigsøjemed til Produktion i Fredens Tjeneste. Det vil være nødvendigt at oplære Arbejdere med Specialuddannelse paa visse Omraader, som kun Rustningsindustrien har Brug for, til noget andet. Og det vil endelig være nødvendigt at afhøde Følgerne af en finansiel Inflation. For saa vidt den nuværende rigelige Beskæftigelse skyldes de overordentlige Rustningsudgifter, fører den en Nemesis med sig, der i kommende Aar vil kræve Betaling af en høj Pris i Form af Arbejdsløshed. Den sunde Genrøjsning af Erhvervslivet er blevet fremskyndet ved, at offentlige Midler i uhyre stort Omfang er blevet tilført Verdens økonomiske System; men denne Proces kan ikke fortsættes i det uendelige. En skønne Dag i en ikke ret fjern Fremtid maa man formodentlig begynde at indskrænke Rustningsudgifterne. Hvis det sker paa et Tidspunkt, hvor det almindelige Forretningsliv er for nedadgaaende, vil Indskrænkningen i Regeringernes Bestillinger i Forbindelse med de offentlige Finansers Anspændthed som Følge af en uhyre Gæld, optaget til militære Formaal, let kunne føre til en økonomisk Krise af værste Art. Det vilde derfor være taabeligt at betragte den nuværende høje Beskæftigelsesgrad som ubetinget glædelig. Den Tilfredshedsfølelse, den med Rette kan give Anledning til, maa nødvendigvis neddæmpes af Ængstelse for Fremtiden og burde ledsages af omfattende Planer til Afværgelse af de Farer, den forhaandenværende Situation indeholder.

Det er derfor i nogen Grad opmuntrende, at Drøftelsen af Foranstaltninger til Opretholdelse af Beskæftigelsens Omfang i Krisetider vedblivende har tiltrukket sig betydelig Opmærksomhed. Det er betegnende, at den svenske Regering, uagtet Landet for Tiden kan glæde sig ved en høj Grad af Velstand, har fortsat sine systematiske Bestræbelser for Udarbejdelsen af Planer om, hvorledes man skal imødegaa den næste Krise. I Begyndelsen af 1937 nedsatte Socialministeren en Kommission til at fremsætte Forslag om, hvorledes Arbejdsløsheden kan bekæmpes i økonomiske Krisetider. Kommissionen gav en fuldstændig Oversigt over alle de offentlige Arbejder, statslige eller kommunale, som kunde iværksættes med dette Formaal. Den anbefalede at holde et stort Antal Planer i Reserve, saa de kan virkeliggøres, saa

snart Arbejdsløsheden igen maatte antage et truende Omfang. De tænkes finansieret dels ad Beskatningsvejen, dels ved Optagelse af Laan og dels ved Hjælp af Reserver, opsamlet i gode Aar. Hvad det sidste Punkt angaar, har man gjort en Begyndelse ved paa Finansloven for 1938—39 at afsætte et Beløb til en Reguleringsfond for Statsregnskabet. Der er endvidere stillet Forslag om, at man under gode Konjunkturer skal lade alle ordinære offentlige Arbejder, hvis Udførelse det ikke haster med, foregaa i langsomt Tempo og undlade alle ekstraordinære. Samme Grundsætninger foreslaas anvendt overfor alle saadanne Arbejder, som Kommunerne lader udføre eller har Indflydelse paa, ligesom disse bør opmuntres til at opsamle kontante Reserver, der vil gøre det muligt at finansiere lokale Forehavender uden Optagelse af nye Laan eller Udskrivning af nye kommunale Skatter. Endelig fremhæver Betænkningen Betydningen af, at der i Forvejen foreligger udarbejdede Planer, saa man undgaar Forsinkelse eller Tab ved Udførelsen, naar den maatte vise sig paakrævet.

I Betragtning af de gode Resultater, den svenske Regering har opnaaet ved sin Bekæmpelse af den sidste Krise, er denne Bestræbelse for i god Tid at træffe Forberedelser til Imødegaaelse af en ny Nødgangsperiode af stor Interesse ogsaa for den øvrige Verden. Hidtil har intet Land truffet lignende Foranstaltninger i større Stil: men det vil næppe kunne nægtes, at noget af det vigtigste, den sidste Krise har lært os, er Værdien af vel anvendte offentlige Udgifter som Middel til at sætte ny Fart i Forretningslivet. Det er derfor i høj Grad paa sin Plads, at den Internationale Arbejdsorganisation har taget et første Skridt i Retning af Iværksættelse af et mellemfolkeligt Samarbejde med Hensyn til offentlige Arbejder. I Overensstemmelse med de Rekommandationer og den Resolution, som vedtoges paa Arbejdskonferencen i Fjor, har Styrelsesraadet besluttet at nedsætte en International Kommission for offentlige Arbejder. De forskellige Regeringer er blevet spurgt, om de maatte være villige til at deltage i et forberedende Møde for denne Kommission og give Oplysninger om offentlige Arbejder efter et ensartet Skema, som Kommissionen vil have at udforme. Bekræftende Svar er allerede modtaget fra Belgien, Canada, Czekoslovakiet, Estland, de Forenede Stater, Frankrig, Jugoslavien, Luxemburg, Norge, Polen, Rumænien, Schweiz, Storbritannien, Sverige, Sydafrika og Ægypten. Den czechoslovakiske Socialminister, Necas, har paataget sig Hvervet som Formand for Kommissionen, hvis første Møde vil blive holdt den 27. Juni i Aar.

Inden vi forlader Spørgsmaalet om Beskæftigelsen, maa de Fremskridt omtales, som er gjort med Hensyn til Foranstaltninger til Afhjælpning af Følgerne af fremtidige Kriser. Arbejdsløshedsforsikringen vinder stadig mere og mere frem Verden over. I de Forenede Stater er det Program, der tilsigter at skabe større social Tryghed, i Færd med at blive ført ud i Livet. I alle Enkeltstaterne saa vel som i Alaska, Hawaji og Distriktet Columbia er Arbejdsløshedsforsikringen nu traadt i Kraft. I Wisconsin begyndte

Udbetalingen af Understøttelserne allerede i 1937. I 29 Stater vil de være kommet i Gang i Løbet af indværende Aar, og i 21 andre vil de begynde i 1939. Det maa jo erindres, at de Forenede Stater forfatningsmæssigt bestaar af 51 selvstændige Omraader, af hvilke mange er af lige saa stort Omfang som en af de større europæiske Stater. Det forberedende organisatoriske Arbejde i Raadet for Socialforsikring i Washington og i de forskellige Stater har været uhyre stort, og Vanskelighederne er endnu ikke helt overvundet. Men trods alle Begyndelsesvanskeligheder er dette kæmpemæssige sociale Forehavende nu ved at blive lykkeligt og vel gennemført. I Sydafrika er en Lov om Arbejdsløshedsforsikring traadt i Kraft den 1. Januar 1938. I Australien har Forbundsregeringen anmodet om af det britiske Arbejdsministeriums Ekspertter om at være den behjælpelig med Tilrettelæggelsen af en Arbejdsløshedsforsikring for hele Forbundsområdet, og der er optaget Forhandlinger med Repræsentanter for Enkeltstaterne angaaende Gennemførelsen af hans Forslag. I Belgien er udarbejdet to Betænkninger om Spørgsmaalet samt et Lovforslag, som Regeringen nu har under Overvejelse. I Canada har Dominion-Regeringen fremsat Forslag om en Forfatningsændring, hvorefter Arbejdsløshedsforsikring vil komme til at henhøre under den og ikke under de enkelte Provinser, og har udbedt sig disses Udtalelser herom. Seks af de ni Provinser har straks givet deres Tilslutning, men tre andre, nemlig Alberta, New Brunswick og Quebec, har gjort vægtige Indvendinger gældende. Ved Forslagets Udarbejdelse henvendte Dominion-Regeringen sig til det Internationale Arbejdsbureau og fik sagkyndig Assistance herfra. I Norge blev der i Marts 1937 forelagt Stortinget et Lovforslag om tvungen Arbejdsløshedsforsikring, men det synes endnu ikke at være blevet gennemført. I Storbritannien er Forsikringen blevet udvidet lidt, saa den nu ogsaa omfatter visse Grupper af Arbejdere, der tidligere ikke faldt ind under den.

(Fortsættes.)

FRANKRIGS JERNBANER

For ikke længe siden var der forløbet 100 Aar, efter at den første offentlige franske Jernbane aabnedes. Det var den 21 km lange Bane Paris—St. Germain, som den 24. August 1837 indledede den personbefordrende Jernbanes Historie i Frankrig. Af Industribaner kendtes paa den Tid allerede nogle, saaledes Mineprodukt-Banen Lyon—St. Etienne. Da det første Tog fra Paris til St. Germain skulde afgaa, var hele Paris paa Benene, efter at Begjstringen for Aabningsdagen havde antaget store Dimensioner. Den næste Jernbanelinie kom Aaret efter fra Paris til Versailles, og i 1841 kom Banelinien Strassbourg—Basel som den første, der førte sine Skinnestrænge over den franske Grænse. Siden kom den ene Bane hurtigt efter den anden i et fuldstændigt planløst Jernbanebyggeri, idet Byer og Landsdele anlagde sin

egen kortere eller længere Jernbane. Man indsa snart det meningsløse i den Fremgangsmaade, hvilket førte til, at mange Jernbaneselskaber i 1857 sluttedes sammen i seks store Selskaber.

I Jernbanernes første Aar i Frankrig gik Jernbanebyggeriet for sig paa den Maade, at Staten anlagde Banen med Dæmninger og Gennemskæringer og byggede Stationsbygningerne, hvorefter det betræffende Jernbaneselskaber lagde Skinner og anskaffede Materiellet. Da det viste sig, at flere Selskaber med koncessioneret Jernbanedrift ikke kunde klare sig, kom det i 1876 dertil, at Staten maatte overtage flere urentable Baner og sluttede dem sammen under fælles Administration. Statens Overtagelse af disse Baner var ikke baseret paa at oprette Statsbaner, men kun tænkt som en midlertidig Foranstaltning; der kom dog stadig flere Baner i Bekneb, som Staten i Offentlighedens Interesse maatte købe, saaledes den franske Vestbane i 1909. Banerne er forblevet under Staten og udgør nu de franske Statsbaner. Det er vedtaget ved Lov, at alle Jernbaneselskaberne: Nordbanen, Østbanen, Paris—Lyon—Middelhavshaven (PLM) m. fl. paa en lang Frist skal indgaa i Statsbanedriften. De franske Baners Spornet udgør nu 69 260 km.

Den franske Nordbane har stor international Interesse, da dens Spor danner Jernbaneforbindelserne Paris—England, Paris—Belgien og Paris—Tyskland. Nordbanens Spornet er det tætteste i Frankrig, hvilket dog hovedsageligt skyldes, at det gaar gennem rige Industri- og Landbrugscentre. Forbindelsen mellem Frankrig og England er forbedret ved den oprettede Færgeforbindelse mellem Dunkirchen og Dover. Der haves nu gennemgaaende Sovevognstrafik Paris—London. Færgerne er 110 m lange og 18 m brede; paa øverste Dæk er der indrettet Saloner og Restauration med Siddepladser til 500 Rejsende. Med Nordbanen er der Forbindelse til bl. a. Havnebyerne Bologne, Calais og Dunkirchen; af disse er Bologne som Frankrigs femte største Havn af stor Betydning for Havfiskeri, og tillige med Dunkirchen er den blandt de største Udsikningshavne for Industriomraaderne omkring Lille-Roubaix-Tourcoing. Desuden findes Frankrigs største Kuldistrikter indenfor Nordbanens Omraade, hvorfra de fleste Kul sendes ind i Landet ad Skinnevejen. Som Godsbane er den Frankrigs mest trafikerede Bane.

Østbanen bestrider Togforbindelserne med Tyskland gennem Campagnes og Lothringens rige Industriomraader. I Lothringen findes Europas rigeste Jernminer og en stor Svær-Industri. Endskønt Østbanen strækker sig gennem et Areal, der er større end Nordbanens, er den dog ikke af saa stor Betydning for Industrien, da Industriprodukterne i stort Omfang befordres ad Søvejen gennem Rhinn-Marne og Østkanalen.

Syd for Paris strækker PLM-Banen sine Skinnestrænge ud over en Fjerdedel af Frankrigs Jord og raader over Landets største Skinnenet. Den forbinder Frankrig med Swejts og Italien, og med Nordafrika over Marseille. En af Banens Hovedlinier fører gennem den lange, 1300 m over Havet liggende Mount-Cenis Tunnel ind i Italien, hvilken Strækning er en

Dél af den hurtigste Rejsevej fra London til Asien over Paris—Brindisi. Med PLM befordres Burgunds og Provences herlige Frembringelser af Frugt, Vin og Olie, og tillige de sydfranske Kullejers Produktion. Indenfor Banens Omraade, i Creusot, ligger Frankrigs største Vaabenfabrik. Den franske Riviera gennemskæres af PLM's Skinneveje, der paa det Afsnit er Frankrigs stærkest trafikerede. I det hele taget er der en meget stor Trafik paa PLM; Knudestationen Dijon, der passerer af ca. 100 Eksprestog hver Dag, er en stærkt befærdet Station, da der i stor Udstrækning skiftes Maskine af Hensyn til Bjergstrækningerne imod Øst og Sydøst.

Traveller.

KNORRS TRYKLUFTSANDSPREDER

Knorrs Trykluf sandspreder er konstrueret efter de Erfaringer, der er indhøstet efter mange Aars Forsøg med Trykluf sandspredere. Sanding fremkaldes ved, at Sandet hvirvles op af én Luftstrøm og blæses gennem Sandrørene ned paa Skinnen af en anden Luftstrøm.

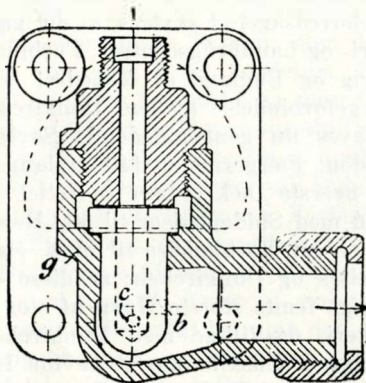


Fig. 1.

Sandkassen anbringes paa Rundkedlen. Paa hver af Sandkassens Sider er der et Sandsprederhus *g*, som er et Støbejernshus, der staar i Forbindelse med Sandkassen, og er derved stadig fyldt med Sand fra Sandkassen. Sandsprederhuset ses i Fig. 1 og 2. Sandsprederen *d* er skruet ned i Sandsprederhuset. I Sandsprederens Akse findes en Boring med en Sideboring *b* og en mindre Sideboring *c*. Tryklufledningen er tilsluttet Studsen over Sandsprederen.

Naar der sandes, gaar der en Luftstrøm ind i Sandsprederen, som deler den i to Luftstrømme; en gaar gennem *c* ind i Sandsprederhuset, hvorved Sandet hvirvles op, og en anden gaar ned gennem *b* og suger og blæser det ophvirvlede Sand gennem Sandrøret ned paa Skinnen, saa det rammer Skinnen lige ved Hjulet. Sandsprederen kan til enhver Tid skrues af og efterses ved at fjerne Tryklufledningen fra Studsen og skruer Studsen op.

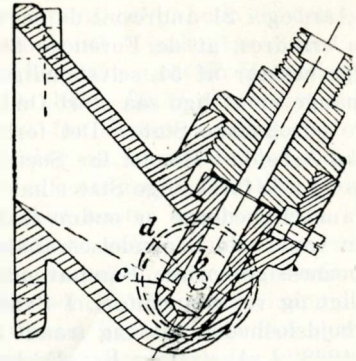


Fig. 2.

Tryklufttilførselen til Sandsprederen foregaar med en Manørehane, som haves i to Typer, enkelte og dobbelte. Den i Fig. 3 viste er enkelt og bruges paa et almindeligt Lokomotiv. Den dobbelte bruges paa et Tenderlokomotiv. Den enkelte Manørehane har tre Stillinger, I, II og III. I Stilling I er Manørehanen lukket og Sandsprederen ude af Virksomhed. I Stilling II finder der en svag Sanding Sted, idet Luftstrømmen bliver stærkt droset; denne Stilling bruges under Kørsel paa Stigninger og andre Steder, hvor en længere vedvarende Sanding er nødvendig. I Stilling III, der bruges under Igangsætning og under Farebremsning, gaar Luften ndroset

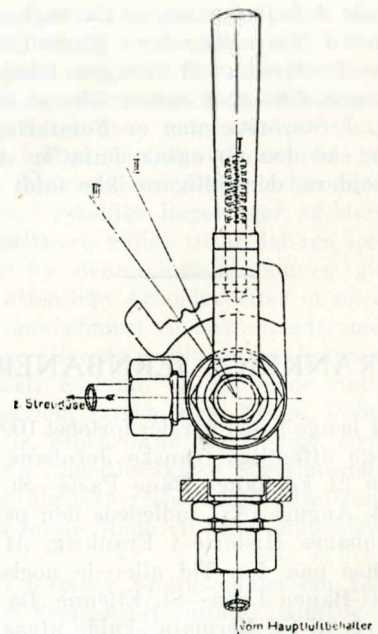


Fig. 3.

gennem Manørehanen, og blæser en kraftig Sandstråle ned paa Skinnen. I en Boring i Manørehanens Haandtag er der anbragt en Skruefjeder og en Pal, der fastholder Haandtaget i en af disse Stillinger.

F. Spøer.

BUSTOG

I Landevejstrafikken Hønefos—Oslo er der indsat et saakaldt Bustog; det er en Bil af en ny og egenartet Type.

Den nye Vogn er Europas største Personbil. Den er alt i alt 16 m lang og har 60 Siddepladser. Hvis alle Staapladser udnyttes, kan Vognen rumme 90 Passagerer. Bilen er bygget efter et helt nyt Princip. Der er nemlig en særskilt Kraftvogn, medens Passagererne placeres i en 12 m lang Paahængsvogn.

Den Slags Vogne har i de sidste Aar faaet adskillig Anvendelse i Tyskland. I Norge er Vognen den første af sin Slags, og heller ikke Nabolandene har Magen til den.

Kraftvognen er 4 m lang og minder meget om en Lastbil. Det er den svenske Volvo-Fabrik, som har leveret den.

Der er anbragt Sikkerhedsanordninger, saaledes at Paahængsvognen ikke kan skilles fra Kraftvognen under Kørslen. En af Fordelene ved Vognen er, at Kraftvognen kan stilles i 90 Graders Vinkel i Forhold til Paahængsvognen, den behøver derfor en forholdsvis lille Plads paa Vejbanen for at vende. En anden Fordel er, at Passagererne er fri for Larm fra Motoren, ligesom det er udelukket, at Gas- og Olielugt kan virke generende.

Paahængsvognen er udstyret med Radiohøjtaler, og der er Telefonforbindelse, saaledes at Passagererne under Kørslen kan tale med Vognens Fører. Vognen koster i fuldt færdig Stand ca. 55 000 Kr., den drives af en 120 HK. Hestmanns Raaoliemotor.

EN LUKSUSSPISEVOGN

Vort Land er ellers ikke særligt delagtiggjort i den internationale Rejseluksus, som andre Lande i højere Grad kender til, men for en Gangs Skyld har »Det internationale Sovevognsselskab« præsentert en ny Luksusspisevogn, der ligger langt over det, vi er vant til at se paa.

Den er indsat paa Gedserruten og vil være et afgjort Plus til denne Rute.

Den nye Spisevogn er bygget i 1936 i Leeds som Luksus-Sovevogn, med nogle af de pragtfuldeste indlagte Trævægge, hvor skiftende Træsorter fra alle Jordens Egne viser modne Kirsebær, grønne Blade og Blomster.

Vognen har kørt fra Calais til Rivieraen, men Luksustrafiken er her gaaet ned i et saadant Omfang, at man har lavet et Par Sovevogne om til Spisevogne, og dette er altsaa kommet Danmark til Gode.

Der er Plads til 41 Gæster i magelige Lænestole, og Køkkenet skal ogsaa være overordentlig ideelt.



LANTERNENS SOMMERUDFLUGT

afholdes i Aar Tirsdag den 9. August. For denne ene Dag vil vi helt forlade de blanke Skinner, og i store magelige »Busser« begive os ud paa en herlig Biltur ad følgende Rute: Afgang Kl. 9.30 fra Toftegaards Plads, ud ad den nye Cementlandevej langs Stranden forbi Brøndby, Greve og Solrød, over Køge og Store Heddinge til Stevns Klint. Her spises den medbragte Frokost i det grønne — Snaps og Øl sørger »Lanternen« for.

Efter et Besøg i den gamle Kirke ved Højerup kører vi videre til Rødvig og prøver, om det er rigtigt, at Københavnerne har Vandskræk. Da Nøgenkultur jo er forbudt, bedes de modige Deltagere erindre Badetøjet. Herfra fortsættes til Venmetofte, hvor der drikkes Eftermiddagskaffe i Skovfogedhuset.

Hjemkørselen gaar over Karise, forbi Vallo og videre over Køge langs Stranden hjem, med Ankomst Kl. ca. 19.00 paa Toftegaards Plads.

Prisen for Udflugten, Forfriskninger og Kaffen er Kr. 4,50 pr. Deltager, og de fremlagte Indtegningslister, som er absolut bindende, slutter den 1. August Kl. 12.00.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge, Frk. H. Reinhard, Frederiksborggade 19, København, er bortrejst fra 25. Juli—medio August d. A.

Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge, Fru Helga Bast, Palægade 3, Telefon Palæ 2346, Konsultations-tid: Kl. 13—14 og Tirsdag Kl. 18—19.



Statsbanernes Arealer paa Strib.

Statsbanernes Arealer og Bygninger paa Strib, der siden Lillebæltsbroens Ibrugtagning for 3 Aar siden har henligget i en yderst miserabel Tilstand, synes atter at skulle komme til Ære og Værdighed, idet der efter sikkert Forlydende skal have meldt sig en Køber til den Del af Arealet, der er tilbage, efter at en Trediedel tidligere er solgt til Tankanlæg.

Det skal være et helt igennem dansk Foretagende, der her vil forsøge at skabe en ny Industri, hvor man mener, at 30—40 Mennesker vil finde Beskæftigelse.

Metalbesparelser i Tyskland.

I Tysklands Bestræbelser for at spare paa dyre og vanskelig tilgængelige Metaller, er man i Lokomotivfabrikationen begyndt at erstatte Kobber og Messing med Staal og Aluminiumlegeringer. I Øjeblikket løber der saaledes 350 Lokomotiver, hvor alt Kobber i Fyringsanlægget er af-



løst af Staal, og paa et nybygget elektrisk Lokomotiv er der sparet 4000 kg Kobber; paa et Damplokomotiv blev Besparelsen helt op til 7000 kg Kobber, Nysølv og Bronze, som erstattes af Aluminiumslegeringer, Staal og særlige Støbemetaller, hvis Fremstilling er en Fabrikationshemmelighed.

Den københavnske Nærtrafik.

I Aaret fra April 1937 til Marts 1938 har det københavnske Bybanenet haft 6,3 Mill. rejsende — det er 15 000 mere end i det foregaaende Aar.

Kystbanen har haft 12,5 Mill. rejsende. Det er ca. ¼ Mill. flere end i 1936—37. Nordbanens Rejse-Antal var sidste Aar: 8,3 Millioner — en lignende Fremgang som for Kystbanens Vedkommende.

»Lynlog« i Grækenland.

Ogsaa Grækenland er inde i en betydelig teknisk Udvikling. Den græske Jernbanetrafik moderniseres til Brug for en voksende Turisttrafik. Senest er der paa de to smalsporede Jernbanestrækninger Piræus—Athen—Kalamata og Piræus—Athen—Kyparissia indsat 8 dobbelte Dieselmotortog. Vognene er bygget paa Linke-Hofmann-Værkerne i Breslau i Strømlinieform og minder stærkt om »Den flyvende Hamburger«. Strømlinieformen har ikke været ubetinget paakrævet, da Maksimalhastigheden ikke overstiger 65 km i Timen, men Grækerne har valgt den af propagandamæssige Hensyn.

Vognene er udført i Letmetal, og hvert Vognpar vejer kun 57 Tons. Drivkraften er kompressorløse, 6-cylindrede firetakts Dieselmotorer paa 210 HK. hver.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Maj Maaned 1938 samt i Tidsrummet April—Maj 1938 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1937 i runde Summer.

	Maj Maaned		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 840 000	5 500 000		660 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 720 000	3 850 000		130 000
Andre Indtægter	650 000	640 000	10 000	
Postbefordring	500 000	510 000		10 000
Indtægter i alt	9 710 000	10 500 000		790 000
Driftsudgifter	10 530 000	9 900 000	630 000	
Driftsoverskud	÷ 820 000	600 000		1 420 000
Afskrivning	570 000	560 000	10 000	
Forrentning	1 120 000	1 000 000	120 000	
Statens Tilskud til Driften	2 510 000	960 000	1 550 000	

	April-Maj		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	10 500 000	9 280 000	1 220 000	
Gods- og Kreaturbefordring	7 090 000	8 040 000		950 000
Postbefordring	1 270 000	1 270 000		
Andre Indtægter	1 000 000	1 030 000		30 000
Indtægter i alt	19 860 000	19 620 000	240 000	
Driftsudgifter	19 150 000	17 930 000	1 220 000	
Driftsoverskud	710 000	1 690 000		980 000
Afskrivning	1 150 000	1 130 000	20 000	
Forrentning	2 230 000	2 000 000	230 000	
Statens Tilskud til Driften	2 670 000	1 440 000	1 230 000	

D. S. B. — Maj 1938.

I Forhold til Maj 1937 viser Personbefordringsindtægten en Nedgang paa ca. 660 000 Kr. Mindreindtægten skyldes Pinsens forskellige Belliggenhed, i Fjor i Maj og i Aar i Juni. Godsbefordringsindtægten er ca. 130 000 Kr. mindre end i Maj 1937.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 630 000 Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter.

**FORENINGEN AF PENSIONISTER VED
DE DANSKE STATSBANER**

afholdt sin aarlige Generalforsamling i København den 24. Maj 1938.

Formanden afgav Beretning og mindedes de i Aarets Løb afdøde Medlemmer. — Han omtalte Foreningens Formaal: at være til Støtte for Pensionisterne og et Sted, hvortil de altid trygt kunde henvende sig om Raad og Vejledning, hvad mange ogsaa har benyttet sig af. — Der har været stadig Fremgang i Medlemsantallet, hvilket viser en voksende Forstaaelse af, at Foreningen betyder noget og kan udrette noget, trods dens naturlige Tilbageholdenhed. Det ringe Kontingent af 75 Øre (eller 30 Øre) aarlig skulde heller ikke være nogen Hindring for almindelig Tilslutning; det hele beror paa Samfølelse. — Paa forskellig Maade har Foreningen vist, at den eksisterer og følger med i Begivenhederne, og den har med sit lille Julelegat kunnet været til Hjælp for nogle af dens daarligst stillede Medlemmer. Sidste Jul kunde der uddeles 14 Legatportioner, og ved en bedre Kapitalanbringelse samt ved en fra et behjert Medlem modtaget Legatgave paa 500 Kr. der siden af samme Giver er

blevet betydelig forøget, kan der til kommende Jul blive endnu flere Legatportioner. Ogsaa fra anden Side er der modtaget en Gave til Legatfondet, og maaske vil flere følge det gode Eksempel. — Foreningen har stadig mødt Velvilje fra de store Jernbaneorganisationer; deres Medlemmer vil jo ogsaa engang overgaa til Pensionistklassen. — Angaaende et særligt brændende Fripasspørgsmaal har Foreningen søgt en tilfredsstillende Ordning, men da ingen Afgørelse foreligger endnu, maa videre Omtale deraf udsættes til senere. —

Regnskabet for 1937 godkendtes.

Der var indgaaet flere Forslag, som Bestyrelsen vil bestræbe sig for at finde en gunstig Løsning af. —

Ved de derefter foretagne Valg blev Formanden og de tre afgaaende Bestyrelsesmedlemmer samt Revisor med Suppleant genvalgte. I Stedet for Stationsforstander Ohrt, der er afgaaet ved Døden, blev Stationsforstander Jyrd valgt til Bestyrelsessupplant.

Under sidste Punkt paa Dagsordenen, Eventuelt, blev henstillet til Bestyrelsen at undersøge Muligheden for et Medlemsblad, og Generalforsamlingen sluttedes derefter med et Leve for Foreningen og Dirigenten.

Bestyrelsen.

Helsingør

Kaas & Sørensen,
Indehaver: G. E. OLSEN
Tlf. 39. Helsingør Tlf. 575.

**Kul
Kokes
Brænde
Briketter**

Blomster og Kranse

E. Jacobsen
Mdl. af E. B.
Tlf. 29 Helsingør



Bjerggade 7,
sælger alt i
Herre-
og Drengeskjorte
til Byens mindste
Priser.

STØT VORE ANNONCØRER

Aalborg

J. J. Nielsen - Danmarksgade 54

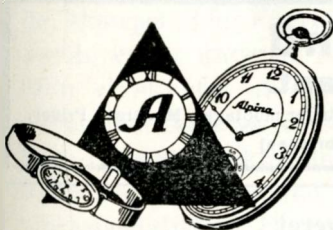
Største Lager i
fikst og solidt Fodtøj

Telefon: 1844

Absolut bedste Udførelse

La France

Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.
Forsender smukke Kranse Dekorationer
og fikke Buketter overalt. — Leverandør
til D. L. F.



Alpina
Schweitzer-Præcisionsuhre

M. J. Madsen

Uretablisement
Bispensgade 1
Tlf. 992. Tlf. 992.
Kompagnihuset
Aalborg.
(Forretningen grundlagt 1892).

RESERVERET

Tjenestemanden

køber hos

Skræderi og
Lingeri



REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte
ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN
 Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/.
Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods
 Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S
Kaffe er bedst!
 Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN
 i. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

Blumensaadts
 Sæber.
 Altid Kvalitetsvarer!

Nyborg Herregaardsmejeri.
 Fineste Mejeriprodukter!
 Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag, og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.
 Tlf. 79

Jydske Strikkeriers Udsalg.
 Indeh. H. Prehn.
 Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.
 Alt i Trikotage.

ALLIANCE
 BAGERI & CONDITORI
 Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136
 P. C. PETERSEN

Fotograf
 i. Westergaard
 14, Kongensgade 14.
 Fotografier i alle Størrelser
 til rimelige Priser.

LIGKISTER
 Ligsenge, Ligstøj og Kranse
 anbefales

➔ Egne Ligvogne ➔
 Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørges
P. JAKOBSEN
 ved Slottet Telefon 171
 Transport med Light besørges overalt i Danmark.

G. Knackstredt
 Telefon 550
 Spec.: Kranse, Buketter,
 Planter og Potte-Kultur.
 Direkte Salg fra Drivhus.
 Ingen Butiksleje,
 derfor billigste Priser.

FORLANG KAFFE
 fra M. BRUUN's Kaffelisteri.
 (Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN Telefon 216.
 er billig med
KJOLER OG OVERTØJ
 Telefon 216.

HUSK
G. Christensen
 Østervoldgade 65, Telefon 238.
 Aut. Vand- og Gasmester samt
 statsaut. Elektroinstallatør

Husk!
Søren Jensen's
 Oste- og Fedevare-
 forretning.

DREVSEN & NELLEMANN
 Isenkram-, Støbegods-,
 Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.
 Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

Axel Nielsen
 Malermester
 Christianslundsvvej 54
 Tlf. 135.

E. Amtofts Kiosk
 Telefon 778
 anbefaler sig med alt i Festelegamer,
 Cigarer, Tobakker, Chokolader, Dag-
 og Ugeblade

Tlf. 60 Forlang Tilbud! Tlf. 60
Murer - Jernbeton - Reparationsarbejde
 Lars Jensen & Aagaard - Murermestre

NYBORG KULIMPORT
& Nyborg Cichorieterri A/.
 Telefon 15 og 23

WERNER HANSEN
URMAGER & GULDSMED
 MELLEMGADE 11 - TLF. 530 - NYBORG

Hotel Royal
 Koncert & Solistopræden
 Otto Trasbo

Godtfred Petersens
Købmandshandel,
Strandvejen,
 bringes i Erindring.

Nyborg Statsbane- og Autofærge-Restaurat.
 Delikat Smørrebrød. Smaa varme Retter à 75 Øre.
 Middag 2 Retter à 1,50 Kr.
 E. Malling Mikkelsen.

Christianslund
Hotel og Restaurant.
 Centralvarme. Foreninger modtages. Moderate Priser.
 (Madkurve kan medbringes)

Reserveret



Isenkram • Glas • Porcelain
Chr. J. Hey = Odense
 Telefon 539 = 2312 — — Vestergade 5