



Nº 2

20. Januar 1938

38. Aargang

AUTOMATISK OPRYKNING TIL MOTORFØRERSTILLINGERNE

Det har i mange Aar været en Torn i Lokomotivmændenes Øjne, at der med Hensyn til Motorførerstillingerne gjaldt andre Bestemmelser end for Lokomotivfyrbøder- henholdsvis Lokomotivførerstillingen, og dette baade med Hensyn til Uddannelsen og Udnævnelsen. For de to sidstnævnte Lokomotivmandsstillinger er baade Uddannelsen og Udnævnelserne foregaaet i en vis Rækkefølge, og begge Dele er foregaaet automatisk, uden at der har skullet indgives særlige Ansøgninger derom.

Lokomotivmændene har fundet sig veltilfreds med en saadan Ordning. Enhver havde sin lige store Chance, og dette har hele Tiden været anset for simpel Retfærdighed. Ved Motorførerstillingerne har Forholdet stillet sig anderledes; dér er baade Udvælgelsen til Uddannelse og Udnævnelse til Stillingerne foregaaet efter forud derom indgivet Ansøgning, og det kan ikke nægtes, at en saadan Ordning har givet nogen Plads for Vilkaarligheder.

Som de stærke, ja, man kan næsten sige, fanatiske, Anciennitetstilhængere Lokomotivmændene er, er det forstaaeligt, at der allerede ved Motorvæsenets Opkomst rejste sig Krav om Hensyntagen til Ancienniteten. Man hævdede, at det var naturligt, at Lokomotivmændene fik Motorførerpladserne, og hvis et saadant Ønske blev imødekommet, var det lige saa naturligt, at Betjeningen af de nye Køretøjer paa en eller anden Maade gled ind i Rækken af Lokomotivmandsgerningerne.

Administrationen vilde det som bekendt anderledes. Den vilde »staa frit« baade ved Ud-

vælgelsen til Uddannelse og ved selve Udnævnelserne, men da det ikke var muligt at finde nogen Linie i den Maade, hvorpaa Personalet til Motordriften udvalgte og udnævntes, opstod dengang Slagordet om, at det hele formede sig som en Skønhedskonkurrence, hvor Ingeniørerne tog dem ud, som faldt bedst i deres Smag. Fra Organisationens Side har Anciennitetsprincippet dog stadig været hævdet. Det har baade med Hensyn til Uddannelsen og Udnævnelsen været fremholdt over for Administrationen mangfoldige Gange, og ved Fremskridt lidt efter lidt er det nu lykkedes at komme dertil, at baade Uddannelse og Udnævnelse foregaaer i Anciennitetsorden, ja, for den unge Kategori skal Uddannelsen foregaa automatisk.

I de første Par Aar vil der muligvis være nogle af de ældre Lokomotivfyrbødere, som ikke ønsker Motoruddannelse, men naar man ser bort herfra, vil Stillingen være den, at Lokomotivfyrbøderne fra nu af alle er ligestillede med Hensyn til Kundskaber og Indsigt i Motorvæsenet: de underkastes nemlig alle Motoruddannelsen. Hvad vilde da være naturligere end at indføre den fulde Ligestillelse ogsaa m. H. t. Stationeringsforholdene, saa enhver Spekulation i Chancer kan ophøre. Dette opnaas, hvis vi faar automatisk Oprykning til Motorførerstillingerne?

Det kan spørges, hvorfor har vi i det hele taget Opslag til disse Stillinger? Hertil maa vi oplyse, at der, da Statsbanerne i 1924—25 og 26 begyndte at interessere sig for Motor-

væsenet, var en Strøm af Mennesker, som ønskede at komme i Betragtning ved denne nye Tjeneste, og det ikke blot fra Lokomotivpersonalets Side, men ogsaa fra Togpersonalet, Stationspersonalet, Værkstedspersonalet og Banepersonalet. De, som dengang udtoges til at gøre Tjeneste ved de smaa Benzinvogne, fik et Kursus hos en Maskiningeniør, men da han fortalte Kursusdeltagerne, at Stillingerne maatte paaregnes at blive placeret i 13. Lønningsklasse, meldte et betydeligt Antal af Lokomotivmændene sig fra. Da Stillingerne som Motorførere i 1928 oprettedes og placeredes i 12. Lønningsklasse, var det derfor en Nødvendighed, at de blev opslaaet. For det første fordi der til disse Stillinger var uddannet Personale af andre Kategorier end Lokomotivmænd, og for det andet fordi de Lokomotivfyrbødere, som havde været udtaget til Uddannelse, men var spændt fra paa Grund af Maskiningeniørens foran nævnte Oplysning med Hensyn til Stillingerne lønmæssige Placering, burde have Adgang til paany at kunne komme i Betragtning. Det var noget ganske nyt, det drejede sig om; der var derfor intet at sige til, at den første Besættelse skete efter Opflag.

Der hengik imidlertid kun ganske kort Tid, inden vor Organisation rejste Krav, der vilde føre Motorførerstillingerne ind paa den almindelige Lokomotivmandsløbebane. Vi krævede Lokomotivfyrbødere indkaldt til Uddannelse efter Anciennitet; vi krævede Ancienniteten respekteret ved Udnævnelsen, og vi fremsatte endelig Forslag om, at Forfremmelse fra Lokomotivfyrbøder til Motorfører foregik ved Oprykning i Stedet for efter Opflag.

De to førstnævnte Ting er som bekendt nu gennemført. Hvad angaar den automatiske Oprykning, maa det bemærkes, at Administrationen i og for sig godt har kunnet forstaa vore Krav; ja, man vilde gaa med til automatisk Oprykning til Stillingerne som Motorførere af 2. Grad, men med Hensyn til Dieselvognene var man endnu noget betænkelig. Generaldirektoratet var dog klar over, at Spørgsmaalet vilde blive rejst paany. Og naar man en Dag kom dertil, at Dieselmotorerne var fuldt driftssikre selv med skiftende Personale, vilde der ogsaa være Mulighed for, at Opflagene kunde bortfalde, saa Forfremmelse

til Motorfører kunde foregaa ved almindelig Oprykning.

Der er nu forløbet nogle Aar, siden Spørgsmaalet sidst var Genstand for officiel Behandling, og i den forløbne Tid er der sket forskellige Forandringer. Alle Lokomotivfyrbødere bliver nu motoruddannet, og da Udnævnelserne tillige foregaaer efter Anciennitet, er dette et Tegn paa, at Generaldirektoratet har indset, at Dieselskøretøjerne nu kan betjenes af enhver motoruddannet Lokomotivmand.

Naar det saaledes ikke mere for Administrationen er nødvendigt at »vælge«, netop fordi Ansøgerne nu alle er kvalificerede, er der heller ikke nogen særlig Grund til vedblivende at opretholde Opflagene til disse Stillinger. Vi tør endda paastaa, at Opflagene kan virke skadelige. Vi har ganske vist naaet at faa Ancienniteten respekteret af Generaldirektoratet, men der findes hist og her Medlemmer, som mener, at Anciennitetsrettighederne er noget, den enkelte Mand kan tage op af Lommen og pukke paa ved Lejligheder, hvor det passer ham, medens han omvendt kan tie stille, naar noget saadant passer bedst i hans Forhold. Dette har ført til, at Ansøgning om Udnævnelse til Motorfører i nogle Tilfælde ikke blot er dikteret af Ønsket om at komme op i en bedre lønnet Stilling, men mere drejer sig om Spekulation i at kunne opnaa Stationering i en bestemt By. En saadan Adfærd har intet med Anciennitetsbegreberne at gøre og har altid været Lokomotivmændene imod. Det er nu engang saaledes, at der med Rettigheder sædvanligvis ogsaa følger en eller anden Pligt, som maa opfyldes. Naar Motorførerstillingerne kræves besat efter Anciennitet, bør dette gennemføres konsekvent. Hvis man vil kræve sin Anciennitetsret anerkendt, maa man ogsaa tage de Pligter, der følger med denne Ret. Det bør ikke kunne være saaledes, at den enkelte »spekulerer« ud, hvornaar han vil gøre Brug af den Ret, han mener, hans Anciennitet giver ham. Dette kan være til Skade for Kammeraterne.

Vor sidste Kongres vedtog da ogsaa et Forslag om, at der skal arbejdes paa, at Motorførerstillingerne glider ind paa Lokomotivmændenes almindelige Løbebane, og saaledes at disse Stillinger besættes *ved Oprykning* paa samme Maade, som Lokomotivfyrbøder- og Lokomotivførerstillingerne gør det. Der er ingen

Grund til, at der skal gælde andre Regler for det Personale, som en kortere eller længere Overgang beskæftiges i Motortjenesten, inden de gaar over til Lokomotivførerstillingen. Det er derfor at haabe, at Generaldirektoratet vil tage dette Forhold under Overvejelse og stille sig velvilligt, saa Organisationens Ønsker i saa Henseende i nær Fremtid kan imødekommes.

KAMPEN I ØSTEN

Siden Efteraaret 1937 kæmpes der i det fjerne Østen. Folk dør i hundredtusindvis, Byer ødelægges, mange Aarhundreders Kulturværdier gaar til Grunde, men der er endnu ikke Krig. Muligvis udvikler i den nærmeste Fremtid Situationen sig til en officiel deklareret Krig, i dette Tilfælde vil Stillingen blive endnu vanskeligere for de store demokratiske Magter, særlig for U. S. A. og England. Det er uundgaaeligt, at den japanske Blokade vil komme til at ramme engelske og amerikanske Interesser i endnu større Udstrækning.

Hvad betyder Konflikten i Østen for den europæiske Arbejder? Den Tid er forlængst forbi, da Begivenheder i det fjerne Østen ikke havde nogen direkte Betydning for den europæiske Arbejderklasse. I *politisk* Forstand eksisterer der ikke mere geografiske Distancer, alt, hvad der sker ude i Verden, berører europæiske og særlig den europæiske Arbejderklassens Interesser.

Japan er Fasciststaternes Forbundsfælle. Japans totale Sejr vil automatisk betyde Englands og Ruslands Svækkelse, og saadan som Forholdene nu engang er i Verden, vil Japans Sejr praktisk talt være en tabt Kamp for Demokratiet. Thi Japans Forbundsfæller, Tyskland og Italien, vil faa en forstærket Position i Europa.

Men ogsaa i *økonomisk* Henseende vil en japansk Sejr ramme den europæiske Arbejderklasse. Det er en Selvfølge, at et sejrende Japan vil udelukke de europæiske Stater fra det asiatiske Kontinent. Selv den ubetydeligste europæiske Arbejder vil komme til at føle Konsekvenserne af Sejren derved, at hans Levestandard vil dale. De europæiske Fasciststater, der støtter Japan i Kampen, viser sig ogsaa her som den europæiske Fællesinteresses Modstandere.

Hvorom drejer Kampen sig? I Kina staar store kapitalistiske Interesser paa Spil. Man regner med, at ialt 3 300 Millioner amerikanske Dollars er investeret i Kina, heraf deltager England med over 40 pCt., Japan med 20 pCt., Rusland med 8 pCt. og Amerika med 6 pCt. Vinder Japan Krigen, der altsaa ingen Krig er endnu, saa er de engelske og amerikanske Kapitaler tabt.

Siden Midten af det forrige Aarhundrede, da en amerikansk Flaade gennemtvang Aabningen af Japan, der hidindtil havde været et lukket Land for fremmed Indflydelse, er egentlig den japanske Udvikling en uafbrudt Ekspansion. Grundlaget herfor er først og fremmest de japanske Bønders og Arbejderes ubeskrivelige lave Levestandard. Endnu i den allersidste Tid fortsattes Lønnedgangen. Bondestandens og Arbejderklassens politiske Udvikling hemmes af en religiøs-mystisk Disciplin, som ærer Kejseren som en Gud, men alligevel er det socialistiske Parti vokset mærkbart i de sidste Aar, og Japankendere paastaar, at Landet nærmer sig en social Krise. I denne Situation prøver den militaristiske Overklasse at dirigere Folkets Overskud og Energi ud paa de kinesiske Slagmarker og at udskyde den finansielle og sociale Krise ved Hjælp af imperialistiske Røvertogter. Hvor vanskelige Japans finansielle Forhold er, beviser det nye japanske Budget. Japans allerede i Forvejen fantastiske Statsgæld er i Løbet af det sidste Aar vokset med 1½ Milliard Yen. Og der findes ikke det Sted i Verden, hvor Japan kan laane Penge.

Japan søger Raastoffer i Kina, Japan mangler Petroleum, Bomuld, Uld og Gummi og desuden visse Kvantiteter Jern og Zink, men afgørende er Japans Eksportinteresse. Japan kan ikke undvære det kinesiske Marked og er bange for, at den nye nationale kinesiske Bevægelse, som er bevidst japanfjendtlig, skal lukke det kinesiske Marked for Japan. Skulde dette nogensinde ske, vilde det være katastrofalt for Japan, thi Japans vigtigste Eksport er Bomuldsvarer, og af disse gaar ca. 30 pCt. alene til Kina. Den japanske Eksport til britisk Indien (33 pCt.) og til hollandsk Indien (10 pCt.) synes ogsaa at hvile paa en usikker Basis.

Det er forstaaeligt nok, at Japan kæmper med sammenbidte Tænder og med en forfærdende Brutalitet, for i Virkeligheden kæmper det nuværende økonomiske og politiske System

i Japan for sin Eksistens. Japan ved, at dets Chance for et Opgør med Kina vilde være mindre, hvis det lykkedes den nationale Bevægelse i Kina at opbygge den moderne, centralistiske, kinesiske Nationalstat. Kinas Overlegenhed i Menneskemateriale og Vitalitet — Kinas bedste Støtte er Folkemassernes absolutte Nøjsomhed — er uimodsigelig. Jo længere Kampen varer, desto større Udstrækning faar Fronterne, desto mindre effektivt vil Japanernes tekniske Overlegenhed virke, desto mere vil Kinesernes overvældende Menneskeantal komme til at betyde. Holder Kina denne Gang ud i Kampen — det vilde være første Gang i mange Aarhundreder — saa vil der være en Mulighed for, at Japanerne sejrer sig til døde.

Een Ting er dog sikkert: den europæiske Monopol-Kapitalismes store Tid i det fjerne Østen er definitivt forbi. Lykkes det Kineserne at byde Japanernes Angreb Trods og opbygge en moderne kinesisk Stat, saa vil der ikke mere være nogen Plads for europæiske Koncessioner og privilegerede Forretninger, men det behøver ikke at blive til større Skade. Et nyt kinesisk Samfund vil kunne skabe tilstrækkelige Eksistensmuligheder for hundrede Millioner Mennesker, som nu sulter. Disse vil blive *Forbrugere*, og saa kunde en *retfærdig* Samhandel begynde mellem Europa og Kina. Japanernes Sejr vil derimod knægte de kinesiske Masser og holde dem i kapitalistisk Afhængighed, samtidig vil Europa miste et af sine vigtigste Markeder.

MASKINCHEFENS FARVEL TIL DAMPLOKOMOTIVPERSONALET

Som nu almindeligt bekendt har Maskinchef O. Munck ønsket at fratræde sin Stilling med Udgangen af Februar Maaned d. A. Dagbladet »Politiken« har i den Anledning underkastet Maskinchefen et Interview om Jernbaneteknik. Det findes i det nævnte Blad for den 4. ds. under Titlen: *Lyn- og Motortog kører, nu gaar Bygmesteren.*

Ved Samtalen mellem Maskinchefen og den paagældende Journalist har den førstnævnte udtalt sig paa en saadan Maade om Motorvæsenet, at Offentligheden meget let faar det Indtryk, at der egentlig ikke mere er nogen videre Brug for Damplokomotiverne; Moto-

terne ordner det hele. Uden at ville benægte, at Motortogene har haft deres Betydning, er vi dog ikke af den Opfattelse, at Damplokomotiverne paa nærværende Tidspunkt nærmest maa betragtes som en Raritet, saaledes som Maskinchefen efter Interview'et synes at mene. Vi finder, at naar han ved sin Tilbage-træden fra Statsbanerne vilde give Offentligheden en Meddelelse om den nyere Jernbaneteknik, vilde det have været paa sin Plads at give Motorerne, hvad deres er uden dermed omtrent at gøre Damplokomotiverne til Nul og Nix; det er jo endnu dem, som repræsenterer den langt overvejende Del af den Trækkekraft, Statsbanerne mod Betaling leverer til Transport af Personer eller Gods, de er som Følge deraf ogsaa endnu med til at slæbe Pengene ind i Statsbanernes Kasse.

Af det omtalte Interview tillader vi os at optrykke de Afsnit, der vedrører det tekniske Omraade:

— Ganske vist, jeg kunde efter Reglerne godt blive i min Stilling som Statsbanernes Maskinchef endnu et Aar. Men hvad skulde det egentlig føre til? Jeg har jo næsten løst alle de Opgaver, der laa og ventede paa mig, da jeg tiltraadte min Stilling her i Generaldirektoratet for ti Aar siden. Fire store Ting stod paa vort Program. De to af dem er kun delvis løst, jeg har ikke faaet fuldført Omlægningen af Værkstederne i Aarhus og heller ikke Organisationen af Statsbanernes andre Værksteder. Det maatte udskydes, indtil vi kendte de Krav, Motordrift, elektriske Tog og Lyntog stiller til os, og først nu kan vi overskue Opgaverne fuldstændigt.

— Hvorfor saa ikke blive?

— Aa . . . de sidste Aar har været strenge. I Forfjor maatte jeg stryge min Sommerferie, sidste Aar fik jeg kun fem Dage efter en anstrengende A. I. C.-Kongres i Paris. Jeg kan godt tænke mig at faa lidt Fred nu, og de Opgaver, som staar tilbage, kan alligevel ikke løses af Ove Munck paa et Aar!

Men Aarhus-Værkstederne er dog færdige for saa vidt angaar Lokomotiv- og Kedelværkstederne. Tilbage staar derimod Værkstederne for Ombygning af Vogne.

Jeg synes, det maa være naturligt for min Efterfølger at tage fat paa denne Opgave.

Bilernes Konkurrence slog Damplokomotiverne ud og nødvendiggjorde Motortog og Lyntog.

— Den vigtigste af Deres Opgaver var vel Konstruktionen af de moderne Tog?

— Motor- og Lyntog blev Hovedpunktet, det er klart! Jeg sagde i 1930 paa Kongressen i Madrid, at det sidste Damplokomotiv i Danmark var bygget. Det vakte ikke ubetinget Tilslutning. Men jeg fik Ret alligevel.

— Naa ... vi har dog nylig købt en hel Serie Damplokomotiver i Sverige.

— Men de blev da *ikke* bygget i Danmark, svarede Maskinchefen med sofistisk Stædighed. *Jeg vil ikke ligefrem hævde, at Damplokomotiverne er ubrugelige i vore Dage**), men naar jeg ser tilbage paa min Periode, saa havde vi oprindeligt omtrent 700 Damplokomotiver, og af dem har vi udskudt 120. De er gjort overflødige af Motordriften. *En enkelt Motorvogn gør det i Virkeligheden ud for et Par Damplokomotiver**), thi de kræver langt mere Pasning. Hver fjerde Dag maa hvert eneste Lokomotiv sættes hen for at faa skyllet Kedel, at der ikke skal danne sig Kedelsten. Udskylningen berøver os altsaa Fjerdedelen af Lokomotivets Arbejdstid, og alene det betyder meget.

Og efterhaanden som Lokomotiverne slides op, sættes de hen.

— Vil ogsaa de store Ekspres-Lokomotiver blive sat hen og erstattet af Diesel-Lokomotiver?

*I Øjeblikket kan det ikke lade sig gøre**). De internationale Vogne, som kører paa danske Hovedlinjer, forudsætter jo Dampdrift, men alt, hvad der kan klares med Motorvogne, vil blive motoriseret. Den Tid, da man kunde nøjes med at sende et Tog gennem dets Strækning hver femte Time og samle de Rejsende sammen til lange Tog, er jo forbi. Det er Bilernes Skyld. Da Biltrafikken for Alvor tog fat, maatte vi konkurrere med mange og hurtige Tog. Og da rykkede Motoren ind i Jernbanedriften.

Motorvogt er billigere i Drift.

Et lille Damptog maa nødvendigvis bestaa af Lokomotiv med Tender, Pakvogn og Personvogn. Men alt dette klares af en eneste Motorvogn. Den kan rumme lige saa mange Passagerer, som det lille Damptog, den har et Pakrum, og Motorvognen vejer ikke mere end Lokomotivet alene. Lokomotivet skal holdes opfyret om Natten, Motorvognen behøver det ikke, men starter straks, naar den skal bruges. Et Lokomotiv kræver to Mands Betjening, en Motorvogn kun én Mand.

Disse Fortrin er indlysende, og derfor gaar nu Tendensen i Retning af mange smaa og hurtige Jernbanetog. Det gælder ikke blot os. Paa Jernbanekongressen i Bryssel i 1936 blev det fastslaaet som en almindelig international Tendens.

— Men naar nu Motordriften er saa betydningsfuld for hurtige Tog paa korte Strækninger, hvorfor bygger man da ikke større Dieselmotor-Lokomotiver til store Tog paa lange Strækninger?

— Det lader sig gøre. Der er jo bygget store Diesel-Lokomotiver til Erstatning for Dampen, men vi tænker endnu ikke paa dem her hos os.

— Lyntogene er jo i Virkeligheden Diesel-Tog?

— Men af en helt anden Type og med helt andre Formaal end de store Tog, hvortil man kan koble et stort Antal Vogne med mange Hundrede Passagerer!

Et Lyntog danner en fast sammenhængende Enhed, den første Konstruktion paa tre, den nyeste

paa fire Vogne. Det er Dampen langt overlegent i Normaltrafik, hvor vi forud kender Passagerernes Antal, et Lyntog vejer i alt 135 Ton, et Ekspreslokomotiv 110 Ton. Dertil kommer elleve Personvogne paa 40 Ton hver, i alt 440 Ton. Et Ekspres-tog vejer altsaa 550 Ton. Det er en ganske betydelig Dødvægt. Men saa kan Ekspresen ogsaa befordre 700 Passagerer, medens de nye firevogns Lyntog kun rummer 222 Passagerer.

— Hvordan er Lyntogets Driftsøkonomi mod Damp-Ekspresen?

— Det plejer vi ikke at fortælle noget om, svarede Maskinchefen forbeholdent.

— Men Lyntoget kører billigere med samme Antal Passagerer?

— Langt billigere, det tør jeg sige. Selv om vi regner Vedligeholdelsen med.

— Og de elektriske S-Tog ved København?

— Har vist sig at svare til Forventningerne. Det er vel indlysende, at man ikke med Damptog kunde transportere de mange, mange Tusinder, som nu paa en enkelt Søndag køres frem og tilbage mellem København og Omegnen. Her ser De netop Principet mindre og hyppigere Tog ført ud i sin yderste Konsekvens, ogsaa i Hverdagens By- og Omegnstrafik.

Men Elektrificeringen kan ikke føres stort videre med de Elektricitetspriser, vi har i Danmark. Motordriften med Raa-Oliemotorer bliver det bedste for os.

— Da De kom, kørte man med Benzinmotor?

— Nej, ikke alene. Statsbanerne havde lige faaet de seks første smaa Diesel-Lokomotiver paa 220 Hestes Kraft, og der var bestilt fire Dieselmotorvogne paa 480 Hestes Kraft. Paa Basis af Erfaringerne gik vi videre, og Benzinvognene erstattedes med 16 Motor-Lokomotiver med to Motorer paa hver 110 Hestes Kraft og elektrisk Transmission. Gennem en Række Mellemed er vi nu kommet til den velkendte Diesel-Type med to Motorer, hver paa 220 Heste og med 120 Kilometers Hastighed. De kan medføre fire Vogne. I Øjeblikket ejer vi tredive af den Slags Diesel-Lokomotiver, og vi har atten under Bygning. Diesel-Lokomotiver af denne Type kører nu mellem Rungsted—København—Roskilde.

— De sagde før, at Programmet var løst. Mener De ogsaa, vi har faaet tilstrækkeligt mange Lyntog?

— Vi har faaet flere end forudsat. Der er Lyntogs-Kørsel i begge Retninger Morgen og Aften mellem de jyske Byer og København, og vi har faaet Lyntog langs Vesterhavet op til Ringkøbing, hvilket ingen havde tænkt sig. Det var en Fornøjelse at staa i Spidsen for Bygningen af alt dette nye Jernbane-Maskineri. Som et Triumftog, da vi kørte det første Lyntog gennem Landet til København!

Nu er det Staalvognenes Periode. Alle Damp-Hurtigtog vil faa Staalvogne. De første vi byggede, var nittet sammen, nu svejdes de. Og derved bliver hver enkelt Vogn en Ton lettere, men den har alligevel samme Styrke. Forsøgsvis bygger vi ogsaa Aluminiumsvogne, otte i alt. Der er en Ton lettere end Staalvognene.

Og Trykluftbremsen fortrænger Vacuumbremsen.

*) Fremhævelserne er af nærværende Blads Red.

Som De ser, jeg har haft nok at gøre. Jeg kom fra et Skibsbyggeri til Statsbanerne, og jeg har i mit Arbejdsliv været ansat syv forskellige Steder. Det kan være tilstrækkeligt.

Det er rigtigt, at da Maskinchef Munck i 1927 kom til Statsbanerne, var den for ham foreliggende Hovedopgave: Organisering og Omlægning af Værkstederne, men dette er det altsaa ikke lykkedes at faa løst i de forløbne 10 Aar.

Om Rationaliseringen inden for den Del af Driften, som sorterer under Maskinafdelingen — Lokomotiv- og Motortjenesten —, er tilendebragt, ved vi ikke, men der er noget, som tyder derpaa; det fremgaar af Interview'et, at Maskinchefen mener, at Damplokomotiverne er slaaet ud ved Bilkonkurrencen. *Han vil ganske vist ikke ligefrem hævde, at Damplokomotiver er ubrugelige i vore Dage*, men naar man har læst de i Interview'et fremsatte Udtalelser, er ingen i Tvivl om Maskinchefens store Kærlighed til Motorvæsenet og hans tilsvarende ringe Sympati for den Del af Driften, som endnu bestrides af Damplokomotiverne. Og det er, som vi senere skal paa-vise, endnu den langt overvejende Del af Statsbanernes samlede Ydelser.

Det er fuldstændigt rigtigt, at Statsbanerne i Løbet af de 10 Aar har udrangeret 120 Damplokomotiver, men det bør formentlig nævnes, at de alle var saa gamle, at de uden Undtagelse faldt ind under Kategorien »ældgamle«. De har alle været af en saadan Beskaffenhed, at de faktisk for længere Tid siden ikke mere hørte hjemme i Driften, saa Kunststykket med denne Udrangering er der intet Trolteri i. Det er ikke Motordriften, der har bevirket, at disse gamle, daarligt anvendelige Damplokomotiver er udrangeret; det har *Moderniseringen af Toggangen* ført med sig. Men den har de noget nyere Damplokomotiver ogsaa fulgt med i.

Som det fremgaar af Interview'et, har Maskinchefen gjort gældende, *at en enkelt Motorvogn gør det ud for et Par Damplokomotiver*; disse sidste kræver langt mere Pasning end Motorvognene. Ja, der kan man se; Lokomotivpersonalets Opfattelse er ellers den, at det er Motorvognene, der kræver Pasning. Det er i hvert Fald dem, der i saa Henseende kæles for. Damplokomotiverne maa yde deres Arbejde uden slig nænsom Pasning som den, der bliver Motorvognene til Del, og med Hensyn

til Antallet af kørte Kilometer følger Damplokomotivet ogsaa ganske pænt med, uanset at det en Fjerdedel af dets Levetid er uanvendeligt i Driften, hvad Maskinchefen altsaa mener det er: Hver af Benzinegearvognene kørte i Fjor ca. 44 000 km, hver af de benzinelektiske Vogne kørte 68 000 km og hvert af Diesellokomotiverne ca. 65 000 km; overfor disse Ydelser kommer Damplokomotiverne slet ikke til kort; hvert af dem kørte nemlig gennemsnitligt ca. 61 000 km.

Ved de statistiske Beregninger over Antallet af kørte Kilometer er der for Motorkøretøjernes Vedkommende foretaget en Deling: Lyntog, elektriske Tog, Dieselvogne, Diesellokomotiver, benzinelektiske Vogne og Benzinegearvogne, medens Damplokomotiverne alle er slaaet i een Sæk, gamle og nyere mellem hinanden. Foretager man ogsaa dér en Deling og ser paa de nyere Typer for sig, bliver Billedet meget forandret. Den normale Kørsel for Statsbanernes nyeste Lokomotivtype — Litra E — paa den sjællandske Sydbane er ca. 120 000 km pr. Aar. Stilles det moderne Damplokomotiv overfor de nyeste Motorvogne, ligger Damplokomotivet foran.

Der er imidlertid en anden Ting at tage Hensyn til end blot Antallet af kørte Kilometer. Ser man paa den faktiske Ydeevne i jernbanemæssig Henseende, kommer Motordriften ynkeligt til kort.

Det er som bekendt Statsbanernes Opgave at transportere Personer og Gods fra By til By. Dette kræver Udøvelsen af en vis Mængde Trækkraft, og en Undersøgelse af dette Forhold viser, at Dampdriften leverer ca. 85 pCt. af den samlede af Statsbanerne leverede Trækkraft, medens Motortogene kun er i Stand til at præstere de 15 pCt. Dette tilkendegiver klart og tydeligt, at vi ikke behøver at nære nogen Frygt for, at Damplokomotiverne i den allernærmeste Fremtid bliver ubrugelige, saaledes som Maskinchefen synes at befrygte. De i forrige Driftsaar af Damplokomotiver fremførte Tog bestod gennemsnitlig af ca. 30 Vognaksler, men Gennemsnittet for de ved Hjælp af Motorer fremførte Tog ligger kun paa ca. 10 Aksler, og heri er endda medregnet den københavnske Nærtrafik, hvor Togene gennemsnitlig bestaar af 16 Aksler. Ser vi bort fra denne Trafik og henholder os udelukkende til den Del af Driften, som bestrides med

Diesel- eller Benzinmotorkøretøjer, viser det sig, at disse Tog gennemsnitlig kun bestaar af 7 à 8 Aksler.

Vi har nys haft en af Statsbanernes store Perioder, nemlig Jule- og Nytaarstrafikken, og der maa jo adskillige Gange om Aaret præsteres lignende Ydelser. Alle, der beskæftiger sig med disse Forhold, er sikkert klar over, at saadanne Præstationer kun er gennemførlige ved Hjælp af Damplokomotiver, i hvert Fald som Forholdene ligger i Dag, og det er jo dem, vor Maskinchef har talt om i det Interview, vi her beskæftiger os med.

Desuden er der vel ikke nogen særlig Grund til at tro, at Damplokomotiverne skulde blive uanvendelige i Danmark, saalænge Motorkøretøjerne ikke maa køre, naar der ligger $\frac{1}{2}$ m Sne paa Banen; thi med vort Lands geografiske Belliggenhed kan noget saadant jo indtræffe naar som helst i Vintermaanederne, og da Statsbanerne begribeligvis ikke tænker paa at lukke Forretningen, fordi der ligger $\frac{1}{2}$ m Sne, maa der naturligvis være Maskiner, som under saadanne Forhold er i Stand til at køre med Togene.

Det fremgaar forhaabentligt klart og tydeligt af det foran anførte, at Damplokomotiverne endnu ikke er slaaet helt ud, og at det saa langt fra er Tilfældet, at 2 Motorvogne gør det ud for 1 Damplokomotiv; men at Damplokomotivernes faktisk leverede Ydeevne tværtimod ligger langt over Motorkøretøjernes.

Maskinchefen har i Interviewet ikke alene nævnt, at 1 Motorvogn gør det ud for 2 Damplokomotiver, han har ogsaa peget paa, at Lokomotivdriften er dyrere end Motordriften, fordi Lokomotiverne kræver meget mere Pasning end Motorerne gør. Denne Udtalelse fra Maskinafdelingens øverste Embedsmand virker noget forbavsende for os; Forholdet er nemlig det, at Vedligeholdelsesudgifterne for det samlede Motormateriel stærkt nærmer sig den samlede Udgift til Vedligeholdelse af Damplokomotiverne. Til Reparationer og Vedligeholdelse af disse er der i forrige Driftsaar anvendt ca. 3,3 Mill. Kr., men i samme Tidsrum er til Vedligeholdelse af det samlede Motormateriel anvendt ca. 2,2 Mill. Kr.

Der er intet at sige til, at det nye og kostbare Motormateriel skal holdes vedlige, og holdes godt vedlige; det er Personalet selv interesseret i, men vi synes, at det er en Ringeagten af

Damplokomotivernes Betydning i driftsmæssig og regnskabsmæssig Henseende, naar man giver det Udseende af, at Vedligeholdelsen af dem er dyrere end Motorvognenes, naar det faktiske Forhold ligger saaledes, at Damplokomotiverne, som præsterer 85 pCt. af den af Statsbanerne i Aarets Løb leverede Trækkraft, kun lægger Beslag paa noget over Halvdelen af Vedligeholdelsesudgifterne, medens Motorkøretøjerne, der kun har ydet ca. 15 pCt. af Trækraften, lægger Beslag paa noget under Halvdelen af Reparationsomkostningerne.

Lokomotivpersonalet har intet som helst at indvende, dersom vor øverste Administration vilde beordre eller blot medvirke til, at der blev kælet for Damplokomotivernes Vedligeholdelse i lige saa høj Grad, som Tilfældet er for Motorkøretøjernes. Her ligger det imidlertid saaledes, at Personalet Gang paa Gang har beklaget sig over, at Damplokomotiverne ikke er i tilbørlig Orden, og at det trods Paatale her og der ikke er muligt at faa dem i en saadan. Her i Bladet er der saavel fra Indsenderes som fra Redaktionens Side og ved mere end een Lejlighed peget paa, at det er en Meningsløshed, at Lokomotiverne ikke kan blive gjort ordentlig i Stand.

Vi har ofte hævdet, at Lokomotivpersonalet er blandt dem, som i allerhøjeste Grad har faaet de ved Statsbanerne gennemførte Rationaliseringer at føle. Det er derfor kun rimeligt, at man ogsaa giver dem godt »Værktøj« at arbejde med, og naar man ser hen til, hvor lille en Del af de samlede Reparationsomkostninger, Damplokomotiverne lægger Beslag paa i Forhold til den Arbejds mængde, de præsterer for Statsbanerne, synes vi, det var rimeligt, om Maskinchefen vilde vie denne Sag noget af sin Interesse, og vi har jo almindeligvis Lokomotiver nok, idet 70 anvendelige Lokomotiver er hensat som »overkomplette«.

Vi har foran nævnt, at hvert enkelt Damplokomotiv nu kører gennemsnitlig 61 000 km om Aaret; i 1929/30 var Tallet ca. 48 000, der er saaledes en Stigning paa over 25 pCt. i det enkelte Lokomotivs Kørsel; som Følge heraf burde det ogsaa være Genstand for en tilsvarende bedre Opmærksomhed, hvad Vedligeholdelse angaar.

Det er dog ikke alene med Hensyn til Vedligeholdelse, at vi kunde ønske Damplokomotiverne samme kælede Behandling som Motorkøretøjerne. Personalet vilde ogsaa hilse det

med Glæde, hvis man vilde se med nogen mere Forstaaelse paa Moderniseringen af Damplokomotiverne. I saa Henseende har vi gennem Aarene fremsat forskellige Forslag overfor Maskinchefen, men Viljen til at imødekomme dem, har ikke altid været lige stor. Vi skal f. Eks. pege paa Belysningsforholdene: Vore Damplokomotiver kører endnu med Olielamper paa Fyrpladsen, og for det langt overvejende Antals Vedkommende med Petroleumsløgter i Lanterneerne. Vor Organisation har forlængst rejst Spørgsmaalet om elektrisk Lys paa Lokomotiverne, og vi har dokumenteret, at en Række udenlandske Baner paa dette Omraade moderniserer deres Lokomotiver; men vor Maskinchef har kun vist ringe Forstaaelse i saa Henseende. Motorførerne har en god Frontbelysning, og den er dem vel undt, men for vore Damplokomotivers Vedkommende er Belysningen nærmest oldnordisk.

Blandt de i det foran citerede Interview omtalte nye Indretninger ved Statsbanerne nævnes ogsaa Indførelse af Trykluftbremsen. Det kan næppe være Maskinchefens Mening, at han vil tilegne sig Æren herfor. Er der nogen, der har kæmpet og stridt for denne tekniske Forbedring er det Dansk Lokomotivmands Forening og nærværende Blad. Maskinchefens Interesse for denne Sag var i mange Aar særdeles ringe, men det er os en Tilfredsstillelse, at han nu er glad for, at den skal indføres.

Med al Respekt for de tekniske Fremskridt, som ligger i Motorvæsenet, og med enhver fornuftig Hensyntagen til, hvad Motorerne har betydning i Statsbanedriften, finder vi, at Lokomotivpersonalets øverste sagkyndige Foresatte, naar han ved sin Afgang skulde udtale sig til Dagspressen, nok kunde have delt Sol og Vind paa en saadan Maade, at Damplokomotiverne ikke over for Offentligheden er blevet fremstillet som noget, der omtrent kunde undværes ved de danske Statsbaner, og vi finder, at han, naar han netop peger paa disse Fremdrivelsesmidlers Pasning og Vedligeholdelse, burde have draget Omsorg for, at de blev vedligeholdt nogenlunde lige saa godt som Motorvognene bliver det. Hvis noget saadant nu gennemføres, vil vi hilse det med Glæde.



PRISTALBEREGNINGEN

Naar dette Nr. af Bladet udkommer, er Undersøgelserne med Hensyn til Varepriserne i fuld Gang, idet de jo skal bruges til Beregning af det Udgiftstal, alle Tjenestemænd er stærkt interesseret i.

Vi ved alle, at Priserne er steget, men *hvor meget* staar endnu hen i det uvisse, og under Hensyn til de af de forskellige Organisationer over for Regeringen fremsatte Krav om Forbedringer paa Reguleringstillægget, er det forstaaeligt, at Resultatet af Prisundersøgelserne denne Gang imødeses med ganske særlig Interesse.

Som bekendt beregnes baade et »Udgiftstal« og et »Pristal«. Det førstnævnte anvendes udelukkende ved Beregning af Tjenestemændenes Reguleringstillæg. »Pristallet«, som er det Offentligheden mest beskæftiger sig med, anvendes af en Del af Arbejderorganisationerne som Grundlag for deres Lønoverenskomster.

Der er nogen Forskel i Maaden, hvorpaa de 2 nævnte »Tal« beregnes. F. Eks. medregnes Skatter og Kontingenter i »Pristallet«, men derimod ikke, naar »Udgiftstallet« gøres op. Dette har sin Forklaring deri, at Tjenestemændene jo har et Stedtillæg, der netop reguleres under Hensyn til Udgiften til Skat og Husleje. Desuden er det ved Beregningen af de to »Tal« anvendte Budget af forskellig Størrelse.

Den langt overvejende Del af de Prisoplysninger, der indgaar, er imidlertid fælles for baade »Udgiftstallet« og »Pristallet«. De beregnede Enkeltpriser paa: Fødevarer, Beklædning, Bolig, Brændsel og Belysning er de samme for de to forskellige »Tal«.

Mange Mennesker er ikke helt paa det rene med, hvorledes de foran omtalte Udgifter til Livsfornødenheder beregnes, og da det netop træffer sig saaledes, at Ekspeditionssekretær i Statistisk Departement, Hr. Chr. Olsen, har skrevet en grundig Redegørelse om Pristallets Beregning, hvilken Redegørelse har været optrykt i »Social Oplysning«s Organ, tillader vi os at aftrykke denne Artikel, som omhandler et Emne, der netop i disse Dage er særligt aktuelt:

Ligesom i en Række andre Lande beregnes der her i Landet til Belysning af Prisbevægelserne baade et Engrospristal (siden 1925) og et Detailpristal (siden 1915), det første hver Maned, det andet hvert

Kvartal. Begge hører de til den i Statistiken efterhaanden talrige Gruppe af Tal, der i Teorien betegnes som »Indekstal«, og begge er Resultater af Forsøg paa at give et kort og sammenfattende Udtryk for, hvorledes Varepriser og andre Priser har forandret sig fra et Tidspunkt til et andet. Det er dog af den største Betydning at holde de to Indekstal ude fra hinanden. Trods den indbyrdes Sammenhæng mellem Bevægelsen i Engrospriserne og Detailpriserne er der næppe mange Omraader — udenfor de Tilfælde, i hvilke det drejer sig om en rent foreløbig Orientering i det økonomiske Livs Udviklingsretning — hvor man lige saa godt kunde benytte det ene som det andet af de to Indekstal. Som Konjunkturbarometer er Engrospristallet langt mere følsomt og hurtigt registrerende end Detailpristallet, medens dette sidste fortrinsvis benyttes som et Maal for de Forandringer i Leveomkostningerne, som forandrede Detailpriser fører med sig. I det følgende er Talen alene om Detailpristallet, og i Overensstemmelse med en Sprogbrug, der i hvert Fald her i Landet er bleven selvfølgelig, er det dette, der her betegnes som »Pristallet«.

Man kan nu f. Eks. spørge, hvad det vil sige, at Pristallet for Oktober 1937 er beregnet til 118 her i Landet. I Korthed er Svaret det, at det hermed er sagt, at Detailpriserne (mere korrekt: Leveomkostningerne) var 18 pCt. højere i Oktober 1937 end i Aaret 1931 i Gennemsnit. En mere detaljeret Besvarelse skal gives i det følgende med Udgangspunkt i den Fremgangsmaade, som i Praksis følges her i Landet ved Beregning af Pristallet, medens der derimod ikke skal gaas ind paa teoretiske Betragtninger over, i hvilken Grad Pristallet kan betragtes som et Indeks for det samlede Detailprisniveaus Bevægelser, eller paa Spørgsmaalet om, hvorledes et saadant Indeks bør beregnes.

Som ovenfor antydet er Pristallet her i Landet (ligesom forøvrigt i de fleste andre Lande) et Indeks for Leveomkostningernes Forandringer under skiftende Detailpriser, d. v. s. en Maalestok, ikke for Prisniveauets absolute Højde paa et givet Tidspunkt, men for, om det fra et Tidspunkt til et andet er blevet »dyrere eller billigere at leve«. Pristallet beregnes af Det statistiske Departement een Gang hvert Kvartal, og Beregningen refererer sig til den første Uge af Kvartalet (altsaa den første Uge af Januar, April, Juli og Oktober Maaned).

For at beregne et saadant Indeks behøver man Oplysning dels om Detailpriserne paa en Mængde forskellige Varer (og andre Forbrugsgoder i videste Forstand) til forskellige Tidspunkter, dels om Sammensætningen af et Husholdningsbudget for en Familie af den Samfundsklasse, hvis Forhold man vil lægge til Grund for Undersøgelsen.

Oplysninger om Detailpriserne indsamles fra Hovedstaden (d. v. s. København, Frederiksberg og Gentofte), fra samtlige Provinsbyer og fra noget over 100 Landkommuner med bymæssig Bebyggelse, altsaa, som det stemmer med Sagens Natur, kun fra Omraader, hvor Pengeøkonomien er trængt helt igennem. Prisoplysningerne fremskaffes fortrinsvis gennem

Kommunalbestyrelserne, som i Begyndelsen af hvert Kvartal udfylder det dem tilstillede Spørgeskema paa Grundlag af de Priser, der opgives af de Handlende. Spørgeskemaet omfatter ca. 80 Vareposter.

Der lægges Vægt paa Fremskaffelsen af saa fylde Oplysninger som muligt, saaledes i Byerne ved Henvendelse til Handlende i forskellige Kvarterer. I Spørgeskemaet er Varnes Art og Kvalitet angivet saa nøjagtigt som muligt. For de Varer, der sælges i forskellige Kvaliteter, og for hvis Vedkommende det ikke er muligt nøjagtigt at angive en Kvalitetsbetegnelse, som udelukker andre Kvaliteter, søger man fremskaffet Prisen paa den Kvalitet, som fortrinsvis efterspørges af den bredere Klasse af Købere. Da der indsamles Prisoplysninger fra henimod 200 Kommuner, vil det imidlertid for en Række Varer være umuligt at sikre sig, at de fremskaffede Priser gælder den samme Kvalitet overalt. Man gaar da den Vej at lægge Hovedvægten paa, at der saa vidt muligt for den samme By angives Prisen paa den samme Kvalitet fra den ene Opgørelse til den anden. Da Pristalsberegningen gaar ud paa at belyse Prisforskydningerne, vil man herigennem normalt faa brugbare Oplysninger, idet Priserne paa flere hinanden nærstaaende Kvaliteter af en Vare normalt vil vise ensartede Bevægelser. Det følger allerede af det her anførte, at den samme Vare kan vise forskellige Prisangivelser i de forskellige Kommuner, fordi Kvaliteten er forskellig. Iøvrigt er der mange Eksempler paa, at selv nøjagtig samme Kvalitet af en Vare sælges — paa samme Tidspunkt — til forskellige Priser i forskellige Forretninger og paa forskellige Steder. Det drejer sig her om tilfældige Udsving, der i en Gennemsnitsberegning i store Træk vil udjævne hinanden, og som i hvert Fald ikke kan berettige til at erklære den ene Prisangivelse for bedre eller nøjagtigere end den anden. Mange forskellige Aarsager kan bevirke saadanne tilfældige Forskelligheder, som f. Eks. lokale Sædvaner, de øjeblikkelige Forsyningsforhold hos den enkelte Handlende eller paa det givne Sted, den Handlendes Prispolitik eller Kyndighed, Konkurrenceforhold mellem de Handlende indbyrdes eller mellem forskellige Varer og Varegrupper indbyrdes, o. s. v. Disse Forhold kan, som nævnt, være Aarsag til forskellige Priser paa samme Varekvalitet, men kan naturligvis ogsaa virke til at forstærke eller svække en Prisforskel mellem forskellige Kvaliteter.

Af de indsamlede Prisangivelser, som saaledes, i Henhold til det her anførte, for de fleste Varer viser en broget Mangfoldighed af Priser (hvad der fremgaar af den særlige Publikation, hvori Det statistiske Departement offentliggør de modtagne Prisoplysninger), beregnes der for hver Vare et Gennemsnit for Hovedstaden, et for Provinsbyerne og et for de betragtede Landkommuner, og af disse 3 Gennemsnit beregnes der endelig et Landsgennemsnit.

Medens de herved tilvejebragte Oplysninger fortrinsvis gælder de egentlige Varepriser og overvejende vedrører Fødevarernes Gruppe samt Brændsel, Belysning og Fodtøj, indsamles der paa forskellige Omraader supplerende Oplysninger (om Beklædning, Bohave, Inventar, Kontingenter m. m.). Særlige Op-

gørelser foretages vedrørende Skatter og Husleje, for den sidstnævnte ved en særlig Beregning af Huslejestigningen for de af Arbejdere beboede Lejligheder.

Af de saaledes tilvejebragte Oplysninger om Priserne Forskydninger for de forskellige Poster fremgaar det nu ikke umiddelbart, hvad den samlede Virkning af Prisforandringerne er. En Families samlede Leveomkostninger er bestemt dels af de indkøbte Mængder af alle Varer (og andre Goder), dels af de herfor betalte Priser. Vil man isolere Virkningen paa Leveomkostningerne af en Prisforskydning, kan man derfor gaa den Vej at betragte saadanne Familier, som holder deres Forbrug uforandret. I Praksis vilde dette imidlertid frembyde store Vanskeligheder, og man følger derfor den Fremgangsmaade at beregne Leveomkostningerne paa Grundlag af et fast Budget, idet man, med Benyttelse af dettes Mængder, beregner, hvad dette Forbrug vilde koste betalt med de ved hver Prisopgørelse konstaterede Gennemsnitspriser.

Det saaledes benyttede Budget fastlægges paa Grundlag af Forbrugsundersøgelser, som foretages med visse Mellemrum. For Tiden (siden Juli 1933) beregnes Pristallet her i Landet med Benyttelse af et Arbejderbudget, hvis Sammensætning hviler paa den seneste Forbrugsundersøgelse (for 1931), og som viser det aarlige Forbrug for en Arbejderfamilie med et Personantal paa ca. 3½ (2 Voksne og ca. 1½ Børn). Budgettets Totaludgift var i Aaret 1931 ialt 3 100 Kr. gennemsnitlig for hele Landet. Hvis man, som det er gjort i de senere Aar ved Pristalsberegningen, benytter Aaret 1931 som Basis, d. v. s. det Aar, hvis Totaludgift man sætter lig 100 ved Beregningen af Prisindekset, vil Pristallet være den Procent, som de samlede aarlige Leveomkostninger ifølge en given Opgørelse udgør af 3 100 Kr. F. Eks. viser Opgørelsen pr. Oktober 1937 et samlet aarligt Udgiftsbeløb for det paagældende Budget paa 3 652 Kr., et Tal, der udgør 118 pCt. af 3 100 Kr. (jvf. ovenfor). Svarende hertil er Pristallet ifølge samme Opgørelse, med Juli 1914 som Basis (aarlig Totaludgift 2 000 Kr.), beregnet til 183. Det maa ses i Forbindelse hermed, at Pristallet for Aaret 1931 i Gennemsnit var 155 (med 1914 som Basisaar).

I nedenstaaende Oversigt er det vist, hvorledes Prisforskydningerne efter Beregningen for Oktober 1937 har virket indenfor de enkelte Grupper i Pristalsbudgettet, dels i Forhold til 1931, dels i Forhold til 1914.

Udgifternes Fordeling Oktober 1937	Kr.	Udgiften pr. Okt. 1937 beregnet i pCt. af Udgiften i	
		1931	1914
Fødevarer	1194	123	148
Klæder, Fodtøj, Vask	507	132	212
Bolig	474	113	229
Brændsel, Belysning	195	123	209
Skatter, Kontingenter o. l.	511	117	242
Andre Udgifter	771	106	175
Ialt	3652	118	183

Indtil April 1933 foretoges Pristalsberegningen alene paa Basis af 1914. For Tiden fra Januar 1932 til April 1933 er Pristallet dog senere blevet beregnet

ogsaa med 1931 som Basis. Fra Juli 1933 til 1937 er Beregningen foretaget haade med 1914 og 1931 som Basis, uanset at Aaret 1931 principielt har været Basisaar i denne Periode. Fra 1938 vil — overensstemmende med en Aftale mellem de nordiske Landes statistiske Institutioner — Aaret 1935 blive det principielle Basisaar.

Forudsætningen om uforandret Forbrug gennem en længere Aarrække vil kun passe for en meget lille Kreds af Husholdninger og for disse endda kun med en vis Tilnærmelse. Dette er Grunden til, at mange Familier vil finde, at en Prisstigning tynger stærkere paa deres Budget, end Pristalsberegningen giver Udtryk for. En Familie vil i 1931 omfatte f. Eks. 2 Voksne og 1 Barn paa 1 Aar, og 5 Aar efter maa ske 2 Voksne og 3 Børn paa henholdsvis 6, 4 og 1 Aar. Det er klart, at denne Families Totaludgift under en Prisstigning vil have en kraftig Tendens til at stige stærkere end Priserne, fordi det samme Forbrug pr. Individ (eller pr. Forbrugsenhed) vil give et stigende Forbrug for Familien som Helhed. En Aarrække senere f. Eks. 8 Aar efter, vil dette Forhold, selv med det samme Antal Familiemedlemmer, gøre sig endnu stærkere gældende. Det økonomiske Pres, som en saadan Familie er underkastet, skyldes selvfølgelig kun delvis Prisstigningen, idet den selv uden Prisstigning vilde blive vanskeligere stillet fra Aar til Aar gennem en længere Periode. Det Problem, der her er peget paa, giver Anledning til en Række Overvejelser over Graduering af Løn- og Understøttelses-satser, Dyrtdstillæg m. m. efter Børneantal og har i Praksis affødt forskellige Foranstaltninger i saa Henseende. Det hører forøvrigt med til at give et fuldstændigt Billede af Forholdene at tilføje, at der for en Familie som den nævnte efter den omtalte Periode med stigende økonomisk Pres vil komme en Aarrække, hvor det omvendte gør sig gældende, idet Forbrugskravene vil formindskes, efterhaanden som Børnene overtager deres egen Forsørgelse. Det maa her vedrørende Pristalsbudgettet fremhæves, at dette er et Gennemsnit af saavidt muligt alle forekommende Tilfælde, og at det, alt efter Omstændighederne, kan være snart en Vinding, snart et Tab for en Familie at afvige stærkt fra Normen.

(Fortsættes.)

Statsbanernes priv. gens. Hjælpekasse

afholdt den 7. December Repræsentantskabsmøde i København.

Organisationerne havde valgt følgende Repræsentanter:

Dansk Jernbaneforbund:

Overmatros *R. Kantsø*.

Overportør *Meldgaard Kristensen*, Københavns Godsbanegaard.

Overportør *P. H. Pedersen*, Esbjerg.

Pakhusformand *L. C. Jensen*, Aarhus H.

Banearbejder *H. V. Johansen*, Valby.

Banearbejder *Th. E. Frederiksen*, Herning.

Jernbanepakmester *N. J. Olsen*, Fredericia.
 Togbetjent *H. Christiansen*, Korsør.
 Overmatros *C. F. W. Poulsen*, Korsør.
 Maskinpasser *A. Eriksen*, Langaa.
 Pens. Banearbejder *N. C. Madsen*, København.
 Pens. Togfører *N. P. Christensen*, København.

Jernbaneforeningen.

Stationsforstander *D. O. Høgsgaard*, Nørreport.
 Stationsforstander *G. S. Bune*, Trustrup.
 Skibsmaskinmester *J. P. Hansen*, Korsør.
 Trafikassistent *Carl Andersen*, Kolding.
 Trafikassistent *P. Højbjerg Pedersen*, Herning.

Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation.

Remisearbejder *B. Berg*, Struer.
 Maskinarbejder *O. D. Johansen*, Nyborg.
 Karetmager *Johs. Christiansen*, København.

Dansk Lokomotivmands Forening:

Lokomotivfører *Sophus Jensen*, Fredericia.
 Motorfører *P. Jensen*, Helgoland.

Samtlige Repræsentanter var til Stede, endvidere var den tidligere Bestyrelse, den fg. Formand Trafik-kontrolør Mandrup Poulsen, København, Overbanemester Bruun Kornerup, Struer, og Haandværker *J. P. Christensen*, Aarhus, samt Revisorerne, Kontorchef *R. Hansen*, Generaldirektoratet, og Borgmester *H. P. Christensen*, Aarhus, mødt.

Den fg. Formand Trafikkontrolør Mandrup Poulsen bød velkommen og mindedes Kassens tidligere Formænd, Trafikchef *R. T. Hansen* og Trafikinspektør *Arnold Jensen*.

Til Dirigent valgtes Overportør *Meldgaard Kristensen* og til Sekretær, Trafikassistent *Carl Andersen*.

Formanden aflagde Beretning om Kassens Virksomhed og gav en Fremstilling af Udviklingen gennem de forløbne næsten 65 Aar.

Hovedkasserer *Kantsø* takkede den hidtidige Ledelse, han var glad over, at ogsaa Hjælpekassen nu blev overtaget af Organisationerne.

Formanden gennemgik de nu af Ministeriet godkendte nye Vedtægter og paaviste de betydelige Goder, der var opnaaet for Medlemmerne, han takkede særligt *Kantsø* for det store Arbejde, denne havde gjort.

Stationsforstander *Høgsgaard* takkede ligeledes *Kantsø* for hans store Indsats i denne Sag; der havde været betydelige Vanskeligheder at overvinde, ført mange mundtlige og skriftlige Forhandlinger med Autoriteterne; men Resultatet havde *Kantsø* Grund til at være stolt af, det var blevet udmærket, til megen Gavn for Medlemmerne.

Kantsø anbefalede, at de ny Vedtægter sættes i Kraft fra 1. Januar 1938. Regnskabet for 1937 maa afsluttes af den gamle Ledelse. De Afgørelser, vi træffer i Dag, maa være midlertidig gældende til det ordinære Repræsentantskabsmøde, og der maa ikke i de Valg, vi træffer i Dag, ligge noget forbindelse for det ordinære Repræsentantskabsmøde i April.

Vedtoges enstemmig.

Der nedsattes et Lønudvalg paa 3 Mand, 2 fra Repræsentantskabet og 1 valgt af Styrelsen.

Fra Repræsentantskabet valgtes:

Lokomotivfører *Sophus Jensen* og

Overportør *Meldgaard Kristensen*.

Styrelsen vælger senere sin Repræsentant.

Midlertidig Konstituering af Styrelsen for Tiden fra 1. Januar til det ordinære Repræsentantskabsmøde i April 1938.

Paa Forslag af *Kantsø* vedtog man, at

Forretningsfører (nuværende fg. Formand),
 Revisorerne og

Actuaren (Direktør *Dr. L. Iversen*, Statsanstalten) fortsætter til næste Repræsentantskabsmøde.

Valg af midlertidig Formand:

Kantsø valgtes enstemmig.

Valg af midlertidig Næstformand:

Høgsgaard valgtes enstemmig.

Kantsø vi maa arbejde for Tilgang af de unge.

Takkede for Tilliden, der var vist ham, og haabede at han maatte kunne føre Kassen videre i et godt Spor.

Mandrup Poulsen takkede, han var overbevidst om, at vor gamle Hjælpekasse nu, da dens Organisationsform var bragt i Overensstemmelse med de Krav, som Autoriteterne og Tiden stillede, vilde faa fornyet Fremgang, saaledes at den med yderligere Kraft kunde opfylde sit smukke Formaal.

Dirigenten sluttede derefter Mødet.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Fra d. 1. Maj fratræder:

Som Bestyrelsesmedlemmer: Assistent *A. A. Petersen*,
 Jernbanepakmester *S. Fogsgaard Nielsen*.

Som Suppleanter: Remisearbejder *R. E. Clausen*, Ekspeditionssekretær *H. V. C. G. Tauson*.

Som Revisor: Trafikkontrolør *E. Heurlin*.

Som Revisor-Suppleant: Trafikkontrolør *E. A. L. C. Olsen*.

Med Undtagelse af Trafikkontrolør *Olsen*, der er udnævnt til Trafikinspektør i Herning, er d'Hrr. alle villige til at modtage Genvalg.

Forslag til Valg af nye Bestyrelsesmedlemmer m. m. kan skriftlig indgives af mindst 10 Medlemmer. Paa Forslaget maa de opstillede Kandidater have erklæret sig villige til at modtage Valg.

Forslaget, der maa være Bestyrelsen i Hænde senest d. 1. Februar d. A., kan indsendes under Adresse: Københavns Hovedbanegaard (Bernstorffsgade 16, København V.).



RESULTAT AF LODTRÆKNING

Ved de københavnske Motorføreres og Lokomotivfyrbødernes Juletræsfest den 8. Januar blev følgende Numre udtrukne:

Lykkesedlerne.

1877 — 1161 — 1615 — 816 — 963 — 1782 — 1461 —
893 — 484 — 1106 — 1008 — 1627 — 243 — 1183 —
790 — 1778 — 300 — 1068 — 2472 — 1546 — 1908 —
624 — 319 — 2168 — 1355 — 783 — 326 — 817 — 1884 —
1206 — 1347 — 1957.

Amerikansk Lotteri.

Stoffet blev vundet paa Nr. 72, Frugtstellet paa Nr. 144.

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører P. Bøtterns Død og Begravelse.

Johanne Bøttern.

FORSIKRINGSFORENINGEN FOR TJENESTEMÆND VED STATSBANERNE

Opmærksomheden henledes paa, at den normale halv-aarlige Afkortning vedrørende Præmie for Forsikringer i Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne finder Sted ved Lonudbetalingen i Februar Maaned.



Stokerfyring i U. S. A.

Vi har tidligere omtalt, at Lokomotivmandsforbundet i U. S. A. under Hensyn til de manges- stedfindende Paakørselsulykker har anmodet om, at Lokomotiverne for de store Tog enten indrettes til automatisk Fyring — Stoker — eller at der medgives dem 2 Lokomotivfyrbødere. En Komité har nu beskæftiget sig med dette Spørgsmaal. Der er indhentet Udtalelser fra 5 à 600 Personer, og Formanden for den paagældende Komité anbefaler, at Jernbaneselskaberne faar Paalæg om i Tiden indtil 1. April 1943 at ombygge visse Lokomotivtyper til automatisk Fyring.

En langvarig Afspring.

Nytaarsaften afsporedes et Rangerlokomotiv paa Fa. Stations Rangerplads. Terrænet hælder det paagældende Sted meget stærkt, og Lokomotivet stod saa skraat, at det truede med at vælte. Lokomotivføreren, R. Frandsen, vilde ikke løbe den Risiko sammen med Lokomotivet at vælte nedad Skraaning; han sprang derfor af, men brækkede

derved det ene Ben i Fodledet. Fra Aarhus ankom Statsbanernes Kran, men da Arbejdet med at faa løftet Lokomotivet var skredet godt frem, væltede Kranen, og der maatte saa udføres et stort Arbejde for at faa rejst denne og paany anbragt den paa Sporet. Som Følge deraf tog det det meste af et Par Dage at faa det afsporede Rangerlokomotiv bragt paa Plads.

Ny Lønoverenskomst i U. S. A.

Det amerikanske Lokomotivpersonale har fra 1. Oktober 1937 faaet ny Lønoverenskomst. Banerne er i lønmæssig Henseende inddelt i Grupper, og inden for disse er Lønnen varierende for det Personale, der er beskæftiget ved henholdsvis Rangertjenesten, Godstogs- trafikken og Persontogtrafikken.

Det amerikanske Lokomotivpersonale er, ligesom det engelske, daglønnet, og de nu aftalte Lønninger har følgende Størrelse:

	Ranger- tjenesten	Godstogs- tjenesten	Persontogs- tjenesten
	Dollars pr.Dag	Dollars pr.Dag	Dollars pr.Dag
Lokomotivførere . .	7,60—8,18	7,72—9,08	7,00—7,92
Lokomotivfyrbødere	6,07—6,55	5,79—7,11	5,30—6,29

Da vi ikke har noget Kendskab til Leve- eller Prisforholdene i U. S. A., er vi ikke i Stand til at maale Betydningen af disse Lønninger, men det er ikke uden Interesse at lægge Mærke til, at Lokomotiverne i Rangertjenesten i Amerika som de fleste andre Steder er 2-mandsbetjent, og at dette Arbejde vurderes som en anstrengende og enerverende Gerning; i hvert Fald tyder de anførte Lønninger herpaa.

Opløsning af den franske Jernbaneforening.

Som ved forskellige Lejligheder omtalt har en Række af de i Frankrig tidligere bestaaende Jernbaneorganisationer sluttet sig sammen til eet stort Jernbaneforbund, og det meddeles nu, at det franske Jernbanekontorpersonales Forbund — altsaa den Organisation, der svarer til Jernbaneforeningen hos os — paa en ekstraordinær Kongres enstemmigt har besluttet at opløse Foreningen og indmelde sig i Jernbaneforbundet, hvis Medlemstal derved bringes op paa ca. 400 000, saaledes at det nu omfatter 4/5 af det samlede franske Jernbanepersonale.



Udnævnelse fra 1.—1.—38:

- Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:
- A. H. E. Møller, Kbhavns Godsbgd., i Brande (min. Udn.).
 - J. A. Pedersen, Aarhus H., i Lunderskov (min. Udn.).
 - O. K. Pedersen, Nyborg, i Brande (min. Udn.).
 - S. Mortensen, Struer, i Thisted (min. Udn.).
- Lokomotivfyrbødere e. Ans. ifl. Opslag t. Motorførere II:
- P. H. Würtz, Kbhavns Godsbgd., i Viborg (min. Udn.).
 - E. Romme, Kbhavns Godsbgd., i Aarhus H. (L) (min. Udn.).
 - N. J. Rasmussen, Masnedsund, i Odense (min. Udn.).
 - C. Rasmussen, Aarhus H., i Aarhus H. (L) (min. Udn.).
 - K. B. H. Lorentzen, Aarhus H., i Aarhus H. (L) (min. Udn.).
 - J. K. Nielsen, Aarhus H., i Aarhus H. (L) (min. Udn.).

A. R. Sprogøe, Struer, i Struer (min. Udn.).
 J. V. Jensen, Kbhavns Godsbgd., i Viborg (min. Udn.).
 A. Hansen, Esbjerg, i Viborg (min. Udn.).
 G. L. J. Bagger, Kbhavns Godsbgd., i Viborg (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspiranter til Lokomotivfyrbødere:
 H. Simonsen, Fredericia, i Brande.
 J. T. Svaneborg, Kalundborg, i Gedser.
 E. E. Tandrup, Struer, i Brande.
 C. B. S. Nielsen, Gedser, i Gedser.
 E. C. E. O. Anderberg, Kbhavns Godsbgd., i Brande.
 S. A. Christensen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.
 A. C. J. Christensen, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.
 A. Andersen, Fredericia, i Frederikshavn.
 B. Gravesen, Nyborg, i Frederikshavn.
 B. Holm, Korsør, i Frederikshavn.

Lokomotivfyrbøder E. G. Menne, Brande, til Aalborg.
 — V. Jørgensen, Frederikshavn, til Aalborg.

Tildeling af Funktion som Depolforstander fra 1.—1.—38:
 Lokomotivfører P. M. Bundgaard, Vordingborg, efter Ans. i følge Opslag og med Station som hidtil.

Afsked:

Lokomotivfører H. Jensen, Nyborg, efter Ans. p. Gr. af Svalgelighed med Pension fra 28.—2.—38 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører P. Bøttern, Esbjerg, den 23.—12.—37.

Dødsfald blandt Pensionister:

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—1.—38:
 Lokomotivfyrbøder N. E. R. J. Stigborg, Gedser, til Roskilde.
 — J. P. Hillbrandt, Gedser, til Korsør.
 — G. Lennø, Frederikshavn, til Korsør.
 — K. H. Petersen, Gedser, til Korsør.

pens. Lokomotivfører C. C. Christensen, Aarhus, den 19.—11.—37.
 — J. M. Nissen, Esbjerg, den 7.—12.—37.
 — F. J. Møller, Nyborg, den 19.—12.—37.



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.

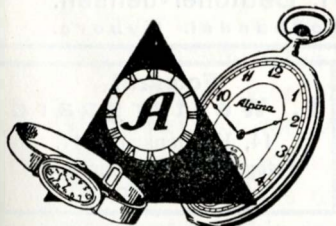
Køb danske Varer!



RESERVERET

Valdemar Christensen,
 Arden — Telf. 42.

Uhrmager - Guldsmed - Optik. 1. Kl.s Reparationsværksted.



M. J. Madsen

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

Alpina
 Schweizer-Præcisionsuhre

La France Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.
 Forsender smukke Kranse-Dekorationer
 og fiks Buketter overalt. — Leverandør
 til D. L. F.

Tjenestemanden

køber hos

Skræderi og
 Lingeri



REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte
 ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.
 Telefon Central 7708.
 Udgaaer 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

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Fineste Mejeriprodukter!

Tlf. 79

Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag, og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.

RESERVERET

FORLANG KAFFE

Ira P. M. BRUUN's Kafferisteri.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

DREYSEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-,

Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.

Telefon Nr. 25.

Nyborg.

Telefon Nr. 189.

Tlf. 60

Forlang Tilbud!

Tlf. 60

Murer - Jernbeton - Reparationsarbejde

Lars Jensen & Aagaard - Murermestre

Blumensaadts

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

Nyborg

Forenede Trælasterforretninger.

Telf. 146. - Strandvejen 1. - Telf. 146.

Største Lager i Bøtlyn af Trælaster og Bygningsartikler

LIGKISTER

Ligsenge, Ligstøj og Kranse anbefales

Egne Ligvogne

Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besøges

P. JAKOBSEN

ved Slottet

Telefon 171

Transportet til og fra byerne overalt. Danmar. &

HUSK

G. Christensen

Østervoldgade 65, Telefon 238.

Aut. Vand- og Gasmester samt statsaut. Elektroinstallatør

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

WERNER HANSEN

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGÅDE 11 — TLF. 530 — NYBORG

Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden

Otto Frasco

Godtfred Petersens

Købmandshandel,

Strandvejen,

bringes i Érinding.

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/S

Køkkellovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

Bøger paa Ratebetaling!

H. Bødtcher-Jensen.

Boghandel. Nyborg.

ALLIANCE

BAGERI & CONDITORI

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

P. C. PETERSEN

Fotograf

I. Westergaard

14, Kongensgade 14.

Fotografier i alle Størrelser til rimelige Priser.



De gør Deres Indkøb bedst og billigst hos

Knud Møller

FLENSBORG-MAGASINET

Vestergade 54 ODENSE Telefon 1471