

Nº 3

5. Februar 1938

38. Aargang

### ALDERSGRÆNSEN OG FRIREJSERETTEN

Da Statsbanernes Generaldirektorat for nogle Aar siden foreslog, at Aldersgrænsen midlertidigt nedsattes til 65 Aar, vandt dette Tilslutning blandt den overvejende Del af Jernbanepersonalet, og dem det gik ud over, altsaa dem som maatte trække sig tilbage før deres 70. Aar, hvilket jo er den egentlige for Statens Tjenestemænd gældende Aldersgrænse, havde i Almindelighed ikke nogen Anklage at rejse mod Nyordningen. Men der var dog eet Omraade, hvor de var mindre tilfreds, og det var med Hensyn til deres Frirejse.

Vore gamle Tjenestemænd har jo, maaske med nogle ganske faa Undtagelser, allesammen Frikort, og dette skulde de aflevere ved deres Pensionering. Det er ikke just fordi de ældre rejser saa forfærdeligt meget, men det er nu engang en Behagelighed at have et Frikort, saa man kan rejse, naar som helst det passer En, og da de paagældende blev tvunget bort fra deres Gerning et vist Antal Aar, forinden de ellers vilde have trukket sig tilbage, var Tabet af Frikortet for dem et stærkt følt Savn.

Organisationerne gav Tilslutning til de saaledes fremkomne Beklagelser. De rejste derfor Spørgsmaalet over for Generaldirektoratet og Ministeriet, og det lykkedes at opnaa en Ordning, saaledes at de, der blev afskediget paa Grund af den nye 65-Aars Aldersgrænse, fik Lov til at beholde deres Frikort i 2 Aar. Ordningen blev senere forbedret til at gælde 3 Aar.

Da denne Ordning imidlertid var truffet paa Grundlag af 65-Aars Aldersgrænsen, og da Aldersgrænsen jo nu er forhøjet til 66 Aar,

samt i 1940—41 forhøjes til 67 Aar, var Aftalen juridisk set bortfaldet.

I Henhold til Tjenestemandslovens almindelige Bestemmelser kan alle Tjenestemænd imidlertid trække sig tilbage ved deres 65. Aar, og Organisationerne fandt, at der var en vis Skævhed i det Forhold, at en 65-aarig, som blev pensioneret i December 1937, kunde faa Lov til at beholde sit Frikort i 3 Aar, medens en 65-aarig, som frivillig gik paa Pension i Januar 1938, ikke kunde opnaa denne Ret. Spørgsmaalet blev derfor rejst over for Generaldirektoratet, som stillede sig forstaaende, idet det meget vel indsaa, at der under de nu gældende Forhold kan være god Anledning til, at Tjenestemændene trækker sig tilbage ved deres 65. Aar.

Da Spørgsmaalet blev forelagt Ministeren, stillede han sig paa samme Standpunkt som Generaldirektoratet, og Resultatet blev en fornyet Aftale med Organisationerne gaaende ud paa, at ansatte, som, saalænge Aldersgrænsen ved Statsbanerne er nedsat til under 68 Aar, trækker sig tilbage ved det fyldte 65. Aar eller noget senere, faar Lov til at beholde deres Frikort indtil Udgangen af det Kalenderaar, i hvilket de fylder 68 Aar. I det samme Tidsrum har de paagældende Pensionister Ret til 6 Familiefripas aarligt til deres Hustru.

Spørgsmaalet blev rejst første Gang overfor Generaldirektoratet den 5. Januar i Aar. Den 14. s. M. var det fuldt afgjort, og den 18. udsendtes der Meddelelse herom til Personalet. Der er, som det vil ses, i denne Sag handlet

meget hurtigt, ikke alene fra Organisationernes Side, men det maa ogsaa indrømmes, at Generaldirektoratet viste Sagen sin store Interesse ved at medvirke til en saa godt som omgaaende Gennemførelse.

Der er Anledning til at udtale Tilfredshed baade med den opnaaede Ordning og med Generaldirektoratets Hjælp til dens hurtige Gennemførelse. Vore ældre Kammerater, som har omgaaedes med Tanken om at trække sig tilbage, men muligvis har vaklet en Smule, fordi de skulde miste deres Frikort, vil sikkert vide at værdsætte Nyordningen.

### FORSTAAELSE AF SIGNALREGLEMENTET

Andetsteds i Bladet bringer vi en Artikel »Tempo, Tempo«, i hvilken Lokomotivfører K. Olsen, der er Medlem af Signalkommissionen for de fleste af 1. Distrikts Strækninger, rejser Diskussion om Signalet »Færdig til Indkørsel«. Det er ganske vist ikke K. Olsen selv, men en anden Kollega, der er Anledning til, at Spørgsmaalet er rejst; men som det fremgaar af den paagældende Artikel har Distriktet og Generaldirektoratet endnu ikke besvaret Spørgsmaalene, hvilket vi for saa vidt synes er lidt mærkeligt.

Vi finder Anledning til at beskæftige os lidt med de 2 Ting, som er rejst til Diskussion:

- 1) Skal der fløjtes »Færdig til Indkørsel« foran de Stationer, hvor der er anbragt Telefontelefoner paa eller ved Indkørselssignalet?

Vi mener ja! Forholdet er det, at Telefonerne jo er ophængt, for at Stationerne i Tilfælde af at et Tog skal rangeres ind, kan undgaa at sende en Mand ud til Toget. Ved Telefonsamtale med Togføreren for det for »Stop« holdende Tog, kan Stationen give Besked paa, hvad Aarsagen til »Stop« er, og under hvilke Forhold Toget kan køre ind paa Stationen.

Da Telefonerne saaledes ikke har nogen som helst Forbindelse med de Forhold, Signalreglementet vedrører, turde deraf følge, at deres Anbringelse heller ikke medfører nogen Forandring i Signalreglementets Bestemmelser:

Altsaa bør der fløjtes »Færdig til Indkørsel« foran alle Stationer uanset Telefonskabe.

- 2) Skal »Færdig til Indkørsel« afgives inden Toget er bragt til Standsning, eller først naar dette er sket?

I det gamle Signalreglement gik Forklaringerne til dette Signal ud paa, at det skulde afgives, »naar et Tog er standset foran en Station og venter paa Ind- eller Gennemkørselssignalet«. I Praksis blev Signalet dog anvendt anderledes; det var i hvert Fald ret almindeligt, at Lokomotivførerne fløjtede »Færdig til Indkørsel«, naar de var i Nærheden af Stationen, og dette ganske særligt under Forhold, hvor en Standsning efter Lokomotivførerens Skøn vilde medføre yderligere Forsinkelser o. l.

Mange Lokomotivmænd ved, at de ved i god Tid at afgive »Færdig til Indkørsel« foran en Krydsningsstation har faaet Signal uden at komme til at standse og er kommet ind paa Stationen uden at have sinket det modgaaende Tog, hvilket derimod ikke vilde have kunnet lade sig gøre, dersom Toget var bragt til Standsning, og der først derefter var fløjtet »Færdig til Indkørsel«.

Da det nye Signalreglement blev udarbejdet, var der med Hensyn til det omhandlede Signal Tale om, at den gamle Ordlyd — et standset Tog — burde opretholdes af sikkerhedsmæssige Grunde. Under Hensyn til, at Bestemmelsen om Togets fuldstændige Standsning forinden Afgivelse af »Færdig til Indkørsel«, ikke altid blev overholdt i Praksis samt af økonomiske Hensyn, var der imidlertid ogsaa Tale om en Redaktion, som gik ud paa, at Lokomotivføreren maatte fløjte »Færdig til Indkørsel«, saasnart han havde bremset sit Tog saa meget ned, at det med Sikkerhed kunde standses foran Signalmasten. Resultatet blev den nugældende Ordlyd, ifølge hvilken det oftomtalt Fløjtesignal tilkendegiver, »at et Tog foran en Station venter paa Tilladelse til Viderekørsel«.

Dersom man sammenligner den gamle og den nye Bestemmelse med hinanden, vil det ses, at der er en afgørende Forskel. I Henhold til den gamle Bestemmelse betød Signalet, at et Tog var standset foran Stationen, medens det nu blot betyder, at et Tog venter paa Signal, og man maatte vel i Almindelighed have Lov til at gaa ud fra, at denne Ændring i de

til Signalet givne Forklaringer ogsaa har til-  
sigtet en Ændring i det tidligere anordnede.

Da det som foran nævnt allerede under den tidligere Ordlyd ingenlunde var ualmindeligt, at det her diskuterede Fløjtesignal blev afgivet, inden Toget var standset, og naar man ved, at Spørgsmaalet har været diskuteret i Signalreglementscommissionen, samt da det i hvert Fald maa indrømmes, at den nye Bestemmelse om dette Signal er svagere end den gamle, maatte Lokomotivpersonalet efter vor Formening have Lov til at gaa ud fra, at denne Afsvækkelse i Forhold til de tidligere Regler er vel overvejet og tilsigtet, saaledes at Signalet »Færdig til Indkørsel« meget vel kan afgives, inden et Tog, der paa sin Vej over Banen møder et Stopsignal, er bragt til Standsning. Hvis det ved det nye Signalreglements Udarbejdelse havde været Hensigten, at Togene stadigvæk skulde standse, inden der fløjtedes, vilde det have været naturligt at bibeholde den gamle Ordlyd af den til Signalet knyttede Bestemmelse.

### STRENGE STRAFFE TIL TIDLIGERE FAGFORENINGSLEDERE I TYSKLAND

Kort før Jul blev en tidligere mangeaarig Tillidsmand inden for det tyske Lokomotivmandsforbund, Otto Scharfswerdt, idømt 6 Aars Strafarbejde for Højforrædderi.

Scharfswerdt arbejdede i Republikkens Tid ikke alene paa de tyske Lokomotivmænds Samling i en socialdemokratisk Fagorganisation, men han virkede paa forskellig anden Maade baade for Partiet og for det samlede Jernbanepersonale.

Da de tidligere tyske Lokomotivmandsorganisationer for de enkelte Lande (Preussen, Bayern, Sachsen o. s. v.) efter Verdenskrigens Afslutning ophævedes, og der dannedes et Forbund omfattende Lokomotivmænd i hele Tyskland, kom Scharfswerdt straks med i Arbejdet paa en fremskudt Plads. Han var blandt de Idealister, der satte sig som Maal at samle den arbejdende Del af det tyske Folk i 3 store Søjler: 1) »De samvirkende Fagforbund« for Lønarbejdere, 2) »Tysk Tjenestemandsforbund« for Stats- og Kommune-tjenestemænd af

enhver Art, og 3) »Det tyske Funktionærforbund« for Funktionærer i Privatinstitutioner. Naar Opbygningen af disse 3 Søjler var tilendebragt, skulde der tilvejebringes et Samarbejde mellem disse, saaledes at Arbejderklassen taget i Ordets videste Begreb var i Stand til at optræde i Enighed.

I dette Samlingsarbejde var Scharfswerdt ikke alene indenfor Lokomotivmændenes Kreds en fremtrædende og betydende Kraft, han var det ogsaa indenfor »Forbundet af Tjenestemænd ved de tyske Statsbaner«. Han var Medlem af Ledelsen i »Det tyske Tjenestemandsforbund«, og han var i mange Aar Medlem af Tjenestemændenes Bedriftsraads Forretningsudvalg, som havde sit Sæde i selve Ministeriet.

Da de tyske Jernbanemænd i 1922 havde været ude i en Strejke, som dog ikke fik noget overvældende gunstigt Forløb, blev et stort Antal af Fagforeningslederne afskediget, deriblandt ogsaa Otto Scharfswerdt. Tid efter anden blev de dog saa godt som alle genansat; men Scharfswerdt vilde Banerne ikke have tilbage, uanset at han ikke gjorde og ikke i flere Aar havde gjort aktiv Jernbanetjeneste. Han var Administrationen en farlig Mand; det ansaas for bedst at holde ham uden for.

Han fortsatte imidlertid ufortrødent sin Virksomhed inden for Organisationsarbejdet, og han vil være kendt af adskillige af vore Medlemmer, da han har deltaget i nogle af vore Kongresser, ligesom han var nærværende ved Foreningens 25 Aars Jubilæum.

Scharfswerdt havde Forstaaelsen af, hvad internationalt Samarbejde betyder. Han agiterede kraftigt for de tyske Lokomotivmænds Tilslutning til I. T. F. Han har altid været venlig, imødekommende og hjælpsom over for de af vore Tillidsmænd, han paa en eller anden Maade kom i Berøring med.

Ved Omvæltningen i 1933 maatte Scharfswerdt trække sig tilbage fra sin Deltagelse i Ledelsen af den tyske Lokomotivmandsorganisation; baade han selv og hans Søn var fængslet, men dog kun en kort Tid. Siden da har han saavidt os bekendt opretholdt Livet ved Forsikringsvirksomhed. Kort efter Nytaar 1937 blev han atter anholdt. Han var paa det Tidspunkt ikke i sit Hjem, men sammen med sin Hustru paa Besøg hos sine Forældre langt borte fra Berlin. Myndighederne gik saa grundigt tilværks, at de anholdt baade ham og Hustruen

samt deres Søn og Svigerdatter. De to sidstnævnte blev dog hurtigt løsladt, og Hustruen blev det ligeledes efter kortere Tids Forløb; hun er i Efteraaret 1937 afgaaet ved Døden; de sindsoprivende Forhold svækkede hendes Helbred.

Scharfswerdt selv blev derimod holdt fængslet, og som ovenfor nævnt er han faa Dage før Jul blevet idømt 6 Aars Strafarbejde. Saavidt vides beskyldtes han for at have gjort Forsøg paa at skabe Grundlag for Genoprettelse af det opløste Lokomotivmandsforbund; han skulde saaledes staa i Kontakt med flere Hundrede af de tidligere Medlemmer, til hvem han bl. a. uddelede et lille Blad, som han selv skulde have ladet trykke.

Samtidig med Otto Scharfswerdt blev Næstformanden i de tidligere tyske samvirkende Fagforbund, H. Schlimme, samt den tidligere Redaktør af det tyske Tekstilarbejderforbunds Fagblad, J. Tierfelder, arresteret, ligeledes anklaget for Højforrædderi; den førstnævnte er saavidt vides blevet idømt 3 Aars Strafarbejde, medens Tierfelders Sag endnu ikke er endelig afgjort.

## ANNONCESVINDEL

I Dagspressens Spalter findes i Ny og Næ Omtale af en eller anden Person, som har gjort sig skyldig i Svindel med Annoncer. For vort Vedkommende har noget saadant dog hidtil været et Begreb, vi kun kendte af Navn; men vi har nu faaet det at føle i Praksis.

I November 1936 henvendte V. Jacobsens Annoncebureau, Strandparken 5, Aarhus, sig til vort Blad med Forespørgsel om Tegning af  $\frac{1}{4}$  Side Juleannoncer. Han meddelte, at det var nogle af vore Aarhus-Medlemmer, der havde givet ham Anvisning paa vort Blad som velegnet at avertere i. Der sluttedes Overenskomst med den paagældende om den ønskede Side Annoncer; han var meget tilfreds med denne Side, og han fik — som han da meddelte — ved Hjælp af et Par Lokomotivmænd tegnet endnu en Side Annoncer, som optryktes i Bladet umiddelbart før Jul 1936. Den paagældende undlod imidlertid at betale sin Gæld til Bladet, og vor Fordring paa ham blev overgivet til Inkasso, men forgæves.

Der hengik imidlertid ikke ret lang Tid, inden vi kom under Vejr med, at han tegnede Annoncer paa bedragerisk Grundlag, idet han gav det Udseende af, at de var tegnet til og blev indrykket i Dansk Lokomotiv Tidende. Han havde selv ladet trykke Slutsedler, paa hvilke de Handlende, han kom i Forbindelse med, bestilte en Annonce i D. L. T., og han forstod at faa de paagældende til at betale Annoncen, eller i hvert Fald Halvdelen af den, kontant. Han sendte imidlertid ingen Annoncer ind til os, og kunde i øvrigt heller ikke have faaet optaget saadanne, da vi har vore faste Repræsentanter for de forskellige Byer. Naar der i December 1936 var sluttet Overenskomst med ham om 2 hele Sider Annoncer, var det fordi det meget vel var tænkeligt, at et Annoncebureau kunde skaffe en hel Del deciderede Juleannoncer.

Da det viste sig, at den omtalte V. Jacobsen opererede over hele den jyske Østkyst — idet der nemlig paa den foran omtalte Maade var tegnet Annoncer til D. L. T. og opkrævet Beløb for disse baade i Fredericia, Aarhus og Hjørring — blev der gjort Forsøg paa at standse hans Virksomhed. En af Annoncørerne, som havde betalt en Annonce, der jo altsaa ikke havde været indsendt til os og som Følge deraf heller ikke optaget hos os, anmeldte Annoncebureauets Indehaver for Bedrageri, og Sagen var i længere Tid Genstand for Behandling hos Politiet.

Det viste sig imidlertid, at han trods dette fortsatte sin Virksomhed. Fra vor Side blev der derfor gjort Anstalter til Nedlæggelse af Fogedforbud over for Indehaveren af det paagældende Annoncebureau, Hr. V. Jacobsen. Vort Blad og vore Repræsentanter ude omkring i Byerne kunde naturligvis ikke være tjent med, at de, naar de kom til en Handlende i deres By for at træffe Aftale om en Annonce, fik oplyst, at den paagældende, som netop gerne vilde avertere hos Lokomotivmændene, havde tegnet og betalt en Annonce hos en Bedrager.

Byfogeden i Aarhus anerkendte det berettigede i vort Krav. Det begærede Fogedforbud blev nedlagt den 1. November 1937; Hr. Jacobsen, der havde tegnet de omtalte Annoncer, erklærede sig indforstaaet med Forbudet og med at udlevere de Slutsedler, han havde ladet trykke med D. L. T.s Navn.

Den 29. November blev Fogedforbudet fore-

lagt Civilretten i Aarhus til Godkendelse. Retten erkendte, at det nedlagte Forbud var berettiget og afsagde følgende Dom:

UDSKRIFT  
af  
*Aarhus Købstads Dombog.*

Aar 1937 den 29. November blev i Aarhus Civilret i Sagen Nr. 1525/1937

Dansk Lokomotivmands Forening og  
Dansk Lokomotiv Tidende, Køben-  
havn,

mod

Annoncerepræsentant Viggø Jacob-  
sen, Aarhus,

afsagt saalydende

Dom:

Under nærværende Sag har Sagsøgerne Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Lokomotiv Tidende, København, paastaet et den 1. d. M. overfor Indstævnte Annoncerepræsentant Viggø Jacobsen, Carl Berthelsensgade 5, Aarhus, nedlagt Forbud mod paa sine Slutseddels-Blanketter eller andre Tryksager at anføre Sagsøgernes Navne og mod ved Henvendelse om Tegning af Annoncer og lignende at benytte eller blot nævne Sagsøgernes Navne eller paa nogen som helst Maade direkte eller indirekte antyde nogen Forbindelse med Sagsøgerne, stadfæstet som lovlige gjort og forfulgt, og da Indstævnte, skønt lovlige stævnet, ikke har givet Møde under Sagen, vil der være at give Dom i Overensstemmelse med Sagsøgernes Paastand.

I Sagsomkostninger vil Indstævnte have at betale 40 Kr.

*Thi kendes for Ret:*

Det fornævnte den 1. November 1937 for Indstævnte Annoncerepræsentant Viggø Jacobsen efter Begæring af Sagsøgerne Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Lokomotiv Tidende nedlagte Forbud stadfæstes.

I Sagsomkostninger bør Indstævnte inden 15 Dage efter denne Doms Afsigelse til Sagsøgerne betale 40 Kr.

Intet Stempelforbehold.

*G. Spleth.*

Som det fremgaar af foranstaaende Redegørelse, er der fra vor Side gjort, hvad der var muligt for at beskytte de Firmaer og Handlende, som vil støtte vort Blad med en Annonce, og vi haaber, at der ikke kommer Gentagelser.



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Tempo — Tempo.

I Slutningen af August eller maaske i September kom der en Kollega og spurgte mig, om jeg kunde skaffe Klarhed i følgende to Spørgsmaal:

- 1) Skal der fløjtes »Færdig til Indkørsel« ved Signaler hvor der er anbragt Telefoner ved disse?
- 2) Hvornaar skal Lokomotivføreren fløjte »Færdig til Indkørsel«, skal Toget, som nævnt i det gamle Reglement, først bringes til Standsning, eller kan man fløjte, naar man mener at kunne høres fra Stationen?

Spørgsmaalene kunde synes lette at besvare, Signalreglementet siger intet bestemt herom; men da Spørgeren havde været ude for, at det var betydet ham, at han havde baaret sig forkert ad ved ikke at fløjte; men var kørt hen til Stopsignalet og anmodet Togføreren om at ringe Stationen op, kan det have Interesse at faa præciseret Fremgangsmaaden.

Lad mig belyse Spørgsmaalene set fra Lokomotivføreren og vistnok i høj Grad fra de omboendes Side. ad 1): Omtalte Tilfælde var i Klampenborg en sen Aftenstund med et gennemkørende Tog mod Hg. Skulde Fløjtesignalet høres fra Stationen, burde det være ret kraftigt og vilde da være meget ubehageligt for de Mennesker, der har deres Bolig i Nærheden. Man skulde synes, at Lokomotivføreren Hensynsfuldhed burde paaskønnes, og at det i de faa Tilfælde, som det i Virkeligheden er at vi faar Stop, ikke spillede nogen større Rolle, om der gik de højt regnet 2 Minuter mere, som det tager, hvis Togføreren straks gaar til Telefonen for at faa Forholdsordre.

ad Spørgsmaal Nr. 2: Det kan faa Konsekvenser, hvis ikke saavel Stationen som Lokomotivføreren er enige om Tidspunktet for Fløjtesignalet Afgivelse. Lad os antage, at et vestgaaende Lokaltog faar Stop i Viby, grundet paa at et gennemkørende Tog fra Korsør ventes at ville passere Stationen til det lokale Togs planmæssige Ank. Det rummer da en Fare for de lokale rejsende at komme til Perron samtidig med det gennemkørende Togs Passage. Her er det af Vigtighed for Stationen, som ikke kan se det lokale Tog, der er skjult i Kurven, at vide om Toget er i Fart eller standset naar Fløjtesignalet afgives, Ank. kan i disse to Tilfælde variere meget og en Ulykke indtræffe.

Begge Spørgsmaalene blev omgaaende forelagt daværende Maskinbestyrer Schmidt, som efter at have set flere Reglementer efter ikke kunde eller turde besvare dem, men lovede at forelægge Sagen paa et Distriktsmøde.

Jeg rykkede et Par Gange for Svar, men fik den Besked, at Spørgsmaalet var rejst, men maatte henlægges til efter Storstrømsbroens Indvielse, som man i Distriktet var meget optaget af. Efter den Tid har jeg rykket nogle Gange og faaet til Svar, at Spørgsmaal 1 vil Distriktet gerne se lidt paa endnu, og Nr. 2 ligger i Generaldirektoratet. Hermed har jeg været

nødsaget til at lade mig nøje, og jeg ved, at paa det Tidspunkt, hvor dette skrives er der ikke tilgaaet Maskinafdelingen Besked, for saa var denne omgaaende tilsendt Foreningen.

I vort Blad af 20. December 1937 ser jeg et Referat af Generaldirektørens Foredrag i Nyborg. Generaldirektøren kommer blandt andet ind paa Administrationen og omtaler hvorledes det nu afskaffede Kollegiestyre gjorde Statsaneadministration til et meget tungt og langsomtvirkende Apparat. Efter at have omtalt den nye Administrationsform siger Generaldirektøren saa: »Jeg vil gerne sige Dem, at det maa kræves af alle og enhver, fra Chefen til Portøren og Banearbejderen, at man gør et godt Arbejde. Mangel paa Arbejdsvilje er ikke alene en alvorlig Tjenesteforseelse, men det er ogsaa Mangel paa Kammeratskab«. Det kan godt være, at jeg er for ilter, men jeg synes nu, at det er en daarlig Kammerat, der ikke i Løbet af fire à fem Maaneder kan besvare Lokomotivførerne disse to Spørgsmaal, som vi jo hver Dag maa tage Stilling til og saa risikere at bære os forkert ad. Jeg skal vel vogte mig for at antyde hvor jeg formener at Sagerne ligger, der skal en sikker Skytte til for at træffe hver Gang og jeg ønsker heller ikke at fremkalde et Jordskælv, der er saamænd Ballade nok her i Verden, men jeg kunde jo nok ønske at skaffe min Kollega Svar paa hans Førespørgsel, og lad mig sige det med det samme, hele Lokomotivpersonalet er jo meget interesseret i Sager, der har med Signaler at gøre.

A propos Signaler, hvorledes mon det gaar med Anskaffelse af 800 Meters fremskudte Signaler. Jeg ser, at Signalet i Ringsted fra Englerup snart er færdigt, saa kan vi vel saa smaat begynde at tænke lidt paa Skodsborg, det kan vel nok naas i Løbet af de næste 2—3 Aar. Det kan vel ikke nytte, at jeg som sædvanlig remser alle vore Ønsker op, ellers kunde jeg jo nok lide at nævne nogle: Gøderup; Lejre; det fremskudte Signal i Skoven foran Blokken Ky—Bo; Post 54 fra So., men lad mig stoppe, ellers sprænges min Femaarsplan, og der skal jo helst være noget til den næste Plan, jeg skal lave. Naa, man lærer at blive nøjsom efterhaanden, og man tør vel ikke haabe, at nogle af alle de rare Penge, som nu skal bruges for at skaffe Arbejde til de arbejdsløse, kunde komme Signaltjenesten til Gode, saa vi kan faa noget af det, vi stadig sukker efter.

K. R. J. Olsen.

Se Artiklen: Forstaaelse af Signalreglementet paa Side 30 i dette Nr. af Bladet.

Red.

### Maskinkraften.

I Tiden hvor Motoren har vundet Indpas i alle Lejre, kan det for Lokomotivpersonalet ikke undgaas at kaste Tankerne hen paa fordums Tid, da Damplokomotiverne var eneraadende som Trækkekraft ved Banerne, nu maa de dele Ydeevnen med den ogsaa brugbare Drivkraft »Motoren«.

Inden for vor Medlemskreds har Motorspørgsmaalet været et af de mest aktuelle — vel nok fordi man ved de første Motorers Anskaffelse ved Banerne ikke forstod at bedømme Rækkevidden og Udviklingen af denne nye Maskinkraft trods det, at Motorskibsmaskinen havde taget et saadant Fremskridt i Udviklingen, at man ud fra dette kunde have taget Standpunkt — derfor Aarsagen til en Utilfredshed over hele dette Spørgsmaal. — Jeg skal ikke komme nærmere ind paa Motorvognene for Strækningskørslen med mere, blot raabe »Giv Agt« overfor det der sker til Erstatning for Rangermaskinerne, Dieseltraktorerens Anskaffelse, med en Trækkeevne der ikke paa staaende Fod kan bedømmes, men maa beundres naar man ser disse komme kørende med et stort Antal Vognladninger. Man maa da raabe til sit indre »Jeg«, er dette Arbejdsfelt ikke dit, og hvorfor er det taget fra den Kategori, som før i Tiden havde Eneretten paa Maskinkraften? Som Motorfører kommer man langt omkring, ogsaa til Depoter hvor Rangermaskinerne endnu gør sig gældende — men hvorlænge? — For Tiden kører her i Jylland en moderne Dieseltraktor paa Prøve ved Depoter, hvor Rangermaskine og Personale er stationeret. — Til Betjening af denne Traktor er udtaget to af Trafiktjenestens Folk. Naar man fra sit Opholdsværelse paa disse Prøvesteder, hører en Summen og Snurren, tror man, der kommer farende en moderne Dieselvogn forbi — med dette Brus for Øret kommer man til at tænke paa Betjeningsspørgsmaalet af dette dyre Motortraktormateriel, som ikke er billigt Legetøj — hvad vilde nu for D. S. B. være mest økonomisk: at anvende den faglærte, der har den rette Føling og Forstaaelse af de Fejl som kan rettes, og Dele som skal udveksles og efterspændes paa Materiellet (i Lighed med hvad en Rangerfører udfører paa en Udvaskerdag) eller benytte den ufaglærte? Dette Spørgsmaal har vel nok været drøftet, men vel næppe uddebatteret, saa tag inden for Ledelsen Spørgsmaalet op til Behandling nu, da der er noget paa Trapperne.

Lokomotivmænd der i Aarvis har haft deres Gerning paa et Rangerdepot og finder Tilfredshed i samme By — udtaler, nu kommer en ny Tid som trænger os bort fra det Sted, hvor man nu har Hus og Vennekreds, — ja, det er Ord saa sande, — men vi Medlemmer af D. L. F. venter en Løsning, — at faa det tilbage der fra fordums Dage har tilhørt Lokomotivmændene: at udøve »Maskinkraften«.

Randers i December 1937.

H. I.

### Gennemførelse af Forhandlingsretten ved de svenske Statsbaner.

Vi har tidligere redegjort for, hvorledes Personalet ved de svenske Statsbaner havde ønsket at faa anerkendt Ret til Forhandling med Administrationen paa nogenlunde lignende Maade som Tilfældet er i Danmark. De større Organisationer har ganske vist ikke haft Vanskeligheder ved at komme paa Talefod med de forskellige Styrelser, men der fandtes ikke

Bestemmelser, som gav Administrationen direkte Paabud om at forhandle med Personaleorganisationerne og til at forelægge dem Ændringsforslag til Lønnings- og Tjenestetidsbestemmelser m. v.

Der er nu i Sverige gennemført en Lov, ifølge hvilken Forhandlingsretten er blevet officielt bekræftet. Sagen er i Praxis gennemført paa den Maade, at de Organisationer, som har ønsket at faa tilkendt sig Forhandlingsret, skulde indsende Ansøgning herom til Regeringen, og der indkom et meget stort Antal af saadanne Andragender.

For de svenske Statsbaners Vedkommende forelaa der Anmodning fra 7 Organisationer. De 3 af disse har nu faaet tildelt Forhandlingsret nemlig: Svensk Jernbaneforbund, Svensk Lokomotivmandsforbund og Embedsmændenes Forbund. De øvrige Organisationer har faaet Afslag.

## LYNTOG TIL FREDERIKSHAVN

Generaldirektøren har overfor Dagspressen antydet, at Lyntoget »Kronjyden« vil blive ført igennem til Frederikshavn, naar den nye Jernbanebro over Limfjorden bliver færdig, hvilket paaregnes at være Tilfældet nu i Foraaret. Generaldirektøren tør dog kun give Løfte herom, for saa vidt der ikke rejses Krav om, at »Kronjyden« paa Vejen fra København til Aalborg skal standse flere Steder end hidtil.

Dersom den her omtalte Udvidelse af Lyn- togstrafikken gennemføres, bliver »Kronjyden« samlede Løb tæt op imod 600 km paa hver Halvtur, og det paaregnes, at Rejsen fra København til Frederikshavn skulde kunne gøres paa lidt over 7 Timer.

## PRISTALSBEREGNINGEN

(Sluttet.)

Selv bortset fra de Ændringer i Forbruget, som er af mere individuel Art, idet de skyldes en given Families egne Forhold, vil der i Løbet af en Aarrække indtræde generelle Ændringer i Forbruget, som skyldes Overgang fra en Vare til en anden, Fremkomsten af nye Forbrugsartikler o. s. v. Her- til har bl. a. den nyeste Udvikling indenfor Ernæringsvidenskaben bidraget, og der er Grund til at vente, at der yderligere vil indtræde betydelige Forskydninger indenfor Fødevarerforbruget som Følge heraf. Ogsaa den stigende Industrialisering af Føde- varetilberedningen virker til at ændre Sammensæt-

ningen af Fødevarerbudgettet. Paa et Familiebudget som Helhed vil allerede selve Prisforandringerne i Almindelighed medføre Forskydninger mellem de forskellige Varer og Varegrupper, naar Forandringerne rammer disse med forskellig Tendens og forskellig Styrke. Det følger af det anførte, at Forudsætningen om uforandret Forbrug, selv om den i en kortere Aarrække med en for praktiske Formaal tilstrækkelig Tilnærmelse kan være opfyldt for en bestemt Samfundsklasse i Gennemsnit, kan svigte, naar der er gaaet en vis Periode. Dette er Grunden til, at der med visse Mellemrum foretages nye Forbrugsundersøgelser, og at Beregningen af Pristallet, naar Resultaterne af en saadan Undersøgelse foreligger, føres over paa det saaledes tilvejebragte nye Grundlag for derefter at baseres paa dette, saalænge det anses for rigtigt at fastholde det. I den Periode, hvori der her i Landet er beregnet et Detailpristal (siden 1915), har Beregningen indtil 1923 hvilet paa et Budget fra Forbrugsundersøgelsen i 1909, derefter fra 1924 til 1933 paa et Budget fra Undersøgelsen i 1922, og endelig i de seneste Aar paa et Budget fra Undersøgelsen i 1931. Medens det første Budget kun repræsenterede Forbruget i Hovedstaden, gælder det sidste, ligesom det nærmest foregaaende, for hele Landet (Gennemsnit af Hovedstaden, Provinsbyerne og Landkommuner med hymæssige Bebyggelser).

Ligesaa naturligt det er at føre Forbrugsundersøgelserne å jour med visse Mellemrum og derved imødegaa den Usikkerhed, som kunde ramme Beregningerne, hvis disse maatte haseres paa et forældet Budget, ligesaa urigtigt vilde det være at tillægge denne å jour-Føring en overdreven Betydning for Resultaterne af Pristalsberegningen. Baade Teori og Praxis er enige om, at man indenfor ret vide, om end naturligvis ikke vilkaarlige, Grænser kan ændre Budgettets Sammensætning, uden at dette afsætter væsentlige Spor i Prisindekset. En Forudsætning er det selvfølgelig, at Prisudviklingen viser et ikke altfor uensartet Forløb for de forskellige Grupper indenfor Forbruget, en Forudsætning, der som oftest vil være opfyldt indenfor en kortere Aarrække og f. Eks. er opfyldt for de siden 1931 forløbne Aar.

Det her sagte faar Betydning dels m. H. t. de Ændringer i Forbruget, som indtræder i Løbet af en kortere Aarrække, dels m. H. t. Forskellighederne mellem flere, hinanden nærstaaende, Indtægtsgrupper indenfor samme Samfundsklasse, f. Eks. Arbejderklassen. Hermed er ikke sagt, at Prisforskydningerne virker ens paa alle Indtægts- og Samfundsklasser, men at der, saa længe Pristalsberegningen foretages med overvejende socialt Sigte og bl. a. som Følge heraf med Benyttelse af de Forbrugs- og Prisoplysninger, der foreligger for den bredere Klasse af Forbrugere, ikke ligger afgørende Vægt paa, om den Indtægtsklasse, der betragtes, forskydes nogle Hundrede Kroner opefter eller nedefter. Hvad derimod angaar paa den ene Side de noget bedre stillede Samfundsklasser (f. Eks. med en Aarsindtægt paa ca. 10 000 Kroner), paa den anden Side de væsentlig ringere stillede Klasser, f. Eks. de Kredse, der er henvist til at leve under Forhold svarende til dem,

som Aldersrente- og Invaliderentetaksterne muliggør, maa det antages, at Priskorskydningerne kan virke paa disse Klasser med en Styrke, der er noget forskellig fra den for et Arbejderbudget konstaterede. Ogsaa her er det dog overvejende sandsynligt, at den Forskel, man vilde konstatere, i Fald en Undersøgelse kunde foretages, vilde vise sig at være meget lille. Der haves ikke for Tiden brugelige Oplysninger om disse Samfundsklassers Forbrugsforhold. Hvad angaar Indtægter paa noget under eller noget over 1.000 Kr. aarlig, vilde det formentlig vise sig at være forbundet med meget store Vanskeligheder at fremskaffe saadanne Oplysninger.

Nedenfor er anført to Udgiftsfordelinger, som, da de er Resultater udelukkende af en Konstruktion paa Omraader, hvor faktisk konstaterede Oplysninger mangler, ikke kan tages som nøjagtige Udtryk for Fordelingen i bestemt angivne Indtægtsklasser, men som alene skal tjene som Eksempler paa Fordelingen af to Indtægter, der ligger henholdsvis væsentligt over og væsentlig under Pristalsbudgettets Totalsum, hvad der bl. a. finder Udtryk i Fødevarerudgiftens Procent, der er henholdsvis betydeligt under og betydeligt over den tilsvarende Procent i Pristalsbudgettet. Løttes Fordeling (i 1931) er angivet i første Kolonne af nedenstaaende Oversigt, hvor ogsaa de to konstruerede Fordelinger tænkes at gælde Aaret 1931. Alle 3 Fordelinger er angivet i Procent af Totaludgiften.

Procentfordeling i 1931	Pristals- budgettet	Væsentlig større Indtægt	Væsentlig mindre Indtægt
Fødevarer .....	31	21	45
Klæder, Fodtøj, Vask ....	12	12	10
Bolig .....	14	12	15
Brændsel, Belysning .....	5	5	5
Skatter, Kontingenter o. l.	14	20	10
Andre Udgifter .....	24	30	15
Ialt ....	100	100	100

Tænker man sig nu, at man pr. Oktober 1937 beregner et »Pristal« paa Grundlag af de to konstruerede Budgetter, med Anvendelse af de Prisstigninger, som for de enkelte Udgiftsgrupper kendes fra den egentlige Pristalsberegning (se Oversigten foran), faar man for den »væsentlig større Indtægt« Pristallet 117 og for den »væsentlig mindre Indtægt« 119, medens det officielle Pristal er 118. Trods de meget stærke Forskydninger i Forbruget, som de konstruerede Budgetter viser i Forhold til Pristalsbudgettet, bliver Forskydningerne i Pristallet altsaa ubetydelige.

Det her anførte tager Sigte paa en Sammenligning mellem flere indbyrdes vidt forskellige Indtægtstrin med deraf følgende vidt forskellige Udgiftsfordelinger. Der er regnet med, at den samlede Prisstigning for hver Udgiftsgruppe er den samme i de konstruerede Budgetter som i Pristalsbudgettet, en Forudsætning, der naturligvis ikke behøver at svare nøjagtigt til Virkeligheden, uden at man dog paa Forhaand kan vide med Sikkerhed, i hvilken Retning en eventuel Afvigelse vil gaa.

En Sammenligning mellem to forskellige Fordelinger, hvor der er taget Hensyn til alle Forskeligheder i Forbruget af de enkelte Vareposter indenfor Hovedgrupperne, og hvor de to Fordelinger gælder samme Indtægts- og Samfundsklasse, men fra hinanden vidt adskilte Tidspunkter, kan foretages saaledes. Det »Udgiftstal«, der beregnes i Henhold til Statstjenestemandsløven for hvert Aars Januar Maaned, og som danner Grundlaget for Fastsættelsen af Tjenestemændenes Reguleringstillæg, beregnes med Benyttelse af det samme Prismateriale som Pristallet, men paa Grundlag af et andet Budget, nemlig — i Henhold til Lovens udtrykkelige Bestemmelse — det oprindelige Pristalsbudget fra Forbrugsundersøgelsen i 1909. Udgiftstallet omfatter dog ikke det fuldstændige Budget, men kun følgende 4 Hovedposter: Fødevarer; Klæder, Fødtøj, Vask; Bolig; Brændsel, Belysning. Beregnet paa denne Maade udgjorde Udgiftstallet pr. Januar 1932: 2299 Kr. og pr. Januar 1937: 2710 Kr., hvad der giver en Stigning paa 17,9 pCt. Til Sammenligning anføres det, at i Pristalsberegningen, som foregaar paa Grundlag af Budgettet fra 1931, indgik de nævnte 4 Hovedposter pr. Januar 1932 med ialt 1911 Kr. og pr. Januar 1937 med ialt 2255 Kr., hvad der giver en Stigning paa 18,0 pCt. Det fremgaar saaledes, at skønt der mellem de to Forbrugsundersøgelser ligger 22 Aar, giver de to Beregninger meget nær samme Resultat m. H. t. Prisdudviklingen i de 5 Aar fra Januar 1932 til Januar 1937.

Det falder godt i Traad med det her anførte, at der i Danmark, som i de fleste andre Lande (med Undtagelse af enkelte Lande, hvor der beregnes flere lokale Pristal), kun beregnes eet officielt Prisindeks til Belysning af Forskydningerne i Leveomkostningerne, uanset at det i og for sig er muligt at foretage tilsvarende Beregninger for enhver Indtægtsklasse, hvis Forbrugsforhold foreligger oplyst, og paa hvilken det foreliggende Prismateriale kan anvendes.

Ogsaa i en anden Henseende har man her i Landet begrænset Omfanget af Prisindeks-Beregningerne, idet der ikke foreligger officielle Beregninger særskilt for Hovedstaden, Provinsbyerne og Landdistrikterne. Det Spørgsmaal kan stilles — og stilles undertiden — om Prisstigningen er størst i Byerne eller paa Landet, og, indenfor Byernes Kredse, i hvilke Byer Prisstigningen er størst, f. Eks. om den er større i Hovedstaden end Provinsbyerne o. s. v. Hvad det drejer sig om her, er altsaa ikke Spørgsmaalet om, hvor Prisniveauet er højest paa et givet Tidspunkt, et Spørgsmaal, hvis Besvarelse vel ikke er tvivlsom, omend det kan frembyde forskellige metodiske Vanskeligheder at beregne, hvor stor Forskellen mellem de forskellige Kommunegrupper i saa Henseende er. En saadan Beregning maatte — i det Omfang, det skønnes forsvarligt at foretage den — iøvrigt udføres med Anvendelse af en Fremgangsmaade, der principielt svarer til Beregningen af Pristal for forskellige Tidspunkter, idet det ene Omraades Prisniveau udtrykkes som en Procent af Prisniveauet for det andet Omraade. De Vanskeligheder,



der knytter sig til Beregningen, beror dels paa, at Forbrugets Sammensætning er forskellig (hvorved den ved Sammenligninger mellem Prisforholdene paa forskellige Tidspunkter sædvanligt anvendte Forudsætning om uforandret Forbrug egentlig bringes til at svæve i Luften, naar Talen er om Sammenligninger mellem forskellige Steder), dels paa, at det er vanskeligere at sikre sig, at Prisoplysningerne gælder de samme Varekvaliteter paa forskellige Steder til samme Tidspunkt end til forskellige Tidspunkter paa samme Sted. Om Varepriserne siges det i Warmings »Haandbog i Danmarks Statistik« (København 1913): »Københavns Priser er mindst 10 pCt. højere end Provinsbyernes, og disse ca. 6 pCt. højere end Landdistrikternes, men da det er vanskeligt at faa Priserne opgivne for netop de samme Kvaliteter, er dette dog ikke helt paalideligt.« De her omtalte Forskelligheder, og i det hele taget Forskellen mellem de samlede Leveomkostninger i de forskellige Hovedgrupper af Kommuner, har dog kun Interesse, naar de sammenholdes med Forskellighederne mellem disse Grupperes Indtægts- og Lønniveau.

For at vende tilbage til det foran formulerede Spørgsmaal om, hvor Prisstigningen er størst, i Hovedstaden, i Provinsbyerne eller i Landdistrikterne, skal det fremhæves, at der vilde knytte sig en vis Usikkerhed ogsaa til Beregninger herover, paa Grund af Forskellen i Forbrugets Sammensætning. Paa den anden Side er der, saa længe man overalt betragter de samme Samfundsklasser og indenfor disse vælger at betragte Indtægtsklasser, der (relativt) er nogenlunde ligestillede, ingen Tvivl om, at Prisstigning (og -fald) forløber i Hovedsagen ens indenfor de tre Omraader. For at konstatere dette behøver man næppe at foretage vidtløftige Beregninger. Der er en Mulighed for, at den almindelige Tendens til økonomisk Udligning, bl. a. i Forbindelse med Pengeøkonomiens Fremtrængen paa de Steder (paa Landet), hvor den endnu ikke er slaet helt igennem, har den Virkning at nærme Byernes og Landets Prisniveau til hinanden, hvad der vilde sige det samme som, at Prisniveauet paa Landet i en Prisstigningsperiode skulde stige lidt stærkere end i Byerne. En saadan Tendens vil dog i alle Tilfælde virke svagt.

Gaar man videre og forsøger at foretage Sammenligninger mellem de enkelte Byer (og Kommuner), enten m. H. t. selve Prisniveauets Højde eller med Hensyn til Prisforandringernes Styrke, kan Usikkerheden i visse Henseender blive saa stor, at det formentlig maa betegnes som utilraadeligt at tillægge Resultaterne afgørende Betydning. Her vil det navnlig spille en Rolle, at Prisoplysningerne mangler den nødvendige Ensartethed, idet de Varekvaliteter, som Oplysningerne gælder, kan variere stærkt fra By til By, hvorfor det navnlig vil være vanskeligt at afgøre, om en By virkelig er »dyrere« eller »billigere« end en anden. Da der som Hovedregel kan regnes med, at der for den samme By er Tale om den samme Kvalitet fra den ene Opgørelse til den anden, vilde Beregninger over Prisforskydningerne maaske frembyde noget mindre Usikkerhed.

De foran anførte Betragtninger vedrørende Sammenligninger mellem forskellige Lokalteter indenfor samme Land og de Vanskeligheder, der knytter sig hertil, faar en forøget Vægt, naar der bliver Tale om at sammenligne flere Landes Prisforhold. I Praksis vil saadanne Sammenligninger i de fleste Tilfælde vedrøre de forskellige Landes Prisbevægelser og gaa ud paa at vise, dels hvilke Lande der har haft Prisstigning og Prisfald, dels Styrken af disse Bevægelser, og saadanne Sammenligninger foretages i stort Omfang (saaledes i Folkeforbundets og Det internationale Arbejdsbureaus Publikationer), idet der i et meget stort Antal Lande beregnes officielle Detailpristal. Uden at ville overdrive Betydningen af Forskellighederne i de benyttede Metoder ved Materialeindsamling og Beregning af Prisindekset, er det formentlig paa sin Plads at henlede Opmærksomheden paa, at Virkningerne af saadanne Forskelligheder bliver mere uoverskuelige og ukontrollable, naar Talen er om forskellige Lande med indbyrdes vidt forskellige Levevilkaar og Forbrugsforhold, end hvor det drejer sig om forskellige Omraader indenfor samme Land.

Spørgsmalet om, hvorvidt et Land paa et givet Tidspunkt har et højere eller lavere Pris- eller Leveomkostningsniveau end et andet Land, stilles ikke saa sjældent paa en saadan Maade, at det er vanskeligt at afgøre, hvad det er, der ønskes Svar paa. Naar Spørgsmaalet stilles i al Almindelighed uden nærmere Angivelse af, hvilke Forbrugsforhold man ønsker lagt til Grund for Besvarelsen, er det formentlig paa een Gang uden Interesse og umuligt at besvare. Det er uden Interesse, fordi flere forskellige Nationers Levevilkaar ikke kan sammenlignes alene ved, at man sammenholder de Prisforhold, hvorunder de lever, men beror paa mange andre Forhold, som hver for sig normalt ogsaa frembyder store Forskelligheder. Og det er umuligt at besvare, fordi der normalt ikke findes en fælles Forbrugsnorm, som har Gyldighed i flere Lande samtidig, og som kan lægges til Grund for Beregningen af Leveomkostningerne. Vil man alligevel foretage en Pris-Sammenligning for en Kreds af Lande, som kulturelt og økonomisk staar hinanden saa nær, at de kun viser relativt mindre Forskelligheder m. H. t. Forbrugets Sammensætning (f. Eks. muligvis de skandinaviske Lande), maatte man, i Analogi med den Fremgangsmaade, der anvendes ved Pristalsberegningen for forskellige Tidspunkter, beregne Leveomkostningerne i hvert af de betragtede Lande for en Familie af saa vidt muligt samme Samfundsklasse under Forudsætning af et bestemt Standardforbrug og med Anvendelse af Prisen gennemsnit konstateret for de enkelte Varer i hvert Land. Allerede Fremskaffelsen af Prisoplysninger for ensartede Varer og Varekvaliteter i de forskellige Lande frembyder næsten uovervindelige Vanskeligheder. Selv om man imidlertid vil se bort herfra, vilde en Beregning som den her omtalte være — i større eller mindre Grad — løsrevet fra Forbindelse med Virkeligheden, fordi den er nødsaget til at se bort fra Forskellighederne mellem de forskellige Landes Forbrugs- og Levevilkaar. Beregningens Re-

sultater vilde som Følge heraf kun være af begrænset Værdi som Maalestok for de forskellige Befolkningers Prisvilkaar. Derimod kunde de under visse Forudsætninger byde nogen Vejledning for Turister og rejsende Foretningsfolk, for et Lands Repræsentanter (Gesandter, Konsuler o. s. v.) i de forskellige fremmede Lande, og endvidere for store Erhvervsforetagender, der har Personale boende i forskellige Lande og ønsker at give Funktionærer af samme Kategori en nogenlunde lige stor Realløn uden Hensyn til, hvor de opholder sig. En Undersøgelse af denne Art udgør den saakaldte »Ford-Undersøgelse«, der blev foretaget for Tiden omkring 1. Januar 1931 af Det internationale Arbejdsbureau efter Anmodning af Ford Motor Co. Ltd. (»An international enquiry into costs of living«, Geneva 1931), og som — i Overensstemmelse med det foran sagte — havde det bestemt afgrænsede Formaal at konstatere, hvor stort et Beløb Selskabets Funktionærer i visse europæiske Byer skulde have til Raadighed for at være stillet paa samme Levefod som en Funktionær i Detroit (U. S. A.), hvis samlede Leveomkostninger i 1929 udgjorde omkring 1720 Dollars. Selv denne Beregning har dog kun ladet sig gennemføre under Opstilling af en Række Forudsætninger. Dertil kommer, at denne Opgave er en ganske anden end den at sammenligne Forholdene for de paagældende Landes egne Befolkninger.

Den regelmæssige Beregning af officielle Detailpristal, som i de allerfleste Lande er af forholdsvis ny Dato, idet den som Regel stammer fra Verdenskrigens Periode med dennes stærke Prisstigninger, har underbygget og forstærket de Bestræbelser, som i vor Tid, i langt højere Grad end tidligere, udfoldes fra alle Samfundsklasser for ikke at se sin Realindtægt (d. v. s. Indtægtens Købeevne overfor Forbrugsgoderne) væsentlig formindsket paa Grund af en Prisstigning. Stærke Prissvingninger, om end ikke saa stærke som i Krigs- og Efterkrigsperioden, fandt ogsaa Sted i flere Perioder af det 19. Aarhundrede, uden at man, i Bestræbelserne for at forsvare sin økonomiske Position, havde en Detailprisberegning at støtte sig til. Her i Landet har man ganske vist gennem flere Aarhundreder haft Kapitelstaksterne paa de vigtigste Landbrugsprodukter som Middel til at maale Prisniveauets Svingninger, men dels var dette Udvalg af Varer m. H. t. Prisbevægelserne ikke en nøjagtig Repræsentation for det samlede Forbrug, omend det var langt nøjagtigere i tidligere Tider end i vore Dage, og formentlig endnu et Stykke ind i den anden Halvdel af det 19. Aarhundrede var en brugelig Repræsentation, dels var det ikke muligt at følge Prissvingningerne med saa korte Mellemlum, som Pristalsberegningen i vore Dage muliggør. Der er Grund til at fremhæve, at Beregninger over Prissvingningernes Indflydelse paa de samlede Leveomkostninger selvfølgelig har faaet forøget Berettigelse, efterhaanden som Pengeøkonomien er bleven mere og mere eneraadende. Dette udelukker dog ikke, at det har den største Interesse at føre Undersøgelsen over Detailprisernes (Leveomkostningernes) Svingninger saa langt tilbage som muligt indenfor den Periode,

hvori Pengeøkonomien har været fremherskende her i Landet. En Undersøgelse af denne Art, der følger Prisbevægelserne tilbage til 1872, er foretaget af Knud Dalgaard i Afhandlingen »Arbejderklassens økonomiske Kaar i Danmark i de sidste 50 Aar« (se Nationaløkonomisk Tidsskrift 1926).

Om Beregningen af det saakaldte »Udgiftstal« er der talt foran, ligeledes om dets Bestemmelse, som ifølge Tjenestemandsløven er at danne Grundlag for Fastsættelsen af Statstjenestemændenes Regulerings-tillæg. En Udløber af dette Udgiftstal er et andet Udgiftstal, som kun adskiller sig fra det førnævnte ved ikke at indbefatte Udgiften til Husleje, og som har Hjemmel i Løven om Arbejdsanvisning og Arbejdsløshedsforsikring m. m., ifølge hvilken de for Dagpengeunderstøttelsen til de arbejdsløse gældende Maksimumsbeløb delvis reguleres efter Forandringerne i dette særlige Udgiftstal.

Pristallet tillader i stort Omfang en Beregning fra Aar til Aar af Bevægelserne i den enkelte Borgers eller den enkelte Samfundsklasses Realindtægt (Realløn). Saadanne Beregninger ligger meget hyppigt til Grund for de Krav, der stilles i Forhandlingerne om Arbejdsoverenskomsterne. I vidt Omfang har disse Overenskomster her i Landet i de første Aar efter Verdenskrigen i forskellig Form indeholdt Bestemmelser om Regulering af Arbejdslønningerne efter Pristallets Bevægelser. Efter en Periode, hvor saadan Pristalsregulering dernæst var praktisk taget bortfaldet, har den under den relativt stærke Prisstigning de sidste Aar paany vundet Indpas i Overenskomsterne, tildels i en mindre automatisk virkende Form end tidligere. Ved Overenskomstafslutningen i Foraaret 1937 blev det saaledes for samtlige de Overenskomster, der fornyedes for 2 Aar, og som ikke indeholder anden Bestemmelse om Adgang til Opsigelse paa Grund af Prisbevægelser, fastsat, at »saafremt det af Det statistiske Departement offentliggjorte Pristal pr. 1. Oktober 1937 skulde afvige mindst 6 Points fra det pr. 1. Januar 1937 offentliggjorte Pristal (175, idet Pristallet i 1914 sættes lig 100), skal hver af Parterne være berettiget til at opsige Overenskomsten til Ophør i 1938«. Mere automatisk virkende Regler for Pristalsregulering findes i en Række Fag.

Ved Siden heraf findes der i et vist, omend ikke nærmere kendt, Omfang Bestemmelser om Pristalsregulering i Kontrakter om Husleje, og om andre periodiske Udbetalinger, f. Eks. saadanne, der udgør Vederlag for Afstaaelse af Lægepraksis o. lign.

Særlig skal Opmærksomheden henledes paa de i Løven om offentlig Forsorg og Løven om Folkeforsikring indeholdte Bestemmelser om Regulering af Indtægtsgrænser, Understøttelsessatser samt Invalide- og Aldersrentetakster efter Svingningerne i Pristallet, Bestemmelser, hvis Hovedregel fastsætter en 3 pCt.s Forskydning i de paagældende Grænser samt Satser og Takster for hver 3 pCt., hvormed Pristallet forandrer sig i Forhold til Pristallet for Oktober 1929.

Pristallet er, som ofte nævnt, et Maal for Bevægelserne i Udgifterne til Indkøb af et givet Forbrug. Det følger heraf, at dets Anvendelse stemmer bedst med

Sagens Natur, hvor det drejer sig om Regulering af Indtægter, der tilflyder Modtageren som Nettoindtægt, altsaa Indtægter, der kan forbruges uden først at skulle reduceres gennem Afholdelse af Driftsudgifter. Hermed stemmer det, at det overvejende er Løn- og Understøttelsessatser, der reguleres efter Pristallet, hvorimod det vanskeligere lader sig begrunde at forlange f. Eks. Husleje reguleret paa denne Maade. Det her sagte bør dog ikke tages til Indtægt for den Anskuelse, at enhver Nettoindtægt, eller blot enhver Lønindtægt ubetinget skulde have Krav paa at stige med Priserne eller Forpligtelse til at taale en Nedsættelse under Prisfald.

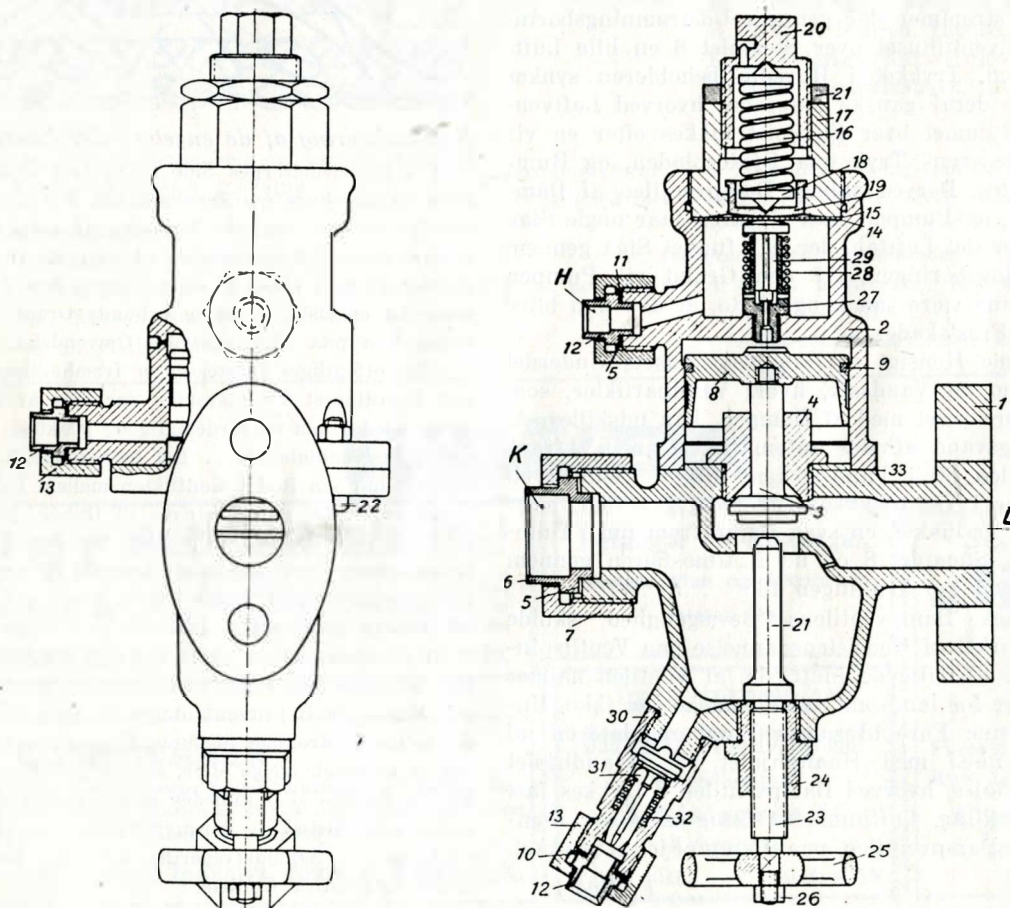
Kravene om Sikring mod Følgerne af stærke Prissvingninger gaar imidlertid i vor Tid langt videre end til en Regulering af de her omtalte Former for Nettoindtægt, hvortil kommer, at de — i Overensstemmelse med det foran sagte — gaar ud paa en Opnaelse af Formaålet, som naturligvis i sidste Instans vil være Stabilisering af Nettoindtægtens Realværdi for en eller anden Kreds, et eller andet Erhverv, ad andre Veje end gennem en simpel Pristalsregulering. Her skal blot erindres om de senere Aars Diskussion om konjunkturbestemt Rente og værdifast Pengeanbringelse, men nærmere Omtale heraf falder dog udenfor Rammerne for nærværende Fremstilling.

### TRYKLUFT-PUMPEREGULATOREN

Trykluft-Pumperegulatoren, som ses i hosstaaende Tegning, regulerer automatisk Trykluftpumpens Gang efter det til enhver Tid større eller mindre Forbrug af Trykluft. Den afbryder Damptilførselen til Trykluftpumpen, saasnart der i Hovedluftbeholderen er indpumpet Luft til det højst tilladte Lufttryk (8 Atm.), og lader Trykluftpumpen gaa i Gang, naar Lufttrykket er sunket under en bestemt Grænse. Pumperegulatoren holder altsaa stadig Hovedluftbeholderen fyldt med Trykluft af tilstrækkelig Spænding og af-

laster Lokomotivføreren for at regulere Damptilførselen til Trykluftpumpen og sørge for, at der altid er det fornødne Lufttryk i Hovedluftbeholderen. Da Pumperegulatoren endvidere er indrettet saaledes, at Trykluftpumpen ingensinde — selv med en opfyldt Hovedluftbeholder — er i Ro i længere Tid, forhindrer den, at Trykluftpumpen kan fryse i haard Frost.

Naar Trykluftpumpens Dampventil paa Dampfordelingsstykket aabnes, strømmer Dampen gennem Studsen K ind i Dampventilhuset 1 under Ventilen 3



og trykker Ventilen tillige med Ventilspindelen og det dermed forbundne Stempel 8 op i den Stilling, som ses i Tegningen, hvorved Dampen uhindret strømmer gennem Dampventilhuset og gennem L ind i Trykluftpumpen. Pumperegulatorens Luftventilhus 2 er gennem Studsen H og en Rørledning i uafbrudt Forbindelse med Hovedluftbeholderen, saaledes at Lufttrykket i Rummet under Fjederpladen 14 stiger under Luftpumpens Gang i samme Grad, som det stiger i Hovedluftbeholderen.

Bliver Lufttrykket saa stort, at dets opadvirkende Tryk paa Fjederpladen 14 overstiger Regulatorfjederen 16's nedadvirkende Tryk, saa trykkes Fjederpladen opad, og Ventilkeglen 29 følger med under Paavirkning af Fjederen 28. Der bliver derved Adgang for Trykluft til Rummet over Stemplet 8, og Lufttrykket presser da Stemplet ned, saa det lukker Dampventilen 3. Med Reguleringsskruen 20 reguleres Fjederen 16 til at lukke for Damptilførselen, naar Trykket i Hovedluftbeholderen er paa 8 Atm.

Falder Lufttrykket i Hovedluftbeholderen under det tilladte Højstetryk, lukker Fjederen paa Fjederpladen for Tilførselen af Trykluft til Rummet over Stemplet, og det bestaaende Lufttryk over Stemplet udluftes gennem en lille Udstrømningsboring i Luftventilhuset (ses i Tegningen til venstre). Dampens Tryk løfter saa Dampventilen og Stemplet, og Dampen faar Adgang til Trykluftpumpen og sætter den i Gang.

Naar Hovedluftbeholderen er fyldt op til det højeste Tryk, strømmer der gennem Udstrømningsboringen i Luftventilhuset over Stemplet 8 en lille Luftmængde ud. Trykket i Hovedluftbeholderen synker som Følge deraf ganske langsomt, hvorved Luftventilen til Rummet over Stemplet lukkes efter en vis Tid af Fjederens Tryk paa Fjederpladen, og Rummet udluftes. Derved aabnes Dampventilen af Dampens Tryk, og Pumpen gaar i Gang, slaar nogle Slag og erstatter det Lufttab, der har fundet Sted gennem Udstrømningsboringen. Af den Grund vil Pumpen aldrig kunne være saa længe i Ro, at den kan blive udsat for Frostskaade.

I samme Hensigt er Dampventilhusets Underdel formet som en Vandsæk, hvori Vandpartikler, som maatte være revet med af Dampen, kan udskilles. Al Fortætningsvand aflødes automatisk gennem Afvandsventilen 30 i Vandsækkens Bund. Gennem en lille Boring i Vandsækkens Indervæg gaar der, naar Ventilen 3 er lukket, en svag Dampstrøm ind i Rummet under Stemplet 8 og ud i Atmosfæren gennem Studsen med Forskrningen 13.

Saaftremt Dampventilens Bevægelighed skulde blive paavirket af Kedelstensdannelse paa Ventilspindelen, kan de Tilfælde indtræde, at Ventilen aabner eller lukker for langsomt, eller maaske slet ikke. Under saadanne Forhold sættes Pumperegulatoren ud af Virksomhed med Haandhjulet 25. Haandhjulet drejes til højre, hvorved Dampventilen 3 trykkes fast i aaben Stilling. Luftpumpens Gang maa saa reguleres med Dampventilen paa Dampfordelingsstykket.

F. Spøer.



#### LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING GB.

afholder stor Fastelavnsfest Haveselskabets Vej 3 Onsdag den 16. Februar Kl. 19,30, og da Foreningen tilskyder et større Beløb til denne Fest, kan der i Løbet af Aftenen ventes store Overraskelser. Stort Orkester men smaa Billetpriser maa gøre sit til, at alle giver Møde.

For en morsom Aften garanteres.

Bestyrelsen.

#### »LANTERNEN«

De københavnske Afdelingers selskabelige Forening »Lanternen« anmoder herved nuværende samt forhenværende Medlemmer, som eventuelt ligger inde med gode Sange, Sketchs, Duetter eller lignende omhandlende Lokomotivtjenesten, om at udlaane disse til Foreningen. Anledningen er, at vi ved Stiftelsesfesten, der afholdes i Begyndelsen af April, den fastsatte Dato vil senere blive bekendtgjort, har tænkt at arrangere en lille Revy.

Manuskripter og eventuelle Noder vil blive behandlet omhyggeligt og tilbagesendt Laangiveren.

Det bedes sendt til Lokomotivfyrbøder Helge Nielsen, Tjørnelunds Allé 15, Valby. Telf. Valby 3641.

Bestyrelsen.



#### Nationalisering af de engelske Jernbaner.

Fra Baneledelsernes Side i England er der nyligt udgivet en Brochure om Jernbanernes Nationalisering. Formanden for den engelske Forening af Jernbaneaktionærer mener, at en Nationalisering af Jernbanerne vil være en Kendsgerning i Løbet af de nærmeste fem Aar. Vi citerer efter det engelske Jernbaneforbunds Organ af 7. Januar dennes Syn paa Aktionærernes Omvendelse:

»Det offentlige Interesser er fremherskende. Et nationalt koordineret Trafiksystem, der ejes af det offentlige, og som ledes paa en fordelagtig og praktisk Maade, er en social Nødvendighed .... Det bestaaende Kaos i Trafikvæsenet har sin Rod i Konflikten mellem Interesserne. Jo hurtigere denne Form bringes til Ophør, jo bedre. Dette maa dog ikke ske paa en saadan Maade, at det offentlige Foretagendes Udvikling bliver bremsat og pantsat for Privatinteressers Skyld. Disse har jo allerede faaet deres ud af Jernbanerne i privat Eje.

Hvem skal nationalisere? Det er dette Spørgsmaal, som Mr. Whitelaw har stillet til Diskussion for Banerne. Efter min Mening er Repræsentanterne for de private Interesser, der jo maa indrømme, at deres Æra af privat Foretagssomhed er afsluttet, ivrige efter, at den nye Form af offentlig Eje og Ledelse skal indledes under konservativ — d. v. s. under kapitalistisk — Formynderskab. De frygter, at der vil komme en Arbejderregering, som vilde bringe dem ind under socialistisk Kontrol.

I denne Forbindelse er Forordet i den af Formanden

for British Railway Stockholders' Union udgivne Brochure om Jernbanernes Nationalisering betegnede. I dette Forord siges det, at Jernbanernes Nationalisering maaske ikke kan blive udsat længere end fem Aar. Det betragtes med Ængstelse, at en Arbejdsregering kunde komme til Magten i denne Periode. Derfor den Tanke, at saafremt en Nationalisering er uundgaelig, saa maa det hellere ske, mens den konservative Regering endnu er ved Roret.◀

I. T. F.



Udmønstelse fra 1.—2.—1938:

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:

G. F. Gjødesen, Skanderborg, i Brande (min. Udn.).  
V. K. Nielsen, Fredericia, i Glyngøre (min. Udn.).

Motorførere II (L) efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorførere I:

K. E. Hansen, Helgoland, i Næstved (min. Udn.).  
A. Knudsen, Aarhus H., i Tønder (min. Udn.).  
S. M. Rasmussen, Aarhus H., i Struer (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. L. Hansen, Korsør, til Motorfører II i Aarhus H. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspiranter til Lokomotivfyrbødere:

F. O. Christensen, Korsør, i Brande.  
E. Thomsen, Aalborg, i Frederikshavn.  
P. H. N. Sørensen, Kbhavns Godsbgd., i Struer.  
S. G. Jensen, Kbhavns Godsbgd., i Thisted.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—2.—1938:

Lokomotivfører C. A. Thomsen, Brande, til Viborg.  
— R. P. J. Rasmussen, Glyngøre, til Viborg.  
Lokomotivfyrbøder B. V. Olsen, Gedser, til Roskilde.  
— L. Boldt, Struer, til Korsør.  
— E. E. Tandrup, Brande, til Struer.  
— H. C. C. J. Hansen, Thisted, til Struer.  
— K. H. Petersen, Korsør, til Gedser.  
— B. Holm, Frederikshavn, til Korsør.

Afsked:

Lokomotivfører H. L. P. Møller, Viborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—1938 (min. Afsked).

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører A. M. Manthorpe, København, den 26.—12.—1937.  
— A. Larsen, Nyborg, den 18.—1.—1938.

## Medlemslisten

Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

1.—12.—37:

pens. Lokomotivførere:

G. O. F. Lund, Tagensvej 35, 1., København N.  
F. K. Nielsen, Vesterbrogade 48, 3., København V.  
J. E. Hare, Thyrasgade 22, Kongsvang, Aarhus.  
S. P. Sørensen, Horupsgade 10, Tønder.

1.—1.—38:

pens. Lokomotivførere:

N. K. Andersen, Krusaagade 5, 3., København V.  
P. L. P. Møllerup, Sdr. Ringgade 15, 2., Aarhus.  
H. Rasmussen, »Kaja«, Egumvej, Fredericia.

## Rettelse til Adressfortegnelsen

Motorførerafdelingerne:

Helgoland Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til K. Mortensen, Peder Hjortsvej 8, 1., Valby.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Roskilde Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til H. H. Lykkeberg, Helligkorsvej 15 A.

Helsingør Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: S. B. Christensen, Rolighedsvej 21.

## København

### Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige

Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — Illustreret Bogkatalog sendes gratis.

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.



### GUMMIVARER

Modersprøjer, Pessatier. Bog om Børnefødsalernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Ekspeditionsomkostninger.

Amk. Gummi Industri, Vesterg. 3 Kbhvn. K.

### Helsingør Vin-Kompagni.

Udsøgte VINE og Spirituosa.

Telefon 929.

### Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

### Skotøjsmagasinet

## „REEL“

har Skoen, der passer Foden, til Prisen, der passer Pungen

Fineste Reparationsværksted Kun 1. Kl.s Materiale anv.

Cyrl Nielsen

Rantzaugade 37

Tell. Nora 7037

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarshavende. 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

## Big Ben

Idealet af en Fyldepen . Faas i fem Farver.  
30 Aars Garanti . Vacuum Fylder med Blæk-  
kontrol . Leveres paa Rate fra 3 Kr. pr. Maaned  
V. Schönemanns Boghandel

# NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

**Kaffe er bedst!**

Forlang den hos Deres Købmand.



## RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekviperings - Telef. 68

## Nyborg Herregaardsmejeri.

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

RESERVERET

## FORLANG KAFFE

fra M. BRUUN's Kafferisteri.  
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

## DREVSEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-,  
Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.  
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

## NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

## P. MADSENS Sparekassen

Slagterforretning,  
Nørrehus, Nørregade 34,  
Telf. 403. Telf. 403.  
for  
**NYBORG BY  
OG OMEGN**

## C. F. SCHALBURG

FORNEMME

\*\*\*\*\* Aktieselskab \*\*\*\*\*

VELLAGREDE

Grundlagt 7. Juni 1817.

KVALITETER

## Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

## Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,  
Nørregade 25.

Alt i udskåret Læder og  
Skomagerartikler til  
billigste Priser.

## Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden

Otto Frasbo

SNEDKERMESTER

## NIELS JENSEN

Nørre Voldg. 64 Telf. 529

Liggisteforretning og  
Begravelseskontor

Gratis Kistedekoration

Gratis Kørsel til Kapel

## LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade

Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 454

A. IVERSEN

## Cai Rolsted

Nørregade 4

Stort Udvalg i  
**CIGARER,  
CIGARETTER OG  
TOBACKE**



FOSKA anbefales  
ogsaa til Mennesker  
med Forkalkning.

## G. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur.  
Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,  
derfor billigste Priser.

Strandvejens  
Kød- og Paalægsforretn.  
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

## Husk

## Karl Rosenbecks

Bageri & Conditori.

Tlf. 180. Knudshovedvej. Tlf. 180.  
Brødet bringes overalt i Byen.

## Nyborg Dampvaskeri

Øster Voldgade

Nyborg

## Karl Petersen

Gjarmester

Mellemgade  
Nyborg

Telef. 264

Rullegardiner. Gardinstænger. Billeder  
indrammes. Rammer i alle Størrelser.

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

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

## CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.