



Nº 7

5. April 1938

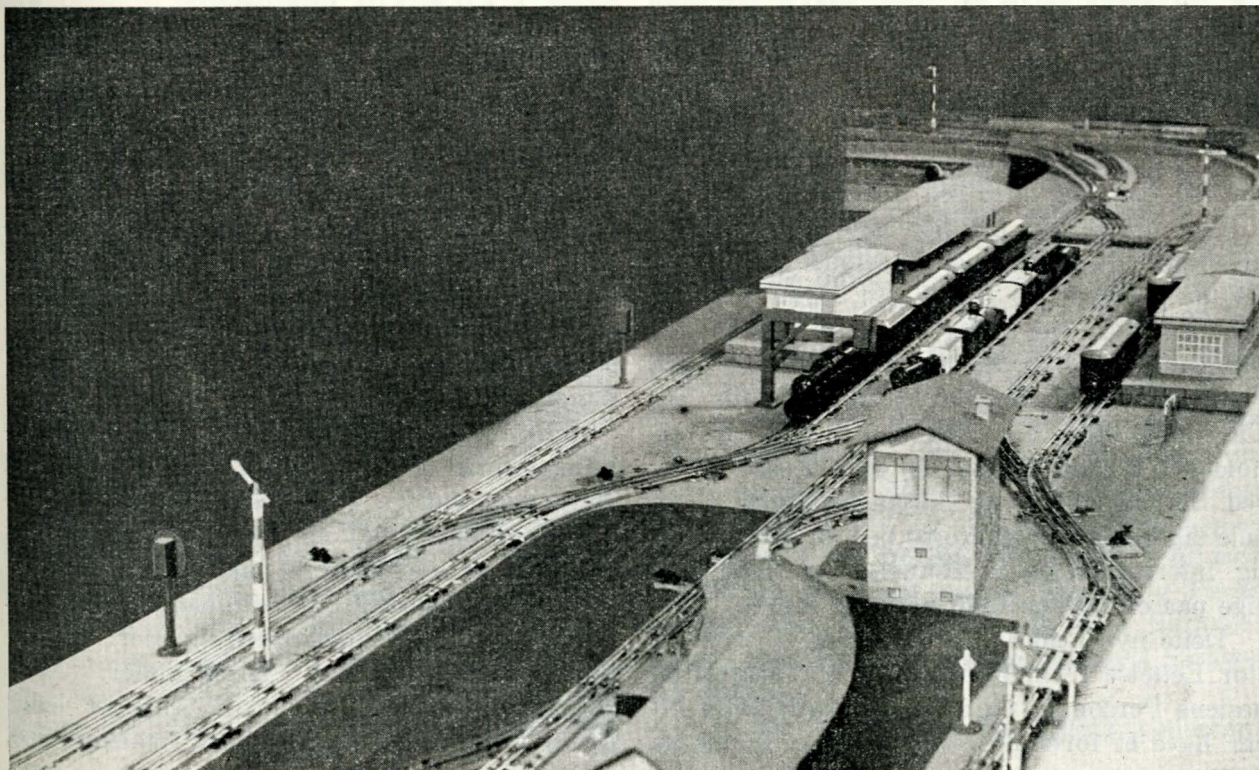
38. Aargang

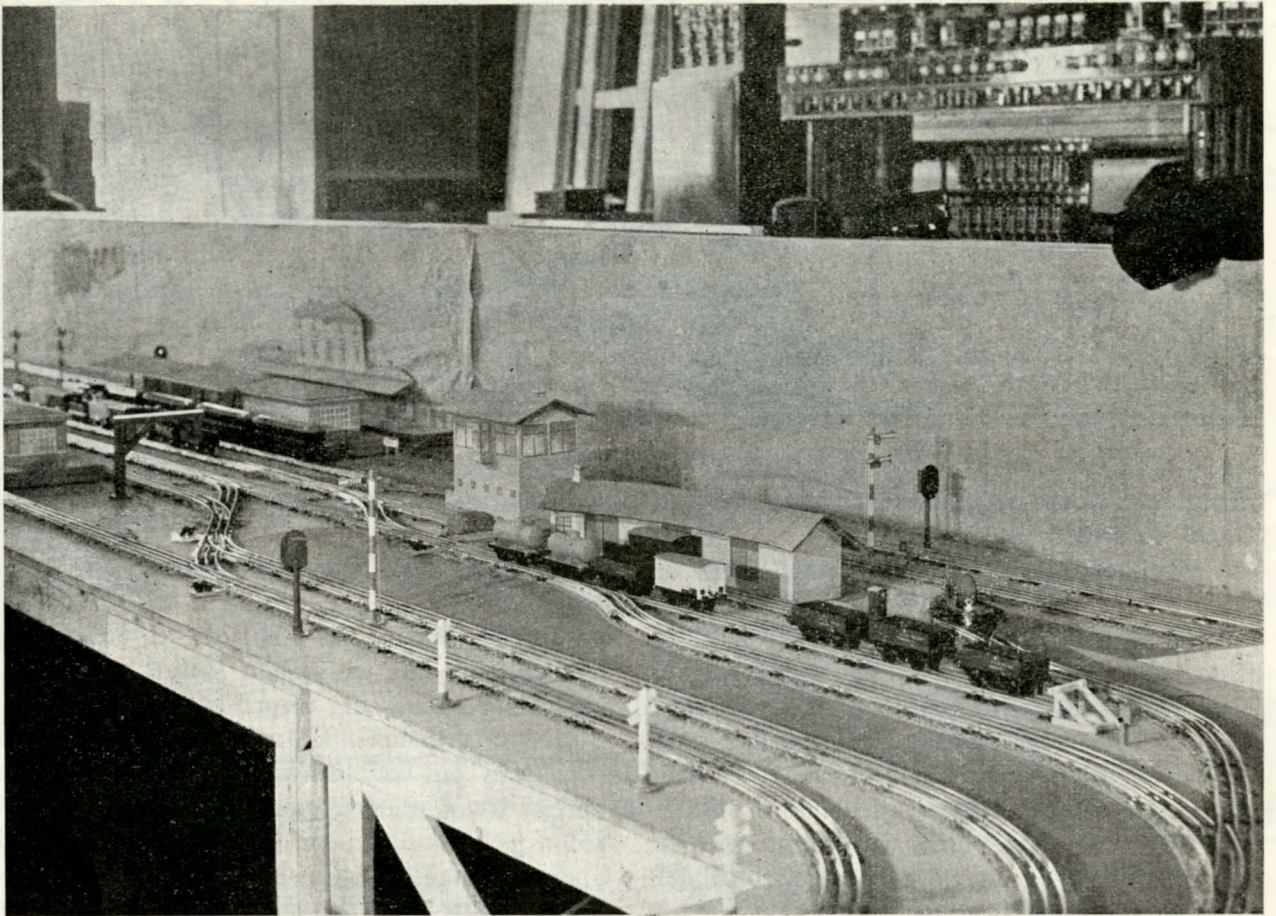
### MØNSTERGYLDIGT UNDERVISNINGSMIDDEL TIL JERNBANESKOLEN

Ved forskellige Lejligheder er der fra Tjenestemænd, som deltog i et eller andet Kursus paa Jernbaneskolen, fremsat Ønsker om mere moderne Undervisningsmateriale. Særligt er det fremhævet, at der ikke blot burde være gode Lærebøger at studere og vejledende overskuelige Tegninger og Planer at kunne se paa, men der burde ogsaa være bevægelige Modeller af forskellig Art.

Hvad specielt Uddannelsen i vort aller-nyeste Materiel paa Togfremførelsesområdet,

Motorerne, angaar, saa har de af vore Medlemmer, som har været paa Motorkursus, undertiden beklaget sig over, at der ikke blev givet dem udtømmende Lærebøger, men at de paa store og betydningsfulde Omraader var henvist til at underbygge Repetitionen af deres Viden paa Notater, som de selv maa foretage i Undervisningstimerne paa Grundlag af Lærernes mundtlige Forklaringer. Samtlige Kursister paa disse Kursus har desuden stærkt følt Savnet af tilstrækkelige Modeller, saa det rig-





tigt kan ses, hvorledes de forskellige Dele er indrettet, og hvorledes de fungerer. Den Indsigt man erhverver sig ved Studium af adskillige eller bevægelige Modeller sidder jo ganske anderledes fast end den, som udelukkende er bygget paa Lærebøger og Tegninger. Under alle Forhold er Modeller et meget betydningsfuldt Undervisningsmiddel til Supplering af det ved Læsning eller ved Foredrag lærte.

Selv om vi ikke har helt nøje Kendskab til, hvorledes Undervisningsmateriellet stiller sig for de Kategorier, der ligger uden for vor Medlemskreds, saa er der Grund til at lykønske Jernbaneskolen til, at den nu — takket være Statsbanernes Deltagelse i den Trafik- og Turistudstilling, som fra den 7.—18. ds. afholdes i Forum — faar en stor Model, hvorved Sikringsanlæg og Sikringssystemet i det hele taget kan demonstreres paa en overordentlig interessant og overskuelig, ja, man kan sige paa en næsten fuldt naturlig Maade.

Dette nye Undervisningsmiddel vil være til stor Lettelse i Undervisningen af Telegraftjennestens Personale, og de unge Trafikelever vil her have et fortrinligt Middel til at kunne se

Toggangens Afvikling for saa vidt angaar det signal- og sikkerhedsmæssige.

Den omtalte Model omfatter to dobbeltsporede Strækninger, en til Fjerntrafik og en til Nærtrafik; en »større« Banegaard og 2 smaa Nærtrafikgaarde; 2 Damplokomotivstog (et i hver Køreretning) 1 Dampgodstog og 3 elektriske Nærtrafiktoget (et i hver Køreretning samt et i Reserve). Det hele er udstyret paa fuldt naturlig Maade. Der er en halvmaaneformet Lokomotivremise med Drejeskive og Forbindelsesspor til Stationen; paa den store Station er der Kommandoposter, Varehus og Enderampe, endvidere er der Oplagsplads for Baneafdelingen (Skinner, Sveller o. a.).

Paa Hovedstationen findes 1 lokalt SkiveRangersignal (for Opkørsel fra Remisen til Stationsomraadet), Togvejssignaler for Udkørsel, Udkørselssignal og Rangergrænsemærke. Strækningerne er udstyret paa tilsvarende Maade: Afstandsmærker, Bloksignaler, fremskudte Signaler og Hovedindkørselssignaler; Fjerntrafikstrækningen har Armsignaler, Nærtrafikken har Dagslyssignaler. Anlægget ledes fra en Kommandopost af fuld Normalstørrelse,

hvorhos der til Betjening af Fjerntrafikstrækningens Bloksignal er anbragt en Mellemblokpost, ligeledes af fuld Størrelse. Nærtrafikstrækningen er udstyret med fuld automatisk Blok. Mellem de to Jernbaneskiner, Togene kører paa, er anbragt en 3. Skinne, som er strømførende; herfra faar de under Lokomotiverne eller Motorvognene anbragte Motorer Strøm. De to vedføjede Illustrationer viser iøvrigt alt dette tydeligt.

Hele dette Anlæg betjenes fra Kommandoposten — Fjerntrafikmellemblokken dog undtagen. Herfra stilles Sporskifterne til den ønskede Togvej; Udkørsels- henholdsvis Indkørselssignalerne sættes eller stryges, Tog afsendes o. s. fr. Vises der Stop fra et Hovedsignal, standser Toget, og gaar i Gang paany, naar Signalet forandres til »Kør« eller »Kør igennem«. Ligesom i de helt moderne Kommandopostanlæg er dette Anlæg forsynet med automatisk Sportavle, saa den vagthavende stadig kan følge Togenes Bevægelser indenfor Anlægets Omraade.

Dette udmærkede Modelanlæg fylder ca. 100 m<sup>2</sup>. Som nævnt skyldes det egentlig Trafik- og Turistudstillingen, at Anlægget er blevet til. Statsbanerne ønskede naturligvis at deltage i bemeldte Udstilling, men da der tidligere har været vist Publikum Lyntog, Færger og Broer, var Spørgsmaalet, hvad man denne Gang skulde vise; Fuldmægtig Hedegaard i Statsbanernes Reklamekontor fik da Ideen med at vise et Anlæg i Funktion, saa Publikum kan se, hvad Statsbanerne gør for at yde den størst mulige Sikkerhed i Toggangen og dens Afvikling. Denne Ide vandt Tilslutning, og det videre fornødne blev derefter overladt Eksperterne paa Signal- og Telegrafvæsenets Omraade.

Under Signalinspektør Joh. Kristensens Auspicier har Ingeniør Wessel Hansen med nogle Medarbejdere derefter bygget det her beskrevne Modelanlæg, som nu vil blive udstillet paa Trafikudstillingen, hvor det hele vil blive demonstreret for Publikum.

Det er saaledes en Anledning af en »ydre« Karakter, som har foraarsaget, at bemeldte Model blev bygget; men alle i jernbanemæssige Forhold interesserede bemærkede straks, at Modellen kunde tjene til andet end blot at være en Udstillingsmodel. Den vilde egne sig aldeles fortrinligt som Undervisningsmiddel

paa Jernbaneskolen, og efter at Generaldirektøren havde gjort sig bekendt med Anlægget og dets Indretning samt dets Værdi i undervisningsmæssig Henseende, tiltraadte han, at det hele bevaredes for Jernbaneskolen.

Der er ingen Tvivl om, at Anlægget vil vække Begejstring paa den kommende Trafikudstilling; men det er lige saa sikkert, at Jernbaneskolen og dens Lærerkræfter er overmaade glade for Modellen. Alene det, at Telegraf-tjenestens Personale nu kan faa Lejlighed til at se og prøve de Anlæg, hvormed de til daglig er beskæftiget, i Funktion, og foretage visse Manipulationer saa ofte de selv ønsker det, er af stor Værdi.

Som allerede anført er der al mulig Anledning til at lykønske Jernbaneskolen med den Nyerhvervelse, den om kort Tid vil komme i Besiddelse af, og det er nu at haabe, at denne Model vil vise sig at være grundlæggende for andre Omraader, saa der ogsaa der, f. Eks. paa det rent lokomotiv- og motortekniske Felt, kan blive anskaffet letfattede Modeller.

## TJENESTETIDERNE OM NATTEN

Og Tiden gaar! var der en Indsender, der skrev for kort Tid siden, og man maa give ham Ret. Tiden gaar, og meget forandres fra Aar til Aar paa baade det ene og andet Omraade.

Naar man ser tilbage i Tiden og tænker lidt paa de første Jernbaner, man havde, maa man jo sige, at Jernbanemændene taget som Helhed har vundet frem til noget bedre sociale Forhold, selv om der ikke hermed menes, at alt er, som det burde være. Organisationerne og de frie Forhold i vort Land har været en betydende Faktor ved Opnaaelsen af de gennemførte Forbedringer, og det er kun godt, at det er saaledes; det danske Samfund kan godt være tjent hermed. Der er dog en Ting, som synes at staa i Stampe i Forhold til mange andre Fremskridt, og det er Arbejdstiderne om Natten. I den hastige Tid vi lever i, og med det Tempo, der snart sagt er paa alting, burde der være sket Forandringer m. H. t. Nattjenerne, men paa dette vigtige Omraade hersker der Stilstand.

Det, der i de senere Aar stadig møder en,

naar Kørselsfordelingerne er paa Trapperne, er: hvorledes mon det bliver med Nattjenesten i Turene? Og det er ikke saa underligt, at dette Spørgsmaalet beskæftiger mange Sind, for Nattjenesten er nu engang den unormale Tilværelse i Forhold til den normale Arbejdstid om Dagen.

Det er vel nok et stort Samfundsspørgsmaal, der her røres ved; der er jo mange andre end Medlemmerne af vor Organisation, som arbejder om Natten. Men det er et vigtigt Spørgsmaal, som ikke vedblivende kan staa i Stampe, det maa i Forhold til mange andre nødvendige Ting ogsaa have en Løsning til det bedre.

Vi ved jo alle, at Natten engang fra Tidernes Morgen er skabt til at sove og hvile i, men vi ved ogsaa, at Samfundsforholdene har udviklet sig saaledes, at det er en Nødvendighed, at der arbejdes om Natten for at holde Samfundsmaskineriet i Gang.

Men saa melder Spørgsmaalet sig, hvor ligger den forsvarlige Grænse for en Mands Arbejdstid om Natten? Ja, her kunde der vel diskuteres; men efterhaanden som Tempoet stiger, Enmandsbetjeningen udvides mere og mere, Gods- og Persontogene bliver større og større og Rangertjenesten saa effektiv, som den kan blive, saa maa det være afgjort, at Lokomotivmændenes Tjenestetider om Natten trænger til en gennemgribende Revision. Det er uforstaaeligt, at Tjenesten i vore Tider maa have samme Længde om Natten som om Dagen, men det maa den efter Reglerne, og her er det, der trænges til en Graduering for at tilkendegive, at Menneskene kender Forskel paa Dag og Nat.

Vor Organisation bestaar jo kun af ca. 1800 Medlemmer, et lille Tal i Forhold til andre Arbejdere, der maa arbejde om Natten; men vore 1800 Medlemmer betjener et meget vigtigt Led i Samfundsmaskineriet og det Dag som Nat.

Derfor kunde det være godt, hvis vor Organisation gik i Spidsen og overfor Lovgivningsmagten fastslog, at nu maa Tiden være inde til at forandre paa Arbejdstiderne om Natten; thi at Nattjenesten er opslidende, det kan de Mennesker tale med om, som maa udføre den.

Og vil man endelig ikke fra ansvarlig Side tro, hvad vor Organisation fremfører, ja, saa synes jeg, man skulde høre, hvad de danske Læger siger i saa Henseende. I vore Tider

griber Lægerne jo ind paa mange Omraader, saa det vilde vel være naturligt, at de fik Lov til at udtale dem om, hvor megen Tjeneste det er forsvarligt at paalægge en Mand om Natten.

Indtil dette nødvendige Spørgsmaal kommer i Orden, er det at haabe, at man i Distrikterne ved Kørselsfordelingernes Behandling tager mest muligt Hensyn til Personalets Ønsker, naar det gælder Tilrettelægning af Nattjenesterne.

Helgoland i Marts 1938.

*Carl Christensen.*

Vi henleder Opmærksomheden paa, at Dansk Lokomotivmands Forening allerede i 1913—14 krævede en bedre Vurdering af Nattjenesten end af Dagtjenesten, og at dette i 1916 blev gennemført for Rangerturenes Vedkommende, idet der her var Tale om Enmandsbetjening. I 1921 udvidedes Bestemmelsen, saa der blev en bedre Vurdering af Nattjenesten for saavel Togkørslen som for Rangeringen, men disse Særberegninger blev frataget os paa Forslag af Oversparekommissionen i 1922. Vi skal i øvrigt vende tilbage til dette Spørgsmaal.

*Red.*

## SIGNALREGLEMENTET

I Bladet for den 5. Februar i Aar rejste Lokomotivfører K. Olsen, Gb., Diskussion om Signalet »Færdig til Indkørsel«. Olsen er som bekendt Medlem af Signalkommissionen for næsten alle Strækningerne i 1. Distrikt, og enkelte Kolleger mener, at han som Følge deraf har en Pligt til at være særlig indsigtfuld paa de Omraader, Signalreglementet omfatter.

En Lokomotivfører var i Tvivl om, hvorvidt han skulde fløjte »Færdig til Indkørsel« foran alle Stationer, hvor der var »Stop«, eller han kunde undlade dette foran Stationer, hvor der er Telefoner ved Signalmasten. Han henvendte sig med Forespørgsel herom til K. Olsen, der beredvilligt tog sig af Spørgsmaalet og lod det gaa videre, men han fandt, som det vil erindres af hans Indlæg, at der gik vel lang Tid, inden han fik noget Svar.

Vi for vort Vedkommende tillod os med det samme at tage Stilling til Spørgsmaalet og hævdede, at Telefonskabene ikke medfører nogen Forandringer i Signalreglementets Bestemmelser og dissers Anvendelse, saaledes at der altid bør fløjtes »Færdig til Indkørsel« foran Stationer, hvor der vises »Stop«.

1. Distrikt har nu sendt K. Olsen et Svar. Det har følgende Ordlyd:

I Anledning af Deres Forespørgsel hertil om, hvorvidt en Lokomotivfører i tættebyggede Egne skal undgaa at fløjte »Færdig til Indkørsel«, naar Indkørselssignalet

staar paa Stop, og der ved dette findes Telefon til Stationen, meddeles, at man af Hensyn til Fremskyndelse af Toggangen maa holde for, at Fløjtesignalet maa afgives i Overensstemmelse med Signalreglementet.

Som det ses, er Distriktets Svar i nøje Overensstemmelse med vort Synspunkt, nemlig at Signalreglementet foreskriver, at det her omdisputerede Fløjtesignal altid maa afgives.

## DE NÆSTE NYE BROER

Siden Lillebæltsbroen blev indviet, har vort Land saa at sige befundet sig i en »Bropერიode«. Under Bygning er som bekendt en Jernbanebro over Limfjorden samt en Jernbane- og Vejbro ved Oddesund.

Limfjordsbroen er nu saa nær færdig, at det paaregnes, at den vil blive taget i Brug snart efter Paaske. Efter den hidtidige Bestemmelse vil der ikke dér blive nogen større Indvielseshøjttidelighed. Dette vil imidlertid blive Tilfældet ved Oddesundbroen. Den vil blive taget i Brug samtidig med Sommerkøreplanens Ikrafttræden, og Kongen har givet Tilsagn om at foretage Indvielsen, der er fastsat til den 15. Maj d. A.

## TRAFIK- OG TURISTUDSTILLING

I Anledning af Danmarks Turistforenings 50 Aars Jubilæum arrangeres der, som kort nævnt i den ledende Artikel, i Dagen fra den 7.—18. ds. en stor Udstilling i Forum i København. Denne Udstilling vil som Navnet angiver ikke alene omfatte det turistmæssige, men ogsaa det trafikmæssige.

Efter det oplyste er Udstillingen stort anlagt; den skulde blive i sin Art enestaaende i Danmark og skulde i høj Grad have Bud til den samlede Befolkning, altsaa ogsaa til Jernbanernes Personale.

## ØSTRIG — ET DIKTATORS SKÆBNE

Alle kender de sidste Ugers tragiske Begivenheder. Fascismens stadigt voksende Agressivitet tvinger Europa nærmere og nærmere til Krigens Afgrund. Efter Abessinien Spanien, efter Spanien Kina, nu Østrig. Krigsfaren nærmer sig mere og mere Europas Centrum.

Vi skal ikke her udvikle hele det centraleuropæiske Problem, men blot se paa de østrigske Forhold. Verdenskrigen splittede det gamle østrig-ungarske Kejserdømme i flere forskellige Stater, hvoraf Østrig — et Land med 6½ Mill. Indbyggere, deraf næsten en Tredjedel i Hovedstaden Wien — var saavel økonomisk som politisk den svageste. Verdenskrigens Sejrherrer forhindrede gennem Fredsslutningen en Sam-

men slutning mellem det tyske og det østrigske Demokrati. De samme Magter, som i Dag hverken vil eller kan beskytte det østrigske Folks Ønske om Uafhængighed, saboterede dengang det tyske Demokrati.

Det tyske Socialdemokrati, som kæmpede for en tysk-østrigsk Sammenslutning paa demokratisk Grundlag, maatte indordne sig under Forholdene og opgive Kampen. Som Følge heraf fik Tysklands Militarisme og Nationalisme Luft under Vingerne.

Tiderne skifter hurtigt. Demokratiet vilde have været i Stand til at sammensmelte Tysklands preussiske Kerne med den gamle østrigske Kultur. Hitlerbevægelsens Sejr og uhyre brutale Fremgangsmaade afskrækkede Østrig, som under de nye Forhold ønskede at bevare sin Selvstændighed. Ganske vist var der ogsaa Diktatur i Østrig, et Diktatur, som handlede fuldkommen hensynsløst mod den østrigske Arbejderbevægelse — man maa ikke glemme, hvorledes Dollfuss i Februar 1934 slog Wiens Arbejdere ned. Men alligevel opretholdt det østrigske Diktatur en vis Forbindelse med den vesteuropæiske Kultur og modsatte sig effektivt Hitler-Nazismens Fremtrængen. Under disse Forhold blev Schussnigs Diktatur faktisk en Forpost for det demokratiske Europa og maatte efterhaanden gøre Arbejderbefolkningen større og større Indrømmelser.

Østrigs Lidelseshistorie siden 1934 er almindelig kendt. Dollfuss blev ikke stærkere efter sin brutale Sejr over Wiens Arbejdere i Februar 1934. Allerede i Juli 1934 blev han nødt til at kæmpe mod det nazistiske Kup i Wien uden at kunne regne med Støtte fra Arbejderbefolkningen. Han selv blev myrdet. Hans Efterfølger, Schussnig, afsluttede flere Traktater med det tredje Rige. Alle disse Traktater anerkendte ganske vist Østrigs Uafhængighed, men hver ny Traktat var et nyt Skridt hen mod det definitive Nederlag. Det sidste Afsnit, der burde bære Overskriften »Fra Berchtesgaden til Wien«, behøver vi ikke at komme nærmere ind paa, det er kendt nok.

Hvad betyder nu disse Begivenheder politisk set? Der er ingen Tvivl om, at Hitlers overraskende Kup mod Østrig er et Nederlag for det demokratiske Europa. Tyskland er blevet enevældigt i Centraleuropa. Man ser let, at Tysklands Indflydelse i de mellem- og sydeuropæiske Lande herved vil vinde i Styrke. Tjekoslovakiets Stilling er overordentlig kritisk. Dette tapre, demokratiske Folk har en Minoritet paa ca. 3 Mill. Tyskere (Sudetertyskere), hvis store Flertal beherskes af den nazistisk-imperialistiske Suggestion. Tjekoslovakiets Integritet beskyttes af Traktater med Frankrig og Rusland. Et tysk Angreb paa Tjekoslovakiet vil øjeblikkelig udløse en europæisk Storkrig.

Efter Østrigs Anneksion ser den europæiske Situation højst foruroligende ud. Men det vilde ikke være i Overensstemmelse med de virkelige Forhold, hvis man vilde paastaa, at Tyskland herved er blevet stærkere. Økonomisk betyder Anneksionen ingen væsentlig Gevinst. Tyskland kan ikke faa Levnedsmidler fra Østrig. Ganske vist kan Tyskland i Østrig hente sig Raavarer til omtrent 100 Mill. RM. (særlig Træ og Jern), men til Gengæld maa Tyskland overtage Østrigs øvrige Raastofforsyning. Østrig har hverken Kobber,

Nikkel eller Olie og er desuden afhængigt af Udlandet med Hensyn til Tekstiler, Gummi og lignende. Man kan ogsaa regne med, at Tyskland maa afgive Korn til Østrig.

En af Tysklands første Handlinger var Overførelsen af Østrigs Guldbeholdning til Berlin. Det drejer sig her om 231 Mill. Guldmark, et ikke uanseligt Beløb! Regner man med, at Tyskland ogsaa kommer i Besiddelse af Østrigs udenlandske Værdier, vil den tyske Rigsbank ialt have faaet tilført ca. 500 Mill. Guldmark. Dette Beløb bør ikke undervurderes. Men man maa heller ikke glemme, at dette kun betyder Dækning for den tyske Import i en enkelt Maaned, og at Tyskland fremtidig ogsaa maa dække den østrigske Handelsbalances Underskud.

Men det er ikke blot økonomisk, at det tyske Rige ikke er blevet væsentlig stærkere gennem Sammenlutningen. *Udenrigspolitisk* staar Tyskland endogsaa mere isoleret end før. Det betydelige Parti i England, som tilraadede en Forstaaelse med Tyskland, er slaaet ud, det er Edens Politik, som har triumferet. Og denne Politik vil blive den førende i den nærmeste Fremtid — med eller uden Eden. Ganske vist tilsiger Rom—Berlin Aksens Diktatorer hinanden Venskab og Troskab, men Verden ved, hvor stor Værdi disse Forsikringer har. Schussnig kan tale med herom. De tyske Tropper ved Brennerpasset betyder en Realitet, der taler for sig selv; fremtidig vil Mussolini være nødt til at frygte for Sydtyrol, hvor der ogsaa findes »undertrykte Tyskere«. Og Mussolini vil selvfølgelig bestræbe sig for, at denne farlige Nabo ikke bliver endnu stærkere. Og Polen og endnu flere Lande vil næppe kunne undlade at tænke dybere over, hvad man kan vente sig af en Nabo med en saa umættelig Ekspansionstrang, og hvor megen Værdi Traktater med en saadan Nabo vel kan have.

Med Østrig er et Diktatur faldet som Følge af et endnu mere brutalt Diktators Overgreb. Disse Begivenheder har igen bevist, hvor svagt Diktaturernes Grundlag i Virkeligheden er. Hermed er Diktaturernes Saarbarhed blottet. Den stolte Fædrelandsfront, en Diktaturgarde af store Traditioner kunde ikke holde Stillingen, efter at Føreren havde maattet nielde Pas. Fascismens Princip: at lægge Ansvaret udelukkende opefter og aldrig nedefter, svækker Nationens Modstandskraft, og Resultatet bliver en Kolos paa Lerfodder. Havde Østrig været et Demokrati, vilde Østrig i det mindste have kæmpet for at forsvare sig.

Det maa have været en øjendommelig Følelse for de to Diktatorer, Mussolini og Hitler, at se den østrigske Fædrelandsfront, som endnu Dagen før svor sin Fører Troskab indtil Døden, kapitulere uden at løse et eneste Skud og staa parat til at sværge de nye Magthavere evig Troskab. Men saadan gaar det nu engang med Prætorianergarder, og ingen kan garantere, at det samme ikke sker igen og ogsaa andetsteds.

For det demokratiske Europa skulde denne Erfaring betyde en Styrkelse af Modstandskraften mod Diktatorerne. Allerede Verdenskrigen beviste, at intet Demokrati kunde ødelægges, thi Folkekraften genopbygges bestandig, medens de mere eller mindre diktatorisk regerede Kejserriger brød sammen.

## HVORFOR STIGER PRISERNE?

Arbejderbevægelsens Erhvervsraad har for kort Tid siden udgivet en Pjece, hvori Spørgsmaalet om Leveomkostningerne behandles.

Da vi fornylig har bragt en Artikel om Pristallets Beregning, tillader vi os her at bringe den nævnte Pjeces Afsnit om Aarsagerne til Prisstigningerne:

Naar vi skal forsøge at danne os et Billede af de igennem det sidste halve Aar indtrufne Prisstigninger, maa det være af en vis Betydning, at vi først klargør for os, hvad en Pris egentlig er, og hvordan man almindeligvis forklarer dens Dannelse.

1. *Hvordan dannes Priserne?* Det er ikke ualmindeligt blandt Arbejderne at møde den Opfattelse, at en Pris er en vilkaarlig Størrelse, som Fabrikanten eller den Handlende fastsætter paa egen Haand i den Højde, hvor den forekommer ham at give den største Gevinst. Imidlertid er det kun i de færreste Tilfælde, nemlig hvor det fuldstændige Monopol hersker, at Forholdene tillader ham det\*). Det normale vil være, at der for en bestemt Vare gælder en Markedspris, som den enkelte Handlende eller Producent maa rette sig efter. Denne Markedspris vil danne sig der, hvor det samlede Udbud og den samlede Efterspørgsel stemmer overens og vil nærme sig Produktionskostningerne plus en eller anden Avance svarende til Handelens Omkostninger og normale Fortjeneste. For Stole af en bestemt Type, for Klædninger af en bestemt Kvalitet o. s. v. eksisterer der en saadan Pris. Forsøger en Handlende at tage mere end denne almindelige Markedspris, vil i hvert Fald en Del af Køberne snart opdage det og gaa til en anden Handlende. Undtagelser herfra gælder, hvor det drejer sig om mindre Prisforskelle, saa Forbrugerne ikke gider gøre sig Ulejlighed med at gaa andet Steds hen, samt i de Tilfælde, hvor Producenten eller Sælgeren ved et særligt fint Udstyr eller ved Reklame kan faa Køberne til at tro, at hans Vare er bedre end andres; han vil da kunne faa en højere Pris for den. — En anden Undtagelse har vi, hvor Producenterne eller Sælgerne indenfor en bestemt Branche mødes og træffer Aftaler om Priserne. De kan enes om visse Mindstepriser,

\*) Ved Konkurrence forstaas i denne Forbindelse en Tilstand, hvor der findes mange Producenter og Sælgere af hver Vare. Disse ønsker hver for sig at tjene saa meget som muligt, d. v. s. at sælge saa meget som muligt — men netop herved presser de Prisen ned for hinanden, saa den ikke kan blive væsentlig højere end Omkostningerne. (For at erobre nye Kunder maa man tilbyde en billigere eller bedre Vare.)

Omvendt findes der ved Monopol kun een enkelt Sælger af den monopoliserede Vare (eller en Gruppe Sælgere, der ved en Sammenlutning optræder som en enkelt Person). Monopolisten kan sætte Prisen, hvor han vil. Det er imidlertid ikke altid den højeste Pris, der giver den største Gevinst. Der maa her tages Hensyn til, at jo højere Prisen bliver, des flere Købere falder fra, fordi de ikke har Raad til at købe Varen, d. v. s. at Omsætningen gaar ned. Som Regel vil dog Monopolprisen ligge over Konkurrencens Markedspris.

som ingen Medlemmer af Aftalen maa gaa under. I det Tilfælde nærmer vi os Monopolet.

Efter dette lille Overblik over Prisdannelsen i det bestaaende Samfund vil vi gaa over til at se paa Aarsagerne til de nylig indtrufne Prisstigninger. Naar vi til Slut skal undersøge Mulighederne for Regulering af de enkelte Varers Priser, vil vi se, at den Maade, hvorpaa de er dannet (Konkurrence eller Monopol), spiller en stor Rolle for den Maade, hvorpaa man kan regulere dem.

For at lette Overblikket vil vi i det følgende skelue mellem Prisstigning, der er kommet til os fra Udlandet, og Prisstigning, der har sin Aarsag indenfor Danmarks Grænser.

2. *Prisstigninger i Udlandet.* De Prisbevægelser, der kommer til os fra Udlandet, er paa det nøjeste forbundet med den almindelige Skiften over hele Verden mellem gode og daarlige Tider — mellem Højkonjunktur og Depression (\*Krise\*).

Den sidste Verdenskrise, vi har oplevet, var af ualmindelig kraftig Karakter. Den indtraadte i 1929 og efterfulgtes af en Depression, der varede indtil Udgangen af 1932. Indtil da var Engros-Priserne fra 1929 at regne faldet 32 pCt., Verdenshandelen gaaet 25 pCt. ned og Industriproduktionen dalet fulde 40 pCt. Priserne paa Landbrugsprodukterne fik først deres Smæk i Slutningen af 1931, af hvilken Aarsag Krisen ogsaa først paa dette Tidspunkt blev virkelig mærkbar i Danmark. Dette Prisfald paa vore Eksportvarer blev een af Aasagerne til Oprettelse af Valutacentralen i Februar 1932.

Da Konjunktoren i Løbet af 1932 og 1933 saa smaat begyndte at vende, skete det med stor Langsomhed. Priser og Produktion havde meget svært ved at gaa i Vejret. Den langvarige økonomiske Bølgedal, Verden befandt sig i, affødte et stærkt politisk Tryk, der i særlig Grad udnyttedes af reaktionære Bevægelser. Nationalisme og Kvaksalverteorier bredte sig og blev i vide Kredse grebet med religiøs Begejstring. Aarsagen til det langsomme og tøvende Opsving maa søges i de store Lagre, den gennemrationaliserede Industri havde opdyngtet. De maatte opbruges, før nye Produktioner kunde komme i Gang. Yderligere hæmmedes Udviklingen af den tilspidsede politiskøkonomiske Situation, hvor de enkelte Samfundsgrupper holdt paa deres Fordele, og ingen godvilligt lod sig skære ned eller godvillig gik i Spidsen med at paatage sig Tilpasningens Byrder.

Først midt i 1936 var Lagrene nedbragt, og Prisstigningerne begyndte at indtræde. Det, der bevirkede en endelig Vending i Sagen, var Stormagternes Oprustning og de Krige, der uafbrudt og med stigende Styrke har blusset over Kloden gennem de sidste Aar. Uden at gaa i Detaljer kan vi nævne den russiske, tyske, italienske, franske, belgiske og sidst den engelske Oprustning samt Krigen i Abessinien, Spanien og Kina, der alle fortsat føres den Dag i Dag. Ved de krigsforberedende og krigsførende Landes Indkøb er alle Lagre af Staal, Jern, Aluminium (Flyvemaskiner) o. a. Metaller samt af Korn og Klæde ryddet, en ny Produktion startet, og Priserne er gaaet i Vejret. Det

samme gælder Skibe. Samtidig er Arbejdsløsheden gaaet ned, og Folkenes Købekraft steget — trods Træghed med Hensyn til Lønforhøjelser. Naar Landbrugsprodukter undtages (der atter er bag efter), ligger Omsætning, Produktion og Priser nu næsten overalt højere end i 1929.

Nedenstaaende Tabel viser Udviklingen for *nogle vigtige Varer*.

	1929	1932	1936	Jan. 1937	Juli 1937	Aug. 1937	Sept. 1937
<i>Olie.</i> U. S. A.							
cents pr. barrel.	123,3	81,3	104,0	107,0	116,0	116,0	116,0
<i>Raastaal.</i> London.							
£ pr. Ton . . . . .	3,53	2,91	3,70	4,05	5,05	5,05	5,05
<i>Hvede.</i> London.							
sh. pr. Cwt. . . . .	10,33	6,15	7,53	7,93	10,42	10,61	10,33
<i>Bomuld.</i> London.							
d. pr. Ib. . . . .	10,33	5,25	6,69	7,18	6,68	5,89	5,36
<i>Gummi.</i> London.							
d. pr. Ib. . . . .	10,25	2,34	7,75	10,81	9,13		9,03
<i>Kul.</i> London.							
sh. pr. Ton . . . . .	10,08	16,25	16,98	17,09	18,99	19,08	19,43

*Fragtratetallet* viser følgende Stigning:

1934	1935	1936	Maj 1937	Juli 1937	Sept. 1937
113	115	128	186,4	198,3	207,7

3. *Prisstigningen i Danmark.* Det siger sig selv, at en saadan Stigning i meget vigtige Raavarer samt i Fragtraterne maatte have videre Virkninger. Virkningerne kommer paa forskellige Maader. Korn og Foderstoffer er forbundet med Flæsk og Smør som Raavarer til Færdigvarer, og det kan ikke undgaas, at en stærk Stigning paa Raavarer efter nogen Tid forplanter sig til Færdigvarer. Kul og Brændsel er forbundet paa en anden Maade. Naar Kul og Koks stiger, søger Folk i nogen Grad at vende deres Efterspørgsel mod Brænde, og saa stiger Brænde ogsaa. Dette til Forklaring af de høje danske Brændselspriser. Ligeledes maa alle Importvarer paavirkes af de stigende Transportvanskeligheder. Man kan derfor fastslaa, at selv om de her nævnte Prisstigningsaarsager ikke er begyndt i Danmark og ikke har nogen direkte Forbindelse med os, saa er det alligevel ikke at vente, at Virkningerne skulde udeblive fra vort hjemlige Marked.

Inden vi gaar over til at se paa de Stigninger, denne Udvikling er resulteret i for de danske Pristals Vedkommende, kunde det have Interesse ganske kort at undersøge, hvilke Prisstigninger Danmark selv har den væsentlige Andel i. Opmærksomheden maa her særlig henledes paa de forskellige eksisterende »Statsordninger«.

Den største og mest indgribende af disse: *Valutacentralen*, er normalt den, der bliver paaduttet størst Skyld for de indtrufne Prisstigninger. Bag ved det ligger den i og for sig rigtige Betragtning, at Importnedskaeringen med paafølgende Knaphed af de enkelte Varer maa medføre en Prisstigning. Hertil maa dog siges for det første, at Importnedskaeringen ikke saa meget er en Følge af Valutacentralen som af Valutaknapheden. Havde vi ikke haft Valutacentral,

vilde Stigningen formodentlig være fremkommet ad anden og mindre hensynsfuld og planmæssig Vej (f. Eks. Kronefald). For det andet maa det fremhæves, at Valutaordningen, der har bestaaet siden 1932, i hvert Fald ikke er Skyld i det sidste halve eller hele Aars særlig kraftige Opgang i Priserne.

Med Smørordningen og Kornordningen er det gaaet saadan, at den Minimumspris, der fastsattes, forlængst er overfløjet af Udviklingen paa Verdensmarkedet og gjort til en Papirbestemmelse, f. Eks. har Detailprisen paa Smør ligget over 3 Kr. Derimod har *Sukkerordning*, *Kartoffelmelsordning*, *Kødordning* og *Svineordning* utvivlsomt haft aktiv Indflydelse paa Prisudviklingen. Det gælder dog ogsaa for dem, at de er af ældre Dato end de nu aktuelle Prisstigninger. *Flæskeprisens* stærke Opgang for nogle Uger siden maa udelukkende tilskrives Andelslagteri-Trustens bevidste Monopolpolitik.

De danske Engros- og Detail-Prisler har siden 1931 vist følgende Udvikling:

	Engros-Prisler	Detail-Prisler
1931 .....	100	100
1932 .....	103	99
1933 .....	110	100
1934 .....	119	105
1935 .....	122	109
1936 .....	129	112
1937 Juli ....	148	116
1937 Okt. ....	148	118

Regner man med, at Engros-Prislerne særlig giver Udtryk for Prisbevægelsen i Udlandet, faar man ved at sammenligne med det langsommere stigende Detail-Prisler et Indtryk af, hvordan Import-Prisernes (og Eksportprisernes) Stigning efterhaanden omsætter sig i et højere dansk Prisniveau. Vil vi nu se, hvordan denne Stigning fordeler sig over en Arbejderhusholdnings Aarsregnskab, angiver Prislerbudgettet følgende Tal:

	Fødevarer	Klæder Fodt. Vask	Bo- lig	Brændsel o. Belysn.	Skatter Kontg.	Andre Udg.	Ialt
1931 ....	974	383	421	159	436	727	3100
1936 ....	1137	465	465	166	478	756	3467
1937 Juli	1169	503	474	192	503	766	3607
1937 Okt.	1194	507	474	195	511	771	3652
1931 ....	100	100	100	100	100	100	100
1936 ....	117	122	110	105	113	104	112
1937 Juli	120	131	113	121	115	105	116
1937 Okt.	123	132	113	123	117	106	118

Stigningen har siden 1931 været stærkest for *Klæder*, *Fodtøj* og *Vask*. Som Nr. 2 kommer *Brændsel* og *Belysning* (Kul-, Olie- og Træpriserne) samt *Fødevarer* (Brød-, Smør-, Mælk-, Kød- og Flæskepriserne).

Det er bemærkelsesværdigt, at det er den sidste Gruppe, der er steget stærkest i sidste Kvartal (Eksportpriserne og Flæskemonopolet). *Under* den gennemsnitlige Stigning ligger *Bolig* samt *Skatter* og *Kontingenter*.

4. *Kan Prisstigningen bekæmpes?* Som det er forsøgt i Indledningen, maa vi her skelne mellem to Slags Prisstigninger; dels dem, der har »naturlige« Aarsager, d. v. s. at der bag Prisstigningen ligger en formindsket Mulighed for at faa Varen (f. Eks. grundet paa Oprustningsefterspørgslen), som de Handlende eller Producenterne ikke er Skyld i; dels dem, der skyldes monopolistiske Aftaler.

Overfor den første Slags Prisstigninger staar Regeringen — og ogsaa det nyoprettede Priskontrolraad — nærmest magtesløst. Statsbestemte Maksimumspriser maatte her — for at virke efter Hensigten — ledsages af et dyrt og upopulært Rationeringssystem, som næppe nogen vil ønske sig. Den eneste farbare Udvej overfor den Gruppe Prisstigninger er at forsøge at mildne dens Virkninger ved at spare paa vedkommende Varer (f. Eks. ved mere rationelle Byggemetoder), eller at erstatte dem ved Selvproduktion (f. Eks. Landbrugets Raastoffer). Valutaordningen kunde maaske paavirke Situationen noget ved større Importtildelinger paa de værste Steder. Overfor denne Gruppe Prisstigninger, som skyldes *Monopolaftaler*, vil *Priskontrolraadet* derimod med stort Held kunne sætte ind. Priserne vil her paa visse Omraader kunne sænkes, uden at den almindelige Balance mellem udbud og efterspurgt Mængde forstyrres. Vi er dog allerede her inde paa Foranstaltninger, der har videre Perspektiv end blot at afhjælpe den øjeblikkelige Prisstigning. Dette gælder i endnu højere Grad den Omorganisation af Detailhandelen, der har været draget ind i den offentlige Debat. Overfyldningen af Detailhandlerbranchen har virket stærkt prisfordyrende, idet der arbejdes med alt for høje Omkostninger. Dette gælder iøvrigt ogsaa andre Grene af Erhvervslivet end Detailhandelen. Men Problemet er altsaa her et helt andet end det, der staar i Forbindelse med de aktuelle Prisstigninger.

5. *Udviklingen i Fremtiden* maa hænge nøje sammen med de politiske Forhold. Kommer der en ny Krig, der omfatter større Dele af Europa og Amerika, vil Krigsopgangen fortsætte. Bliver Krigen ikke til noget, vil meget afhænge af, i hvilket Omfang Kaprustningen vil vedvare. I Øjeblikket ser det imidlertid nærmest ud til, at den internationale Situation er i Færd med at afspændes. Krigen i Spanien synes at være stagneret, og trods Konflikten i Østen synes England og Tyskland at nærme sig hinanden. I Retning af Fred peger ogsaa den engelsk-amerikanske Handelstraktat.

Samtidig tyder mange Tegn i Sol og Maane paa en Standsning i Højkonjunkturen. Mange Raastofpriser er i den seneste Tid faldet, og Børserne har oplevet nogle kraftige Kursfald, ikke mindst i New York. Det danske Engros-Prisler er efter sidste Opgørelse faldet 2 Point fra 148 til 146.

Hvadenten den indeværende Afslappelse i Højkonjunkturen nu er midlertidig eller Indgangen til en ny Depression — saa er det i hvert Fald sikkert, at denne før eller siden maa komme. Saalænge vi lever under en privatkapitalistisk Samfundsordning, vil gode og daarlige Tider, høje og lave Priser følge efter hinanden, og hver Tilstand vil rejse sine Problemer saavel for Arbejderklassen som for det øvrige Samfund.



## RUSSISK JERNBANEVÆRKSTED I ØSTSIBIRIEN

Som et Led i Ruslands Forbedring af Jernbane-forbindelserne med Østasien er der bygget et stort Jernbaneværksted i *Werchne-Udinsk*, Hovedstaden i den gamle Burjæter-Republik, der ligger i det sydlige Irkutsk og Transbaikalien indtil den kinesiske Grænse. Det er paabegyndt for seks Aar siden og anlagt i store Former, som selv De forenede Stater næppe kan opvise Mage til, da det som Nybygnings- og Reparationscentrum for rullende Materiel fra hele Østsibirien og det russiske Østasien har sit eget Jern- og Metalværk. *Werchne-Udinsk* ligger ved den nu dobbeltsporede transsibiriske Jernbane, ca. 100 km Øst for Bajkalsøen og ca. 300 km fra den kinesiske Grænse. En medvirkende Grund til at en saa stor Virksomhed lægges netop dér, skal være de herskende gode klimatiske Forhold med 270 Solskinsdage om Aaret.

Der er i »Lokomotiv Tidende« omtalt flere nye Industri- og Baneanlæg i Rusland i de senere Aar; det har som bekendt i flere Menneskealdrer været Ruslands Svaghed, at det manglende Kommunikationsmidler til at besejre de uhyre Afstande indenfor Rigets Grænser, for derigennem at drage Nytte af Landets vældige Naturrigdomme og oparbejde en Industri for Landets Behov, saa der kan fremkaldes en Vekselvirkning mellem Industriens og Landbrugets Produktioner.

Anlægget af et stort Værk i Burjæternes Nomadeland saa langt imod Øst viser klart, hvor stor Betydning Sowjetregeringen tillægger de sidste Aars Begivenheder i Østen. Byggeriet i *Werchne-Udinsk* begyndte i 1932 og har i de forløbne Aar beskæftiget 18 000 Teknikkere og Arbejdere. Anlægsomkostningerne begyndte med 5 Mill. Rubler det første Aar, og steg til 60 Mill. Rubler om Aaret for endelig at andrage 120 Mill. Rubler i det sidste Byggeaar. Den samlede Byggesum var 338 Mill. Rubler. Trods gentagne Ændringer i Byggeplanen, som Folkekommisariatets Konstruktører saa sig nødsaget til at kræve, er alle Byggeanlægene blevet færdig til den fastsatte Tid. Endskønt al moderne Mekanisering er indført, er der dog Brug for 15 000 Funktionærer og Arbejdere. Der maatte derfor samtidig bygges Boliger for 40 000 Mennesker.

*Werchne-Udinsk*-Værket omfatter Jern- og Kobberertssmeltning, Metal- og Staalstøberi, Storsmederi og al Jern- og Metalforarbejdning. Produktionen er beregnet til 100 000 Tons Jerngods om Aaret. Foruden Jern- og Kobbererts forekommer der Sølvblyerts indenfor ret korte Afstande fra Værket. Der er tillige Afdelinger for grov og fin Forarbejdning af Træ. Som Energikilde til Værkets Drift og Varme-anlægene i Beboelseshusene anvendes Brunkul, som forekommer i store Mængder i Nærheden.

## EN PAAKØRSEL MED MIRAKULØS UDGANG

Den 23. Marts blev en 3 Aars Dreng, som løb og legede paa Strækningen ved Klarup Station paa Hadsundbanen, paa kørt af et Tog. Lokomotivfører *Juelgaard* saa det lille Væsen midt i Sporet, han bremsede naturligvis op og fløjtede for at faa Drengen til at fjerne sig, men uden Resultat. Da Toget var nær ved Drengen, bøjede han sig ned og legede med Gruset mellem Skinnerne. Lokomotivet og de forreste Vogne gik over ham, inden Toget bragtes til fuldstændig Standsning. Som naturligt er, ventede Personalet at finde den lille Dreng fuldstændig knust, men da han blev trukket frem under en af Personvognene viste det sig, at han vel havde faaet nogle slemme Knubs, men i øvrigt var sluppet forbavsende godt fra Overkørselen.

## TOGATTENTATER VED NÆSTVED

Mandag den 21. Marts om Aftenen forøvedes der ikke mindre end 4 Attentater mod Tog, som var under Indkørsel til Næstved dels fra Præstø, dels fra Ringsted og dels fra Slagelse. Der var anbragt forskellige svære Ting-Stolper, store Sten eller lignende — paa Sporet, men der skete heldigvis ingen Skade. Det er endnu ikke lykkedes Politiet at finde ud af, hvem Gerningsmanden eller Gerningsmændene til disse Attentater er.

## KRIGSINDUSTRIENS OPBLUMSTRING GIVER GEVINST

Krigsindustrien beslaglægger som bekendt uhyre Mængder Jern- og Kobbererts, og vi ser, at Mineselskabet i Kiiruna i det nordlige Sverige sidste Regnskabsaar har mere end fordoblet sin Indtægt.

Det fornylig afsluttede Regnskab viser et Overskud paa 47 706 610 Kr. mod 20 311 253 Kr. det forudgaaende Aar. Der er til Skatter henlagt 20 Mill. Kr. mod 7 ½ Mill. Aaret forud. Til Reservefonden er henlagt omtrent 9 Mill. Kr. mod 2 Mill. Aaret før, og der udbetales 14,6 Mill. i Udbytte, forrige Aar udbetaltes 9,3 Mill. Endelig henlægges 25 Mill. Kr. til en Dispositionsfond, og der overføres en lille Mill. Kr. i ny Regning.

Malmen fra Kiiruna-Gruberne sendes som bekendt til Udslibning dels til Narvik og dels til Luleå; den langt overvejende Del gaar til Narvik. Sidste Regnskabsaar er der i alt udskibet 9,6 Mill. Tons mod 7,1 Mill. Aaret forud.

Det fremgaar heraf, at Produktionen kun er steget med ca. 35 pCt. medens Fortjenesten er steget med ca. 130 pCt.

Mineselskabet driver ogsaa Jernbanetrafiken fra Minerne til Narvik, og det er jo endnu i frisk Erindring, at der for faa Aar siden var Strejke, hvor vi gennem Nordisk Lokomotivmands Forbund maatte støtte vore i Strejke værende Kammerater; Selskabet vilde ikke den Gang udbetale ordentlige Lønninger. Man skulde vel mene, at med den foran omtalte kæmpemæssige Stigning i Indtægterne tænkte Mineselskabets Ledelse nu ogsaa paa sit Personale.



### TIL MEDLEMMERNE

Som bekendt blev der paa vor Organisations sidste Kongres vedtaget visse Ændringer til Lovene, ligesom der ogsaa paa Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres sidste Aar blev vedtaget Ændringer i Forbundets Love. I Stedet for at udsende de vedtagne Ændringer under en saadan Form, at Medlemmerne selv skal foretage Rettelser i deres Love, vil de paagældende Sider blive omtrykt; de gummieres paa Bagsiden, saa de er klar til uden ret megen Ulejlighed at klæbe ind i Lovene.

De paagældende Sider — 5 ialt — vil i nær Fremtid blive udsendt til Afdelingsbestyrelserne. Mellem hvert Hold nye Sider anbringes et kulørt Stykke Papir, saa Holdene er lette at adskille, og Afdelingerne bedes derefter snarest efter Modtagelsen udlevere et Sæt nye Sider til hvert enkelt Medlem.

Hovedbestyrelsen.

### FERIEHJEMMET

I næste Nr. af Bladet vil der fremkomme Meddelelse om Pensionspriser m.v. Samtidig vil det blive oplyst, hvornaar Hjemmet aabnes i den kommende Sæson.

### TAKSIGELSER

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min Mand, Lokomotivfører P. C. Jensens Død og Bisættelse.

Ingeborg Jensen,  
Nykøbing F.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min kære Mand, Motorfører J. P. Rasmussens Begravelse.

Hansigne Rasmussen,  
København.

### HUSK

I Tilfælde af Flytning bør Adresserettelse tilstilles Postvæsenet i betimelig Tid forud for Flytningen, men dog senest samtidig med, at Flytning finder Sted.

Hvis dette ikke overholdes, og Postvæsenet saaledes ikke har nogen Adresse paa vedkommende, inddrages det paagældende Blad, og det kan da ikke hjælpe at anmelde Flytning. Naar Bladet først er inddraget, udsender Postvæsenet det ikke mere, førend det fra Organisationens Side er anmeldt paany. Dette medfører ikke alene unødvendig Ærgrelse hos Medlemmet, men tillige unødvendig Arbejde og unødvendig Udgift, idet der paa denne Maade maa betales Anmeldelsesgebyr flere Gange for samme Abonnent.



Generaldirektørposten ved de norske Statsbaner.

12 Liebhavere havde meldt sig til Generaldirektørstillingen ved de norske Statsbaner.

Distriktschef Hoff, Drammen, er bleven udnævnt til Generaldirektør.

Enhedsforbund for Jernbanepersonale i Sverige.

Den svenske Landsorganisation er bygget op efter Industriforbundsprincippet, saaledes at der af hvert Fag kun kan staa ét Forbund i Landsorganisationen. Som Følge heraf kan af de bestaaende Jernbaneforbund kun ét staa tilsluttet Landsorganisationen, i dette Tilfælde Järnvägsmannaförbundet, medens f. Eks. Lokomotivmannaförbundet og andre staar udenfor.

Paa Landsorganisationens Initiativ har man nu genoptaget Forhandlingerne om en Sammenslutning af Jernbaneforbundene. Paa den sidst afholdte Konference, hvor Järnvägsmannaförbundet, Lokomotivmannaförbundet samt Konduktörföreningen var repræsenteret, enedes man om den Maade, hvorpaa en Sammenslutning bør komme i Stand. Et Forslag, som skal indeholde forskellige Detaljer, er nu under Forberedelse, og naar de forskellige Bestyrelser har taget Stilling til det, vil det blive forelagt de interesserede Forbunds Kongresser til Afgørelse.

I. T. F.

Ny Overenskomst for Jernbanepersonalet i London.

For Personalet ved de af London Passenger Transport Board administrerede Jernbaner er der afsluttet en ny Overenskomst, som indeholder følgende Forbedringer:

For Personale, hvis Ugeløn ligger under 46 shilling, forhøjes Lønnen med 4 sh., og der skal gives en yderligere Forhøjelse fra og med den første Lønningsuge i Januar 1939. Ugelønninger mellem 46 og 50 sh. forhøjes til 50 resp. 52 sh. f. o. m. den første Lønningsuge i Januar 1938. Indtil 1939 skal Begyndelseslønnen være 46 sh. om Ugen, hvorefter den stiger til 48 sh. Efter et Aars Tjeneste stiger Lønnen derefter til 50 sh. samt efter yderligere to Aar til 52 sh.

Konduktørernes Ugelønninger udgør f. o. m. den første Lønningsuge i 1938 55 sh. i de fire første Tjenesteaar, 60 sh. i 5. og 6. Tjenesteaar og efter 6. Tjenesteaar 65 sh.

Fra og med den første Lønningsuge i Januar 1938 er Begyndelseslønnen for Motorvognsførere 78 sh. om Ugen i de tre første Tjenesteaar; i 4. og 5. Tjenesteaar stiger den til 84 sh. og f. o. m. det 6. Tjenesteaar til 90 sh. om Ugen.

Arbejdstidsbestemmelserne er ligeledes blevet bedre, og Mulighederne for at kræve Overarbejde udført er blevet begrænset. Tjenesteperiodernes Længde er nedsat fra 12 til 11½ Time, i hvilken Tid den effektive Arbejdstid ikke maa overstige 7½ Time.

I. T. F.

**De hollandske Statsbaner nedlægger Stationer.**

Den 15. Maj d. A. vil 150 mindre Stationer og Trinbrætter i Holland blive nedlagt. Foranstaltningen bør nærmest betragtes som et Led i Bestræbelserne for at fremskynde Passagertrafikken og vil ikke medføre Forandring i Personalet.

*J. T. F.*

**Forhøjelse af de norske Jernbanemænds Dagløn.**

I Anledning af de stegne Leveomkostninger foreslaar Regeringen, at Lønnen for det daglønnede Personale skal forhøjes med 10 pCt. fra og med den 1. Juli 1938. Denne Foranstaltning vil efter Beregning medføre en Merudgift for samtlige Statsforetagender paa ca. 300 000 Kr. aarlig.

*J. T. F.*

**D. S. B. TJENESTEMÆNDS BØRNEFORSØRGELSE**

afholdt ordinær Generalforsamling i Restaurant »Ny Rosenborg«, København, den 25. Februar 1938. Formanden, *F. E. Ferdinandsen*, Nø, bød Velkommen og afgav Beretning om Virksomheden i det sidste Aar. Det fremgik heraf, at der er udstedt 181 nye Bøger, hvilket er 20 mere end i Aaret forud, og udbetalt ialt 210 Bøger. For at gøre Foreningen mere kendt og udbredt havde man i Fjor paa Generalforsamlingen vedtaget at lade fremstille et Opslag, der opfordrede alle ansatte til at indmelde sig, og dette var gjort. Der var trykt og udsendt 410 saadanne Opslag til 105 større og mindre Stationer, paa de Stationer, hvor Foreningen ingen Tillidsmænd havde, var det tilstillet de stedlige Gruppeformænd med Anmodning om at ophænge disse paa Personalets Samlingsstuer. Resultatet heraf har endnu ikke vist sig, men man venter nu paa de Unge, der ansættes ved Jernbanen. Bestyrelsesmøde var afholdt i Oktober hos Formanden, og Beretning herom afgaves.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og efter en Række Udtalelser fra forskellige Tillidsmænd vedtoges Protokol og Beretning enstemmigt.

Kassereren, Togfører *C. D. Christensen*, Hg, forelagde derefter Regnskabet for Aaret 1937, samt Resultatet af den i Loven paahudte 5 Aars Opgørelse, der udviste følgende:

**Regnskab for Aaret 1937.**

<i>Indtægt:</i>	Kr. Ø.
Solgt 17 899 Mrk. à 45 Øre .....	8 054. 55
54 Indskud à 50 Øre .....	27. 00
Rente af Bankbøger .....	2 064. 16
Rente af Postgirokonto .....	15. 44
Balance .....	1 835. 03
	11 996. 18
<i>Udgift:</i>	Kr. Ø.
Udbet. 172 v. Konfirm. ....	10 353. 36
Udbet. 38 v. e. Ønske .....	900. 17
Tryksager, Porto .....	78. 60
Papir, Konvolutter, Blæk .....	31. 05
Generalforsamling og Bestyrelsesmøde.....	58. 00
Lønninger .....	500. 00
5 Aars Opgørelsen .....	75. 00
	11 996. 18

**5 Aars Opgørelsen:**

Kr. Ø.

Den 31. December 1937 var der i Foreningen 339 Medlemmer med 1496 Bøger, hvorpaa der var indbetalt 102 597 Mrk. à 45 Øre ..	46 168. 65
Tilskrevet Rente af Beløbet til 31. December 1937 .....	4 155. 49
Henstaaende Bonus fra 31. December 1937 ..	82. 90
Henstaaende Bonus fra 31. December 1932 ..	531. 04
Tilskrevet Bonus den 31. December 1937 ....	1 535. 79
	52 473. 87

**Status:**

Kr. Ø.

Foreningens Formue var den 31. December 1936 .....	54 566. 80
Uddrag i 1937 .....	1 835. 03
Foreningens Formue er den 31. December 1937	52 731. 77
Den 31. December 1937 var der 116 Mrk. i Restance .....	52. 20
	52 783. 97

Før Bonustilskrivningen den 31. December 1937 havde Medlemmerne et samlet Tilgodehavende paa ialt .....	50 938. 08
Ved Opgørelsen fremkom et Overskud paa 1 793 Kr. 69 Øre, der tilførtes Medlemmernes Konti med .....	1 535. 79
	52 473. 87

hvilket svarer til 1 ½ Øre pr. Mærke.

Det fremkomne Restbeløb er i Henhold til Generalforsamlings Beslutning af 1937 henført til 50 Aars Jubilæet i 1942 med .....	310. 10
	52 783. 97

Regnskabet er revideret og underskrevet af begge Foreningens Revisorer.

Efter at Regnskabet havde cirkuleret blandt de tilstedeværende og der var fremsat en Række anerkendende Udtalelser, anbefalede Overportør H. V. Sørensen Kh. at godkende Regnskabet, der altid var i fin Orden og udviste et saa smukt Resultat. Dette godkendtes derefter enstemmigt.

Til Bestyrelsen valgtes som Kasserer Togfører *C. D. Christensen* Hg. med 102 Stemmer. Til Næstformand Portør *H. J. M. Hansen* Nø med 69 St. Portør *H. J. Madsen* Fb. til Bestyrelsesmedlem med 55 St. Derefter havde Portør *C. Hansen* Kh. 42 St. og Overportør *P. Olsen* So. 27 St. og er saaledes henholdsvis 1. og 2. Suppleant for Bestyrelsen. Til Revisor genvalgtes Styrmand *Th. Olsbro* Kø. med 65 St. og til Suppleant Overportør *H. H. Olsen* Kh. med 34 St. Der var indkommet 114 Stemmesedler, hvoraf 1 ugyldig og 5 blanke. Under eventuelt udtalte flere Medlemmer deres Glæde og Tilfredshed med de gunstige Afregninger med Foreningen, som de havde haft og kunde paa det bedste anbefale Medansatte at sikre sig en Konfirmationshjælp paa en saa udmærket Maade, som det ordnes paa her.

*P. F. V.*

*F. E. Ferdinandsen*, Formand.

FORRETNINGSUDVALGSMØDE I I. T. F.

I. T. F.'s Eksekutive-Komité har den 24. og 25. Februar i Amsterdam afholdt et M de, som blev overværet af alle Medlemmer.

Efter en indgaaende Diskussion om Virksomhedsberetningen, blev den godkendt. Ogsaa Regnskabsberetningen for 1937 samt Beretningen om Underst ttelsesfonden blev godkendt, og der ydedes Sekretariatet Ansvarsfrihed i Henhold til Beretningen og Kontroludvalgets Forslag for de i 1937 trufne Dispositioner.

Derefter godkendtes Budgettet for 1938 med en mindre  ndring. For at man forinden kan tage sit Stand-

punkt, fik Sekretariatet Bemyndigelse til at indkalde S rkonferencer for vedkommende Sektioner i Forbindelse med Behandlingen af Spørgsmaalet om Chaufførernes Tjeneste- og Hviletid paa den kommende internationale Arbejds-konference i Genève.

Det besluttedes at optage Chauff rforeningen i Pichincha i Ecuador som Medlem fra 1. Januar 1938.

Der fandt udførlige Drøftelser Sted vedrørende Tilstanden i Spanien og Kina. Der blev truffet Foranstaltninger til at yde videre Understøttelse til den spanske Regering. Med Hensyn til Situationen i Kina vil man fortsætte Bestræbelserne for at opnaa en skarpest muligt gennemført Boykot af Japan.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Januar Maaned 1938 samt i Tidsrummet April—Januar 1937/38 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1936/37 i runde Summer.

	Januar Maaned		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	4 280 000	4 480 000		200 000
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 150 000	3 470 000		320 000
Postbefordring .....	680 000	660 000	20 000	
Andre Indtægter .....	540 000	510 000	30 000	
<b>Indtægter i alt</b> .....	<b>8 650 000</b>	<b>9 120 000</b>		<b>470 000</b>
<b>Driftsudgifter</b> .....	<b>9 910 000</b>	<b>9 680 000</b>	<b>230 000</b>	
<b>Driftsoverskud</b> .....	<b>÷ 1 260 000</b>	<b>÷ 560 000</b>		<b>700 000</b>
Afskrivning .....	560 000	560 000		
Forrentning .....	1 130 000	1 060 000	70 000	
<b>Statens Tilskud til Driften</b> .....	<b>2 950 000</b>	<b>2 180 000</b>	<b>770 000</b>	

	April-Januar		1938	
	1937-38	1936-37	For�gelse	Formindskelse
Personbefordring .....	56 540 000	54 410 000	2 130 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	36 990 000	36 780 000	210 000	
Postbefordring .....	6 610 000	6 460 000	150 000	
Andre Indtægter .....	5 270 000	4 900 000	370 000	
<b>Indtægter i alt</b> .....	<b>105 410 000</b>	<b>102 550 000</b>	<b>2 860 000</b>	
<b>Driftsudgifter</b> .....	<b>102 030 000</b>	<b>96 090 000</b>	<b>5 940 000</b>	
<b>Driftsoverskud</b> .....	<b>3 380 000</b>	<b>6 460 000</b>		<b>3 080 000</b>
Afskrivning .....	5 640 000	5 620 000	20 000	
Forrentning .....	11 090 000	10 350 000	740 000	
<b>Statens Tilskud til Driften</b> .....	<b>13 350 000</b>	<b>9 510 000</b>	<b>3 840 000</b>	

Personbefordringsindtægten viser i Forhold til Januar 1937 en Nedgang paa 200 000 Kr. Da der er en Indtægtspost paa ca. 640 000 Kr., som er forskudt fra Januar til December, har der været en reel Stigning i Personbefordringen paa ca. 440 000 Kr. Paa Godsbefordringsindtægten er der Nedgang paa 320 000 Kr., og paa de  vrige Indt gtsgrupper er der en Stigning paa 50 000 Kr.

Paa de egentlige Driftsudgifter er der en Stigning paa 230 000 Kr., der i det væsentlige skyldes Forhøjelse af Reguleringstill gget samt forøgede Br ndselsudgifter.

Den kommende ITF-Kongres vil blive holdt i Luxemburg i Dagene 3. til 8. Oktober 1938 inkl.

Det førstkommande Generalraadmøde (Hovedbestyrelsesmøde) vil blive afholdt i Paris den 29. og 30. Juni d. A.

**ANSVARSFORSIKRING**

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne — under Ledelse af Organisationerne — kan glæde sig ved fortsat Tilgang af Medlemmerne.

Da enkelte muligvis overvejer, hvoreddet det har sin Betydning ogsaa at tegne Ansvarsforsikring, skal vi anføre nedenstaaende Eksempel, der viser, hvor let man kan komme ud for at udrede en stor Erstatning.

Den 19. November f. A. skete der paa Møllebakken i Kalundborg en Ulykke, idet en 11-Aars Dreng ved Spyd-kastning med en ca. 1 1/2 m lang og ca. 1 1/2 cm tyk Pind kom til at ramme en 10-aarig Kammerat, saa at denne mistede højre Øje. Ulykken har givet Anledning til en Retssag, hvorunder der er paastaat Erstatning for Svie, Smerte, Lyde, Vansir og Invaliditet Kr. 8 000 og for Udgifter ved Rejser til Rigshospitalet, et Glasøje og Lægeattester Kr. 195, ialt Kr. 8 195.

Da Drengen, der afstedkom Ulykken, kastede, raabte han »pas paa« for at advare den anden Dreng, og Østre Landsret udtaler i Dommen, at han burde have bemærket det farlige i sin Adfærd, inden han kastede. Han har derved gjort sig skyldig i en til Erstatning forpligtende Uagtsomhed, og idet Erstatningen, som der ikke findes Føje til at nedsætte i Medfør af Myndighedslovens § 63

eller paa Grund af den tilskadekomne Drengs eget Forhold, passende findes at kunne ansættes for den skønmæssige Dels Vedkommende til Kr. 5 000, dømmes Drengens Fader som Værge for Sønnen til at betale ialt Kr. 5 195. De 5 000 Kr. vil være at inddrage under Overformynderiets Bestyrelse.

Det fremgaar af Dommens Præmisser, at der er tegnet Ansvarsforsikring, hvoraf eventuel Erstatning kan udredes.

I Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne koster en Familieansvarsforsikring 6 Kr. om Aaret, naar den tegnes i Forbindelse med Brand- og Tyveriforsikring.



*Navneændring:*

Lokomotivfører J. H. Pedersen, Eshbjerg, hedder fra 15.—12.—37 Jakob Harder-Pedersen.

*Afsked:*

Lokomotivfyrbøder K. M. O. H. Frederiksen, Slagelse, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—38.

*Dødsfald:*

Lokomotivfører P. C. Jensen, Nykøbing Falster, den 11.—3.—38.

Motorfører II J. P. J. Rasmussen, Enghave, den 20.—3.—38.



**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.**

**Landbrugslotteriet**

bortspiller halvaarlig 38.000 Gevinster til

== **Værdi 1 Million 823,460 Kr.** ==

Salget slutter **Tirsdag den 19. April.**

1/1 **Lod Kr. 1,30.** 1/2 **Lod 80 Øre.**



**GUMMIVARER**

Modersprejter, Pessarier. Bog om Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Ekspeditionsomkostninger.

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

**Camillus Nyrops Etabl.**

**Nyrop og Maag A/S.**

Købmagergade 43. København K.  
Telefoner: Central 768 og 10023.



*Specialitet:*

**Fodtøj til vanskelige Fødder**  
samt  
**kunstige Lemmer og Bandager**



**Støt vore Annoncører**

Fællestoreningen 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.

**Cyril Nielsen**

**Rantzausgade 37**  
Telf. Nora 7037

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.  
*Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.*

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.

Postkonto 20 541.

**Steentoft — Skotøj**

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

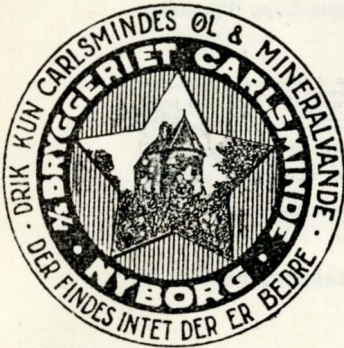
**Big Ben**

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

Drk  
Helsingør Vin-Kompagni's  
udsøgte Vine og Spirituosa  
Telf. 929

Støt vore Annoncører!

**FORLANG KAFFE**

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

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med  
KJOLER OG OVERTØJ  
Telefon 216.

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

**NYBORG KULIMPORT  
& Nyborg Cichoriætørreri <sup>1</sup>/<sub>8</sub>**

Telefon 15 og 23

**P. MADSENS Sparekassen**

Slagterforretning,  
Nørrehus, Nørregade 34.

Telf. 403 Telf. 403.

for  
**NYBORG BY  
OG OMEGN**

**C. F. SCHALBURG**

FORNEMME

VELLAGREDE

KVALITETER

..... Aktieselskab .....  
Grundlagt 7. Juni 1817.

**Jydske Strikkeriers Udsalg.**

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 666. 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 Trasbo

SNEDKERMESTER

**NIELS JENSEN**

Nørre Voldg. 64 Telf. 629

Ligkisteforretning og  
Begravelseskontor

Gratis Kistedekoration  
Gratis Kørsel til Kapel

**LILLE-KONGEGADES KIOSK**

Abonnement paa alle Ugeblade  
Telegrammer i alle Anledninger

Tell. 454

A. IVERSEN

**Cai Rolsted**

Nørregade 4

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



FOSKA anbefales  
ogsaa til Mennesker  
med Forkalkning.

**C. Knackstredt**

Telefon 550

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

Ingen Butkisle,  
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**

Mellemgade  
Nyborg

Glarmester

Telef. 264

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

**Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. <sup>1</sup>/<sub>8</sub>**

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

**CAFE FÆRGEGAARDEN**

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.