



Nº 11

5. Juni 1939

39. Aargang

NORMATIVNEDSKÆRING

Det har jo aldrig været noget ukendt Fænomen, at Normativerne for Lokomotivførerantallet paa de forskellige Depoter har kunnet undergaa visse Forandringer baade i opadgaaende og nedadgaaende Retning, og der er vel intet synderligt at sige til, at en Administration forsøger at faa Arbejdet udført paa den mest økonomiske og hensigtsmæssige Maade, men det vil være mindre hensynsfuldt mod Personalet, hvis man ustandselig foretager Eksperimenter, hvorved Personalet bliver udsat for Forskydninger paa Depoterne og derigennem stadig maa gaa rundt med en Utryghedsfornemmelse i Livet. Det kan her dreje sig om saavel dem, der endelig er kommet til et Depot, hvor de kan tænke sig at forblive, som om dem, der lever i Landflygtigheden og stadig gaar og haaber paa, at det endelig en Dag maa lykkes for dem at komme hjem. Godsbanegaarden er et slaaende Bevis herpaa, idet man gennem flere Aar praktisk talt ikke har bestilt andet, end at slide af paa overtalligt Personale, med det Resultat, at Lokomotivføreransøgninger dertil nu er ca. 8 Aar gamle, saa enhver vil vist kunne forstaa den Længsel, de paagældende har efter at komme hjem, og det synes ogsaa nu at lysne lidt for dem.

Det bliver endda næsten værre, naar det drejer sig om helt at nedlægge et Depot, fordi man mener, at nu kan Arbejdet udføres af en Traktor. Det er næsten brutalt at skulle sige til saadanne Mennesker, at nu maa de søge dem et andet Sted at virke, thi her drejer det sig ofte om Folk, der er langt oppe i Aarene og som i mange Henseender er knyttet til det paagæl-

dende Sted og har indrettet alle deres Forhold efter at ville forblive der til deres Dages Ende.

Naar vi derfor maner til Forsigtighed med disse Eksperimenter, er det, fordi det ofte er Menneskeskæbner, det drejer sig om, og ikke Brikker paa et Skakbrædt, der kan flyttes uden at gøre Skade, og der maa derfor foreligge tungtvejende og alvorlige Ting, naar saadanne Forandringer foretages.

Motordriftens Indførelse og dens Udvikling gennem de senere Aar har været med til at skabe denne personalemæssige Utryghed, og endda har det tidligere ret ofte formet sig paa den Maade, at Motordriften stort set kun har dækket den Mertrafik, der gennem Aarene utvivlsomt er fremkommet, men ogsaa det hører op en Dag, og man synes nu at være naaet dertil, at for hver ny Forsyning man anskaffer af Motorvogne, har man kun en Udvej for at faa dem i Drift, nemlig at æde væk af Damptogene, og dette bevirker ikke alene, at Damptjenesten gøres strengere, men tillige, at Personalet paa Damptogene gøres overkomplette og derved hibringes der dem den Utryghedsfølelse, som næsten er det værste af alt.

I 2. Distrikt har man netop nu ved Køreplansskiftet været ude for meget store Normativændringer af Lokomotivførere, netop fordi man har anskaffet en Del Motorvogne, men dette skulde vi kunne forstaa og ønsker slet ikke at kritisere, langt mindre dæmme op for den tekniske Udvikling af vore Fremdrivelsesmidler; thi noget saadant maatte anses for Galmandsværk, men naar man i dette Distrikt mener at kunne foretage saa drabelig en Nedskæring som Til-

fældet har været, da tror vi, at Tiden vil vise, vi har Ret, naar vi mener, at en saadan Nedskaering er helt ved Siden af, og der er en Ting, vi vil advare og bestemt protestere imod, nemlig at vore Lokomotivførere paa Rangermaskinerne laves om til de egentlige Reserver paa Depoterne, dette strider mod trufne Overenskomster og strider ogsaa mod en Udtalelse af Generaldirektøren om, at ingen skal forholdes i Avancementet og dermed den Løn han tilkommer for det Arbejde han udfører, blot stilles der den Betingelse, at han skal være fuldt beskæftiget.

Vi venter derfor, at 2. Distrikt overholder dette og ogsaa med Opmærksomhed følger dette Spørgsmaal og kontrollerer det, for man kan ikke først foretage denne Nedskaering og saa gøre, som man gjorde sidste Aar paa et sønderjysk Depot, hvor man havde 4 à 5 Lokomotivfyrbødere til at forrette praktisk talt fast Strækningstjeneste som Lokomotivførere. Dette er uanstændigt og maa være forbi i al Fremtid.

Fra Organisationens Side har vi altid været med til, naar der skete Forskydninger af den ene eller den anden Art, da i saa høj Grad som muligt være med til, at Tvangsforflytninger blev undgaaet, og dette har vi ogsaa ydet vor Medvirken til i dette Foraar, saaledes at disse store Ændringer kan blive gennemført, uden at der slaas alt for meget i Stykker; dog er der en Ting, der er afgjort, at man forlanger dette overkomplette Personale beskæftiget, og da adskillige af vore Lokomotivførere er motoruddannede, maa de ganske simpelt anbringes paa de Fremdrivelsesmidler, der har gjort dem overkomplette i Dampdriften, for saa efterhaanden at slides af, saaledes at Motorførerne kan komme til, og vi tror paa, at dette Tidspunkt slet ikke er saa langt borte, men vi har gerne villet gøre disse Betragtninger, fordi Medlemmerne ogsaa skal være klar over Tingene og ogsaa være klar til at tage tilbørligt og forstaaende Hensyn til hinanden.

DE TEKNISKE FREMSKRIDT OG ARBEJDSLØSHEDEN

Arbejdsløsheden har mange Aarsager; en af disse er de tekniske Fremskridt. Tidligere forholdt det sig ikke saadan. I det 19. Aarhundrede var Erhvervslivet under den fri Konkur-

rence i Stand til efter en Overgangsperiode med Arbejdsløshed hurtigt at tilpasse sig efter de nye Produktionsbetingelser. Rationaliseringen medførte Vareforbilligelsen, som blev Grundlaget for store Produktionsforøgelser og hurtig stigende Beskæftigelse. Dette er ikke mere Tilfældet. Erhvervslivet har tabt en stor Del af dets Elasticitet, Rationaliseringen medfører ikke mere Prisnedsættelser, men forøger kun Profitten.

Overvejelser i dette Spørgsmaal beskæftiger mere og mere den store Offentlighed. Statsminister Stauning har i den senere Tid udtalt, at med Hensyn til en Rationalisering af Driften er man naaet til Grænsen af en forøget Beskæftigelse, takket være en fortsat Rationalisering. Statsministeren fremhævede i denne Forbindelse, at man nøje maatte overveje dette Spørgsmaal og i Forbindelse hermed en eller anden Kontrol eller Regulering.

For nogle Uger siden var der en Radiodiskussion om det samme Emne. Kontorchef Niels Lindberg fra Arbejderbevægelsens Erhvervsraad og Direktør Hartz fra Industriraadet krydsede Klinger. Overfor Industriens Synspunkt, at Rationaliseringen er en Naturkraft, man ikke kan standse, fremhævede Lindberg, at man er nødt til at *regulere* denne Naturkraft. Denne Udtalelse repræsenterer Arbejdernes Synspunkt overfor Rationaliseringen. Vil man ikke skride til en saadan Foranstaltning, saa vil Rationaliseringen ikke foregaa planmæssigt, men i Ryk, som vil bringe farlige forstyrrende Momenter ind i Erhvervslivets Udvikling. Naar f. Eks. en hel Del større Virksomheder rationaliserer samtidigt, giver det Tilbageslag, der uundgaaeligt vil medføre en katastrofal Arbejdsløshed.

Enhver Betragtning angaaende Rationalisering maa gaa ud fra det Synspunkt, at de tekniske Fremskridt er en Naturkraft, som i Virkeligheden skulde være vel egnet til at forøge Menneskenes Rigdom og lette den arbejdende Klasses Byrder.

Hvis de tekniske Fremskridt medfører Arbejdsløshed, saa er dette ikke direkte de tekniske Fremskridts Skyld, men en Følge af Samfundets Organisation, som ikke er i Stand til at lade de tekniske Fremskridts naturlige Kraft virke paa rette Maade. Derfor er det ikke rigtigt, men en Fordrejelse af Kendsgerningerne, naar det paastaas, at Arbejderbevægelsen er

imod ethvert teknisk Fremskridt som saadant. Arbejderbevægelsen skylder den tekniske Udvikling sin nuværende Position indenfor Samfundet, derfor vil Arbejderbevægelsen ikke standse den tekniske Udvikling, men regulere Rationaliseringsprocessen og underlægge den den økonomiske Planlægning.

Det er en Kendsgerning, at Anvendelsen af Maskiner indenfor Industrien er steget meget stærkt i Forhold til Opgangen i Arbejdertallet. En fornylig udsendt Statistik om Erhvervstælling udviser, at Antallet af beskæftigede i Tiden fra 1925—35 ganske vist er steget med 17 pCt., men Produktionen er samtidig steget med 45 pCt.! Det kan ikke benægtes, at Rationaliserings Indflydelse paa Produktionen er næsten tre Gange saa stor som paa Beskæftigelsen, og meget tyder paa, at denne Tendens er blevet mere udpræget i de senere Aar.

Arbejdsgiverne ynder ofte at paastaa, at betydelige Lønsænkninger vilde være i Stand til at fremme Genantagelse af de Arbejds kræfter, der blev overflødiggjort som Følge af de tekniske Fremskridt. De mener ogsaa, at paa denne Maade kunde Rationaliseringsprocessen forsinkes, fordi Arbejdskraften blev billigere, og Arbejdsgiverne da ikke fristedes til at anskaffe nye Maskiner. Men de, der taler paa denne Maade, glemmer, at ogsaa den menneskelige Arbejdskraft har sine fysiske og sociale Produktionsomkostninger og kun, naar man ignorerer denne Kendsgerning, kan man teoretisk sige, at der stadig er Mulighed for at anvende Arbejdskraften i den Mængde, der staar til Raadighed. I Realiteten forholder det sig ogsaa her helt anderledes, end Arbejdsgivernes »kloge« Argumenter vil have os til at tro.

Hvis man gennemtænker hele dette Problem, kan man ikke undgaa at erkende, at ogsaa de tekniske Fremskridt er et Problem, som kun kan løses indenfor Planøkonomiens Rammer, ja, mere endnu: selve den tekniske Udvikling kræver en Planlægning af hele Erhvervspolitikken. Paa den kapitalistiske Økonomis nuværende Udviklingstrin, som er præget af Mangel paa fri Konkurrence og Bevægelsesmuligheder, føles særlig stærkt de tekniske Fremskridts arbejdsbesparende Virkninger; de skærper Krisens Forløb, forøger Arbejdsløsheden og forsinker Konjunkturopgangen. Derimod vil en Indordning af Rationaliseringen under en samlet økonomisk Plan være i Stand til at udligne

Konjunkturbevægelser, nedsætte Arbejdsløsheden og fremme hele Samfundets Velfærd. Netop de tekniske Fremskridts forstyrrende Virkninger beviser, at — for at anvende et meget omtalt Ordspil — Dødsklodderne ringer over det privatøkonomiske System, som ikke er i Stand til at forlige sig med den tekniske Udviklings opbyggende Kræfter.

Hvorledes vil da Rationaliseringens Indlemmelse i Planøkonomien kunne ske? Det maa blive Statens Opgave at bestemme Rationaliserings Tempo og hindre, at Rationaliserings-Forholdsregler indenfor forskellige Industrier foregaar samtidigt eller — hvad der ogsaa kan tænkes — virker imod hinanden. Staten har mange Muligheder for at paavirke Udviklingen: Kreditpolitikken, Importkontrollen, Skattepolitikken samt Told- og Beskyttelseslovgivningen kan sættes ind for at realisere Formaalet. Det er givet, at Staten ved Kreditpolitik og Importkontrol kan fremme eller forsinke Rationaliseringsprocessen. Ligeledes kan man gennem Skattelempelser formindske Produktionsomkostningerne og paa denne Maade forsinke Rationaliseringsprocessen. Det samme Maal kan naas ved Toldforhøjelser, derved at man fordyrer udenlandske Varer som Følge af Rationalisering i det paagældende Land, der er fremstillet billigere end herhjemme. Men det maa fremhæves, at man kun maa gribe til saadanne Forholdsregler for at forlige de tekniske Fremskridts Tempo med den økonomiske Udvikling herhjemme, *ikke* for at standse Rationaliseringen. En saadan Politik vilde være unaturlig og ikke ligge i Arbejderklassens Interesse.

Det er naturligvis muligt, ja, endog sandsynligt, at ogsaa en reguleret Rationalisering vil medføre en vis Arbejdsløshed, omend i begrænset Udstrækning. Og her kan man henvise til et Forslag, som Kontorchef Lindberg ogsaa fremførte i Radiodiskussionen: nemlig at man kunde paalægge de enkelte Virksomheder større eller mindre Dele af de Omkostninger, der samfundsmæssigt flyder af Rationaliseringen i Form af Arbejdsløshed, f. Eks. en Del af Understøttelsesudgifterne. Det vilde sikkert være et fornuftigt Princip, at de Virksomheder, der medfører Samfundsudgifter ogsaa i særlig Grad bør være med til at betale disse. En saadan Ordning vilde formentlig ogsaa forsinke Rationaliseringstempoet noget.

Men det afgørende Synspunkt bliver dog, at ogsaa de tekniske Fremskridts Kræfter skal indordnes under det økonomiske System, saaledes at Samfundet bliver Herre over den økonomiske Udvikling. Ellers ender det blot med, at de tekniske Fremskridt, i Stedet for som haabet at blive til virkelig Gavn for Menneskeheden, kommer til at virke ødelæggende.

HILSEN FRA SVEJTS

Paa dette Aars Kongres havde vor Organisation for første Gang den Ære og Glæde at se 2 Repræsentanter for de svejtsiske Lokomotivmænd, Kammeraterne *E. Bucher* og *E. Dobler*. Efter at disse 2 Repræsentanter er kommet tilbage til deres Hjemland, har de sendt os en Hilsen og Tak. Dette har ogsaa de andre Organisationsrepræsentanter gjort; men de — ogsaa Udlændingene — var jo allerede gammelkendt med os og med vort Land, saa vore Forhold for saa vidt ikke var noget nyt for dem, hvorimod det for de to Svejtserkolleger var det første Besøg i Danmark. De har begge været overmaade begejstrede, hvilket de har givet Udtryk for i deres Takkeskrivelse, som de har bedt os om at bekendtgøre her i Bladet; et Ønske vi herved imødekommer:

Dansk Lokomotivmands Forening.

Vi er velbeholdne kommet hjem fra den smukke Kongresby, København, og fra vore kære og venlige danske Kolleger. Vi var forbavsede over den Pragt, Eders nordiske By og dens Omegn kunde vise os. Deres Jubilæumskongres var for os een stor, uforlømmelig Oplevelse.

Paa Grundlag af, hvad der forud var fortalt os, havde vi indstillet os paa noget stort og godt; men dog ikke i det Omfang som Tilfældet var. Vi lærte et Folk at kende med høj kulturel Opfattelse og Indstilling. Mennesker, som lever i Frihed og vil vedblive hermed; Kammerater, som er stolte af deres Fag, deres Organisation, deres Land og deres Folk, som de selv føler sig som en Del af.

Vi lærte meget, som for os vil give Stof til Eftertanke i vort Organisationsarbejde herhjemme.

Vi lærte, hvad Samarbejdet betyder. Samarbejde med alle Befolkningslag, med Administration og Regering. Dette har hos Eder medført et Opbygningsarbejde, som vi meget gerne vilde have i Svejts, og som vi med Længsel bestræber os for at opnaa.

Ganske særligt takker vi for den os viste størstedede Gæstevenslighed. I denne Henseende føler vi Svejtsere os som fattige Hyrde drenge, som kan lære meget af Eder.

Venlige Hilsener til alle danske Kammerater, og en særlig Hilsen til Eders Ledelse, som havde det kæmpemæssige Arbejde med Kongressen og dens Tilrettelæggelse.

sign. *E. Dobler*.

E. Bucher.

REPRÆSENTANTSKABSMØDE

i Statsbanepersonalets private gensidige Hjælpekasse Lørdag den 29. April Kl. 16 i København.

Formanden, Hovedkasserer R. Kantsø, bød velkommen og aabnede Mødet. Til Dirigent valgtes Pakmester N. J. Olsen, Fredericia, og til Sekretær valgtes Overassistent Carl Andersen.

Punkt 1. Beretning.

Formanden aflagde en udførlig Beretning. Der var al Grund til at være tilfreds med Hjælpekassens Virksomhed i det forløbne Aar, og det havde ogsaa været et godt økonomisk Aar. Der havde været en Tilgang paa 226 nye Medlemmer imod 200 det foregaaende Aar. I Aarets Løb var sket 276 Dødsfald, heraf var 127 fyldt 75 Aar og 47 var fra 70—74 Aar. Foreningen har nu 13 312 Medlemmer, hvoraf 971 er kontingentfrie.

Under Hensyn til den Bemyndigelse, der blev givet paa sidste Repræsentantskabsmøde, var der ført Forhandling med Revisions- og Forvaltningsinstitutet A/S, København, idet det var Hensigten at lade dette Firma overtage den autoriserede Revision. Der maa dog, for at dette kan ske, foretages en Ændring i Bøgføringsformen og gennemføres en Kartotekordning.

Formanden omtalte endvidere de Forhandlinger, der var ført med de andre under Statsbanerne virkende kooperative Forsikringsforeninger for at faa udvirket et snævrere Samarbejde med Hensyn til Agitation for flere Medlemmer. Forhandlingerne herom var resulteret i Nedsættelse af et Udvalg bestaaende af de Herrer R. Kantsø, Laur. Hansen og Chr. Vejre.

Formanden omtalte endvidere, at Overskudsfondet var steget, og at der indenfor Styrelsen blev drøftet Muligheden af i Løbet af nogle Aar at foreslaa at nedsætte Grænsen for de kontingentfrie f. Eks. fra 75 til 70 Aar eller eventuelt andre Veje, paa hvilke der kunde gives Lempelser for Medlemmerne. Det var under Overvejelse at lade foretage en Beregning angaaende Muligheden for Optagelse af Medlemmer paa et højere Alderstrin end det nuværende lovmæssigt fastsatte, mod forholdsmæssig lavere Begravelseshjælp, men med Bevarelsen af det nuværende ensartede Kontingent.

Punkt 2. Regnskabet.

Trafikkontrolør L. M. Poulsen forelagde Regnskabet. (Se Side 152.) Under Debatten om Beretning og Regnskab udtalte Lokomotivfører Soph. Jensen, at det vilde være rigtigst, om vi gik den Vej, at Grænsen for de kontingentfrie blev nedsat, men man kunde mulig ogsaa gaa den Vej, at der kunde optages Medlemmer, selv om de var fyldt 30 Aar — f. Eks. indtil

35 Aar. Han henstillede til Styrelsen at tage dette med i Overvejelserne.

Pakmester Olsen: Er i Overensstemmelse med Lokomotivfører Sophus Jensen.

Beretning og Regnskab godkendtes enstemmigt.

Punkt 3. Behandling af Forslag.

Styrelsen stillede følgende Forslag, der dog kun kunde vedtages som en Protokolltilførsel:

»Fritagelse for Kontingentbetaling i Efterlønsperioden.

I den 3 Maaneders Efterlønsperiode for Enker maa der ikke ske Afdrag af nogen Art paa Lønningslisten.

Enken kommer derved bagud med Kontingentet til Hjælpekassen, hvorfor der nu efter denne Perodes Udløb hos Enken efteropkræves det ikke indbetalte Kontingent.

Det anbefales, at der for Fremtiden ses bort fra denne Efteropkrævning, der kommer uventet og ofte virker føleligt for disse Enker.

For Hjælpekassen andrager dette Beløb ca. 300 Kr. aarligt.*

Formanden: Vi gør en god Gerning dermed. Anbefaler at give Styrelsen den ønskede Bemyndigelse.

Det vedtoges derefter enstemmigt at tage Forslaget som en Protokolltilførsel.

Punkt 4. Fastsættelse af Lønninger.

Det vedtoges at fastsætte Lønninger for det kommende Aar efter samme Regler som afvigte Aar.

Punkt 5. Valg.

Til Formand genvalgte Hovedkasserer R. Kantsø.

Til Næstformand genvalgte Stationsforstander D. O. Høgsgaard, og til Forretningsfører genvalgte Trafikkontrolør L. M. Poulsen.

Til Revisor genvalgte Kontorchef R. Hansen, og til Revisorsuppleant genvalgte O. D. Johansen, Nyborg.

Alle Genvalg skete enstemmigt.

Punkt 6.

Ingen ønskede Ordet, hvorefter Mødet bævedes.

R. Kantsø.

Carl Andersen,
Mødets Sekretær.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

2 Aars Betænkningstid.

Det virker forstemmende, naar man tænker paa Resultatet af det Forslag om Optagelse inden for de samvirkende Fagforbund, der var forelagt Kongressen til Behandling.

Er vi som Organisation ikke naaet længere frem, end at vi med den største Sindsro kan vente 2 Aar, før vi igen tager Stilling til dette Forslag.

Maner Tiden i Dag os ikke til at befæste Demokratiet yderligere, saaledes at vi kunde hjælpe med til at gøre det Bolværk, der værner vore Interesser, endnu stærkere.

Vilde det have været et urimeligt Forlangende til os, at vi gav vort organisatoriske Bidrag ved at indmelde os i de samvirkende Fagforbund. At tænke to Aar frem i Tiden er et voveligt Foretagende, hvis man tager den rivende Udvikling med i Betragtning, men gaar man blot to Aar tilbage i Tiden og ser, hvad der er sket omkring os, vilde man af dette kunne have lært en hel Del af de forskellige Landes Kamp for deres Selvstændighed og demokratiske Rettigheder, og det har stadig vist sig, at jo stærkere et Folk har hævdet sig i demokratisk Samhørighed, med des større Styrke og Modstand har det kunnet tilbagevise de Angreb, Fascismen ved visse Lejligheder har udøvet. En skaanselsløs Reaktion, der i det givne Øjeblik er parat til at nedbryde de demokratiske Landes Selvstændighed.

Vi ved alle, at de faglige Organisationer danner Rygraden inden for Demokratiet, jo stærkere disse Organisationer staar, jo stærkere staar Demokratiet og dermed hele det arbejdende Folk. Ingen Organisation — hvor ringe i Medlemsantal den end er — har Raad til i Dag at staa uden for den Samling, Udviklingen kræver, og jeg vil endnu engang gentage de Ord, som Folketingsmand Holger Larsen fremkom med under sin Tale ved Jubilæumsfesten: »I er som Organisation alt i Samarbejde med Arbejderbevægelsen uden for jer Etat, men I er intet, hvis I staar isoleret fra denne«, og det var sande Ord, som ikke kunde være udtrykt tydeligere. Desværre blev der ikke taget mere Hensyn til disse Ord, da Forslaget blev motiveret, end at det kort blev til-sidesat med den Motivering, at Tiden var for kort til, at det kunde gennemføres i Praxis. Bortset fra at det var Afdeling II, der fremkom med Ændringsforslaget om at vente med at træffe Bestemmelse paa næste Kongres, er det en Kendsgerning, at havde vor Hovedbestyrelse det Fremsyn, Udviklingen i visse Øjeblikke kræver, vilde Forslaget have været gennemført til den Tid, det var fastlagt til. En af Kongressens Gæster, Smedeforbundets Formand, Peter Andersen, der som bekendt sidder i de Samvirkendes Forretningsudvalg, vilde have bidraget sit til, at Forslaget fra de Samvirkendes Side vilde møde velvillig og hurtig Behandling. Nu nytter det saa lidt at hæfte sig ved, hvad der kunde være gjort, men lad os haabe, at Demokratiet herhjemme rider den Storm af, der raser over hele Jordkloden, og lad os haabe, at vi bliver fri for den Reaktion, der i disse Uvejrnsaar stikker sin Hestehov frem, parat til at nedtrampe den Kultur, Folket brydsomt har bygget op, saa vil vi maaske blive forskaanet for Samvittigheds-kvaler over, at vi ikke erkendte vor Besøgelsetid.

København, i Maj.

O. Michelsen.



EN REJSE TIL KONSTANTINOPEL OG LILLEASIEN

(Fortsat.)

Sejladsen gennem det berømte Bosphorus er en eventyrlig Oplevelse. Men Begejstringen kulminerer dog først, da vi efter 1½ Times Sejlads ser baade Konstantinopel og Skutari. Ned ad Skrænterne til højre ser vi Konstantinopel med sine næsten utallige Minareter fra de mange Moskeer. Byen ligger som i en Amfiestil ned rundt om Bugten, der danner Begyndelsen til Marmarahavet. Til venstre, paa asiatisk Side, ses Skutari, ligeledes med en Del Minareter. Byen ligger paa en Pynt fra et Forbjerg, modsat Konstantinopel, og Afstanden mellem de to Byer er kun ca. 4 km. Man overvældes af Skønhedsindtryk. Det Perspektiv, der her viser sig, kan umuligt beskrives, det maa opleves. Her findes sikkert noget af det skønneste i Verden. Selv Indsejlingen til Neapel med Vesuv kan ikke maale sig med det Panorama, man ser her, og ingen af os glemmer dette Skue.

Konstantinopel er delt i to Dele af »Det gyldne Horn«, der er en Gren eller en Vig fra Bugten. Den gennemskærer Byen og ender 7—8 km inde i Landet mod Vest. Bydelen syd for Det gyldne Horn hedder Stambul, og den ligger højere end den øvrige Bydel. Stambul er den ældste Bydel, den er omgivet af en Mur, ca. 2½ m tyk, 8 m høj og 18 km lang. I Muren ses mange Skydetaarne, men det meste er nu kun Ruiner. Over »Det gyldne Horn« fører en ca. 25 m bred Bro, Galatabroen. Bydelen nord for Broen hedder Galata; den tredje og nordligste Bydel hedder Pera. De to Bydele nord for »Hornet« er nyere og mere moderne end Stambul. Alle tre Bydele udgør tilsammen Byen Konstantinopel eller Istanbul, som Tyrkerne nu kalder den.

Vi besøgte først den nyere Bydel. Her findes en Undergrundsbane, Sporvogne og Biler i massevis, og jeg har kun i Milano set saa mange Sporvogne i Forhold til Byens Størrelse. Her findes mange pæne brede Hovedgader med fine Forretninger, men her findes ogsaa enkelte smalle og meget stejle Sidegader. Gadebilledet har samme Præg som i en nord-europæisk By, men Befolkningen er en Del mørkere i Hudfarve. Børnene er smukke og rene i Tøjet, og Befolkningen gaar klædt som hos os, naar undtages Landboerne, der mere bærer Præg af Slid og Af-savn. De ses i fattige Laser, er skæggede, snavsede og i høj Grad usøignede.

Ingen Mænd i Konstantinopel maa bære Fez paa Hovedet, og ingen Kvinde maa gaa tilsløret som tidligere. Begge Dele er forbudt — til Glæde for Kvinderne; de kosmetiske Kunstgreb kan nu komme til sin fulde Ret; thi selvfølgelig kender Kvinderne i Konstantinopel som i andre Kulturstater kosmetiske Midler; de har »Facaden« baade »kalket og malet«.

Det er dræbende varmt her, 35 Grader i Skyggen midt i September. Men Konstantinopel ligger ogsaa paa omtrent samme Breddegrad som Neapel, ca. 225 d. Mil syd for København.

I Stambul findes alle Seværdighederne, Serailet, Harem, to Museer, Bazargaderne, samt de fineste Moskeer, hvoraf en enkelt har 6 Minareter.

Vi besøgte først Serailet, de tidligere Sultaners Palads. Her fandtes en Mængde pragtfulde Sale, beklædte med Mosaik og indlagt Perlemor. Sammenbygget med Serailet findes Harem, hvor Sultans Hustruer har opholdt sig. — Her var ogsaa mange pragtfulde Gemakker, navnlig for hans Yndlingshustruer. Disse har tilsyneladende ikke lidt nogen Nød, selv om maaske Skinsygens Kvaler til Tider har raset i deres Indre. Alt Bohave findes her endnu, og man ser Senge, saa store at de rummer mindst 6 omfangsrige Personer ved Siden af hinanden. — Personalet, der nu fører Opsyn med disse fordums Herligheder, har alle været Eunuker hos den sidst afgaaede Sultan.

Herefter kom vi ind i Skatkammeret med en Mængde Afdelinger. Her fandtes Haandvaaben, Gæverer, Sabler, Spyd, m. m., der var prydet med Guld og Diamanter, og som havde tilhørt fyrstelige Personer. Der var Afdelinger med Husgeraad, Nips og Prydenstande, skinnende i Guld og Ædelstene. Verdens største Smaragd ses ogsaa her, ja her er en Pragt uden Lige, den synes at kunne staa Maal med Louvremuseet i Paris. Her var ogsaa en Samling af Porcelæn fra Japan og Kina, det skal være Verdens fineste Porcelænssamling. Ja, saaledes kunde man blive ved. — Men naar man har vandret gennem et halvt Hundrede Sale med al deres Rigdom og Pragt, kan man ikke fordøje mere; man bliver aandeligt træt. Vi havde under hele Opholdet i Konstantinopel en tysktalende tyrkisk Fremmedfører med, og han gav os Besked om alt, hvad vi saa.

Dagen efter besøgte vi atter Stambul og kom oppe i Byens højeste Punkt ind i Bazargaderne, et helt Utal af overbyggede Gader. Her i disse Gader findes alle Salgsvarer mellem Himmel og Jord, lige fra Strømpebaand til Biler. Men hvad der her i Byen præger Handelen mest i disse Gader er en uhyre Mængde tyrkiske Tæpper, og de er baade smukke og billige.

Vi besøgte fire af Stambuls største Moskeer; men her maa man ikke betrede Gulvene med sine, vanhellige Fødder. Man lejer et Par Lærredstøfler til at tage paa over Fodtøjet.

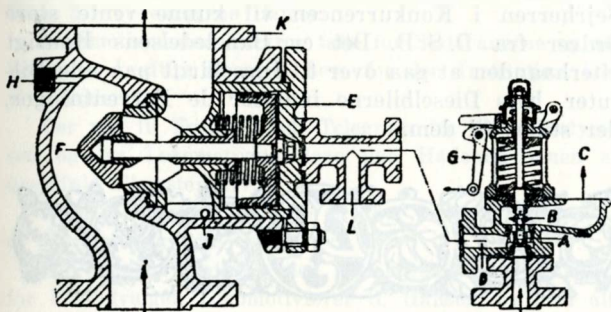
En af Dagene tog vi en Tur over til Lilleasien. Vi sejlede i en stor Motorbaad til Skutari, der er en langt mere orientalsk By end Konstantinopel. Byen ser ud til at have 25—30 000 Indb., og vi tog med Sporvogn til Foden af Tschamlidja-Bjerget, hvor vi vandrede op til Toppen. Opstigningen var svær, men den betalte sig, thi herfra var en vidunderlig Udsigt. Lige nedenfor os ligger Bagdadbanegaarden. Mod Nord ser vi Bosphorus, mod Vest Konstantinopel, Jernbanen til Grækenland og Bulgarien, og mod Syd ligger Marmarahavet med Prinseøerne.

Senere sejlede vi langt sydpaa ud i Marmarahavet, hvor vi passerede en Del af Prinseøerne. Vi anløb to af dem. Paa den første var der et stort Badehotel ved en ideel Badestrand, paa den næste boede kun Rigmænd i pragtfulde Villaer.

(Fortsættes.)

NY SIKKERHEDSVENTIL FOR DAMPKEDLER

Sikkerhedsventiler af de fleste brugelige Konstruktioner har som bekendt den uheldige Egenskab, at Trykket paa Ventil sædet bliver mindre og mindre, jo nærmere Damptrykket kommer til Afblesningsstrykket og dette uden Hensyn til, om Sikkerhedsventilen er indstillet til kortere eller længere Afblesning, eller om Sikkerhedsventilen er fjeder- eller vægtbelastet. Kort før Afblesningsstrykket er naaet, er Trykket paa Ventilen imod Sædet saa svagt, at en lille Rystelse er nok til at fremkalde en kortere Afblesning. Ved en ganske svag Løftning af Ventilen fra sit Sæde, strømmer Kedeldampen ud gennem en meget snever Spalte, og netop ved svag Afblesning slides og tæres Tætningsfladerne stærkt af den udstømmende Dampstraale.



Hovedsikkerhedsventil.

Hjælpe-sikkerhedsventil.

Sikkerhedsventil for Dampkedler med stor Dampdydelse.

Den tiltagende Dampdydelse pr. Kedelenhed har ført til Nødvendigheden af et større Antal Sikkerhedsventiler paa een Dampkedel. Ganske vist kan man ved at forhøje Sikkerhedsventilens Løftehøjde opnaa en tilsvarende kraftigere Afblesning, men selv med dette har man ikke kunnet undgaa at udruste moderne Højtrykskedler for større Dampdydelse med mange Sikkerhedsventiler. Eksempelvis har man paa en moderne Højtrykskedel med 35 Atm. Damptryk og en Time-Dampdydelse paa 230 Tons maattet anordne ikke mindre end 16 Dobbelt-Sikkerhedsventiler med kraftig Afblesning. Belastningsvægten paa hver Ventil maatte være 52 kg, hvilket for hele Kedelanlægget giver en Vægtforøgelse paa ca. 1700 kg — alene til Belastningsvægte. Fjederbelastede Ventiler kunde i dette Tilfælde ikke anvendes, da der ikke kunde skaffes Plads til Belastningsfjedre af de Dimensioner, som her er paakrævet.

De omtalte uheldige Egenskaber er fjernet fra den i Tegningen viste »hjælpe-styrede« Sikkerhedsventil. Denne er i Stand til at erstatte de 16 Dobbelt-Sikkerhedsventiler, som omtales i ovennævnte Eksempel. Princippet i den hjælpe-styrede Sikkerhedsventil er at fremkalde Afblesning fra den egentlige Sikkerhedsventil ved Hjælp af en lille fintmærkende Hjælpe-sikkerhedsventil, hvis Opgave er, at aabne Adgang for Damp til at paavirke Hovedsikkerhedsventilens Kraftstempel. Kun Hjælpe-sikkerhedsventilen har Fjederbelastning til at holde Ventilen lukket til Afblesningsstrykket er naaet, medens Kraftpaa-

virkingen til at aabne Hovedsikkerhedsventilen som sagt faas af den gennem Hjælpe-sikkerhedsventilen udstrømmede Damp.

Naar det tilladte Damptryk overskrides, løftes Hjælpe-styreventilens Ventilkegle A fra sit Sæde, og gennem den af A frembragte Aabning udstømmer Damp, som med sin Kraft paavirker den ovenover siddende, fremspringende Krave B paa Ventilspindelen, hvorved denne og Ventilen A løftes saa højt, at A faar sit største Gennemstrømningsareal. Den udblæsede Damp undviger til Atmosfæren gennem Udblæsningsrøret C. I Rummet D opstaar der under Afblesningen et bestemt og varigt Damptryk, som vil være tilstede saalænge Hjælpe-sikkerhedsventilen blæser. Trykket i D forplanter sig gennem en Rørforbindelse ind i Hovedsikkerhedsventilens cylindriske Rum med Kraftstempelt E og trykker E til venstre, hvorved det med Stempelstangen aabner Ventilen F, og den egentlige Afblesning finder Sted.

Arealet paa Kraftstempelt E er flere Gange større end Arealet paa Ventilen F, hvorfor det stagnerende Damptryk i D under alle Omstændigheder er i Stand til at aabne Hovedsikkerhedsventilen. Den under Stempelt E anordnede Skruefjeder tjener til at lukke Hovedsikkerhedsventilen, naar der intet Damptryk er i Kedlen. Skruefjederen er forholdsvis svag, og Stempelt E skal saaledes i Hovedsagen kun overvinde Damptrykket paa Ventilen F for at fremkalde Afblesning. Naar Damptrykket i Kedlen efter Afblesning er sunket til Maksimaltrykket, ophører Hjælpe-sikkerhedsventilens Udblæsning, og Trykket i D forsvinder, hvorefter Hovedsikkerhedsventilen lukkes af Kedeltrykket paa Ventilen F.

Ventilerne og Ventil sæderne er fremstillet af bedste *Eska-Staal* for at have den største Modstandsdygtighed overfor Tæring og Slid. Ventilen F er anordnet bevægelig paa Ventilspindelen. Boringen H er beregnet til en Udblæsningshane for Udblæsning af Luft fra det højest beliggende Sted under Koldtryksprøver. Boringen J har den Opgave at aflede Vandet fra Udblæsningsrøret K. Gennem Boringen L og en lille Ventil kan der med Haanden indlades Kedeldamp under Driften for at prøve Hovedsikkerhedsventilens Funktionsevne.

Hjælpe-sikkerhedsventilen er, som Tegningen viser, anordnet adskilt fra Hovedsikkerhedsventilen og sat i Forbindelse med sidstnævnte gennem en Rørledning. Ved denne Anordning kan Hjælpe-sikkerhedsventilen anbringes et Sted paa Kedlen, hvor der ikke forekommer heftige Strømninger. I Driften skal den nye Sikkerhedsventil have fungeret tilfredsstillende.

F. Spaer.

JERNBANEKØRSELENS UDVIKLING I ITALIEN

Paa de italienske Statsbaner har der i nogle Aar været anvendt Skinneautomobiler, de saakaldte Littoriner, i mange forskellige Typer, hvilke har bestridt Trafikken paa Sidebaner og Nærtrafikken paa mange Hovedbaner. De har virket tilfredsstillende, men er nu fortrængt fra flere Hovedbaner af den

indførte elektriske Drift, hvis Hovedopgave er at fremme Hurtigtrafikken mellem de større Byer.

Den store Fjerntrafik har medført en stadig Trang for større Tog, og de paakravede større Kørehastigheder har givet Anledning til Indførelsen af elektriske Strømlinietog. Forarbejderne til disse gennemførtes paa en Forsøgsanstalt *Ufficio des Servizio Trazions* i Florentz, og efter de der indvundne Erfaringer har Firmaet *Breda* i Sesto Calende bygget elektriske Tog i Strømlinieform.

Det drejer sig om Tog, der er bygget dels af Staal og dels af Aluminium. De bestaar af tre Vogne, hvis Side- og Tagflader er forbundne med hinanden af smidigt Stof, saa Togets tre Dele i det Ydre er sammensluttet til en Enhed. Endvidere er de ellers frempringende eller forsænkede Dele paa Vognenheden holdt saa nær til Vognfladerne som muligt. Da Viinduerne maa holdes lukket under Kørselen paa Grund af Kørehastigheden, har Luftfornyelsen i Toget været et meget vigtigt Problem. Det er løst med et Anlæg, som paa seks Minutter fornyer Luften i Toget og samtidig efter Behov tempererer Luften op eller ned og giver den en passende Fugtighedsgrad. Af de tre Vogne er den midterste 1. Klasses Salonvogn med 30 bekvemme Siddepladser. De to øvrige Vogne har 2. Klasse med Siddepladser for 35 Rejsende i den ene og for 24 i den anden. I sidstnævnte Vogn findes Buffet samt Post- og Pakrum.

Toget har en Længde paa 62 m og vejer ca. 100 t. I begge Ender findes et Førerrum. Til Fremdrivning findes seks Motorer, der tilsammen udvikler 1200 HK, med hvilke der er beregnet en Maksimalhastighed paa 160 km/T og en Rejsehastighed paa 110 km/T. Paa Prøveture er der mellem Rom og Formia opnaaet en Kørehastighed paa 170 km/T; Strækningen er 128 km lang og tilbagelægges paa 58 Minutter.

For at fremme Rejsehastigheden paa ikke elektrificerede Strækninger, særligt Strækningen Turin—Milano—Venedig—Triest, beskæftiger *Fiat*-Værkerne i Turin sig med diesel-elektriske Tog, som skal bringe Rejsetiden fra Turin til Triest ned fra syv til fire Timer.

D. S. B.s rullende Kino.

Vi omtalte for kort Tid siden, at Statsbanerne har anskaffet 2 Kino-Vogne, som tænkes anvendt i Udflugtstog o. l. Den ene af disse Vogne blev for nylig forevist for Pressen, og det maa siges, at Arrangementet faldt godt ud. Der blev vist forskellige Film, dels Stumfilm, dels Lydfilm. Lyden gik godt igennem trods det Spektakel, som fremkommer under Togets Kørsel, og Billederne rystede ikke engang saa meget, som de undertiden gør i rigtige Biografer. Opholdet i Vognen var varmt, men det kan jo afhjælpes ved nogen Ventilation. Vi føler os i hvert Fald sikker paa, at disse rullende Biografer nok skal blive Succes. Den ene af dem blev den 25. Maj anvendt i et Udflugtstog, Randers Amts Avis arrangerede med Fanø som Maal.

Det første Landevejstog.

Paa Statsbanernes Bilruter til og fra København anvendes Danmarks største Rutebiler, der i Højsæsonen medfører Paahængsvogne. Statsbanerne har hidtil anvendt Benzin-Biler, men ønsker at gaa over til Dieselmiler, og for at samle Erfaringer har Generaldirektoratet bestilt 3 forskellige Diesel-Fabrikata, som indsættes i Drift sammen for at sammenligne Drift- og Vedligeholdelsesomkostninger.

Den ene af Bilerne leveres af A/S Frichs og er blevet afleveret til Statsbanerne. Bilen er lavet paa Frichs Fabrikker med Undtagelse af Karosseriet, der er fremstillet af Frandsens Karosserifabrik i Aarhus. Dieselmiler har med Paahængsvogn Plads til 66 Passagerer med Normalbelastning, men kan rumme betydeligt flere. I Paahængsvognen er der 24 Siddepladser. Dette Landevejenes Dieseltog er udført saa godt, som Fabrikanterne overhovedet har kunnet, da Sejrherren i Konkurrencen vil kunne vente store Ordre fra D. S. B. Det er Baneledelsens Hensigt efterhaanden at gaa over til Dieseldrift paa alle Bilruter, hvis Dieselmilerne indløser de Forventninger, der stilles til dem.



Afdelingsudflugt.

D. L. F. Aarhus Afdelinger afholder sin aarlige Sommerudflugt »Ud i det Blaa«, Lørdag den 17. Juni. Afgang fra Harald Jensens Plads Kl. 14. Pensionisterne indbydes. *Festudvalget.*

Jubilæumsfester.

I Anledning af D. L. F.s 40 Aars Jubilæum afholdt Afdelingerne i Gedser og Nykøbing F. den 15. April 1939 en ualmindelig vellykket Fest.

I et Antal af 54 Personer mødte Fstedeltagerne Kl. 18,30 paa Gedser Hotel til det smukke og veldækkede Bord. Efter at Formanden havde budt Velkommen tog Spisningen sin Begyndelse, hvorunder Taler og Sange afløste hinanden.

Under Festen indløb et Par Telegrammer, bl. a. fra Jernbaneforbundet. Efter at Spisningen var sluttet, tog Ballet sin Begyndelse til Tonerne af et fra Nf. importeret Orkester.

I en Pause underholdt Lokomotivfyrbøder H. Larsen Gæsterne med en Tryllekunstner-forestilling, for hvilken han modtog stort Bifald. Vi skylder Forfatterne til de gode Sange stor Tak. Endvidere takker vi Maskinbestyrer og Lokomotivmester for Afløsning, saa alle, der ønskede det, kunde deltage.

Under Festen blev der afsendt en Hilsen til Hovedbestyrelsen med samtlige Deltageres Navne.

Afdelingerne bringer herved Hovedbestyrelsen sin bedste Tak for Tilskudet til denne smukke Fest.

C. J. Christiansen.

Lørdag den 13. Maj afholdt Dansk Lokomotivmands Forenings Afdelinger i Randers, Hobro og Langaa Foreningens 40 Aars Jubilæumsfest paa Højskolehotellet i Randers.

Ved Festen, der indledes med en Fællesspisning, bød Lokomotivfører Georg Hansen den store Forsamling velkommen og takkede Lokomotivmester Aarkrog, der med Frue var indbudt til Festen, for det Arbejde, der var gjort for at alle, som ønskede det, kunde deltage.

Lokomotivfører Blak talte for Foreningen og mindedes Pionererne, der havde været Banebrydere for at skabe Lokomotivmændene bedre Kaar. Lokomotivførerne Eisenbichler og Beck, Langaa, N. C. Mogensén, E. L. Kristensen og Ortmann Hansen udtrykte deres Glæde over Festen. Lokomotivfører Greffel talte for Damerne og bidrog i det hele til at sætte Humøret højt hos Festsdeltagerne.

Sangene, der blev afsunget, gjorde stor Lykke. Et Lyntog var anbragt ved hver Kuvert og indeholdt en morsom Sang for Foreningens Damer.

Lokomotivmester Aarkrog talte for Statsbanerne og udbragte et kraftigt besvaret Leve for den Institution, som vi arbejder for.

Der var til Festen sendt Telegram fra Hovedbestyrelsen og fra Lokomotivmændene paa Hadsund-Banen en pragtfuld Blomsterkurv.

Efter Spisningen indtoges Kaffen i Selskabslokalerne, og derefter begyndte et muntert Bal.

Ved Festens Slutning blev paa Forslag af Formanden for Festudvalget, Lokomotivfører G. Hansen, og med alle Deltagernes Bifald den modtagne Blomsterkurv overrakt Lokomotivfører Thomsen til hans Hustru, som gennem flere Maaneder har været syg og derfor ikke kunde deltage i Festen.

Efter at have prydet ved Festen kunde en bedre og mere heldig Anbringelse af Blomsterkurven vel næppe tænkes.

Lokomotivfører Thomsen takkede bevæget for den viste Opmærksomhed mod hans Hustru og beder gennem disse Linier Lokomotivfører G. Hansen og alle Festsdeltagerne modtage sin Hustrus og egen hjerteligste Tak.

H.

Søndag den 7. Maj afholdt de helsingørske Afdelinger en vellykket Jubelæumsfest paa Hotel Øresund i Helsingør. Festudvalget var sammensat af de tre Kategoriers Formænd, og Kl. 18,00 samledes ca. 60 Deltagere til Festsiddag, hvor Formanden for Festudvalget, Lokomotivfører H. V. Nielsen, bød Velkommen.

Som indbudte Gæster deltog Lokomotivmester Frederiksen og pens. Lokomotivmester Schollert, og fra Lokomotivpersonalet i Helsingborg Lokomotivfører, Stadsfuldmægtig Ericson, Statsbanerne, og Lokomotivfører Persson, Helsingborg—Hässleholm Jernbane, alle med Damer; desuden deltog flere svenske Kammerater. Lokomotivfører Persson overrakte de helsingørske Lokomotivmænd en smuk Erindringsgave, bestaaende af et Tinkrus med Inskription. Ved Bordet herskede den bedste kammeratlige Stemning, og der blev holdt mange Taler, der naturligvis alle drejede sig om Organisationens Betydning og Ønsker for dennes gode Trivsel, ligesom flere velskrevne Sange gjorde stor Lykke. Efter Middagen gik Dansen muntert, og ind imellem var der forskellig Under-

holdning, hvori vore svenske Kolleger deltog med Liv og Lyst, især skal fremhæves Lokomotivfører Helmberg, der altid ved vore fælles Fester glæder os med sin smukke Sang, ligeledes to unge Lokomotivfyrbødere fra H-H Jernbanen, der i komisk Optræden gjorde stor Lykke. Vi har her i Hg i flere Aar plejet kammeratligt selskabeligt Samvær med de helsingborgske Kolleger, og vi sætter stor Pris paa disse Sammenkomster. Vi mener alle, at vi derigennem bidrager til at styrke det nordiske Folkefællesskab, og ingen, som har overværet, naar vi i sidste Øjeblik før Afrejsen med Færgeren, fra hvilken Side af Sundet det end sker, samles for at afsynge de forskellige Landes Nationalsange, glemmer den Højtidsstemning, der da er til Stede.

Vi takker Maskinkontoret for Afløsningen, der beredvilligt var givet til alle, der ønskede at deltage i Festen, og vi takker Hovedbestyrelsen for Tilskudet, der blev ydet os, og for Hilsenen, der af denne blev sendt os til selve Festen, ligesom vi ogsaa takker Festudvalget for dets udmærkede Arbejde med Arrangementet.

Deltager.



Ingen Rusten i »Nordpilen«.

Det ny Lyntog »Nordpilen«, som varetager Udlandsforbindelserne over Hirtshals og Frederikshavn, er en jernbaneteknisk Drøm i Aluminium. Hvert Tog kommer til at bestaa af fire Vogne, som tilsammen ikke vejer mere end 30 Tons, og som er udstyret med alle tænkelige Raffinementer; bl. a. er de oversprøjet med Uld paa Bagsiden af Metallet, for at der ikke skal fremkomme nogen Raslen under Farten, selv om denne sættes op til 120 km. Konstruktionen er som en hel Lillebæltsbro, siger Generaldirektør Knutzen.

Engelske Lokomotiver til Tyrkiet.

Tyrkiet har afgivet en stor Ordre paa 58 Lokomotiver til England. Ordrens samlede Værdi er omkring 1 Mill. Pund Sterling.

Nye Motorvogne til bornholmske Jernbaner.

De bornholmske Jernbaner har overvejet at indkøbe en Del forskelligt Materiel fra den nedlagte Haderslev Amtsbane. Paa en ekstraordinær Generalforsamling er dette Køb nu vedtaget. Det drejer sig om to dieselelektriske Personvogne à 32 Pladser og en dieselelektrisk Traktor samt en Del Skinde- og Svellemateriel. Vognene er bygget i 1934 og kostede den Gang 315 000 Kr., men de vilde i Dag koste 460 000 Kr. Da der i Danmark ikke findes andre Baner end de bornholmske, der anvender samme (smalle) Sporvidde som de nedlagte sønderjydske Amtsbaner, har der været Lejlighed for Bornholmerne til at gøre en virkelig fin Forretning. De tre Vogne tilbydes for tilsammen 100 000 Kr., hvortil kommer Transport-Udgifter paa 10 000 Kr. og Istandsættelse til et Beløb af ca. 15 000 Kr.

Der stilles større Krav til Jernbanepersonalet i Svejts.

Af den af Direktionen for de svejtsiske Statsbaner udsendte Aarsberetning for 1938 fremgaar, at Personalets Antal atter er gaaet ned i det forløbne Aar med 119 til 29 326 Mand. Det egentlige Driftspersonale udgør 27 483 Mand eller 40% færre end Aaret forud. Denne nedadgaaende Bevægelse af Statsbanernes Personaleantal har man kunnet bemærke i flere Aar, hvorimod Personalets Præstation er steget. Dette belyses af følgende Tal:

Personalets Antal var i 1938 i Sammenligning med 1920 gaaet ned med:	
Driftspersonale	30,4 pCt.
Antal Lokomotivkilometer	steget med 81,0
Antal Togkilometer	steget med 99,0
Antal Akselkilometer	steget med 75,0
Antal Tonkilometer	steget med 85,0

I. T. F.

Indiske Jernbanemænds daarlige Arbejdsbetingelser.

Paa en nylig afholdt Konference af de britisk-indiske Jernbanearbejdere i Sholapur har denne Konferencens Ordfører givet en indgaaende Skildring af Jernbanepersonalets Situation. I Aarene 1929 til 1937 er næsten 110 000 Mand afskediget fra de indiske Jernbaner. Lønningerne er blevet nedsat, den nuværende Mindsteløn er 12 og 13 Rup. pr. Maaned. Ferien er blevet indskrænket fra 15 til 10 Dage. Forskellige Begunstigelser er blevet forringet. Jernbanepersonalet maa lide under forskellige reaktionære Foranstaltninger.

De britisk-indiske Jernbaners Indtægter udgør ca. 950 Millioner Rup. pr. Aar; heraf faar de britiske Kapitalister ikke mindre end 360 Millioner i Form af Renter.

I. T. F.

Æventyret om de kanadiske Jernbanemænds høje Løn.

Formanden for Fællesudvalget af Kanadas Jernbaneorganisationer har den 26. April 1939 i Senatets Udvalg for Jernbanevæsenet aflivet Æventyret om de kanadiske Jernbanemænds høje Lønninger.

Han forklarede, at Kritiken om Jernbanepersonalets Lønninger og Arbejdsbetingelser var uberettiget, da disse ikke er nogen Vanskelighed for Jernbaneproblemet. I 1920 beskæftigede de kanadiske Jernbaner 175 702 Personer, men i 1937 kun 121 541. Det samlede Lønningsbeløb er faldet fra 280 353 910 Dollar i 1920 til 179 110 674 i 1937, eller med 36,1 pCt. En Undersøgelse af Jernbanemændenes Lønninger har haft til Resultat, at de fleste af Personalets Medlemmer har Indtægter, der er utilstrækkelige til et passende Leveniveau. Saaledes fandtes der i 1937 6 670 Jernbanemænd, der tjente under 60 Dollar om Maaned, 12 229 under 75 Dollar, 34 369 under 85 Dollar, 76 235 under 125 Dollar, 101 984 under 150 Dollar, 111 601 under 200 Dollar pr. Maaned, medens kun 2 448 Mand (2 pCt.) havde over 250 Dollar pr. Maaned. Derimod er Personalets Ydelser i Tonmil pr. Dollar af Driftsomkostninger steget i samme Tidsrum med 34,3 pCt.

Med Aktionærernes Udbytte forholder det sig dog en Smule anderledes. I 1920 udbetaltes der næsten 30 Millioner Dollar i Dividender; i 1930 — altsaa et Aar efter den økonomiske Kriases Udbrud — næsten 34 Millioner; først derefter kom der en Nedgang. Rentetjenesten slugte i 1920 over 59 Millioner Dollar; dette Beløb steg i 1930

med over 100 pCt. og var i 1937 endnu 31,3 pCt. højere end i 1920, efter at man gennem Lovforanstaltninger havde nedsat Gældsrenterne.

I 1920 blev 57 pCt. af Driftsindtægterne anvendt til Personalets Lønninger; i 1937 kun 50,4 pCt. — 11,4 pCt. mindre. Til Renter anvendtes i 1920 derimod 12 pCt. af Driftsindtægterne mod 21,9 pCt. i 1937 — 82,5 pCt. mere.

Alle disse Tal beviser, at Udgiftsposten »Lønninger« ikke kan anses for at være trykkende for Jernbanedriften, og at de kanadiske Jernbanemænds Lønninger ikke er saa høje, som man vil paastaa.

I. T. F.

Foreningen af Pensionister ved de danske Statsbaner

afholdt sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 16. Maj 1939 Kl. 15 i Fredericia med efterfølgende Sammenkomst.

Paa Grund af, at der var tilstaaet Foreningens Medlemmer med Hustru fri Rejse, var der mødt et saa stort Antal, at de kun med Vanskelighed kunde rummes i den meget store Sal. — Formanden gik efter Opfordring ind paa at fortsætte indtil næste Aars Generalforsamling. Af Bestyrelsesmedlemmer afgik efter Tur Vognpasser P. Bengtsen, København, og Baneformand C. Poulsen, Aalborg, og nyvalgte Stationsforstander F. A. Jyrd, København, og Togfører M. Kristensen, Randers, Til Revisor nyvalgte Statsbanebogholder I. Mouritsen, Hellerup.

Nærmere Referat af Mødet følger

Bestyrelsen.

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 nødvendig Ærgrelse hos Medlemmet, men tillige unødvendigt Arbejde og unødvendig Udgift, idet der paa denne Maade maa betales Anmeldelsesgebyr flere Gange for samme Abonnent.

*Rettelse til
Adressefortegnelsen*

Motorførerafdelingerne:

- Struer Afd.:* Formandens Adresse rettes til: Nygade 6.
- Randers Afd.:* Kassererens Navn og Adresse rettes til: K. E. Hansen, V. Altanvej 38, 3.
- Aarhus Afd.:* Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. M. Jørgensen, Chr. Kiersplads 7, 2.



Forflyttelse:

fra 15.—5.—39:

Lokomotivførerne:

- J. G. Poulsen, Hobro, efter Ansøgning til Randers.
- J. K. Lokdam, Langaa, efter Ansøgning til Randers.

Lokomotivfyrbøderne:

- O. J. Jønsson, Thisted, til Struer.
- K. Tegtnøjer, Thisted, til Struer.
- C. D. Walkusch, Lunderskov, til Fredericia.
- R. L. Pedersen, Lunderskov, til Tønder.
- G. J. Pedersen, Assens, til København Gb.

Udnævnelse fra 1.—6.—39:

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- A. M. J. Hansen, Struer, til Lokomotivfyrbøder, Struer
- K. Alkærsig, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder, Nyborg.
- C. B. Jensen, Roskilde, til Lokomotivfyrbøder, Korsør.
- N. P. R. Hansen, Struer, til Lokomotivfyrbøder, Struer.
- J. H. Sørensen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder, Brande.
- A. V. D. Andersen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder, Brande.
- M. S. Jeppesen, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder, Nyborg.
- A. Pedersen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder, Brande.
- P. H. Nielsen, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder, Nyborg.
- H. V. Pedersen, København Gb., til Lokomotivfyrbøder, Brande.
- H. J. Andreasen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder, Nyborg.
- N. P. Madsen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder, Esbjerg.
- H. C. Hanssen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder, Brande.
- E. D. Hansen, Kalundborg, til Lokomotivfyrbøder, Gedser.
- T. H. C. Olsen, København Gb., til Lokomotivfyrbøder, Struer.
- S. R. Laursen, København Gb., til Lokomotivfyrbøder, Padborg.
- D. H. S. Nielsen, København Gb., til Lokomotivfyrbøder, Tønder.
- A. V. Klausen, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder, Nyborg.
- E. C. Köhler, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder, Nyborg.
- A. S. K. Rind, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder, Brande.
- P. E. H. Lisvad, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder, Nyborg.
- S. K. Jensen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder, Brande.
- H. W. Svendsen, København Gb., til Lokomotivfyrbøder, Gedser.
- P. Jensen, Esbjerg, til Lokomotivfyrbøder, Esbjerg.
- P. E. J. Honoré, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder, Padborg.
- R. P. Schultz, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder, Padborg.
- C. S. E. Petersen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder, Brande.
- W. S. H. Olesen, København Gb., til Lokomotivfyrbøder, Gedser.
- M. Rasmussen, Esbjerg, til Lokomotivfyrbøder, Esbjerg.
- K. L. Olsen, København Gb., til Lokomotivfyrbøder, Glyngøre.
- N. O. V. Pedersen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder, Skern.

- C. C. Poulsen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder, Padborg.
- H. C. Zerling, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder, Padborg.
- H. V. Jensen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder, Struer.
- E. Laursen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder, Tønder.
- H. Nielsen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder, Brande.
- J. P. M. Nielsen, Esbjerg, til Lokomotivfyrbøder, Esbjerg.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—6.—39:

- Lokomotivfører E. C. Poulsen, Nyborg, til Odense.
- Motorfører I A. Poulsen, Struer, efter Ansøgning ifølge Opslag til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøderne:

- P. H. N. Sørensen, Helsingør, til København Gb.
- S. G. Jensen, Næstved, til København Gb.
- A. M. Bregnhardt, Roskilde, til København Gb.
- H. E. Olsen, Roskilde, til København Gb.
- O. S. Nielsen, Roskilde, til København Gb.
- K. E. Petersen, Korsør, til København Gb.
- E. K. Larsen, Viborg, til København Gb.
- S. A. Danum, Roskilde, til København Gb.
- P. S. Henriksen, Brande, til Randers.
- B. E. J. Nielsen, Padborg, til Korsør.
- A. C. V. Fricke, Esbjerg, til Korsør.
- S. A. Petersen, Padborg, til Aarhus H.
- H. K. Schrøder, Tønder, til Aarhus H.
- H. C. Hansen, Brande, til Aarhus H.
- E. N. Lüdeking, Aalborg, til Aarhus H.
- A. Christensen, Frederikshavn, til Aarhus H.
- E. Kristensen, Struer, til Aarhus H.
- J. Zeilberger, Padborg, til Esbjerg.
- P. T. Kokholm, Tønder, til Esbjerg.
- P. K. Rosenkilde-Hansen, Skern, til Esbjerg.
- S. P. J. Honoré, Struer, til Esbjerg.
- C. P. Jensen, Brande, til Nyborg.
- K. E. B. Pedersen, Brande, til Nyborg.
- R. S. Nielsen, Nyborg, til Fredericia.
- A. F. Heuch, Nyborg, til Fredericia.
- E. O. Erdland, Padborg, til Fredericia.
- P. I. Andresen, Brande, til Fredericia.
- F. G. Jensen, Brande, til Struer.
- S. A. B. Jensen, Brande, til Struer.
- P. R. T. Poulsen, Gedser, til Helsingør.
- T. C. L. Petersen, Glyngøre, til Næstved.
- K. K. Jørgensen, Kalundborg, til Viborg.
- R. Nielsen, Frederikshavn, til Aalborg.
- C. B. M. Revald, Langaa, til Frederikshavn.
- F. Ladegaard, Brande, til Frederikshavn.
- B. Villumsen, Gedser, til Kalundborg.
- J. H. M. Riber, Brande, til Langaa.
- H. M. Pedersen, Nyborg, til Roskilde.
- O. E. Henriksen, Slagelse, til København Gb.
- P. Jørgensen, Korsør, til København Gb.
- K. E. D. Kofoed, Padborg, til København Gb.
- H. Hansen, Gedser, til Roskilde.

Afsked:

- Lokomotivfører M. P. Jensen, Næstved, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—39 (min. Afsked).
- Lokomotivfører P. A. Christensen, Struer, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—8.—39 (min. Afsked).



Ekstraordinære Medlemmer optaget pr. 1.—5.—39:
pens. Lokomotivførere:

- R. P. Rasmussen, Strindbergsvej 80, Valby.
- K. F. Kristiansen, Suhrsvej 10, 1., Korsør.
- J. S. Grauballe, Kjeldsgaardsvej 29, 4., Valby.
- P. E. Nielsen, Blichersvej 18, Brande.
- R. A. Thygesen, Stævnebo, Maale pr. Kerteminde.
- A. P. Andersen, »Vesta«, Vesterg. 48, Vejgaard, Aalborg.

REGNSKAB for Statsbanepersonalets private gensidige Hjælpekasse.

Vindings- og Tabs-Konto for Aaret 1938.

INDTÆGT	Kr.	Ø.
Indbetalt i maanedlige Bidrag	149 513.	00
Indskud af nye Medlemmer (226)	100.	00
Renter	99 507.	86
Kursvinding i Henhold til Forsikringsloven ..	4 568.	00
Overført fra Overskudsfond til Bonusudbetaling	30 720.	00
	284 408.	86

UDGIFT	Kr.	Ø.
36 Dødsfald à 635 Kr.	Kr. 22 860.	00
123 » » 620 »	» 76 260.	00
55 » » 605 »	» 33 275.	00
51 » » 590 »	» 30 090.	00
9 » » 575 »	» 5 175.	00
1 » » 560 »	» 560.	00
275 Dødsfald à 500 Kr.	168 220.	00
== 137 500 Kr. + Bonus 30 720 Kr.		

Afgift til Forsikringsraadet	306.	02
Depot- og Giroafgift	Kr. 1 272.	34
Mæglerkurtagte	» 106.	49
	1 378.	83

Honorarer og Lønninger:

Actuar	Kr. 1 000.	00
Revisorer	» 800.	00
Styrelsen	» 4 592.	00
Diverse	» 30.	00
	6 422.	00

Møder	1 618.	62
Opkrævning af Bidrag	Kr. 2 949.	79
Porto	» 71.	52
Tryksager	» 406.	89
Diverse	» 28.	54
	3 456.	74

Henlæggelse til Forsikringsfond (Præmie-reserve)	31 133.	00
Aarets Overskud	71 873.	65
	284 408.	86

Balance pr. 31. December 1938.

AKTIVER	Kr.	Ø.
Statsobligationer optagne til Kurs i Henhold til Forsikringsloven	879 797.	00
Andre Obligationer optagne til Kurs i Henhold til Forsikringsloven	1 136 118.	22
(Ialt paalydende 2 292 100,00 Kr.)		

Samtlige ovennævnte Værdipapirer er forsynet med Baandlæggelsespaategning, hvorved de gælder som Dækning for Hjælpekassens Forsikringsfond i Henhold til Forsikringsloven.

Kassebeholdning:

Bankbog Nr. 5442, Landsmandsbankens Frbg. Afdeling	16 369.	01
Bankbog Nr. 17 048, Arb. Landsbank	11 136.	13
Bankbog Nr. 6656, Privatbanken, Enghave Afdeling	235.	25
Postgiro og kontant hos Forretningsføreren ..	4 573.	74
	2 048 229.	35

PASSIVER

Forsikringsfond (Præmiereserve):	Kr.	Ø.
Beholdning fra forrige Aar .	Kr. 1 681 537.	00
Forlods henlagt	» 31 133.	00
	1 712 670.	00

Sikkerhedsfond:

Beholdning fra forrige Aar	83 778.	00
----------------------------------	---------	----

Overskudsfond:

Beholdning fra forrige Aar .	Kr. 210 627.	70
Udbetalt Bonus i 1938	» 30 720.	00
	Kr. 179 907.	70
Henlagt Aarets Overskud	» 71 873.	65
	251 781.	35
	2 048 229.	35

København, den 16. Februar 1939.

I Styrelsen:

R. Kantso. D. O. Høgsgaard. L. M. Poulsen.

Regnskabet er under 20. Februar 1939 forsynet med følgende Paategning:

Regnskabet er revideret af os og befundet rigtigt i Henhold til de os forelagte Bøger og andre Bevisligheder. Vi har overbevist os om, at Aktiverne Kr. 2 048 229,35 rigtig forefandt.

R. Hansen.

L. C. Jensen.

Vi har kontrolleret, at foranstaaende Regnskab er i Overensstemmelse med Hjælpekassens Bøger. Vi har ikke revideret Bogføringen, men vi har faaet forelagt Dokumentation for, at Obligationsbeholdningen var til Stede ved Udgangen af 1938, og vi har foretaget et Beholdningsefter-syn omfattende Obligationer, Bank, Postgiro og Kontanter den 18. April 1939. Iøvrigt har vi overbevist os om, at Passiverne pr. 1 Januar 1939 er optaget i Status overens-stemmende med Actuarens Opgørelser.

København, den 27. April 1939.

Revisions- og Forvaltnings-Institut Aktieselskab.

H. E. Andersen, Einar Rom.
statsaut. Revisor.

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.