



Nº 16

20. August 1939

39. Aargang

TURBESÆTTELSER

Undertiden indsendes der til Foreningens Kontor Forespørgsler eller Sager vedrørende Turbesættelsesforhold, sommetider er det blot rene Smaating, der er Tale om; i andre Tilfælde kan det nok se ud som Problemer, men det drejer sig som Regel dog om, at Turbesættelsesreglerne er læst forkert. Stort set har der i mange Aar ikke foreligget Ting, som viste, at der paa ganske afgørende Punkter herskede Tvivl om Turvalgreglerne — der er jo ogsaa tidligere fra Organisationens Side givet udførlige Redegørelser, illustreret ved forskellige bestemte Tilfælde.

I den senere Tid er der imidlertid blevet forebragt os en saa hasarderet fejlagtig Opfattelse af Turvalgreglerne, at det maa anses for opportunt at belyse dette Spørgsmaal nærmere.

Det er hævdet, at hvis en Mand med høj Lokomotivmandsanciennitet efter Ansøgning forflyttes til et andet Depot, kan han ved det første Turvalg efter 1 Aars Forløb paa det nye Depot komme i Tur efter sin Anciennitet, uanset om der er Pladsledighed eller ej.

Motiveringen for denne Opfattelse er, at *alle Pladser* i samtlige Ture er ledige ved hvert ordinært Turvalg, og at de, naar Valget er tilendebragt, alle besættes efter Anciennitet, selv om dette medfører, at en Kollega, som maaske i mange Aar har været i Linietur, maa rykke ud heraf til Fordel for en Kollega, der vel er ældre i Tjenesteanciennitet, men kun har været ved Depotet i saa lang Tid, at han netop har opnaaet sin Depotanciennitet.

En saadan Opfattelse er fuldstændig ved Siden af, og der havde næppe været Anledning

for Organisationen til at røre ved Spørgsmaalet, hvis det kun drejede sig om, at en enkelt Mand havde en saadan fejlagtig Forstaaelse af Turvalgreglerne; men det er fra autoritativ Side hævdet, at man nogle Steder i Landet praktiserer Reglerne paa den omtalte fejlagtige Maade. Dette har vi ganske vist ikke hørt noget om de sidste 7—8 Aar; men det ligger i Sagens Natur, at vi heller ikke kan vide Besked med alt, hvad der foregaar i Afdelingerne Landet over. I hvert Fald er det bedst at faa Forholdet afklaret.

Det, som er afgørende i det her rejste Spørgsmaal, er: *Hvornaar er Pladser i Turene ledige i turvalgmæssig Henseende?* Er alle Pladser ved hvert ordinært Turvalg ledige til fri Afstemning blandt samtlige ved Depotet værende med Depotanciennitet, eller gælder der andre, indskrænkende Bestemmelser?

Efter vor Mening er Turvalgreglerne paa dette Punkt saa klare og tydelige, at der ikke skulde kunne være nogen Tvivl; thi i Reglerne staar jo udtrykkeligt, at en Lokomotivmand, der er forflyttet efter Ansøgning, ved det nye Depot vil være at regne som yngste Mand i 1 Aar. Herefter vil der være at tage Hensyn til hans Anciennitet, *men Anbringelse i Tur kan dog først ske, naar Plads er ledig, jfr. Afsnit 1 b, Stk. 3*, og læser man dette Stykke (1 b, Stk. 3), ses det klart og tydeligt, at Pladser i Ture er ledige: Hvis Indehaveren

paa Grund af særlige Omstændigheder er taget ud af Tur,

er forflyttet,

er død

eller ikke er tjenstgørende mere.

Det her anførte skulde da ikke kunne lade nogen som helst Tvivl mulig, og spørger man os, hvorledes en Misforstaaelse som den her omtalte er tænkelig, maa vi blive Svar skyldig. *Forholdet er nemlig det, at der med Hensyn til Begrebet Pladsledighed ikke er sket nogen som helst Forandring siden vi for mere end 20 Aar siden — Efteraaret 1916 — fik vore første Turvalgregler.* Allerede dengang blev der for saa vidt angaar det omtalte Omraade fastsat Bestemmelser, som aldeles nøje svarer til, hvad der er gældende i Dag, der udstedtes ikke dengang nogen direkte Ordre i Sagen — Generaldirektoratet skrev til Distrikterne, at de skulde anvende de nye Regler — men i den første egentlige Ordre om Turbesættelsesforhold (gl. Ordre H 201 af 16. April 1919) er Bestemmelsen om, hvornaar Pladser i Turene er ledige af nøjagtig samme Ordlyd som nu.

De yngre Medlemmer af vor Organisation kunde jo nu spørge, paa hvilket Omraade de nye Turbesættelsesregler da afveg fra de ældre, og vi skal dertil oplyse, at der tidligere ved hvert Køreplansskifte blev fastsat en bestemt Rækkefølge for Turene — »den bedste«, »den næstbedste« o. s. v. — og efter denne Rækkefølge blev Personalet placeret i Henhold til deres Anciennitet. Paa denne Maade blev en Mand, hvis Anciennitet berettigede ham til at køre i den som den »bedste« udpegede Tur, tvunget til at køre i denne Tur, selv om han hellere vilde køre i anden.

Man benævnte den daværende Fremgangsmaade for: »Turbesættelser efter den tvungne Anciennitets Princip«. Der var adskillige Steder Modvillie mod denne Form, og i 1931 fik vi da de »frie« Turvalgregler, hvorved alle de, som ved Turvalget har Adgang til at kunne vrage mellem forskellige af et Depots Ture, kan stemme sig i Tur netop der, hvor de ønsker det.

Det var Overgangen fra tvungen Turbesættelse til de frie Valg, som var det generelle ved Forandringen i September 1931. Men med Hensyn til selve Begrebet om, hvornaar Pladser i Turene er ledige, skete der som nævnt ikke den bitterste Forandring.

Det skal indrømmes, at der, straks efter at de nye Turvalgregler var udsendt, opstod et Tilfælde, som netop byggede paa den fejlagtige Opfattelse, vi her har omtalt: Ved et bestemt Depot var der uden for Tur en Lokomotivfører med meget høj Lokomotivmandsancien-

nitet; han var efter Ansøgning kommet til den paagældende By i Maj 1929, men var ikke hidtil kommet i Tur, fordi der ikke havde været nogen Plads ledig. Ved det første Turvalg efter de nye Reglers Ikrafttræden (Oktober 1931) mente Afdelingsbestyrelsen i den paagældende By imidlertid, at der med Hensyn til Begrebet Pladsledighed var sket en Forandring, og at *alle* Pladser i samtlige Ture var ledige ved hvert Turvalg. Den satte derfor den nysnævnte ældre Lokomotivfører i Linietur og trykkede en Kollega, som havde kørt i Strækningstur i flere Aar, ud af denne.

Da vi blev gjort opmærksom paa det skete, pegede vi straks paa, at det var forkert; men 1. Distrikt delte Afdelingsbestyrelsens Synspunkt, og vi maatte da gaa til Generaldirektoratet, som ganske kort Tid efter (den 30. November 1931) fremsendte sit Svar, der var i nøje Tilslutning til Organisationens Synspunkt:

Under Henvisning til Dansk Lokomotivmands Forenings Skrivelse af 19. d. M., J. Nr. 2256, angaaende den ved Maskindepotet i H. stedfundne Turbesættelse som Følge af Gennemførelse af Bestemmelserne i Ordre P. Nr. 100 skal man herved meddele, at man under Hensyn til, at *Anbringelse i fast Tur saavel efter de tidligere som de nugældende Regler er betinget af Pladsledighed,**) med Foreningen er enig i, at en Lokomotivmand i Reserveholdet ikke paa Grund af Turvalg alene vil kunne komme i fast Tur efter Anciennitet, og at Lokomotivfører J. som forinden det nu stedfundne Turvalg var i fast Tur, derfor ikke bør fortrænges fra Liniaturene til Fordel for en ældre Lokomotivfører i Reserveholdet.

Man har i Overensstemmelse hermed foranlediget, at Lokomotivfører J. atter anbringes i fast Tur i Stedet for Lokomotivfører L.

Som det ses af dette Svar, har Generaldirektoratet peget paa netop det, vi her har anført: at der m. H. t. Begrebet Pladsledighed ikke er sket nogen Forandring, og at Anbringelse i fast Tur baade efter de ældre og de nugældende Regler er betinget af Pladsledighed i Henhold til det i Turvalgreglerne herom fastsatte.

Herefter kan der vel ikke længere herske Tvivl, og hvis der virkelig, saaledes som os meddelt, skulde findes een eller flere Afdelinger, hvor Turvalgreglerne hidtil har været praktiseret forkert, gaar vi ud fra, at nærværende Artikel tjener til Vejledning, saa Forholdene nu bringes i Orden.

*) Fremhævelsen af os. Red.

BESKÆFTIGELSESPOLITIK

Tysklands krigsøkonomiske System, som er organiseret efter Selvforsyningsens Principper, har medført et *positivt* og et *negativt* Resultat. Det positive er, at Arbejdsløshedsproblemet er »løst«; det negative er, at Lønningerne er fastlagt, saa store Lag af den tyske Arbejderklasse befinder sig paa et Depressionsniveau; man har ophævet de tyske Arbejders Ret til frit at vælge deres Arbejdsplads, og trods den store Beskæftigelsesgrad har Arbejderne ikke Muligheder for at kunne forbedre deres Lønforhold.

De totalitære Staters Beskæftigelsespolitik er interessant, fordi de har naaet tilnærmelsesvis Fuldbeskæftigelse. Da Staten samtidig disponerer over Arbejdskraften og Produktionsmidlernes Anvendelse er dette let nok, navnlig naar man tager Hensyn til, at det militære Apparat opsluger en Masse Mennesker. Det hele bliver først tydeligt, naar man tager de Kaar i Betragtning, hvorunder Arbejderklassen maa leve.

Det maa ikke glemmes, at det ikke er noget Kunststykke at beskæftige Folk, naar man ikke er indstillet paa at udføre et samfundsmæssigt og produktivt Arbejde under en saadan Hensyntagen til Arbejdsløn og Arbejdstid at det kan forsvares ud fra socialpolitiske Synspunkter.

Disse Forhold er Aarsag til, at der faktisk ikke findes noget Sammenligningsgrundlag mellem de totalitære Staters og de demokratiske Staters Beskæftigelsespolitik. Der findes selvfølgelig agitatoriske Talemaader, som søger at forvanske disse Forhold, men det ændrer intet i det virkelige Billede.

Beskæftigelsespolitikken herhjemme er nødt til at finde andre Veje. Under demokratiske Vilkaar maa man finde beskæftigelsesmæssige Opgaver, som svarer til Samfundets Struktur — ikke alene produktionsmæssigt, men ogsaa handelsmæssigt set. Da man ikke har Vilje (og heller ikke Raad) til at militarisere Danmark, maa der findes Opgaver, som er produktive, og som samfundsmæssigt set betaler sig. Der er ogsaa en Grænse for Vej- og Brobygning, og der kan ikke herske Tvivl om, at denne Form for Arbejde ikke er i Stand til at løse Nutidens Beskæftigelsesproblem, som kræver Emner, der fører til *fortsat* Beskæftigelse. Da det danske Samfund ønsker at gennemføre saadanne

Arbejder med *frie* Borgere og ikke med Arbejdssoldater, er man nødt til at skabe en socialpolitisk forsvarlig Ramme for disse Arbejder. Dette vil medføre, at Arbejdsmarkedet vil faa en helt anden Betydning for dansk Beskæftigelsespolitik end for de totalitære Staters.

Det er uheldigt, at Beskæftigelsessituationen herhjemme ligger saaledes, at danske Arbejdere tager til Tyskland for at finde Beskæftigelse dér. Italienske, ungarske, hollandske og danske arbejdsløse udfylder paa denne Maade Hullerne i det tyske Arbejdsmarked og støtter saaledes »Lønfastlæggelsen« dernede. Vi er fuldstændig klare over, at der herhjemme bør findes beskæftigelsesmæssige Opgaver, som vil være i Stand til at forhindre, at danske Arbejdere søger til Tyskland. Den danske Industris forøgede Produktion, som har sat sit Præg paa Sommermaanederne og Beskæftigelsestallets Opgang — Beskæftigelsestallet ligger betydeligt over 1937 og 1938 — viser, at Industrien meget vel formaar at skabe Beskæftigelse for et stadigt voksende Antal Arbejdere. Saaledes vil en Udvidelse af Industrien danne Grundlaget for dansk Beskæftigelsespolitik — naturligvis i Forbindelse med offentlige Arbejder, som er indordnet under det beskæftigelsesmæssige Program.

Vi vender tilbage til Tyskland! Det er ikke uden Interesse at se, at Selvforsyningsens Kværlertag tvinger Tyskland til at opgive de gamle nazistiske Idealer. Kvinderne, som i 1933 blev jaget ud af Fabrikkerne og Kontorerne, hentes nu tilbage igen. En officiel tysk Beretning fremhæver, at i den sidste Tid er 600 000 Kvinder rykket ind i Erhvervslivet. Haandværkernes og de smaahandlendes Likvidation fortsættes, og mange Hundrede Tusinde Haandværkere og Smaakøbmænd — en Gang selvstændige Eksistenser, som for nogle Aar siden saa at sige stod Fadder til Nationalsocialismen og førte den frem til Sejr — rykker nu ind som Arbejdssoldater i det militariserede tyske Erhvervsliv. Den tyske Økonomis Forbrug af Arbejdskraft er umættelig, fordi ethvert Skridt frem ad Selvforsyningsens Vej maa købes med Indsats af nye Arbejdskraft, hvis Beskæftigelse faktisk ikke er rentabel. Og dette er Selvforsyningsens Forbandelse, at de arbejdsløses Hære i de nye stortyske Omraader ikke kommer til at betyde en Lettelse; thi disse nye Distrikter bliver ogsaa straks underlagt Selvforsyningsprincippet, hvil-

ket medfører, at der ogsaa her inden kort Tid bliver Knaphed paa Arbejdskraft.

Fastlæggelse af Lønnen er et Princip i de totalitære Stater, men ogsaa paa det Omraade kan den økonomiske Udvikling være stærkere end Magthaveren. Der er sikre Tegn paa, at Arbejdskraftens Indflydelse vokser inden for det tyske Erhvervsliv, og officielle Beretninger, end ogsaa Görings eget Tidsskrift »Vier-Jahresplan«, omtaler, at der findes Arbejdsgivere, som kommer med særlige Indrømmelser over for Arbejderne (Julegaver, Børnehjælp og desl.) for at sikre sig Arbejdskraften. Den Artikel i »Vier Jahresplan«, vi her tænker paa, er skrevet af en Ministerialdirektør i det tyske Rigsarbejdsministerium, og rimeligvis er det første Gang i Verdenshistorien, at man finder et Arbejdsministerium, som dadler Arbejdsgiverne, fordi de betaler Arbejderne for godt. Men saadanne mærkelige Foreteelser bliver let en Følge af de unaturlige Veje, den tyske Beskæftigelsespolitik vælger. Der findes i det hele taget i Tyskland Kredse, som ikke er ubetinget tilfredse med Fuldbeskæftigelsen, fordi denne har styrket Arbejdernes Stilling i Produktionen. Et stort Berliner Dagblad har ligefrem erklæret, at en lille Reservearmé af arbejdsløse er en Forudsætning for det tyske Produktionslivs Standard, og har rent ud sagt, at det bedste vilde være »Fuldbeskæftigelse minus 10 pCt.«. Saadanne Udtalelser viser, at Fascismen har vakt Kræfter til Live, som ikke kan være behagelige for dem, der arbejder for social Tilbagegang.

Dette er et Bevis paa, at Fuldbeskæftigelse eller tilnærmelsesvis Fuldbeskæftigelse, selv under det totalitære System, ikke er en naturlig og selvfølgelig Funktion af dette System, og at der ogsaa findes Kræfter — endda indflydelsesrige Kræfter — som modarbejder dette Maal.

Det er meget vel muligt, at Kræfter, der er interesseret i at hindre Fuldbeskæftigelse, ogsaa er at finde i kapitalistiske Stater under demokratisk Styre, men der er ingen Tvivl om, at i disse Lande findes der ogsaa organiserede Kræfter, som kæmper for en Løsning af Beskæftigelsesproblemet, og det er mest sandsynligt, at de demokratisk styrede Stater vil være i Stand til at løse Beskæftigelsesproblemet, netop fordi kun en *positiv* Beskæftigelsespolitik i Længden vil betyde den eneste retmæssige Fremgangsmaade for den politiske Magt.

UDEN MAD OG DRIKKE

Hjemløse Tjenestemænd.

Saa utroligt det end lyder, synes der at være Optræk til, at Brande Stationsby skulde faa Antallet af de dér stationerede Jernbanemænd nedsat, fordi de gæve Borgere i Byen kun har kolde Skuldre at vise de Tjenestemænd, som kommer til Brande, saa disse omtrent forhindres i at blive dér.

Rent kommunalt set plejer Statens Tjenestemænd at være ret efterspurgt. Selv om deres Indtægter ikke er store, saa er de fastlønnede, og disse er overalt vel anset — som Skatteydere, og det skal de ogsaa nok være i Brande.

Det er jo imidlertid ikke nok, at de respektive Kommuner *tager* hos Tjenestemændene; det maa have sin Rimelighed, at der i de forskellige Byer ogsaa hersker saadanne Forhold, at det gøres Tjenestemændene muligt at leve dér; thi uden Mad og Drikke — duer Helten jo ikke.

Naar en Tjenestemand forflyttes, skal han i den By, han kommer til, have et Sted at bo og et Sted at spise. For den ugifte Mand skal dette jo være noget stadigt, for den gifte derimod mere midlertidigt, indtil han har fundet en passende Lejlighed, saa han kan flytte sin Familie til Byen; men hvad enten Tjenestemanden nu er gift eller ugift, saa skal han jo da have Tag over Hovedet og et Sted at spise. Er han heldig i saa Henseende, faar han maaske Lyst til at blivo i Byen; anderledes stiller Forholdet sig naturligvis, naar man ligefrem vanskelig-gør Forholdene for ham, og dette synes at være Tilfældet i Brande. Vejle Amts Socialdemokrat omtaler Forholdene i en saalydende Artikel:

Ugifte Jernbanemænd klager over vanskelige Kostforhold.

Paa forskellig Maade har der ofte været vanskelige Forhold i Brande for tilflyttede Tjenestemænd, og vi har den Opfattelse, at flere af disse Mangler kunde være afhjulpet, herunder baade de dyre Skoleforhold ved Fortsættelsesskole og Boligforholdene.

I den sidste Tid er det dog særlig de ugifte Tjenestemænd og de gifte Tjenestemænd, der endnu ikke har Familien i Byen, der har klaget.

Flere Pensionater vil overhovedet ikke have disse Jernbanemænd paa Kost paa Grund af den meget skiftende Arbejdstid, der kræver forskellige Spisetider.

I den sidste Tid har Forholdet udartet sig saadan, at disse Jernbanemænd har anført denne Grund som Anledning til hurtig Forflyttelse.

Nu har Embedsmænd indenfor Distriktet lovet at

støtte Tjenestemændene, og man har alvorligt under Overvejelse at indskrænke Antallet af Lokomotivmænd i Brande. Det lyder ikke særlig godt, og mon ikke Byens Foreninger og Sogneraadet skulde begynde at tage fat paa de foreliggende Opgaver, for at gøre Brande tiltrækkende for Tilflyttere. Det var en sund kommunal Opgave.

Brande ligger jo midt i Jylland, og vi skulde tage meget fejl, om ikke Landboerne der omkring taler højt om, hvor solbeskinnet, rosenrødt og sorgløst Livet er for Tjenestemændene. Den her gengivne Artikel taler et andet Sprog: De Mennesker, Staten sender til den midtjydske By, kan daarligt nok faa et Sted at spise; er det saa til at forbavses over, at de gerne vil derfra.

Om de af Vejle Amts Socialdemokrat bebudede Indskrænkninger af Lokomotivpersonalet i Brande bliver til Virkelighed, kan der endnu intet som helst siges om; men skulde noget saadant ske, og dette skulde faa forringende Indflydelse for de af vore Kammerater, som er bosiddende derude, ja saa ved de da, at Oprindelsen er at finde hos deres egne Bysbørn, som føler sig hævet over at skulle have Lokomotivmænd paa Kost. Dette er ganske vist en daarlig Trøst; men denne lille Historie er en glimrende Dokumentering af, hvor surt Tjenestemandens Liv kan forme sig, saa surt, at han ikke engang kan faa den nødvendige Forplejning.

FRA MEDLEMSKREDSEN

De engelske Journalister og de Samvirkende.

Hr. Redaktør!

Vil De give mig Plads for nogle ganske faa Linier i Debatten om De samvirkende Fagforbund.

Vi er nu alligevel en Del, som mener, at det er den naturligste Ting af Verden, at denne Sag bliver bragt i endelig Orden; den burde allerede have været det. I hvert Fald er det at haabe, at Hovedbestyrelsen nu forbereder Sagen, saaledes at den kan finde sin endelige Løsning i Forbindelse med eller kort efter næste Kongres; thi det er saa rigtigt, saa rigtigt, hvad Redaktionen har anført, at vi nu bør tage det sidste, afgørende Skridt. Og dette Skridt er jo slet ikke noget Skridt til Siden, saaledes som andre mener, der har udtalt sig her i Bladet; efter min Mening er det tværtimod et Skridt i den Retning, vores Organisation i mange Aar har marcheret. Lad os derfor haabe, at Sagen løses.

Det er imidlertid ikke disse Bemærkninger, som har faaet mig til at sætte mig til »Skrivebordet«, men en Meddelelse jeg læste i en Avis, og som jeg synes taler tydeligt om, at det at slutte sig sammen ikke trækker nedad. Den paagældende Avis omtalte, at det engelske Journalistforbund har behandlet et Forslag

om Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund i England; ved Afstemningen blev der afgivet 2050 Stemmer for denne Indmeldelse og 1376 imod.

Det fremgaar heraf, at en betydelig Majoritet af de engelske Journalister ønsker Sammenslutning med Arbejderne og ikke et Skel mellem dem selv og disse, og selv om en anden Skribent her i vort Blad mener, at vi ikke behøver at se til Udlandet, saa synes jeg alligevel, at den omtalte Meddelelse saa udmærket kan tale til os ogsaa, nemlig om Skellet.

A. Andersen.

Guldsnore — Sølvsnore?

Jeg beder Redaktionen om ikke at tage mig det fortrydeligt op, naar jeg gennem Bladet beder om en nærmere Forklaring paa det, denne lille Opsats omhandler. Jeg ved meget vel, at jeg ved Forespørgsel til Foreningens Kontor kunde faa fornøden Oplysning, naar jeg imidlertid tillader mig at ulejligge med Anmodning om Plads i vort Medlemsblad, er det fordi, jeg ikke er alene om at være uvidende.

Af og til indeholder Dagbladene forskellige Meddelelser om Tjenestemændene eller Tjenestemandsforshold, og det er da ret almindeligt, at der tales om »Guldsnorenes« Organisationer eller »Sølvsnorenes« do. Jeg har ved mere end en Lejlighed spurgt Kammerater, hvad der egentlig ligger bag disse to Betegnelser, men nogen fyldestgørende Forklaring har jeg aldrig kunnet faa. De fleste mener, at det betyder noget i Retning af overordnede og underordnede. Jeg synes derfor, at det maa kunne tilgives mig, at jeg ulejliger vort Blad med en Anmodning om Oplysning i saa Henseende; thi naar jeg faar Svar, vil dette blive læst med Interesse af mange andre.

J. E.

Til Oplysning tjener, at Betegnelserne »Guldsnore« og »Sølvsnore« i organisationsmæssig Henseende faktisk er noget, som egentlig kun eksisterer og oprettholdes af Dagspressen, formentlig fordi man ikke helt nøje er kendt med Forholdene.

Indtil 1. April 1907 saa Jernbanemændenes Uniformer anderledes ud end nu, dengang havde man Snore omkring Huestimmelen — fra 1 til 3 Sølvsnore eller Guldsnore, som det forøvrigt endnu er ved Postvæsenet. I 1907 blev Statsbanernes Uniformreglement imidlertid ændret, saa Huedistinktionerne fik det nuværende Udseende, og dermed faldt »Snore«-Betegnelsen væk for den største Etats vedkommende; men den store Offentlighed har af en eller anden Grund bibeholdt den gamle Betegnelse. Vi skal til yderligere Oplysning tilføje, at de ueksaminerede Lokomotivfyrbødere havde 2 Sølvsnore, og de eksaminerede 3 Sølvsnore om Huen, Lokomotivførerne havde to Guldsnore.

Det vil heraf fremgaa, at vor Organisation maalt med de gamle Øjne omfatter baade Guldsnore og Sølvsnore, talmæssigt flest af de første, og saaledes er det for mange Organisationer. Der er ikke nogen organisationsmæssig »Snore-Grænse«, denne — som Offentligheden synes at tro eksisterer — er for Tjenestemændene selv et forlængst tilbagelagt Stadium.

Red.

DEN ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVIKLING I 1938

Det intern. Arbejdsbureaus Undersøgelser.

Paa den i Juni Maaned afholdte internationale Arbejdskonference i Geneve fremsatte Direktøren for Arbejdsbureauet som sædvanlig en Oversigt over Udviklingen i det sidst forløbne Virksomhedsaar. Oversigten var inddelt i 3 Hovedgrupper:

1. De økonomiske Forhold.
2. Arbejdsforholdene.
3. Levofoden.

Som omtalt ved en tidligere Lejlighed (I. T. F.s sidste Kongres) har Arbejdsbureauets Direktør gennem en Aarrække, *H. Butler*, trukket sig tilbage fra Stillingen; han er nu Departementschef i England. Den nye Direktør er Amerikaner; hans Navn er *John G. Winant*.

I Lighed med tidligere Aar bringer vi i dette og følgende Numre den interessante Beretning om Arbejdsbureauets Undersøgelser af Forholdenes Udvikling, gengivet efter »Samfundets Krav«, som er Organ for Dansk Forening for social Oplysning.

I.

Den økonomiske Baggrund.

Mod den urolige politiske Baggrund tegner det økonomiske Billede af Aaret 1938 sig forholdsvis klart. Dets mest slaaende Træk er Modsætningsforholdet mellem internationale Forstyrrelser og Krigsforberedelser og en udbredt Tendens til betydelig Forbedring i Erhvervslivet.

I første Halvdel af 1938 mærkede de økonomiske Forhold i de fleste Lande de uheldige Virkninger af den stadig nedadgaaende Erhvervsconjunktur, som begyndte omkring Midten af 1937. Der var en udbredt Frygt for, at Nedgangen vilde slaa over i en langvarig og dyb Depression.

Da Midten af 1938 var naaet, havde Regeringerne i en hel Del Lande truffet en Række Forholdsregler, der var bestemt til at stimulere Foretagsomheden. Det heldige Udfald af disse »Depressionsforanstaltninger« gav sig til Kende i et brat Opsving i Erhvervslivet over et vidtstrakt Omraade, der antog større og større Omfang og havde en stimulerende Virkning paa Verdensøkonomien i dens Helhed. Paa dette Tidspunkt blev der ogsaa udfoldet øgede og heldige Anstrengelser for at modarbejde autarkiske Tilbøjeligheder ved Handelsoverenskomster, der positivt sigtede paa at udvide den internationale Handel. Den opadgaaende Bevægelse blev imidlertid efter en Tids Forløb bremset, delvis ved Usikkerheden i den politiske Situation og delvis ved Vanskeligheder inden for selve det økonomiske System. Henimod Slutningen af

1938 begyndte Erhvervslivet, særlig i den vesterlandske Verden, at stagnere. Der skulde dog synes at have været god Udsigt til en ny Fremgang, hvis den ikke pludselig var blevet overskygget af den Vending i den internationale Situation, som gjorde det nationale Forsvar og Rustningsproduktionen til de altovervejende Interesser, og som siden har tvunget det ene Land efter det andet over fra Freds- til Krigsøkonomi.

Denne politiske Spænding har indvirket paa den økonomiske Virksomhed i to nærmest modsatte Retninger. Paa den ene Side har Iveren for at øge Rustningsproduktionen ført til betydelig forøget Beskæftigelse, og i nogle Tilfælde endog til Knaphed paa Arbejdskraft, i de Erhverv, der direkte eller indirekte paavirkes. En Situation, hvor den Reserve, de arbejdsløse udgør, er ved at blive udtømt paa visse Omraader af det økonomiske Liv, og hvor der samtidig er et paatrængende Behov for Øgelse af Produktionen netop paa disse Omraader, har fremkaldt mange nye økonomiske og sociale Problemer, der fordrer øjeblikkelig Opmærksomhed. Men paa samme Tid som Rustningsindustrierne bliver stimulerede, har andre mere fredelige Dele af Erhvervslivet følt den politiske Spænding som en Hindring. Folk er i voksende Grad blevet bange for at indlade sig paa langvarige Investeringer, fordi de frygter for, at en Krig skal komme imellem og berøve disse al Værdi.

Paa Konjunkturpolitikens Omraade kunde det forløbne Aar i en hel Række Lande fremvise visse betydningsfulde nye Fænomener, som fortjener den største Opmærksomhed. Den økonomiske Depression med ledsagende Fattigdom og Arbejdsløshed er dei værste Onde, som kan angribe Arbejdernes Levofod; det er derfor af direkte Interesse for det internationale Arbejdsbureau at studere de nyeste Forsøg paa at forebygge den, og i hvor høj Grad de har haft Held med sig.

Kampen mod Depressionen.

For et Aar siden led Verden under Veeerne fra en Depression, som truede med at blive lige saa haard som, ja endog haardere end den, der begyndte i 1929. Ansigt til Ansigt med alvorlige Indskrænkninger i Omfanget af nye Kapitalinvesteringer og i Indtægten fra Udenrigshandelen saa mange Lande sig stilledes over for den velkendte Deflationsspiral, hvis Virkninger de havde bitre Erfaringer om fra Begyndelsen af dette Tiaar. Men deres Modforanstaltninger i 1938 stod i skarp Modsætning til den traditionelle Depressionspolitik.

Denne betydningsfulde Ændring i Opfattelsen kan delvis forklares ved den værdifulde Undersøgelse og Drøftelse af Konjunkturpolitik, som har fundet Sted i den mellemliggende Periode, og hvori Folkeforbundet og den Internationale Arbejdsorganisation har spillet en ikke ringe Rolle. Disse Drøftelser, som i Hovedsagen har drejet sig om Erfaringerne fra og Fejltagelserne under Sammenbruddet 1929, har som noget nyt bragt en vis almindelig Enighed om i det mindste en Del af dette yderst indviklede og vanskelige Omraade. Medens de oprindelige Aarsager til økonomiske Nedgangstider og Mulighederne for at forebygge deres Indtræden endnu er forblevet dunkle

og er Genstand for betydelig Uenighed, findes der en meget større Enhed i Synspunkter med Hensyn til den kumulative Deflation, som følger bagefter, og Mulighederne for at forebygge eller bremse denne Fase.

I tidligere Depressioner var det første Symptom paa en Nedgang i Erhvervslivet i Almindelighed en akut Stramning af Kreditten. Denne bremsede Investeringen og førte til Arbejdsløshed og et større og større Fald i Efterspørgslen. Den hævdevundne Fremgangsmaade til Overvindelse af Arbejdsløsheden var at sætte Lønnen ned, og dette forstærkede simpelthen ofte Faldet i Efterspørgslen. Den nedadgaaende Bevægelse var i Almindelighed ledsaget af en gennemgaaende Ødelæggelse af Købekraften gennem Kreditlikvidering og Bankfalitter, som yderligere fremskynede Deflationsspiralen og reducerede den økonomiske Aktivitet til en lille Brøkdel af, hvad den kunde have været.

Man er nu i vid Udstrækning enig om, at hvad saa siden den oprindelige Aarsag til en Konjunkturunedgang kan være, kan man tage aktive Forholdsregler for at forebygge de sekundære Virkninger, som uundgaaelig fulgte den, saa længe den overleverede Fremgangsmaade anvendtes. Hvis Forbrugernes Efterspørgsel kan opretholdes ved, at man hurtigt erstatter enhver Nedgang i den private Investering med velforberedt offentlig Investering, kan det sekundære Fald i den private Investering og en yderligere Deflation bremses. Endvidere kan Undgaaelsen af Kreditstramning og Opretholdelsen af en stærk og stabil Finansmagt forhindre den Bankkrise og den udbredte Ødelæggelse af Betalingsmidlerne, der var et betydningsfuldt Fænomen i de Aar, der fulgte paa 1929.

Det er altid vanskeligt at fastslaa, hvor meget en økonomisk Udvikling skyldes særlige Foranstaltninger netop med dette Formaal for Øje, og hvor meget uvedkommende Omstændigheder; men man kan daarligt afvise den Slutning, at Undgaaelsen af en Gentagelse af, hvad man oplevede 1929—32, i det forløbne Aar delvis skyldtes den behændigere og mere aktive Konjunkturpolitik, som de fleste Lande fulgte.

Forrest blandt dem, der indtog denne nye Holdning over for den sidste Depression, var De Forenede Stater, og dette Faktum er af særlig Vigtighed i Betragtning af de udbredte Tilbagevirkninger, som gode eller daarlige Tider i De Forenede Stater altid har paa den økonomiske Aktivitet i andre Lande. Tilbagegangen i De Forenede Stater var ualmindelig stærk. Produktionsindekstallet faldt med over 35 pCt. fra Midten af 1937 til Maj 1938, og Indekstallet for Engrospriserne faldt med 9 Points i samme Tidsrum. Men i skarp Modsætning til den sidste haarde Depression i 1929 forblev Kreditten yderst billig, og Omfanget af Indlaan i Bankerne blev ikke væsentlig forandret.

Der blev foretaget en Række Foranstaltninger for at øge Banksystemets Likviditet. Man slog ind paa det modsatte af den Politik at sterilisere det importerede Guld; Federal Reserve Bankerne købte Værdipapirer i det aabne Marked; Kravene til de lovmæssige Reserver i de tilsluttede Banker blev nedsat. Disse Foranstaltninger hjalp til at bevare et billigt

og rigeligt Pengeudbud, en væsentlig Betingelse for Tilbagevenden til gode økonomiske Tilstande. De indbar alle en Tilvækst i de totale eller overskydende Bankreserver; men eftersom Bankerne kun gjorde lidt Brug af disse Reserver til at udvide Laanevirksomheden eller Investeringen, kunde de kun danne Baggrund for Genrejsningen, men kunde ikke virkelig give Stødet til den.

Derfor foretog Regeringen yderligere Foranstaltninger for at sikre, at dette store Kreditudbud blev udnyttet og sat i Omløb. Paa den ene Side foranledigede den, ved at udvide Reconstruction Finance Corporation's Laanemuligheder, at det i større Maal kom den private Foretagsomhed tilgode, og paa samme Tid blev et stort Beløb optaget af Regeringen selv gennem dens Underskudsfinanspolitik, der sigtede paa at stimulere Genrejsningen. Et Program for Afholdelse af Underskudsudgifter til et Beløb af næsten 4000 Mill. Dollars blev opstillet i Juni for Aaret 1938—39. Forudkendskabet til dette vidtrækkende Program hidrog sandsynligvis i sig selv til at fremkalde den dramatiske Vending i opadgaaende Retning, som begyndte i Juni og, holdt i Live ved de faktiske Udgifter til Nødarbejder og offentlige Arbejder, fortsattes uafbrudt til Arets Slutning.

De gavnlige Virkninger af Statens Afholdelse af Udgifter trods Underskud blev imidlertid til en vis Grad modvirkede ved den Ængstelse, som nogle Dele af Forretningsverdenen følte ved Statsgældens stadige Vækst. Denne Frygt i Forbindelse med Følgerne af den internationale Krise og dens Tilbagevirkninger paa Wall Street kan i nogen Grad forklare den fornyede Stagnation, som for Øjeblikket hersker i De Forenede Stater. Imidlertid er det en udbredt Opfattelse, at en Stabilisering af den internationale Situation vilde medføre en Genoplivelse af den private Investering og en Fortsættelse af den opadgaaende Bevægelse.

Hvad De Forenede Stater her har formaaet, har haft Betydning for den øvrige Verden ikke blot ved Eksemplets Magt, gennem Forsøget paa at fremkalde en Vending i en Depression, før den naar et større Omfang, men ogsaa ved den stedfundne Opgang i Importens Omfang, maalt efter Mængde.

Skønt den økonomiske Politik i Storbritannien ikke var saa udelukkende rettet mod at fremme en Genoplivelse af Erhvervslivet, fremviste den ikke des mindre visse tilsvarende Træk. Nedgangen i økonomisk Blomstring i 1937 var her langsommere og mindre udpræget end i De Forenede Stater. Den fulgte efter en uafbrudt og længere, skønt mindre stærk Opgang i økonomisk Aktivitet. Virkningerne af det pludselige Sammenbrud i De Forenede Stater satte ind under en Situation, hvor hidtil udsatte Investeringer omsider i det væsentlige var blevet foretaget, og hvor en vis naturlig Afslapning var næsten uundgaaelig.

Ogsaa i Storbritannien kendetegnedes Tilbageslaget ved, at der aldeles ikke skete Kreditindskrænkning. Pengene blev ved at være billige, skønt Omfanget af Indlaan gik ned i Løbet af 1938. Dette var delvis en Virkning af Tilbagetrækning af udenlandsk Kapital i stort Omfang, hvilket ikke fuldt ud blev

modvirket af Pengeautoriteterne, uden Tvivl til en vis Grad, fordi man vilde undgaa, at det private Erhvervsliv i alt for høj Grad konkurrerede med de forøgede Krav til Oprustningen. Da Nedgangen i Foretagsomheden blev ved, gik Autoriteterne over til en dristigere Politik. Da Vanskelighederne i Storbritannien under Opsvinget først i 1937 havde været større, og som Følge deraf havde ført til en stærkere Opgang i Priserne end i De Forenede Stater, havde der udviklet sig en voksende Tendens til en Overvurdering af Sterling udtrykt i Dollars. Dette i Forbindelse med den stadige Tilbagetrækning af Kapital voldte nogen Ængstelse med Hensyn til, hvordan Betalingsbalancen stod. Spændingen blev udløst gennem den Kendsgerning, at Sterling tabte omtrent 5 pCt. i Værdi i den anden Halvdel af 1938, og der skete nogen Forbedring i Storbritanniens Handlungssituation. I Januar 1939 foretoges der en betydelig Overførsel af Guld fra Bank of England til Kursudligningsfondet, hvilken Fremgangsmaade tydede paa, at man var fast besluttet paa at opretholde det nye Forhold mellem Sterling og Dollar, og at man kunde opnaa dette uden nogen Stramning af de indenlandske Kreditbetingelser.

(Fortsættes.)

NY SLAMMEANORDNING

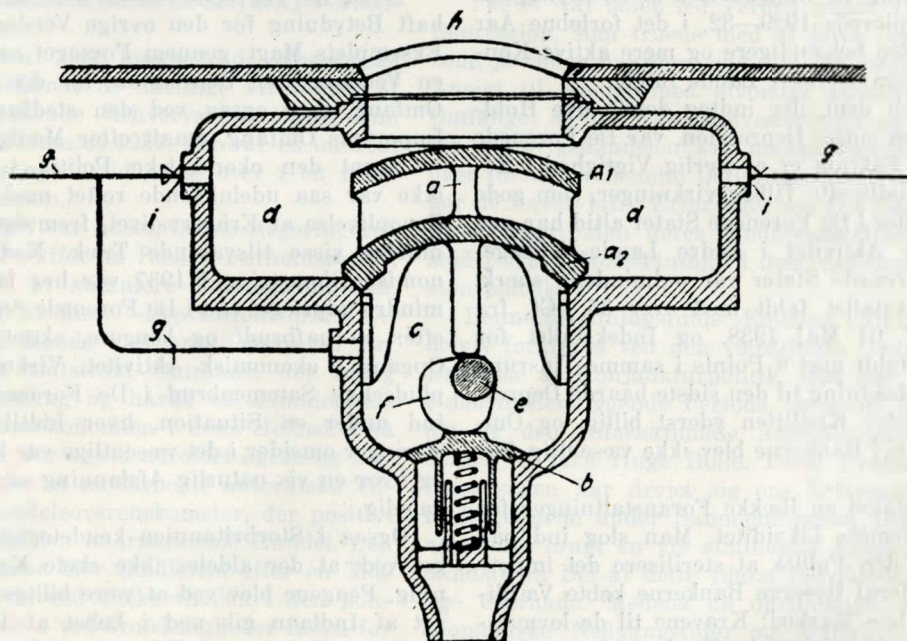
Bekæmpelsen af Kedelstensdannelse i Dampkedler har saa længe Dampmaskinen har eksisteret været et Problem, hvis Løsning har medført en Mangfoldighed af Rensningsmetoder for Kedelvand og Til sætningsmidler for Kedelvandet i Dampkedlerne under Driften. I Jernbanedriften bliver Togenes Kørehastighed og Belastning stadig større, hvilket naturligvis medfører, at Lokomotivkedlen anstreges i en tilsvarende højere Grad. Med højere Kedelanstregelse følger, at et større Kvantum Vand maa fordampes pr. Time end tidligere, og dermed følger atter,

at en større Mængde Slam og Sten aflejres i Lokomotivkedlen.

Om dette Forhold siger en tysk Anmeldelse af den nye Slammeanordning: Tidligere var det tilstrækkeligt at udvaske Lokomotivkedlen hver 8. eller 10. Dag. Af den mellem hver Udvaskning udskilte Sten sætter en Del sig fast paa Kedlens Plader og er vanskelig at fjerne. I de senere Aar har Lokomotivkedlens større Belastning medført, at Udvaskningerne maa foretages hyppigere for at holde Kedlerne i samme Stand som før, og dette har medført, at der paa de tyske Rigsbaner maa foretages omtrent 1 Million Udvasninger om Aaret. Da en Udvaskning er kostbar, naar alt tages i Betragtning, er den totale Sum til Renholdelse af Lokomotivkedlen kommet op paa en Højde, at man for Alvor bestræber sig paa at finde Midler til at bringe Udgiften ned.

Mange Forsøg paa at indskrænke Udvaskningernes Antal ved at tilsætte Kedelvandet rensende Kemikalier har ikke ført til det ønskede Resultat. Ejheller har den velkendte i Rundkedlen anbragte kasseformede Slamudskiller med tilhørende Slammeventil bragt den forventede Forbedring. Dette skyldes særligt, at der ved en sjældnere og som Følge deraf saa meget større Udslamning, fremkommer en Opbrusen i Kedelvandet, hvorved Slam og andre skadelige Stoffer hvirvles op og kun i ringe Grad blæses ud med Kedelvandet. Denne Udslamningsmaade medfører ogsaa et stort og unødvendigt Tab af Kedelvand.

Erfaringer har vist, at det ikke blot er nødvendigt at slamme Lokomotivkedlen under Stilstand, men at Slamning maa foretages ogsaa under Kørselen. Kedlen maa med korte Mellemlum befris for Slam, hvilket ogsaa i andre Lande har givet sig Udslag i fremkomne Slammeindretninger. I Dansk Lok. Tid. Nr. 11, 1937 er saaledes omtalt en i England meget anvendt Slammeleder. Den sidste nye Slammeventil er et tysk Patent, som ses i Figuren. Med den kan



Ny Slammeanordning.

Slamning foretages saa ofte og hvor som helst, man vil, idet den ifølge sin Konstruktion virker som en Slampotte, der kan tømmes for Slam, uden at der finder en unødvendig Udstrømning af Kedelvand Sted.

Slammeanordningen bestaar af et Slamsamlekammer *d*, der anbringes paa Rundkedlens nedadvendende cylindriske Flade. Slamsamlekammeret er fastgjort paa Rundkedlen og staar gennem Aabningen *h* i Forbindelse med Kedlens Indre. Under Samlekammeret *d* findes Trykkammeret *c*, og disse er i Hvilestillingen holdt adskilt fra hinanden af Ventilen *a2* paa Dobbeltventilen *a1—a2*. Ventilen *a2* holdes i Hvilestillingen imod sit Sæde af Kedelvandets Tryk i Rummet *d*, der i samme Stilling er i Forbindelse med Rundkedlen. Trykkammeret *c* er i den nederste Ende lukket i Hvilestillingen af en Ventil *b*, som paavirkes af en Fjeder, hvis Tryk er beregnet til at aabne Ventilen. En Knastaksel *e* og Knasten *f* trykker i Hvilestillingen Aabnefjederen sammen og holder Ventilen *b* lukket.

Fødevandet tilføres som bekendt Kedlen i Rundkedlens forreste Ende, og da største Delen af de i Fødevandet indeholdte skadelige Stoffer udskilles som Slam allerede ved Vandets Kogepunkt, vil der straks ved Vandets Indstrømning i Kedlen udskilles en Mængde Slam, som synker ned i Rundkedlen. Fødevandet strømmer fra Rundkedlen hen i Fyrkassens Vandrum, hvor den største Fordampning finder Sted, og med Vandet følger Slammet i en langsom Strømning paa Rundkedlens Bund. Paa denne Vandring møder Slammet Aabningen *h* i Rundkedlen og synker ned i Slamsamlekammeret *d*, hvor der er det samme Tryk som i Kedlen.

Til Slamsamlekammeret fører fra Førerhuset en Damp-Styreledning *g* med flere Kontraventiler. Skal en Slamning foretages, saa betjenes en Tregangshane i Førerhuset saaledes, at Rummet *c* gennem Styreledningen *g* sættes under Kedeltryk, og der bliver derved samme Tryk paa begge Sider af Ventilen *a2*. Derefter omlægges i Førerhuset en Skiftearm, som paavirker Akslen *e*, og denne drejes derved og løfter med Knasten *f* Dobbeltventilen *a1—a2*. Kort forinden *a1* lukker Aabningen *h*, frigør Knasten *f* Ventilen *b*. Derefter stilles Tregangshanen i en ny Stilling, i hvilken Styreledningen *g* og Rummene *c* og *d* aflastes for Kedeltryk ved at være sat i Forbindelse med Atmosfæren. Saa snart *c* og *d* er uden Tryk, løfter Aabnefjederen Ventilen *b*, og Slamvællingen flyder ud gennem *b*. Tregangshanen drejes derefter atter hen i en ny Stilling, i hvilken der gennem Styreledningen gaar en Dampstrøm, som blæser tilbageblevet Slam ud af Rummene *c* og *d* gennem Ventilen *b*, idet Ventilen *a2* af Knasten holdes i aaben Stilling.

Naar Skiftearmen i Førerhuset drejes tilbage, frigøres Dobbeltventilen *a1—a2* for Paavirkningen af Knasten og synker ned ved sin Egenvægt. Ventilen har nu aabnet Forbindelse fra Kedlen til Samlekammeret *d* og Ventilen *a2* har lagt sig paa sit Sæde. Naar Tregangshanen derefter sættes i Normalstillingen, sættes Rummet *c* i Forbindelse med Atmosfæren, og Slamanordningen er atter i Hvilestillingen. Dobbeltventilen *a1—a2* kan bevæges uafhængig af *b*-Ven-

tilen, men denne kan ikke aabnes, førend *a1*-Ventilen har lukket Aabningen *h*, til Kedlen og Rummet *c* er uden Tryk. Omvendt kan *a1*-Ventilen kun aabnes, naar baade *a2*- og *b*-Ventilen lukkes. I dette Sammen spil mellem de tre Ventiler ligger Slammeanordningens Sikkerhed.

En normal Slamning varer 1 Minut, og 6 Greb ialt paa Skiftearmen eller Tregangshanen er nødvendig. Et Minut er en lang Tid under Kørselen, særligt med et Hurtigtog. Men indtræder der under Kørselen noget, som kræver hele Opmærksomheden, kan Slamningen afbrydes ved ét Greb paa Tregangshanen eller Skiftearmen. Den Omstændighed, at *b*-Ventilen er uafhængig af Dobbeltventilen *a1—a2*, er særlig fordelagtig; thi skulde det indtræffe, at *a2*-Ventilen ikke kunde lukke efter Slamning, saa trykkes *b*-Ventilen saa meget fastere imod sit Sæde af det udstrømmende Kedelvand og hindrer Kedlens Tømning. I dette Tilfælde maa Tregangshanen sættes i den Stilling, i hvilken *c*-Rummet udluftes.

Som man ser, er Slammeanordningen ikke nogen helt simpel Indretning, men den er et Bevis for, hvor stor Betydning man i Udlandet lægger i Slamning af Lokomotivkedlen.

F. Spøer.

VERDENS SVÆRESTE LOKOMOTIVER

De sværeste Lokomotiver, der findes, skal være Nordpacificbanens leddelte 1 D + D 1 Lokomotiver, som med Tenderen iberegnet vejer omtrent 500 t. Efter disse følger Norfolk- og Westernbanens leddelte 1 C + C 2, som »kun« vejer 424 t. Derefter kommer den amerikanske Sydbanes 2 D + D 1 med en Vægt af 325 t. Disse er oliefyrede og kan af den Grund køre »baglæns«, d. v. s. med Førerhuset foran og Skorstenen ved Tenderen. Paa Virginiabanen vejer det sværeste Lokomotiv 305 t.

Af Lokomotiver med alle koblede Aksler i een Ramme er Union-Pacifiks Nummer Et med en Lokomotivvægt af 356 t, derefter følger de russiske 2 G 2 med 234 t, Belgiens 1 D 1 vejer 205 t, Franske Statsbaners 2 D 1 vejer 205 t, Franske Middelhavsbanes 2 E 1 vejer 185 t, Østrigske Forbundsbaners 1 D 2 vejer 183 t, og London-Nordøstbanens 1 D 1 vejer 166 t.

Det sværeste Tenderlokomotiv findes paa Boston-Albanybanen med Hjulanordningen 2 C 3 og en Tjenestevægt af 160 t. Bulgarske Baners 1 F 2 vejer 147 t, New-Jerseybanens 2 D 2 vejer 133 t, Tyske Rigsbaners 1 E 1 vejer 128 t, Hollandske Baners 2 D 2 vejer 125 t, Argentinske Centralbanes 2 D 2 vejer 124 t, Tyske Rigsbaners 2 C 1 vejer 124 t, Franske Nordbanes 1 D 1 vejer 120 t og London-Nordøstbanens D 2 vejer 104 t.

Af Garratt-Lokomotiver er Ruslands 2 D 1 + 1 D 2 de sværeste med en Totalvægt af 260 t. De sværeste Elektrolokomotiver har Virginiabanen med en Vægt af 580 t. Rusland har 2 D 1 + 1 D 2-Diesellokomotiver, som vejer 215 t. Det hurtigst kørende Damplokomotiv skal være de Tyske Rigsbaners 2 C 2-Lokomotiv med Tender. Det har kørt med en Hastighed af 201 km/T og vejer 312 t.

Mr. Steam.



Jubilæum.



Den 1. September 1939 kan Lokomotivfører *T. C. H. Rowoldt* fejre 25 Aars Dagen som Lokomotivmand. Rowoldt blev ansat ved Amtsbanerne paa Als d. 1. September 1914. Da disse Baner d. 1. Marts 1933 overtoges af D. S. B. overgik Rowoldt som Lokomotivfyrbøder og blev stationeret i Tønder. Den 1. Juli 1935 forfremmedes han til Lokomotivfører i Padborg, men kom kort Tid efter tilbage til Tønder. Rowoldt er en samvittighedsfuld og pligtopfyldende Lokomotivmand. Afdelingen her i Tønder ønsker hjertelig til Lykke med Dagen og Fremtiden og takker dig for din Interesse for D. L. F.

E. N. R. J.



Lokomotivmandsstrejke i England.

Det engelske Lokomotivmandsforbund afholdt i Juni sin ord. Kongres. Hoveddiskussionen drejede sig om, at Jernbanetribunalet havde forkastet Organisationens Lønkrav. Generalsekretær Squance gav Udtryk for Utilfredshed med det bestaaende Forhandlingsmaskineri. Der vedtoges en Resolution, hvori krævedes, at Arbejdet for Indfrielse af Organisationens Lønkrav fortsattes, og det ser nu ud til, at det trækker op til Strejke. Hvis en saadan kommer til Udbrud, regner man med, at den ikke alene vil komme til at berøre Forbundets 54 000 Medlemmer, men faa Indvirkning paa mange herudover. Afgørelse af Tidspunktet for en Strejkes Iværksættelse er overladt Hovedledelsen; men paa det Tidspunkt, da dette skrives, foreligger endnu intet oplyst om, hvornaar man vil gribe til Arbejdsstandsning.

Fra Offentlighedens Side ventes det, at Regeringen vil foreslaa Mægling.

International Esperantistkongres i København.

I Dagene 5.—11. August har de intern. Arbejderesperantister afholdt Kongres i København. De danske politiske og faglige Organisationer var indbudt til Aabningsfesten, som fandt Sted i Odd Fellow Palæet.

Der deltog Mænd og Kvinder fra ialt 15 Lande, næsten alle Arbejdere, som foruden deres eget Modersmaal kun

kunde Esperanto, og det var overmaade interessant at se eller rettere høre, hvorledes de let og uhindret var i Stand til at tale med hinanden.

Esperantisterne kender ikke de Sprogvanskeligheder, som ellers hersker paa internationale Kongresser, og det maa siges, at det virkelig vilde være en stor Fremgang for Arbejderklassen, dersom man kunde naa dertil, at vi alle talte et bestemt Sprog udover Modersmaalet; først derved vilde det opnaas, at de jævne Arbejdere kunde komme i direkte personlig Kontakt med hinanden. Esperantisternes Arbejde er et Led i disse Bestræbelser, og der er Grund til at hilse dette Arbejde med Tilfredshed og ønske det videre udbredt.

Slangerupbanen.

Enkelte Steder i Udlandet har man en Jernbanedrift, som bestrides ved Sporvogne eller rettere Sporvognstog. De har som Regel Udgangsstation midt i en By, og kører adskillige Kilometer ud i Oplandet. Nogle Steder er Driften paa hele Strækningen »jernbanemæssig«, d. v. s. med langt imellem Stationerne, andre Steder er Formden, at der er almindelig Sporvognsdrift, saa længe de paa-gældende Tog kører inden for Bygrænsen, og først naar man kommer uden for Byen, køres der længere Distancer uden Standsning.

Der er Mulighed for, at Slangerupbanen, som i den senere Tid har været stærkt debatteret, og som for saa vidt har været spaaet nedlagt, skal omlægges til en Slags elektrisk Sporvogns-Bane, i Lighed med hvad foran er omtalt, og saa føres helt ind i Midten af København. Saa vidt vides er de forskellige Autoriteters Forhandlinger i Sagen allerede ret fremskredne.

Er der Lokomotivmangel i Danmark?

Det Firma, som skal bygge Rømdæmningen, skal bl. a. bruge nogle Lokomotiver, og »Jysk Tidende« meddeler, at disse kommer fra Hamborg; de dirigeres til Esbjerg, og der er med en Skipper truffet Aftale om, at han med sin Galease sejler dem fra Esbjerg til Rømø.

Mon der virkelig i Danmark skulde være en saadan Mangel paa Entreprenørlokomotiver, at disse maa hentes i Hamborg?

Kartofler gennem Førerhusets Sidevinduer.

Da et Kystbanetog den 28. Maj passerede Strandmøllekroen ved Skodsborg, fandt en Mand paa et bombardere Toget med Kartofler. En af disse ramte Førerhusets Ruder, som knustes. »Attentatmanden« er nu idømt en Bøde paa 40 Kr.

Norge køber tyske Motorer.

Efter den vellykkede Prøvefart, Frichs Fabrikker med en MO-Vogn gennemførte paa forskellige norske Baner, er det ret nærliggende at forstaa, at Fabrikken havde haabet paa at faa Leverancen af Motorer til de norske Statsbaner, for saa vidt disse besluttede sig til at indføre Motordrift. Det er imidlertid gaaet anderledes. De norske Statsbaner har hos Strømmens Vognfabrik ved Oslo bestilt 4 Stk. 3-delte Motortog, og denne Fabrik har i Tyskland bestilt 9 Stk. 12-cylindrede Maybach-Motorer, d. v. s. 8 til planmæssig Drift (2 i hvert af de 4 Tog) og 1 til Reserve.

Det er Hensigten, at de nævnte Motortog skal anvendes paa Bergensbanen, hvor man regner med at kunne ned-sætte Rejsetiden med omkring ved 4 Timer.



Navneskifte:

Lokomotivfører N. Sørensen, Københavns Godsbgd., hedder fra 29.—6.—39 Niels Stubbe.

Afsked:

Lokomotivfører C. L. Christensen, Haderslev, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—39 (min. Afsked).

Motorførerafdelingerne.

Tønder Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. E. Christensen, Østergade 17, 2.

Lokomotivfyrboderafdelingerne.

Assens Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: K. A. Spangtoft, Bakkevej 6.

Slagelse Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. H. M. Jørgensen, Valbyvej 15.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Juni Maaned 1939 samt i Tidsrummet April—Juni 1939 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1938 i runde Summer.

	Juni Maaned		1939	
	1939	1938	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	6 230 000	7 120 000		890 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 590 000	3 570 000	20 000	
Postbefordring	660 000	640 000	20 000	
Andre Indtægter	650 000	570 000	80 000	
Indtægter i alt	11 130 000	11 900 000		770 000
Driftsudgifter	11 110 000	10 930 000	180 000	
Driftsoverskud	20 000	970 000		950 000
Afskrivning	610 000	570 000	40 000	
Forrentning	1 220 000	1 190 000	30 000	
Statens Tilskud til Driften	1 810 000	790 000	1 020 000	

	April-Juni		1939	
	1939	1938	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	17 680 000	17 620 000	60 000	
Gods- og Kreaturbefordring	11 120 000	10 660 000	460 000	
Postbefordring	1 920 000	1 910 000	10 000	
Andre Indtægter	1 670 000	1 570 000	100 000	
Indtægter i alt	32 390 000	31 760 000	630 000	
Driftsudgifter	29 880 000	30 080 000		200 000
Driftsoverskud	2 510 000	1 680 000	830 000	
Afskrivning	1 830 000	1 720 000	110 000	
Forrentning	3 570 000	3 420 000	150 000	
Statens Tilskud til Driften	2 890 000	3 460 000		570 000

D. S. B. — Juni 1939.

I Forhold til Juni 1938 viser Personbefordringsindtægten en Nedgang paa ca. 890 000 Kr., der navnlig skyldes det Forhold, at Pinsen i Fjor faldt i Juni og i Aar i Maj. Godsbefordringsindtægten er steget med ca. 20 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa ca. 100 000 Kr., der i det væsentlige skyldes Betalingsforskydninger.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 180 000 Kr.

I Maanederne April—Juni 1939 er Driftsresultatet — med Hensyntagen til en Forøgelse i Udgifter til Afskrivning og Forrentning paa ca. 260 000 Kr. — ca. 600 000 Kr. gunstigere end i de tilsvarende Maaneder i 1938.

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

»CAFE SYDPOLEN«

Godt Madsted — Billige Priser — Billard

DYBBØLSGADE 14, TELF. EVA 1483

Fru Laub Olsen

STØT DANSK INDUSTRI

De bliver velklædt fra Nørrebro Stormagasin

Herreafdelingen:

Færdige Habitter med fikst Skrædersnit,
1 rd. og 2 rd. **68⁰⁰**

Imprægneret og prima Stoffrakker, nye Mønstre
og fikse Faconer **78⁰⁰**

Skræderafdelingen:

Habit efter Maal **85⁰⁰**

Skræderi, 2 Prøver **125⁰⁰**

Dameafdelingen:

Svagger, det praktiske Overtøj fra Kr. **29⁰⁰**

Costumer i Kamgarn og Tweed fra Kr. **39⁰⁰**

Frakker, nye og moderne Faconer fra Kr. **48⁰⁰**

Kjoleafdelingen:

Silkekjoler i nye mønstrede Stoffe og Farver,
Priser Kr. 39—29— **19⁸⁵**

Fruekjoler store Størrelser, elegant slankende Snit
stort Mønsterudvalg. Priser fra **35⁰⁰**

Paa Konto samme Pris

Konfektionshuset, Nørrebrogade 112

Anna Rasmussen TRICOTAGEFORRETNING

Boulevarden 38 — Aalborg — Telefon 349

anbefaler sig med alt i TRICOTAGE og LINGERI

La Reine

Blomsterforretningen, Prinsensgade 40, Tlf. 4520

Blomster, Kranse og Kurve leveres overalt

P. Skovlund Breum

Henry Villefrance

Stenhuggeri og Monumentforretning

Algade 40, Aalborg, Telefon 907

**ISEN-
I. CHR. PETERSEN
KRAM** BOULEVARDEN 3

Tlf. 1181 - Aalborg

Knud Pedersen Tapet & Farvehandel

Algade 56 ved Vesterbro, Aalborg, Tlf. 5519

Køb Kødet

hos **Alfred Jensen**

BOULEVARDEN 24, TELF. 4142

Slagelse

Forlang hos Deres Købmænd det bedste Bagerimel

„**ATLAS**“

faas i 5 kg og 2½ kg Pakninger.

Aktieselskabet Slagelse Dampmølle.

La France Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.
For sender smukke Kranse, Dekorationer
og fikse Buketter overalt. — Leverandør
til D. L. F.

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

Telefon Central 7708.

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.

Postkonto 20 541.