

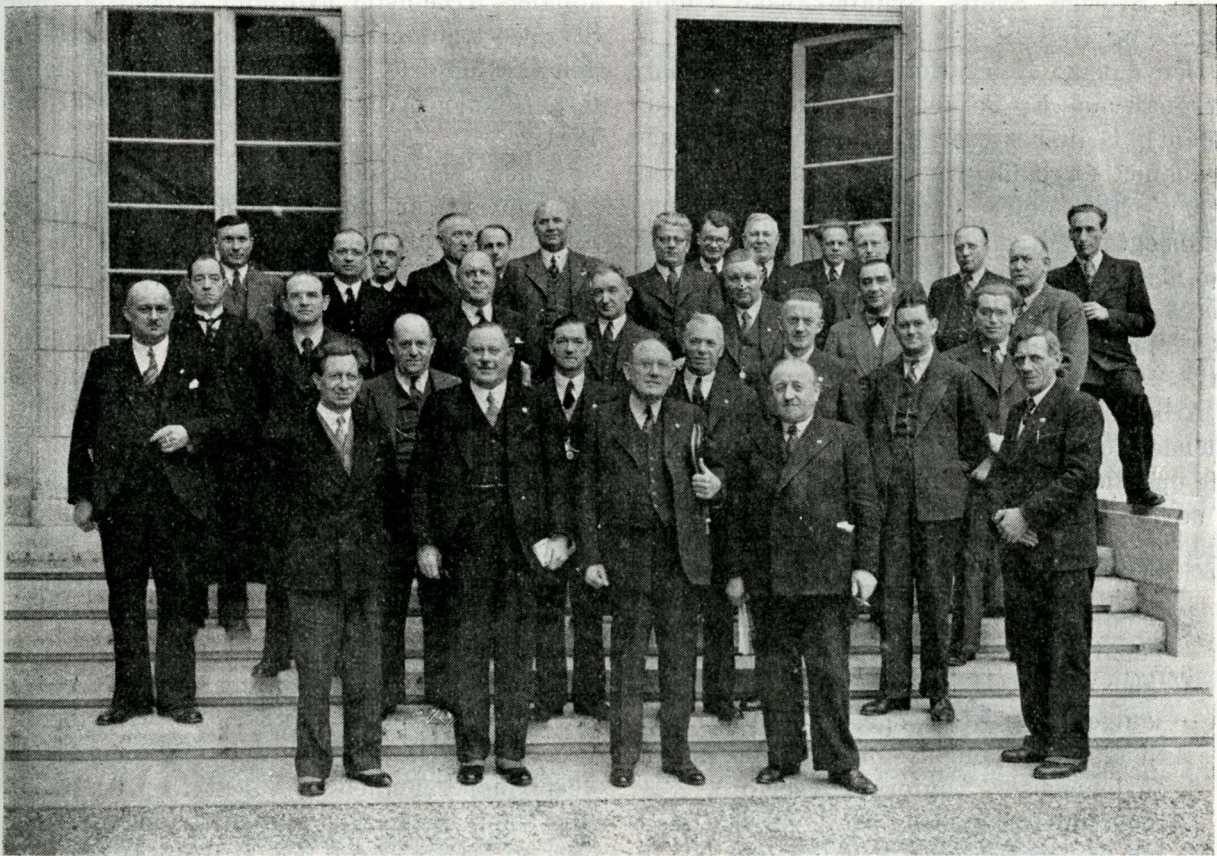


NO 8

20. April 1939

39. Aargang

JERNBANEPERSONALETS TJENESTETIDSFORHOLD TIL DRØFTELSE I GENEVE



Personalerepræsentanter paa Treparkskonferencen i Geneve, Marts 1939

I Bladet for den 5. Februar gjorde vi rede for de Bestræbelser, som fra international Side udfoldes for at faa gennemført en grundig Undersøgelse af Mulighederne for en generel Nedsættelse af Jernbanepersonalets Tjenestetidsforhold. I den paagældende Artikel oplystes

tillige, at det internationale Arbejdsbureau havde foreslaaet, at der til Drøftelse af alle de herhenhørende Spørgsmaal afholdtes en Konference af de direkte interesserede Parter — Regeringerne, Jernbaneselskaberne og Jernbanepersonalet — saa man, for saa vidt saadant da

var muligt, kunde komme til Enighed om forskellige Enkeltheder i tjenestetidsmæssig Henseende, inden Spørgsmaalet kom til afgørende Behandling paa en af de aarligt tilbagevendende Arbejdskonferencer.

Tanken om en saadan Trepartskonference fandt almindelig Tilslutning blandt Medlemsstaterne, og under Arbejdsbureauets Auspicier paabegyndtes den 20. Marts i Folkeforbundsbyen Geneve en Konference med Jernbanepersonalets Tjenestetidsforhold paa Dagsordenen.

Paa Konferencen, som bestod af ialt ca. 60 Delegerede og Raadgivere, var følgende Stater repræsenteret ved Repræsentanter for Regeringerne, Arbejdsgiverne (Jernbaneselskaberne) og Arbejderne (Jernbanepersonalet):

Belgien, Brasilien, Chile, Danmark, England, Frankrig, Holland, Kuba, Letland, Luxemborg, Norge, Sverige, Svejts, Sydafrikanske Union, Ungarn og U. S. A.

Den danske Delegation bestod af følgende: Personalechef E. Terkelsen (Regeringsrepræsentant), Driftsbestyrer P. Hansen, Sydfynske Jernbaner (Arbejdsgiverrepræsentant) og Sekretær Chr. Vejre (Personalerepræsentant). Fuldmægtig J. Ricard, Socialministeriet, og vor Organisations Formand, Lokomotivfører Soph. Jensen, var Raadgivere for henholdsvis Regeringsrepræsentanten og Personalerepræsentanten.

Arbejdsbureauet havde udført et meget omfattende Forarbejde, og der var fra Bureauets Side opstillet en detailleret Dagsorden angaaende de forskellige Punkter, som skulde undersøges og drøftes.

Arbejdstidsreguleringens Karakter og Tilpasningsomraade.

Regler for Arbejdstidens eventuelle Forlængelse og Bestemmelser herfor.

Arbejdstidsforlængelse paa Grund af Naturhændelser, Togforsinkelser o. l.

Arbejdstidsforlængelse paa Grund af Mangel paa kvalificeret Arbejdskraft.

Regler for Opsætning af Tjenestetidslister for længere Perioder end 1 Uge.

Spørgsmaal om Erstatning for tabt Arbejdstid.

Fastsættelse af Maksimumsgrænse for uafbrudt Tjeneste.

Afbrydelser i den daglige Tjenstgøring.

Minimum for den daglige Hviletid.

Nattjeneste og dennes Beregning.

Fordeling af Dag- og Nattjeneste.

Hvilke Timer af Døgnet skal i arbejdstidsmæssig Henseende betragtes som Nat-timer.

Overarbejde.

Særlige Bestemmelser for det kørende Personale.

Kontrol med Reglernes Gennemførelse.

Spørgsmaalet om en gradvis Reduktion af Arbejdstiden med 40-Timersugen som Maal.

Særlige Bestemmelser for visse Lande.

Ved Aabningsmødet udtalte Regeringsgruppens Ordfører, at Hensigten med Konferencen udelukkende var at undersøge Mulighederne for en international Regulering af Jernbanepersonalets Arbejdstid, hvorefter Arbejdsbureauets Styrelse træffer Bestemmelse om, hvorvidt Sagen skal opføres paa Dagsordenen paa den internationale Arbejdskonference i 1940 eller 1941.

Under Generaldebatten, som drejede sig om Princippet i en international Konvention omfattende Jernbanepersonalets Arbejdstid med 40 Timers Arbejdsugen eller en forholdsmæssig Maanedsnorm som Grundlag, blev det fra Arbejdsgivernes Side meget stærkt fremholdt, at en væsentlig Nedsættelse af Arbejdstiden vilde være uigennemførlig under de eksisterende Forhold. Endvidere henvistes der til, at en Nedsættelse af Jernbanepersonalets Arbejdstid yderligere vilde vanskeliggøre Banernes Konkurrence med Motorkøretøjerne, idet Chaufførernes Arbejdstid almindeligvis var langt højere end den, Jernbanepersonalet allerede har i de allerfleste Lande.

Paa denne Foranledning oplyste Arbejdsbureauets Direktør, Tixier, at Arbejdskonferencen ifjor havde besluttet ikke alene at tage Jernbanepersonalets Arbejdstid op til Behandling, men ogsaa Spørgsmaalet om en Nedsættelse af Arbejdstiden ved Vejtransporten. Dette sidste Spørgsmaal er blevet mødt med megen Forstaaelse hos Regeringerne, og der er Grund til at vente Vedtagelse af en international Konvention herom, men man vil dog næppe paa dette Omraade naa længere end til en Konvention paa Grundlag af en 48 Timers Uge.

Arbejdsbureauets Direktør udtalte videre, at Konferencen om Jernbanepersonalets Ar-

bejdstid ikke just behøvede at koncentrere sig om en 40, 44 eller 48 Timers Uge. Det, som er af Betydning, er, hvilke Rammer der kan lægges om en international Konvention og hvilke Omraader indenfor Jernbanepersonalets Arbejdstid, der bedst kan ændres i de enkelte Lande. Af stor Værdi for Arbejdsbureaus videre Arbejde er ogsaa de almindelige og specielle Synspunkter, som fremsættes paa Konferencen.

Paa Arbejderdelegationens Vegne erklærede dennes Ordfører, Englænderen Mr. Marshbank, at Jernbanepersonalet meget vel indsaa Vanskelighederne for Gennemførelsen af en Konvention om 40 Timers Ugen under de for Tiden herskende Forhold. Men ses der bort herfra maatte det fra Arbejderside meget stærkt fremholdes, at en væsentlig Forkortelse af Arbejdstiden var nødvendiggjort af den stedfundne tekniske Udvikling, som ved Jernbanerne i høj Grad havde forceret Tjenesten og gjort den mere nerveanspændende og anstrengende end før. Fyrretyvetimers Ugen kan saaledes ikke ses under Synsvinklen uopfyldte Krav, men maa betragtes som en praktisk og samfundsmæssig ønskelig Foranstaltning under et fornuftigt organiseret Samfundssystem.

Efter at Retningslinierne fra de forskellige Sider saaledes var trukket op, gik Konferencen over til en Specialbehandling Punkt for Punkt af de af Arbejderbureauet ovenfor nævnte Forslag, som fyldte ikke mindre end 68 maskinskrivne Foliosider.

Over disse Forhandlinger blev udarbejdet en Protokol, hvis Indhold vi senere skal omtale.

JUBILÆUMSFESTEN

Som en sidste Meddelelse forinden Festen oplyses, at denne er tilrettelagt saaledes:

Middagen begynder som tidligere omtalt Kl. 18,30; naar denne er færdig, og Kaffen er nydt, vil der i den store Sal blive Dans, som Kl. 23,45 afbrydes af en Pause, i hvilken Skuespillerparret Børge Rosenbaum og Annie Jensen vil underholde Fstedeltagerne.

I en anden Sal i Etablissementet vil der 2 Gange i Aftenens Løb, nemlig fra Kl. ca. 23,00—23,45 og Kl. ca. 0,30—1,15, blive Filmsforevisning. Der vil hver Gang blive fremvist to Film, den ene optaget paa Foreningens Kontor og den anden visende Feriehjemmet og Livet dør.

Generaldirektoratet har tiltraadt, at der for Rejse til København til Deltagelse i Festligheden i Anledning af 40 Aars Jubilæet kan udstedes Familiefripas og Fripas til Pensionister, uden at disse medregnes i det sædvanlige aarlige Antal.

Opmærksomheden henledes paa, at der for saadan Fripasudstedelse gælder særlige Regler: *Samtlige disse Fripas udstedes til Fællesklassen, og de maa paa Hjemrejsen ikke afleveres til Togpersonalet, men skal afleveres samme Sted, hvor man har faaet dem udstedt. Under Opholdet i København maa Indehaverne endvidere sørge for, at disse Fripas forsynes med Foreningens Stempel. Familiefripas eller Pensionisters Fripas, som ikke er forsynet med dette Stempel, vil blive medregnet i det aarlige Antal.*

Fripassene rekvireres og udstedes paa det sædvanlige Sted.

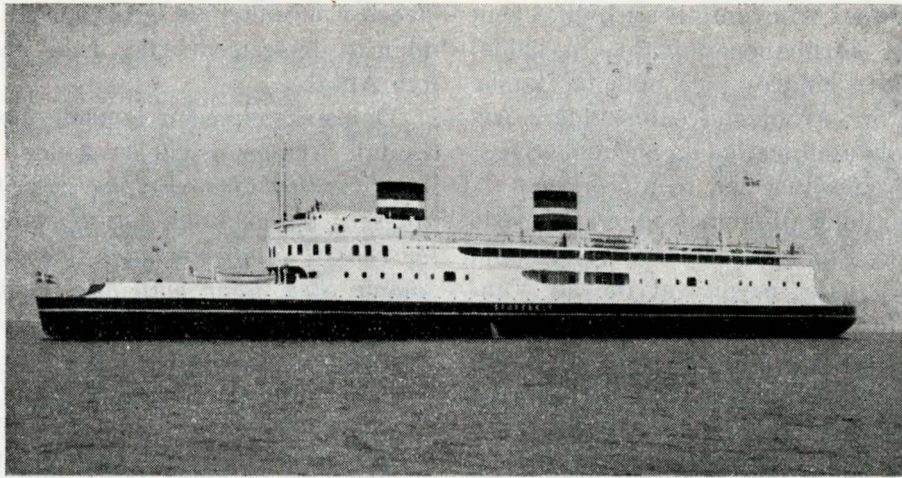
VALGENE

Naar der er Valg, er der altid Spænding, og de nu overstaaede Valg til begge Rigsdagens Ting var imødeset med særlig Spænding. For det første fordi det jo kun er yderst sjældent, at der er Valg i samtlige Landstingskredse paa een Gang, og for det andet fordi det vel endnu aldrig er forekommet i vort Land, at der paa samme Dag har været Valg til saavel Folketinget som Landstinget.

Resultatet af Valgene har været udførligt kommenteret i Dagspressen, og der er ikke for os nogen Anledning til at komme særligt langt ind herpaa. Selv om vi jo nok kunde have ønsket et andet Resultat af Folketingsvalget, saa lykkedes det i hvert Fald at bevare Majoriteten i dette Ting, og Majoriteten i Landstinget blev betydeligt forøget, saaledes at Rigsdagsarbejdet i den kommende Tid skulde kunne imødeses med forholdsvis Ro.

Der er imidlertid en Ting, som gør dette Valg særligt bemærkelsesværdigt for os Lokomotivmænd, det nemlig, at vor Kollega, Lokomotivfører L. Bie Rasmussen, Skanderborg, er valgt til Medlem af Folketinget. Rasmussen er den første Lokomotivmand, som er indvalgt i den danske Rigsdag, forud er han som bekendt Borgmester i sin By og har været dette i en Aarrække. Vi ønsker ham hjerteligt til Lykke med det nye Tillidshverv.

DEN NYE STOREBÆLTSFÆRGE



Torsdag den 13. April indviedes Statsbanernes sidste Nyerhvervelse paa Færgeomraadet, Motorfærgerne »Storebælt«. I straalende Solskin sejlede den Prøvetur mellem Korsør og Nyborg, forinden Statsbanerne overtog den fra Helsingør Skibsværft, og den blev samtidig præsenteret for Pressen.

Det er en 3-sporet Færge med en effektiv Længde paa 257 m. Den kan samtidig overføre 30 Godsvogne eller omkring ved 70 Automobile. I det store og hele ligner Færgerne de øvrige nye Færger paa Storebæltsoverfarten. Den er dog bygget mere strømlinet end de tidligere, og dens 2 Skorstene staar langskibs, medens de paa de øvrige Færger staar tværskibs; vi synes den nyeste Form er den kønneste.

Med denne Færge er Statsbanernes Udvidelses- og Moderniseringsprogram for Storebæltsoverfartens Vedkommende afsluttet, og der er nu under normal Trafik udelukkende nye Færger til Anvendelse paa denne Overfart, saaledes at de ældre Færger kun vil blive benyttet ved Højtids trafik eller andre særlige Anledninger.

Færgens maskinelle Anlæg bestaar af 2 Stk. B. & W. 6-cylindrede Totakts Dieselmotorer, direkte koblete til hver sin Skrueaksel med en samlet effektiv Hestekraft paa 4630, som ved ca. 165 Omdrejninger pr. Minut giver Færgerne en Fart af $16\frac{1}{4}$ Knob i fuld lastet Tilstand. Den er desuden forsynet med 4 Stk. 3-cylindrede Diesel-Hjælpmotorer af A/S. Frichs Fabrikat, hver paa 240 effektive H. K., disse Hjælpmotorer leverer Strøm til Færgens elektriske Styremaskiner, Spil, Pumper, Radiostation og øvrige

Hjælpmaskinerier samt til Lys- og Ventilationsinstallation.

Færgerne er forsynet med Ekkolod og traadløs Retningsfinder og med saa mange vandtætte Skodder, at den kan holdes flydende, selv om hvilke som helst to ved Siden af hinanden liggende vandtætte Rum kommer i fri Forbindelse med Søen. Den er isforstærket saavel For som Agter og forsynet med saavel For som Agterror.

Motormaskineriet er anderledes end i de tre tidligere byggede Færger, idet disse var forsynet med Firketakts Motorer, medens »Storebælt« har et enkeltvirkende Totakts Maskineri, dog er Frichs Hjælpmaskiner Firketakts Motorer.

Med Leveringen af den 4. tresporede Motorfærge til Storebælt er der opnaaet yderligere Muligheder for Driftsforbedringer paa denne Statsbanernes centrale Overfart. Da Færgerne skal sejle i Tur med de andre Motorfærger, vil dens større Maskinkraft ikke kunne anvendes til Fastlægning af en kortere Overfartstid, hvorimod den vil have de bedste Muligheder for Indvinding af Tid i Forsinkelsestilfælde. Endvidere regner man med, at den med sine slanke Linier og den større Maskinkraft skal have særlig gode isbrydende Egenskaber. Muligheden for Anvendelse af 4 tresporede Færger — eller tre i den Tid af Aaret, hvor efter Tur Færgerne er til Eftersyn paa Værft — forøger Overfartens Kapacitet i Henseende til Overførsel saavel af Jernbanevogne som af Automobile. Dens Indsættelse har bl. a. medført, at man fra 15. Maj har kunnet tidligere lægge Lyn-

toget »Østjyden« med særskilt Overførsel af dette Tog og bedre Forbindelser i mange Relationer.

Indsættelsen af den nye Færge resulterer i hvert Fald foreløbig ikke i Udrangering af noget ældre Skib paa Overfarten. Foruden af Automobilfærgerne »Freia« og »Heimdal« samt de 4 Motor-Jernbanefærger vil der — til Reservø og under Værftseftersyn — blive anvendt de to dobbeltsporede Dampfærger »Christian IX« og »Odin«, men det er klart, at denne Anvendelse vil blive mindre mærkbar, naar der nu haves fire Færger af den nye Type at sætte ind.

For saa vidt angaar de Forhold, Publikum er stærkt interesseret i: Pladsforholdene og Udstyrelsen, er det saaledes, at Rygesalonen paa 1. Klasse er noget større paa denne Færge end paa dens Forgængere; dette er opnaaet ved den nye Færges strømlinede Form. Den største Forbedring synes dog at være foretaget paa Fællesklassen, hvor der paa Promenadedækket er indrettet en ganske dejlig Salon for Ikke-Rygere, og der er under Dækket indrettet en ligefrem kæmpemæssig Salon for Fællesklassens Passagerer. Under Dæk findes ogsaa en Salon for 1. Klasse; denne er betydeligt mindre end Fællesklasse-Salonen, men selve Udstyrelsen af de to Saloner er nøjagtig ens.

Under Indvielsen henledte Generaldirektør P. Knutzen Opmærksomheden paa, at Statsbanerne ved Verdenskrigens Afslutning havde 32 Færger, af hvilke 24 er kasseret, saa der nu kun er 8 til Rest. Der er bygget 12 nye Færger, saa Statsbanerne nu har ialt 20 Stk., og for de i de senere Aar byggede moderne Storebæltfærger saavel som for »Danmark«, der sejler paa Gedser—Warnemündeoverfarten, gælder det, at de alle er bygget af Helsingør Skibsværft.

Ved den sidst leverede Færge er der, som det fremgaar af det foran omtalte, samarbejdet mellem Burmeister & Wain samt Frichs Fabrikker for saa vidt angaar det maskinelle Anlæg, og Generaldirektøren udtalte Haabet om, at det saaledes indledede Samarbejde maatte bære Frugter.

Fra alle Sider var der Begejstring for Motorfærgerne »Storebælt«, og der kan ikke være Tvivl om, at Publikum vil blive glade for den. Vi ønsker Statsbanerne til Lykke med Udvikelsen.

NORDISK SAMARBEJDE PAA ERHVERVSLIVETS OMRAADE

Af Kontorchef i Arbejderbevægelsens Erhvervsraad,
cand. polit. *Niels Lindberg.*

(Fortsat fra Nr. 6)

Først da Verdenskrigen brød ud, kom der en kort Opblussen af Samarbejdet i Norden, og det er det, som foresvæver mange Folk, naar de nu taler om Skandinavisme. Saa maa vi vende Blikket mod det, der foregik under Krigen. Vi begynder ligesom før med at se paa Danmarks Forhold. Vi købte i Sverige mere Papir, Jern og Metaller og i Norge mere Papir og Gødningsstoffer. Norge og Sverige købte saa til Gengæld mere af vore Landbrugsprodukter (men ogsaa Metaller, Maskiner og Skibe). Afsætningen til Sverige og Norge af dyriske Fødevarer var sikkert ligefrem ønsket fra den danske Stats Side.

Norge og Sverige fik forlods Lov til at tage, hvad de vilde havde, og derefter fik England og Tyskland. Handelen rettede sig for danske Landbrugsvarers Vedkommende ikke helt og fuldstændigt efter Profit og Priser, men i nogen Grad efter Neutralitetsprincippet. Iøvrigt er det svært statistisk at klare, hvad der skete under Krigen. Under Krigen var der af let forstaaelige Grunde ingen af de skandinaviske Lande, der udsendte Handelstabeller. Tabellerne kom først mange Aar efter og var ikke fuldstændige. Statistisk set véd man ikke noget om en eventuel Reeksport af danske Landbrugsvarer fra Norge og Sverige til de krigsførende Lande. Det er muligt, at Sverige og Norge har forbrugt noget mere selv, fordi Krigskonjunkturerne satte Beskæftigelse og Produktion op, og fordi Landbruget i disse Lande havde Vanskeligheder, men det er ogsaa sandsynligt, at Salget af Landbrugsvarer til Norge og Sverige for en væsentlig Del var en taktisk Omvej for Handel med de krigsførende.

Det vides i hvert Fald, at en Del af den store Handel mellem de skandinaviske Lande var Udtryk for, at Skandinavien var Mellemand mellem de krigsførende og mellem andre neutrale Lande og de krigsførende. Man kan ganske vist sige, at hvadenten den store Samhandel var Hjælp til hinandens *Eget-Behov* eller Hjælp til hinandens *Mellemhandels-Forretninger*, saa var det en Haandsrækning. Men det er ogsaa uden videre klart, at i det Omfang, hvor Stigningen i Samhandelstallene for en væsentlig Del er Udtryk for Transitforretninger, saa er den større Samhandel ikke et Udtryk for øget Arbejdsdeling paa andet end paa det handelsmæssige Omraade, ikke Udtryk for Arbejdsdeling paa det industrielle og landbrugsmæssige.

Efter Verdenskrigen kom der en stærk Tilbagegang i Samhandelen, og den fortsattes under Verdensdepressionen i 1930—33, saa kommer der en lille Opgang igen med de bedre Konjunkturer i 1934—35, men jeg maa dog gøre opmærksom paa, at det ikke drejer sig om store Beløb.

Hvis vi ser paa Danmarks Eksport i 1935 til Tyskland, England, Sverige og Norge, der i den angivne Rækkefølge er de vigtigste Aftager-Lande, viser Tallene følgende:

	Mill. Kr.
Til England	731
» Tyskland	203
» Sverige	56
» Norge	47

Som man vil se, er der et stort Spring fra Eksportbeløbene til England og Tyskland og ned til Eksportbeløbene til Sverige og Norge. Ser vi paa Norge og Sverige i samme Aar, viser Tallene det samme. Norge eksporterer til omtrent de samme Lande i følgende Rækkefølge med Danmark paa 5. Pladsen.

	Mill. norske Kr.
Til England	165
» Tyskland	79
» Sverige	53
» Frankrig	30
» Danmark	25

Sveriges Eksport viser:

	Mill. svenske Kr.
Til England	320
» Tyskland	183
» Danmark	76
» Norge	69

Billedet er ogsaa her det samme, der er et stort Spring fra Englands og Tysklands Betydning ned til Danmarks og Norges.

Nu er der opstaaet mange Teorier om, hvorfor vi ikke handler saa meget indbyrdes, bl. a. Teorien om, at Valutakontoret har medført, at Samhandelen er gaaet tilbage. Dette er imidlertid at se lidt overfladisk paa det. Hvis man hører noget Klavermusik, man ikke kan lide, saa vil det jo være upraktisk at vende sin Vrede mod Klaveret. Ja, det vil muligvis endda være forkert at skyde paa Pianisten. Det er maaske Komponisten, der er den skyldige. Saaledes ogsaa i dette Forhold. Valutakontoret er Instrumentet. Det er ikke Instrumentets Skyld, at de uønskede Tilstande er opstaaet. Man maa rette sit Skyts mod den Politik og de Retningslinjer, efter hvilke Instrumentet benyttes. *Det er altsaa den danske Handelspolitik, vi skal betragte.* Instrumentet Valutakontoret, eller bedre Importreguleringscentralen er i og for sig udmærket velegnet til at fremme det nordiske Samarbejde. Instrumentet kan godt spille skandinaviske Toner, men saa er der en anden Melodi, der maa blive væk først!

For en af de vigtigste Grunde til, at vi her i Danmark oprettede Valutakontoret var, at vi skulde købe mere i England og senere ogsaa i Tyskland for at holde Landbrugseksporten oppe. Det er altsaa ikke Valutacentralen, men hele vor Handelspolitik — der bliver bestemt af vor ensidige Landbrugseksport — der er Aarsag til, at vi ikke her aktivt har arbejdet paa at forøge Samhandelen med Norge og Sverige. Thi disse Lande kan jo ikke aftage vor Landbrugseksport. Danmarks ensidige Eksport, der atter hænger en Del sammen med vor Mangel paa Raastoffer, tvinger Danmark til at købe i England og Tyskland, hvis vi vil afsætte vor Landbrugseksport under de nugældende Betingelser for mellemstatslig Handel. (Sveriges og Norges Eksportvarer, særlig Sveriges sælger i højere

Grad sig selv. Norge har haft den samme Vanskelighed som vi, med Hensyn til deres Klipfiskeeksport). Blandt andet for at sikre danske Køb i Tyskland og England er Valutakontoret lavet, og det er derfor overfladisk at hebrejde dette Kontor, at det ikke samtidig har fremmet Handelen med Sverige og Norge tilsvarende stærkt.

Hvis denne Handel skal fremmes, og dermed en større Arbejdsdeling indenfor Skandinavien skabes, maa man altsaa *bevidst stille sig følgende Spørgsmaal: Skal vi sigte paa at flytte en Del af de skandinaviske Landes Køb i England og Tyskland bort fra disse Lande til Fordel for vore skandinaviske Naboer?* For Danmarks Vedkommende mere end for Norges og Sveriges vil det betyde en Fare for, at vor Eksport til England og Tyskland vil gaa tilsvarende ned. *Dette Tab er vi ikke indstillet paa at bære i Øjeblikket i Danmark.* Og vi har ingen berettiget Grund til at gaa ud fra, at Sveriges og Norges Befolkning vil dele det med os, og ingen Ret til at invitere dem til at gøre det. Vi kan derfor lige saa godt først som sidst skyde den Tanke til Side, at vi i de skandinaviske Lande, og da ganske specielt i Danmark, kan flytte væsentlige Dele af vore nuværende Total-Køb i Kroner og Øre fra Tyskland og England over til vore skandinaviske Naboer for at fremme den skandinaviske Arbejdsdeling. *Man skal sikkert rette sin Opmærksomhed mod den Stigning i Forbruget, som finder Sted, og de dermed følgende Muligheder for at dække det stigende Forbrug ved Produktion paa skandinavisk Basis.* Men dette kræver naturligvis en nærmere Forklaring.

Hvorfor kan vi ikke bare give os til at handle mere med hinanden med den Produktion, der findes i Øjeblikket? Set fra Danmarks Synspunkt ligger den afgørende Vanskelighed i, at det, vi helst vil sælge, er Smør, Flask, Æg og Kød, som Norge og Sverige ikke køber. Vi kan ikke forøge vore Køb væsentlig i Sverige og Norge, med mindre de køber nogle af vore Landbrugsvarer. Kan Danmark da ikke producere Korn og sælge Korn til Norge og Sverige? Ak, nej, den Udvej er vist ikke mulig. Kan vi da ikke forøge Salget af de Varer, som vi i Forvejen sælger til disse Lande, altsaa forarbejdede Industrivarer? Ikke medmindre det indgaar som et Led i et System af statslige Aftaler. Thi paa privat Basis ligger der følgende Risiko, der truer med at gøre vort Salg af disse Varer ikke større, men *mindre!* De paagældende Industrivarer forarbejdes af udenlandske Raastoffer, det er altsaa ikke 100 pCt. danske Varer, og Sverige og Norge kan jo til Dels selv importere disse Raastoffer og begynde en Forarbejdning. *En kraftig Depression med stor Arbejdsløshed i disse Lande vil betyde en Opfordring for dem til at gøre dette.*

Da vi nu er gledet ind i en ny Depression, er der al Grund til at understrege dette: Hvis ikke vi benytter Chancen nu under den stigende Arbejdsløshed, der følger med, hvis Depressionen udvikler sig, til at bringe de tre Lande ind i et Samarbejde, vil de hver for sig gaa ind i en Industrialisering, som ikke vil fremme, men i Fremtiden *skade* Muligheden for øget Samarbejde paa Erhvervslivets Omraade. Vi

vil hver for sig — som det skete i 1933—35 — oprette smaa Industrier, som det havde været rigtigere at lave i større Stil til Fordel for hele det skandinaviske Marked. Den Konjunktursituation, vi er gledet ind i, indeholder altsaa baade store Muligheder og store Farer, set fra et skandinavisk Syuspunkt.

Midlerne til oget skandinavisk Arbejdsdeling.

Spørger man nu om de Midler, der kan anvendes til at faa mere Samhandel i Gang og dermed mere Arbejdsdeling i Gang mellem de skandinaviske Lande, kunde man først spørge om, hvilke handelspolitiske Midler der er anvendelige. Skal Samhandelen fremmes mellem de nordiske Stater, maa det ske ved bedste Statsindgreb, der sigter paa Handelen mellem disse Lande.

Jeg tror ikke, at *Toldmidlet* er tilstrækkelig effektivt og smidigt. *Importregulering* er sikkert betydeligt bedre. Danmark skal ikke afskaffe Valutakontoret. Men Sverige og Norge skal lave sig »Valutakontorer« (Importreguleringscentraler)!

Erfaringen fra den svensk-norske Samhandel i Unionstiden viser tydeligt, at vi ikke paa en sund og varig Maade kan ophjælpe Handelen mellem de nordiske Lande ved at afskaffe Tolden mellem Landene og lade de enkelte Landes Toldniveau overfor Udlandet bestaa. Sveriges Protektionisme er ikke blevet mindre siden Unionstiden, tværtimod. Danmarks Toldlov er vel forholdsvis liberal, men vi har faaet en Importregulering, i Ly af hvilken en Del nye Industrier er ophlomstret. Norge har stadig de laveste Toldsatser og ikke megen Importregulering. Sætter man nu Toldmurene ned mellem de tre Lande, vil danske og norske Industrier, opbygget paa udenlandsk Halvfabrikata, opnaa Fordele i Sverige. Svensk og norsk Industri vil genere dansk, og dansk Landbrug vil kunne genere svensk og norsk. Dette vilde kun blive taalt, hvis de tre Lande gik op i en statsretlig Enhed, men herfor foreligger der vel ingen større Muligheder. Tanken om en generel Nedsættelse af Toldmurene mellem de skandinaviske Lande maa sikkert for Tiden opgives. Derimod er der maaske, som Professor Hatt har udtalt, andre og mere begrænsede Muligheder: »Paa Grund af iøjnefaldende Vanskelighed vilde man muligvis indskrænke det økonomiske Samarbejde til at gælde visse nærmere bestemte Industrier, for hvilke der indførtes en fælles nordisk Toldgrænse; derved vilde disse Industrier nyde godt af hele det nordiske Marked.« Denne Mulighed burde sikkert undersøges f. Eks. for Tekstil- og Beklædningsindustriens Vedkommende, eventuelt ogsaa for Læder- og Skotøjsindustri. Endvidere burde Tanken om skandinaviske Industrikarteller overvejes.

Men som sagt, det mest effektive Middel maa direkte Importregulering med Kvotasystem anses for at være.

Udvidelse og Omlægning af Erhvervslivet paa skandinavisk Basis.

Under al denne Tale om Midlerne maa man ikke glemme den principielle Hovedsætning, at det næppe vil være muligt indenfor Rammerne af den bestaa-

ende Produktion og Omsætning at gøre noget videre for oget nordisk Arbejdsdeling.

Meget større og vigtigere end dette Spørgsmaal om at forøge Samhandelen paa Grundlag af det Erhvervsliv, der findes i Øjeblikket i de nordiske Lande, er derimod Spørgsmaalet om *Muligheden for at udvide og delvis omlægge Erhvervslivet paa skandinavisk Basis.*

Ligesom der i Øjeblikket fra dansk Side foreligger og udarbejdes Planer og Projekter om Industrialisering, foreligger og udarbejdes der Planer og Projekter fra svensk og norsk Side. Den Depression, vi nu er gledet ind i, vil modne disse Projekters Sandsynlighed for at blive virkeliggjort, og her er det, at det Spørgsmaal melder sig, om det ikke var økonomisk bedst, at man fik et Samarbejde i Gang paa Industrialiseringens Omraade. Lad os tage et Eksempel: Der foreligger Planer om Oprettelse af en stor Flyvemaskinefabrik. Var det saa ikke bedre, at vi i Stedet for at lave en mindre Fabrik i hvert af Landene med et lille Hjemmemarked og usikre Eksportmuligheder lavede en større Fabrik med hele Skandinavien som Hjemmemarked og større Eksportchancer, fordi Fabrikken kunde laves i den rigtige Maalestok og med et større sikret Salg.

Denne Idé er jo ikke saa svær at faa — men den er svær at gennemføre i Virkeligheden. En Forudsætning for Virkeliggørelse er den, at de tre Landes Regeringer havde den nødvendige Kontrol med Erhvervslivet. Udviklingen gaar i den Retning — men vi er ikke kommet langt nok endnu.

Fortsættes den nuværende politisk-økonomiske Udvikling i de tre nordiske Lande, hvad der er stor Chance for, saa vil der aabne sig Muligheder her, og hvis yderligere Begivenheder i Europa tvinger de skandinaviske Lande til nærmere Samarbejde vil Mulighederne blive aktuelle. Indtil den Tid bliver Diskussionen om Erhvervsomlægning og Industrialisering paa skandinavisk Basis af rent teoretisk Natur. Men derfor kan det godt have Interesse at nævne nogle Eksempler paa, hvorledes Tankegangen om økonomisk Skandinavisme vilde forme sig paa dette Omraade.

Det enkelte nordiske Land skulde lave en Liste over, hvilke af dets egne Industrier det kunde tænke sig at udvide, og hvor man til Gengæld kunde tænke sig enten 1) at de andre nordiske Lande undlod at opbygge Industrier, eller 2) indskrænkede og nedlagde Industrier, eller 3) gik ind i et kartel- eller trustagtigt Samarbejde med samtlige Virksomheder i de nordiske Lande. Listerne skulde være rigtige Ønskesedler, hvor man opstillede sine Ønsker efter Vigtighedsgrad. Paa Grundlag af disse Lister kunde man ved at gaa frem med ligeligt Hensyn til alle tre Landes Ønskesedler faa en Plan stablet paa Benene til skandinavisk Erhvervsomlægning efter Specialiseringens og Stordriftens Principper. Hertil skulde man saa, og det er lige saa vigtigt, føje en Liste over de eksisterende Muligheder for helt nye Industrier, der ikke er realiserede endnu i noget af de skandinaviske Lande, og hvoraf sikkert adskillige kunde virkeliggøres, hvis man »løftede i Flok«.

De første Lister vilde komme til at se f. Eks. saaledes ud:

Danmarks Ønskeseddel: Skibsværfter, Olieindustri, Sukkerindustri*), Tobaksindustri m. m.

Sveriges Ønskeseddel: Trævareindustri, Papir- og Celluloseindustri, Bilindustri.

Norges Ønskeseddel: Kunstgødning, Fiskekonserves.

Hvis en eller anden Industri var paa flere Lister, f. Eks. Fiskekonservesindustri baade var paa den norske og den danske Liste, skulde man koncentrere sig om Muligheden af at skabe et Kartel mellem Fabrikerne til Regulering af det skandinaviske Marked og samlet Eksport. Dette skulde man dog kun gøre, hvis Industriens Forhold ligger saaledes, at der virkelig er Plads for flere Fabriker. Dette er utvivlsomt Tilfældet for Fiskekonserves' Vedkommende.

Vi kommer saa til Listen over de nye Muligheder, der kunde realiseres, hvis de blev fordelt paa en passende Maade mellem Landene, men hver Industri kun blev opbygget et Sted og med hele Skandinavien som Marked. Den kunde f. Eks. i Øjeblikket tænkes at lyde saaledes: Staalværk, Flyvemaskinefabrik, Kunstsilke- og Kunstuldfabrik. Ogsaa en Løsning af Elektricitets-Overførselen vilde indgaa i en skandinavisk Planøkonomi.

Nu vilde alle disse Ting kræve, at vi var indstillet paa at overføre Kapital mellem de skandinaviske Lande, sandsynligvis fortrinnsvis fra Sverige til Danmark og eventuelt Norge. Det vilde gaa nogenlunde let, for Øjeblikket er Svenskerne ivrige efter at anbringe Pengene i Danmark paa Grund af den høje Rente her.

Hvad angaar Overførselen af Arbejdskraft, saa vil de unge arbejdsløse eller de unge, der ikke har Helaars-Beskæftigelse ved ordentligt Arbejde, naturligvis i 9 af 10 Tilfælde gerne rejse, selvom det skulde være fra Lolland til Lapland! Det er ikke fra Arbejdskraften, at Vanskeligheden udgaar. Vanskeligheden er af socialpolitisk Natur. Det er Spørgsmaalet om Overførsel fra en Arbejdsløshedskasse til en anden, mellemkommunal Refusion o. s. v. Disse Ting skal bringes i Orden. (Arbejdskraften vandrede i øvrigt ogsaa hellere end gerne, selv om disse Ting ikke var i Orden!). Hvis vi skal lave skandinavisk Planøkonomi, saa maa vi løse Spørgsmaalet om Arbejdskraftens Overflytning. I Øjeblikket vilde det dreje sig om Overflytning af dansk Arbejdskraft til Sverige, hvor der ingen eller faa arbejdsløse er blandt de faglærte Arbejdere.

Vi har i andre Lande set vældige Omlægninger af Erhvervslivet. Her tænkes paa U. S. A. i 1870—1910. Der skete store Forskydninger i Fabriks- og Industri-centrer i alle Verdenshjørner, men mest vestpaa. Denne Forskydning fandt Sted under fri Konkurrence. De erhvervsgeografiske Forhold bestemte, hvor det økonomisk bedst lønnede sig at producere, og disse Omstændigheder bestemte atter, hvor Industrien nu

kom til at ligge. De, der ikke kunde være med i Flyttevognen, maatte raadne op ved Vejsiden.

I Rusland har man set en kæmpemæssig Erhvervsomlægning under N. E. P.-Politikken og under den første Femaars-Plan (i nogen Grad fortsat under den 2. Femaarsplan). Der flyttede man en Masse Industrivirksomheder ind i Landet til de store Mindistrikter ved Uralbjergene, altsaa mange Hundrede Mile bor fra den gamle Industri, ind i Landet, hvor Raastofferne og Kraften var. Der er sket en Erhvervsomlægning af Dimensioner. Det er sket planøkonomisk og under Anvendelse af virkningsfuld og storstilet Propaganda over for Arbejderne, altsaa ikke ved en tvangsmæssig Omflytning — bortset fra Flytning af Kulakkerne — men ved frivillig Vandring fremskyndet af Oplysning og Propaganda. Skulde vi genopbygge en ny Industri paa skandinavisk Basis, maatte vi fordybe os i disse historiske Eksempler og tilpasse deres Lære til skandinaviske Forhold. Al Overflytning maatte ske ad Frivillighedens Vej under Statskontrol. Ikke med Frihed i gammeldags Forstand for Kapitalen, for Staten skulde tage sig af Investeringerne i hvert Fald kontrollere dem — men ved frivillig Overflytning af Arbejdskraften.

Nu vil man naturligvis straks sige: Ja, men U. S. A. og Rusland var jo hver for sig *en* Stat eller i hvert Fald et Forbund af Stater med Hovedvægten lagt paa Forbundet — det er Skandinavien ikke. Derfor lider disse Eksempler af en stor Mangel, hvis de skal bruges som Analogier.

Man kan med fuld Ret sige: Er det muligt for de forskellige smaa og store økonomiske Interesser og Indehavere af velerhvervede Rettigheder og Embeder at tale sig til Rette med hinanden om en saadan fælles skandinavisk Erhvervsomlægning og Erhvervsudvidelse, naar der ikke er en fælles stærk Statsmagt, der kan slaa i Bordet og faa Tingene sat paa Plads, selv om det skal gaa ud over Hr. Jensens Embede og Hr. Petersens Forretning? Kunde man have tænkt sig, at alle de smaa og store Staters ledende Politikere, Embedsmænd og Forretningsmænd kunde have talt sig til Rette om et økonomisk Stortyskland med fælles Erhvervspolitik? Kunde Stortyskland være dannet uden et Prøjsen og en Bismarck?

90 pCt. af alle de Mennesker, der økonomisk og administrativt betyder noget, føler en Usikkerhed overfor den skandinaviske Tanke. De kender deres egne Skove, men hvad er det for en Jungle, man kommer ind i, hvis Skandinavien bliver Virkelighed? Bliver der Plads til deres Embede og Forretning og Mulighed for deres egen lille Hasan med de skæve Ben?

Som Svar paa disse Spørgsmaal skal det siges, at den Tanke trods alt ikke er urimelig, at vi her oppe i Skandinavien skulde kunne tale os til Rette om et øget skandinavisk Samarbejde. Men Tanken skal gro i Stillehed i nogen Tid, og den skal drøftes ude blandt Folk. Til en saadan naturlig Vækst er dette et Bidrag.

*) Men Sverige kan lave Sukker af Træaffald?

NOGLE TAL FRA DE STØRSTE JERNBANESELSKABER

Hvordan vilde Verden have været nu, hvis der ikke havde været Jernbaner? — det er meget vanskeligt at forestille sig. Og selv om vor Tid næsten daglig melder om nye Trafikmidler, saa vil Lokomotivernes Ydelser paa Verdenstrafikkens Skinnestrenges ikke desto mindre endnu længe overgaa alle andre Frembringelser paa Trafikkens Omraade. Der findes intet andet Trafikmiddel, som med sin Ydelse og tekniske Udrustning vilde have været i Stand til at skabe det mellemfolkelige Samkvem, som Jernbanerne de sidste Hundrede Aar har bragt.

Allerede i den sidste Tredjedel af forrige Aarhundrede var Jernbanernes Driftslængde paa hele Jorden oppe paa over 200 000 km og steg omkring Aarhundredeskiftet op til ca. 860 000 km. Alene i Evropa steg Jernbanenettets Driftslængde i nævnte Tidsrum fra 105 000 km til 300 500 km. I 1910 var samtlige Jernbaners Driftslængde ca. 1 000 000 km, og nu er den oppe paa 1 300 000 km foruden de mindste Smaa-baner. Af Lande, som har det største Kilometer-antal Jernbanelinier kan nævnes: Amerika, Argentina, Brasilien, England, Frankrig, Indien, Kanada, Rusland og Tyskland.

Jernbanernes Længde i Forhold til Fladeindholdet i de enkelte Lande er naturligvis større i Evropa end i nogen anden Verdensdel. Saaledes har pr. 100 km² Landflade Belgien 33,6 km Jernbane, Tyskland 15,8, Schweiz 13,7, Danmark 12,0, Frankrig 11,7, Holland 10,3, Ungarn 9,3 km. Af andre Verdensdele har De forenede Stater 5,3, Sydafrikanske Union 1,8, Avstralien 1,5 og Indien 1,4 km.

For at danne sig et Billede af de enkelte Baners Driftsforhold maa man anvende en Driftskoefficient, et Driftstal, som udtrykker den procentuelle Andel af Driftsindtægten, der medgaar til Drift, Vedligeholdelse og Nyanskaffelser. Af det efterfølgende fremgaar tillige det omtrentlige Antal Banekilometer, Tallet paa Lokomotiver og Motorvogne, Person- og Godsvogne, samt den omtrentlige Personalebestand i nogle Lande.

Bulgarske Statsbaner:

Driftslængde 3236 km, Lokomotiver og Motorvogne 540, Personvogne 1627, Godsvogne 10 646, Personalebestand 16 963. Driftstal 89,4.

Ceylonske Statsbaner:

Driftslængde 1530 km, Lokomotiver og Motorvogne 266, Personvogne 736, Godsvogne 3329, Personalebestand 16 228. Driftstal 103,5.

Estlandske Statsbaner:

Driftslængde 1434 km, Lokomotiver og Motorvogne 220, Personvogne 438, Godsvogne 5603, Personalebestand 5005. Driftstal 89,7.

Finske Statsbaner:

Driftslængde 5751 km, Lokomotiver og Motorvogne 754, Personvogne 1459, Godsvogne 22 928, Personalebestand 25 896. Driftstal 84,8.

Franske Statsbaner:

Driftslængde 9591 km, Lokomotiver og Motorvogne 3943, Personvogne 6617, Godsvogne 80 122, Personalebestand 75 563. Driftstal 120,4.

Franske Østbane:

Driftslængde 5132 km, Lokomotiver og Motorvogne 2454, Personvogne 4448, Godsvogne 72 817, Personalebestand 55 026. Driftstal 116,8.

Franske Sydbane:

Driftslængde 11 701 km, Lokomotiver og Motorvogne 3577, Personvogne 5656, Godsvogne 83 116, Personalebestand 83 011. Driftstal 99,2.

Franske Nordbane:

Driftslængde 13 820 km, Lokomotiver og Motorvogne 2657, Personvogne 5335, Godsvogne 79 319, Personalebestand 66 296. Driftstal 101,7.

Jugoslaviske Statsbaner:

Driftslængde 9375 km, Lokomotiver og Motorvogne 2409, Personvogne 5108, Godsvogne 56 494, Personalebestand 73 815. Driftstal 99,1.

Letlandske Statsbaner:

Driftslængde 3139 km, Lokomotiver og Motorvogne 302, Personvogne 758, Godsvogne 5894, Personalebestand 13 074. Driftstal 86,1.

Litaviske Statsbaner:

Driftslængde 1634 km, Lokomotiver og Motorvogne 230, Personvogne 316, Godsvogne 4305, Personalebestand 6902. Driftstal 71,4.

Nederlandske Baner:

Driftslængde 3390 km, Lokomotiver og Motorvogne 1342, Personvogne 3508, Godsvogne 29 319, Personalebestand 31 054. Driftstal 90,7.

Sydafrikanske Statsbaner:

Driftslængde 21 335 km, Lokomotiver og Motorvogne 2191, Personvogne 4183, Godsvogne 46 460, Personalebestand 76 082. Driftstal 94,6.

Ægyptiske Statsbaner:

Driftslængde 3609 km, Lokomotiver og Motorvogne 701, Personvogne 1487, Godsvogne 14 834, Personalebestand 31 560. Driftstal 77,8.

BERLINS BY- OG FORSTADSBANE FØR OG EFTER ELEKTRIFICERINGEN

Som bekendt har ovennævnte Baner forladt Dampdriften og indført elektrisk Drift. Udviklingen paa Bybanen er meget interessant. Da den aabnedes, var der 20 Min. imellem Togene, derefter 10 Min. og i 1889 kun 5 Min. I 1892 gik man ned til 3 Min. imellem Togene for saa i 1896 at sende 25 Tog over Banen i Timen. Fra Tog paa 4—6 Vogne gik man senere over til Tog paa 10—12 Vogne. I 1903 blev Perronerne forhøjet til 76 cm og den egentlige Bybanevogntype blev indført. 25 Aar senere, i 1928, indførtes elektriske 8-Vognstog, og dette gav Mulighed for en Tog-

følge af 36 Tog i Timen. Paa samme Tid blev Perroerne forhøjet til 96 cm.

Rejsehastigheden er nu paa Bybanen 31 km/T. (under Dampdriften 22 km/T.), paa Ringbanen 33 km/T. (under Dampdriften 24 km/T.) og paa Forstadsbanerne 35—43 km/T. (under Dampdriften 30 km/T.). Maksimalhastigheden er paa de nævnte Baner henholdsvis 55, 65 og 75 km/T. Togfølgen er tættest paa Bybanen, paa hvilken der i den travleste Tid løber 30 Tog i Timen, altsaa et Tog hvert andet Minnt. Af stor Betydning for en hyppig Togfølge er Varigheden af den Tid, der medgaar til den saakaldte »Rømning«, d. v. s. den Tid, der medgaar fra et Togs Afgang, indtil Udkørselssignalet for samme falder paa Stop. Ved at forhøje Togenes Accelerationsevne er Rømningstiden bragt ned fra 40 til 25 Sek.

Med Indførelsen af den automatiske Linieblok er det blevet muligt at sende 40 Tog over Banen i Timen, hvorved Bybanen er i Stand til i een Retning at befordre 50 000 til 60 000 Passagerer i Timen. Det højeste Passagerantal, Dampdriften kunde befordre pr. Time, var ca. 25 000. Den elektriske Drift bestrides nu af 1554 Driv-, Styre- eller Bivogne; til Dampdriften krævedes 240 Lokomotiver og 1820 Vogne.

Erfaringerne har vist, at 15—20 Sekunders Ophold paa Stationerne i Almindelighed er tilstrækkeligt. Ved den elektriske Drifts Indførelse var der planlagt Ophold paa 30 Sek. under den Antagelse, at det kunde nedsættes, naar de rejsende blev fortrolige med den hurtige Drift. Paa Omstigningsstationerne er Holdetiderne 30, 40 eller 60 Sek.

Fuldringtogene, Postdamer Banegaard—Sydring—Nordring og omvendt, kører over en Strækning paa 35,5 km med 30 Stationer paa 78 Min.

Nordringtogene, Westend—Nordring—Grünau og omvendt, kører over en Strækning paa 31,3 km med 18 Stationer paa 43 Min.

Sydringtogene, Papestrasse—Sydring—Stadtbahn—Kaulsdorf og omvendt, gennemløber en Strækning paa 30,6 km med 24 Stationer paa 55 Min.

Forstadstogene Wanssee—Stadtbahn—Erkner og omvendt, kører over en Strækning paa 48,5 km med 27 Stationer paa 78 Min.

Forstadstogene Spandau—Stadtbahn—Grünau og omvendt, kører over en Strækning paa 37,3 km med 25 Stationer paa 66 Min.

Den nye Nord—Syd S-Bane drives ligesom det øvrige elektriske Jernbanenet med 800 Volt Jævnstrøm, som tilføres gennem en ved Siden af Sporet liggende Strømskiune. I et nyt Underværk, beliggende i Nærheden af Stettiner Banegaard, omformes til Bannens Brug Vekselsstrøm paa 30 000 Volt fra Berlins Elektricitetsværker. Underværket er uden Betjeningsmandskab og fjernstyres fra Pankow Underværk. Det er udrustet med fire Omformere med en Kapacitet af 2400 kw hver. Med denne Ydelse kan der sendes 40 Tog over Banen i hver Retning i Timen. Til Nord—Syd S-Banen er der anskaffet nye Vogne, som i det Ydre særligt adskiller sig fra den ældre Type ved sin vindskærende Form. Indvendigt er Vognene gjort mere bekvemmelige og smykket med Billeder paa Gavl væggene.

Traveller.

STØDMAALER TIL KONTROLERING AF AARSAGER TIL GODS- BESKADIGELSE

De tyske Rigsbaner fører paa alle Omraader en Kamp imod Beskadigelser af Gods og undersøger overalt Aarsagen til Beskadigelsen grundigt. Særlig stor Interesse er der rettet imod de Skader, som er fremkommet ved voldsom Rangering. For at kunne fastslaa hvor, og i hvilken Grad Godsvognene har været ude for uregelmeneret Rangering, har Rigsbanerne efter forudgaaende Prøver indført saakaldte Stødmaalere, som nu har vist sig at svare til Hensigten. Stødmaaleren er et Arrangement af Maaleinstrumenter til at anbringe paa ladede Godsvogne forinden Befordringen, og som opnoterer hvert et Stød i Vognens Længderetning med Angivelse af Stødets Heflighed og Tidspunktet, det er indtruffet paa.

Som Bevismiddel herfor tjener et smalt Papirbaand, paa hvilket en Skrivestift under Vognens rolige Løb afsætter en lige Streg, medens Skrivestiften under stærkere Stød gør Udsving til højre og venstre og skriver en bølgeformet Streg. Da et Urværk samtidig angiver Tidspunktet for indtruffne Stød, er det nemt at aflæse, hvornaar og hvor en Vogn har været ude for Overlast, og samtidig kan Rangerstødets Heflighed aflæses paa Skrivestiftens Udslag.

Kommer en Vogn til Modtagerstationen med beskadiget Gods, og Stødmaaleren viser en lige Streg paa Papirbaandet, saa er det Bevis for, at det ikke er Rangering, men daarlig Pakning af Godset, der er Aarsag til Skaden.

Stødmaaleren tjener saaledes ikke blot til at konstatere Godsskader, opstaaet ved Rangering, men er samtidig et Bevismiddel i Erstatningssager om beskadiget Gods.



Jubilæer.



Den 27. April kan Lokomotivfører H. A. H. Mallig, Lindebugten 35, København, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Afdeling 1 bringer dig herved sin Lykønskning for Dagen og føjer hertil Haabet om, at du endnu i mange Aar med godt Helbred maa være at finde iblandt os. H.

Den 4. Maj kan Lokomotivfører J. H. Jensen, Viborg, fejre 40 Aars Dagen for sin Ansættelse.

Afdelingen ønsker dig til Lykke paa Jubilæumsdagen og de bedste Ønsker for Fremtiden.

P. A. V.
C. Thomsen.

Ferie- og Rekreatiøns hjemmet.

Hjemmet aabnes for Gæster Torsdag den 25. Maj. Nærmere Meddelelse i næste Nr. af Bladet.

G. O. F. Lund.

Afdelingsfester.

Udover det i sidste Nr. af Bladet meddelte angaaende Afdelinger, som har besluttet at samle deres Medlemmer til en Festlighed i Anledning af Organisationens 40 Aars Jubilæum, meddeles yderligere:

Brande Afdelinger afholder Fest den 14. Maj paa Laursens Hotel.

Fredericia Afdelinger: Festen den 8. Maj afholdes paa Hotel »Landsoldaten« Kl. 18,15. Medlemmer — saavel ordinære som ekstraordinære —, der ønsker at deltage, bedes tegne sig paa de fremlagte Lister eller ved Henvendelse til Lokomotivfører A. A. Hasberg, »Athene«, Prangervej. Tlf. 456. Tegningen er bindende og slutter den 2. Maj.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Under Henviisning til Sygekassens »Samling af Bestemmelser« Nr. 11 meddeles herved, at Øjenlæge Heegaard er fraflyttet Eshjerg, og at der saavidt vides ikke i den nærmeste Tid bosætter sig nogen Øjenlæge i Eshjerg.



Afsporing paa Grund af sprængt Hjulbandage.

Da en af Hjørring Privatbaners Motorvogne for nogle Dage siden kørte ind paa Hørby Station, hoppede den af Sporet og fortsatte henad Strækningen. Den standsede først inde paa Stationen, hvor den løb paa en Vandkran.

De foretagne Undersøgelser viste, at Aarsagen til Afsporingen var en sprængt Hjulbandage, og der har fra visse Sider været rejst Behøjdelse mod Lokomotivføreren, som kørte Toget. Driftsbestyreren for Hjørring Privatbaner har imidlertid meddelt, at der ikke kan behøjdes Lokomotivføreren noget som helst hverken angaaende Uforsigtighed eller mangelfuldt Eftersyn i Anledning af det Passerede.

Enmandsbetjente Rangerlokomotiver i Svejts og Holland.

Som almindeligt bekendt har vi altid høvdet, at Danmark var det eneste Land, hvor der forefindes enmandsbetjente Rangerlokomotiver. Denne Betjeningsform synes imidlertid at have vakt Opmærksomhed andre Steder; thi

der er nu i Svejts indledet Forsøg med Enmandsbetjening af Rangermaskinerne i forskellige Byer. Det høvdtes fra Banernes Side, at Forsøgene skyldes Sparebestrøbelser.

Ogsaa de hollandske Baner beskæftiger sig for Tiden med Tanken om Ændring i Rangermaskinernes Betjening.

Personalet i de to Lande har naturligvis gjort Indsigelse imod de her omtalte Forandringer.

Stoker-Fyring.

Vi har tidligere omtalt, at det amerikanske Lokomotivmandsforbund har krævet Stoker-Fyring paa de store Lokomotiver, og at der fra det Offentliges Side var vist Interesse herfor. Bancelskaberne modsatte sig imidlertid Realiseringen af dette Krav, men der har været nedsat en Voldgiftsdomstol til Behandling af Spørgsmaalet, og denne har fornylig afsagt Kendelse, som gaar ud paa, at der skal indføres automatiske Indfyringsapparater paa de store Lokomotivtyper.

Ny Lov om Arbejdstiden i Britisk Indien.

Henimod Slutningen af 1938 blev i Britisk Indien vedtaget en Lov indeholdende Forskrifter om Chaffførernes Arbejdstid. Paa Grundlag heraf er den højest uafbrudte Køretid nedsat til 5 Timer og den højest daglige Arbejdstid til 9 Timer, med et Maksimum paa 54 Timer om Ugen.

Efter fem Timers Kørsel skal der ydes mindst ½ Times Hvile; efter 9 Timers Tjeneste skal der gives en Hvileperiode paa mindst 11 Timer.

I. T. F.

De meksikanske Jernbaner under Fagforeningernes Ledelse.

Som bekendt har den meksikanske Regering i Maj 1938 lagt Jernbanernes Forvaltning (over 9000 eng. Mil) i Jernbaneorganisationernes Hænder. For saa vidt man for Øjeblikket kan se, er Organisationernes Styre blevet en Succes. Den nye Forvaltning forpligtede sig til at holde Driftskoefficienten (Procentsatsen Udgifter overfor Indtægter) under 85 pCt., at anvende 5,36 pCt. af Brutto-Indtægterne til Udvidelse af Jernbanenettet, og at anvende en bestemt Del til Amortisation af Gæld. Dette er lykkedes paa glimrende Maade, idet disse Betingelser blev mere end opfyldt. Driftskoefficienten er gaaet ned til 81,63 pCt.; Brutto-Indtægterne androg mod Slutningen af December Maaned 1938 ca. 59 000 Dollars, Udgifterne 48 000 000 Dollars. Der er anvendt mere til Udvidelse af Jernbanerne end anslaaet, og der er ialt anlagt 262 eng. Mil i nye Strækninger.

Desuden er Jernbanepersonalets Lønninger blevet forhøjet, og der er indført Frirejser for Ferietiden; herom foreligger dog ingen Tal.

Det skal bemærkes, at det forløbne Aar var særligt ugunstigt for Jernbanerne, men alligevel har den af Fagforeningerne førte Forvaltning haft saa glimrende Resultater.

I. T. F.

Den amerikanske Mæglingsinstitution i 1938.

I Henhold til den for Jernbanerne i U. S. A. gældende Lov er der oprettet en Mæglingsinstitution, »National Mediation Board«, som har til Opgave at mægle mellem Jernbanepersonalet og Selskaberne, naar der opstaar Konflikter. Denne Institution har en travl Virksomhed bag sig. Antallet af Konflikter, hvori den har mæglet, har i 1938

været større end nogensinde før. Heriblandt var to Tilfælde, som omfattede flere Arbejdere end noget andet siden Lovens Ikrafttræden behandlet Tilfælde. Antallet af afsluttede Overenskomster for Jernbanemændene var i 1938 steget med 207 til 4039.

I. T. F.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne.

Langaa Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: G. C. Møller, Aagade.

Glyngøre Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: J. S. P. Søndergaard.

Motorførerafdelingerne.

Odense Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: J. S. P. Søndergaard.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Gb. Afd.: Formandens Adresse rettes til: Classensgade 39, I.

Østerport Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: E. A. Nielsen, Tietgømsgade 68, St.

Slagelse Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Hellig Andersvej 37.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Januar Maaned 1939 samt i Tidsrummet April—Januar 1938/39 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1937/38 i runde Summer.

	Januar Maaned		1939	
	1939	1938	Foregølse	Formindskelse
Personbefordring	4 260 000	4 280 000		20 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 380 000	3 150 000	230 000	
Postbefordring	670 000	680 000		10 000
Andre Indtægter	610 000	540 000	70 000	
Indtægter i alt	8 920 000	8 650 000	270 000	
Driftsudgifter	10 990 000	9 910 000	1 080 000	
Driftsoverskud	÷2 070 000	÷1 260 000		810 000
Afskrivning	570 000	560 000	10 000	
Forrentning	1 190 000	1 130 000	60 000	
Statens Tilskud til Driften	3 830 000	2 950 000	880 000	

	April-Januar		1938—39	
	1938—39	1937—38	Foregølse	Formindskelse
Personbefordring	59 360 000	56 540 000	2 820 000	
Gods- og Kreaturbefordring	36 420 000	36 990 000		570 000
Postbefordring	6 640 000	6 610 000	30 000	
Andre Indtægter	5 310 000	5 270 000	40 000	
Indtægter i alt	107 730 000	105 410 000	2 320 000	
Driftsudgifter	106 400 000	102 030 000	4 370 000	
Driftsoverskud	1 330 000	3 380 000		2 050 000
Afskrivning	5 740 000	5 640 000	100 000	
Forrentning	11 850 000	11 090 000	760 000	
Statens Tilskud til Driften	16 260 000	13 350 000	2 910 000	

D. S. B. Januar 1939.

Personbefordringsindtægten svarer paa det nærmeste til Indtægten i Januar 1938. Godsbefordringsindtægten er steget med ca. 230 000 Kr. i Forhold til Januar 1938, og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa ca. 60 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 270 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 1 080 000 Kr., der hovedsagelig skyldes højere Lønningsudgifter og Udgifter i Anledning af Snefald samt Merudgifter (Betalingforskydning) til Færgereparationer.



Overgang til anden Stilling fra 1.—4.—39:

Lokomotivfyrbøder A. R. K. Sørensen, Skanderborg, til Haandværker, Aarhus H.

Dødsfald blandt Pensionister:

Pens. Lokomotivfører P. F. Clemmensen, København, den 13. Marts 1930; pens. Lokomotivfører N. P. Pedersen (Stubager), Slagelse, den 23. Marts 1939, og pens. Lokomotivfører C. M. Breun, Fredericia, den 7. Marts 1939.

Pens. Lokomotivførere optaget som ekstraord. Medlemmer:

pr. 1.—3.—39:

R. J. J. Rasmussen, »Bredablik«, Lindevej, Nyborg.
V. M. Mortensen, Stadions Allé 5, 1., Aarhus.

pr. 1.—4.—39:

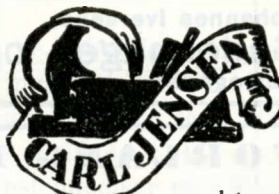
Lokomotivmester N. P. Nielsen, Rosenvængets Allé 7. Esbjerg.



Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

Støt dansk Industri!



Grundl. 1855

MØBELMAGASINER

Hjultorv - Næstved

— det er lige ved Raadhuset



Støt D. L. T.s Annoncører.

Skal TO sætte BO

gaa til Martin Jensen

Telefon 352. Algade 35.

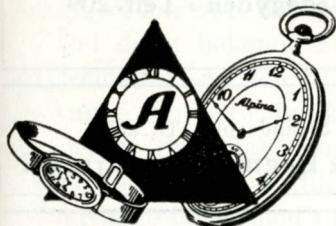
— Nyttige Jubilæumsgaver —

RESERVERET

TH. RASMUSENS SØNNER

Kul & Cokes

Direkte Import
Telefon 70 samt
Stats-Telef. 15 (2 Linier)



M. J. Madsen

Uretablissement

Bispensgade 1

Tlf. 992. Tlf. 992.

Kompagnihuset

Aalborg.

(Forretningen grundlagt 1892).

Alpina
Schweitzer-Præcisionsuhre

La France

Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.

Forsender smukke Kranse-Dekorationer og fiske Buketter overalt. — Leverandør til D. L. F.

STØT DANSK INDUSTRI

Tag Bestemmelse om Ligbrænding!

Oplysninger og Indmeldelsesblanketter sendes gratis overalt.
Nordjysk Ligbrændingsforening, Prinsensgade 44. Telefon 1498.

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

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Tlf. 79

Fineste Mejeriprodukter!

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

Johannes Iversens

Sadelmager- og Møbelforretning
Nørregade anbefales af D. L. F.

FORLANG KAFFE

Ira . M. BRUUN's Kaffelisteri.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

KJOLER OG OVERTØJ

Telefon 216.

DREVSEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-,

Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.

Telefon Nr. 25.

Nyborg.

Telefon Nr. 189.

Tlf. 60

Forlang Tilbud!

Tlf. 60

Murer - Jernbeton - Reparationsarbejde

Lars Jensen & Aagaard - Murermestre

Blumensaadts

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

LIGKISTER

Ligsenge, Ligstøj og Kranse
anbefales

Egne Ligvogne

Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besorges

P. JAKOBSEN

ved Slottet Telefon 171

Transport med Lighil besorges overalt i Danmark.

Karl Petersen

Mellemsgade
Nyborg

Glarimester

Telef. 264

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

Axel Nielsen

Malermester

Christianslundsvej 54

Tlf. 135.

NYBORG KULIMPORT

& Nyborg Cichorieterriereri 1/3

Telefon 15 og 23

Berner Rabøls Handelsgartneri

anbefales

Hyrdegyden - Telf. 209

WERNER HANSEN

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGADE 11 - TLF. 530 - NYBORG

Karl Lundtofte

Strandvejen - Tlf. 265

Tømremester & Bygningskonstruktør

HUSK

G. Christensen

Østervoldgade 65, Telefon 238

Aut. Vand- og Gasmester samt

statsaut. Elektroinstallatør

Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden

Otto Trasbo

Støt vore Annoncører!



**Christianslund
Hotel og Restaurant.**

Førelinger modtages - Magkurve kan medbringes
Moderate Priser.

I Dame- og Herre-Salonen,

Jernevej 22, faar De en

1. Kl.s Behandling.

Ærbødigst K. FOLDBERG