

Nº 13

5. Juli 1940

40. Aargang

FERIEHJEMMET AABNER SÆSONEN

Om faa Dage aabner Feriehjemmet Sæsonen 1940. Efter endt Ombygning, der har været saa gennemgribende, at der næsten kunde tales om et helt nyt Feriehjem, er alt nu klar til Modtagelse af Lokomotiv mændene og deres Paarørende til et vel fortjent Ferieophold.

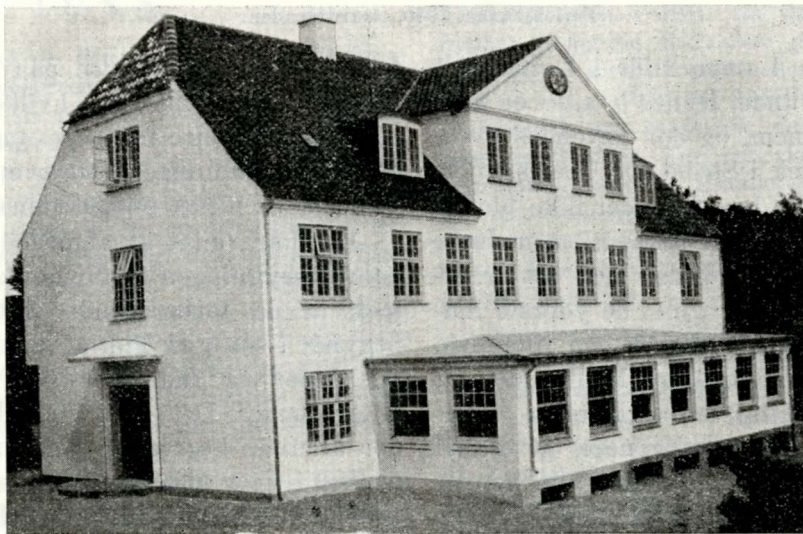
Som det fremgaar af de vedføjede Billeder, er Hjemmet vokset betydeligt i Størrelse, siden det i 1922 første Gang toges i Brug til Ferieophold for vore Medlemmer. Hovedbygningen er ikke blot blevet

en Etage højere, den er tillige blevet baade længere og dybere. Paa selve Feriehjemmet forefindes nu 27 Dobbeltværelser — 11 i det store Anneks og 16 i Hovedbygningen — samt 4 Enkeltværelser, der alle er paa 2. Sal i Hovedbygningen.

Hovedbygningens Stueetage domineres af den 16—17 m lange Spisestue mod Syd med tilstødende Veranda. Ved Sammenlægning af den tidligere Spisestue og Bondestuen er der skabt et overmaade smukt Lokale med Plads til 64 Personer. Inventaret her er holdt i lys Eg og

med rødt Læderbetræk paa Stolene. Verandaen og Spisestuen har faaet ensartet Loftsbelysning. Modsat Spisestuen er indrettet Bondestue og Herreværelse. Trappen er flyttet hen i venstre Gavl, hvor

der i Stueetagen bliver en stor Hall med Telefonboks og Toiletter, af hvilke der forøvrigt er 2 i hver Etage. Det lille Anneks, som fremtidigt udelukkende skal benyttes af Personalet, der længe har trængt til at faa forbedret deres Lokaleforhold, er



Feriehjemmet 1940.

ved Tilbygning udvidet mod Nord. Yderst i Annekset er der Kontor og Værelse for Økonomaen. Af Hensyn til, at Feriehjemmets Gæsters Afregning med Økonomaen jo som Regel foregaar paa dette Kontor, er det indrettet saaledes, at der er Adgang dertil direkte fra Gaardsiden.

Det har tidligere her i Bladet været berørt, at samtlige Værelser vil blive ensartet udstyret, og vi tør roligt paastaa, at der vil blive stor Glæde herover. Uanset om det drejer sig om Værelserne i det store Anneks, som jo ikke er

bygget om, eller om dem i den nye Hovedbygning gælder det, at de alle faar ens og fuldstændigt nyt Inventar. Senge, Natborde, Borde og Stole af Elm; Stolene med blaat Klædesbetræk, Borde og Natborde med blaa Glasplade. Desuden har alle Værelser faste Klædeskabe i lys Farve svarende til Tapetet, Porce-lænsvaskekumme med rindende, koldt Vand, Badeværelses-spejl med Glas-hylde, Haandklædeholder m. m. Der er Læse-lampe over Sen-gene, en Lampe over Spejlet og som sædvanligt en Lampe midt i Loftet. Alt Sengetøj — Spiralbunde, Dynner o. a. — er ligeledes nyt helt igennem, og der anvendes overalt hvide Dynebetræk i Stedet for Overlagener.

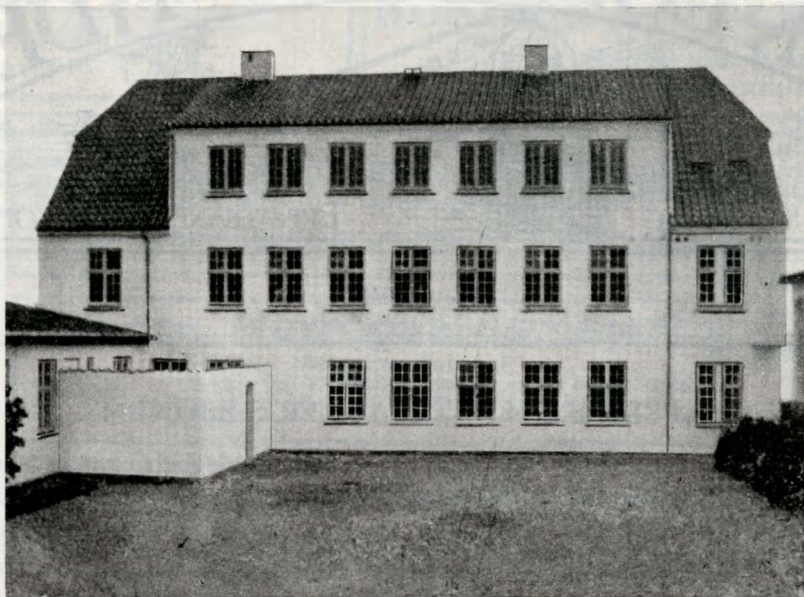
Som det fremgaar heraf, er det ikke blot et større Feriehjem, der staar parat til at modtage Gæster fra Mandag den 8. ds., men det er tillige et Hjem, hvor der er gjort de yderste Anstregelser for at gøre Opholdet saa tiltalende som overhovedet gør ligt. Vore Medlemmer og deres Familier har altid været glade for Feriehjemmet; men vi ved ganske nøje, at de vil blive behageligt overraskede, naar de genser det i Aar, og at Glæden vil stige nogle Grader, ja maaske endog blive til Stolthed over, at vor

Organisation i en svær Tid saaledes væsentlig har forbedret en Institution, som er til betydelig Gavn for Medlemmerne.

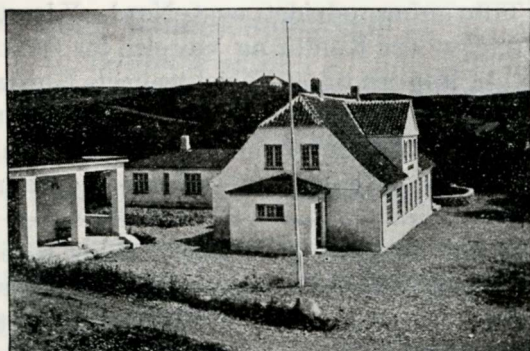
Rationeringsforholdene og de skete Forhøjelser af Pri-serne paa næsten alle Varer har gjort det nødvendigt at foretage enkelte Forandringer i det forplejningsmæssige; men der vil som altid blive sørget for rigelig og god Mad til dem, der opholder sig paa Hjemmet, og saa er Pensionsprisen for Medlemmerendda ikke forhøjet, derertværtimod

foretaget en Nedsættelse paa 50 Øre pr. Dag for Børn indtil 14 Aar, hvilket jo betyder en væsentlig Lettelse for vore unge Kolleger med de laveste Lønninger. Det er et gammelt Ønske, som her er blevet imødekommet.

Det har været af afgørende Betydning for hele Ombygningen og Nymonteringen af Hjemmet, at de forberedende Arbejder var paa-begyndt i saa god Tid, at alle nødvendige Dis-positioner og Indkøb kunde foretages sidste Eftersommer. Det er jo almindeligt bekendt, at der allerede kort efter Krigsudbruddet i Sep-tember i Fjor viste sig Vanskeligheder paa en Række Omraader, særligt med Hensyn til Va-rer, som tilføres vort Land udefra. Hvis der



Feriehjemmet 1940, Gaardfacaden.



Feriehjemmet 1922.

ikke fra Byggeudvalgets Side havde været disponeret saa tidligt, vilde vi for det første være kommet ud for betydeligt højere Priser paa mange forskellige Ting, ja, adskilligt af det, som skulde bruges, vilde maaske slet ikke have kunnet fremskaffes. En saadan Kalamitet er som sagt undgaaet.

Den strenge Vinter har naturligvis virket hemmende paa Byggearbejdet saavel hos os som andre Steder; men nu er Feriehjemmet færdigt, det tages i Brug førstkommande Mandag til Glæde ikke blot for de af vore Medlemmer, som med deres Familie tilbringer deres Ferie dér og henter Helse og godt Humør til det videre daglige Slid, men for ethvert Medlem af Dansk Lokomotivmands Forening; thi een Ting er alle enige om: Det er et herligt Klendie, vi ejer paa Røsnæs ved Kalundborg Fjord. Velkommen til Ferieophold dér.

UDVIKLINGEN VED JERNBANERNE I U. S. A.

I Anledning af at Præsidenten for Lokomotivfyrbødernes og Pudsernes Forbund i U. S. A., David Robertson, fejrede sit 40 Aars Medlemsjubilæum, afholdtes der i December i Fjor et Møde i Byen Cleveland, hvor 600 Repræsentanter fra Afdelinger overalt i Staterne paa det hjerteligste hyldede deres øverste Leder. Blandt de mange Breve og Telegrammer, Robertson modtog, var et personligt Brev fra selve Præsident Roosevelt. I dette Brev, hvis Overskrift lød: »Min kære David«, gav Præsident Roosevelt Udtryk for sin Beundring af Jubilaren. Han fremhævede Robertsons store uegennyttige Arbejde og dybe Forstaaelse af Tidens mange svære Opgaver i Bestræbelserne for at gøre det bedste for Medlemmerne i det Forbund, han var Præsident for.

Det lyder maaske lidt underligt i vore Øren, at Præsidenten for U. S. A. sender en personlig Hilsen til en Fagforeningsformand, men det er ikke noget enestaaende Tilfælde. De forskellige Præsidenter i U. S. A. har jo som Regel en lang politisk Karriere bag sig, inden de naar helt op til Toppen, og det er vel ret naturligt, at de i denne Periode lærer mange Mennesker fra forskellige Samfundslag at kende, bl. a. Fagforeningsrepræsentanter, og vel ogsaa stifter personligt Venskab med nogle af disse.

Ved Mødets Slutning holdt Mr. Robertson en længere Tale, bl. a. illustrerede han med nogle Tal de store Forandringer, der gennem Aarene var sket paa forskellige Omraader indenfor Jernbanerne i U. S. A.: For fyrretyve Aar siden var Lønnen for en Lokomotivfyrbøder ved et af de store Jernbaneselskaber 1,75 Dollars om Dagen det første Aar, 1,90 Dollars det andet Aar og derefter 2,12 Dollars om Dagen. Nu er Lønnen ved det samme Selskab 6,59 Dollars

om Dagen, og den stigende Skala, som brugtes før, kendes ikke mere. Den daglige Arbejdstid dengang var ca. 12 Timer i Døgnet, nu er man nede under 8 Timer i Døgnet.

Den tekniske Udvikling saavel som Rationalisering har spillet en stor Rolle indenfor Jernbanerne. Den mest bemærkelsesværdige Udvikling er vel nok sket med Hensyn til Lokomotivernes Konstruktion og deres Ydeevne samt Godsvognenes Kapacitet, dog er der ogsaa paa andre Omraader som f. Eks. Vedligeholdelse af Materiellet, Bygning af Nyt, Udskiftning af Spor o. s. v. sket en enorm Udvikling. Den gennemsnitlige Lasteevne for Godsvogne er siden Aarhundredskiftet steget med 100 pCt., men den almindelige Vægt for et Godstog er steget med 241 pCt., hvad jo i høj Grad understreger Lokomotivernes stigende Ydeevne. Der findes ingen konkrete Oplysninger om Hastigheden for Godstog før 1922, da var den gennemsnitligt 22 km i Timen, i 1938 var Gennemsnitshastigheden for Godstog 33 km i Timen.

Antallet af beskæftigede ved Jernbanerne har været ret svingende under Hensyn til gode og daarlige Tider for Industri og Handel, men det er samtidig en Kendsgerning, at de tekniske Forbedringer har været stærkt medvirkende til en betydelig Reduktion i Personaleantallet. I 1920, der indtil nu kan opvise det største Antal beskæftigede, var Tallet 2 023 000, men i 1937 var det dalet til 1 137 000, hvilket er lig en Reduktion paa 45 pCt., endskønt Antallet af kørte Tonkilometer kun var gaaet ned med 12 pCt.; i 1938 gik Antallet af beskæftigede ned til 958 000, saa man ser, det viser stadig nedadgaaende Tendens. For saa vidt specielt Lokomotivtjenesten angaar, er Antallet af kørte Tonkilometer pr. Sæt Lokomotivpersonale i Perioden 1922—1938 forøget med ca. 30 pCt., men i samme Periode er selve Antallet af Lokomotivmænd reduceret fra 124 232 til 94 504.

Jernbanenettets samlede Længde var i 1900 ca. 286 000 km, den blev stadig forøget, indtil der i 1916 naaedes en Længde paa ca. 508 000 km. Siden 1916 har der fundet Nedlæggelser Sted, særlig smaa Sidelinier, saa den sidste Opgørelse, der er dateret 31. December 1938, viser en samlet Længde paa ca. 473 000 km, og tilsyneladende peger Udviklingen stadig henimod en Nedlæggelse af Sidelinier.

Der er ogsaa sket store Forandringer indenfor selve Transportvæsenet i de forenede Stater i denne 40-aarige Periode. Ved Aarhundredskiftet var Motor-køretøjet endnu, hvad man kan kalde for et Eksperiment, medens der i Dag er indregistreret ca. 30 Millioner Motorkøretøjer i U. S. A., deraf 25 Millioner Personvogne, Resten Lastbiler. I 1916 transportererede Jernbanerne 60 Millioner Stykker Kvæg til de forskellige Markeder, og Lastbilerne transportererede 985 000 Stykker. Disse Tal var i Aaret 1936 27 Millioner for Lastbilernes Vedkommende og 22 Millioner for Jernbanernes Vedkommende. Som man ser, en enorm Udvikling for Lastbilerne.

Flodtransporten, der ogsaa spiller en stor Rolle indenfor Godstrafikken i U. S. A., har ligeledes gjort sit til at fortrænge Jernbanerne. Transportmængden

ad Floderne udgjorde i 1921 116 Millioner Ton, i 1936 var Mængden steget til 276 Millioner Ton.

Denne Udvikling af Flodtransporten har affødt en voldsom Protest fra Jernbanernes Side. Disse hævder, at Floderne er uddybet, og mange Anlæg udført for Statens Penge, medens det Overskud, der indtjenes paa Flodtransporterne, gaar i enkelte Selskabers Kasse.

Til sidst kan nævnes Udviklingen af Persontrafikken med Flyvemaskiner. U. S. A. har ret omfattende Flyveruter, og paa dette Omraade er der indenfor en relativ kort Tid sket en vældig Udvikling. Nogle faa Tal er nok til at illustrere dette paa overbevisende Maade. Aar 1926 var Antallet af samtlige Passagerer paa Luftruterne i U. S. A. 5 782; i 1936 var Antallet 1 020 931.

I Slutningen af sin Tale kom Robertson ind paa en Omtale af selve Organisationens Oprindelse og Udviklingen i Aarens Løb. Organisationen blev stiftet den 1. December 1873 af 11 Lokomotivfyrbødere fra et Depot paa Østkysten af U. S. A. Disse Mænd dannede altsaa Afdeling 1 i Forbundet. Allerede ved Udgangen af 1875 talte Forbundet 900 Medlemmer fordelt paa 31 Afdelinger. Selvfølgelig var der mange Vanskeligheder at overvinde lige efter Starten. Efter vor Tidsregning er U. S. A. jo for saa vidt et ganske ungt Land, og den enorme Udvikling paa alle Omraader, der prægede Landet efter Borgerkrigens Afslutning i 1865, gjorde, at Organisationstanken ikke rigtig kunde slaa Rod i den arbejdende Befolkning. Medvirkende hertil var vel ogsaa, at U. S. A., selv om det var inde i en voldsom Udviklingsperiode, ofte blev rystet af svære økonomiske Kriser, hvorunder forskellige Dele af Produktion og Forretningsliv stagnerede. Under disse — som oftest kortvarige — Perioder flyttede Arbejderne ganske simpelt til et helt andet Sted i Landet, eller de fandt Beskæftigelse ved anden Virksomhed. Alene dette gjorde jo, at en stor Part af Arbejderne ikke følte sig særlig knyttet til noget bestemt Fag eller Bestilling, og det er klart, at det altid vil være noget vanskeligere at bygge konsoliderede Organisationer op under saadanne Forhold. De store og rige Muligheders Land, som U. S. A. ogsaa blev kaldt, bevirkede som bekendt ogsaa en stor Indvandring fra Europas fattige og overbefolkede Egne, og disse Indvandreres hele Indstilling og Mentalitet var ofte en saadan, at Organisations-tanken havde vanskeligt ved at slaa igennem. Strejker eller Arbejdskampe i det hele taget er dog ikke ukendt i U. S. A., tværtimod. Det gik ofte ret haardt til, og Midlerne i disse Kampe var hverken fra Arbejdernes eller Arbejdsgivernes Side af nogen blid Karakter.

Det tjener Lokomotivmændene til Ære, at de var nogle af de første, der startede Organisationer til at varetage deres Kaar, og det er i Dag saaledes, at Lokomotivmændenes Organisationer betragtes som nogle af de bedste og stærkeste i U. S. A. Det kan i Forbigaaende nævnes, at enkelte Lokomotivmænd er naaet op til høje Poster indenfor U. S. A.s offentlige Liv. Eugene Debs, der en Tid var Formand for Lokomotivfyrbødernes Forbund og senere en af

Socialdemokratiets Ledere, har fire Gange været opstillet som det socialdemokratiske Partis Kandidat til Præsidentposten.

Lokomotivfyrbødernes og Pudsernes Forbund har som nævnt været ude for store Svingninger; i visse Perioder har det været vanskeligt at holde sammen paa det; men de senere Aar har været stabile. Medlemstallet var i Slutningen af Oktober 1939 80 357, hvilket var en Fremgang paa ca. 2 000 siden Aarets Begyndelse, Kassebeholdningen var paa samme Tidspunkt ca. 25 Millioner Dollars.

Som det vil ses, tales der stadig om Lokomotivfyrbødernes og Pudsernes Forbund; Forholdet er nemlig saaledes i U. S. A., at Lokomotivførerne har deres eget Forbund, men Robertson nævnedes til allersidst i sin Tale, at selv om forskellige Forhold endnu bevirker, at de to Kategorier er organiseret hver for sig, vil Tiden og Udviklingen dog sikkert bevirke, at alle Lokomotivmænd indenfor en overskuelig Tid vil blive forenet i een samlet Organisation.

Det er, medens tunge Skyer hviler over den saakaldte gamle Verdensdel, at vi læser om en af U. S. A.s store Organisationer, og det er sikkert et almindeligt Ønske hos os alle, at vi indenfor en overskuelig Tid igen vil kunne faa aabnet for den almindelige Forbindelse Landene imellem.

S. Suneson.

DANMARKS ØKONOMI VED KRIGENS BEGYNDELSE

(Fortsat.)

Efter at man har klargjort sig, at Verdenssituationen vil medføre stigende Priser, har Handelsministeriet den 20. Oktober udstedt en Forordning om Varepriserne. Efter denne nedsattes der en Prisnoteringskomite med tretten Medlemmer repræsenterende Erhvervene og de politiske Partier med det Formaal først og fremmest at give vejledende Prisnoteringer. Disse Prisnoteringer, som vi i Danmark har kendt i mange Aar for Landbrugsprodukternes Vedkommende, skal udarbejdes saaledes, at det tillades de erhvervsdrivende at lægge Inddækningsprisen (Øjebliksprisen) til Grund ved Beregningen af den sædvanlige procentvise Nettoavance, saaledes at man for en væsentlig Del har imødekommet Handels Ønsker om at kunne bevare Lageret intakt under den forventede Prisstigning.

Sammenlignet med Perioden 1914—18 viser Udviklingen i de første Krigsmaaneder i 1939 en langt hurtigere Stigning og Indpasning under Krigens Forhold. Nu havde vi som nævnt en Stigning i Engrospriseniveauet paa 27 Points paa tre Maaneder, medens Stigningen paa et Aar fra 1914 til 15 ogsaa var 27 Points; dette maa igen ses i Forbindelse med den pludselige og voldsomme Stigning af Fragratetallet.

Det vil være rimeligt her at vende tilbage til Forandringen af Vekselkurserne, som vi tidligere har fulgt frem til Krigens Udbrud. Siden dette Tidspunkt har den førte Politik været uforandret, og det har været en udbredt Opfattelse særlig indenfor Landbruget, at man herved gavnedes Importørerne og i

det hele Byerhvervene, medens Landbruget som Hovedeksporterhverv har faaet forøgede Vanskeligheder. Denne Opfattelse er støttet gennem en almindelig Interesse for at foretage Indkøb paa Verdensmarkedet, medens Priserne endnu var lave. Da Valutacentralens Importbegrænsning paa mange Omraader var formindsket under de sidste relativ gode Aar, og mange Varer var overført til Friliste, har der været store Muligheder for at udvide Indkøbene. Der har imidlertid været forskellige Vanskeligheder med Hensyn til Betalingerne. Sælgerne ude omkring, der tidligere i høj Grad anvendte Rembours med 2 å 3 Maaneders Kredit, er nu i stigende Grad gaaet over til at forlange a vista Rembours.*) Dette er i høj Grad gaaet ud over vort Lands Betalingsmidler. Den danske Valutabeholdning har i disse Aar aldrig været stor i Sammenligning med f. Eks. Sveriges, men der var dog nogle Reserver; det gjorde derfor et stort Indtryk, at Nationalbankens Valutabeholdning gik 57 Mill. Kr. tilbage alene i September Maaned, og at Nedgangen er fortsat i de følgende Maaneder.

Vurderingen heraf har været meget forskellig; de mest nervøse har følt sig ilde berørt og krævet meget kraftige Indførselsbegrænsninger. Det er f. Eks. hævdet, at hvis vi ikke har Raad til at købe Benzintil vore Personautomobiler, maatte Anvendelsen af disse fortsat indskrænkes meget stærkt, og det er ligeledes fremhævet, at man hurtigt burde rationere Produkter, der ikke var ubetinget nødvendige, som f. Eks. Kaffe. Overfor denne ængstelige Opfattelse er det gjort gældende, at man i en Situation som den nuværende maatte tage Hensyn til, at en Del af vor Valutagæld var bundet paa den Maade, at der kun kunde disponeres over den ved Køb af Varer, jeg erindrer om, hvad jeg tidligere har nævnt om Forholdet til Tyskland, medens man paa den anden Side havde en Del Tilgodehavender i fri Valuta. Ligeledes er det gjort gældende, at Nationalbanken har et betydeligt svensk Laan, som ganske vist var reserveret til Tilbagebetaling af et Dollarlaan, der forfalder om nogle Aar, men som man nu burde benytte til Indkøb af Varer paa Verdensmarkedet, medens disse var at faa, idet man maatte gaa ud fra, at der i Løbet af nogle Aar nok blev Mulighed for Tilbagebetaling af det amerikanske Dollarlaan paa anden Maade. De her nævnte Forhold gør det rimeligt at overveje, om det havde været rigtigt fra dansk Side saa hurtigt at opgive den faste Sterlingkurs.

Som et Led i Bestræbelserne for at stabilisere Kurserne maa ogsaa Diskontoen nævnes. Denne er forhøjet to Gange. Senest den 10. Oktober til 5½ pCt. Medens man under mere normale Forhold kunde tillægge Diskontoen større Betydning, bør man ikke overvurdere Forhøjelsen under de nuværende meget urolige Prisforhold. Den skete Diskontoforhøjelse er næppe i Stand til at skabe Ligevægt mellem Import og Eksport. Spørgsmaalet om mere omfattende Foranstaltninger maa tages op til Overvejelse, hvis den for Danmark meget ugunstige Prisudvikling bliver fortsat.

Naar man vil danne sig en Mening om Fremtiden og træffe Dispositioner paa længere Sigt, kan man ikke vide noget med Sikkerhed, men maa indskrænke sig til Vurdering af den mest sandsynlige Udvikling. Det kan ikke nægtes, at Risikoen og Usikkerheden med Hensyn til en saadan Vurdering er meget stor. Jeg kan derfor, naar jeg nu skal gaa over til at omtale Fremtiden, ikke undgaa at berøre forskellige Muligheder, men jeg skal indskrænke mig til saadanne, som jeg tillægger en særlig Betydning.

Hvis Krigen fortsættes, vil det utvivlsomt medføre, at vor Indførsel af Foderstoffer vil blive stærkt indskrænket. Priserne herpaa var som nævnt steget 59 Points medens Landbrugets Eksportvarer kun er steget relativt faa Points. Det er muligt, at en fortsat Udvikling af Krigssituationen vil føre til, at Danmark slet ikke kan indføre fremmede Foderstoffer og helt maa basere Landbrugsproduktionen paa hjemmeavlede Planteprodukter. Her kommer man i saa Fald til at fortsætte en Linie, som vi kender fra de senere Aar. Den danske Kornavl (Kærnen) var i 1910—14 ialt 22,5 Mill. hkg pr. Aar, medens dette Tal uanset et daarligt Høstaar i 1934—37 var steget til 31,8 Mill. Importen af Korn, der i 1910—14 var 7,4 Mill. hkg, er i 1934—37 kun steget til 8 Mill., saaledes at Indførselsprocenten er sunket fra 25 til 20. Indførselen af Korn og Oliekager i Procent af det samlede Forbrug af Plantestoffer er i den samme Periode sunket fra 17,7 til 13,3 pCt., og der er formentlig Mulighed for en Fortsættelse ad denne Linie, idet baade Jordens Dyrkning og Valget af Sorter lader visse Muligheder aabne. Vi kommer derfor næppe ud for saa store Vanskeligheder som under Krigen 1914—18. Der er saaledes ingen Grund til alvorlig Ængstelse for, at man i Danmark kommer til at sulte, eller at man ikke bliver i Stand til skandinavisk Vareudveksling, hvis Udviklingen fører til, at Forbindelsen over Havene bliver afbrudt.

Ser man imidlertid bort fra saadanne ulykkelige Muligheder og overvejer, hvad Følgerne vil blive, hvis den for Danmark ualmindelig uheldige Udvikling af Prisrelationerne tænkes at blive fortsat, og Indførselsforholdene i det store og hele kommer til at ligge i samme Plan som nu. Jeg har allerede nævnt Forholdet udadtil i Forbindelse med Omtalen af Vekselkurserne, og jeg skal nu omtale de eventuelle Muligheder, der kan foreligge indadtil i Forholdet mellem de forskellige Samfundsgrupper. Spørgsmaalet har i de sidste Maaneder ofte været diskuteret, og den almindelige Opfattelse er, at alle Samfundsklasser vil kræve at bevare status quo i Forhold til Tiden før 1. September, og dette i og for sig meget forstaaelige Standpunkt bliver derfor Udgangspunktet for de følgende Overvejelser.

Den danske Arbejderbevægelse har endnu Forholdene under Krigen 1914—18 i Erindring; Lønnernes Realværdi sank i denne Periode fra 100 til 83 samtidig med, at visse Erhverv og særlige Spekulanterne i hvert Fald tilsyneladende havde meget store Fortjenester. Dette ønsker man ikke gentaget. Da samtlige danske Arbejdsoverenskomster udløber i Foraaret 1940, begyndte man straks Forhandlinger

*) D. v. s. kontant Betaling. — Red.

ne om nye Overenskomster, og Arbejderne krævede — foruden mindre Forhøjelser af de laveste Lønninger, at der ydes et Dyrtdstillæg svarende til Prisstigningen. Den principielle Del af disse Krav er vedtaget af Hovedorganisationerne, og Danmark har, efter at Detailpristallet er steget fra 107 til 111 (November), faaet det første Krigstillæg til Lønningerne, og denne Linie vil formentlig blive fortsat. Der er næppe nogen, der tænker sig Muligheden af Konflikt paa Arbejdsmarkedet under Krigen. Det maa i denne Forbindelse erindres, at vi i Danmark har en paa mange Omraader gennemført Sociallovgivning, der sikrer alle i hvert Fald minimale Levevilkaar. Efter den sidste Opgørelse fra Statistisk Departement var Omkostningerne hertil i Aaret 1936—37 godt 400 Mill. Kr. heraf for det Offentlige 290 Mill. Kr., for de forsikrede 93 Mill. Kr. og for Arbejdsgiverne 17 Mill. Kr. Disse Tal har gennem de senere Aar været i betydelig Stigning, og de borgerlige Partier beklager sig stærkt over de sociale Udgifter som hemmende for Erhvervslivet, og det kan til Oplysning om de sociale Udgifters Betydning for det offentlige nævnes, at Statens og Kommunernes Udgifter hver er paa ca. 500 Mill. Kr.

Saafrømt de forholdsvis gode Aar skulde afløses af en daarligere og vanskeligere Periode, vil det Offentliges Udgifter til forskellige sociale Foranstaltninger utvivlsomt vokse, og man har da ogsaa allerede gennemført visse Tillæg for daarligt stillede. Det vil være rimeligt at tænke sig, at disse Udgifter søges dækket gennem Forhøjelse af Skatterne, og da særlig af de direkte Skatter. Statens Stilling til den under Krigssituationen fremkomne Udvikling er principielt, at man gerne gaar med til ønskelige Foranstaltninger, men at disse maa dækkes i det væsentlige af forøgede Indtægter. Vi har allerede faaet en betydelig Forhøjelse af Indkomstskatten, og det vil her være rimeligt at undersøge Skattebyrdens Størrelse for de store Skatteydere, som man regner med kan betale store Skatter og sørge for den nødvendige Kapitaldannelse til de ønskelige nye Arbejdsmuligheder. Tager vi en Mand med en ansat Indkomst paa 50 000 Kr. og en Formue paa 1 Mill., betaler han efter Vedtagelsen af den sidste Skattelov, men bortset fra de allersidste Forslag, en Skat paa 34 400 Kr. til Stat og Kommune (beregnet efter Kommuneskatten i København). Nu maa man her erindre, at Udtrykket ansat Indkomst betyder, at Skatten, der er betalt for det foregaaende Aar, er trukket fra, og hvis denne har udgjort 25 000 Kr. har den paagældende Skatteyder 40 000 Kr. til Disposition, og han betaler ikke Halvdelen af sine store Indkomster i Skat. Hvis man imidlertid har den Opfattelse, at det er denne Gruppe Skatteydere, der skal finansiere de nye Virksomheder, som skal til for at beskæftige den voksende Befolkning, kunde det nok være tilraadeligt at vise nogen Forsigtighed med at kræve, at ønskelige, sociale Udgifter skal betales gennem en Forhøjelse af de direkte Skatter, eller som man populært udtrykker sig Skat paa de Befolkningsklasser, der er i Stand til at bære dem.

Endvidere kan man, hvis den nuværende uheldige

Prisudvikling ikke varer for længe, tænke sig denne finansieret ved Forbrug af Beholdningerne. Det er formentlig dette, der har foresvævet Myndighederne, da man i Begyndelsen af September krævede, at Udsalgsprisen skulde kalkuleres paa Grundlag af den samme Vareenheds Indkøbspris og ikke af dens Genanskaffelsespris. Denne Bestemmelse er man ved Forordningen af 20. Oktober i det væsentlige kommet bort fra, saaledes at Erhvervene maa kunne disponere paa en saadan Maade, at deres Beholdninger i Hovedsagen bliver uændret, og det er i Betragtning af, hvad der hidtil er sagt meget forstaaeligt, at heller ikke de frie Erhverv vil betale den uheldige Prisudvikling.

Man har dernæst Mulighed for at lade alle, der er beskæftiget i Byrhvervene, faa Lejlighed til at have nogenlunde samme Realindtægt, som før og saa lade Resten, og det vil først og fremmest sige Landbruget, bære Byrderne ved den formindskede Nationalindtægt. Dette Erhverv har vanskeligt ved at vælte Byrderne fra sig, idet Erhvervenes Indtægter er bestemt af Eksportprisen, som Landbrugets Udøvere intet Herredømme har over, medens dets Udgifter er bestemt af de andre Erhvervs Priser. Hvis Vekselskurserne bevægede sig frit, vilde det formentlig føre med sig, at der dannedes et nyt Ligevægtsniveau, men naar Vekselskurserne holdes paa den nuværende Størrelse ved Regulering, kan Landbrugets Udøvere ikke yde den samme Modstand mod at bære Byrderne som Byrhvervene. Nu kan der, som jeg tidligere har berørt, næppe være Tvivl om, at Landbruget gennem de vanskelige Aar ikke har kunnet bevare sin økonomiske Modstandskraft. Den nuværende Prisudvikling har da ogsaa hurtigt ført til, at der fra Landbrugets Side er fremsat Krav om en ændret Fordeling af Nationalindtægten i det mindste gennem en Tilbagevenden til Sterlingkursen 22,40. Dette har Regeringen afvist, men har til Gengæld tilbudt at støtte Landbruget gennem billigere Fragter for Foderstoffer og gennem et direkte Tilskud, beregnet efter den lavere Pris der kan opnaas for Sterling. Dette Tilbud er Landbruget ikke tilfreds med, og det er derfor vedtaget mod Landbopartiernes Stemmer.

Man kunde endelig tænke sig, at man søgte midlertidigt at komme udenom Vanskelighederne ved en Inflation beslægtet med den, vi havde under Verdenskrigen. Ejere af Obligationer og andre Papirer med en fast Rente, vil da se deres Realindtægter falde, uden at de vil kunne gøre nogen effektiv Modstand. Vejen synes let at betræde, og de Ulemper, der følger med, kommer først til fuld Udfoldelse bagefter. Man maa dog erindre, at Forholdene under Krigen 1914 til 18 endnu huskes af de fleste, og der er i det danske Samfund meget stor Ængstelse for alt, hvad der blot smager af Inflation; vi mærkede denne Ængstelse stærkt i Begyndelsen af September i Forbindelse med den omtalte Ændring af den danske Vekselskurspolitik. Man maa derfor gaa ud fra, at en saadan Udviklingslinie vil møde stærk Modstand fra Nationalbanken, idet dennes ledende Direktør, Bramsnæs, er kendt som en ubetinget Modstander af en Politik, der fører til en forøget Inflation.

(Fortsættes.)

SKINNEBIL PAA AALBORG PRIVATBANER

I »Dansk Lokomotiv Tidende«, Nr. 5, 1935, er omtalt en Nyanskaffelse paa *Great Northern Railway*, nemlig en Skinneomnibus eller en Skinnebil, som man maaske snarere maa kalde den. Dette Køretøj er en almindelig Landevejsomnibus, en Rutebil, der er indrettet til at køre paa Jernbanespor.

Nu har Aalborg Privatbaner, som det sikkert allerede vil være nogle bekendt, anskaffet et Motorkøretøj, en Skinnebil, der nærmest maa karakteriseres som en Rutebil paa Jernbanehjul, idet den i Udseende ligner en Rutebil, men den har den Fordel overfor almindelige Skinnekøretøjer, at den kan paamonteres Luft-Gummihjul og anvendes paa Landevejen.

Efter Anmeldelser i forskellige Dagblade ser vi os i Stand til at meddele, at Vognen er bygget af De forenede Automobilfabrikker i Odense, og at Driftsbestyrer *Kjær* og Banens tekniske Ledelse har gjort en stor Indsats, og i Forbindelse med De forenede Automobilfabrikker skabt en Nyhed, der vil vække stor Interesse.

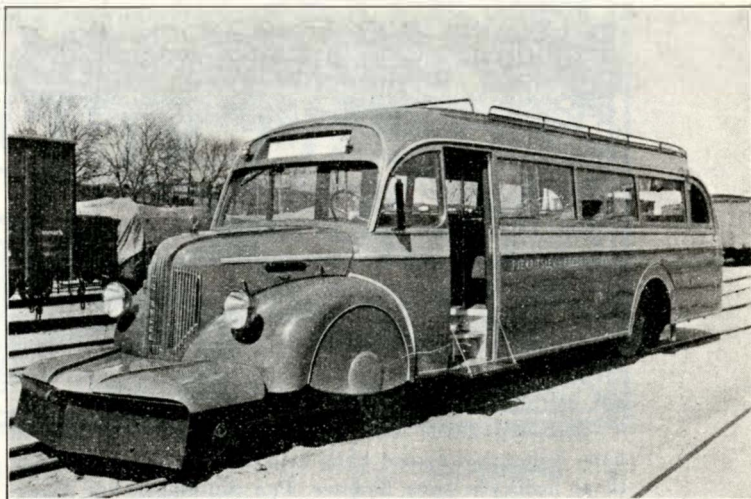
Skinnebilen er i Grundtrækkene bygget efter samme Principper som en Rutebil, men den er forsynet med de særlige Sikkerhedsforanstaltninger, som man kræver af Jernbanevogne. Drivkraften er en 80 H. K. Benzinmotor, hvortil der ogsaa kan anvendes Generatorgas. Bilens relativt ringe Vægt i Forbindelse med en Gearkasse paa 5 Gear, giver Mulighed for en langt hurtigere Acceleration end almindeligt paa Jernbaner. Bremsningen virker tilfredsstillende, og Føreren kan ved at dreje et Haandtag skifte Bremsesystemet om, saaledes at det virker paa samme Maade som paa en Rutebil, naar Vognen skal køre paa Landevejen.

Efter hvad der oplyses, er Vognen foreløbig indrettet til at drives med Benzin, men det er Hensigten, at der skal installeres en Gasgenerator, saa man helt kan undgaa at bruge Benzin. Man søger at konstruere en Tørvegasgenerator, og hvis de Beregninger, som har været fremme andet Sted fra, at 3 Kilo Tørv i Brændværdi svarer til 1 Liter Benzin, holder Stik, vil man ikke alene spare Benzinen, men ogsaa opnaa store økonomiske Beparelser.

Skinnebilen er indrettet med det Maal for Øje at gøre den saa bekvem og behagelig som muligt for at kunne tage Konkurrencen op med Rutebilerne. Hvis det bliver tilladt af Jernbanetilsynet, omgaas Banerne med Planer om at lade Skinnebilen standse ved Vejoverskæringerne og tage Passagerer op, ligesom en Rutebil.

Iøvrigt er det Tanken at ombytte Jernbanehjulene med Automobil-Gummihjul paa travle Sommersøndage, og sætte Vognen ind paa den Vesterhavsroute til Blokhus, som Banen driver i Fællesskab med en Vognmand. En Ændring fra Skinnebil til Landevejsbil er ikke saa omstændelig, selv om den kun kan foretages i Aalborg.

Der er her skabt en trafikal Nyhed, afpasset efter Behovet for den særlige Tid, vi befinder os i. Skinnebilen vil sikkert blive af Interesse for andre Baner Landet over.



Aalborg Privatbaners Skinnebil.

I England er en Banestrækning, som i 2 Aar har været nedlagt som urentabel, aabnet paa ny og befares nu af Skinnebiler. Erfaringerne i England har vist, at Brændselsforbruget med det samme Køretøj ligger 25 pCt. lavere paa Jernbaneskinnebanerne end paa Landevejen.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES ANCIENNITETSRÆKKE

Paa Grundlag af de ved den i Marts 1940 afholdte Lokomotivfyrbødereksamen opnaaede Resultater blev Eksaminanterne opstillet i Rækkefølge saaledes:

- N. O. J. Lange, Gb.
- I. Nielsen, Ge.
- H. A. Sørensen, Str.
- E. W. Jespersen, Kø.
- S. W. Hiilsløv, Gb.
- H. Pedersen, Str.
- E. W. Andersen, Ar.
- P. E. S. Rasmussen, Gb.
- P. A. W. Pedersen, Gb.
- J. M. Hansen, Gb.
- P. L. J. Jensen, Gb.
- B. E. A. Christensen, Gb.
- E. Seitzberg, Gb.
- J. P. Kjærsgaard, Ng.
- A. Hansen, Fa.
- P. R. V. Andersen, Kb.
- H. S. Rasmussen, Ar.
- G. J. Jørgensen, Gb.
- K. H. K. Olsen, Kø.

Denne Rækkefølge er gældende for de paagældendes Indordning i Lokomotivfyrbøderrækken.





Dødsfald.

Saa maatte igen en af de unge bort. Den 5. Juni blev Lokomotivfyrbøder J. H. Petersen, Helsingør, begravet paa Kirkegaarden i samme By. Petersen havde i lang Tid været pint af Sygdom, men han mødte dog dagligt og udførte sit Arbejde, saalænge dette overhovedet var muligt for ham; først da han stod over for Valget: enten — eller gav han op og lod sig indlægge paa Faksinge.

Desværre havde Petersen en Tid faaet den Ide, at hans Kolleger var imod ham, hvilket muligvis har bidraget til at nedbryde hans Kræfter. Paa Slutningen var Petersens Chancer for at bestride sit Arbejde maaske smaa, men jeg ved fra personlig Erfaring, at han gjorde alt for at udføre sit Hverv efter bedste Evne. Kun Skade, at han var for haard mod sig selv. Præstens Ord om, at Petersen var en prøvet Mand, var rammende. Det var kedeligt, at vor Kollega maatte give op i en saa tidlig Alder.

At Petersen trods alt havde mange Venner, viste den store Deltagelse ved Begravelsen. Kolleger fra flere sjællandske Depoter var mødt; forskellige Jernbaneorganisationer var repræsenteret ved Faner, og der var mange signerede Kranse fra Afdelinger i begge Distrikter. Kolleger stod Æresvagt ved Baaren.

Ved Graven talte Formanden for Helsingør Lokomotivfyrbøderafdeling, han bragte vor afdøde Kammerat en sidste Hilsen og Tak.

M. P. Lauer, Hg.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum frabedes.

M. F. Møller, Fredericia.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit 25 Aars Jubilæum.

J. A. Jensen,
Lokomotivfører, Rd.

Alle, der viste mig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag, bedes modtage min hjerteligste Tak.

J. Søgaard-Hansen,
Motorfører, Enghave Mdt.

Modtag min hjerteligste Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lokomotivfører J. B. Thomsen,
Nyborg.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivmester O. M. T. Christensens Bisættelse.

Nanny Christensen og Børnene.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfyrbøder J. H. Petersens Død og Begravelse.

Gulle Petersen,
Helsingør.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Bortrejste Jernbanelæger.

Jernbanelæge K. H. Backer, Hjalmar Bergstrømsvej 3, København er bortrejst fra den 24. Juni til 19. Juli d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Algreen-Petersen, Søndermarksvej 2.

Konsultationstid: Kl. 12½—14 samt Onsdag Kl. 18—19.

Jernbanelæge Max Petri, Kastelsvej 1, er bortrejst fra 27. Juni til 31. Juli d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Thyssen, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl Hverdage Kl. 13—14.

Jernbanelæge Ørum, Sortedamsdøsseringen 23, er bortrejst fra 28. Juni til 8. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Lægerne Agner Jensen og Tingmann, Refsnæsgade 46. Tlf. Nora 7545.

Konsultationstid: Kl. 12—13 samt Fredag Kl. 18—19.

Jernbanelæge Vald. Petersen, Nørrebrogade 142, København, er bortrejst fra 1. Juli til 1. August 1940.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Elmby i Jernbanelægens Konsultationslokale, sædvanlig Konsultationstid: Kl. 13—14 samt Fredag Kl. 18—19.

Jernbanelæge Gunnar Thamsen, Vesterbrogade 68, København, er bortrejst fra 1. Juli til 12. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge C. C. Jacobsen, Vesterbrogade 65, Tlf. Vester 9728.

Konsultationstid: Kl. 12—14.



Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—7.—40:

Lokomotivmester II J. C. Eiring, Næstved, ifølge Opslag til Københavns Godsbanegaard.

Afsked:

Lokomotivfører N. P. V. Madsen, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension med Udgangen af September 1940 (min. Afsked).