



28. Aargang No. 16.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. August 1928.

LØNNINGSREVISIONEN M. M.

I den sidste Tid har det i førende Venstreblade været meddelt, at der ikke af den moderate Regering paatænkes Nedsættelse af nogen Lønningskommission, saaledes som det skete i 1917 under den radikale Regering, men derimod om Nedsættelse af et Udvalg efter forudgaaende Forhandling med Partierne; men Spørgsmaalet vil selvfølgelig ikke kunde bringes i Orden, forinden Rigsdagen samles.

Medens Regeringen saaledes allerede nu tænker paa, hvorledes den skal faa bragt de kommende Lønningslovforhandlinger ind i den Gænge, som de synes bedst passende, kan man af forskellige Fagblade se, at der er Forberedelser i Gang for at kunde møde forberedt til den kommende Lønningslovkampagne.

Efter alt hvad der foreligger, er det Regeringens Formaal med en Revision af Lønningsloven i 1929—30 at indvinde nogle Millioner paa Lønningskontoen, eller det er med andre Ord Meningen at fortsætte med den ved Forliget f. A. paabegyndte Nedsættelsespolitik — som lykkedes Ministeriet saa godt, fordi den fik Hjælp dertil af et Par Tjenestemænd fra C. O. II. Imidlertid maa det haabes, at der ikke sker noget saadant, naar Tjenestemændene igen kommer til at staa overfor de Tilbud, der kommer til at foreligge, naar det kommende Udvalg eller Kommission er færdig med sit Arbejde.

Det er vistnok Regeringens Hensigt at søge bort fra Pristallet som lønningsregulerende Faktor, hvad Tjenestemændene formentlig ikke

vil bifalde. Der kan saaledes være Stof nok at tage fat i for Regeringen, naar den ønsker at lave om paa den Lønordning, vi har nu, paa den anden Side møder Tjenestemændene med deres Ønsker, og dette kan meget let i det kommende Aar afføde interessante Situationer, som forhaabentlig løses paa tilfredsstillende Maade.

Medens man saaledes er beredt til i den kommende Tid at tage fat paa det omfattende Arbejde, som en Lønningslovsrevision altid fører med sig, er man ogsaa begyndt at undersøge, hvorledes det staar sig med Medansattes Tilknytning til den Organisation, der repræsenterer den eller de Grupper, hvortil de hører.

For Dansk Lokomotivmands Forening stiler Forholdet sig saaledes, at saa godt som alle Lokomotivmænd er tilsluttede Organisationen, vi har kun dem udenfor, som enten ikke har betalt deres Lock-out Bidrag eller som sympatiserer med den. Disse Mennesker synes at have fundet det formaalstjenlig, til Fremme af deres Interesse, at føre en Kamp mod den gamle Organisation, der bedst kan sammenlignes med Snylterens Kamp med det Legeme, hvorefter det lever. Hvorlænge denne negative Kamp, som denne Gruppe fører, skal vare, kan vi ingen Mening have om, men for denne lille Klump maa det formodentlig ogsaa kunde lade sig gøre, at gøre det indlysende, at de ingen Betydning har, og at de i bedste Fald kun kommer til at spænde Ben for dem selv — men det trøster dem vel, at uanset hvad de end foretager sig, vil det blive rettet op af D. L. F.

PRISTALLET BLEV IGEN 176

Det statistiske Departement har siden Juli 1915 foretaget Beregninger over Prisstigningens Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget. Den sidste Beregning foretoges i April 1928, og Resultatet blev offentliggjort i »Statistiske Efterretninger« Nr. 13, 1928; Beregningerne er nu ført op til Juli 1928 og er foretaget paa ganske tilsvarende Maade som ved de nærmest foregaaende Beregninger. Angaaende Enkeltheder ved Beregningen skal henvises til tidligere Redegørelser, sidst i Statistiske Efterretninger Nr. 5, 1928.

Resultatet af den nu foretagne Beregning fremgaar af nedenstaaende Oversigt, i hvilken er meddelt, hvorledes de Udgifter, der i Juli 1914 udgjorde 2000 Kr., fordeler sig paa de sædvanlig benyttede Hovedgrupper af Fornødenheder, dels pr. Juli 1914, dels

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper:

	Juli 1914	Okt. 1927	Jan. 1927	April 1928	Juli 1928
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Fødevarer	835	1 267	1 267	1 266	1 280
Klæder, Fodtøj, Vask...	225	442	442	446	446
Bolig.....	248	469	469	478	478
Brændsel og Belysning.	81	157	154	154	150
Skatter, Kontingenter o.l.	203	491	489	489	473
Andre Udgifter	408	695	695	695	685
Ialt...	2000	3 521	3 516	3 528	3 512

Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Juli 1914 (Udgiften i Juli 1914 = 100):

	Juli 1914	Okt. 1927	Jan. 1927	April 1928	Juli 1928
Fødevarer	100	152	152	152	153
Klæder, Fodtøj, Vask ..	100	196	196	198	198
Bolig.....	100	189	189	193	193
Brændsel og Belysning.	100	194	190	190	185
Skatter, Kontingenter o.l.	100	242	241	241	233
Andre Udgifter	100	170	170	170	168
Ialt...	100	176	176	176	176

efter Opgørelserne pr. Oktober 1927, Januar 1928, April 1928 og Juli 1928. Endvidere er meddelt Tal for den procentvise Stigning for de enkelte Varegrupper, idet hver enkelt Udgiftspost efter Priserne i Juli 1914 er sat lig 100, og Udgiftstallene til de forskellige Tidspunkter et sat i Forhold hertil.

Den samlede Udgiftsstigning siden Juli 1914 for hele Budgettet udgør herefter 76 pCt., og Indekstallet for Prisniveauet (Pristallet) er saaledes pr. Juli 1928 176.

Med Hensyn til Prisbevægelsen indenfor de enkelte Varegrupper og Udgiftsposter siden April 1928 skal anføres, at Udgiften til Fødevarer et steget med 14 Kr., medens Udgiften til Brændsel og Belysning er gaaet ned med 4 Kr. For Skatter og Kontingenter er Udgiften gaaet ned fra 489 Kr. til 473 Kr., hvilket udelukkende skyldes Skattebeløbet. Dette refererer sig ved denne Beregning til Skatteaaret 1928—29 og er beregnet af en noget mindre Indtægt end for Skatteaaret 1927—28. Udgiften til Beklædning m. v. er uforandret, hvilket ogsaa er Tilfældet med Udgiften til Bolig, idet allerede Aprilberegningen hviler paa

den aarligt foretagne Statistik over Huslejestigningen (den sidst bearbejdede er for November 1927). Endelig har der for Gruppen »Andre Udgifter« været nogen Nedgang i Udgiften som Følge af mindre Prisfald paa forskellige Poster.

Detailpriserne i Juli 1928.

Ved Indberetninger fra Kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner, fra samtlige Købstadkommuner og fra noget over 100 Landkommuner er der for Juli Maaned 1928 — paa samme Maade som for de foregaaende Kvartaler — fremskaffet Oplysninger til Beregning af Gennemsnits-Detailpriser for Landets forskellige Dele. Oplysningerne er indsamlet i den første Uge af Maaned.

Prisbevægelsen fra April til Juli har for de fleste Fødevarers Vedkommende været ret ringe, bortset fra Flæsk og Svinekød, for hvilke der har været en forholdsvis stærk Prisstigning. Ogsaa Okse- og Kalvekød udviste en mindre Prisstigning, ligesom Rugbrød er steget i Pris. For Smør har der som Følge af Aarstiden været nogen Nedgang i Prisen, medens Ægprisen er omtrent uforandret til Trods for, at Prisen normalt ligger noget højere i Juli end i April. Endelig har der for ferske Sild og Rødspætter været nogen Prisstigning.

For andre Varer end Fødevarer var der en ganske lille Nedgang i Prisen for Kul og Koks samt Gas, medens Priserne for de øvrige Varer var omtrent uforandrede.

JERNBANER OG LANDEVEJE

Af Knud Korst i Soc. Dem.

(Fortsat).

Det samme Synspunkt, som anlægges paa Undervisningsvæsenet, anlægges sædvanlig paa et andet vigtigt Omraade af den offentlige Virksomhed, nemlig Vejvæsenet, til Trods for, at dette Væsen har en langt mere udpræget økonomisk Karakter end Undervisningen. Endnu har ingen fundet paa at forlange, at Vejnet skal forrente sig, og dog er der ingen Tvivl om, at et godt anlagt og vel vedligeholdt Vejnet svarer Regning; ja, man maa endogsaa erkende, at et saadant er en elementær Forudsætning for Erhvervslivets Trivsel; de 50—60 Mill. Kr., det Offentlige (det vil sige Amterne og Kommunerne) aarlig anvender til Vej- og Kloakvæsen o. l., er vel anvendte Penge, selv om det regnskabsmæssigt set er Udgift alt sammen.

Vejvæsenet hører nemlig til den Slags økonomiske Foretagender, som ikke afkaster nogen direkte Indtægt, simpelthen fordi det ikke

koster noget at benytte Vejene; Vejene henligger til gratis Benyttelse for enhver, og der tages ikke smaaligt Hensyn til, om den ene benytter dem mere end den anden. De fornødne Penge tages ind i Skat; ved Paaligningen af denne Skat søgte man oprindeligt at fordele Byrden under Hensyn til den Nytte, de forskellige Befolkningsgrupper havde af Vejene; Udgifterne til Bivejene skulde udredes af de forskellige Kommuners Beboere alt efter disses Hartkorn, medens Udgifterne til de egentlige Landeveje skulde udredes af Amtets hele Befolkning, ligeledes fordelt efter Hartkornet. Altsaa en Fordeling efter store Linjer.

En enkelt Betaling for den Nytte, den enkelte Vejfarende havde af Vejene, fandt vel Sted, de saakaldte Bompenger, men dette System er forlængst afskaffet.

Burde man da ikke betragte og behandle Jernbanerne paa samme Maade som Landevejene, altsaa som et almindeligt Trafikmiddel, hvortil Udgifterne tilvejebragtes ved Skat efter et eller andet storlinjet Nytteprincip, men hvis Benyttelse iøvrigt er gratis for alle? Det er dog en Kendsgerning, at Jernbanetrafikken i et moderne Kulturland er af mindst lige saa vital Betydning som Trafikken paa Vejene, saaledes at en rent forretningsmæssig Opfattelse af Jernbanerne ikke er paa sin Plads.

Imidlertid vilde en saadan ideal Ordning medføre en saa enorm Forøgelse af Skattetrykket (mindst 150 Mill. Kr. aarlig), at man umuligt kan tænke paa at praktisere den. Alligevel har andre Hensyn end de rent forretningsmæssige i høj Grad paavirket Jernbanetrafikken her i Landet, baade med Hensyn til Taksternes Ansættelse og med Hensyn til Anlæggelse af nye Linier — med det Resultat, at det finansielle Udbytte er blevet magert.

Mange Jernbanelinier er som bekendt udelukkende blevet til af Hensyn til de paagældende lokale Interesser, til Trods for at de øjensynligt maatte give Underskud. Disse urentable Linier tynger i høj Grad Budgettet som Helhed; men man har anset det for saa vigtigt, at Jernbanenettet naaede ud til selv de fjerneste Afkroge, at man har set bort fra Rentabiliteten.

I nogle Tilfælde er Næringslivet senere blomstret i den Grad op omkring Jernbanelinien, at Trafikken er kommet til at bære sig; men i mange Tilfælde er det ikke sket, og i den nyeste Tid er som bekendt Udviklingen tildels

gaaet den modsatte Vej, idet Trafikken paa adskillige Linier er sygnet hen som Følge af Bilernes Konkurrence.

Iøvrigt kan man til Forklaring af D. S. B.s Underskud som Helhed sige følgende: Anlægget af Jernbaner her i Landet maa være ret billig i Sammenligning med andre Lande, især saadanne som Schweiz og Norge, hvor Tunnelarbejde o. l. sluger enorme Summer. Men til Gengæld maa Driften blive dyr, fordi Landet er lille og dertil et Ørige; Strækningerne bliver derved meget korte, hvorved Togtjenesten, Rangering og andet Stationsarbejde nødvendigvis maa blive mere omstændelig og kostbar end i et Land som Tyskland, hvor Togene kan køre lange Strækninger, før de maa vende om. Hertil kommer at Færgetrafikken er en yderst kostbar Fornøjelse for Banedriften i Danmark, jfr. en Afhandling af Professor Warming i Nationaløkonomisk Tidsskrift 1925 om »Rationelle Banetariffer«.

Forholdet er utvivlsomt det, at hvis Banesystemet som det danske skal betjene Publikum for en nogenlunde billig Penge og paa en nogenlunde fyldestgørende Maade, kan det praktisk talt umuligt give Overskud. Derimod kan de tyske Jernbaner næsten ikke undgaa at give et betydeligt Overskud; de tyske Baner lukrerer jo blandt andet af, at Tyskland er Landet »i Midten«; det er landfast med en Række Stater, hvormed det har en betydelig Vareomsætning (Danmarks udenrigske Vareomsætning foregaar som bekendt hovedsagelig søværts); desuden er Tyskland Gennemgangsland for en uhyre Transit.

I Betragtning af det her fremførte vilde det være et ganske urimeligt Krav at stille til D. S. B., at de skulde give fuld Forrentning af de investerede Kapitaler. Foreløbig burde man vel stile efter, at Driftsindtægterne dækkede Afskrivningerne, saaledes i Banerne i hvert Fald ikke kunde siges at spise deres Kapital op.

Dette vilde for saa vidt allerede nu være virkeliggjort, dersom ikke den nuværende Regering havde foretaget visse Nedsættelser af Godstaksterne, hvilke Nedsættelser tydeligvis havde Karakter af at være en — tvungen — Gave fra Tjenestemændene til Bønderne, idet Lønnedskæringen var Forudsætningen for Takstnedsættelsen. Men naar denne Nedsækering, der i mange Tilfælde maatte klemme Tjenestemændene haardt, nu var gennemført, skul-

de det synes mere rimeligt, om de sparede Udgifter var anvendt til en Forbedring af Banernes Økonomi, altsaa til Dækning af Afskrivningerne.

D. S. B.s Underskud maa utvivlsomt i det lange Lob anspore de ansvarlige Instanser til at spejde efter Midler til at formindske det med. Et saadant Middel kan maaske blandt andet findes paa det Punkt, hvorfra nu en stor Part af Banernes Malheur stammer, nemlig i Biltrafikken.

Indtil for faa Aar siden var et af Hovedpunkterne i dansk Jernbanepolitik dette: at faa Jernbanenettet udstrakt til de fjerneste Afkroge af Landet; for visse Rigsdagsmænd bestod Politik i at skaffe en Jernbane gennem deres Valgkredse, og Ravnekroge drømte om at blive et Herning Nr. 2. Lovgiverne vilde gerne vise sig imødekommende overfor de lokale Interesser, og Resultatet blev, at man efterhaanden kom op paa en samlet Banelængde af 4 200 km, en i Forhold til Landets Areal og Befolkning meget betydelig Strækning. Men yderligere var der planlagt nye Linier til en Anlægsverdi af omkring 100 Mill. Kr.

Den pludselig opvoksende Automobiltrafik satte en brat Stopper for denne Jernbanepolitik. Thi netop fordi Jernbanenettet i Forvejen var saa tæt, maatte det nye Trafikmiddel blive en saa meget føleligere Konkurrent; der var naturligvis stadig trafikmæssig uopdyrkede Felter at bearbejde, men i stort Omfang maatte Rutebilerne leve af at tage Trafikken fra de alt bestaaende Transportmidler, altsaa hovedsagelig Jernbanerne. I Afrika, hvor Automobillet som alle andre Steder i Verden er ved at revolutionere Tilstandene, men hvor Jernbanerne er en Sjældenhed, ligger Forholdene naturligvis helt anderledes, her er der nok at gøre for alle de Trafikmidler, der anlægges. Men i alle europæiske Lande med nogenlunde veludviklede Jernbane er disse kommet ud i en vis kriseagtig Tilstand som Følge af Biltrafikken.

I Danmark findes der nu ca. 700 personførende Automobilruter, hvis Længde tilsammen er henved 20 000 km; og selv om en Rutebil ikke kan tage tilnærmelsesvis saa mange Passagerer som et Tog, saa maa Rutebiltrafikken dog være yderst følelig for Banerne, alene af den Grund, at Rutelængden er 4—5 Gange saa lang som Jernbanelængden, men vel ogsaa fordi Rutebilerne sædvanlig kører hyppigere

end Togene. Hertil kommer saa den vældige private Korsel; der er nu Danmark indregistreret over 100 000 Motorkøretøjer, hvoraf ca. 60 000 Personautomobiler.

En nærmere Udredning af Bilruterne Udstrækning og Retning findes i den fortrinlige Betænkning, som udgaves af et Udvalg, nedsat i 1925 af daværende Trafikminister Friis-Skotte, til Behandling af Spørgsmaalet om et Samarbejde mellem Jernbane og Rutebiler.

I denne Betænkning er ogsaa anført en Række Oplysninger om, hvorledes Biltrafikken konkurrerer med Jernbanerne om Godstransporten. F. Eks. Statsbanestrækningen København—Hillerød—Helsingør har en Længde af 80,8 km; denne Strækning maa regne med en Konkurrence af 38 Fragtmandsbiler, hvis samlede Bæreevne er 72,2 Tons og hvis Præstationsevne pr. Maaned er 73 600 Tonkilometer; eller paa hver Banekilometer 1 210 Tonkilometer (d. v. s. Godsets Vægt plus den Vejlængde, det er transporteret). Dette kan synes lidet i Sammenligning med de ca. 50 Millioner Tonkilometer, som D. S. B. som Helhed præsterer hver Maaned i Gennemsnit; men det er jo ogsaa kun ca. en Halvfjerdsindstyvendel af Banernes hele Længde, der her er Tale om, omend maaske en af de mest trafikerede Strækninger.

Ofte er Privatbanerne endnu værre ramt af Bilkonkurrencen end D. S. B.; f. Eks. regner Gribskovbanen med Konkurrence fra 22 Fragtbiler med en maanedlig Præstationsevne af 86 800 Tonkilometer eller 2 060 Tonkilometer pr. Banekilometer; for Strækningen Hillerød—Frederiksværk—Hundested er Konkurrencen af en lignende Styrke.

Det nævnte Udvalg har udarbejdet et Kort, hvor saavel Jernbanelinierne som Person-Bilruterne er aftegnet; i Tilknytning til dette Kort udtales det i Betænkningen: »Et Blik paa Kortet vil umiddelbart give det Indtryk, som Udvalgets Undersøgelser har bekræftet er rigtigt, at Rutebilernes i altfor høj Grad har nøjedes med den lettere — men ogsaa mindre nyttige Opgave: at benytte sine Fordele til at tilvende sig en Del af den ved Jernbanernes Virksomhed oparbejdede Trafik, i Stedet for at virke til Udnyttelsen af de Trafikmuligheder, som Jernbanerne efter Sagens Natur maa lade ligge, fordi Jernbanedrift kun kan drives med nogen Udsigt til Held, hvor der er en vis, relativt

stort og transporttrængende Befolkning til Stedene (eventuelt særlige større Virksomheder).

»Det Moment, man med Rette fremhæver som Ruteautomobilets Fortrin for Jernbanen: at Rutebieldriften kan baseres paa et ringere Trafikbehov end Jernbanen, kan trænge ind i mindre folkerige Egne o. s. v., ses kun i mindre Grad at have fundet Udtryk i den stedfundne Udvikling. Man vil se, at de jernbanetomme Egne ogsaa er temmelig rute-tomme.«

Der er under den stedfundne Udvikling taget ringe Hensyn til ved Hjælp af det mindre og derfor lettere haandterlige Trafikmiddel, som Rutebilen er, at supplere og fortsætte det tungere og ydedygtige Hovednet (Jernbanerne)«.

Og Forholdet skærpes ofte derved, at Rutebilernes Køreplaner ikke er lagt med Henblik paa at udfylde de »trafiktomme« Rum i Jernbanernes Køreplaner, men saaledes at deres Køretider omtrent falder sammen med disses.

Nu vilde det naturligvis være overdrevent blot at betragte de konkurrerende Rutebiler som en Slags Spækhuggere, der udelukkende lever af at flænse i den store Blaahval. Thi selvfølgelig maa der foreligge reele Grunde til, at Publikum i saa stor Udstrækning foretrækker Bilen for Banerne. Det er næppe fordi Bilen er billigere end Banen: det omvendte er snarest Reglen. Men i mange Tilfælde kører Bilen direkte fra By til By, hvor Jernbanen kører den nærmeste Omvej, t. Eks. København—Køge via Roskilde, eller Frederikssund—Hillerød via København. Ofte standser Jernbanen paa et mærkeligt Sted, hvor Bilen ikke lader sig hæmme af gammel Tradition, men fortsætter til Rutens naturlige Slutpunkt; hvorfor gaar f. Eks. Slangerupbanen kun til Slangerup, og den nødstedte Præstø—Mern-Bane kun til Mern? Rutebilerne tager Turen helt ud til henholdsvis Frederikssund og Stege.

Selve de Ruter, der løber parallelt med Jernbanerne, har deres Publikum, nemlig alle de Mennesker der bor mellem Stationerne. At Bilerne har en stor Mission at udføre, dels ved at føre Folk fra Oplandet til Jernbanestationerne, dels ved i tværgaaende Retning at forbinde forskellige vigtige Punkter paa paralleltløbende Baner, maa anses for at være umiddelbart indlysende. Og der kunde nævnes mange andre rimelige Aarsager til Biltrafikkens Succes.

Paa den anden Side kan det næppe omtvi-

stes, at denne Trafik har faaet en vis kunstig Stimulans derigennem, at det Offentlige har foræret den de fornødne Vejbaner at køre paa. Det Offentlige har derved saa at sige ophjulpet et Trafikapparat, der har vist sin Taknemmelighed ved at tage Brødet ud af Munden paa det Offentliges eget Trafikapparat. Banerne maa jo med store Omkostninger opbygge og vedligeholde sine Skinneveje. Bilerne kunde derimod ufortrødent slide løs paa de Veje, som fra Arilds Tid er stillet til fri Raadighed for Publikum.

Denne Omstændighed har imidlertid forekommet Lovgivningen saa urimelig, at den har lagt en Særskat paa Automobile og Automobilkørsel, med det Formaal at lade denne Trafik bære en Del af Udgifterne ved Landevejenes Vedligeholdelse. Derved naaede man ogsaa at stille Biltrafikken paa mere lige Fod med Banerne i Konkurrencen.

Da den ny Motorbeskatning kun har virket saa kort, er det vel for tidligt at udtale sig om Virkningerne af den. Af og til forlyder det imidlertid, at denne Beskatning har virket lamrende paa Rutekørslen og da særlig paa Lasttrafikken.

Beskatningen synes ikke alene at have været af Betydning for Rutetrafikken, men ogsaa for den private Fragtkørsel. F. Eks. meddeltes følgende en Dag i Pressen: Et af vore største industrielle Selskaber havde anskaffet en mægtig Automobilpark med det Formaal at køre sine Varer direkte til samtlige Byer paa Sjælland; men den ny Motorbeskatning medførte, at det blev for dyrt at benytte disse Biler; de blev opmagasinerede, og Foretagendet vendte tilbage til sin tidligere Trafik med Hestevogn.

Er dette da ikke Reaktion? vil man spørge. Er det ikke at hæmme Udviklingen? Nej, thi man maa hævde, at Motordriften bør bære sine egne Omkostninger (derunder Slid paa Veje), og ikke gennem indirekte Tilskud gøres til Genstand for forceret »Fremskridt«, især ikke naar Kapitaler, der er bundet i alt bestaaende Trafikmidler, derved gøres mer eller mindre værdiløse.

Et vigtigt Motiv til at paalægge Motorskat var iøvrigt det, at Vejudgifterne fra gammel Tid udredes af Kommunerne (henholdsvis Amts-, By- og Sognekommunerne), der atter inddækkede sig gennem Skatter (Ejendoms-skatter) paa den lokale Befolkning — ud fra

den Betragtning, at det i alt væsentlig var disse Folk, der benyttede Vejene, men forresten uden smaalig Hensyn til, om den ene benyttede dem mere end den anden. Men Motorfolkede farer ad alle Veje, gennem Byer, Sogne og Amter — alle Vegne slider de paa Vejene til Ærgrelse for den lokale Befolkning, der maa bekoste Vedligeholdelsen.

Selv om en saadan Paaligning af Vejudgifterne paa Motorvognene i nogen Grad hindrer, at Biltrafikens Udvikling faar en kunstig forceret Karakter, saa er dette dog ikke tilstrækkelig til at regulere denne Trafik paa en for Nationen tilfredsstillende Maade. For at opnaa dette, maa der tilvejebringes et System, hvorved Baner og Biler kommer til at supplere hinanden; de to Arter af Trafik maa nødvendigvis indarbejdes under et Enhedssynspunkt; Frikonkurrencen vilde paa dette Omraade føre os ud i Kaos (her tales kun om den erhvervs-mæssig drevne Biltrafik).

For at opnaa en saadan planmæssig Tilrettelæggelse af Biltrafikken er det tilstrækkeligt, at der til al Rutekørsel kræves Tilladelse (Koncession) fra det Offentlige; det er ikke nødvendigt, at Staten giver sig til at drive Bilkørselen for egen Regning; muligvis vilde dette være praktisk i visse Tilfælde — og i hvert Fald vil dette Problem dukke op, saa snart de mange private Bilruter gaar ind i en større Trust eller Kartel, som er i Stand til at sætte Banerne Stolen for Døren ved Afslutningen af Kontrakter; saadanne mægtige Transportelskaber findes allerede i flere Lande, f. Eks. Tyskland og Schweiz.

Gennem en Regulering af Rutetrafikken og gennem Aftaler mellem Baner og Biler vil det være muligt at udnytte de Fordele, det ny Trafikmiddel byder paa, paa en for Samfundets Økonomi som Helhed rationel Maade; sker dette, vil det utvivlsomt i det lange Løb være af stor Betydning ogsaa for Banernes Økonomi. For det første vil man i Fremtiden spare Anlægget af ny Banestrækninger; Biltrafikens Opkomst har jo allerede medført, at man har opgivet at udføre det Nybygningsprogram, der var projekteret. Herigennem sparede man Staten for en Udgift paa henved 100 Mill. Kr. Men yderligere aabner der sig Muligheder for efterhaanden at afvikle saadanne Banestrækninger, som nu blot giver Underskud, og erstatte dem med Bilruter.

Statsbanernes Underskud er naturligvis gendennes Fressen for enhver, der paa Forhaand er Modstander af Statsdrift. Det vrimler i dette Land af hidsige Hoveder, der ved enhver given Lejlighed fremhæver som en Selvfølgelighed, som en af Himlen given Sandhed, at al Statsdrift er af det Onde. Ja, for mange Mennesker staar denne Frase som en saa given Ting, at man ikke engang behøver at tænke over dens Rigtighed. Beder man om Argumenter og Eksempler, faar man til Svar: »Det er da noget, enhver ved.«

Uheldigvis har det danske Folk i de sidste Aar faaet præsenteret en Række Eksempler paa privat Forvaltning af økonomiske Foretagender, hvor Udueligheden og Dilletantisme har været saa fabelagtigt, at det er begyndt at røkes i Troen paa Privatdriftens bestandige Fortrin fremfor Statsdrift. Eksempler som Landmandsbanken, Transatlantisk, Ballin og nu sidst Teutonia er af en saadan Art, at de er egnet til at kalde paa Latteren; Generalnævneren for dem alle er for saa vidt Ebberød Bank.

(Sluttes.)

FRA MEDLEMSKREDSSEN

HVAD ER AARSAGEN?

I den senere Tid er der i »Lokomotiv Tidende« fremkommet Kritik over den Behandling, Lokomotivmændene faar i tjenstlig Henseende, og for saa vidt er Kritikken jo berettiget, men det synes som om man mangler Forstaaelse af, hvorledes Forholdene skal bedres; man bebrejder Organisation, og man mener fra anden Side, at dersom Personalet blev taget med paa Raad, saa vilde alt være saare godt. Man har pludselig faaet Øje paa Raadssystemet, og saa mener man, at naar bare Systemet bliver indført, saa, ja, saa klarer Systemet Resten.

Ak ja, dersom det gik saa let, saa var det ingen Sag, men for at Bedriftssystemet kan faa Betydning, saa maa Medlemmerne pænt sætte sig hen og finde ud af, hvorledes Samfundsforholdene er og hvorledes de burde være. Man maa være stærk Selvkritiker og øve sig i Selvstudium saavel aandeligt som materielt, og man vil da hurtigt finde, at det er een selv der er noget i Vejen med, og at dette er den egentlige Aarsag til at vi udnyttes samt at de Mænd, som er sat til at varetage vore Interesser, netop ikke kan varetage disse paa behørig Maade, grundet paa vor manglende Forstaaelse af de allervigtigste Livsspørgsmaal.

Ja, det lyder vist som Disharmoni i manges Øre; men som det fineste Musikstykke har sine dishar-

moniske Toner for at give det klassiske i Melodien sin fulde Værdi, saaledes maa en Organisations Medlemmer lære deres egen Disharmoni til Organisationen at kende, før kan en Kritik ikke faa den Betydning, som er nødvendig.

Det første, som maa læres, er, at vi selvfølgelig ikke alle kan faa vor egen lille private Mening gjort gældende, men at vi maa lade helst kun een Mand raade. Naar vi saa har set Frugterne, saa kan vi maale Værdien deraf, og saa kunde vi passende minde gamle Bebel's Ord: Med Førerne, naar de gaar i Spidsen, uden Førerne, dersom de vakler, og imod Førerne, dersom de svigter. Men man kan vel ikke tale om at en Organisationsfører svigter eller vakler, naar man med djævelsk Magt har paatvunget ham at udføre nogle af sine egne egoistiske Tanker.

Lad os forsøge at modne os til Selvstændighed i alle Forhold, lad os gøre os klart, at de, som besidder Magten selv om de taber den parlamentarisk, ikke opgiver deres Positioner og hvorfor? Fordi de ved, at kun en forsvindende lille Del af Vælgerne har beskæftiget sig med Tanken om Organisation af Produktion, det er nemlig lige deri Kernen ligger. Enten maa vi bruge vor Fornuft til fælles Bedste eller ogsaa lade os lede af de tilfældige Magthavere. — Det er det Alternativ, som hver enkelt er stillet over for.

At kæmpe, at slutte Rækkerne sammen til et Hele, at skabe Disciplin, at bortamputere enhver egoistisk Tankegang, det er Løsenet. Men lad os saa begynde — maaske kan vi naa at se Blomsten til Frugten.

P. Sessing.

SKRUETVINGEN!

Naar man kaster et lille Tilbageblik over den Sommer, der snart er gaaet, giver den os lidt at tænke paa, thi først nu mærker man Embedsmændenes Iver efter at følge den Madsen-Mygdalske Politik: strenge Ture, ingen Permission, og Følgerne er megen Sygdom, for ikke at tale om dem, der allerede i en ung Alder har faaet lagt Spiren til en Sygdom, som de før eller senere ikke kan forvinde, og Grunden er naturligvis det forcerede Tempo, hvori Tjenesten og Kørselen er sat op, saa man behøver ikke at være meget forudseende for at kunne indse, at skal man stadig fortsætte i dette Spor, saa vil Statsbanerne i de kommende Aar faa en Masse unge Pensionister — men Pokker med det —, det menneskelige Materiale er jo ikke i saa høj Kurs for Tiden, der er jo nok der staar udenfor Porten og venter — men kan det danske Samfund stadig være tjent med, at Ledelsen af Statsbanerne er lagt i Hænderne paa Folk, der kun har det for Øje: saa hurtigt som mulig at faa ødelagt den menneskelige Materiale — for det er netop det der foregaar for Tiden — men det har jo i de senere Aar været god Latin at man sparer paa Kronen og lader Daleren rulle, saa hvorfor skulde dette ikke ogsaa praktiseres, naar det gælder Personalets Ve og Vel. Og de Krav, der stilles fra Lokomotivmændenes Side er i Grunden saa smaa, at man med Ret og Rimelighed kan forlange dem taget

til Følge; der forlanges nemlig ikke andet end menneskelige Ture, hvor man kan holde ud at køre i, og ikke som i Sommer en Tjeneste, hvor man er ved at segne under den haarde Byrde, der er lagt paa os. Derfor, nu da vi staar overfor en ny Kørselsfordeling, maa Kravet lyde stærkere end før: en Revision af de nu gældende Kørselsfordelinger, som Personalet kan være tjent med.

Gb., den 12. August 1928.

Otto Løvberg.

ADMINISTRATION

I Sommeren 1927 havde vor vise Administration saare travlt med at faa afskediget alt Personale, som ikke var fast ansat, blandt andet c. 30 Aspiranter. Der var tilsyneladende ingen Grænser for alt det overflødige Personale. Vi var næsten overflødige allesammen, undtagen selvfølgelig det store Kontor- og Administrations-Personale; her var det Tabu, her maatte ingen afskediges, ingen længere Kontortid. Man gik videre end at afskedige løse Folk, man afskedigede 19 Reserverlokomotivfyrbødere, som var fast ansatte som Haandværkere, men den vise Administration havde sat et Anførselstegn i deres Ansættelse, saaledes at de kunde afskediges, dersom der blev for meget Personale. Hvad var Grunden til denne Fremgangsmaade? Jo, vi havde i December 1926 faaet en reaktionær Regering, og den maatte man kunne vise sin gode Villie, og saa stod man frit over for disse 19, og de blev afskediget med Udgangen af 1927, skønt der i Centralværkstedet paa daværende Tidspunkt var 18 Maskinarbejdere, som ikke var ansatte. Disse blev først afskediget omkring April 1928.

Ligeledes foretog man en Masse Tvangsforflytninger, Omflytninger af Lokomotivfyrbødere og Haandværkere, som har kostet en Masse Penge og Arbejde, men saa blev Papiret tilfredsstillet, saa var alt saare godt efter Administrationens Mening. Efter de saakaldte Styrkelister skulde der paa Gb. være ca. 20 Lokomotivfyrbødere for meget, og til Sommerkøreplanen skulde bruges 46 Lokomotivmænd mere, alt-saa et Underskud paa ca. 26 Lokomotivfyrbødere. Nu skulde man tro, at det havde været nærliggende, at Hr. Maskinbestyreren antog disse unge fuldt kvalificerede Maskinarbejdere, som man afskedigede i Sommeren 1927. Man antog de 4, som var afskediget 1. Januar 1928 og satte dem til Værkstedstjeneste, og i Øjeblikket kører der ca. 20 Arbejdsmænd i fast Tur paa Gb. Dersom man havde Arbejdsmænd nok, saa kunde der være lidt Mening i det, men for hver Arbejdsmænd, som kører, har man antaget en anden til Remisetjeneste. Man sendte Bud til flere af de afskedigede Aspiranter, at de kunde faa Arbejde som Remisearbejdere, og et Par Stykker har ogsaa af Nød taget imod det, og maa se at Arbejdsmanden kører og de selv sidder paa Pudsekassen.

Grunden til at Administrationen ikke vil antage disse Kammerater maa sikkert være, at den for alt i Verden ikke vil tilstaa, at disse Afskedigelses, som

man tilsyneladende kun gik til for at takkes vore reaktionære Regering, ikke skulde været foretaget, men det maa endelig ikke sive ud, at nu har man god Brug for dem, saa yder vi dem hellere 3 Kr. om Dagen i Understøttelse, og jeg mindes en gammel Lokomotivførers Ord til mig, at han i de mange Aar altid kunde kende D. S. B.s Administration ved den krumme Ryg opad og Sparket nedad.

Hørdingen.

DIESELELEKTRISKE LOKOMOTIVER

I Dansk Lokomotiv Tidende af 5. August 1928 er fremkommet en Artikel — Dieselelektriske Lokomotiver — hvori der skrives, at man vel nok tør sige, at de Lokomotiver, Statsbanerne allerede har faaet og som har været i Drift i nogen Tid, har manglet meget i at være driftssikre. — Da der i Sønderjylland har været to af ovennævnte Lokomotiver i Drift fra 1ste Oktober 1927, skylder vi i Sagens Interesse at oplyse, at disse ikke har været udsat for Uheld af Betydning og at de maa betragtes som absolut driftssikre.

Samtlige Motorførere i Sønderjylland.

Det var overfor det i Dagspressen fremsatte Reklamebrøl angaaende de dieselelektriske Lokomotiver, som Burmeister & Wain nu skal til at bygge at vi fandt Anledning til at sige et Par Ord. Det, som Burmeister & Wain skulde til at lave, blev fremstillet som fuldhjyrdede Kendsgerninger, medens Sandheden var en ganske anden — og det var den, at A/S Frichs i Aarhus her var første Firma, og at det gode dieselelektriske Lokomotiv allerede nu løb paa Skinnerne.

Det, vi sigtede til i vor Bemærkning, var, at der i den første Periode ved disse dieselelektriske Lokomotiver viste sig forskellige Uregelmæssigheder, som dels skyldtes daarlig Brændselsolie, dels at Personalet ikke var helt fortrolig med Pasningen af Maskineriet — Forhold som er i Orden nu — men som er ganske naturlige, naar noget Nyt startes.

Red.

FRA DAGSPRESSEN

EN ERKLÆRING FRA AKTIESELSKABET FRICHS

Vi har hidtil været eneste Leverandør af Diesellokomotiver og Dieselvogne til D. S. B., hvorfor Meddelelser om, at et andet Firma har seks saadanne i Drift, maa hero paa en Misforstaaelse fra Bladenes Side, og det samme maa gælde de Beretninger om disses Økonomi og Driftssikkerhed, Statsbanernes Maskinchef har imødekommet forskellige Blade med, idet disse kun kan gælde vore Leverancer og ikke Firmaer, som først nu skal optage denne Specialitet.

Vi ønsker at tilføje, at vor Lokomotivafdeling er indrettet paa at bygge de største til D. S. B. forekommende Damplokomotiver, hvoraf vi i en Aarrække har leveret alle Typer med indtil ca. 1100 HK., og at vi i mange Aar har bygget Dieselmotorer større

end de hertil svarende, og netop har indhøstet Aaringers Erfaringer med de hurtiggaaende Motorer, der her kommer i Betragtning. Vi nærer derfor netop den største Interesse for selv de største Typer dieselelektriske Lokomotiver, som vi har færdig konstrueret, men har naturligvis hidtil kun kunnet levere de Størrelser, der har været krævet.

Idet vi formoder, at bestemte Tal i denne Forbindelse har en vis Interesse, skal vi oplyse, at vi til D. S. B. har leveret 6 Lokomotiver paa 230 HK., 4 Vogne samt i Ordre yderligere 2 Vogne paa 180 HK. og 2 Lokomotiver paa 425 HK., medens vi til Privatbaner har leveret og har under Levering 6 Vogne og Lokomotiver paa indtil 275 HK., altsaa ialt 20 dieselelektriske Lokomotiver og Vogne. Vore dieselelektriske Lokomotiver har tilsammen allerede tilbagelagt ca. 1 Million Kilometer.

ELEKTRISKE AKKUMULATORER

Fremstilling af store Akkumulatorer og Monteringen af Pladerne er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer i de senere Aar; man anvender blot nu den største Omhu for at fremskaffe Plader uden Spændinger fra Støbningen og har opnaaet, at de tidligere Krumninger af Pladerne efter nogen Tids Drift er sjældnere. Man lader nu Syren staa højere over Pladernes øverste Kant, forlænger følgelig Færnerne og opnaar, at Efterfyldning med destilleret Vand eller Syre kan ske med længere Mellemrum. De negative Plader gør man noget længere end de positive, da sidstnævnte jo har Tilbøjelighed til at vokse noget. Man opnaar ligeledes en bedre Udnyttelse af Pladernes Kapacitet og undgaar uregelmæssig Paavirkning af de positive Plader.

Elementkarrene og disses Understøttning er udsat for ret svære Paavirkninger. Indenfor Akkumulatorindustrien gaar Bestræbelserne derfor ud paa at undgaa Materialer, som ikke fuldstændig er i Stand til vedvarende at modstaa Svovlsyrens Angreb. Til Batterier med meget stor Kapacitet finder Glaskar derfor ikke mere Anvendelse, man er nu saa godt som udelukkende gaaet over til at anvende Kar af Stentøj; Blykar eller blyklædte Trækar bruges heller ikke mere. Et for 20 Aar siden opstillet og stadig i Drift værende Batteri med Kar af Stentøj har tilfulde dokumenteret dette Materiales Anvendelighed. Karrene har foroven en Forstærkning langs Randen og bærer en Træliste, paa hvilken Pladerne hviler; langs Listen løber en lille Rende med Afløbskanaler, gennem hvilke den opadtrækkende Syre kan flyde tilbage til Karret. Afstanden fra Pladernes Underkant til Karrets Bund gør man ogsaa nu større end tidligere, da man i saa Fald kan vente med Optagning af Bundfaldet indtil det Tidspunkt, hvor de positive Plader trænger til Fornyelse.

Store Elementer opbygger man nu paa aldeles syrefast Materiale; i Stedet for det almindelig kendte imprægnerede Træunderlag opstilles Elementerne paa fire Porcellænsisolatorer, hver hvilende paa en lav Sokkel af Stentøj. Eksempelvis skal nævnes, at Kar-

rene til et Batteri paa 5830 Ampère-Timer hver er 480 mm bredt, 885 mm langt og 1130 mm højt. Med den nuværende teknisk fuldkomne keramiske Industri volder Fremstillingen af saadanne Kar ingen større Vanskelighed.

BORSIG TRYKLUFT-LOKOMOTIVER TIL TUNNELBYGNING I APPENNINERNE

Efter Borsig-Zeitung ved F. Spoer.

De, der kender Italiens Jernbanevæsen fra før Krigen og har haft Lejlighed til at rejse i Italien i den senere Tid, har ikke kunnet undgaa at lægge Mærke til de store Fremskridt paa Jernbanevæsenets Omraade. Nye Lokomotiver befordrer lige saa nye og godt indrettede Vogne; forbedrede Sporanlæg og mange nye moderne Banegaarde. Paa flere Hovedstrækninger er indført elektrisk Drift, navnlig paa Strækninger gennem Tunneller, hvor Røg og Damp fra Lokomotivet generer; saaledes Strækningen Majland—Genua, Genua—Turin, Genua—Spezia og Bologna—Florentz.

En af de vanskeligste Banelinier er Strækningen Bologna—Florentz, som med stærke Stigninger og Fald, og ikke mindre end 50 Tunneller, gennemskærer Appenniner-Bjærgkæden. Banens Elektrificering blev bestemt allerede før Krigen, dog varede det mange Aar inden den nye Driftsform gennemførtes. Men det viste sig, at de haarde Stigninger gjorde Driften uøkonomisk, og det toges under Overvejelse at anlægge en ny Hovedlinie med svagere Stigninger. Efter indgaaende Studier besluttede de italienske Statsbaner at bygge en ny Banelinie efter en Plan af Herr Chefing. Comm. Marone, Bologna, hvem Banerne overdrog Overledelsen af Anlægget.

Den gamle og den nye Banelinie ses i Fig. 1 og 2, og som det deraf fremgaar, ligger den nye Banelinies højeste Punkt 300 m under den Højde, den gamle naar op til, hvorved Stigninger og Fald, der paa den gamle Bane er 26 pro mille, er bragt ned til 12 pro mille. Da det var tilstræbt at anlægge den nye Bane i lige Linie, er Strækningen mellem de to Byer forkortet 34,5 km, men for at opnaa dette var det nødvendigt at bygge en 18,5 km lang Tunnel, som nu staar som et fremragende Værk af italiensk Jernbanebygning.

Med det for Øje at gennemføre Tunnelbyggeriet i den kortest mulige Tid, foretoges Udboringen ikke alene fra Tunnellens Ender, men

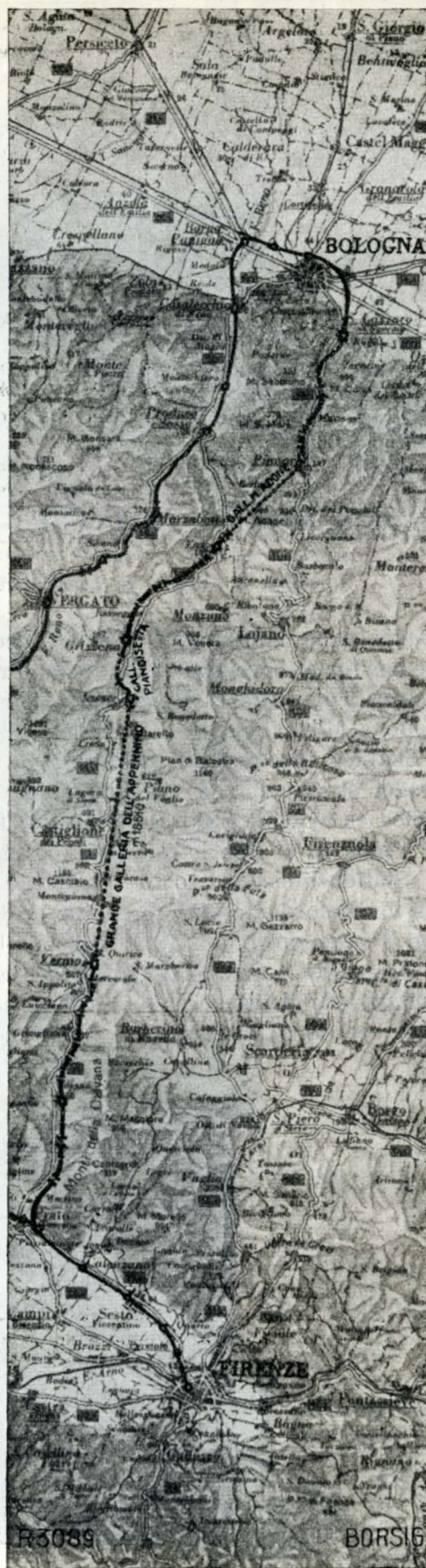


Fig. 1. Plan af den nye Banelinie med Tunnellen.

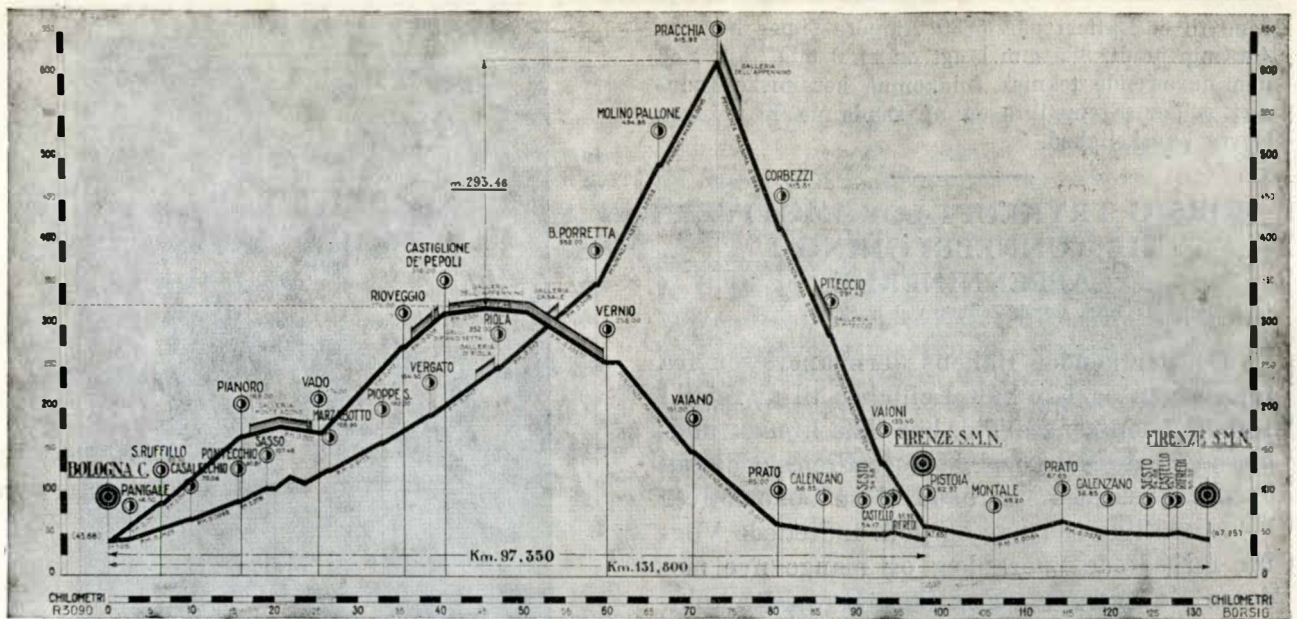


Fig. 2. Højde- og Længdeforskellen mellem den gamle og den nye Banelinie.

ogsaa fra dens Midtpunkt. I den Anledning maatte der for at bortskaffe udgravede Jord- og Stenmasser og tilføre Byggematerialer ved Tunnellens Midte bygges to parallelle, 300 m lange Skakter, som med en Hældning paa knap 45 Grader skraaner ned til Tunnellen. Paa dette Sted er bygget to Paralleltunneller for at skaffe Plads til et Overhalingsspor og et paa-tænkt Stationsanlæg, hvortil Skakterne skal bruges for Befordring af Passagerer og Gods.

Fig. 3 viser det højt i Appenninerne beliggende Byggested Landino. Paa Billedet ses bl. a. de udgravede Masser og Skakthusene med de elektrisk drevne Skraaelevatorer til Tunnellen.

For Transporter til og fra Tunnellen byggedes en smalsporet Bane med 750 mm Sporvidde. Den nordlige Transportbane begynder ved Jernbanestationen Sasso og naar med en Længde af 22,5 km den nordlige Tunnelmunding ved Lagaro, Fig. 4, hvorfra Byggematerialerne til Byggestedet Landino transporteres videre med en 8 km lang Tovbane. Transportbanen til den sydlige Munding ved Vernio er 24 km lang og udgaar fra Stationen Prato, Fig. 5.

Til at begynde med anvendtes under Anlægget Damplokomotiver, men trods god Ventilation af de udborede Tunnelafsnit blev Luften dog



Fig. 3. Appenninertunnellens Midtpunkt Landino.

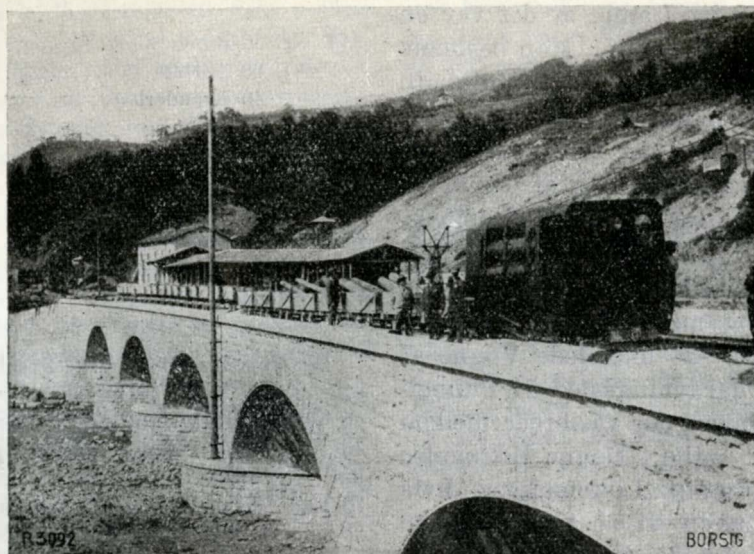


Fig. 4. Stort Kompound-Trykluftlokomotiv til Tunnellens Udbygning med Tog ved den nordlige Tunnelmunding i Lagaro.

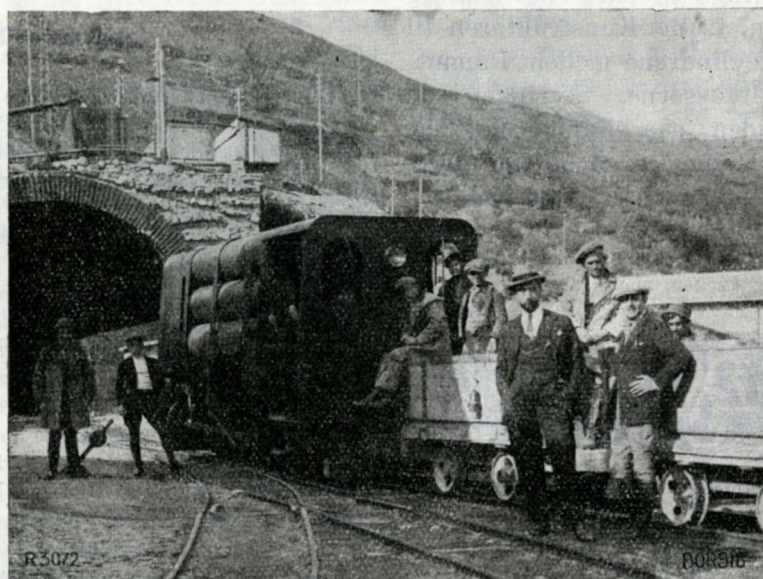


Fig. 5. Stort Kompound-Trykluftlokomotiv til Tunnellens Udbygning med Tog ved den sydlige Tunnelmunding i Vernio.

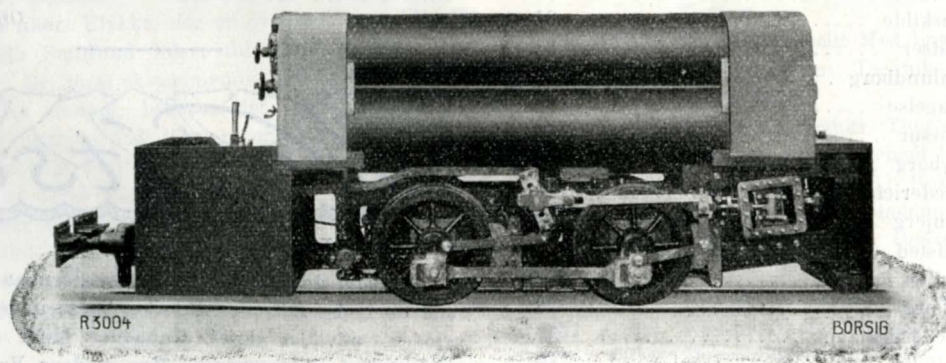


Fig. 6. Lille afdækket Kompound-Trykluftlokomotiv til Tunnellens Gennem boring.

saa medtaget af Røg og Damp, at det var en Fare for Mandskabets Sundhed. Man bestemte sig af den Grund til at indføre Trykluftdrift.

Efter en skarp Konkurrence blev det overgivet Firmaet Borsig — paa Grund af dette Firmas store Erfaring i Bygning af Trykluft-Transportanlæg til Kulgruber og Tunnelbygning — at bygge et Trykluftanlæg til at afløse Dampdriften. Trykluftlokomotiverne skulde kunne trække et Tog med udgravet Jord og Sten bestaaende af 16—20 toakslede Vogne af 4 t Bruttovægt fra Udgravningsstedet i Tunnelbunden op ad Stigninger, der varierede mellem 1 pro mille og 6 pro mille. Denne Betingelse fordrede meget ydedygtige Lokomotiver, hvis Konstruktion af Hensyn til de meget snevre Begyndelsesprofilmaal i Tunnellen var overordentlig vanskelig. Trods dette løstes denne interessante tekniske Opgave med et godt Resultat. Profilmaalets ringe Bredde, 1100 mm, og Sporvidden, 750 mm, tvang Konstruktøren til at lægge Lokomotivcylindrene mellem Rammepladerne og Gliderkasserne, Styringen og Kobbeltstængerne uden paa Rammepladerne, som det ses i Fig. 6, og derved er der blevet Plads for alle Maskindele i de rigtige Maal.

(Fortsættes)



EN INDSAMLING

Indsamlingen til vor syge og pensionerede Kollega, flv. Lokomotivfyrbøder J. Sørensen (Thisted) indbragte følgende:

Afd. Nr. 2	København Gb.	320	Kr.
— 6	København Ø.	32	»
— 8	Helsingør	14	»
— 10	Roskilde	32	»
— 12	Gedser	34	»
— 14	Kalundborg	35	»
— 16	Slagelse	82	»
— 18	Korsør	33	»
— 20	Nyborg	127	»
— 22	Fredericia	116	»
— 24	Esbjerg	120	»
— 26	Thisted	46	»
— 28	Struer	133	»
— 30	Viborg	78	»
— 32	Frederikshavn	37	»
— 34	Aalborg	48	»

At overføre 1 287 Kr.

Overført 1 287 Kr.

Afd. Nr. 36	Randers	44	»
— 38	Aarhus	231	»
— 40	Skanderborg	28	»
— 42	Padborg	115	»
— 44	Brande	57	»
— 46	Langaa	26	»
— 48	Masned Sund	10	»
— 50	Sønderborg	55	»
— 52	Tønder	70	»

Ialt 1 923 Kr.

For ovenstaaende smukke Resultat skal jeg paa Kredsbestyrelsens Vegne bringe alle, der har ydet deres Bidrag en hjertelig Tak. En ganske særlig Tak vil jeg bringe alle de Herrer Lokomotivførere og Lokomotivmestre, som har vist Sagen deres Interesse ved at tegne sig for et Bidrag. Beløbet er indsat paa en Sparekasseborg og vil blive anvendt i Henhold til det udsendte Cirkulære.

Med Hilsen

P. K. V.

J. Bøgesen.

LANTERNEN!

Som Medlemmerne bekendt maatte den planlagte Udflugt til Malmø—Lund aflyses. Naar man har afblæst Turen, saa skyldes det i første Række de fortløbende Afslønningsforhold, som vi i Øjeblikket lever under, men for nu at være i god Tid henvendte Foreningens Formand sig en ca. 8 Dage iforvejen til Maskinbestyrer Schmidt for at høre, hvorledes Landet laa, men han kunde sikkert have sparet sig Ulejligheden, for Resultatet, man opnaaede, var meget magert, det var de sædvanlige diplomatiske Vendinger om Velvillighed og Forstaaelse, men noget bestemt Tilsagn kunde man ikke give, og naar man nu kender de virkelige Forhold, saa var man straks klar over, at fra den Side var der ikke noget godt at vente, og saa maatte man skride til det triste Budskab og aflyse Udflugten. — Farvel du Hus —. Men er Slaget end tabt, saa er der vel Tid at vinde et nyt, der vil fra Foreningens Side blive planlagt en Festlighed i November Maaned, hvor man saa haaber, at Maskinbestyrerens smukke Ord maa blive omsat i Kontanter i Form af den nødvendige Afløsning, derfor frisk Mod, Antonius, og vel mødt til Festen i November Maaned, og husk: At sent er bedre end aldrig!

Otto Lørborg!



Den tyske Lokomotiv-Industri.

Ligesom de tyske Fabriker for Jernbanevogne har ogsaa de tyske Lokomotivfabriker sidst under Inflationsperioden, udviklet deres Kapacitet langt udover enhver Mulighed for Afsætning. Men medens Vaggonfabrikerne har kunnet enes om ret betydelige Fusioner m. m., er alle

Forsøg paa at bringe et Samarbejde til Veje imellem Lokomotivfabrikerne i Tyskland hidtil slaaet fejl. Maa-ske beror dette paa, at Misforholdet imellem de tyske Lokomotivfabrikers Kapacitet og deres Afsætningsmuligheder er ganske overordentlig stort; man mener, at Produktionsevnen er tre Gange saa stor som Behovet, og dertil kommer, at de tyske Rigsbaners vanskelige økonomiske Forhold tvinger til at reducere nye Bestillinger mest muligt, ligesom tidligere Aars ekstraordinært store Anskaffelser ogsaa bidrager til at formindske det normale Behov.

Med Eksporten af tyske Lokomotiver gaar det heller ikke godt. I Aarene 1912—13 udførtes der saaledes henholdsvis 1355 og 1457 Lokomotiver, men i Aarene 1924—28 gennemsnitligt knapt 120 Lokomotiver aarlig.

Af 21 tyske Lokomotivfabriker har efter Krigen kun en eneste, nemlig Rheinmetall, frivillig opgivet Lokomotivfabrikationen, og de førende Fabriker har nu paabegyndt en Aktion for at naa frem til en Sanering af Industrien. De fire verdenskendte Firmaer, *Borsig, Henschel, Berliner Maschinenbau A.-G. vorm. L. Schwarzkopff* og *Maffei*, har overrakt Rigsregeringen en Skildring af den tyske Lokomotivfabrikations Udvikling fra 1904 til 1928.

Det fremhæves heri, at man bør skride til en Likvidering af store Dele af den tyske Lokomotivfabrikation, og det foreslaas, at Rigsregeringen skal anvise Rigsbanen en indtil Udgangen af 1929 løbende Kredit paa 50 Millioner RM., for hvilke der skal bestilles Lokomotiver hos de tyske Lokomotivfabriker, der igennem Eksport af tyske Lokomotiver gavner den tyske Produktion. Samtidig skal der søges iværksat en Sammenslutning af det ringe Antal tyske Fabriker, til hvilke disse Ordre gives, og endelig foreslaar man at understøtte de øvrige Fabriker ved at overdrage dem Ordre i andre af Rigsbanen anvendte Artikler, som egner sig for dem, og ved at afkøbe dem Materialer og Indretninger, der bliver overflødige ved Opgivelsen af Lokomotivfabrikationen.

Jernbaneulykken ved Bollnäs.

Gennem Dags- og Fagpressen kender Medlemmerne Jernbaneulykken ved Bollnäs, hvor 16 Mennesker blev dræbt, og blandt disse 3 tjenestgørende Lokomotivmænd. Disse, nemlig Føreren og Lokomotivfyrbøderen paa Hurtigtoget samt Lokomotivfyrbøderen paa Ulykkeslokomotivet, blev den 28. Juni begravet i Bollnäs under meget stor Deltagelse. »Svensk Lokomotivmanna-Tidning« meddeler herom: »Den højtidelige Akt blev indledet med, at Bollnäs Mandskor sang »Jeg gaar mod Døden«, hvorefter Stedets Præst udtalte:

Det er en uhorst Ulykke, der er overgaaet vor lille By, hele vort lille Samfund lider, thi naar et Lem lider, lider de alle. Det mest skræmmende i Ulykken er, at dens Aarsag er saa dunkel; behøves det i vor teknisk højt opdrevene og jagende Tid, blot at en Nerve brister, for at alt menneskeligt Snille ligger i Ruiner, og Menneskene staar der i al deres Lidenhed. Præsten udtalte derefter sin Glæde over de mange Udtryk for Medfølelse fra alle, baade fra Ind- som Udland, der havde givet sig tilkende ved denne sørgelige Hændelse.

Generaldirektøren for de svenske Statsbaner holdt derpaa følgende Tale:

»Det er et tungt Slag, som har ramt Statens Jernbaner og dens Mænd; ufrivillig har det Foretagende vi

med Kærlighed tjene, kommet til at volde Sorg og Fortvivelse i mange Hjem, mange Mennesker har pludseligt og uforberedt gaaet i Døden, og andre er mærket for hele Livet. Jeg ved, at i Deltagelsen for Ulykkens Ofre staar vi Jernbanemænd alle samlet, vi maa desto dybere bøjet, som vi maa sørge som Stand over den Ulykke som har ramt os i vor Gerning.«

De omkomnes nærmeste foresatte, Maskindirektør Rundberg, rettede derpaa nogle Ord til Farvel til sine afdøde Medarbejdere, idet han udtalte:

»Eder 3 Kammerater Lokomotivmænd, hvis sidste Indsats i Eders Gerning blev Eders Liv, vil jeg paa Maskinsektionens Vegne tolke en sidste Tak og et sidste Farvel; paa Lokomotivet har største Delen af en Menneskealders Gerning fundet Sted, og paa Lokomotivet falder I. Svær og arbejdsomt har Eders Tjeneste ofte været, men nu faa I hvile i Ro. — Farvel!«

Ved Graven talte Formanden for Sverrigs Lokomotivmands-Forbund, Lokomotivfører Borgsted, idet han takkede for de smukke Ord, der var udtalt om Lokomotivmændenes Ansvar og Tjenestepligt og understregede, at Lokomotivmandsstanden ligesom de øvrige Tjenestemænd ved Banerne dybt maatte beklage, hvad der var sket, og dette saa meget mere, hvis Undersøgelsen af Skylden for Ulykken maatte vise sig at komme til at hvile paa et af Standens Medlemmer; dette havde jo allerede i den første officielle Meddelelse om Ulykken været fastslaaet. Heri var jo intet usædvanligt, men Hr. Borgsted hævdede, at hver enkelt Lokomotivmand havde følt dette som et Sting i Brystet, idet Standen vidste med sig selv, at den altid havde og altid vilde gøre sin Pligt til det yderste, og som Følge heraf havde den heller ikke fortjent det store Offer, som Graven snart vilde gemme; Hr. Borgsted sluttede med at udtale en Tak til de afdøde Kammerater, som han betegnede som de mest pligtro i hele Standen.

Direktør Søderlind nedlagde tilsidst en Buket Blomster fra Ærkebiskoppen, idet han udtalte nogle trøstende Ord til de efterladte, hvorefter Fanerne sænkedes over Graven til en sidste Honnør.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj. Falt.	Jyl. Fyn	
14741	8262	White, F. E.: I hemmelig Tjeneste.
14742	13183	Pedersen, Hans Hartvig Seedorff: To i en Kuffert.
14743	13185	Thomas, Lowell: Med Lawrence i Arabien.
14744		Lübke, Anton: Technik und Mensch im Jahre 2000.
14745		Schnitzler, Arthur: Therese.
14746		Huch, Ricarda: Michael Unger.
14747	13199	Engholm, E. og C.: Heksens Søn.
14748	13204	Hull, E. M.: Løvetæmmeren.
14749	13197	Dostojevski, F. M.: Godset Stepantschikovo og dets Beboere.
14750	13209	Nielsen, R. Jørgen: Spejder Henrik.
14751	13208	Nielsen, Ebbe: De pokkers Knægte.
14752	13189	Burroughs, Edgar R.: Tarzan, Junglens Herre.

- 14753 13221b Loos, Anita: — Men de gifter sig med Brunetter.
 14754 Hart, F. N.: Bellamysaken.
 14755 13192 Comfort, W.: Magtens Søn.
 14756 13210 Norris, K.: Hildegard.
 14757 13207 Lütken, Otto: Mozuris Gud.
 14758 13213 Oppenheim, E. Phillips: Den gyldne Drom.
 14759 13195 Deledda, Grazia: De Levendes Gud.
 14760 13217 Wiinblad, R.: Mine to Chimpanser.
 14761 Chakkarai, V.: Jesus Avataren.
 14762 13201 Gravlund, Thorkild: Vandringer i Nationalmuseet.
 14763 13215 Thorenfeldt, Kai: Jorden rundt paa Cykle.
 14764 13214 Palle: Jorden rundt i 44 Dage.
 14765 13187 Andersen og Ødum: Paa Opdagelse i Naturen.
 14766 Oppenheim, E. Phillips: Hans Privatsekretær.
 14767 13220 Frich, Øvre Richter: Jakob Harvis Spilleren
 14768 13218 Wodehouse, P. G.: Mands Overmand.
 14769 Bendow, Peter: Fakket.
 14770 Stevenson, Burton E.: Fingeraftrykkene.
 13221a Loos, Anita: Herrer liker blonde Piker.
 13158 Jensen, Thit: Af Blod er du kommet.

BYTNING

En Lokomotivfyrbøder i Slagelse ønsker at bytte med en Kollega paa Gb. eventuel Lejlighed. Kontoret anviser.



Overført som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivførere Søb. Jacobsen, Aarhus, J. A. Andersen, Aarhus, Albert Hansen, Aarhus, Carl Nielsen, Aarhus, A. C. V. Olsen, Helsingør, og A. C. Frederiksen, Valby. Lokomotivfb. Asp. S. C. T. Andersen, Struer, og K. B. Sprogøe, Struer.



Afsked:

Lokomotivfører H. J. C. Emig, Skanderborg, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører C. R. V. Pedersen, Slagelse, e. Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—10.—28 (min. Afsk.).

Forlængelse af Tilladelse til at træde uden for Nummer:

Den Lokomotivfyrbøder H. H. E. Schæbel, Østerbro, meddelte Tilladelse til at træde uden for Nummer fra den 1.—10.—26 til den 30.—9.—28 er forlænget til at gælde indtil 30.—9.—29.



Saml alle Deres Kreditorer paa een Haand.

Hent en Rekvisition i Garantien

Dosseringen 4

Tlf. Nora 484 v



Køb danske Varer!



Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. August.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
 Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
 Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
 Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
 Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.
 Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
 Postkonto: 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.