



31. Aargang No 24

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. December 1931.

HVORLEDES FORRENTNINGSKRAVET BLEV TIL — OG HVAD DET BLEV TIL

Under Tillægsbevillingslovens Behandling i Folketinget den 13. April 1923 holdt den nuværende Trafikminister Hr. Friis Skotte en Tale, der skulde blive skelsættende i Dansk Jernbanepolitik.

Hr. Friis Skotte kritiserede sagligt og indgaaende Statsbanernes Styrelsesform og paapegede den Afhængighed af Bevillingsmyndighederne — ogsaa i de rent administrative Anliggender — som gjorde Administrationen stiv og uberegnelig — og forflygtigede det egentlige Ansvar.

Hr. Friis Skotte henviste til nogle af ham i et Interview i Bladet »Social-Demokraten« fremsatte Synspunkter vedrørende den fremtidige Drift af Statsbanerne, Post- og Telegrafvæsenet. Disse Synspunkter gik ud paa,

»at man burde give vore Statsvirksomheder, specielt de 3 Trafikvirksomheder, Statsbanerne, Postvæsenet og Telegrafvæsenet, en noget mere fri og selvstændig Ledelse, lade dem drive nærmest saaledes, som jeg udtrykte mig, under Aktieselskabsform med Staten som eneste Aktiejer, altsaa lade dem nyde godt af den private Drifts Fordele i visse Retninger, i Retning af Dispositionsfrihed og en let og smidig Administration, samtidig med, at man ikke behæftede dem med nogen af den private Drifts uheldige og ofte ulykkebringende Mangler, nemlig de private Aktionærers Udbyttetørst og den deraf følgende hensynsløse Udnyttelse af Konjunkturerne til Skade for Befolkningen og Virksomhederne, saaledes som Tiden under og efter Krigen har baaret talrige Vidnesbyrd om.«

Dette udvidede Selvstyre skulde ogsaa til en vis Grad omfatte Taksterne, idet Rigsdagen

kun skulde bestemme Maksimaltaksterne og fastsætte disse forholdsvis højt, saaledes at der var det fornødne Spillerum for en forretningsmæssig Takspolitik. Hermed vilde man efter Hr. Friis Skottes Mening have afhjulpet Hovedfejlene ved det hidtidige System, ved hvilket der baade forretningsmæssigt og anlægsmæssigt gik store Værdier tabt og, som han sagde, medførte, at »Dogmet om den dyre Statsdrift breder sig.«

Videre udtalte Hr. Friis Skotte ifølge Rigsdagstidende:

»Det, jeg foreløbig tænker mig som Resultatet af Overvejelser og Drøftelser, der maatte finde Sted angaaende Spørgsmaalet om en ændret Form for Driften af vore Trafikvirksomheder, er da, at disse Virksomheders Detailbudgetter gaar ud af Finansloven og dermed ud af Rigsdagens direkte Varetagt, at Ansvaret og den dertil fornødne Myndighed i hver af de tre Eetater lægges i en Generaldirektørs Haand, bistaaet af en lille Bestyrelse, valgt af Regering og Rigsdag, samt at der stilles det Krav til disse Virksomheder, at de skal forrente sig ligesom alle andre Virksomheder. Kravet om Forrentning er nemlig efter min Mening det eneste sikre Middel til at opnaa en økonomisk forsvarlig Drift. Ved Overgangen til en saadan ny Styrelsesform maatte saa Kapitalens Størrelse fastsættes, det vil sige, den Anlægs kapital, Staten har staaende i Virksomheden, for Tiden er det for Statsbanernes Vedkommende 500 Mill. Kr., for Postvæsenet 22 Mill. Kr. og for Telegrafvæsenet ca. 42 Mill. Kr. Denne Anlægs kapital maatte naturligvis omvurdes til en passende Størrelse, svarende til normal Anlægs værdi med rimelig Afskrivning, hvorved Tallene antagelig i hvert Fald for Statsbanerne og Telegrafvæsenet vilde blive væsentlig mindre. Pengene til nye Anlæg maatte da efter nærmere Motivering fremtidigt ydes paa Finansloven som rentebærende Laan fra Staten, eventuelt ved Tilladelse til Optagelse af særlige Obligationslaan i Virksomhe-

derne. I hvor høj Grad det maatte findes nødvendigt for Rigsdagen ogsaa detaillere at have Indseende med Nyanlæg, bl. a. for at sikre fattige Egne af Landet Del i disse Virksomheders samfundsmæssige Goder, maatte naturligvis afhænge af, hvilken Vægt man maatte lægge paa det rigsdagsvalgte Element i disse Virksomheders Bestyrelse, om man vilde tillægge det nogenlunde samme Betydning, som man nu tillægger Finansudvalget. Men selv om man maatte mene, at man fra Rigsdagens Side maatte kræve en vis detailleret Forelæggelse af Nyanlæg, maatte Ledelsen dog overfor almindelige rentable Anlæg altid kunne regne med en vis tilstrækkelig rummelig Dispositionsfrihed, saa det i Virkeligheden kun vilde være de urentable Anlæg, hvor der kunde blive Tale om en Slags Interesfeforskel mellem Ledelsen og Rigsdagen. Da, som jeg før sagde, Kravet om Forrentning af Virksomheden efter min Opfattelse er det eneste, der kan fremkalde og fastholde Kravet om en økonomisk Drift, maa dette Krav ikke fraviges, men Fremgangsmaaden overfor urentable Anlæg maatte da være den, at Rigsdagen efter Forestilling fra Ledelsen bevilgede et Tilskud til et saadant Anlæg, eventuelt, i værste Fald, tillige et for Aaremaal fastsat nedadgaaende Tilskud til Driften.◀

I denne Tale rejstes første Gang Kravet om Forrentning af Statsbanernes Anlægskapital fra socialdemokratisk Side, og der gaves Anvisning paa Muligheden af at drive Banerne under Aktieselskabsformen eller i hvert Fald med stærkt udvidet Selvstyre.

Vi skal senere se, hvormeget der kom ud af disse Planer i den Administrationskommission, som Hr. Friis Skotte i den samme Tale foreslog nedsat med det Endemaal, at faa Statsdrift til at betale sig — og som han i 1924 blev Leder af.

Foreløbig bliver vi ved Talen i Folketinget den 13. April 1923. Han siger selv, at hans Forrentningskrav

»blev modtaget af den borgerlige Presse, med Fremhævelse af, at der herved var sket et Brud med Socialdemokratiets hidtidige Opfattelse af Statsdrift, og at den Mand, der fremkom med disse Tanker, følgelig maatte være en af de faa indenfor Socialdemokratiet, hvis sunde Sans ikke var helt forflygtiget af de socialdemokratiske Læresætninger«. Og han tilføjer: at han herved blev »klar over, at det vistnok var paa høje Tid, at Socialdemokratiet blev frigjort for at have den Doktrin hæftet paa sig, at det tunge og stive, antikverede og uøkonomiske System, hvorunder Statsvirksomhederne nu drives, og som igen har medført Dogmet om, at al Statsdrift er dyr, skulde være netop Socialdemokratiets Opfindelse eller netop vort Ideal af Statsdrift. Jeg skylder at indrømme, udtalte han videre, et borgerligt Blad: »Berlingske Tidende«, at det efter at »Social-Demokraten« i en Spidsartikel havde korrigeret den borgerlige Presse og de borgerlige Partiers Opfattelse

af Socialdemokratiets Læresætninger om Statsdrift, erkendte, at det ikke er Socialdemokratiet, der har indført Statsdrift i Jernbane-, Post-, Telegraf- og Telefonvæsenet under de nuværende Former, men at det er det borgerlige Statsstyre, der har indrettet Tingene saaledes, hvorefter Bladet gjorde op for sine Læsere, at et socialdemokratisk Initiativ paa dette Omraade vel i Grunden nærmest maatte føles som en Beskæmmelse af de borgerlige Partier.◀

Vi véd ikke, hvorvidt de borgerlige Partier sammen med »Berlingske Tidende« har følt denne Beskæmmelse, vi forstaar derimod, at Hr. Friis Skottes Forrentningskrav til Statsbanerne nødvendigvis maatte blive helt godt modtaget af de borgerlige Partier og navnlig forstaar vi, at Venstre maatte betragte det med Velvillie, thi det var jo dels eget Køb og Blod.

Allerede i 1902 rejste flere Venstremænd, bl. a. afdøde Vilhelm Lassen, der senere blev Venstres Finansminister, Spørgsmaalet om Forrentningskravet til Statsbanerne i Folketinget. Vi citerer af Folketingstidende for 1902—03, Sp. 410—11, følgende af Vilh. Lassens Tale:

»Mellem de Ting, som man ogsaa hører Tale om sammen med andre Betragtninger over den daarlige Balance i Statsregnskabet, er ogsaa Statsbanerne. Jeg kan ikke lade denne Lejlighed gaa fra mig uden ogsaa at sige et Par Ord derom. Det ærede Medlem fra Løvel talte ogsaa derom, saavel som det ærede Medlem fra Æbeltoft (Neergaard). Jeg synes, at jeg hørte, at det ærede Medlem fra Løvel (A. Nielsen) nævnede 2 pCt. som den Rente, Statsbanerne burde give, og det forekommer mig, at det ærede Medlem fra Æbeltoft slog af til 1 pCt. Det synes mig, at man er altfor moderat paa dette Omraade; jeg begriber ikke, hvorfor vi ikke skulde have Lov til at sige rent ud 3½ pCt. Jeg minder ærede Medlemmer om, at Statsbanerne har givet 3¼ pCt., og det var den Gang, det hele var bogført uden nogen Afskrivning. Nu har man afskrevet paa Finansloven 30 pCt. af det bogførte Beløb af Statsbanernes Anlægskapital, saa den er kommen ned paa 180 Mill. Kr. Det forekommer mig, at vi da ikke skulde slaa yderligere af paa Procenten, men kræve, at Statsbanerne lidt efter lidt — jeg ved vel, at det ikke lader sig gøre paa en Gang, efter det, vi havde været inde paa — komme ind paa en normal Rente for saadanne Statsinstitutioner, og den maa da være 3½ pCt. Jeg ved, at den højtærede Finansminister lige saavel som den højtærede Trafikminister interesserer sig levende for en saadan Forandring, og jeg vil udtale et Haab og Ønske om, at han i sin Bestræbelse i denne Retning maa faa en udmærket Støtte i den nye Generaldirektør for Statsbanerne.◀*) Naar vi faar en saadan Rente af Statsbanerne, og jeg haaber, at det skal ske ad Aare, vil det ogsaa være en væsentlig Støtte for Budgettet.◀

*) Generaldirektør Ambt.

Som det her fremgaar af Vilh. Lassens Tale i 1902 var der foruden ham ogsaa andre fremtrædende Venstrepolitikere, der syslede med Forrentningskravet. Baade Venstres Finanslovdøfter, den senere Landbrugsminister Anders Nielsen, og Folketingsmanden fra Æbeltoft, den senere Finansminister Neergaard, havde fremsat Ønske derom. Hr. Anders Nielsen havde dog kun forlangt en Rente paa 2 pCt. og Hr. Neergaard endog kun 1 pCt., medens Hr. Vilh. Lassen rent ud vilde have 3½ pCt., dog turde han ikke forlange det paa en Gang, men mente det burde tilstræbes lidt efter lidt.

Tanken blev dog ikke særlig villigt modtaget af Venstres daværende Finans- og Trafikminister, Hr. Christopher Hage. Han sagde ikke meget derom, men han udtrykte sig til Gengæld tydeligt. Vi citerer Finans- og Trafikminister Hages Udtalelser fra Folketings-tidende for 1902—03. Sp. 416—417, vedrørende Forrentningskravet til Statsbanerne:

«...» Men naar jeg ser paa samtlige Forhold under eet og paa den Stemning, som raader her i Tinget, kan jeg ikke skjule for mig selv, at en Forrentning af den Størrelse*), som nogle her i Tinget har talt om, tør jeg ikke paatage mig at stille i Udsigt. Jeg vil foreløbig anse det for et smukt Resultat, hvis vi kunde naa til det samme Udbytte, som har været Gennemsnittet af Tiaaret i 90-erne, nemlig omtrent 3½ Mill. Kr.»

Senere blev Hr. Vilh. Lassen og derefter Hr. Neergaard begge Finansministre, og de havde som saadanne haft god Lejlighed til at gennemføre Forrentningskravet; men de gjorde det ikke! Mon de alligevel ikke har næret visse Tvivl om dets Hensigtsmæssighed.

At Kravet imidlertid levede videre i Venstrekredse fremgaar af, at det paany blev rejst i Rigsdagen under Behandlingen af Venstres Takstlovsforslag i Rigsdagssamlingen 1910—11, hvor Venstres Ordfører, Hr. P. Th. Nielsen fra Horsens Landkreds udtalte følgende i Folketings-tidende 1910—11, Sp. 4442—4443:

»Jeg har gennem flere Aar været med til at kræve, at Statsbanerne skulde give en mere rimelig Forrentning end den, de har givet i de senere Aar. Den, der i sin Tid stærkest slog til Lyd for dette Krav, at Statsbanerne skulde give en Rente, som var lig med den Rente, Staten selv skulde give af sine Penge, var Vilhelm Lassen i en Tale, han holdt her i Tinget i 1902, og — jeg har siden da været ganske

enig med ham i den Betragtning, han gjorde gældende. Det er et Krav, som jeg synes burde opfyldes, og det uanset, om Staten har Brug for Penge eller ej, og det forekommer mig, at det er dobbelt nødvendigt at opfylde dette Krav.»

Socialdemokratiets Ordfører, den nu afdøde fremragende Socialøkonom, Gustav Bang tog den Gang Venstres Forrentningsstandpunkt op til en grundig Analyse. Vi citerer følgende af Gustav Bangs Tale (Folketings-tidende 1910—11, Sp. 4472—4475):

«... Vi staar da overfor det store principielle Spørgsmaal om, hvorvidt man overhovedet kan kræve af Statsbanerne, at de skulde forrente sig paa samme Maade som et Aktiv i en Privatkapitalists eller et Aktieselskabs Haand. Regeringen stiller sig ubetinget paa det rent forretningsmæssige, kapitalistiske Standpunkt og betragter Statsbanerne paa saame Maade som en privat Forretningsmand betragter sine Aktiver. Men det gjorde man jo ikke, da man for 3 Aar siden vedtog de nye Baneanlæg. Da anlagde man et helt andet Synspunkt, det samfundsmæssige i Stedet for det privatkapitalistiske, paa den Lovgivning, man den Gang iværksatte. En privat Kapitalist vilde nemlig ikke være saa taabelig at bebyrde sin Bedrift med nye Virksomheder, om hvilke alle fornuftige Mennesker kunne vide, at de mange Aar igennem vilde givet stort Underskud. Det er den skarpeste Modsætning mellem den Teori, som man den Gang, bevidst eller ubevidst, men i alt Fald i Praksis hævdede, da man vedtog de nye Baneanlæg. Hele denne privatkapitalistiske Synsmaade er iøvrigt ogsaa i absolut Modstrid med Anskuelser, som tidligere har været fremsat. Den højtærede Regering vil, ved at foreslaa Forhøjelser, bringe Renten af Statsbanernes Anlægskapital op til ca. 2½ pCt., hvis Forhøjelserne virkelig bliver finansielt effektive, hvad jeg, som sagt, i høj Grad betvivler; men saa vil jo iøvrigt Renten i Virkeligheden blive højere, fordi Anlægskapitalen er for højt anslaaet. Men man har tidligere, for en halv Snes Aar siden, hævdet, at 2 pCt. var Maksimum af den Rente, som med nogen Føje kunde kræves af Statsbanerne. Man læser derom en interessant Udtalelse i Jernbanekommissionens Betænkning, hvor der udførlig henvises til de geografiske Forhold herhjemme, der vanskeliggør store Indtægter og fordyrer Driften; der henvises til vor Fattigdom paa Mineralier, som i andre Lande danner Grundlaget for en stor Godstrafik, og endelig henvises der til den anerkendte Nødvendighed af i Kulturens Interesse at bygge Baner i Egne, hvor først selve Baneanlægget vil skabe Grundlaget for den fremtidige økonomiske Udvikling; der henvises til alt dette og til, at det i Forening bevirker, at man ikke har Ret til at paaregne den normale Rente som Udbytte af Statsbanedriften i Danmark. Der siges videre — jeg skal med den højtærede Formands Tilladelse oplæse det, der er blot nogle ganske enkelte Ord: »Det er saaledes oftere blevet udtalt i Rigsdagen, saavel fra Ministeriet som af indflydelsesrige Repræ-

*) 1 til 3½ pCt.

sentanter, at man maatte være nogenlunde tilfreds med et Udbytte af 2 pCt. af Statsbanernes Anlægs-kapital.◀

Rent nationaløkonomisk, ja, jeg vil sige rent finanspolitisk, kunne Statsbanerne ikke med nogen Ret betragtes som almindelige Aktiver, hvis direkte Netoudbytte skal være Maalestok for deres Værdi, ikke blot for deres Værdi for Samfundet, men for deres Værdi ogsaa for Statskassen. Prøv at gøre det Tankeeksperiment, at vi slet ingen Jernbaner havde. Staten vilde være mangfoldige Millioner fattigere, end den er nu, det er der da ingen af os, som tvivler om. Eller tænk, om vi kun havde de rentable Baner, de stærkt trafikerede Baner, Hovedbanerne, som Staten altsaa hidtil konsekvent havde stillet sig paa det privatkapitalistiske Standpunkt, som man nu vil have, at vi skulde stille os paa, og konsekvent havde forsaget alle de Baneanlæg, som nu bebyrder os med deres Underskud. Tænk, om man havde gjort det. Statsbanerne vilde ganske vist have givet meget større Rente, men hele Landet vilde have været umaadelig meget fattigere end nu, og ikke mindst Statskassen, skønt det hører der jo for Resten meget til. Men naar man vil bedømme Banernes finansielle Betydning, maa man som en meget vigtig Faktor tage Hensyn til den Maade, hvorpaa de ophjælper de forskellige Egne, fremmer Næringslivet, udvikler Velstanden, og hvor meget de derved indirekte kommer Statskassen tilgode. Tænk paa de mangfoldige større og mindre Stationsbyer, som er skudt op, og som netop Banelinierne har kaldt til Live: Haslev, Herning, Vejen, Hadsten, og hvad de nu allesammen hedder. Se, hvorledes de Sogne, hvori der findes Jernbanestationer, er voksede i de 21 Aar fra 1880 til 1901; sammenlignet med de Sogne, hvor der ingen Jernbane findes, er de voksede 8 Gange saa stærkt i Indbyggertal, og siden har den Bevægelse fortsat sig. Prøv at gennemløbe Listen over Ejendomsskylden og Statsindkomst- og Formueskatten i de forskellige Kommuner i Landet, hvor der er Jernbaner, og træk nogle Sammenligningslinier mellem dem og de øvrige, og man vil faa det stærkeste Indtryk af, hvor nøje Sammenhæng der er mellem Samfærdselsmidlernes Udvikling paa den ene Side og Velstanden og Skatteevnen paa den anden.

— — . Jeg vil i denne Sammenhæng erindre om en Teori, der, om jeg ikke husker meget fejl, herhjemme første Gang er fremsat af Professor William Scharling. Den gaar ud paa, at man ved Bedømmelsen af Statsbanernes Aktiv bør sondre mellem to forskellige Bestanddele: paa den ene Side Grundene og Banelegemet, og hvad dertil hører — alt dette kan det efter hans Opfattelse i ethvert Fald forsvares ikke at kræve Udbytte af, det er noget, det Offentlige bør tilvejebringe, stille til Samfundets fri Raadighed for Trafikken —, og paa den anden Side de egentlige Driftsmidler, Materiel, delvis ogsaa Bygninger. Denne Bestanddel mener han, Staten bør og kan kræve normal Rente af, som enhver kapitalistisk Vognmandsforretning, der benytter sig af Landevejen. Jeg vil ikke paa Forhaand godkende denne Teori, men jeg finder den interessant og betydelig

mere rationel end denne Godtkøbsfordring om, at Statsbanerne skulde betale sig, uden videre sans facon.◀

Se det var i 1910—11 Gustav Bangs og Socialdemokratiets Stilling til Kravet om, at Statsbanerne skulde forrente sin Anlægs-kapital — og her var der ikke en Gang Tale om en Forrentning paa 5 pCt., men om en langt lavere Forrentningsprocent og ikke samtidig Tale om at forhøje Afskrivningen fra 1 til 2½ pCt. — saaledes som det nu er gennemført.

Vi forstaa derfor saa godt, at den borgerlige Presse, efter at den var blevet bekendt med, at en socialdemokratisk Politiker nu havde taget Venstres gamle hengemte Forrentningskrav op og givet det en skarp kapitalistisk Oppudsning, erindrede sig Gustav Bangs Tale fra 1911 og i sin inderste Sjel glædede sig over, at der nu var Mænd indenfor Socialdemokratiet, hvis »sunde Sans ikke var forflygtiget af socialdemokratiske Læresætninger«. Denne Anerkendelse fra borgerlig politisk Side har altsaa yderligere styrket Hr. Friis Skottes Interesse for Sagen, og han er, som han siger, naaet frem til den Overbevisning, at det er paa højeste Tid, at Partiet blev frigjort fra det Doktrin, at dyr Statsdrift skulde være en socialdemokratisk Opfindelse, og at det herfor var nødvendigt at føre Bevis for, at Statsdriften kunde betale sig.

Hvad den nævnte Doktrin angaar havde det saamænd intet Jag med at lette Partiet for den Byrde — dels fordi Stats-Jernbanedrift nu en Gang ikke var nogen socialdemokratisk Opfindelse, og dels af den Grund, at intet andet Parti i de forløbne 50 Aar havde formaaet at gøre dette Aktiv særlig rentabelt. Socialdemokratiets Skuldre vilde derfor have været stærke nok til at bære en hvilken som helst Kritik den Sag vedrørende.

Og om Nødvendigheden af at føre Beviset for, at Statsdrift kan betale sig. Ja i den Henseende skulde man lede længe for at finde noget uheldigere Forsøgsobjekt end Statsbanerne, som netop i 1923—24 stod overfor en svag Trafikperiode og havde faaet Titusinder af Automobiler til at suge Befordringen af den bedst lønnende Trafik fra sig.

Resultatet er derfor ogsaa blevet lige det modsatte at, hvad Hr. Friis Skotte forudsatte. Resultatet er blevet, at den store Befolkning,

der ikke kender videre til regnskabsmæssige Snurrepiberier, har faaet et overbevisende Indtryk af, at Statsbanedriften aldrig har været saa underskudgivende og kostbar, som siden Hr. Friis Skotte fik Haand i dens Styrelse.

Af den foran citerede Tale, som Gustav Bang holdt i Folketinget i 1911, fremgaar Partiets Stilling til Spørgsmaalet Forrentning klart og skarpt. Gustav Bang sagde ikke, at Statsdrift ikke skulde betale sig; han hævdede kun, at det var urimeligt at kræve, at Statsbanerne skulde forrente den i Anlægene bundne Kapital, og at denne privatkapitalistiske Synsmaade var i absolut Modstrid med hidtidige Anskuelser. Han henviste med Rette til Banernes kulturelle Værdi og til den Velfærdsforøgelse, de har tilført det danske Samfund, hvorigennem Anlægskapitalen mere end en Gang var indtjent, og at Gustav Bangs Standpunkt ikke alene var et godt socialistisk Standpunkt — men tillige det eneste rigtige, er der nu gennem 6 Aar ført mere end fyldestgørende Bevis for.

Da Folketingsmand Friis-Skotte havde holdt sin Apriltale, hvor han anmodede om Nedsættelse af en Kommission og indbød til fri Forhandling om Statsbanernes Fremtid paa et forretnings- og forrentningsmæssigt Grundlag, tog Venstregeringen ham saa at sige paa Ordet — det var, som nævnt, ikke saa mærkeligt, al den Stund det var Venstres eget udskudte Barn, der havde faaet Hjemsted hos en indflydelsesrig Socialdemokrat. Administrationskommissionen blev derfor hurtigt nedsat med et af Regeringens Medlemmer, daværende Justitsminister Rytter, som Formand. Halvandet Aar senere fik vi Regeringsskifte, og Hr. Friis-Skotte blev selv Trafikminister, og umiddelbart efter overtog han Ledelsen af Administrationskommissionens Arbejde. Ved samme Lejlighed tiltraadte daværende Fuldmægtig i Generaldirektør for Postvæsenet, Hr. P. Knutzen, der siden 1. November i Aar er Generaldirektør for Statsbanerne, Kommissionen som særlig Sekretær for dens Udvalg 8 (Undersøgelsen af Statens Driftsvirksomheders særlige Forhold). Som man ser, er Begivenhederne op til Dato ikke helt tilfældige, og det kan for saa vidt siges at være konsekvent, at netop en af Hovedmændene for Tilvejebringelsen af Statsbanernes »Millionunderskud« har faaet tildelt den Opgave at bringe det ned igen.

Hvis man nu vil give sig til at sammenligne Administrationskommissionens Betænkning med Hr. Friis-Skottes Tale af 1923, saa er det meget vanskeligt at finde andre Lighedspunkter end det rene Forrentningskrav. Af Aktieselskabsformen med dens større Dispositionsfrihed for Administrationen og den af Staten valgte Bestyrelse, er der ikke andet tilbage end nogle Linier i Rigsdagstidende. Om det er heldigt eller uheldigt, skal vi ikke komme ind paa her, men nægtes kan det i hvert Fald ikke, at der var en vis organisatorisk Forbindelse mellem disse Tanker og Forrentningskravet, som løserevet fra Sammenhæng er blevet forvandlet til et daskende Lem uden fornuftigt Øjemed — men højst farligt for Organismen.

Ogsaa Hr. Friis-Skottes Teori om de forholdsvist højt ansatte Maksimaltakster, der skulde tilvejebringe et tilstrækkeligt Albuerum i Henseende til forretningsmæssige Takstdispositioner, er gaaet til Bunds. Det var selve Venstre, der besørgede Torpederingen i 1927, da d'Hrr. Stensballe og Neergaard gennemførte den af politiske Hensyn prægede generelle Nedsættelse af Statsbanernes Takster. Hermed faldt den sidste spinkle Afstiver i Forrentningspolitikens skrøbelige Konstruktion, tilbage blev kun en Fordring, som intet forstandigt Menneske nogen Sinde regner med at faa indløst.

Her havde det psykologiske Tidspunkt været inde til at forlade den store Fejltagelse — en bedre Begrundelse end de borgerlige Partiers fuldkomne Svingning fra 1925 til 1927 kunde ikke godt tænkes. Det blev ikke gjort — Fejltagelsen skulde videreføres til Skade for en maalbevidst, klartskuende Trafikpolitik i en Periode, hvor en saadan er mere paakrævet end nogen Sinde før, til Skade for Personalets Interesser, og endelig — hvad nok skal vise sig — ogsaa for den trafikføgende Befolkning.

Vi havde længst muligt haabet, at en i et inspireret Øjeblik udkastet Plan, der muligt indeholdt gode Idéer, men som ved Forholdenes Magt er blevet splittet og forkvaklet i sin Udførelse, vilde blive opgivet, efter at dens Ulemper maatte blive synlige for enhver. Dette Haab kan vi desværre ikke længere bevare, efter at den nye Statsbanechef er blevet forsynet med et formeligt Direktiv gaaende ud paa at borteliminere det kunstigt tilvejebragte Underskud. Fra dette Tidspunkt maatte vi regne med.

at det virkelig er Meningen, at Forrentnings-systemet skal slides til sidste Trevl — til al den Fortræd, det kan gøre, er gjort.

Med denne Kendsgerning for Øje har vi anset det som vor Pligt, uanset Personer, som vi ellers værdsætter, og Forbindelser, som det er os magtpaaliggende at bevare, at sige saa klart og tydeligt, som det er os muligt, at vi til det yderste vil tage Afstand fra det Puslespil, der nu drives med Statsbanerne, hvis Formaal er at bortskaffe et Millionunderskud, som man selv ved regnskabsmæssige Fiksfakserier har fremtryllet. Her melder vi os fra, thi det er vor alvorlige Mening, at Mænds Tid og Kræfter kan anvendes paa en bedre Maade.

BUKAREST — —

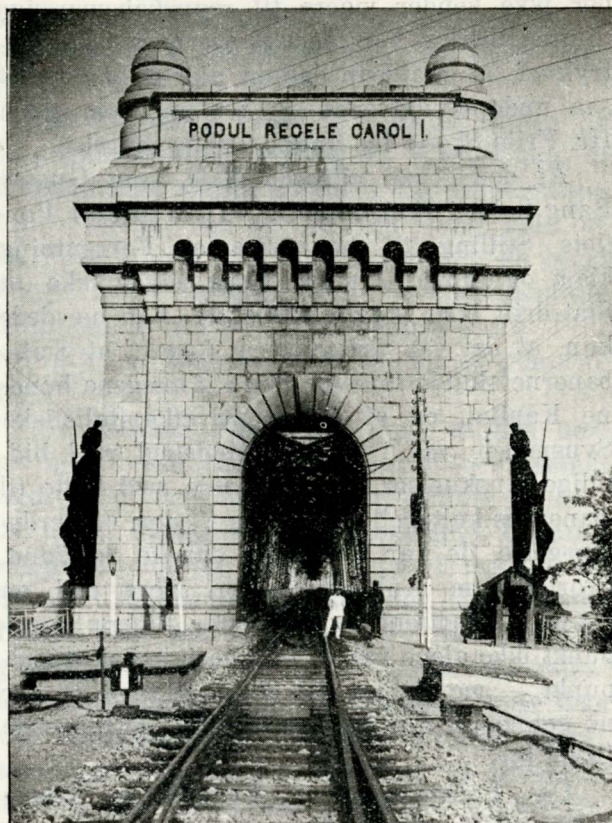
Døgnet igennem buldrer de lynsnare Eksprestog af Sted fra Paris, Madrid og Rom henover Longobardiets, Kroatiens og Slavoniens mægtige Sletter. De suser ind gennem Karpaternes skjulte Tunneller og snævre Dale, kaster sig frem over de sydrumænske Sletter, tværs over Donauens Spind af travle Bifloder . . . og standser i Bukarest.

Fra Bukarest pruster de videre mod Øst ad Lavlandet snorlige Skinnevej, farer over den mægtige Donaubro ved Cerna Voda (Sortehavet) og bremses hvinende op paa Perronen i Konstantsas Banegaard. Her melder Damperne til Konstantinopel klar til Afgang.

Fra London — Ostende — Amsterdam og Bryssel fører atter en Orientlinie tværs gennem »Deutsches Reich« over Wien, Budapest og Klausenborg lukt gennem de stejle Karpaten med Kursen mod Bukarest og Konstantsa.

Passagerer fra Aalborg, Aarhus, Odense og København stiger i Berlin ind i Orientekspressens pompøse, gennemgaaende Vaggoner. Farer paa en af Europas hurtigste Linier over Breslau, Krakau gennem de vældige ukrainske Sletter over Lemberg ned mod Visoki Tatra-Bjergene. Her kan det snævre Pas Snyjatin lige slippe de flyvende Kolosser igennem ned til Byen Cernautsi. — Nu videre Syd paa i en stor Bue udenom de transsilvanske Alper. — Der »standses ikke« i Sutjava, Butsav og Plojesté, men først paa Banegaarden i Bukarest.

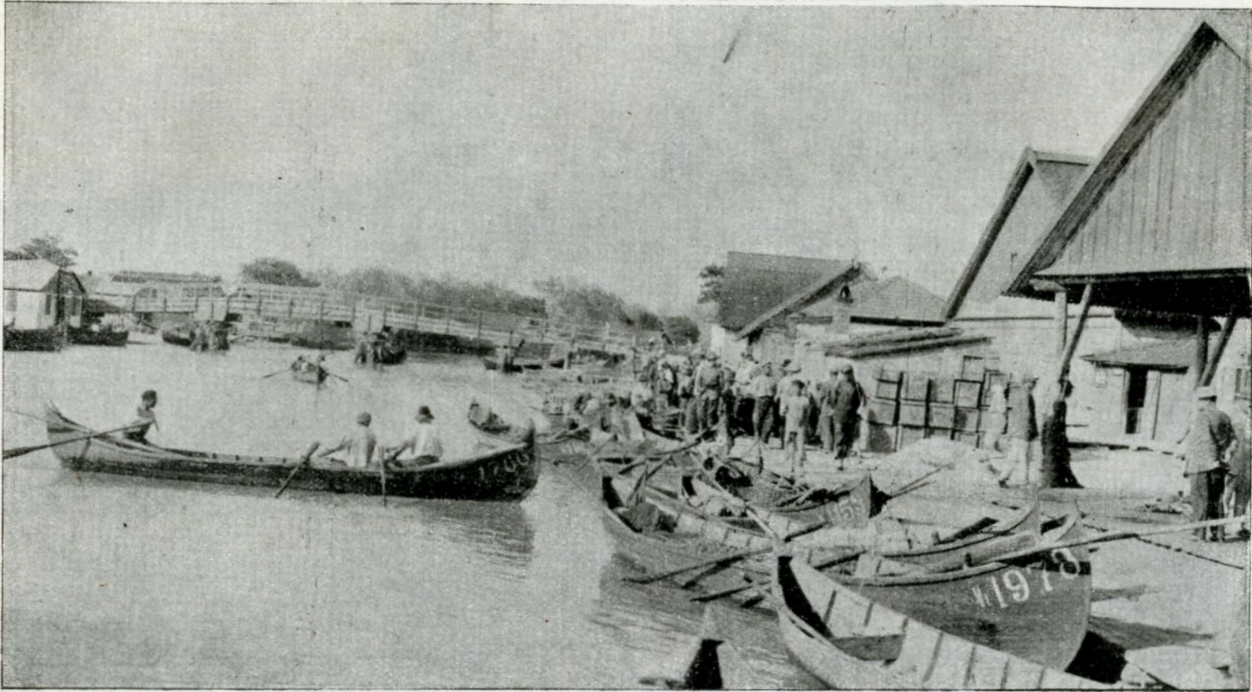
— Døgnet igennem buldrer disse rullende Jernkolosser af Sted mellem Vesteuropa og



Broen ved Cernavoda (det sorte Vand), over hvilket Simplon—Orientekspresen krydser Donauen.

Bukarest. Vaggonerne vugger og svinger, de blanke Skinner synger og duver under de hastende Hjul. Lokomotivernes mægtige Staal-kroppe styrter frem, sønderriver Nattens Mørke i deres vilde Kapløb med den gryende Morgen, kaster sig frem, saa Snedriverne staar om Vaggonerne i hvide Flager, naar Vinteren vil lukke Verden, eller driver af tyndsmeltet Olie, naar de i den kvælende Sommer jager om Kap med Slettelandets lynende Sol. — — —

Ved Indfarten til Bukarest om Morgenen er det, der især gør Indtryk paa vore søvnige Hjerner, de uendelige Rækker af en og to-Etages Huse, som breder sig ud mod Synskredsen paa begge Sider af den cementerede Dæmning, vi kører paa. Med disse Forstæder kan Bukarest i Areal maale sig med Paris, og det er, som Husrækkerne, der flyver forbi os, ingen Ende vil tage. — Endelig bruser vi ind paa Baneterrænet. Her staar Petroleumsvaggonerne i kilometerlange Rækker, parate til at indlemmes i de stønnende Godstog mod Balkan og Orienten. Signalstanderne, stærekasseagtige Observationstaarne og vældige, graa Magasiner farer forbi de duggede Kupévin-



Fiskere fra Donaudeltaet.

duer. Pludselig lukkes Himlen over vore Hoveder, vi bremser op ind under Perronens Søjlerækker i Ankomsthallen.

— Bukaresti! Bukaresti! skriger Konduktørerne med hæse Stemmer.

Vi er en lang Række i den smalle Sidegang, der utaalmodigt baner os Vej hen mod den opslaaede Kupédør. — Endelig kan vi springe ned paa Perronen og blande os i Myldret af Rejsende fra alle Egne og Lande.

Utallige Sprog summer i Luften. Sportsudrustede Englændere, elegante Franskmænd og korrekt klædte Tyskere iler omkring. Orientalere med Turban eller rød Fez og sorte Silkekapper ser sig omkring med drømmende Ro. Men dette er ikke Stedet for adstadig Apati. Travle Forretningsmænd puffer sig forbi dem og studerer med nervøs Iver Afgangstiderne:

10,15: Konstantsa — Stambul.

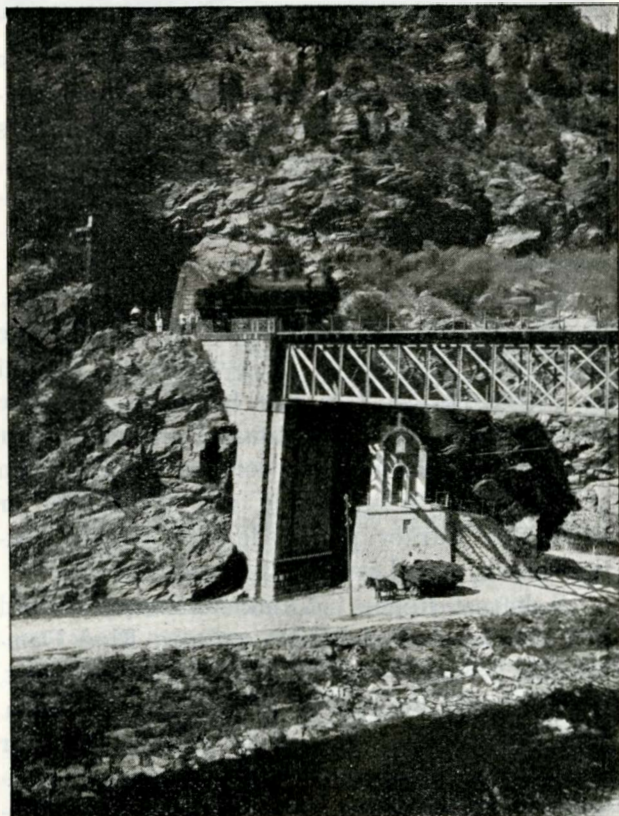
10,25: Brasov, Cluj, Budapest—Wien.

12,15: Tennesvor — Zagreb, Milano, Lyon, Paris.

De raaber utaalmodigt paa Konduktørerne, stiller hastige Spørgsmaal og forsvinder i de hushøje Vaggoner.

Et kæmpemæssigt, ophedet Lokomotiv hvæser langsomt forbi os. I tiltagende Fart glider det af Sted med en straalende Række langstrakte blaa Vaggoner efter sig. Det er »the

blue Train«, der Dagen igennem farer af Sted mellem Bukarest og Sinaja og bringer de Rejsende ud til det fornemme Turistcenter i Ru-



Tunnel fra Rumæniens sydvestlige Provins: Bonatet.



Pladsen foran Kongeslottet i Bukarest.

mænen. Sinaja ligger med sine mondæne Hoteller og straalende Pavilloner i Karpaternes sydøstlige Udløbere, hvor de solbrændte Turister slaar Tiden ihjel paa Golf- og Tennisbanerne, eller vover sig ud paa de vældige Skimarker.

Bukarest er utvivlsomt den By i Europa, der kan fremvise den hurtigste Udvikling, ikke alene med Hensyn til Indbyggerantal, som i de sidste 12—14 Aar har fordoblet sig flere Gange, men ogsaa i teknisk Henseende. For hvert Aar, man kommer der, ser man, at den er blevet større og større, nye Bygninger er rejst, nye Parker planerede, nye Gader elektrificerede med Lys og Sporveje.

Bukarest ligger i Valakiets Sletteland ved den ene Bred af den lille, muntre Flod Dembovitsa. Rumæneren, der kommer til Bukarest, har grumme svært ved at rive sig løs igen. Han sætter Himmel og Jord i Bevægelse for at blive. — Et rumænsk Ordsprog siger: »Dembovitsas travle Strøm er sød. Drik deraf! — du bli'r der til din Død.«

Hvor vilde man ogsaa kunne føre en behageligere Tilværelse end i Bukarest? — Især hvis man besidder Orientalerens Trang til Glæde i Nuet. Gadesælgeren bringer Sommeren igennem i sine to Vægtkurve lige op til ens Dør de dejligste Frugter, Ferskener, Blommer, Æbler og Meloner. Naar Vinhøsten kommer, sælger han til Spotpris de tunge, søde Vindruer, der funkler i alle Regnbuens Farver. Efter Paasken kan de omvandrende Butikker allerede fylde Husmoderens Køkken med en Syndflod af Grøntsager. Selv den fattigste Indvaaner i Bukarest kan med kritisk Mine vælge og vrage, naar han køber ind hos Vinhandleren; thi Vinen er saa billig, saa billig.

Vi vil kunne træffe mange Landsmænd i Bukarest, men fald ikke for tidligt i Henrykkelse over det. De er nemlig endnu mere rumænske end Valakiets ældste Indfødte. Bukarest er for dem blevet Verdens Navle, og saadan maa det være, thi »Dembovitsas travle Strøm er sød. Drik deraf! — du bli'r der til din Død.«

Gadelivet i Bukarest er fuld af Fart og skiftende Billeder. — De alt for fyldte Omnibusser, de kleintende blaa Sporvogne drøner gennem de smalle Gader. Hestedroskerne og Bondens taalmodige Oksevogne trænges helt i Baggrunden i dette brølende Tempo.

— Solbrunede Zigeunerinder sidder langs Fortovene og sælger dampende Majskolber. Frugthandlerne blotter Vægtkurvenes fristende Frugter. Tyrkere fra Dobrudja med røde Fez og hængende, orientalske Buksebag bærer flade Bakker omkring fyldt med orientalske Lækkerier. — Den travle Forretningsmand fra Cluj haster henover Gaden, og vi hører gennem Larmen Sækkepibens og Violinens smeltende Toner fra en lille, halvskjult Zigeuner-kafé.

— — — Hen over disse brogede Mangfoldigheder svæver Valakiets lynende Sol. Under den svirrer Aeroplanerne af Sted mod Konstantinopel, Berlin og Paris, medens Eksprestogenes bugtende Rækker i voksende Fart bruser frem mod Vest og Nord, mod Syd og Øst og forbinder Rumænien med Occident og Orient. — Og selv om Østen og Vesten ikke skulde mødes, saa lever og trives de dog Side om Side i Rumænien.

Martha Lütken Wisti.

GENNEM RYGENDE SNESTORM

Det var den 15. Februar 1929 i den strenge Vinter, at jeg, der havde min Bopæl i Roskilde, men den Gang var stationeret som Lokomotivfører i Køge, ved Aften stod bag Gardinet ved Vinduet i den mørke Stue og kiggede ud paa Gaden, hvor Sneen hvirvlede og fygede ned fra Tagene og røg sammen i store Driver. Det var et betagende Skue og intet at regne for, naar man til sit Arbejdssted eller Beskæftigelsessted ikke skulde længere end ned i Kælderen eller om i en anden Gade, men mit Tjenestested var som omtalt Køge, der skulde jeg være Kl. 5,30 næste Morgen.

For mig var det absolut fastslaaet, at jeg skulde være der til Tiden, da der ikke findes Reserve paa dette Depot. Jeg plejede ellers at tage med første Morgenslæber — Afg. fra Roskilde 4,24, men besluttede straks, at jeg vilde rejse derned om Aftenen med Tog 93 — Afg. 19,54 og meddelte min Kone det, og lidt efter var min Provianteringskuffert i Orden, og vi fulgtes ad til Banen. Vi mødte ikke et Menneske, det var ikke engang et Vejr at jage en Hund ud i.

Der var en mærkværdig Stilhed over Banegaar-

den og ikke een Rejsende at se. Jeg saa, at alle Ind- og Udkørselssignallygter var slukkede, og Vinterødet hvilede over Stationen. En Anelse kom over mig, og et Spørgsmaal blev besvaret af en tilfældig Medansat, der kom forbi: »Normal Trafik aflyst! 3 Tog sidder fast mellem Roskilde og Køge!«

Tak Skæbne! — Her stod jeg og havde en 22 Kilometer lang ufremkommelig Snemark foran mig til mit Tjenestested, hvor jeg som sagt skulde være 5,30 i Morgen tidlig. Her kaldte Pligten. — Vel var nu Toggangen aflyst, men dette undskyldte mig ikke; min Mødetid skulde overholdes.

Jeg stod et Øjeblik i Tanker og prøvede mig selv. Jeg saa mod Syd, hvor kulsort Vintermørke herskede, det var 16 Graders Kulde, en hylende Østenstorm hvirvlede Sne og atter Sne gennem Luften, der samledes i Dynger paa Jorden, saa det var næsten ufremkommeligt. Fra min Ungdom havde jeg øvet Idræt: Brydning, Svømning, Gymnastik, og i de senere Aar haft lange anstrengende Jagtture i al Slags Vejr. Jeg følte mit Legeme stærkt og hærdet og besluttede at prøve endnu i Nat at gaa Turen til Køge.

Jeg har med stor Interesse læst en Del Rejsebøskrivelser, Literatur fra de arktiske og antarktiske Egne, og disse forskellige Billeder passerede hastigt i mine Tanker. — Jeg vilde selv prøve den store Oplevelse derude i Vildmarken, hvor alt var udslettet af Veje og Spor, og hvor kun de fleste Steder Toppen af Telegrafmasterne markerede Retningen.

Da jeg meddelte min Kone dette, blev hun selvfølgelig yderst bedrøvet og ængstelig over min Beslutning, men her var det først og fremmest Pligten for min Stilling, der kaldte, og for dette bøjede vi os begge.

Jeg vilde helst afsted med det samme, men min Kone bad mig hvile et Par Timer først, og heldigvis fulgte jeg dette Raad. Da jeg kom hjem ringede jeg og fik Forbindelse med Køge St., afgav Forklaring og forment selv at kunne være dernede i Morgen ved 12-Tiden anmodede om, at den anden Lokomotivfører maatte overtage min Tjeneste, til jeg var mødt. — — —

Klokken 2,30 vækkede Uret. Jeg var dog selv vaagnet en Stund forinden og laa og lyttede til Vinterstormen, naar den knagede i Grenene udenfor og Sneen hvislede mod Ruderne. Jeg tænkte: Mon dette ikke er Galmandsværk at vove sig ud paa en saadan Tur. Jeg kunde komme til en Ulykke og fryse ind i Døden. — Nej, op! Og Benene ud af Køjen. Nogle af de daglige gymnastiske Øvelser og en kuldslaaet Afvaskning. Frisk Fornemmelse.

Min Paaklædning maatte være praktisk. Jeg krængede Laaropslaget paa mine lange Gummistøvler ned indvendig, saa disse sad tæt og fast om mine Knæbenklæder. En svær Sweaters og en tyk Stortroje samt en laadden Persianerhue ned om Ørene.

Jeg drak Kaffen og var færdig til at gaa. Spændte Rygsækken fast og tog min jyske Egestok i Haanden, klar til Afgang. Min Kone fulgte mig ned til Gadedøren, som jeg maatte skubbe haardt tilbage for den første Snedrive.

Det første, jeg saa efter, da jeg kom ud paa Gaden, var Vindretningen. Et Vindstød ramte mig i Ryggen og næsten lukkede mine Øjne i en Snesky. Jeg raabte til min Kone, at det var Nordenvind! Farvel! God Rejse! Og saa Afsted. — — —

Men Nordenvinden var et Bedrag, det var en Kastevind, der svøbte om Husene og tilfældig gav mig et Rygstød, da jeg kom ud paa Gaden, lidt efter passeredes Luftbroen og her fik jeg at mærke baa- de Vindretning og Styrke. Himmel dog, sikke et Vejr! Vinden kom fra Øst en Streg fra Syd, altsaa Side- modvind og Vindstyrken: Orkan. — Det hylede og skingrede gennem Luften, som skulde man tro, det var de berømte eller berygtede hylende fyrretyve Grader paa Vej til Kap-Horn. — Jeg skulde jo ogsaa Syd over og forestillede mig selv som et Skib, der tumlede om for røhede Sejl for at naa Hornet og komme i Læ paa den anden Side. — Snehvirvlene var Skumfladerne, og Driverne, der flere Steder nærmede sig Tagryggen, var svømmende Isbjerge fra Sydpolen, og Tønerne gennem Luften var Skrigene fra de kredsende Albatrosser. Efter gammel Sømandsovertro: de druknede henfarne Sømandssjæle. — Men dette var rigtig Musik og Liv for mig som Bornholmer, hvis Forfædre som Sømand gennem Generationer har pløjet Verdenshavene med Barkskibe rundt Kap-Horn paa Vej til Kina.

Neden for Luftbroen langs Vejen ved Amtssygehuset var der Læ og ingen Snedriver, kun Vinterstormen tordnede med Basuner, saa det knagede i de gamle Træer. Jeg gik rask frem langs Vejen; men nu skulde Kampen begynde. Henne for Enden af Hækken, der hvor Køgevejen begynder, traadte jeg frem, men blev standset af en mægtig Drive, hvis lysende Kam naaede mig til Halsen. Den laa tværs over Vejen som en vældig Blok eller Stoppebom. Det var, som selve Snekongen stod her og raabte: Stop! Jeg stod et Øjeblik stille og saa frem og blev lidt uhyggelig til Mode ved at se det begsorte Mørke over Landet og Snedriverne, der spærrede mig Vejen. Det vilde jo blive næsten umuligt at arbejde sig frem i et saadant forrygende Vejr. Jeg tænkte for første og eneste Gang paa Turen at vende om og gaa hjem i den lune Seng fremfor at slide en haabløs Kamp mod de rasende Naturkræfter. — Men nej! Ingen Blødgighed og med et Sæt sprang jeg op paa Driven, men dumpede ned i den hvide Dyne, arbejdede mig op — ned igen — og op. Man siger: »I Mørke er alle Katte graa, derfor kunde jeg ikke se Hullerne i Sneen, og derfor blev Turen saa voldsom anstrengende, saa længe det var mørkt. Havde jeg ventet til Dagningen begyndte, vildet det ikke nær have taget saa svært paa Kræfterne, som det gjorde, da jeg næsten vandrede frem i Blinde og kun holdt Øje med Telegrafpælene som Rettesnor.

Pludselig saa jeg to Lys forude, der skiftevis forsvandt op og ned. — Skulde det være en Bil? Nej, her behøvede man vist ikke frygte at blive kørt ned af Biler. — Nu kom Lysene nærmere, og jeg hørte Stemmer. Jeg tænkte: Skulde det være nogen, der søgte efter mig — muligvis om min Kone i Ængstelse skulde have ringet ud til en foranliggende

Gaard og faaet Folkene til at standse mig og vende om? — Nu kunde vi i Flagermuselygtens Skær skimte hinanden, og Gud skal vide, at paa saadan en Vandring standser Godtfolk og hilser paa hinanden. Stor Forbavselse! — »Hvor jeg skulde hen i et saadant Vejr? Og paa den Tid af Døgnet?« — »Jeg skulde til Køge?« — Jeg antager nærmest, de ansaa mig for en udbrudt fra St. Hans. I alt Fald deres Udtalelser lød i den Retning: At jeg ikke maatte være rigtig klog, for længere fremme vilde jeg træffe endnu mere ufremkommelige Driver, saa jeg maatte hellere vende om og følge med tilbage til Roskilde! De skulde ind og søge Arbejde som Snekastere paa Jernbanen. — Gensidigt Godmorgen! God Rejse! Af- gang!

Dette var nemmere sagt end gjort. Det blev virkeligt værre og værre med Snedyngerne, der flere Gange naaede til midt paa Livet, og jeg maatte med Besvær hale mig op for straks at synke ned igen. Et Forsøg paa at kravle op paa Siderne af de i Forvejen opkastede Snevolde langs Vejen for at faa Fodfæste, blev en hel Balancekunst, dels truede Stormen med at kaste mig ned og dels blændede Sneen mig, saa jeg længe kravlede frem paa alle fire. Saa jumpede jeg ned paa Vejen igen og vadede gennem Driverne.

Efterhaanden varmede og trættede Sliddet mig, men frem skulde jeg. Jeg holdt Humøret oppe ved Tanken om den usædvanlige Tur under disse arktiske Forhold. Trods alt interesserede Turen mig, og jeg fortrød ikke at være kommen paa Vej. Dog havde jeg ikke tænkt mig Snedriverne og Vejret nær saa haardt, som det blev. Mine Øjne blev stadig tilklistrede og blændede af Sneen, saa jeg bestandig maatte vende mig og med et Lømmetørklæde, der forlængst var som en stivnet Skorpe, tørre eller skrabe Sneen væk fra Øjnene.

Endnu havde jeg ikke naaet Kamstrup Mølle. — Jeg undrede mig over, at der ikke blev tændt Lys nogen Steder. Jeg antog Klokkeren maatte være ved de Tider, hvor Folk paa Landet begynder at staa op. Men hvad skulde Landmændene staa op for? Alt var jo ufremkommeligt, saa Mælken ikke engang kunde blive bragt frem til Mejerierne.

Endelig! — Endelig dukkede Konturerne af Kamstrup Mølle frem, og samtidig det graa Dagsskær, og det syrkede mit Mod, da jeg stadig skiftevis paa to eller fire kravlede frem mod den piskende Snestorm. Snevejret blev afløst af et Islag, der kom farende som spidse Syle og efterhaanden dannede en fast Skorpe saavel paa Sneen som paa mit Tøj, der var isbelagt. Isnaalene prikkede mig stadig i Ansigtet og mærkedes som smaa Pile.

Jeg naaede Møllen! Her vilde jeg hvile en Stund og dinere bag dens stærke Mure. Hvor dejligt! Her havde jeg Læ og Rygstød, da jeg satte mig paa noget Skrammel, der fandtes. Jeg tog Rygsækken frem, der var stoppet med forskellige gode Ting, bl. a. to Thermoflasker med varm Kaffe. Den varme Drik var noget af det bedste, og jeg hældte det ene Bæger op efter det andet og drak, mens jeg varmede mine Hænder, der forlængst var blevne valne

og forfrosne i de vaade Skindhandsker. — En herlig Opfindelse den Thermoflaske.

Efter at have hvilet en halv Times Tid begyndte Dagningen trægt at bryde igennem den snetykke Luft. Jeg fik med Besvær set, hvad Klokken var. Den viste 7. — Fremad igen! — Jeg samlede mig sammen og spændte Rygsækken fast og saa afsted. Nu gjaldt det om at finde Vejen, og ved Møllehuset nær et Udhus skræppede nogle Gæs op. Jeg tænkte paa Morten Luther, da han flygtede ind i en Lade for sine Forfølgere, at han blev opdaget, fordi Gæssene støjede, da de hørte ham. Derfor Mortensaften! — Gæssene har ikke forandret sig.

Da jeg kom hen, hvor der skulde være Hovedvej, var det mig umuligt at forcere en Kæmpedrive, der laa tværs over Vejen i Højde med Tagryggen. Jeg vendte om og kom forbi Møllen og ud paa Markerne og opdagede, at Sneen herude laa mere jævnt end langs Landevejen, hvor Sneen efter at være roget over den i Forvejen opkastede Snebarriere langs Vejen, straks faldt i Læ indenfor og gjorde Færdsejlen umulig. Langs Telegrafpælene holdt jeg Øje med Retningen, og nu begyndte et nyt Afsnit af Turen.

Fremadbojet mod den hylende Storm og de skarpe Isnaale, der stivnede mit Tøj i den stærke Frost og næsten frøs en glasseret Hinde over mit Ansigt og dannede en fast stivnet Skorpe over Sneen, vadede jeg afsted sydover, idet jeg, efter at have traadt igennem Isskorpen, sank ned til op over Knæet for hver Skridt — halede Benet op igen og frem med det næste. Her manglede jeg Snesko for ikke at synke ned. Pludselig fik jeg Krampe i det ene Ben af det anstrengende Arbejde. Jeg drejede rundt og satte mig i Sneen med Ryggen vendt mod Stormen og strakte Benet ud i Luften for at rette og massere Laarmusklen. Efterhaanden gik Krampen over, men jeg blev siddende en Stund og betragtede interesseret Landskabet med den store hvide Sne og Ismark i det forrygende Vejr. Stormen for hylende afsted med klagende og truende Lyde, som om de udraabte: Ve den, der ikke forstaar at bjærge sig i Tide, han er dødsens. Hvor var Vildtet paa Marken? — ikke et Spor, ikke engang et Spor af Ræven havde jeg set. Alt var udslettet — sneet inde under Driverne, sultende og frysende, kun de stærke vilde overleve dette.

En dejlig træt Følelse kom over mig, som om jeg trængte til Søvn. — Jeg frøs ikke. Jeg kunde godt læne mig tilbage og prøve at blunde lidt. — Men jeg kendte Faren og stred imod, det vilde være Selvmord, jeg vilde ganske simpelthen ikke vaagne mere.

Men jeg blev klar over, at jeg ikke naaede Køge som Turist den Dag. Maaske Havdrup som Mellemlanding. Men aldrig syntes jeg, at Køge havde ligget saa langt borte som i Dag.

Hvad var det? — Mit Øre opfangede en hvislende Lyd af en Lokomotivfløjte. Jeg lyttede anspændt; jo ganske rigtig, et Signal til og nu kunde jegovre paa Sydbanen skimte Røg og Damp fra et arbejdende Lokomotiv, der antagelig var ude med Sneploven. Ingen Sinde har et Lokomotivsignal lydt herligere i mine Øren end i dette Øjeblik. Lokomotivføreren skulde bare vide, at der sad en Kollega fast mellem

Snedriverne og glædede sig for hver Gang, at Fløjten skingrede. Det lød som opmuntrende Raab over til mig. Jeg rejste mig og gik paa med fornyede Kræfter for at naa Gadstrup St.

En Slæber sad fast mellem Gadstrup og Roskilde, saa denne skulde først frigøres og hjælpes ind til Roskilde. Der vilde hengaa en 3 à 4 Timers Arbejde med dette, inden Sneploven igen pløjede sig frem til Gadstrup, saa jeg kunde naa at komme med denne til Køge. Min Beregning viste sig senere at passe, men endnu havde jeg et Par Timers Kravt til Gadstrup.

Sallev Mølle kunde skimtes, og jeg begyndte at skraa ind mod Tvervejen, der førte til Stationen. En Rytter kom til Syn, og jeg standsede og betragtede disse to Væsener. Rytteren rød over mod et Hus. Hesten sank dybere og dybere i til Bugen jo nærmere, de kom dette. Jeg hørte, han raabte noget og svingede med Ridepiskan, men alt forblev roligt og ubesvaret som fra en uddød Tomt, og lidt efter svingede Gangeren rundt. Jeg vinkede til ham, og han kom hen imod mig. Hesten var en rød vælig Ganger, der med sine kraftige Ben og den brede Bringe pløjede Sneen op, naar den skridtede frem. Engang imellem rejste den sig paa Baghovene og kastede Forbenene frem gennem Luften. Et flot Syn.

Vi hilste paa hinanden. Men hvad var det? — Min Strube var næsten som snøret sammen, jeg havde ondt ved at tale. Jeg tog Haanden op til Halsen. Paa Knuden af mit uldne Tørklæde sad en tyk Skorpe af Is, som jeg klemte fast og knuste i Haanden. Denne isnende Klump foran Halsen og Snestorven imod havde æste snøret min Strube sammen.

Jeg fik dog udvekslet nogle Ord med Rytteren. Han sagde, han var ude med Ordre for Snefogeden for at kalde Mandskab sammen til Snekastning, men der var ingen, der vilde lukke op. Han mente, de vilde blæse ham og hans Ordre en lang March. Jeg fortalte ham om min Tur. Men nu var mit Maal Gadstrup for at naa Sneploven. Vi skiltes. Hesten drejedes mod Sallev Landsby og jeg mod Gadstrup. Jeg trak mit Halstørklæde tættere og fast omkring Halsen og holdt mine Hænder skiftevis imod for om mulig at varme og optø denne.

Det første jeg vilde have, naar Stationen naaedes, skulde være en god gammeldags Snaps, der nok skulde varme og tø op, saa Frokosten kunde glide ned.

Nu nærmede jeg mig Stationen. Der holdt en Stamme med Godsvogne, Lokomotivet var spændt fra for at gaa Forspand til Roskilde for et lige afsendt indesneet Persontog. Sneploven havde gjort sin Virkning, men var løbet tilbage til Roskilde for at vandforsyne. —

»Afholdskro«! stod der paa et Skilt. Nej Tak, maa jeg be' om en Opstrammer oven paa en saadan Tur. Jeg fandt Landsbyens Forretning, hvor der solgtes alt muligt, lige fra varme Uldsokker til 3 Stjernet Cognak. Jeg bestilte en ½ Akvavit. Jo, der var en tilbage. Sikken et Held! det var den sidste. Alt Spiritus var bleven udsolgt Aftenen før til de rejsende, der overnattede i Byen. Jeg puttede den omhyggelig

i Lommen og gik over til Stationen. Paa Afholdskroen turde jeg ikke komme med saadan en Granat, selv om der stod: »Madkurve kan medbringes«.

Lidt efter var jeg bænket inde i Forstanderens Kontor med min Frokost. Forstanderen tog meget venligt imod mig og bød mig ind til sit eget Bord, men jeg takkede, jeg havde Forsyning i Rygsækken.

Da jeg afførte mig min Stortrøje, var den saa stivfrossen, at den stod alene paa Gulvet, men faldt lidt efter om ved den ophedede Kakkelovn. Et Glas Akvavit i vore Dage er som en Solstraale over en frossen Ager. En Overportør laante mig et Glas til Dagen efter, og snart sad en 4—5 Personer og forhørte mig om Turen, medens de længselsfuldt betragtede »Aalborgeren«, saa jeg maatte betænke mine Tilhørere. »Dejligt«, sagde de og slog Smæk med Tungen, og min Hals tæde op. — —

Telegrafanlægget tikkede uafbrudt med Svar og Forespørgsler og lidt efter rullede Sneploven op for Stationen, klar til Pløjning mod Køge. Jeg ændrede op paa Lokomotivet; men da Personalet, der var fra København, ikke straks kendte mig i den Paoklædning, var jeg ved at blive sendt ned igen, men nu opdagede de mig og jeg var Velkommen. Et lille Stænk Aalborg til hver gjorde Lykke. (Vi er vel nok Mandfolk.)

Nu satte Ploven sig i Bevægelse medens en Kolonne-Næstformand fik den ikke misundelsesværdige Bestilling at kravle op paa Tenderen for at raabe Giv Agt, naar vi nærmede os de store Driver.

Sneploven, undertiden toppet med Sne, spærrer fuldstændig Udsigten for Lokomotivføreren, saa han maa have en Udkigsmand for at varsko, naar Driver er i Sigte, saa der kan blive sat fuldt Pres paa Maskinen.

Driver forude! raabte Udkiggeren. Dampfløjten skingrede og straks lægges Regulatorsvinget over til »fuldt Gab« og Styringen i 40 Procent, og nu skyder Lokomotivet Ploven frem med et Drøn gennem Dynger af Sne, der kastes meterhøjt i Vejret som en Braadsø, dækker Ruderne og hvirvler Sneen rundt om Plov og Lokomotiv og ind i Førerhuset og dænger Mandskabet til. Liniesnekasterne staar oppe paa Snevoldene og vender Ryggen til og næsten forsvinder i Sneføget. Det durer og dirrer i Maskinen af det haarde Pres gennem Driverne, som en pløjende Isbryder. Lokomotivet truer med at gaa i Staa eller blive afsporet, det føles som om Hjulene ikke har fat paa Skinnerne, men saa bliver der pludselig mindre med Sne, Skinner og Hjul mødes, og Farten tager til.

Det er et raskt men ikke helt ufarligt Arbejde at køre med Sneplov.

Kl. 11,30 ruller vi ind paa Køge Station. Udkigsmanden fra Tenderen kommer ned paa Førerpladsen, men hvilket Syn! Ansigtet var helt blodigt af Rifter fra Isnaalene, der som Syle under Pløjningen var fløjet mod ham og havde revet Huden op. Det saa helt uhyggeligt ud, men det var vel nok en Mand. Da jeg sagde til ham, at han var blodig i Ansigtet, sagde han bare mens han smilede: »Er jeg det! — « »De skal ha' en Snaps! — og hans

røde Ansigt straaledede endnu mere, mens han lagde Nakken tilbage og nær havde slugt Glasset. — Jeg vil sent glemme dette smilende, blodige Ansigt, da han rakte mig Glasset tilbage med et »Hjertens mange Tak!« Det var længe siden, noget havde smagt ham saa dejligt, ja, det varmede helt ude i den store Taa.

Nu var min Tur Slut mellem Roskilde og Køge. Jeg meldte mig straks til Tjeneste, som først sluttede ved Midnæt.

Det var og blev en lang Dag fra 3,30 Morgen: deraf de første 6 Timer med en uhyre anstrengende March over øde Marker, i Mørke og gennem Sne-driver, mod en piskende Vinterstorm.

N. Hammer.

EN SAMMENLIGNING MELLEM DAMPLOKOMOTIVER, DIESEL- LOKOMOTIVER OG MOTORVOGNE

Af fhv. Statshanedirektør O. Busse, M. Ing. F.

(Fra »Ingeniøren«.)

Paa den sjællandske Sydbane er fornylig gjort Forsøg med en Iltogsmaskine Litra P for at konstatere dens Ydeevne i Henseende til Køretid og Togbelastning. Det angives, at Togvægten var 400 Tons, Kulforbruget 1,75 Tons og Vandforbruget 11 Tons paa den 121,8 km lange Strækning København—Masnedssund, som tilbagelagdes uden Standsning paa 95 Minutter, altsaa med en Gennemsnitshastighed af ca. 77 km/Time. Den hidtidige hurtigste Køretid paa denne Strækning er 103 Min. med samme Belastning som Prøvetogets.

Medens Kulforbruget synes at passe eller i hvert Fald ikke er angivet for lavt, turde der i den Meddelelse, Dagspressen har bragt om dette Forsøg, være indløbet en mindre Fejl med Hensyn til Vandforbruget, da der til 1,75 Tons Kulforbrug efter tidligere Erfaringer vil svare et noget større Vandforbrug.

I den daglige Tjeneste er Kulforbruget for disse Lokomotiver imellem 10 og 11 kg pr. km, medens de foran angivne Tal giver 14,4 kg pr. km. Merforbruget finder sin Forklaring i, at Togvægten var større og Køretiden kortere end det normale Gennemsnit, men det tyder paa, at Maskinen har en Reserve af Kraft, som nu er blevet udnyttet. For at kunne opretholde regelmæssig Drift er det imidlertid ganske nødvendigt at have en saadan Reserve indenfor den planmæssige Rejsetid, da ugunstige Vejrforhold, Storm, Taage, fedtede Skinner, daarlige Kul, Hastighedsnedsættelser paa Grund af Spor- eller Signalarbejder og endelig Forsinkelser paa Afgang- og Mellemstationer maa kunne indhentes ved større Kraftydelse af Lokomotivet end den normale.

Sagen har givet mig Anledning til at undersøge, hvad Trækkekraften koster i et saadant Tog, og hvad der eventuelt vilde kunne spares ved at erstatte

Damplokomotivet med Diesel-Lokomotivet, idet jeg dog vil minde om, at Kulmængden er beregnet rigelig og for Maksimalydelse.

Statsbanernes Udgift til Kul og Smøreolie til Lokomotiver andrager ca. 7,6 Mill. Kr. aarlig, som det naturligtvis er ønskeligt at bringe ned, men det maa ikke ske paa Bekostning af andre Udgifter, og det er Øjemedet med denne Artikkel at klarlægge disse Forhold.

Toget rummede ca. 400 Pladser og vil med 300 Passagerer samt Post- og Rejsegods indbringe ca. 3000 Kr., hvoraf det vil fremgaa, at Udgiften til Drivkraft i saadanne Tog kun spiller en meget ringe Rolle. Senere skal det blive paavist, at hele Materialeforbruget pr. 100 km kun andrager ca. 35 Kr.

Diesel-Lokomotiver.

Ihvorvel Diesel-Princippet har haft en mægtig Sukces i Skibsfarten, hvor Maskineriets Vægt og Rumfang saavel som Brændselsforbruget har overmaade stor Betydning for Skibsfartens Økonomi, saa maa det dog erkendes, at Forholdene ved Skibsfarten ligger væsentlig anderledes end ved Lokomotivdriften og derfor ikke kan anvendes til direkte Sammenligning.

Med Dampdriften er forbundet den Ulempe, at Lokomotivet for længere Rejser maa medføre et ret betydeligt Kvantum Vand og Kul, hvilket nødvendiggør en Tender, som med halv Forsyning vejer ca. 35 Tons. Den til Prøveturen benyttede P-Maskine vejer med halv Forsyning af Kul og Vand paa Tenderen ca. 105 Tons, og dens Kraft kan ansættes til 1100 HK. Hvis det lykkes at konstruere et Diesel-Lokomotiv med samme Kraft, og som med Oliebeholdning og Kølevand ikke er tungere end Damplokomotivet excl. Tenderen, d. v. s. 70 Tons, saa vil Diesel-Lokomotivet, fordi Tenderen undværes, kunne fremføre en tilsvarende større Togvægt.

Ifølge Driftsberetningen for 1930/31 er det gennemsnitlige Forbrug af Brændsel og Smøreolie ved Gennemsnits-Togstørrelse og -hastighed følgende:

For Gennemsnits-Togstørrelse og Hastighed.

	Damplokomotiv pr. 100 Loko.-km			Diesel-Lokomotiv pr. 100 Loko.-km		
	Forbrug	Enhedspris	Udgift	Forbrug	Enhedspris	Udgift
	kg	Øre	Kr.		Øre	Kr.
Brændsel ...	1014	2,25	22,36	114 l	6,28	7,18
Smøreolie...	2,61	20,25	0,54	3,93 kg	71,72	2,81

Disse Tal kan imidlertid ikke sammenlignes direkte, da Togstørrelsen og Toghastigheden under de to Driftsformer hidtil har været saa vidt forskellig; det er kun paafaldende, at Forbruget af Smøreolie er 50 pCt. større ved de mindre kraftige Diesel-Lokomotiver, og den over 3 Gange saa høje Oliepris forrykker yderligere Udgiften til Smøreolie.

Om Damplokomotivet er foran oplyst, at ved 400 Tons Togbelastning og den angivne Køretid, der skal

regnes at svare til 75 km/Time, var Kulforbruget 14,4 kg pr. km og Smøreolie-Forbruget maa sættes til 50 pCt. over Gennemsnit.

For Diesel-Lokomotivernes Vedkommende opgives det garanterede Maksimalforbrug til ca. 185 g Brændselsolie pr. eff. HKT, og det maksimale Forbrug for 1100 HK i 80 Minutter (d. v. s. 75 km/T.) bliver saaledes ca. 270 kg = 310 l; ogsaa her bør Smøreolie-Forbruget sættes 50 pCt. højere.

(Fortsættes).



3. December. Dybbølsposten omtaler, at de fra Sønderjylland kendte Former vedrørende Betjening af mindre Stationer skal overføres til hele Landet.

*

3. December. Ved Kulforsyning af et Lokomotiv paa Bramminge Station fik Lokfbr. Petersen sit venstre Knæ beskadiget, fordi et kraftigt Vindstød førte Kul-kassen kraftigt mod ham.

*

3. December. D. S. B. blev frifundet i den Erstatningssag, som Firmaet Severin Petersen & Co. havde anlagt, fordi Statshaverne afbrød en Ordning ang. Kullosning til Gh.

*

4. December. Generaldirektøren udtaler til Pressen, at han vil formindske Personaletallet ved at standse Tilgangen og ikke ansætte nogle Elever eller Tjenestemænd, forinden han har helt Overblik over alle Personale-Forhold.

Endvidere agter man fra Nytaar at ophøre at køre med 2. Kl. paa vore Sidebaner, fordi det er Spild af Penge.

*

4. December. Fyns Stiftstidende omtaler, at Statsbanerne overvejer at flytte det kørende Personale fra Assens til Odense.

Generaldirektoratet kender endnu ikke disse Planer.

*

4. December. Statsbanerne mærkede straks til den første Snestorm. Paa Hellerup Station bragte Sneen Forstyrrelser i Sporskiftet, saa at der var Forsinkelser op til en halv Time, og Morgentogene i Dag fra Jylland var et Kvarter Tid forsinket, skønt Personalet anstrengte sig for at efterkomme den nye Generaldirektørs Præcisionsordre.

*

5. December. Kgl. Dansk Automobilklub har rettet Henvendelse til D. S. B. og Privatbanerne om paa Lokomotiverne at faa anbragt stærkere lysende Lan-

terner, at Lyset under Kørselen kastes langt frem over Banelinien, saa de Vejfarende i mange Tilfælde bliver præget i saa god Tid, at de evt. kan redde deres Liv.

*

5. December. D. S. B. har i den sidste Tid ladet optage en Propagandafilm for Gedserruten, der skal paa Rundtur i Udlandet med Tekster paa de forskellige Sprog.

*

7. December. Europas største Lokomotivfabrik, Firmet Henschel & Søn i Cassel, skal med Aarets Udgang standse sin Bedrift, da Driftsomkostningerne er at for store i Forhold til Bestillingerne.

*

9. December. Trafikministeren har forelagt Folketingets Finansudvalg Forslag om allerede nu at paa-begynde Bygningen af en tredje tresporet Færge til Storebæltsoverfarten og det nye Skib til Kalundborg—Aarhus Overfarten. Det menes, at Forslaget vil blive tiltraadt.

Endvidere har Trafikministeren søgt Finansudvalgets Bemyndigelse til en Forhøjelse af Bevillingen til »Nye Statsbaneanlæg« med 1,6 Million Kr. En meget stor Del af dette Beløb vil finde Anvendelse til Fremskyndelse af Arbejdet med Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik.



DØDSFALD



Lørdag den 28. November afgik Lokomotivfyrbøder Erhardt Jørgensen, Næstved, ved Døden kun 35 Aar gammel efter et langt og paa det sidste meget smertefuld Sygeleje.

Dødsbudskabet kom vel overraskende for de fleste af os, thi selv om vi var vidende om, at Jørgensen gennem længere Tid havde været plaget af en Nyrelidelse, havde vi dog ikke tænkt os, at Sygdommen var af saa alvorlig Natur, at den saa hurtigt vilde medføre Døden.

Vi har i Jørgensen mistet en god Kollega og Kammerat, en pligtopfyldende og samvittighedsfuld Lokomotivmand. Som Repræsentant for Underafdelingen i Næstved deltog han med Lyst og Interesse i Organisationsarbejdet, og var meget afholdt i Afdelingen, ikke mindst paa Grund af sit lyse Livssyn og særligt gode

Humør. Vi vil altid mindes Jørgensen med Venlighed og Taknemmelighed, vi vil mindes ham i hans daglige Gerning som den trofaste og ærlige Kammerat, der altid var villig til at række en hjælpende Haand til hvem, som maatte have Brug derfor. Om ham kan det med Sandhed siges, at han kun har efterladt sig Venner. Tilbage staar nu en sørgende Hustru med Tabet af en god og kærlig Mand; vi forstaar hendes store Sorg, og vi føler med hende.

Jørgensen blev begravet den 3. December fra St. Peders Kirke i Næstved under meget stor Deltagelse, der vidner om, hvor afholdt han var. Ved Baaren, som var dækket af et Væld af Blomster og Kranse, paraderede Faner fra Afdelingerne i København, Roskilde, Gedser og Sønderjylland samt fra Stationspersonalet i Næstved. Uniformerede Kolleger dannede Æresvagt og bar Afdøde til det sidste Hvilested. Ved Graven bragte Lokomotivfyrbøder Kai Svendsen, København, Jørgensen det sidste Farvel fra Kammeraterne; Organisationens sidste Hilsen og Tak og udtalte et: »Ære være dit Minde«.

K. S.



Mayland—Venedig paa 2 Timer.

De italienske Statsbaner har etableret et Lyntog, der gennemløber ovennævnte Strækning paa 2 Timer 30 Minutter — det er en Gennemsnitshastighed paa 105 km. Strækningsvis opnaar Toget endda en Hastighed af 135 km i Timen.

Fællesraadet for Arbejdernes Brændelsvirksomheder.

I den Annonce ovennævnte Institution har i Lommebogen, Side 80, er indløbet en meningsforstyrrende Trykfejl, idet der i Stedet for »BRÆNDELSvirksomheder« staar »FÆLLESvirksomheder«.

Ved de tyske Rigsbaner

har Administrationen lagt et Budget for 1932, som er paa 3,8 Milliarder RM, d. v. s. 1,5 Milliarder mindre end 1929. Udgifterne til Personalet er 332 Millioner Mk. lavere end i 1931. Det nye planlagte Lønningsniveau for Rigsbanernes Personale vilde tvinge Personalet ned paa et Niveau, der er lavere end det fra 1926. Rigsbanernes Skæbne er afhængig af det tyske Folks Købeevne og det indenlandske Marked. Personalets Anskuelse er denne, at Landets største Arbejdsgiver, der angiver Retningslinierne for alle Landets Arbejdsgivere, istedet for at stille sig i Brechen for nye Lønnedsættelser, burde bekæmpe disse energisk for at forhindre, at Massernes Købeevne svækkes.

I 1932 vil Personalestabens faa en ny Indskrænkning paa 10 000 Mand. Derimod kan de laverestillede Tjenestemænd konstatere, at de højere Stillingers Antal forøges. De Beløb, der udbetales af Hjælpe- og Pensionskasserne, vil blive nedsat med ca. 40 Millioner Mk. uden Hensyn til at Antallet af pensionerede er i stadig Stigning. Desuden nedsættes de fastsatte Godtgørelser til Tog-

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

personalet fra 66 til 53 Millioner, medens Præmierne, som Fagforbundet har forlangt afskaffet, stadigvæk figurerer paa Budgettet. Disse Præmier tilfalder det ledende Personale. Men Personalet i de lavere Stillinger skal betale Gildet.

Jernbanemændene i Kanada

har afvist den af Selskaberne foreslaaede Lønnedsættelse paa 10 pCt. Vi bringer her nogle af de Argumenter, som er ført i Marken af de kanadiske Jernbanemænd, der trues af samme Forholdsregler som deres amerikanske Kolleger.

Jernbanemændene har maattet bære deres Part af Ofrene, da Tusinder iblandt dem er blevet arbejdsløse. En ny Lønnedsækering vil kun have til Følge, at 26 000 Arbejders Købeevne forringes. Iøvrigt kan de kanadiske Jernbanemænd ikke indse, hvorfor de skal betale en af Selskabets Omkostninger til Fordel for de besiddende Klasser (Krediter paa 7 Millioner til Golfklubber, 18 Millioner til Hotelbygning o. s. v. Desuden mener Jernbanemændene, at en Nedsættelse af Lønningerne er uretfærdig, fordi en Jernbanemands Arbejdsevne i den senere Tid er forøget med en Trediedel, medens Lønninger for Aarene 1926 og 1930 forholder sig til hinanden som 100 til 90.

Den kanadiske Højfinansst erklærer, at det vilde være en Katastrofe, saafremt Canadian Pacific ikke kunde

betale Dividender. Den planlagte Lønnedsækering paa 10 pCt. maa dog kunne sætte Selskabet i Stand til at fortsætte Udbetalingen af Dividender.

TAK

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.
J. M. Lydersen.

Min hjerteligste Tak for den store Deltagelse ved min Mand, Lokomotivfyrbøder E. Jørgensens Begravelse.

En særlig Tak til Hr. Svendsen for den smukke Tale ved Graven samt til Slagelse Lokomotivfyrbøder Afdeling og de Afdelinger, der mødte med Faner.

Anna Jørgensen.

Hjertelig Tak for den store Deltagelse ved min kære Mands, pens. Lokomotivfører Chr. V. Møllers Død og Begravelse.

En særlig Tak til Lokomotivmændene i Aarhus.

*Dorthea Møller,
Aarhus.*

LANTERNEN

Den 11-aarige Stiftelsesfest afholdes den 4 Marts 1932 i Sommers Selskabslokaler, Valdemarsgade 8. Nærmere Meddelelse følger.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Oktober Maaned 1931 samt i Tidsrummet April—Oktober 1931 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1930 i runde Summer.

	Oktober Maaned		1931	
	1931*)	1930	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 530 000	3 800 000		270 000
Gods- og Kreaturbefordring	4 460 000	4 750 000		290 000
Postbefordring	530 000	530 000		
Andre Indtægter	400 000	400 000		
Drifts-Indtægter ialt	8 920 000	9 480 000		560 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	9 970 000	10 410 000		440 000
Drifts-Overskud	÷1 050 000	÷930 000		120 000

	April—Oktober		1930—31	
	1930—31*)	1929—30	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	32 220 000	33 840 000		1 620 000
Gods- og Kreaturbefordring	30 060 000	31 950 000		1 890 000
Postbefordring	3 610 000	3 600 000	10 000	
Andre Indtægter	2 300 000	2 230 000	70 000	
Drifts-Indtægter ialt	68 190 000	71 620 000		3 430 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	65 060 000	67 420 000		2 360 000
Drifts-Overskud	3 130 000	4 200 000		1 070 000

*) *Ann.* For hele Finansaaret udgør Afskrivningen 9 700 000 Kr. og Forrentningen til 19 800 000 Kr.

**) Af Indtægtsnedgangen skyldes ca. 200 000 Kr. det ved den danske Kronens Fald forarsagede Kurstab ved Afregningen med fremmede Baner.

JULETRÆSFEST

Lørdag den 9. Januar afholder D. L. F. Afd. 1—5 Juletræ og Bal i Arbejderforeningen, Nørrevoldgade 92. Festen begynder Kl. 18 for Børnene.

Festudvalget har i Aar gjort sig store Anstrengelser for at overraske og underholde Medlemmerne, saa stor Tilslutning forventes.

Nærmere Program følger i næste Nummer.

Festudvalget.



Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder E. Jørgensen, Næstved, den 27.
—11.—31.



**Hyg. Gummivarer,
Modersprøjter.**

Brochure om Pessarier,

Børnefødslernes Begrænsning
samt vort rigt illustrerede Katalog sendes

gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Eksporthk.

**Amk. Gummi-Industri, Vestergade 3,
København K.**

DEN NY LAANEBANK A/S

Vestre Boulevard 9 og 11.

Telefon 438 og 9708

Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune som berettiget til at modtage Lønforskrivninger fra Tjenestemænd.

**LØVE
MARGARINE**



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**

HARALD HANSEN

A K T I E S E L S K A B

NYGADE 7 "

Damekonfektion,

færdige og efter Maal. * * *

* * * Imprægnerede Frakker.

Kun mod Rekvizition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5½.

Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velmagende.

**Statsbanetjenestemænd bør forsikre i
Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening**

Foreningen har uddelt ca. 130000 Kr. i Understøttelser. Uønnede Tillidsmænd over hele Landet.

Ekspeditions-kontor: Vesterbrogade 26, København, Telef. 66 26.

— Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning —

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 18. December.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. 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-EK SPEDITION:

Reventlowsgade 28, København V.

Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20 541.