



32. Aargang No. 10

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Maj 1932

JERNBANER — BILER

Den Konkurrencekamp, Banerne er inde i, og som paa saa mange Maader gaar ud over Personalet — vi kan vel endda sige, at den i en ganske særlig Grad er kommet til at berøre Personalet — har vel udviklet sig hurtigt, men den er ingenlunde kommet over Baneledelsen som noget pludseligt og uforudset. Tværtimod, man har haft god Tid til at forberede sig og træffe Modforanstaltninger. Men Baneledelsen sad i adskillige Aar ubeslutsom, medens Konkurrenternes Opmarch foregik, i deres tilbagetrukne Kontorer og Bestyrelsesværelser, tilsyneladende uden Anelse om, hvad der skete i Verden. Fra Personalet og dets Organer manglede det ikke paa Advarselsrøster. Mændene ude i Marken saa tydeligere end Administrationsherrerne, at det nye Trafikmiddel, Bilen, kunde blive en ypperlig Hjælper for Banerne, hvis det toges i deres Tjeneste, men ogsaa en ødelæggende Konkurrent, hvis vi overlod til andre at sætte det ind i offentlig Trafik.

Administrationerne vendte imidlertid ret ubekymrede det døve Øre til — de skulde ikke have noget af Personaleindblanding i deres Anliggender, det smagte jo ligefrem af noget saa vederstyggeligt som Bedriftsraad. Under disse fordelagtige Grøbetingsler voksede Rutebil-driften Dag for Dag, de mest lønnende Ruter blev lagt parallelt med Jernbanelinierne, nemlig der, hvor Jernbanens Tilstedeværelse havde grupperet Befolkningen i betydelige samlede Bebyggelser: Stationsbyer. Ogsaa Godsbe-fordringen gled fra Banerne ud paa Landevejene, og medens de moderne Jernbane-Varehuse

tøntes mere og mere, ophobedes det til Transport bestemte Gods i gamle Skure, undertiden ogsaa paa Byens Lossepladser, hvorfra tungt lastede Biler transporterede det ud over Landet til Modtagerne. Saa kom der alligevel en Dag, hvor Banedirektionerne indsaa Faren og besluttede sig til at gøre noget — og saa greb de forkert. Ud fra den Betragtning, at det drejede sig om et Kapløb mellem Dampmaskine og Eksplosionsmotor, anskaffedes i Løbet af et Par Aar for nogle Millioner Kroner motordrevne Jernbanevogne, som efterhaanden sattes i Drift og som for saa vidt gjorde Banedriften lidt mere elastisk køreplanmæssig set, men alligevel ikke gjorde stærkere Indtryk paa Konkurrenterne end et Loppestik paa en Elefant.

Først for et Par Aar siden opdagede en enkelt Privatbane — Amagerbanen —, at det var paa Landevejene, det foregik, at Damp eller Benzin ikke var det centrale i Spørgsmaalet, men at Kampen stod mellem det offentlige drevne *skinnebundne Køretøj* og det privat drevne *skinnefrie*. Denne Bane søgte og fik Koncession til Drift af Rutebiler paa Amager, og nu samarbejder de 2 Befordringsmidler paa en for Befolkningen fuldt tilfredsstillende Maade, og Banen kom ud over en Krise, der truede med dens fuldstændige Lukning.

Ogsaa i Statsbanernes Administration har man nu taget Initiativet til at drive Rutebildrift i Forbindelse med Banedrift. Vi har hilst denne Taktikændring med Tilfredshed, omend vi ikke er blinde for, at der nu er betydelige Vanskeligheder at overvinde. Det, der for blot 10 Aar siden vilde have formet sig som en helt naturlig Udvikling og være hilst med Glæde af Befolk-

ningen, modtages nu i store Kredse med adskillig Skepsis, Bilernes Sukces og Banedriftens Vanskeligheder opfattes som Bevis paa den offentlige Drifts Underlegenhed i Forhold til Privatdriftens friske Initiativ og større Bevægelighed. Det beror i høj Grad paa et Fejl-syn: Privatdriften, der nu tjener Penge paa Biltransport, vilde under de foreliggende Forhold lige saa lidt kunne faa Jernbanedrift til at bære sig, som det Offentlige kan, omvendt vil Bildrift ikke være mindre fordelagtig for offentlige og halvoffentlige Institutioner end den er for private Personer og Aktieselskaber, i hvis Hænder den hidtil har ligget.

Vi skal være de sidste til at bebrejde det private Initiativ, at det har sat ind paa dette Omraade — det laa saa snublende nær at gøre det, navnlig da de Institutioner, for hvem Opgaven var naturlig, ganske forsømte den. Men fra det Personale, over hvis Hoveder Følgerne af denne forfejlede Trafikpolitik nu ligger som en Række truende Ubehageligheder, skal det siges, at Ansvarer for Miseren hviler tungt paa de Jernbaneadministrationer, Staten saavel som Private, der til Trods for kraftige Tilskyndelser forsømte at sætte ind paa det rigtige Tidspunkt og paa rette Maade. Havde man gjort det, vilde Bildriften helt naturligt have føjet sig ind i Jernbanetrafikken og suppleret eller erstattet denne, alt efter de lokale Forhold og Behov. Statsbanerne vilde ikke som nu have staaet overfor et vanskeligt Personalespørgsmaal, og Privatbanerne havde ikke befundet sig i den sørgelige Forfatning, som adskillige af dem er ude for i Dag. En gammel, forhen saa velfunderet Privatbane, som den Østsjællandske staar i Dag paa Falittens Rand, forladt baade af Guder og Mennesker, ude af Stand til at klare de mest nødvendige økonomiske Forpligtelser. Selv Banens Pensionsfond, til hvilket Funktionærerne har svaret Bidrag igennem Menneskealdre, er opbrugt, og der er ingen Penge til at betrygge deres Alderdom, som de med god Grund havde regnet for sikret. Med Udbetaling af Lønningerne til de nuværende Funktionærer kniber det i den Grad, at Banens Driftsbestyrer — efter hvad der blev berettet paa Privatbanefunktionærernes fornylig afholdte Delegeretmøde i København — paa Lønningsdagen den 1. Maj sendte Personalet paa en af Stationer 45 Kr.

til Deling mellem 3 Mand — flere Kontanter var der ikke.

Andre Baner — før blomstrende og gode Foretagender som de Nordjydske — har stillet Tjenestemændene overfor det Ultimatum, at hvis de ikke vilde gaa ind paa at aflevere 10 pCt. af deres Lønninger til Dækning af Under-skud, maatte Banerne lukke. Funktionærerne turde ikke udsætte sig for denne Evenutalitet og maatte gaa ind paa Kravet.

Naar det er Frugter af den »vi alene vide Administration«, der har behersket vore Baner, maa man vel have Lov at spørge, om det egentlig havde været saa helt urimeligt, om det Personale, der nu i saa høj Grad maa bøde for Direktionens Fejlgreb, havde været taget med paa Raad i administrative Anliggender. Det kunde i hvert Fald ikke være gaaet værre, end det er gaaet, og der endda ikke saa lidt Sand-synlighed for, at det vilde være gaaet beytde-ligt bedre.

(Efter Jernbanetidende.)

STATSDRIFT

Radiotale af Generaldirektøren.

Naar man kortelig skal belyse Begrebet Statsdrift, gøres dette sikkert bedst ved at fremdrage en Række paastaede eller virkelige Fordele og Ulemper ved Statsdriften i Forhold til det, der almindeligvis opfattes som dens Modsætning: Privatdriften. Jeg anerkender iøvrigt ikke et egentligt Modsætningsforhold her, for saa vidt som begge Former, har deres naturlige Omraade. Jeg vil, da Statsdriften de fleste Steder kun forekommer som Stordrift, begrænse Problemet ved kun at drage Sammenligninger til store Privatforetagender. For den lille Privatbedrift, der ejes af og drives af en Mand med Familie eller dog forholdsvis faa Arbejdere, saaledes at Lederen kan overvaage den i alle Detailler eller endog selv arbejde med, bliver det vanskeligt at drage Sammenligninger til Stordriften, men dette gælder næsten i lige saa høj Grad, hvad enten Stordriftens Indehaver er Staten, et Aktieselskab eller en anden Selskabsform.

De Statsvirksomheder, som jeg vil bruge som Udgangspunkt for Sammenligningen, er Post- og Telegrafvæsenet og Statsbanerne. I den første af disse Etater er jeg vokset op, og jeg tror at turde sige, at jeg kendte dens Administration saa at sige i stort og smaat. Den anden har jeg gennem Aarene paa forskellig Maade haft Berøring med og har nu i ½ Aar virket som dens øverste Chef. Tilsammen beskæftiger disse 2 Etater omtrent hvert 30. Menneske af Landets arbejdende voksne Befolkning.

Jeg vil da først gøre nogle Bemærkninger om Forholdet til Kunderne, altsaa Forretningens Indtægtsside, og dernæst behandle Personalet og de saglige Udgifter for til Slut at omtale selve Administrationen og Spørgsmaalet om det samlede finansielle Resultat.

Det er klart, at et godt Forhold til Kunderne er af den største Betydning for enhver Virksomhed, altsaa ogsaa for en Statsvirksomhed. I gamle Dage var det i Statens Virksomheder smaat med Forstaaelsen heraf. De ældre kan endnu huske de Tider, da mange var bange for at komme paa et offentligt Kontor. Det var i alt for mange Tilfælde den militære Aand, man mødte dér; det var Statsmagtens Repræsentant, der endnu behandlede Undersaatterne efter Traditionen fra Enevældens Tid. Og det er derfor ikke saa underligt, at man hist og her kan møde den Opfattelse, at Statstjenestemanden ikke i samme Grad som den private Forretnings Repræsentant optræder elskværdigt og hjælpsomt overfor Kunderne eller er villig til at gøre dem en Tjeneste.

Imidlertid er der i den nyeste Tid sket en væsentlig og glædelig Udvikling i Forholdet mellem Statens Erhvervsvirksomheder og deres Kunder. Personalet har lært at forstaa, at de ikke er Samfundets Herrer, men dets Tjenere. Tænk blot paa det Tillids- og Venskabsforhold, der kan være mellem et Landpostbud og den lokale Befolkning. Jeg har da ogsaa undertiden den Glæde at modtage Breve, hvori man takker for god og elskværdig Behandling ved denne eller hin Lejlighed, skønt Forholdet jo almindeligvis er det, at man intet hører, naar alt gaar, som det skal.

Fra Statvirksomhedernes Side gøres der alt for at opnaa saa god og saa smidig Behandling af Kunderne som muligt. Vi erkender fuldtud Rigtigheden af det amerikanske Slogord: »En Gang Venner, altid Venner, en Gang Fjender, altid Fjender«. Vi ved, at det ikke kan betale sig at støde en god og solid Kunde væk paa et lille Spørgsmaal, selv om man har juridisk Ret, og endnu mindre, naar man ikke har det. De Tider, da de offentlige Kontorer, jeg her taler om, dyrkede Formalismens Guder, er forbi. Man træffer forøvrigt undertiden store private Virksomheder, hvis Ekspedition i højere Grad byder Kunden Besvær, man fristes undertiden til at sige Omsvøb. Og prøv engang at sammenligne den saa ofte i Vittighedsblade og Revuer spottede Ventetid paa et Postkontor med den Tid, det tager i en Bank at faa udført en lignende Forretning eller et lignende Antal Forretninger. Jeg siger ikke dette for at kritisere Banken, men for at fremhæve, hvad der er gjort af Staten for god og hurtig Ekspedition uden unødigt Forbrug af Personale.

Er der endnu hist og her i Statens Erhvervsvirksomheder Rester af den gamle Overlegenhed overfor Kunderne, maa vi have det udryddet, og det skal nok lykkes. Det kommer an paa, at alle, der er beskæftiget i Virksomheden, høj og lav, er besjælet af den rette Aand.

Endvidere maa Staten lige saa vel som Privatvirksomheden stadig indrette sig paa, om jeg saa maa sige, at føre de Varer, som Kunderne vil købe. Det gaar ikke an at lade Udviklingen gaa forbi sig; saa kommer der før eller senere en Konkurrent og løber af med Profitten, og saa sidder Skatteborgerne eller Aktionærerne med Smerten.

Undertiden stiller dog Publikum Krav til Staten, som de ikke i deres vildeste Fantasi vilde finde paa at stille til private Forretningsdrivende, og jeg skal belyse dette med et Par smaa selvoplevede Tilfælde.

Jeg har flere Gange haft Besøg af Kunder, der var utilfredse med, at andre, der gav Etaten alle deres Forsendelser til Besørgelse, fik billigere Pris end de selv, skønt de kun gav Etaten den daarligste Del af Forretningerne. Jeg svarede dem hver især omtrent følgende: »De er jo Forretningsmand. Hvis jeg nu kom ind til dem for at slutte en Forretning om Varer, som haade De og jeg vidste, der ikke var videre Fortjeneste paa, og jeg samtidig fortalte Dem, at den Del af Forretningen, som der kunde tjenes noget paa, vilde jeg slutte med Deres Konkurrent paa den anden Side af Gaden, og jeg saa yderligere forlangte en ekstra stor Rabat paa den for Dem magre Handel, hvad vilde De saa svare mig? »Jeg vilde spørge Dem, om De var rigtig vel forvaret?«, »Ja, men ser De ikke, at det akkurat er det. De forlanger af mig som Statens Repræsentant?« »Jo, det kan der for Resten være noget om«.

Vi ordnede saa Sagen paa et nyt Grundlag, og de paagældende, der var kommen for at klage, forlod mig som tilfredse Kunder.

Eller hvad mener man om et Tilfælde, at en Bane nedlægges, fordi Befolkningen efterhaanden selv rejser og sender deres Gods med Automobil. Saa stilles der Forlangende om, at Statsbanerne skulde garantere, at Bilfragterne ikke vil stige, naar Banen er borte. Altsaa, Staten skulde holde en Bane i Drift og betale dens betydelige Underskud blot for at sikre, at Fragtbilerne holder deres Takster nøjagtig saa faa eller mange Øre under Jernbanefragten, at Togene kan køre med tomme eller væsentligst med tomt Returgods, der som bekendt gaar billigt med Banen. Al Respekt for det private Initiativ, men her synes Troen paa dets Vilje til Udnyttelse af en Situation unægtelig at være større end Troen paa dets Evne til rigtig og ordentlig Regulering af Forholdene.

Jeg skal nævne et tredje Tilfælde. Ved hver af sine Overfarter holder Statsbanerne 2 Færger for ogsaa i de Tilfælde, hvor den ene bliver utjenstydigt eller skal til aarligt Eftersyn, at kunne byde Publikum en god Overfart. Saa kommer der en privat Færge, som kun sejler paa den Aarstid, hvor der er noget at tjene, og altsaa lader Statsbanerne dels være gratis Reserve, dels besørge Trafikken paa den mindre lønnende Aarstid. Saafremt et privat Foretagende kom ud for denne Behandling, mon det da ikke svarede med en hensynsløs Takstkrig? Og hvorfor skulde ikke den for Skatteborgernes Regning drevne Forretning gøre det samme?

Eller hvad mener De om følgende Tilfælde, som

nu og da fortælles os ude fra Landet: I en Kommune findes en arbejdsløs Chauffør. Han gaar til Hjælpekassen og faar udbetalt et Par Hundrede Kroner, hvorved han sættes i Stand til at købe en brugt Lastbil. Kan han ikke klare Afdrag, Skat, Forsikring eller større Beløb til Mekanikeren, træder Hjælpekassen igen i Funktion, og paa den Maade køres der Konkurrencekørsel med Statsbanerne. Hjælpekassens Bestyrelse er hver for sig Medejere og medansvarlige for Statens store Vogmandsforretning. De er sandsynligvis dydig forargede over dennes store Underskud; men det er ikke gaaet op for dem, at de selv i høj Grad er med til, oven i Købet med det offentlige Penge, at ødelægge deres egen Forretning, Statsbanerne. Ganske bortset fra den Tragedie, der ligger i selve Arbejdsløsheden, lyder Tilfældet som taget ud af et Vittighedsblad; dette Blad hedder altsaa: Dagligt Liv i Danmark 1932*.

Man kommer ret hyppigt ud for Indsigelser fra den lokale Befolkning mod denne eller hin Besparelsesforanstaltning. Jeg søger her altid at afveje Besparelsen mod de Ulemper, den medfører, og kan der findes en Overgangsordning, der kan tilfredsstille nogenlunde uden at være for kostbar, faar de den.

Man kan jo altid gøre sig klart, at naar Befolkningen som Helhed kræver, at Statsbanerne skal drives forretningsmæssigt, kan det ikke nytte at protestere, hver Gang man vil skære noget urentabelt bort. Skulde man fra Ledelsens Side tage Hensyn hertil, maa man opgive Kravet om Forretningsmæssighed, og saa bør man i Virkeligheden gaa over paa Finansloven at opføre Statsbanernes Udgift ligesom f. Eks. Udgifter til Politi, Retsvæsen, Undervisning o. s. v. og lade Statsbanernes Indtægter indgaa paa Skatteparagraffen ligesom Retsgebyrer m. v., uden at nogen spørger om Forholdet mellem Udgift og Indtægt. Saa bliver de enkelte Udgiftsposter Spørgsmaal om Bevillinger uden Hensyn til, hvilke Indtægter der kan skaffes.

Det vil heraf forstaas, at samtidig med, at vi anstrenger os for at behandle vore Kunder godt, beder vi Kunderne vise os den Forstaaelse, at de ikke i alt for høj Grad forlanger Ting af os, som de ikke selv vilde finde rimelige, hvis de blev forlangt af dem i deres Forretning.

Jeg kan i denne Forbindelse ikke tilbageholde et Par Bemærkninger om det aktuelle Spørgsmaal: Statsbanernes Forhold til Rutebilerne. Da de forskellige Banelinier blev vedtaget og bygget, skete dette paa Grundlag af Beregninger over det Opland, der laa ved og paa begge Sider af Banen. Senere er der oprettet Rutebillinier, ikke fortrinsvis i de jernbanetomme Rum, men — naturligt nok, da det drejede sig om privat Fortjeneste for Indehaverne —, paa de Ruter, der kunde give størst Fortjeneste, uden noget som helst Hensyn til, om Banen blev gjort urentabel. Rutebilerne overtog ingen som helst Forpligtelse til at besøge Toptrafikken paa Højtidsdage, Markedsdage, Ferie o. s. v.; den fik Jernbanen smukt Lov til at beholde, men de tog den jævne lønnende Trafik. Det kan i de kommende Aar paa mange Ste-

der komme til at staa saaledes, at Forudsætningen for Banens Opretholdelse er bristet, og at Befolkningen derfor maa vælge mellem Banens Nedlæggelse eller Overdragelse til Banen af de Rutebilkoncessionen, som alene kan give økonomisk Basis for Banens fortsatte Drift. Det lyder smukt, naar der i denne Tid tales om de store økonomiske Ofre, som Rutebilejerne har bragt. Nok saa interessant var det at høre lidt om de Fortjenester, som de store Rutebilselskaber har skovlet ind, samtidig med, at man lader Skatteborgerne betale de undgaaelige Underskud af de Baner, hvis Økonomi undergraves. Naar det for Alvor gaar op for Befolkningen, at mange af de Millioner, som er anbragt i Baneanlæg, skal forrentes og betales som Statsgæld, samtidig med, at Banerne maa nedlægges eller drives med uundgaaelige store aarlige Tilskud, er det dog et Spørgsmaal, om man vil synes, at Landet fremdeles er rigt nok til at kunne tillade sig denne Luksus. At Forholdet virkeligt er, som jeg her har nævnt, viser Amagerbanens økonomiske Stilling. Banen stod for nogle Aar siden paa Randen af Ruin. Nu er der ved Hjælp af en kombineret Bane- og Biltrafik tilvejebragt Overskud. Rutebilejerne har i nogle Aar haft Lov til at udnytte det Monopol, som Samfundet har givet dem, og dermed maa de være tilfredse. Naar det siges, at 75 pCt. at Danmarks Rutebiler køres af Ejeren selv, ma jeg svare, at saa kan disse 75 pCt. være forholdsvis rolige; det er nemlig i Almindelighed ikke de smaa Ruter, der køres af Koncessionshaveren selv, som interesserer Banerne. Det er de store Selskaber med deres betydelige Driftsherregvinster eller Direktørgager, som vi i Skatteborgernes Interesse søger at erhverve for at skabe en planmæssig Trafikordning. De virkelige Værdier kan vi afkøbe de nuværende Indehavere, lige saa vel som vi kan overtage det beskæftigede Chaufførpersonale. Det er nemlig urigtigt, naar man søger at faa Folk til at tro, at Statsbanerne vil drive Rutebiler med Tjenestemænd.

Vi skal saa se et Øjeblik paa Forholdet mellem Virksomheden og dens Personale.

Ogsaa dér kender vi jo Vittigheder om de højt betalte Statstjenestemænd, der ikke bestiller tilstrækkeligt.

Jeg vil hertil sige, at alle nu er klar over, at der i Tiden 1915—1920 er ansat for mange Tjenestemænd. Der bør ikke være flere, end man altid er sikker paa at have Brug for. Resten af Personalet bør antages løst, saa man i Opgangstider kan tage flere og i Nedgangstider reducere Antallet efter Beskæftigelsesgraden.

Men iøvrigt er Tjenestemændenes Løn absolut ikke højere end de tilsvarende organiserede Arbejders, og der er vel ingen, der regner med, at Staten bedre end de store Privatvirksomheder kunde være bekendt at bruge uorganiseret Arbejdskraft. Arbejdetiden for Tjenestemænd taaler meget vel Sammenligning med Arbejdstiden i de frie Erhverv.

At der paa mange Maader kan gennemføres Ra-

tionalisering og derved opnaa forøget Arbejdsudbytte og spares Udgifter, er en anden Sag, som dog ingenlunde alene gælder Statsdriften. Det er netop det, der gøres i Statsbanerne for Øjeblikket, og naturligvis kan Statens Virksomheder ikke opretholde forældede Driftsformer af Hensyn til Personalet. Det er vel nok den værste Form for Funktionarisme, man kan tænke sig, at der skulde oprettes eller opretholdes overflødige Pladser alene for Personalets Skyld. Saa kunde de paagældende jo lige saa godt faa Løn for at grave Huller i Jorden og fylde dem til igen.

Saa er der Spørgsmaalet om Afskedigelsesretten, og dér er Forholdet det, at en mindre arbejdsivrig Tjenestemand frit kan afskediges indtil det 35. Aar, da Pensionsretten normalt indtræder, og ogsaa senere, naar hans Mangel paa Arbejdsvilje kan bevises. At Staten maaske undertiden har været for utilbøjelig til at gøre det, er en anden Sag, og den Administrator, der gør det, kommer ofte til at staa ene. Det maa han imidlertid finde sig i, hvis der ellers er noget ved ham.

Naar der tales om Tjenestemændenes Pension, maa det huskes, at de selv betaler ca. $\frac{1}{3}$, og at Pensionen fritager det offentlige for betydelige Beløb i Aldersrente.

Jeg har tidligere udtalt mig om Avancement efter Kvalifikationer, og jeg skal understrege dette ved at fortælle en lille Oplevelse, jeg havde fornylig.

Jeg besøgte de belgiske Statsbaners Generaldirek- den i 1926 som et Led i Franc'ens Stabilisering foretagne Omdannelse af Banerne til et Selskab, i hvilket for Resten dog Staten stadig havde Stemmehøjheden. Man svarede mig, at der var kommen en ny Aand i Foretagendet. Og da jeg, Realist som jeg er, udbad mig en nærmere Beskrivelse af Aanden, fik jeg det for mig meget interessante Svar: »Vi er navnlig bleven af med Anciennitetsavancementerne og har faaet Lov at forfremme de dygtigst, og det virker ikke alene direkte, men ogsaa indirekte paa hele Personalet«.

Saa langt den belgiske Direktør. Jeg bemærkede hertil, at vi nu i Danmark gjorde det samme uden at have foretaget principielle Ændringer i Styrelses- formen. Jeg maa iøvrigt for at undgaa Misforstaaelse tilføje, at det, at man vil lade Personalet avancere efter Kvalifikationer, absolut ikke betyder, at man intet Hensyn vil tage til Ancienniteten, til det, man kan kalde lang og god Tjeneste. Det er saa givet, at iblandt lige dygtige vil man vælge den ældste, saa længe han da ikke er bleven alt for gammel. Selve den Erfaring, der følger med Alderen, er jo ogsaa en Værdi, som man maa vurdere, og som kan opveje andre Fortrin. Man vil søge at finde den gyldne Middelvej og behandle Personalet ordentligt paa enhver Maade. Men det kan ikke nytte at visse Folk vil vende Forholdet paa Hovedet og paastaa, at Avancement efter Kvalifikationer ødelæg- ger Arbejdslysten, fordi den yngre og dygtige rykker frem foran den ældre og mindre dygtige. De paa- gældende overser det grundlæggende Faktum, at man faar sin Lønning for at udføre et godt Arbejde, og vil man ikke gøre dette, er der Midler til at skilles.

Avancement faar man derimod for at udføre et *ekstra* godt Arbejde og for bagefter at bruge sine Evner i den højere Stilling, der faktisk altid kræver mere, om end oftest paa en anden Maade, men sam- tidig giver større Tilfredsstillelse, i hvert Fald hvis det er den rigtige Mand, der har faaet Pladsen. Det gamle Dogme, at den dygtige Mand ikke kan blive til noget i Statstjenesten, maa og skal høre Forti- den til.

En særlig Fordel overfor Personalet har Privat- virksomheden deri, at den lettere end Staten kan gøre Personalet interesseret i Foretagendet gennem forskellig Løn eller gennem Andel i Udbytte, Tantième, hvilket jo i Privatdriften navnlig bruges for de mere overordnede.

Jeg vil ikke sige, at Tantième er udelukket for Staten; det findes ogsaa dér i en enkelt Institution, nemlig Statsanstalten for Livsforsikring.

Den største Vanskelighed overfor Statens Benyt- telse af Tantièmesystemet er vistnok den, at Staten ikke for alle sine Erhvervsvirksomheder udelukkende tager forretningsmæssige Hensyn. Hvad kunde det f. Eks. nytte at tale om Tantième i Statens Bane- drift, naar Staten har bygget og driver en Række Baner, ikke fordi de kunde give en lønnende Tra- fik, men fordi man vil ophjælpe paagældende Egne? Eller hvordan vilde Grundlaget for en Tantième- ordning blive, naar Staten som under Verdenskrigen hævdede det Princip, at de offentlige Takster ikke maatte forhøjes, men skulde bruges som et Led i de prisregulerende Foranstaltninger?

Desto mere nødvendigt er det imidlertid for Sta- ten ikke at give Afgald paa det Incitament, der, som jeg før sagde, ligger i Avancementet.

Statsvirksomhederne har over for Privatvirk- somhederne den Fordel, at Tjenestemandforholdet har betydet, at man var fri for Strejke og Lockout, hvad der er særlig betydningsfuldt, idet de af Sta- ten drevne Virksomheder i særlig Grad er nødven- dige for Samfundets normale Funktion.

Hvad de saglige Udgifter angaar, bliver der jo ikke mindst for Jernbanerne Tale om en betydende Teknik og dernæst om Køb og Forbrug af Mate- rialier.

Naturligvis skal Tekniken være i Orden saavel i et Stats- som i et privat Foretagende, og jeg tror, at vore Statsvirksomheder her kan taale Sammenlig- ning med de private. Det skal fremhæves, at det er ganske nødvendigt, at Statsvirksomheden i Lighed med Privatvirksomheden faar Lov til at foretage de fornødne Henlæggelser til Anlæggenes Fornyelse, efterhaanden som de opslides eller forældes.

Endvidere bliver der for Statsvirksomheden den vigtige Opgave at paase, at der ikke anvendes Penge til tekniske Anlæg, som ikke er forsvarlige fra et økonomisk Synspunkt. Her er der uden Tvivl i For- tiden syndet en Del, om end man maa tage i Be- tragtning, dels at der ved Baneanlæg er skabt Vær- dier, der ikke giver sig Udtryk i Banernes Drifts- budget, dels at man ikke i ret mange Aar har kunnet

forudse eller i hvert Fald har forudset Automobilets Udvikling. Men ogsaa Privatindustrien har anbragt Millionbeløb af Befolkningens Penge i Anlæg, som efter kort Tids Forløb som Følge af økonomiske eller tekniske Forskydninger ikke havde Værdi som andet end gammelt Jern.

Lige saavel, som man betror sine tekniske Anlæg til Fagmanden Ingeniøren, bør man betro sine Indkøb til den handelsuddannede Fagmand, og hvad Forbruget angaar, bliver det dels Teknikerens dels de enkelte lokale Driftslederes Opgave at gennemføre Økonomi, at bibringe enhver i Virksomheden beskæftiget den Opfattelse, at der skal handles, som man vilde gøre, hvis det var ens egen Forretning, og at ethvert Ræsonnement i Retning af, at det ikke gør saa nøje, hvad det koster, fordi Staten betaler, er en af de mest fundamentale Forbrydelser.

Jeg kommer saa til Hjernen i Foretagendet, Centralstyrelsen, og jeg kan føre Sammenligningen igennem, for saa vidt som det ikke er tilstrækkeligt, at Styrelsen kan fatte Beslutninger; det maa den naturligvis kunne, men der maa ogsaa være et godt og sikkert System af Nerver, der kan føre Indtrykkene ind fra enhver Del af Legemet, og som kan faa de enkelte Dele til at reagere, netop som de skal.

Ogsaa her var der i ældre Tid stor Forskel paa Stats- og Privatdrift. Styrelserne af Statens Virksomheder virkede udelukkende ved Skrivelser og Cirkulærer, og Formaliteter og Kompetencespørgsmaal optog en uforholdsmæssig Tid. Nu er Parolen Samarbejde, og man søger levende Forbindelse saa vel med Etatens Folk som med Kunderne. Man skaber sig et Propagandaapparat indadtil og udadtil. Man søger indadtil at skabe et Korps af Personale, der føler sig og handler som en Enhed, og man besøger Kunderne og beder dem underrette os om de Vanskeligheder, der kan være, for at vi kan søge om muligt at rydde dem af Vejen. Naturligvis skal man ikke komme til os med rene Bagateller, lige saa lidt som man vilde gaa til Chefdirektøren for en af vore store Industri- eller Handelsvirksomheder med Smaating, og ej heller kan det nytte at kræve Transporten udført til urimelig lave Priser; vi har forøvrigt i Danmark nogle af de laveste Jernbane-fragter i Europa. Men under Iagttagelse af disse rimelige Hensyn er vi Tilhængere af Slagordet at bede Kunden sige os, naar han er utilfreds, og hvad han er utilfreds med, og sige til andre, naar han føler sig tilfreds og godt behandlet.

Det gælder i Styrelsen af en Statsvirksomhed som i en Privatvirksomhed, at man maa have de rette Mænd paa det rette Plads. Man maa kræve af enhver Leder, at han har Evnen til at vide, hvor han i sin Administration vil hen, Evnen til at sætte sig et Maal, ikke fjernere, end at det kan naas, og ikke nærmere, end at man virkelig gennem Arbejdet for sit Maal kan beherske Udviklingen, kan optræde som Føreren indenfor sit Omraade og ikke som en hjælpeløs Spaan paa Tidens Flod.

Dernæst maa Administratoren have Evnen til at vinde andre Menneskers Tilslutning til sine Planer og navnlig have Mod og Energi til at gennemføre,

hvad der maa anses for rigtigt. Man maa ikke i for høj Grad fortabe sig i Betæneligheder, men kunne skære igennem og træffe en hurtig Afgørelse. Den Syltning af Sagerne, som Statsstyrelsen i tidligere Tid var berygtet for, passer saa daarligt som muligt til en moderne Forretningsvirksomhed.

Man maa efter min Opfattelse i Statsstyrelsen i endnu højere Grad end i Privatdriften undgaa Kollegiestyre, hvor Afgørelserne træffes ved Afstemning. Dels bliver det let til endeløse Diskussioner i Stedet for Handling, og naar ingen har Magten, bliver der heller ingen, der kan have Ansvaret. Man faar ogsaa let en Mængde Intriger efter Princippet: »Støtter du mig i Dag, støtter jeg dig i Morgen«.

En af de største Fordele ved Arbejdet i Stats-tjenesten fremfor i private Virksomheder er vel nok den større Uafhængighed. Man skal ikke sige Ja og Amen til ethvert Forslag fra en overordnet. Jeg for mit Vedkommende ønsker, at mine Medarbejdere og Raadgivere skal have baade Ret og Pligt til at sige deres Mening, men saa ogsaa føle et virkeligt Medansvar for de Afgørelser, der træffes.

Og saa til Slut det økonomiske Resultat af Statsbanedriften. For Post- og Telegrafvæsenet er der som bekendt Balance, og ethvert Overskud, der er kommen, er brugt til Takstnedsættelser.

For Statsbanerne er Resultatet magert nok, selv om der ved Banerne, som jeg før sagde, er skabt Værdier, der ikke staar paa Regnskabet.

Men ogsaa i private Foretagender har særlig i Aarene efter Krigen været i Vanskeligheder. Hvor mange Millioner er der ikke tabt ved Rekonstruktioner og Likvidationer; der er jo endog i enkelte Tilfælde krævet og givet direkte, overordentlig betydelige Statstilskud. Men der er jo den formelle Forskel, at den private skriver sin Gæld ned gennem en Konkurs, Likvidation eller Rekonstruktion; saa kan de reelle Værdier arbejde videre paa de nye økonomiske Basis. Statsvirksomheden fortsætter derimod nogenlunde paa det tilstedeværende Kapitalgrundlag og lader Underskuddet dække af Skattemidlerne, dog — rimeligt nok — under stigende Uvilje fra Befolkningen, en Uvilje, der saa sandelig kan være ubehagelig nok baade for Styrelsen og Personalet, og som igen kan virke forringende eller endog ødelæggende for Økonomien.

I al Almindelighed maa jeg sige, at jeg har altid ræsonneret som saa, at kan andre tjene Penge paa denne eller hin Forretning, der ligger inden for vort naturlige Omraade, well, saa kan vi ogsaa; saa drejer det sig blot om Villien til at gennemføre det fornødne Organisationsarbejde, og jeg har da i hvert Fald hidtil faaet det gennemført. Jeg kan ikke tilbageholde et lille Eksempel. En af de sidste Foranstaltninger, jeg beskæftigede mig med i min tidligere Stilling i Post- og Telegrafvæsenet, var Organisation af et Adresseringsanlæg for alle Ejere af Motorkøretøjer her i Landet. Da Anlægget der skulde startes, oplystes det rent tilfældigt, at der i Mellemtiden var startet et lignende privat Foretagende. Det tog blot en Pris, der var 4 Gange højere end Postvæsenets

højeste Pris og gav langtfra samme Garanti mod Fejl. Det vil deraf fremgaa, at Statsdrift hverken behøver at være dyr eller daarlig.

De kan spørge, hvorfor Staten skal drive saadanne store Forretninger, og jeg er klar over, at der kan gives meget forskellige Svar, alt efter ens politiske og sociale Indstilling. Jeg ønsker imidlertid at pege paa et Forhold, som alle kan være enige om, nemlig det, at saafremt Forretningen indeholder Dele, som nødvendigvis maa give Underskud, men som Samfundet ikke kan undvære, kan det ikke gaa an at frigive det øvrige til fri Konkurrence. Saafremt Postbesørgelserne i Byerne og de tæt befolkede Egne paa Landet var fri Næring, hvorledes tror man da, at Pionererne i Heden og Klitten kunde blive delagtige i Postbesørgelsens Goder, og de er dog, naar alt kommer til alt, dem, der daarligst kunde undvære en Forbindelse med Omverdenen. Og var Hovedlinierne af Statens Jernbanedrift private, hvordan gik det saa med Kulturbanerne i de tyndt befolkede Egne? Man maa nemlig ikke glemme, at Statsbanerne ved Siden af Hovedlinierne har betydelige Strækninger af de i økonomisk Henseende daarligste her i Landet. Man kan heller ikke se bort fra, at i Lande, hvor Hovedlinierne har været bygget i nogenlunde fri Konkurrence mellem private Selskaber, har der været bygget mange overflødige Linier og været ofret mægtige Summer til ingen Nytte. F. Eks. gik der i U. S. A. i Løbet af de 4 Aar fra 1872—1876 ikke mindre end 196 Jernbaneselskaber fallit med Passiver paa i alt ca. 3000 Millioner Kr., Tab, der i det væsentligste kunde være undgaaet ved Planøkonomi fra Samfundsmagtens Side.

Det er derfor min Opfattelse, at Statsdriften har sin Berettigelse og sit naturlige Omraade, ligesom den private Drift har sine Omraader, hvor den er den overlegne.

Til Slut vil jeg gerne som noget af det vigtigste gentage, at det saavel for Stats- som for Privatvirksomhederne i første Række gælder om at have den rigtige Føling med Kundekredsen, og at hele Befolkningen i deres Dispositioner bør forstaa og tage Hensyn til, at Statens Virksomhed er deres egen Forretning; de støtter derfor sig selv ved at støtte deres egen Forretning.

Det er det, som vi, der har faaet betroet Ledelsen af Statens store Virksomheder, tilstræber.

FRA NORMERINGSLOVENS BEHANDLING I FOLKETINGET

(Sluttet.)

Ordføreren for det radikale Parti, Hr. A. M. Hansen, udtalte:

„ . . . Det andet Ændringsforslag, der er stillet af Venstres Medlemmer i Lønningsudvalget, gaar jo ud paa at regulere Tjenestemandslønningerne efter en

helt ny Metode, men Forslaget er saa lidet gennemarbejdet, at det er ganske umuligt at se, hvad dets Virkning vil kunne blive. Ordføreren for Partiet Venstre, som anbefalede Ændringsforslaget, nævnte jo ikke et Ord om Virkningen. Jeg maa forstaa dette Forslag som et Kriseforslag, der gaar ud paa at nedsætte Tjenestemændenes Løn nu, da andre Erhverv er i Vanskeligheder, men om Forslaget byder paa en Nedsættelse, og hvor stor denne vil blive, har det ærede Medlem intet som helst oplyst om. Forslaget er bygget over det Princip, at Tjenestemandslønningerne, den faste Løn og Alderstillæget, til en vis Grad skal følge Bevægelserne i Gennemsnitsindtægten. Forslaget omtaler et Gennemsnitsindtægtstal og efter det skal Lønningerne stige eller falde. Hvis Gennemsnitsindtægten gaar ned til 1899 Kr., vil Tjenestemændenes Grundløn og Alderstillæg falde med 5 pCt., men om den vil gaa derved, aner hverken de ærede Forslagsstillere eller vi andre noget om. Man kan tænke sig Muligheder deraf, men man véd det ikke og faar først at vide omkring Juli eller Oktober, hvad dette Tal vil blive for Aaret 1931, og derefter skal Tjenestemændenes Løn saa rette sig. Formaalet med dette Forslag skulde jo være, at Tjenestemændenes Løn skulde følge det almindelige Indtægtsniveau, men de ærede Forslagsstillere maa dog være klar over, at det vil ikke kunne finde Sted efter det nævnte Forslag, thi efter det vil Forandringen i Tjenestemændenes Indtægtsniveau komme meget længe efter Svingningen i det almindelige Indtægtsniveau, ca. 1½ Aar efter. Nu sagde det ærede Medlem, at den Situation jo kunde indtræde, at vi fik en lav Krone og dermed stigende Priser. Det kunde godt tænkes, at Tjenestemændene, hvis vi fulgte Venstres Forslag her, vilde faa deres Nedsikring, naar de høje Priser indtraadte. Jeg skulde ikke have noget imod at arbejde med paa en Ordning, hvor efter Tjenestemandslønningerne i højere Grad end nu fulgte Lønningerne i de private Erhverv, men dette Forslag kan efter min Mening absolut ikke danne et godt Grundlag herfor, da det netop hindrer, at Fald og Stigning i Tjenestemandslønningerne vil kunne følge det almindelige Prisniveau — det vil komme meget langt bagefter. Naar man befinder sig i en Krise og derfor er nødt til at henvende sig til de bedst stillede, dem med de faste Indtægter, da er det langt mere i Overensstemmelse med Forholdene at gøre det gennem en Ekstrabeskatning, thi den kan taes netop paa det Tidspunkt, da Tjenestemandens Indkomst paa Grund af Livsfornødenhedernes Prisfald er mere værd for ham. Dertil kommer, at man i saa Fald ikke behøver at ændre en Lov, som alle Rigsdagens Partier for 1 Aar siden stod sammen om. Endelig opnaar man ved denne Fremgangsmaade, at der bliver taget mere paa de højeste Lønninger end paa de lavere, men efter Venstres Forslag vil alle Lønninger blive nedsat med den samme Procent. Jeg tror, det ærede Medlem Hr. Hans Jacob Sørensen vil give mig Ret i, at Stigningen ude i Befolkningen gaar i Retning af, at i en Krisetid maa de højeste Lønninger betale den højeste Procent, og det sker bedre gennem en Ekstra-

skat end gennem en Nedsikering og Ændring af Tjenestemandsløven.

Det er dog snart paa Tide, at vi faar Venstres Stilling til Tjenestemandsspørgsmaalet klart. Det ærede Medlem Hr. Hans Jacob Sørensens Udtalelser i Dag gik ud paa, at Tjenestemændene var saaledes stillet, at deres Løn maatte ned, men for ikke længere siden end i Efteraaret, da vi behandlede det første Kriseforslag, og da der var Tale om et ekstra Kvartals Skat, udtalte det ærede Medlem Hr. Krag sig ogsaa om Tjenestemændene, og hans Udtalelse gik stik imod det ærede Medlem Hr. Hans Jacob Sørensens Udtalelser i Dag. Med Formandens Tilladelse vil jeg gerne citere nogle faa Linier af, hvad det ærede Medlem Hr. Krag sagde, da vi drøftede det ekstra Kvartals Skat, som jo ogsaa vilde ramme Tjenestemændene. Det ærede Medlem Hr. Krag siger — det staar Sp. 691—692:

«. . . jeg føler mig overbevist om, at det vil føles meget haardt paa Tjenestemandsbudgetterne, som jo saa at sige for alle Tjenestemænds Vedkommende ligger paa Grænsen af, hvad deres Livsstandard i det hele taget kræver, det vil falde dem tungt og være af økonomisk uhyggelig Virkning i mange Hjem, naar Skatteopkræveren kommer for at hæve denne Ekstraskat.»

Naar man tænker sig, at det ærede Medlem Hr. Krag saa sent som den 17. Oktober i Fjor ynkedes inderligt over, at Tjenestemændene vilde komme ud for at skulle betale et ekstra Kvartals Skat, og man saa i Dag hører det ærede Medlem Hr. Hans Jacob Sørensen forelægge og begrunde Forslag om en ekstraordinær Nedsikering for Tjenestemændene, saa har jeg Lov til at spørge: Hvad er egentlig Venstres Standpunkt med Hensyn til Tjenestemændene? Det trænger til en lille Smule Klarhed. Er det det ærede Medlem Hr. Krags Udtalelse fra Oktober, eller er det det ærede Medlem Hr. Hans Jacob Sørensens Udtalelse fra i Dag? Jeg vil indrømme, at hvis den Krise, vi er i, gaar over til at blive en Tilstand, kan den Tid komme, da vi kommer til at tage op til fornyet Overvejelse mange Spørgsmaal, deriblandt ogsaa Tjenestemandsspørgsmaalet, men jeg finder, at paa nærværende Tidspunkt, da det er umuligt for nogen at se, hvorledes det vil gaa i den nærmeste Tid, er vi bedst tjent med at paalægge de faste og sikre Indtægter en Ekstraskat. Derigennem opnaar man faktisk det samme som ved en Nedsikering, og denne Nedsikering træffer paa en Tid, da de faste Lønninger har Fordelen af det lave Prisniveau paa Livsfornødenheder, og den sker ogsaa paa en saadan Maade, at de højeste Lønninger faar den højeste Skat og procentvis den højeste Skat. Det er derfor et Forslag, som jeg anbefaler, men jeg maa anbefale at stemme imod det foreliggende Forslag.»

Finansminister Bramsnæs:

«. . . Med Hensyn til Spørgsmaalet om en Nyordning af Statens Tjenestemandslønninger vil jeg sige, at det Forslag, der foreligger herom, stillet af Partiet

Venstre, efter min Mening er ganske uegnet til at være Reguleringsgrundlag. Det mangler efter min Mening alle de tekniske Forudsætninger, der skal til til et Grundlag for noget saadant. Ogsaa dette er nævnt af de ærede Ordførere, som allerede har talt. Jeg tror, alle maa indrømme, at en Regulering, som maa komme 1½ Aar eller 1¼ Aar efter, at en Bevægelse er konstateret, ikke egner sig til at anvendes overfor Tjenestemændenes Lønninger. Hvis man vilde gennemføre det, vilde man heller ikke faa nogen Samstemning mellem det, man kalder Befolkningens Indtægter, og Tjenestemændenes Lønninger. Hvis der er stærk Bevægelse i Befolkningens Indtægter, vil man netop faa det modsatte: Befolkningens Indtægter varierer paa ét Tidspunkt, og Tjenestemændenes Lønninger begynder at variere paa et helt andet Tidspunkt. Jeg tror, man kan sige, at det er en Ting, der gør Forslaget ganske uantageligt som teknisk Grundlag.

Der maa ogsaa af andre Grunde indvendes meget imod det Forslag som teknisk Grundlag. At tage den Indtægt, der opgives til Kommuneskat, som Grundlag, kan synes ret fristende; men Beregningen deraf, ogsaa Fordelingen med Hensyn til, hvilke Personer der kommer ind derunder, er meget vanskelig og meget usikker. At tage alle Personer over 18 Aar undtagen gifte Kvinder og bruge det Tal, man derved faar, Divisor for et Gennemsnitstal for Indtægten, giver ikke et virkeligt Resultat. Med Hensyn til Indtægterne, som opgives til Skattevæsenet, véd vi ogsaa, at de er behæftede med nogen Usikkerhed, det er ikke et Omraade, hvor Folk er allermost ivrige for netop at træffe det rigtige, alle vi, som kender lidt til den Slags, kan vel være enige derom. Det er altid en Fristelse at prøve paa, om man ikke ved Skatteligningen kan komme noget lavere, end man maaske skulde, hvis man tog alt i Betragtning, og det gælder ikke mindst Folk, som har Indtægter, der er mindre let kontrollable; men den Fristelse, det yderligere vilde være for Folk, at de, ved at sætte deres Indtægter lavt, bidrog til, at Tjenestemandslønningerne gik ned, tror jeg, vilde være for stor; jeg tror ikke, Folk vilde kunne holde Stand; det kan være galt nok alligevel, men hvis man satte en saadan Kontravægt paa, tror jeg, mange flere vilde falde for Fristelsen, og det tror jeg ikke vilde være heldigt for den almindelige Moral her i Landet. Den Tanke, at knytte Tjenestemandslønningerne til Skatteopgivelserne, er i Virkeligheden irrationel, thi disse Ansættelser er i mange Tilfælde paavirkede i høj Grad af Tilfældigheder, maaske ogsaa mange Gange af Viljesbeslutninger af de Folk, som skal opgive, og det kan man nu en Gang ikke bruge som Grundlag for en Variering af Tjenestemændenes Lønninger. Tjenestemændene vilde med alt for stor Ret kunne klage over, at et saadant Grundlag var usikkert og tilfældigt; en Regulering paa et saadant Grundlag vilde af Tjenestemændene føles som en stor Uretfærdighed. Naar vi skal skabe et Grundlag for en Regulering af Tjenestemændenes Lønninger, skal det være et saadant, at Tjenestemændene kan sige: Det Grundlag, der anvendes, kan vi i hvert Tilfælde aner-

kende som Grundlag; vi kan være kede af Reguleringen, naar den kommer, men vi maa respektere Grundlaget. Dette maa være Betingelsen for at fastsætte et Grundlag, men det vil man aldrig kunne opnaa, hvis man anvender det Grundlag, her foreslaas. Jeg tror, at alle, der vil gennemarbejde Spørgsmaalet sagligt og teknisk, vil være enige med mig i, at det Grundlag, her er foreslaaet, er ganske uegnet til at være Grundlag for en Regulering af Tjenestemændenes Lønninger. Jeg maa derfor anbefale, at man stemmer imod Ændringsforslaget.

GENERALDIREKTORATET FOR STATSBANERNE MEDDELER:

Stykgodsudvalget har nu afgivet Betænkning angaaende Trafikberedskabet paa *den jyske Nordøstbane* (Strækningen Aarhus—Grenaa og Randers—Ryomgaard). De anstillede Beregninger over Banens Driftsresultat udviser en samlet Indtægt af ca. 1 590 000 Kr. og en samlet Udgift — uden Medregning af Udgift til Afskrivning og Forrentning af ca. 2 350 000 Kr., altsaa et *rent Driftsunderskud paa ca. ¼ Mill. Kr. aarlig*. Regnes Udgiften til Afskrivning og Forrentning med, maa Underskudet anslaaes til ca. 1,2 Mill. Kr. aarlig.

Under Hensyn til dette meget daarlige økonomiske Resultat har Udvalget ligesom for Himmerlandsbanernes og Sallingbanens Vedkommende stillet Forslag om en *forenklet Drift* af Banen, baseret paa det nødvendige Beredskab saavel i Henseende til Toggang som til Betjening paa Stationerne, saaledes at Driften billiggøres saa meget, som det er muligt inden for Rammerne af det fuldt forsvarlige uden at udsætte Banerne for en større Risiko i Henseende til en af Reduktionen følgende Indtægtsnedgang, end der indvindes ved en yderligere Nedgang i Driftsudgifterne.

Køreplanen omfatter nu paa almindelige Hverdage 7 Tog daglig i hver Retning over hele Banen foruden et Togpar mellem Aarhus og Mørke og tre Togpar mellem Trustrup og Grenaa, hvortil kommer særlige Tog paa visse Ugedage og Kørselen med Motortog mellem Aarhus og Villakvarteret omkring Risskov. Udvalget foreslaar en mindre Reduktion, saaledes at der fremtidig bliver 5 Tog i hver Retning over hele Strækningen, hvortil kommer to Togpar over en Del af denne samt Ebeltoftbanens Tog mellem Trustrup og Grenaa og Motortogene ved Aarhus. Samtlige Tog til og fra Aarhus Ø vil fremtidig blive gennemført til (fra) Aarhus H.

Ved Køreplansændringerne og Toginddragningen opnaar man at kunne udnytte saavel Materiellet som Personalet paa særlig økonomisk Maade. Det er ligesom paa Himmerlandsbanerne og Sallingbanen foreslaaet, at 2. Vognklasse skal afskaffes.

For *Stationstjenestens* Vedkommende foreslaar Udvalget forskellige Reduktioner, for tre Stationers Vedkommende Overdragelse til privat Entreprise, for nogle af de øvrige Stationers Vedkommende Reduk-

tion paa anden Maade. Endvidere regner man med nogen Besparelse af Medhjælpspersonale. Den begrænsede Køreplan medfører forholdsvis betydelige Besparelser af Lokomotiv- og Togpersonalet. Ogsaa paa Banetjenestens Omraade regnes der at kunne indvindes Besparelser.

De af Udvalget foreslaaede Besparelser skulde efter de foretagne Beregninger ialt kunne medføre en *Nedgang* i Driftsudgifterne paa ca. 490 000 Kr. Da Udvalget har anslaaet Risikoen i Henseende til Indtægtsnedgang som Følge af Reduktionen af Beredskabet til ca. 65 000 Kr. aarlig, skulde Banernes Driftsresultat ved Gennemførelsen af Udvalgets Forslag straks kunne paaregnes forbedret med ca. 425 000 Kr. aarlig, hvortil kommer Formindskelsen i Pensionsbyrden ved Nedgangen i Antallet af Tjenestemænd.

I de afsluttende Bemærkninger peger Udvalget paa, at Nordøstbanen, selv om de foreslaaede besparende Foranstaltninger gennemføres, fortsat maa paaregnes at ville give et betydeligt Underskud. Dette skyldes ganske overvejende den konkurrerende Landevejstrafik, som i denne Landsdel har gunstige naturlige Vilkaar (kortere Afstande end Jernbanen i adskillige Forbindelser). Udvalget fremhæver derfor Betydningen for alle Parter af at søge tilvejebragt de bedst mulige samlede Trafikvilkaar. Kan der skaffes Statsbanerne Udbytte ved at overgive disse en Del af den udbyttegivende Landevejstrafik, vil der med større Vægt kunne stilles Krav til Banerne om fortsat at ofre noget paa Jernbanetrafiken.

STATSBANERNES ARBEJDE I NÆRMESTE FREMTID

Paa Udstillingen »Hold Ferie i Norden« talte Overingeniør ved Statsbanerne *Th. Engquist* den 4. Maj om Statsbanernes Fremtidsplaner, dog, som Ingeniøren understregede i sin Indledning, kun om Planerne for den nærmeste Fremtid.

Taleren begyndte med at omtale de store Brobygningsarbejder og fremviste en Serie interessante Lysbilleder og Films fra Arbejdet paa Lillebæltsbroen. Efter at have omtalt Storstrømsbroen og Oddebroen nævnte han en Række andre forestaaende Arbejæder, Moderniseringen af en Række Stationer, Dobbeltsporet til Hillerød, det nye Færgeleje i Korsør, som altsammen var et Led i at gøre Rejserne billigere, mere bekvemme og mere sikre.

Til Slut kom Taleren ind paa det, der nærmest maatte interessere de københavnske Tilhørere, *Elektrificeringen af Nærtrafikken*, hvorom han fortalte en Række interessante Enkeltheder. Foruden Klampenborg- og Holtebanen mente Taleren det ogsaa maatte komme til en Elektrificering af Frederikssundbanen og Vestbanen til Taastrup. Dertil maatte senere komme en elektrisk Bane sydpaa til Køge, den ofte omtalte Bane til Jyllinge og en Elektrifice-

ring af Slangrupbanen. Dermed vilde København have syv elektriske Radialbaner.

Paa Nord- og Kystbanen vilde der blive oprettet nye Stationer ved Axelborg med Opgang til Gl. Kongevej, ved Nordre Frihavnsgade og Svanemøllen, ved Bernstorffsvej og ved Jægersborg og Ørnegaardsvvej. Nørreport Station vilde blive bygget om, saaledes at der blev lagt en Bygning over Nedgangen og de to Pavilloner blev fjernet. Køreplanen vilde blive anlagt paa en tyve Minutters Drift med større Hyppighed i de travle Tider, indtil 12 Tog i Timen vilde man kunne sætte ind fra Klampenborg foruden Damptogene paa Kystbanen. Opholdet paa Stationerne vilde blive sat ned til 15—30 Sekunder. De nye elektriske Vogne blev forsynet med tre Døre, saaledes at Folk hurtigt kunne komme ud og ind. Gulvet i Vognen vilde komme til at gaa helt ud til Peronkanten uden Trin og Mellemrum. Taleren udtrykte Haabet om, at denne forbedrede Trafik vilde betyde et større Antal Rejsende paa samme Maade, som det var gaaet, da Berlins Nærtrafik blev elektrificeret, og henviste til, at Nærtrafiken i de sidste Aar var steget med 7 pCt.

Til sidst fremviste Taleren nogle Lysbilleder af Statsbanernes allernyeste »Børn«, Rutebilerne, som skulde sættes i Gang forskellige Steder.

STATSBANERNE OG ERHVERVSLIVET

Interessante Udtalelser af Trafikminister Friis-Skotte.

Forfatteren Th. Olesen-Løkken har jo nylig i en Kronik i »Politiken« erklæret vore Statsbaner for unyttige og overflødige. Men hvad betyder Statsbanerne for vort Erhvervsliv? Er Banernes Tid virkelig forbi, og er det den private Bildrift, som nu skal løse Trafikspørgsmaalene?

Paa disse Spørgsmaal svarer Trafikminister Friis-Skotte i Følge Dagspressen:

— Banerne er en Transportvirksomhed ligesom Skibsfarten, tjenende Erhvervslivet, interesseret i dets Trivsel og afhængig af de Svingninger i Erhvervslivet, som de store Konjunkturskifter medfører, og Banerne er derfor ogsaa for Tiden ligesom Erhvervslivet stærkt ramt af Krisen. Tidligere, da Banerne var det eneste Transportmiddel paa Landjorden, kunde Anlæg af Jernbaner oven i Købet frembringe nyt Erhvervsliv rundt om i Landet, men nu efter Bilernes Fremkomst og store Udbredelse er denne Banernes skabende Evne for Erhvervslivet svækket — i hvert Fald her i Landet. Ude i Verden i Kampen om Handelen i den mindre civiliserede Del af Jordkloden, i Rusland, Kina, Indien, har nye Baneanlæg endnu deres gamle erhvervsmæssige og storpolitiske Betydning, og endnu er Banerne ogsaa herhjemme — i alt Fald de vigtigste af dem — uundværlige for Erhvervslivet paa Grund af deres Evne til Massetransport saavel af Personer som af Gods.

Banerne kan ogsaa stadig støtte Erhvervslivet paa forskellige Maader, gøre sig smidige efter dets Krav og derved lette dets Konkurrencevilkaar. Banerne

kan desuden i ikke ringe Grad støtte det danske Erhvervsliv gennem sit eget Forbrug af danske Varer og Materialer, og Statsbanerne har — jeg kan i hvert Fald tale om de Aar, da jeg har ledet Ministeriet for offentlige Arbejder — i høj Grad gjort det. Vi har fulgt Parolen: »Naar en dansk Vare er lige saa god som en udenlandsk, saa køb dansk«. Vi har, naar danske Varer var brugelige, købt dem, og vi har ikke været bange for at betale en Overpris, naar dumping udefra eller Ophjælpning af en hjemlig Industri gjorde det ønskeligt. Statsbanerne har gjort dette i højere Grad end Privathanerne, hvis Økonomi som Regel maatte tilsige dem at skaffe den billigste Pris, og — undskyld, jeg gør opmærksom derpaa — vi har gjort det i langt højere Grad, end dansk Erhvervsliv har støttet os.

Husk paa, hvorledes alt, hvad Statsbanerne bruger, bogstavelig talt er dansk Arbejde, bortset fra visse Raavarer som Jern og lign., der under alle Omstændigheder *skal* indføres: Stationsbygninger, Broer, Jernbanevogne, Lokomotiver, Dieselmotorer, Færger o. s. v., o. s. v. — *alt*, og i mange Tilfælde har vi betalt med en Overpris til dansk Arbejde. Vore Bestillinger paa de nye Jernbanevogne og Motorvogne har i flere Aar fyldt Landets private Vognfabriker med alt det Arbejde, de kan præstere, Skibsværfterne har vi sat i Arbejde med alle de Fægebestillinger, vi har kunnet magte, og store Jernbanebroer bygges af dansk Arbejde i saa vid Udstrækning som det er muligt, med dansk Sten, dansk Cement o. s. v.

Er der mon ret mange i dansk Erhvervsliv, som skænker *dette* en Tanke, naar Erhvervslivet for sit Vedkommende indfører og benytter udenlandske Biler (med meget lidt dansk Arbejde i) for ca. 25 Mill. Kr. aarlig? Naa, jeg skal ikke beklage mig over dette blot konstatere det.

Nu skal Statsbanerne jo selv ud paa Landevejene og bruge Biler, og jeg er sikker paa, at Kravet til os om dansk Arbejde da ogsaa vil blive stillet — og honoreret. Man skal i denne Henseende ikke forsværge, at Statsbanernes Rykken ud paa Landevejene vil give Stødet til en dansk Bilindustri i samme Omfang som vor egen hidtidige Fabrikation af Jernbanevogne, Dieselmotorer og Damplokomotiver, og at Banerne derved endnu engang ligesom tidligere kan komme til at frembringe nyt dansk Erhvervsliv.

— Paa hvilket Omraade er Bilerne særlig nødvendige for Statsbanerne?

— Vi maa bl. a. omlægge hele Stykgodsbeholdningen ved Bilernes Hjælp, men *hvorledes* skal jeg ikke paa det nuværende Tidspunkt røbe, enhver Forretning har jo sine Planer, som maa modnes i Stilhed, men det maa blive Slutstenen paa Stykgodsudvalgets Arbejde.

— Er Banerne ikke kommet for sent med i denne Udvikling?

— Ikke for sent til, at alt kan komme i rigtig Gænge igen, men naturligvis vilde det have været heldigere, om man i sin Tid — for ca. 15 Aar siden — havde fulgt daværende Generalpostdirektør Kjørboes kloge og fremsynte Indstilling om, at

Postvæsenet igen skulde overtage Landevejstrafiken som i gamle Dage, blot med Biler i Stedet for Hestekøretøjer. Men endnu i 1918 var Mentaliteten i Rigsdagen saaledes, at man i det Aar vedtog 34 nye Baner — som dog heldigvis ikke blev til noget.

som ses i hosstaaende Tegning, er en virksom Indretning til at fjerne Sodaflejringer paa Kedelrør, Overheder og Murbue. Den anbringes i et Rør paa Fyrkassens Bagside gennem Dørpladernes Vandrum ovenover Fyrhullet. Sodudblæserens Mundstykke, der

— Ministeren tror altsaa ikke paa, at Bilerne en Gang vil overflødiggøre Jernbanerne helt?

— Nej, alle de store Hovedlinier vil efter min Mening være nødvendige ogsaa i Fremtiden.

— Hvorfor har man ikke forlængst faaet et Natfisketog fra Esbjerg til Hamborg til Erstatning af Fiskebilernes vilde Jagt ned gennem Sønderjylland?

— Det har ikke skortet paa Initiativ fra de danske Statsbaners Side, men Planen er hidtil strandet paa, at der ingen Nattjeneste er paa de tyske Baner efter Kl. 12, og at man i Tyskland foreløbig ikke har villet tage den Ekstraudgift, som den dyre Nattjeneste vil medføre. Af samme Grund er vor Gedser—Warnemünde Forbindelse mangelfuld, men Forhandlingerne fortsættes, og jeg haaber det skal lykkes at føre den igennem til et gunstigt Resultat.

— Er det Udviklingen af Biltrafikken eller Krisetiden, som er Hovedårsagen til det meget store Underskud paa Statsbanernes Regnskab?

— Hvis man har i Erindring, at vi først fra 1925 fik indført den Forrentningsberegning, som man i alle andre Lande længe forinden har haft, saa vil man se, at Statsbanernes Stilling ikke er forringet mere, end Erhvervskrisen gør det forklarligt. Af de 31 Mill. Kr.s Underskud gaar 28—29 Mill. Kr. til Afskrivning og Forrentning, og efter den gamle Regnskabsmetode fra før 1925 vilde vi i Dag højst have et Underskud paa ca. 6 Mill. Kr. — jeg tror derfor, at det nok skal lykkes den nye Generaldirektør at føre Statsbanernes Udvikling à jour, saa Banerne, kombineret med Bilerne, kommer til at arbejde tilfredsstillende, baade set fra Statens og Erhvervslivets Side.

FRA DEN NYE KØREPLANS IKRAFTTRÆDEN

22. Maj 1932.

Kørehastighed.

Nord- og Kystbanen.

Som Følge af Elektrificeringen og Udbygningen af Strækningen Holte—Hillerød til Dobbeltspor og de dermed forbundne Arbejder vil det være nødvendigt paa enkelte Intervaller at nedsætte Hastigheden, hvorved der vil opstaa en mindre Forlængelse af Befordringstiden for disse Strækninger, nemlig: for Klampenborgtog fra 1 til 3 Min., for Rungstedtog fra 1 til 3 Min., for Kystbanetog fra 1 til 4 Min., for Holtetog fra 1 til 3 Min., for Nordbanetog fra 1 til 5 Min.

Iøvrigt har man fortsat de tidligere Bestræbelser for en yderligere Fremskyndelse af saavel Langvejs- som Lokalforbindelser, hvilket, som det fremgaar af nedennævnte Oversigt, har givet sig Udslag i Forkortelse af Rejsetiden paa næsten alle Strækninger.

Langvejsforbindelser:

København—Gedser.

Tog 73 afsendes 7 Min. senere fra København, Kl. 10,25 og fremskyndes paa dansk Strækning. Forbindelsen ankommer til Hamburg 19,55, 11 Min. tidligere, og til Berlin som nu 20,09.

Tog 93 fremskyndes paa Strækningen København—Warnemünde med 25 Min., Afgang fra København Kl. 0,05. Herved opnaas Forbindelse med Færgen fra Malnø, Af. 21,55, der har Forbindelse med Dagtoget fra Stockholm 11,40.

Tog 92 fremskyndes Warnemünde—København med 16 Min., Ankomst Kl. 18,34.

København—Fredericia.

Tog 9, der løber i Tiden 1. Juli—31. August, afsendes fra København 9 Min. senere, Kl. 8,55, og ankommer til Fredericia 10 Min. tidligere, hvor der opnaas Forbindelse til Sønderjylland med Tog 942. Fredericia Af. 14,22, saaledes at rejsende til denne Landsdel i det paagældende Tidsrum kan opnaa 53 Min. senere Afgang fra København.

Tog 43 fremskyndes 20 Min.

Tog 45 afsendes 10 Min. senere fra København Kl. 20,10, med samme Forbindelser i Fredericia som nu.

Tog 10. Ligesom sidste Sommer vil Toget, der nu kommer til København 7,40, blive omlagt og fremskyndet i Sommertiden med Ankomst til København Kl. 5,56. Toget faar i København Tilslutning til Eksprestotog til Oslo, der afgaar fra København Kl. 7,08, og sam over Gøteborg har Forbindelse til Stockholm.

Tog 44 fremskyndes Nyborg—København med Ankomst 20,20, 28 Min. tidligere end nu.

København—Kalundborg—Aarhus.

Efter Indsættelsen af det nye Motorskib »Kalundborg« kan Sejltiden mellem Kalundborg og Aarhus nedsættes med 40 Min. i vestgaaende Retning og 30 Min. i østgaaende.

Tog 155, København Af. nu 9,46, afsendes heretter 24 Min. senere, Kl. 10,10, med 10 Min. tidligere Ankomst til Aarhus.

Tog 166. Skibet afsendes 15 Min. senere fra Aarhus, 11,50, og Toget ankommer til København 17 Min. tidligere, Kl. 18,25.

Fredericia—Padborg.

Tog 942 fremskyndes Fredericia—Vamdrup med 12 Min. senere Afgang fra Fredericia 14,22.

Fredericia—Frederikshavn.

Togene 915, 917, 927, 949, 963, 926, 940 og 942 fremskyndes.

Tog 970 fremskyndes med 20 Min. senere Af. fra

Frederikshavn (19,20), 20 Min. senere fra Aalborg (21,11), 14 Min. senere Afgang fra Aarhus (23,53). Ankomst Fredericia uforandret.

Nedlæggelse af Banestrækninger og Forenkling af Driften paa visse Sidebaner.

Banestrækningen *Padborg—Tørsbøl* nedlægges fra og med den 22. Maj.

Banestrækningen *Vester-Soltrup—Skelde* nedlægges fra og med 1. Juli, fra hvilken Dag der etableres en Bilrute mellem Sønderborg og Skelde henholdsvis Egegnensund—Graasten over Broager.

Hobro—Aalestrup og Viborg—Løgstør.

Der indføres blandet Damp- og Motordrift paa disse Strækninger.

Strækningen *Hobro—Aalestrup*, der nu har 5 Damptog og 1 Motortog daglig, vil fremtidig fra 4 Damptog paa Hverdage og yderligere 2 Motortog paa Søndage.

Strækningen *Viborg—Aalestrup—Løgstør* har i Øjeblikket 6 daglige Forbindelser og vil fremtidig faa 4, nemlig 2 Damptog og 2 Motortog. Paa Søn- og Helligdage vil Strækningen dog yderligere faa 1 Damptog og 1 Motortog i Retningen mod Løgstør og 1 Motortog i Retningen fra Løgstør.

Skive—Nykøbing M.

Der inddrages 1 Damptog i hver Retning. Desuden inddrages paa Hverdage Færgeturen fra Nykøbing M. 4,47 og fra Glyngøre 6,10.

I nordgaaende Retning gøres et Godstog personførende. Af Skive 16,35.

Strækningen har i Øjeblikket 8 daglige Togforbindelser og vil fremtidig faa 7 i nordgaaende og 6 i sydgaaende Retning.

Aarhus—Grenaa.

Strækningen har nu (foruden 1 Motortog mellem Aarhus Ø. og Mørke samt 1 sen Søndagsforbindelse) 6 Damptog i hver Retning.

Af disse omdannes de 4 Damptog til Motortog, medens der af Dampogsforbindelser yderligere bliver i Retning mod Grenaa 1 Damptog Ryomgaard—Grenaa og 1 Damptog Aarhus Ø.—Grenaa og i modsat Retning 2 Damptog Grenaa—Aarhus Ø.

Strækningen mister saaledes kun 1 Personforbindelse fra Aarhus Ø til Ryomgaard.

Da Damptogene i det væsentligste maa overtage Godsbefordringen bliver disses Planer noget langsommere, medens til Gengæld nogle af Motortogene fremføres i hurtigere Planer end de nuværende Damptog.

Ryomgaard—Randers.

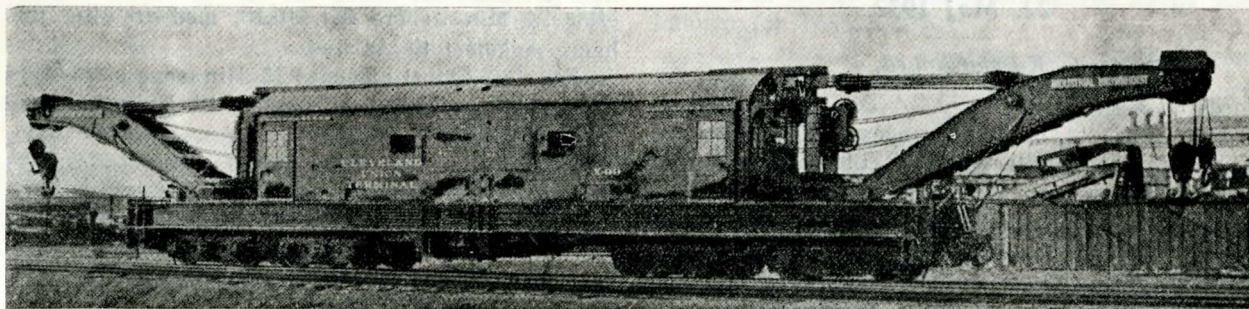
Strækningen har nu (foruden 1 Søndagstog mellem Ryomgaard og Randers samt 1 Torsdagstog mellem Allingaebro og Randers) 3 Damptog og 3 Motortog i hver Retning. Efter den nye Køreplan vil der blive 2 Damptog og 3 Motortog samt yderligere 1 Motortog mellem Randers og Allingaebro.

AMERIKANSK KÆMPE-KØREKRAN

I Ohio, U. S. A., har Cleveland Union Terminal Banen ladet bygge en dobbelt Kørekran, paa hvilken hver af Kranerne med en seksskaaren Talje har en Kapacitet af 95 Tons. Denne Vægt kan svinges 2 Meter ud til hver Side.

Kranen er 24 Meter lang og vejer 205 Tons. Vægten er fordelt paa 8 Aksler med 300 Millimeter lange og 175 Millimeter tykke Akselhalse. Den er udrustet med Petrol-elektrisk Drivkraft til at betjene Kraner-

ne og køre paa Jernbaneskinneerne, som bestaar af 2 Stykker »Winton« Motorer à 220 H. K., direkte koblet til Generatorerne. Petroleumsforbruget er gennemsnitligt 70 Liter i Timen pr. Motor. Kranen kan paa horisontal Bane fremføre et Tog paa 150 Tons med en Hastighed af 50 Kilometer i Timen, og paa Stigning af 1,8 pCt. med en Hastighed af 20 Kilometer i Timen. Til Bremsning findes en Trykluftbrems, der bremser Hjulene med et Bremseklodstryk paa 60 pCt. af Kranens Vægt.



Amerikansk Kæmpe-Kørekran.

**FORBEDRET »DIAMOND«
SODUDBLÆSER FOR LOKOMOTIVER**

Efter »The Locomotive« ved F. Spøer.

Lokomotivkedlens Hedeflader kan hurtigt komme i en daarlig Forfatning, medmindre man anvender Apparater, som hyppigt kan anvendes til at blæse dem rene, naar Lokomotivet er i Brug. Enhver Af-sætning af Sod har en skadelig Indflydelse paa Kedlens Dampeevne og medfører et forøget Brændstof-forbrug.

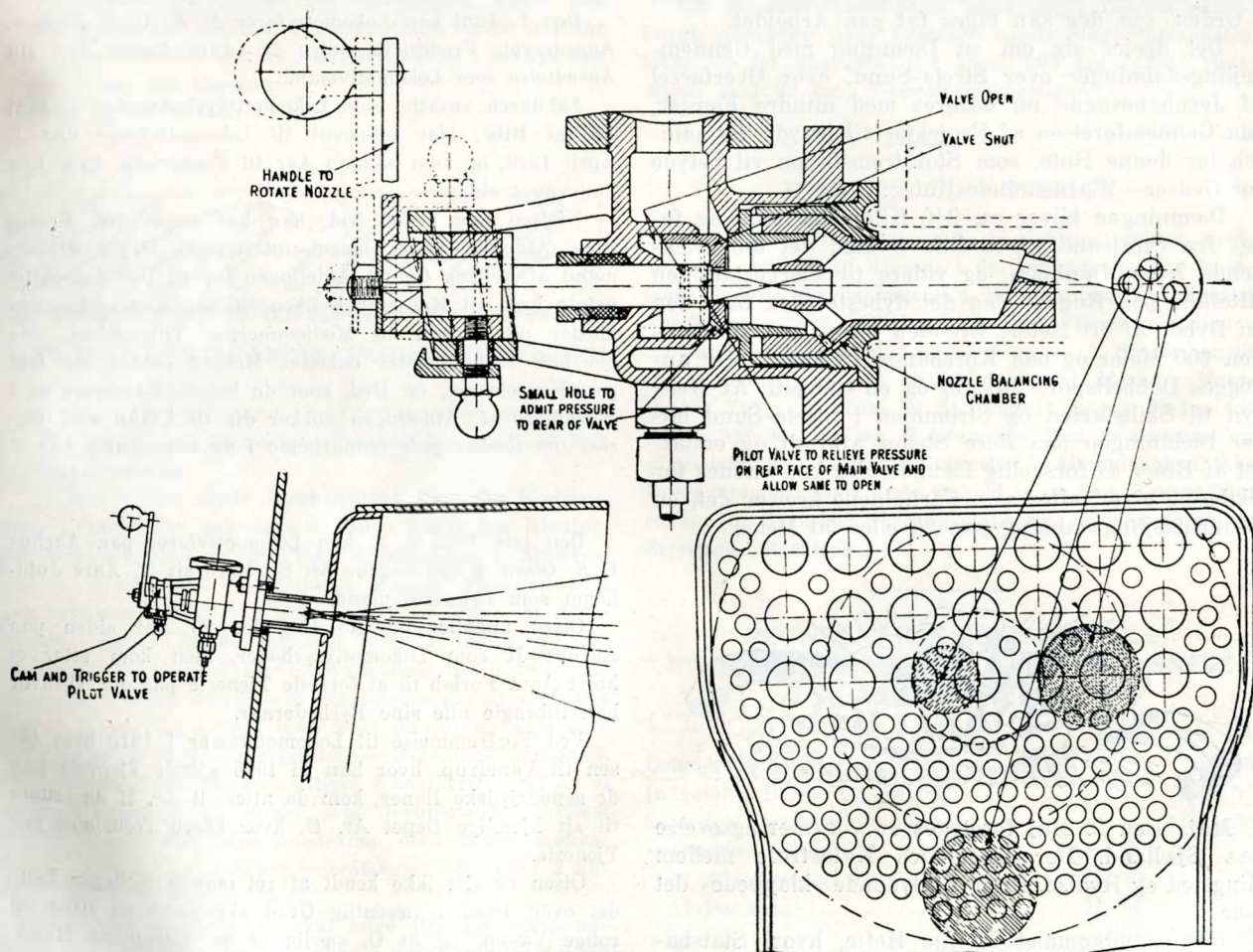
Det bedste Tidspunkt for Rensning er, naar Lo-komotivet arbejder og Dampslaget medvirker, hvor-ved Kedlens Virkningsgrad kan opretholdes under Gang. Selv en ganske tynd Aflejring af Sod paa-virker og hemmer Dampudviklingen, men naar Rø-rene hurtigt og uden særlige Foranstaltninger kan renses, opnaar man at have rene Hedeflader, bedste Dampudvikling og det laveste Kulforbrug hele Ti-den.

Den nye Model af »Diamond« Sodudblæseren, er fremstillet af modstandsdygtigt Metal, er anbragt saaledes, at det peger mod Rørvæggen, og er sam-tidig beskyttet mod Flammernes Paavirkning. Fra

Mundstykket udgaar under Brugen tre selvstændige Dampstraaler, og Mundstykkets Form og Retning er arrangeret saaledes, at Dampstraalerne ved en Drejning af Haandtaget bringes til at blæse paa alle Rørene.

Hovedfordelen ved den forbedrede Sodudblæser er den øjeblikkelige Aabning og Lukning af en selv-kontrollerende Ventil ved Hjælp af en automatisk Damp-Styreventil. Denne Forbedring sikrer en Be-sparselse i Dampforbruget til Sodudblæsning paa hen imod 50 pCt. i Sammenligning med andre Sodud-blæsere, som væsentligst er fremkommet ved den Hurtighed, hvormed Ventilen bevæger sig, saaledes at ingen Damp passerer Blæseren, uden at den er medvirkende til Sodudblæsningen. — Af Tegningen fremgaar det, at de skraverede cirkulære Arealer paa Rørvæggen paavirkes af Dampstraalen, og ved at dreje Haandtaget udenpaa Dørpladen vil Damp-straalen ved een Omdrejning paavirke og rense hele Rørvæggen og Rørene efter de paa Tegningen viste Cirkler.

Brugen af Sodudblæseren medfører ikke noget Trykfald i Kedlen, og alle Sodaflejringer i Kedelrør paa Overheder og Murbue blæses bort, ligesom man ogsaa undgaar enhver Dannelse af Svalereder.



FINLANDS JERNBANER

I Finland har der været nedsat en Kommission til at undersøge, hvorvidt det var ønskeligt at elektrificere visse finske Jernbanestrækninger. Kommissionen er kommet til det Resultat, at det under de nuværende økonomiske Forhold og de store Anlægsomkostninger ikke lader sig gøre. Elektrificeringen af Strækningerne Helsingfors—Riihimäki og Helsingfors—Karis tilsammen vil koste 70—80 Millioner finske Mark (ca. 8—9 Millioner Kroner), og en Sammenligning med Driftsomkostningerne til Dampdrift og elektrisk Drift falder i Finland nærmest ud til Fordel for Dampdrift.

**FORBEDRING AF
TRELLEBORG—SASSNITZ RUTEN**

Mellem de svenske Statsbaner og de tyske Rigsbaner har der fundet et Samarbejde Sted for at forbedre Trelleborg—Sassnitz Ruten ved at skabe en fast Forbindelse mellem Rügen og Stralsund. Der har for længe siden fra den svenske Rigsbank været stillet 15 Millioner Kroner til Raadighed for dette Øjemed, men Kursændringer medførte, at Beløbet blev for lille. Nu er Sagen imidlertid gaaet i Orden, saa der kan tages fat paa Arbejdet.

Det drejer sig om en Dæmning med Gennemsejlingsaabninger over Strela-Sund, hvor Overførsel af Jernbanevogne nu udføres med mindre Færger, saa Gennemførelsen af Projektet vil betyde det samme for denne Rute, som Storstrømsbroen vil betyde for Gedser—Warnemünde Ruten.

Dæmningen bliver ca. 2½ Kilometer lang og føres fra Stralsund til en lille Ø med det tankevækkende Navn Dänholm, og videre til Færgestationen Altefähr paa Rügen. Paa det dybeste Sted faar den en Dybde af 10 Meter; Bredden bliver paa Havbunden 100 Meter og paa Kørebanen 18 Meter. Her anlægges Dobbeltspor, Autovej og en Gangsti. Af Hensyn til Skibsfarten og Strømmen i Strela-Sund bliver Dæmningen paa flere Steder afbrudt og erstattet af Broer af forskellig Længde, der kan aabnes for Skiibe og giver, efter som Forholdene kræver det, en Gennemsejlingsaabning paa 25 eller 50 Meter.

S.



3. Maj. Den 2. Maj foretoges en Alarmeringsøvelse paa Sjælland. Der fingeredes Katastrofe mellem Ringsted og Hvalsø. Efter Forlydende »klappede« det hele.

Der er udkommet et lille Hefte, hvori Statsbanerne giver en fyldig Oversigt over de mange Ud-

flugtsrejser, som Statsbanerne arrangerer i Aar. Statsbanerne indbyder til ca. 50 Udflugtsrejser foruden Sejlturen i Lillebælt og i Aarhusbugten.

*

4. Maj. Statsbanernes første Rutebillinie vil, efter hvad vi erfarer, blive aabnet 1. Juli paa Broager. Maskinafdelingen har afsluttet Køb af fire Rutebiler, to Triangel-Vogne hos Thrige i Odense og to Nag-Vogne hos Firmaet Duus i Silkeborg. Hver Vogn faar 21 Siddepladser. Naar Banerne paa Als afbrydes, vil der ligeledes blive indkøbt en Række Rutebiler hos de to nævnte Firmaer.



JUBILÆER

Den 23. Maj fejrer Lokomotivfører E. E. V. Hansen, Sursvej 3, Korsør, sit 40 Aars Jubilæum. Kø. Lokof. Afd. ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke med Tak for de svundne Aar og det gode Kammeratskab.

Held og Lykke i Fremtiden.

G.

*

Den 1. Juni kan Lokomotivfører N. K. V. S. Nielsen, Ansgarsvej, Fredericia, fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Jubilaren ansattes som Lokomotivfyrbøder den 1. Juni 1907 i Ribe, blev udnævnt til Lokomotivfører den 1. April 1919, og kom samme Aar til Fredericia, hvor han har været siden.

Nielsen har i den Tid, han har været ved Fredericia Afdeling været meget interesseret Organisationsmand af hvilken Grund Afdelingen for en Del Aar siden valgte ham til Kasserer hvilken Stilling han endnu beklæder og udfører til Medlemmernes Tilfredshed, selv om han maaske efter enkeltes Mening sidder for fast paa Kasselaaget, en Dyd, som de bedste Kasserere er i Besiddelse af. Afdelingen ønsker dig til Lykke med Ønsket om fortsat godt Samarbejde i de kommende Aar.

Lb.

*

Den 1ste Juni d. A. kan Lokomotivfører paa Aarhus Ø E. Olsen, Knudrissgade 54, St. fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Olsen ansattes nævnte Dag for 25 Aar siden paa Aarhus H som Lokomotivfyrbøder, men kom efter et halvt Aars Forløb til at forrette Tjeneste paa Ar. Ø, hvor han tilbragte alle sine Fyrbøderaar.

Ved Forfremmelse til Lokomotivfører i 1919 kom Olsen til Vamdrup, hvor han til 1925 gjorde Tjeneste paa de sønderjydske Baner, kom da atter til Ar. H og senere til sit hjemlige Depot Ar. Ø, hvor Olsen fremdeles gør Tjeneste.

Olsen er vist ikke kendt af ret mange Kolleger Landet over, hvad i væsentlig Grad skyldes hans stille og rolige Væsen, og at O. særlig er en Hjemmets Mand, der sætter Pris paa den hjemlige Ro og Hygge, der

kan findes i eget Hus og Haven. Han er en brav Kammerat, og Ar. Afdl. ønsker ham og hans Familie hjertelig til Lykke med de svundne Aar, og al Held og Lykke i Fremtiden.

*



Den 1. Juni kan Lokomotivfører *Adolf L. V. Christensen*, Revvej 57, Korsør, fejre sit Jubilæum. Christensen blev ansat som Lokomotivfører 1. Juni 1907, og ved Forfremmelse til Lokomotivfører blev Jubilaren forflyttet til Korsør.

Christensen er en god Kammerat, altid i godt Humør, er en pligtopfyldende Lokomotivfører og et godt Medlem af D. L. F.

Kø. Lokof. Afd. ønsker dig hjertelig til Lykke paa Dagen og med Tak for godt Kammeratskab for de svundne Aar, og med Ønsket om, at Jubilaren endnu i mange Aar kan varetage sin Gerning.

Held og Lykke i Fremtiden.

G.



REPRÆSENTANTSKABETS IMØDEKOMMENHED

Vi har i Skelskør været udsat for en ikke hel almindelig Behandling af Repræsentantskabet for Sjælland-Falsterske Sygekasse.

1. Febr. i Aar rejste Jernbanelæge Foch fra Skelskør, hans Praksis blev overtaget af Læge Rager fra Kloding, der samtidig skulde være fast Sygehushæge i Skelskør. Den 1. April udløb Sygehushæge Ragers Funktion som Jernbanelæge, og det var Interessenternes Haab, at Sygehushæge Rager skulde fortsætte som Jernbanelæge, da han havde vakt stor Sympati. Sygekassen opstillede til Afstemning 2 andre Læger som Jernbanelæger; Sygehushæge Rager havde ogsaa søgt, men hans Ansøgning kom ikke i Betragtning. Fra Interessenternes Side blev der sendt en Protestskrivelse med samtliges Underskrift, om at vi ønskede Sygehushæge Rager som Jernbanelæge, hvilket Repræsentantskabet ikke imødekom. Med denne mærkelige Handling valgte Repræsentantskabet en af de 2 anførte Læger til Jernbanelæge.

Da Repræsentantskabet skal have Ros for deres udførte Arbejde og Imødekommenhed overfor Interessenterne er denne rosende Omtale skrevet *Cl. Hansen, Ss.*

»LANTERNEN«

»Lanternen« afholder sin aarlige Udflugt Torsdag den 16. Juni. Afrejse med Tog fra Kh. 10,31 til Hillerød.

Derefter foretages en Biltur igennem Gribskov til Nøddebo, hvor den medbragte Frokost nydes. Ved cirka 16,00 Tiden sejles over Esrom Sø til Fredensborg.

Kl. cika 18,30 Middag paa Hotel Store Kro, der serveres: Fisk, Steg, Dessert og Kaffe. Efter Middagen Bal til Kl. cirka 23,00. Afrejse fra Fredensborg med Tog 340 Kl. 23,27.

Prisen for Medlemmer er for Biltur, Seiltur, Middagen og Ballet 3 Kr. pr. Deltager. Fremmede kan deltage à 6 Kr. pr. Deltager.

Meddelelse om Deltagelse af udenbys Medlemmer eller Fremmede gives til Carl Christensen, P. Knudsensgade 34, St., København V.

Bestyrelsen.

DE HURTIGSTE TOG I DEN ENGELSKE SOMMERKØREPLAN

Paa Great Western kører Sheltenham-Flyer en 118 km lang Strækning paa 67 Minutter altsaa med en Gennemsnitshastighed af 106 km i Timen. Et andet Tog kører 170 km mellem Grantham og King Cross (London) i 100 Minutter, lig 102 km's Gennemsnitshastighed.

For de store Afstande er Exprestoget London—Edinburgh—Glasgow, hvor Englands eneste Staal-Pullmanstog løber — det hurtigste. Det kører 299 km i 3¼ Time, altsaa med 92 km's Gennemsnitshastighed.

FERIEOPHOLD I SVERIGE

De svenske Jernbanemænds Hvilehjemsforening meddeler, at der i Aar ligesom i de foregaaende Aar modtages danske Jernbanemænd i Pension paa Foreningens Feriehjem — paa »Fredensborg« ved Storebro Station i Småland i Tiden 1. Maj til 15. Juni og 1. September til 30. September, og paa »Biörkliden« ved Abisko i Norrland i Tiden 19. Juni til 31. August, begge Steder for 4½ à 5½ Kr.pr. Dag. Sidstnævnte Sted er nærmest en »Turiststation«, hvor Enkeltværelse i Almindelighed ikke kan paaregnes. Angaaende Ophold m. v. kan Henvendelse rettes til Svenska Järnvägsmännens Vilohemsforening, Styrelsen, Stockholm.

REGNSKAB FOR CHRISTIAN IX.s UNDERSTØTTELSESFOND VED DE DANSKE STATS BANER

	Indtægt	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1930/31	....	64. 65
Indbetalte Bidrag i 1931/32	.....	229. 50
Gave fra Jernbaneforeningen	.....	1 000. 00
<i>Indvundne Renter:</i>	<i>Kr. Ø.</i>	
Af Obligationer	.....	913. 50
Af Bankbøg	.....	22. 94
		936. 44
		2 230. 59

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Bil.	<i>Udgift</i>	Kr. Ø.
1-21	Udbetalte Understøttelser, 21 Portioner à 100 Kr.*)	2 100. 00
22	Porto hertil	14. 42
23	Tryksager	11. 80
	Beholdning som overføres til næste Regnskabsaar	104. 37
		2 230. 59

*) Understøttelsen er udbetalt til:

3 Enker efter Assisterter, 2 Enker efter Baneformænd, 2 Enker efter Banearbejdere, 2 Enker efter Lokomotivførere, Enken efter en Banenæstformand, Enken efter en Depotarbejder, Enken efter Haandværker, Enken efter en Matros, Enken efter en Stationsforstander, Enken efter en Stationsmester, Enken efter et Stationsbud, 1 Assistent, 1 pens. Assistent, 1 pens. Kontorist, 1 pens. Lokomotivfyrbøder, 1 Datter efter afdød Stationsforstander.

Status den 31. Marts 1932.

<i>Beholdninger</i>	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank ..	104. 47
Obligationer til paalydende Værdi 20 300 Kr., bogført for	19 999. 50
	20 103. 87

<i>Gæld</i>	Kr. Ø.
Fondets Kapital:	
Obligationer til bogført Værdi	19 999. 50
Paa Bankbog	50
	20 000. 00
Beløb til Disposition	103. 87
	20 103. 87

København, den 31. Marts 1932.
Knutzen.

Toldberg,
Skr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. Beholdningerne var til Stede.

København, den 29. April 1932.
Frode Nielsen.

C. Wieth.

JYDSK-FYNSK STATSBANEPERSONALES BIBLIOTEK

Fredag den 14. Juni 1932 Kl. 5 Eftm. afholdes ordinær Generalforsamling i Bibliotekslokalet paa Banegaarden med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af Regnskab 1931/32.
2. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Regnskabsfører Lund og Godsbestyrer Hansen, der afgaar efter Tur.
3. Valg af Revisor og en Revisorsuppleant i Stedet for de efter Tur afgaaende: Assistent H. Dahl Jensen, 2. Distrikt, og Kontorist Frk. M. Agger, 2. Distrikt.

4. Ændringer i Statutterne foranlediget ved, at Biblioteket selv maa overtage sine Kasseforretninger.
5. Eventuelt.

1. April 1931— 31. Marts 1932.

<i>Indtægt</i>	Kr. Ø.
Kassebeholdning fra forrige Aar	12 175. 66
Bidrag fra Interess.	16 808. 20
Indvundne Renter	536. 62
Erstatninger og Bøder	15. 00
	29 535. 48

<i>Udgift</i>	Kr. Ø.
Indkøbte nye Bøger	3 733. 65
Indbinding af nye Bøger	2 097. 95
Indkøbt Bøger til Erstatnin for udrangerede ..	2 305. 69
Indbinding af Erstatninger for udrangerede Bøger samt Vedligeholdelse af Bøger	3 296. 75
Tryksager	291. 00
Inventar	48. 00
Porto, Kontorhold	104. 22
Lovforsikring	59. 80
Brandforsikring	75. 10
Opvarmning og Rengøring	784. 47
Lønninger til Bibliotekar, 2 Medhjælpere, Bud og Regnskabsfører	6 074. 50
Kassebeholdning	10 664. 35
	29 535. 48

TAK

Hjertelig Tak til Kolleger og Medansatte for Opmærksomheden paa min Jubilæumsdag.

J. Jensen Viborg.

Hjertelig Tak til alle, som viste mig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

J. A. Jensen, Gb.



Forflyttelse efter Ansøgning:

Lokomotivfører N. P. G. Olsen, Korsør, under 7. Maj 1932 til Nyborg.

Lokomotivfører K. R. Jensen, Brande, under 7. Maj 1932 til Korsør.

Lokomotivfyrbøder A. H. P. Madsen, Kbhvns. G., fra 1. Juni 1932 til Korsør.

AFSKED

Lokomotivfører N. H. Jakobsen, Nyborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30. April 32 (min. Afsked).

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

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-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.