



AFSKEDIGELSE AF DE 65-AARIGE

Ministeren for offentlige Arbejder har den 13. ds. i Folketinget fremsat følgende »Forslag til Lov om Pensionering af ansatte ved Statsbanerne«.

§ 1.

Ansatte ved Statsbanerne, der er fyldt 65 Aar, og som efter Styrelsens Opfordring har søgt eller søger Afsked med Pension til Fratrædelse inden for Tiden September 1932—December 1935, samt ansatte i tilsvarende Alder, der som Følge af Personalereduktion af Styrelsen opsiges til Fratrædelse inden for samme Tidsrum, betragtes i Henseende til Pensionsberegning, som om de var forpligtede til at søge Afsked paa vedkommende Tidspunkt, jfr. Lov Nr. 98 af 31. Marts 1931 § 54, Stk. 5.

§ 2.

Ansatte ved Statsbanerne, der var i Tjeneste den 1. September 1932, og som er fyldt eller fylder 65 Aar inden 1. Januar 1936, kan foretage det i Lov Nr. 98 af 31. Marts 1931, § 71, Stk. 2, in fine, nævnte Valg af Pensionskala efter Lov Nr. 126 af 27. Juni 1927 indtil Udgangen af Marts 1933.

§ 3.

Finansministeren bemyndiges til for de ansatte, som omfattes af § 1 i nærværende Lov, og som ikke ved deres Afsked har naaet den inden for 70 Aars Aldersgrænsen opnaelige højeste Pensionskvotient eller Pensionsindtægt for deres nuværende Lønningsklasse, efterhaanden at omregne Pensionen paa Grundlag af den højere Pensionskvotient henholds-

vis den højere Pensionsindtægt, som de paa-gældende vilde have opnaaet, saafremt Afskedigelsen først var sket efter Stigning i den nævnte Kvotient henholdsvis Pensionsindtægt.

Bemærkninger til Lovforslaget.

Det i Folketinget under 11. Oktober 1932 forelagte Forslag til Lov om midlertidig Nedsættelse af Aldersgrænsen for ansatte ved Statsbanerne indeholdt foruden en 5-aarig Nedsættelse af Aldersgrænsen fra 70 til 65 Aar Bestemmelser om visse Fordele for de Tjenestemænd, der som Følge af Loven skulde afgaa med Pension paa et tidligere Tidspunkt end ventet.

Der er i Bemærkningerne til dette Lovforslag (Rigsdagstidende, Tillæg A, Sp. 2759) udførligt gjort Rede for, hvorledes Statsbanerne — til Trods for en Personaleindskrænkning i det sidste Aar paa op imod 2000 Mand — dog har og i den nærmeste Fremtid venter at faa overtalligt Personale. Det fremgaar af de nævnte Bemærkninger, at der i Vinterens Løb vil fremkomme en overflødig Styrke paa 700—800 Mand og i Løbet af de kommende Aar yderligere et Antal overtallige, idet det samlede Antal i Løbet af omkring 3 Aar anslaaes til at naa op paa 1040 Mand, hvortil kommer en Række Muligheder for Personalebesparelse, som ikke for Tiden kan opgøres i Tal, men som yderligere vil forøge det overtallige Personales Antal.

Endvidere er der over for Folketingets Lønningssudvalg udførlig redegjort for det i August Maaned 1932 tilbageværende Ekstrapersonales Antal og Benyttelse; denne Redegørelse har

man ført à jour efter Forholdene i September Maaned og optrykt den som Bilag hertil.

Under Behandlingen i Folketinget blev der rejst principielle Indvendinger mod en lovmæssig Nedsættelse af Aldersgrænsen. Derimod har der ikke været nogen Uenighed om, at Statsbanerne ikke kan opretholde en Personalestyrke, der overskrider Behovet, og der blev henvist til, at Ministeren efter Grundlovens § 17 og Tjenestemandslovens § 8, eventuelt § 59, har baade Ret og Pligt til ved Afskedigelse i fornødent Omfang at foranledige Personalestyrken tilpasset efter Behovet.

Efter det saaledes passerede har man foretrukket ved Lovforslagets Forelæggelse for den ny sammentrædende Rigsdag at affatte dette saaledes, at det alene indeholder de i det oprindelige Lovforslag indeholdte Særfordele for de ældre, der fratræder som Følge af Personalereduktion, og for disse Særfordele er Grænsen 65 Aar foreslaaet opretholdt, idet man ikke finder det berettiget, hvis Afskedigelsen skulde omfatte yngre, der ikke er fuldt arbejdsdygtige, at give disse gunstigere Pensionsordning end den ved Tjenestemandsløven hjemlede.

I denne Forbindelse skal oplyses, at da der under 17. Juni 1932 udgik Opfordring fra Generaldirektoratet til de 65-aarige om frivilligt at trække sig tilbage, rettedes Opfordringen til lige til dem, der ikke var fyldt 65, men var svagelige, og det blev samtidig over for Distriktscheferne udtalt, at Personale, der paa Grund af legemlig eller aandelig Svækkelse ikke kan anses for arbejdsdygtigt, maa fratræde uanset Alderen. Det vil heraf fremgaa, at Statsbanernes Styrelse er indstillet paa, at ogsaa yngre Tjenestemænd, der ikke maatte være i Stand til at yde et rimeligt Ækvivalent for deres Lønning, og som Banerne ikke er i Stand til at anvise Pladser, hvor de virkelig kan gøre Fyldest, maa afgaa med Pension.

RINGSTED—HVALSØ— FREDERIKSSUND

Stykgodsudvalget har nu afgivet Betænkning vedrørende Banestrækningen Ringsted—Hvalsø—Frederikssund. Efter anstillede Beregninger har Driften af denne Del af den samlede midtsjællandske Bane, der for den sydlige Dels Vedkommende er aabnet for Drift i 1925 og for den nordlige Del i 1928, og hvis Anlægsudgift andrager ca. 9% Mill. Kr., i Driftsaaret 1931—32 givet et rent Driftsunderskud

paa næsten 275 000 Kr. (uden Medregning af Udgift til Afskrivning (ca. 212 000 Kr.) eller Forrentning (ca. 415 000 Kr.).

Trafikken paa Banen har i Aarene siden Ibrugtagningen været i stadig Tilbagegang. For Personbefordringens Vedkommende er der saaledes i Løbet af de sidste 2 Aar indtil 31. Marts 1932 en Tilbagegang paa ca. 16 pCt. (mod en Stigning for hele Jernbanenettet paa 1 pCt.), og for Godsbefordringens Vedkommende har der i Løbet af de sidste 2 Aar ud over den almindelige Tilbagegang paa ca. 16 pCt. paa hele Statsbanenettet yderligere været en Tilbagegang paa 20 pCt.

Der maa regnes med, at Landevejsbefordring har taget ca. 75 pCt. af den Trafik, der ved Banens Planlæggelse var regnet at skulle tilfalde Banen, derunder næsten alle Landbrugets Eksportprodukter. Banens Godstransport bestaar fortrinsvis af nogle af de paa Banerne lavest tariferede Varer, og Banens Betydning ligger derfor alene i at være Reserve paa Tider og overfor Transporter, hvor Automobiltrafikken ikke har set sin Regning ved at sætte ind.

Afgørende for denne Udvikling har det ogsaa været, at Afstanden pr. Landevej fra væsentlige Dele af Banens Opland til Købstæderne Roskilde, Holbæk og Frederikssund er adskillig kortere end Afstanden pr. Jernbane. Som et karakteristisk Eksempel paa Forholdene paa Egnen skal nævnes, at der i en af Banens større Landkommuner paa ca. 1100 Indbyggere findes 74 Automobiler, svarende til 682 pr. 10 000 Indbyggere, medens Gennemsnittallet for Sjællands Landdistrikter er 395 Automobiler for 10 000 Indbyggere.

Selv med den Forenkling af Driften, der kan tænkes gennemført, vil det rene aarlige Driftsunderskud efter Udvalgets Undersøgelser dog næppe kunne blive under ca. 125 000 Kr. samt Afskrivning (til Fornyerse) paa ca. 200 000 Kr., altsaa over 300 000 Kr. uden Forrentningen. Ved Drift alene som Godsbane maa der regnes med et rent Driftsunderskud paa selve Banen paa ca. 33 000 Kr. og et Indtægts-tab paa andre Baner paa ca. 41 000 Kr. aarlig samt ca. 150 000 Kr. til Afskrivning, altsaa ialt ca. 225 000 Kroners aarligt Tab.

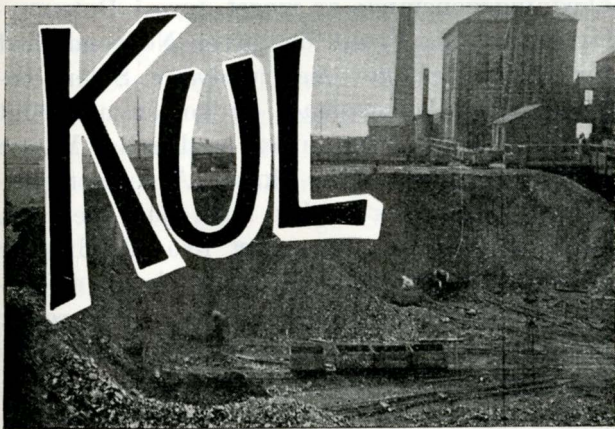
Ved Banens fuldstændige Nedlæggelse maa regnes med en aarlig Indtægtsnedgang paa andre Strækninger (for Trafik i Forbindelse med Banen paa ca. 70 000 Kr., medens der i saa Fald intet skal henlægges til Fornyerse og dog kan reddes nogle af de i Banelegeme, Bygninger og Broer anbragte Værdier.

Udvalgets Flertal (alle Medlemmer undtagen de to nedenfor nævnte) stiller Forslag om Ophør af i hvert Fald Personbefordringen paa Banen, men henstiller Afgørelsen af, hvorvidt Banen bør fuldstændig nedlægges eller drives alene som Godsbane, til Administrationens Afgørelse, idet Afgørelsen bl. a. er afhængig af, hvilken Betydning man vil tillægge Afskrivningsudgifterne, ligesom Udvalget ikke har kunnet opgøre Værdierne ved Baneanlæggets eventuelle Realisation.

To Medlemmer af Udvalget (C. Vejre og M. K. Sørensen) har ikke kunnet tiltræde Flertallets Indstilling om Ophøret af Personbefordringen og peger bl. a. paa, at dette Ophør vil medføre, at ca. 40 Tjenestemænd derved vil blive overtallige paa et Tidspunkt, hvor der i Forvejen er overtallige Tjenestemænd. Mindretallet indstilleer, at man i hvert Fald i nogle Aar endnu bibeholder saavel Person- som Godstrafik paa Banen.

Det paapeges i Betænkningen, at den Betydning for Transittrafik (navnlig i Forbindelse med Sverige og Norge), som man tidligere har ment vilde kunne tillægges Banestrækningen Ringsted—Frederikssund og den ufuldførte Forlængelse af Banen fra Frederikssund til Hillerød, ikke længere kan paaregnes. Det Faatal af transiterende Vogne, der findes, vil lige saa let kunne ledes over den tidligere Rute (via København). Den eventuelle Fuldførelse af Anlægget af Strækningen Hillerød—Frederikssund, der udover de allerede angivne Summer vilde koste omkring 1,4 Mill. Kr., vil ikke kunne indvirke væsentligt paa Driftsresultatet af Strækningen Frederikssund—Ringsted. Der er ved sidstnævnte Udgiftstal bortset fra Udgiften til Ombygning af Hillerød Station, der under alle Omstændigheder i alt væsentligt var nødvendig af Hensyn til Nordbanens Dobbeltspor.

Spørgsmaalet om, hvilken Nyordning der skal vælges, er nu til Behandling i Administrationen.



ET KULGRUBEBESØG

Jeg sidder i et overfyldt Tog, der kører mod Syd ned til Industribyen Kattowice, Polens største Kulindustricentrum.

Øde Landskaber glider forbi. Her dyrkes Kartofler og Rug som paa de magre, jyske Hedeegne. — Jeg er i Galizien.

Snart faar Himlen en blaasort Tone, og jeg skimter Røgen fra talrige Fabriksskorstene. — Her er Kul, Kul og atter Kul, By ved By, Hus ved Hus, altsammen rejst for Kullenes Skyld. Saa langt Øjet rækker, hæver de tilrøgede

Skorstene sig som sorte Minareter. Autoer farer frem og tilbage ad prægtige Landeveje, anlagte, da Østrigerne huserede i Galizien.

Katowice er en temmelig stor By. Den har pæne, lige Gader, smukke Forretninger hvis Indehavere næsten alle er Jøder. Alle taler Tysk indbyrdes. — Menneskene her har en mærkelig brunliggraa Hudfarve af det stadig dalende Kulstøv, Luften er tung og trykkende og Himlen er sort, som er der stadig et Uvejr i Vente.

Jeg gaar hen paa det danske Konsulat. Konsulen er bortrejst, det forbavser mig ikke. Kun sjældent er en Konsul der, hvor han skal være. Men heldigvis har han en flink Sekretær, der sørger for, at jeg bliver ført ned i en af Polens største Kulgruber.

Det kræver vigtige og omhyggelige Forberedelser at bese en Kulgrube. — Hvor utroligt det end lyder, bliver man først ført ind i et Badeværelse. Dog ikke for at bade, det synes ret meningsløst. Nej, man bliver anmodet om at afføre sig alt sit Tøj. En tyk Uldtrøje samt en dejlig Munkekutte, Benklæder og Trøje i eet, bliver mig udleveret, dertil en Hætte. Dragten kan snøres omhyggeligt sammen ved Ankler og Haandled og Hætten gaar langt ned i Panden og knappes fast under Hagen. Paa Fødderne faar jeg et Par drabelige Mandfolkesokker og et Par store Trampestøvler, Nummer 43. I Hænderne en Stav og en meget smuk Karbidlygte af Messing.

Nu er jeg udrustet og ser fantastisk ud, parat til at sige Farvel til Sollyset og stige ned i Underverdenen sammen med to Førere, der er stillet til min Raadighed.

Nedstigningen foregaar med fænomenal Hurtighed. I Løbet af ½ Minut er vi med Elevatoren 500 Meter under Jordens Overflade. Jeg maa holde mig for Ørerne, det stærke Luftryk er ikke behageligt. Elevatoren standser, og vi kan stige ud. — Her fordeler Kulgangene sig lig Roms Katakomber, en Labyrinth af snørklede Jernskinner. Mørke og truende hæver de døde med Træbjælker afstivede Kulvægge sig. Vore Lygter er tændt, men vi behøver dem ikke, her er der elektrisk Lys. Der er behageligt køligt, og Luften er temmelig frisk. Ledninger med Lys, Vand, ubrugt og brugt Luft snor sig langs Kulvæggene.

Men vi maa skynde os, det elektriske Tog, der har en paafaldende Lighed med vore smaa

hjemlige Mergelbaner, venter. Mine Førere stiger op i en Waggon; jeg sætter mig forrest paa Lokomotivet. Jeg faar Paabud om ikke af Nysgerrighed at strække Hals, ikke fægte vildt med Armene og i Kaadhed støde min jernbeslagne Stok mod Loft eller Gulv. Overalt ligger de elektriske Ledninger og ligesom lurder paa en, — venter, at man skal strække Armene ud og blive hængende. Jeg er overdreven forsigtig, kryber sammen og forsøger paa saa vidt muligt at lade Hoved og Arme forsvinde. — Med en Fart, der sømmer sig for smaa, elektriske Tog, farer vi 3 km ind under Byen Katowice.

Toget kører ikke længere. Vi maa ud og vandre videre til Fods. Mine to Førere er stolte Germanere. Den ene er en høj, mager Mand, den anden er lille og bred. Paa klangfuldt Tysk gør de mig forstaaeligt, at det er en meget farefuld Vandring, vi nu begiver os ud paa, og at den mindste tankeløse Bevægelse kan medføre Døden. — Det lyder meget spændende, og jeg skal ikke nægte, at det løber mig koldt ned ad Ryggen.

Paa Grund af Pladsmangel maa vi gaa i Gaasegang. Først den lille, brede Mand, som jeg ihærdigt maa forfølge. Efter mig den høje, magre, der nøje skal vogte paa mig og mine Bevægelser.

Nedad stiger vi, stadig nedad. smaa Vanskeligheder begynder at melde sig. Det elektriske Lys hører op, vi maa nøjes med Lygte-skin. Kun Vand- og Luftledningerne hører ikke op. — Det lader til, at man her har Forstaaelsen af, at en polsk Arbejder ikke behøver megen Luft, og især ikke frisk Luft, og her er det nøje regnet ud, hvad han kan nøjes med.

Det bliver hedt og trykkende. Jeg begynder at svede i min tykke Uldtrøje og aande tungt. Min lille Fører er meget hensynsfuld imod mig. Hvert Øjeblik standser han for at gøre mig opmærksom paa smaa Fordybninger i Vejen, jeg maa passe paa ikke at stikke min store Fod i, eller et Kulstykke lidt ud over den almindelige Størrelse, vi ellers vader i. Han tiltror mig samme Ubehændighed som han selv. Han aner ikke, at han har en forhenværende Gymnast i Hælene paa sig. — Af og til maa vi gaa meget krumbøjet, ligesom gamle, tyrkiske, forslidte Kællinger.

Snart hører vi en svag Banken . . . den

bankende Lyd bliver stærkere . . . en sort Mur taarner sig op foran os . . . Vi staar for Enden af en lang Kulminegang og ved Begyndelsen af en ny. Her arbejder en 4—5 polske Arbejdere. Den sorte Sved driver i stride Strømme ned ad deres nøgne Overkroppe. I Haanden har de hver en lille Beholder med Sprængstof. Langsomt borer de sig ind i Kulvæggen. Først her ender de smaa Jernbaneskiner.

Paa Tilbagevejen gør vi et lille Ophold i Opsynsmændenes Kontor. — Her drikker jeg Vand og tørrer mit sorte, svedige Kulhovede samt benytter Lejligheden til at faa nogle Oplysninger om Arbejdernes Løn og Vilkaar o. s. v.

En Arbejder, der staar i det inderste af Gruben, der hvor Kullene hugges ud, arbejder paa Akkord. Han arbejder otte Timer, men faar Betaling efter, hvor mange Vogne Kul han kan udhugge om Dagen, og hvor meget Sprængstof han bruger. Er han meget flittig, kan han have sine 10—12 Kr. om Dagen, men saa maa han ogsaa slide meget haardt og knapt unde sig Tid til at spise. For dette Beløb vil han knapt kunde leve anstændigt, hvis han har en stor Familie, da Fødemidler og Beklædningsgenstande er meget dyre i Polen. — Grøntsager og Frugt, der er en Nødvendighed for Mennesker, der maa undvære Solen, betragtes som Luksusmad, og koster urimeligt meget. — Folkeoplysningen er daarlig. Mange kan hverken læse eller skrive. Arbejderne tilbringer ikke deres Fritid i frisk Luft, men paa smaa, daarlige Restauranter, hvor de drikker Spiritus. Boligforholdene er ligeledes elendige; tit bor der to Familier i samme Værelse; Bolignøden er stor i Byerne, og Tuberkulosen er en daglig Gæst.

En saadan Mand — selv om han er aldrig saa stærk og kraftig, — er, naar han har naaet de 60 Aar, fuldstændig ødelagt. Før i Tiden tog man Børn paa 14 Aar til Hjælp i Gruberne. Nu er det forbudt for Drengene under 16 Aar og Mænd over 60. — Der arbejdes med flere Hold Dag og Nat, 8 Timer ad Gangen. Det hænder ofte, at een bliver baaret syg op af Gruben.

Medens jeg sidder her i Kontoret, kommer et Hold Arbejdere. Deres Arbejdsdag er endt, de skal nu op i Solen. Een for een kommer de ind og afleverer deres lille Beholder med Sprængstof. En Mand sidder ved Skrivebordet og noterer, hvor meget Sprængstof hver især

har brugt. Har en Mand brugt mindre Sprængstof end det er ham tilladt at bruge, faar han Belønning. Det bliver regnet ud, for hvor mange Penge han har sparet Sprængstof, og disse Penge bliver lagt til hans Løn. Er derimod det omvendte Tilfældet, at en Mand har brugt for meget Sprængstof, bliver det, han har brugt for meget, trukket fra hans Fortjeneste.

Det elektriske Tog venter; vi forlader Kontoret og kører sammen med 100 Arbejdere, der skal føres op i Dagslyset, til Elevatoren. — Jeg tager Bad i det elegante Badeværelse, der er forbeholdt de Overordnede. Arbejderne forsvinder i det store fælles Baderum.

Klokken er 2, jeg har opholdt mig under Jorden i 3 Timer.

Det er intet Under, at en polsk Arbejder sætter Himmel og Jord i Bevægelse for at blive i Danmark, naar han først er kommet dertil. At være Arbejder i Polen er ikke nogen misundelsesværdig Lod.

I Modsætning til herhjemme, hvor vi efterhaanden har udstykket alle Herregaardene, har Polen saa at sige kun store Godser, mange paa baade to og tre Tusind Tønder Land. — Det er en Sjældenhed, at Ejeren selv interesserer sig for Godsets Drift. Som Regel er der kun saa ringe Kontakt mellem Slottet, som den fornemt tilbageliggende i Hovedbygning kaldes, og de lange Længer, Stalde og Lader, der klynger sig om Overinspektørens Bolig.

Jeg vandrede lange Strækninger til Fods fra Posen til Warszawa og besøgte de store Godser undervejs. — Det var i Foraarstiden, og Røedtyndingen havde taget sin Begyndelse. Her arbejdede de polske Arbejdere, unge Kvinder og Mænd fra Byerne, der er søgt herud. Hjemme er man vant til at se 3—4 Mennesker arbejde paa en Roemark. Her ser man lange Rækker paa over 20 Kvinder og Mænd. De er fantasiløst klædt paa i mørke Dragter. Paa Afstand og i skarpt Sollys ligner de en Række sorte, vajende Fugleskræmsler. Disse 20 polske Arbejdere udretter ikke mere end 10 danske, men Lønnen er ogsaa derefter. 3 Zloty (knap 1½ Kr.) faar en Arbejder daglig, og Arbejdsdagen er paa 10 Timer. For at kunne leve maa en polsk Arbejderfamilie spise de billigste Fødemidler, der overhovedet kan opdrives: Kartofler, Brød uden Smør og Ærter uden Kød.

En hed Sommerdag vandrede jeg gennem Warszawas nægtige Fattigkvarter. Her hersker den største Elendighed. Alle Husene er af Træ, og mange af dem har store Huller i Tagene, hvor Regnen kan sive ned. Dørene staar aabne, saa man fra Gaden kan se ind i de elendige smaa Rum, hvor gamle, skrøbelige Skikkelser sidder, tæret af Sygdom og Sult. Folk dør i Snesevis, baade rige og fattige. Aldrig har jeg i nogen By set saa mange sørgeklædte Kvinder gaa paa Gaderne som i Warszawa . . . Smaa, halvnøgne, forsultne Unger løber omkring eller sopper i den stinkende Rødesten, der løber gennem Gaderne. Ogsaa gamle Koner sidder paa Fortovet med de knudrede Tæer i Kloakvandet. — Om Aftenen, naar Skumringen er faldet paa, kommer Hytternes yngre Indvaanere frem, bærende paa de blanke Roejern.

Martha Wisti.

ET JULEAFTENSMINDE

Naar vi læser de ledende Artikler i Dansk Lokomotiv-Tidende, og de Meninger, de menige Medlemmer fremsætter i deres tilsluttende Artikler, om Humanismen og dens Udøvelse fra Administrationens Side overfor Lokomotivmændene, der agerer Forposter i den store statslige Vognmandsforretning, saa er der et og andet, der rinder en i Hu, hvad man kan være udsat for gennem Aarene.

Jeg tror, det var i Aaret 1925, at jeg en Juleaftensdag skulde køre et hurtigt Persontog over Øen med Forbindelse fra Hovedstaden. Vi kørte fra Hjemstedsstationen ved 4 Tiden om Eftermiddagen, og trods Kulde og Blæst, tegnede Turen til at blive en af de almindelige med lidt Kulde og en ulidelig Træk ind i Førerhuset foraarsaget af den daarlige Vind, men det bliver efterhaanden en Vane, som Lokomotivmændene ikke regner særlig med. Allerede ved den anden Station var Lokomotivføreren og undertegnede klar over, at denne Aftens Køretur vilde byde paa noget ud over det almindelige. Ved Indkørslen til førnævnte Station, kunde vi ikke forstaa, at Indkørselssignalet stod paa halv, vi havde ikke lagt Mærke til, at Blæst og Kulde var tiltaget i Styrke, og at det hurtigt tiltagende Mørke, trods det var forholdsvis tidligt paa Aftenen, var foraarsaget af Snetykning og Islag, der havde lagt sig paa Ledningstraadene til Signaler og Telegraf. Hvad misvisende Signaler betyder for et Togs rettidige Fremførsel, ved kun Lokomotivmændene, som skal respektere et saadant Signal paa halv, som var der givet Stopsignal, og saa vidt mulig alligevel holde Tid. Lokomotivføreren og jeg var enige om, at vi trods forcerede Anstrengelser ikke vilde naa frem i rette Tid til Endestationen, men vi vilde gøre vores bedste for at føre de rejsende frem saa de kunde fejre deres Juleaften sammen med deres kære.

Med de yderste Anstrengelser fremførte vi Toget til den næstsidste Station, hvor Stationsforstanderen ved Ankomsten meddelte os, at Telegraf og Telefonledninger var afbrudte, de var sønderbrudte af Snestormen.

I Henhold til Togreglementet tog Stationsforstanderen Plads paa Maskinen for at Togets videre Fremførelse kunde finde Sted. Den videre Kørsel foregik nu under hyppigt Brug af Dampfløjten, og Togets Hastighed sattes betydeligt ned.

Medens vi før paa Grund af den forcerede Fart mellem Stationer kunde komme igennem Snedriverne, saa hevirkede den langsommere Kørsel nu, at vi ikke naaede mere end ca. Halvvejen mellem næstsidste og sidste Station, før vi \bullet ad en Bakke kørte fast.

Der sad vi saa fra Kl. ca. 7 Aften til Kl. 1 Nat, og trods Sneens Hvirvlen ind i Førerhuset, gjorde vi vort bedste for at holde Varmen vedlige i Togstammen, hvilket ikke var ganske let under den kraftige Snestorm og en Frost paa 8 a 10 Grader.

Medens de rejsende var nogenlunde tilfredse med Varmen, vi skaffede dem, saa var vi paa Maskinen fuldstændig gennemblødt af Sneen al den Tid, vi sad fast, og vi havde vanskeligt ved at forstaa, at saadan en Juleaften skulde vi ogsaa være tilfredse med, fordi vi var Tjenestemænd og hørte til Forposterne, og maatte blive paa vores Post. Kl. 1 slog Forløsningsens Time, de udsendte Hjælpetropper havde fra den næstsidste Station, faaet en af vore store Maskiner koblet fra et der holdende Tog og sendt ud til os, og den naaede efter forskellige Vanskeligheder ud i Bagenden af Toget, vi holdt med, og kobled til der. Ved forenede Anstrengelser fik Maskiner Toget trukket tilbage til den Station, vi var kørt fra.

Vi paa Maskinen troede, det nu var vores Tur til at faa nogen Varme og noget varmt at spise eller drikke, for det trængte vi i høj Grad til efter det kolde Ophold i Sneen i ca. 6 Timer, men nej, det var der ikke noget, der hed.

Efter en kort Konference mellem Forstander og Lokomotivfører blev der Enighed om, at vi skulde forsøge at forcere Strækningen med den tomme Maskine. Med lidt god Vilje kan en P Maskine nok egne sig som Sneplov i givet Tilfælde.

Vi fik Dampen op, og ud gik det fra Stationen, og nu forcerede vi Snedriverne, som vi før sad fast i, og vi naaede over Bakken og ned mod den sidste Station før Endestationen. Vi kørte med Igangsætningshanen til, den sidste Reserve var taget i Brug, skønt Sneen fæg os om Ørene, saa kunde vi, naar vi ikke var inde i Snedriver, se nogle faa Meter frem.

Vi havde lige haft et saadan Pust og var klar til at gaa igennem den næste Snedrive, da jeg pludselig ser et rødt Lys forude, og raaber Stop til Lokomotivføreren, der med den Ro, som var denne Lokomotivfører egen, foretog de nødvendige Manipulationer; det var kun Sekunder det drejede sig om før Regulator var lukket, Bremsen sat paa og Styringen bak, og inden vi fik Tid til at tænke os

rigtig om, for eventuelt at springe af, sad vi fast i en stor Snedrive nogle faa Meter fra det røde Lys. Vore Hovedhaar, som havde foretaget en oprejsende Bevægelse, faldt atter tilbage i deres naturlige Stilling.

Ved nærmere Undersøgelse viste det sig, at det røde Lys stammede fra en R. Maskine, som var sendt ud imod os, altsaa i vores Kørselsretning, men paa deres venstre Spor, den var kørt fast i den samme Snedrive, som vi sad fast i.

Jeg skal ikke her komme ind paa den Disposition og det Ansvar, vedkommende Stationsforstander paatog sig ved at træffe en saadan Beslutning, men prøv i Tankerne at følge disse to store Maskiner i fuld Fart imod hinanden og kun en Snedrive paa nogle faa Meter skilte dem ad.

Da Skrækken havde lagt sig, og Sneen mellem begge Maskiner blev skovlet væk, saa kobled vi begge Maskiner sammen og kørte tilbage til Togstammen, og ved forenet Hjælp førte vi det forsinkede Tog til Endestationen, hvor vi ankom Kl. ca. 6 om Morgenen.

Hvorledes denne Julenats Virkninger afsatte sig paa de Mennesker, der havdet staaet paa Maskinerne fra Kl. 3,30 Em til Kl. 6 næste Morgen, skal jeg ikke forsøge at beskrive, og ved det for den Sags Skyld heller ikke; men heldigvis er det jo den Slags bitre Minder, som efterhaanden viskes ud. Ja, maaske!

Men jeg vilde ønske, at de Herrer, som for Tiden giver Tonen an indenfor Administrationen, med Hensyn til vore Kørselsfordelingers Udarbejdelse, at de havde et saadant Minde, at tænke tilbage paa Kuldegysningerne fra en saadan Nats Oplevelser vilde antagelig trænge igennem selv de mest forhærdede Hjerner, saa vilde Viljen til at stramme Tøjlerne maaske slappes, — hvis da ikke deres Følelsesliv er fuldstændig dødt.

Peter.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Hvad skal det ende med?

Det, der som en rød Traad gaar gennem alt og alle, baade i Administrationen og ude i Distrikterne, Sektionerne og hvad nu alle de mulige og umulige Administrationsgrene hedder, hvor man kan anbringe en Overordnet, er Ordet »spare«.

Nu er jeg selvfølgelig ikke af den Mening, at der ikke skal drives en forsvarlig Økonomi indenfor alt, hvad der hedder Statsvirksomhed. Det kræves der, baade naar Samfundet er rask, og især naar det — som Tilfældet er for Øjeblikket — er sygt, gennemrystet ud i de mindste Sammenføjninger af daarlige Erhvervsmuligheder baade for Landbrug og Industri og deraf følgende Arbejdsløshed, alt det, man betegner med Ordet »Krise«.

At denne Krise ikke ogsaa skulde medføre Vanskeligheder indenfor D. S. B., er der vel næppe nogen, der havde tænkt sig, og Spare-Manien har derfor faaet ny Næring.

Der er sikkert ingen, der vil benægte, at der, af politiske Hensyn, har været drevet en endog særlig udpræget Sparepolitik, der i alt væsentligt er gaaet ud over Funktionærklasserne, der for Øjeblikket er at sammenligne med den gerrige Vognmands Hest. Den, som Vognmanden af »lutter Gerrighed« stadig afknappede paa Foderet samtidig med, at han paa lagde den mere Arbejde. Der var jo blot det beklagelige ved Historien, at Hesten gik hen og døde Dagen før den slet intet Foder skulde have haft.

Ja, det var vel nok kedeligt, for tænk, hvilket Fænomen der ellers kunde være blevet ud af et saadant Eksperiment — mere Arbejde og ingen Løn!

Paa samme Maade har de politiske Spare-Theorier overfor Funktionærklasserne udsuget al sund og human Indskrænkning baade i økonomisk og i arbejdsmæssig Henseende, saaledes at man nu, da der for Alvor trænges til ekstraordinære Foranstaltninger til Afhjælpning af de opstaaede Vanskeligheder, befinder sig i samme Situation som Vognmandens Hest Dagen før den døde.

Det vilde imidlertid føre for vidt (hvor fristende det end kunde være), at nævne Eksempler paa, at denne Sammenligning mellem Funktionærklasserne og Vognmandens Hest ikke er overdreven, og jeg vil derfor indskrænke mig til at blive indenfor vore egne Rammer.

Der har hver Gang der har været tilrettelagt nye Kørselsfordelinger, stadig fundet større og større Udnyttelse Sted af Personalet. Ganske vist indenfor den Grænse, som de bestaaende Tjenestetidsregler hjemler Ret til, saa i den Henseende kan de Herrer Kørselsfabrikanter trygt vaske deres Hænder; men man har desuagtet opnaaet at tildele Personalet Tjenester, der — uden at man behøver at bruge for stærke Ord — kan betegnes som inhuman.

Dette har kun været muligt, takket være de uheldsalige Huller, der er i Tjenestetidsreglerne. Først og fremmest Betegnelsen $\frac{2}{3}$ Tjeneste, der baade i Tide og Utide kædes sammen med Udførelsen af Togtjeneste, og hvor dette ikke syntes at slaa til for den virkelige fulde Udnyttelse af Personalet, har man Eftersyn 1 a og b o. s. v. at falde tilbage paa.

De Herrer, der har opfundet disse Eftersyn, tør ikke samtidig paatage sig Ansvar ved at give Regler for, hvori dette Eftersyn skal bestaa. Hvor der skal smøres og hvor meget der skal efterses — det tier de klogeligt stille med. Naa, det er jo ogsaa tidligt nok at optræde paa Arenaen og fremsætte sine mere eller mindre (hm!) Spørgsmaal den Dag, Aarsagen til, at Skaden er sket, skal opklares.

Samtidig med, at der har fundet Indskrænkning Sted i Forberedelses- og Afslutningstiderne, har man lagt Maskinbenyttelsen saaledes til Rette i de tildelte Kørselsfordelinger, at Maskinen skal være ude af Remisen igen næsten før den er naaet derind, hvilket i mange Tilfælde har til Følge, at Maskinerne maa køre de lange Ture paa indtil 8 à 10 Timers uafbrudt Kørsel efter en Forberedelse paa 31 Minutter, hvor der normalt ellers er 1 Time.

Man kan nu spørge: Hvorledes kan dette være muligt, uden at der sker Uheld af nogen Art?

Uden at frygte for at blive beskyldt for overdreven Selvros, kan man give følgende Svar:

Ene og alene af den Aarsag, at vi Lokomotivmænd omfatter vor Gerning med en altoverskyggende Samvittighedsfuldhed og Interesse.

Op spørger man videre, hvor længe der endnu kan trækkes Veksler paa denne Kendsgerning, saa svarer jeg ganske ærligt: Lige saa længe som vore Evner og Kræfter paa nogen mulig Maade kan strække til.

Men ogsaa her synes der at optaarne sig den ene Vanskelighed efter den anden.

Det har jo i mange Aar ikke været nogen Hemmelighed, at Maskinerne — i hvert Fald her paa Fyn — har været i en ringe Forfatning. Et Eksempel fra forleden Dag vil tydeligt vise, at dette er rigtigt.

Under Fremførelsen af Tog 36 observerede Lokomotivføreren ved Indkørselen til Marslev Station en stærk Røg. Ved nærmere Eftersyn viste det sig, at der var Ild i højre bagerste Tenderhjul.

Enhver vil selvfølgelig nu gætte paa en Afbrænding, men herom er der ikke Tale. Nej — det var saamænd alt det aargamle Olie og Skidt, der sad paa Egerne og indvendig paa Hjulkransen, der var gaaet Ild i. Detskal her erkendes, at der virkelig ogsaa var noget at brænde væk af, for der sad et ca. 2—3 cm tykt Lag over det hele. Til Trods for, at der paa de efterfølgende 3 Stationer blev hældt Vand paa, lykkedes det ikke at slukke Ilden, før Maskinen holdt ved Askekassen i Nyborg.

Med Maskiner i en saadan Tilstand og med den kortest mulige Tid til Raadighed ved Eftersynene vil enhver give mig Ret i, at Lokomotivpersonalets Tjeneste bør betragtes som yderst enerverende.

Op saadan kan der nævnes utallige Eksempler paa, hvorledes man fra vore Overordnedes Side opfatter sit Ansvar med Hensyn til at diktere Arbejdsvilkaarene for det dem underlagte Personale.

Op det er de samme Overordnede, hvorom der i Lønningskommissionen blev sagt, at her skulde en virkelig Lønforhøjelse finde Sted for at faa saa dygtige Folk ind som vel muligt.

Derfor tror jeg heller ikke, at det er nogen af disse »Dygtigheder«, der har konstrueret den Vinduesvisker, som efter lange og sikkert møjsommelige Overvejelser omsider er sat paa Maskinerne (det skulde da lige være vor gode Ven Sø-Sø-Sørensen. ja, undskyld, jeg stammer ogsaa, naar jeg skriver), og er det Tilfældet, tror jeg ikke, jeg er den eneste, der er dybt skuffet.

Men tilbage til Spare-Epidemien.

For ca. 12—13 Aar siden var der her i Nyborg en Arbejdsstyrke i Remisen, der var 10—12 Mand større end Tilfældet er nu. Dertil kommer, at de Remisearbejdere, der om Vinteren blev udtaget til Kedelvognene, blev erstattet med Ekstrafolk, saa Maskinerne ikke af den Grund skulde lide af mangelfuld Aftørring. Dette har man i de sidste Aar imidlertid ikke brugt, og Maskinerne har derfor — forarsaget af den reducerede Arbejdsstyrke og deraf følgende mangelfulde Aftørring om Vinteren, hvor det dog efter ethvert fornuftigt Menneskes Betragt-

HIST OG HER

ning er særlig paakrævet. Stort bedre staar det ikke til med Remisens Renholdelse. Hvis man ikke vil risikere at sætte sig paa den unævelige Del af sit Løge, gør man klogt i at braadde sit Fodtøj, inden man begiver sig ind i dette Virvar af Bremseklopper o. l., for ikke at tale om, i hvilken Forfatning man kan finde sin Maskine efter blot en Dags Henstaaen i Remisen.

De, der har Ansvar for denne Sparsommelighed, har fuldstændig overset Konsekvenserne af deres Spare-Mani.

Tilfældet med Maskinen af Tog 36 taler her sit tydelige Sprog. Det viser tilfulde, at findes der Brud paa Maskinen, er det yderst vanskeligt — for ikke at sige umuligt — for Lokomotivføreren at observere dette.

En anden Omstændighed, som man dog burde have ventet, at disse Spare-Teoretikere var blevet opmærksom paa, er den, at de Herrer selv jo ikke behøver at være det samme Antal, naar der er foretaget stærke Reduktioner i det dem underlagte Personale. Men saa nær sin egen Rede har man ikke søgt sine Spare-Objekter.

Jeg skal ikke fremhæve noget bestemt Tilfælde, men finder dog Anledning til i denne Forbindelse at drage følgende Sammenligning:

Der findes ca. 1900 Lokomotiv- og Motormænd indenfor D. S. B. Af Overordnede indenfor samme Kategori findes (iberegnet Maskindirektøren) ca. 61, hvilket vil sige, at for hver ca. 30 Lokomotivmænd findes en Ingeniør eller Lokomotivmester. Nu ved jeg udmærket godt, at der sorterer andet Maskinpersonale under disse Overordnede foruden Lokomotivmændene; men til Gengæld staar der ogsaa et meget betydeligt Antal Kontorpersonale til de Overordnedes Disposition, saa dette Billede er sikkert ikke helt galt.

Til Sammenligning tjener følgende:

En meget stor Virksomhed indenfor Jernindustrien i København har ca. 600 Arbejdere, 1 Overingeniør og 1 Driftsingeniør og 3 Værkmestre.

Denne Virksomhed klarer sig udmærket med dette Antal, og saa maa man her tage i Betragtning, at der til Stadighed udføres nyt Arbejde, der først fordrer Tegninger og Overslag, medens dette ikke kan siges at være Tilfældet indenfor D. S. B.s arbejdsledende Stillinger.

Det vilde derfor ikke være ubeskedent, om man opfordrede vore — saa ivrigt spejdende efter Spare-Objekter — Overordnede til at vende Blikket indad mod sig selv, og her kan forøvrigt godt tages mange andre i lignende Situationer indenfor D. S. B. med. For det kunde jo risikeres, at man en skønne Dag stod overfor det Tilfælde, at der var flere til at lede Arbejdet end til at udføre dette, og man er da berettiget til at spørge:

Hvad skal det ende med?

»La's Fynbo«.

Saa vilde det formentlig ende med, at Lederne kom til at foretage sig noget nyttigt, nemlig at arbejde. Det vilde nok virke som et Slag i Ansigtet.

Red.

Det sidste Springavancement, Fldmægtig H. V. J. Holsts Udnævnelse til Trafikinspektør af 1. Grad, har givet Jernbaneforeningens Organ »Vor Stand« Anledning til Kritik, Bladet skriver bl. a. følgende: »Det kan ikke kaldes Personalepolitik, fuldstændig at se bort fra Fortiden. En saadan Politik kan ikke kaldes andet end Panik- eller Reklamepolitik. . . .« Der mangler i Virkeligheden ikke stort andet, end at Træhesten, vore Forfædre red, blev indført igen. Saa havde vi hele Musikken fra Hovbondens Tid.

Generaldirektør Knutzen siger om denne Udnævnelse: »Jeg har indstillet den *dygtigste* Mand til Posten.« — Vi andre ser spørgende paa hinanden. Hvor ved han fra, at den Mand er den dygtigste? Det er pludselig blevet slemt at have Erfaring og Anciennitet.

Forleden Dag, den 6. December, maatte Tog 5 standse op mellem Frederikslund og Slagelse paa Grund af en sprængt Bandage. Ved Undersøgelsen konstaterede Lokomotivføreren, at han ved forsigtig Kørsel godt kunde køre ind til Slagelse. Her overtog en Slagelse Maskine Toget og fortsatte til Korsør.

Er den Historie en Mindelse om, at Lokomotivmaskinen skal ses hyppigere efter, i hvert Fald hyppigere end det nu sker. Lokomotivmændene føler ikke den Tryghedsfølelse, som er en saa vigtig Faktor for Sikkerheden. Gør selve Sørensen maaske?

Der er nu opslaaet 71 Embeder ledige. En stor Del af disse er Stationsforstanderpladser, f. Eks. Nørrebro, Frederiksberg, Horsens, Vejle, Kolding. I Nærtrafikken er ogsaa flere store Stationer ledige.

Endvidere er opslaaet 2 Maskiningeniørpladser af 1. Grad. Den ene er den, der indehaves af den berømmelige Ingeniør, der ordnede den »blaa Vogn«. Han kunde! Han skal altsaa afløses! *Kunde man ikke tænke sig at benytte Lejligheden til at inddrage den Stilling? Vi tillader os at anbefale dette.* Der er ingen, der vil savne en Ingeniør paa denne Plads. Det er overordentlig problematisk, hvad Nytte han gør. Med en Nedsikring af underordnede maa naturligt følge en tilsvarende af Overordnede.

Den 7. December blev lokomotivfører Sørensen, Frederikshavn, syg paa Maskinen kort før Toget, han fremførte, naaede Hjørring. Det lykkedes ham at faa Toget ført til Stationen. Det var en alvorlig Hjerneblødning. Han indlagdes paa Sygehuset og er senere afgaaet ved Døden.

Aage Hermann skriver følgende i Folkets Presse Ved helt at nedlægge dem*), sælge Materiellet og afskedige Personalet løste man lettest hele dette Spørgsmaal. Men nogen tilfredsstillende Løsning var det jo rigtignok ikke. Dette Forslag er og bliver kun en daarlig Vittighed, eftersom Statsbanerne saa ganske afgjort ikke kan undværes. Man har da kun at gøre sig disse Kendsgerninger klart: Statsbanerne kan ikke længere blive en Overskudsforretning, saa længe Generaldirektionen ikke er enebestemmende eller blot medbestemmende i Spørgsmaalet om, hvor de for-

*) Banerne.

skellige Linjer skal ligge. Der er kun een farbar Udvej: at gøre Underskudet mindst muligt og betale det.

Dette har tidligere Generaldirektører tilsyneladende forstaaet bedre end den nuværende, Hr. Knutzen. Han har fra sin Tiltrædelsesdag gennem en stundom lidt anstrengt Benyttelse af Dagspressen næsten krampagtigt arbejdet paa at blive populær. Vi tør ikke sige om de Reforme han til dette Formaaels Opnaaelse har bebudet eller allerede indført har gjort ham særlig skattet i Publikum. *Derimod kan vi erklære, fordi vi ved Besked om de Dele, at indenfor Banernes eget Personale er den knusende dygtige Knutzen ikke blevet populær!*

Og han er nu godt paa Vej til at blive yderst upopulær i meget store Dele af Publikum. Hertil bidrager ikke mindst hans Proklamation, der bl. a. er omtalt i »Dagens Nyheder«, om nu at ville konkurrere med Lillebilerne. Nævnte Blad gengiver Generaldirektørens Lillebilskrigserklæring saaledes:

Vi er her naaet ned paa en Pris (med Fællesbilletten), med hvilken ingen Lillebilvognmand, som driver sin Forretning efter forretningsmæssige Principper, vil kunne konkurrere. Naturligvis, den Vognmand, som konkurrerer med os til en Pris, der bare betaler hans Benzinforbrug kan vi ikke hamle op med, men til Gengæld bliver hans Levetid jo heller ikke saa lang! Jeg tænker imidlertid paa de Vognmandsforretninger, som virkelig gør sig klart, hvad rentabel Kørsel vil sige, og som husker baade Reparationer, Gummi, Slid, Amortisation, og hvad der ellers kan være.

Denne Publikation minder i mangt og meget om de Henvendelser til Offentligheden, som Justitsraad *Zuschlag* i sin Tid udsendte. Den knusende dygtige Hr. Knutzen gasser sig synligt ved Tanken om den Vognmand, hvis Levetid ikke bliver saa lang, eftersom Vognmanden jo, i Modsætning til Statsbanegeneraldirektøren, maa lukke Forretningen den Dag han kører med Underskud.

Den stakkels Vognmand og hans stakkels Chauffører, der sammen med ham bliver arbejdsløse, har jo nemlig ingen til at betale Underskudet for sig. Til Gengæld er de, som alle andre Statsborgere med til gennem Statsskatterne at betale Statsbanernes Underskud, Personlig Skat, Automobil-Skat, Benzin-Skat o. s. v. Det maa da forekomme dem at være en lidet tilfredsstillende Ordning, at de økonomisk bidrager til at vedligeholde den Institution, hvormed Hr. Knutzen vil sørge for deres Ruin og Ødelæggelse.

Til Dato har Generaldirektør Knutzens Statsbaneledelse ikke givet sig mærkbare Udslag i Retning af Forbedring i Banernes Drift eller Økonomi, men kun i Retning af at skabe Vanskeligheder for andre Statsborgere. Men det kan ikke være hverken denne eller andre Statsinstitutioners Opgave!

Repræsentanter for de Banker og Sparekasser, der har ydet Laan til Østbanen, var samlet den 1. December for at drøfte det af Banen ønskede Moratorium med Hensyn til Betaling af Renter og Af-

drag for de kommende tre Terminer 1. Januar 1933, 1. Juli 1933 og 1. Januar 1934. Repræsentanterne kunde dog ikke tænke sig paa nærværende Tidspunkt at foreslaa et saa vidtgaende Forslag. Man enedes om at arbejde for, at Banen fik Moratorium for den forestaaende Termin, og derefter se Tiden an.



Vi beder vore Læsete modtage Ønsket om en glædelig Jul og et godt Nytaar.

25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Januar 1933 kan Motorfører A. Bisholt »Villa Rødbo«, Risskov, Aarhus, fejre sit 25 Aars Jubilæum for sin Ansættelse ved D. S. B.

Bisholt, der tilhørte Trafikafdelingen, blev ved Motordriftens Indførelse paa Risskov Ruten i 1925 forflyttet dertil fra Ar., og gør fremdeles Tjeneste der som Motorfører.

Alle vi, der gennem Aarene har arbejdet sammen med Jubilaren, kender ham som en god Kammerat og Organisationsfælle, der varetager sin Gerning paa en værdig Maade. Motorførerafdelingen bringer herved Jubilaren sin hjerteligste Tak for de svundne Aar og for det gode Kammeratskab og med Ønsket om, at Jubilaren endnu i mange Aar maa varetage sin Gerning.

Held og Lykke i Fremtiden.

J. S.



Kære Kasper Røgbrænder!

Nu har vi jo snart hørt meget om Hr. Sørensens Virksomhed; til en Forandring vil jeg fortælle dig lidt om en Kollega til ham. Paa en lille Bane i Nordvestsjælland fik man for nogle Aar siden en Driftsbestyrer, hvis Dygtighed i den senere Tid er meget omtalt i Bla-

dene i Forbindelse med Nordjyllands Privatbaner. Da han overtog Banens Ledelse var der et Overskud paa ca. 32 000 Kr. Ved sidste Generalforsamling var der trods Afskedigelser, Forflyttelser, Reformers, Modernisering og Besparelser et Overskud paa 168 Kr. Nu ved Manden jo ikke sit levende Raad, thi dette Ry som den dygtige Mand er jo ved hos ham selv at finde Tiltro. Han retter da sine kloge Øjne mod D. S. B. og faar en Remisearbejder væk fra D. S. B., idet hans Folk overtager Pasningen og Rengøringen af Rangermaskinen. Maskinen staar inde fra ca. 23,00 til 5,45, derfor faar han ca. 2 200 Kr. aarlig uden en Øres Udgift, der er kun een Mand i Remisen om Natten, han er Kulmand, Pudser og Fyrmand og løber om Vinteren Stationspladsen rundt og passer Varmekedler og Kakkellovne i Vognene. Da man nu ogsaa fik Rangermaskinen at passe, androg Remisearbejderen om en beskeden Lønforhøjelse, dette nægtedes; saadan er Sparsommeligheden, naar det gæder den menige Mand. Ovre paa Hovedkontoret har man en Kontorchef, der er endnu »dygtigere« end Chefen, naar det gælder om at genere Personalet, og en Masse Assistenters: »Men hør nu her, kære Kaspar«; nu strækker han atter sin dygtige, hjælpende Haand ud mod D. S. B. og siger: »Laan mig Eders »Gris« i Hk., jeg lægger Kul og Olie til, men saa vil jeg have Lov til at bruge »Grisen« som Reserve-lokomotiv til min Bane«. Endvidere overtager han med sine Folk Rangertjenesten paa Stationen. Det vil altsaa sige, at der bliver tre Lokomotivførere overflødige i Hk. O. H. J. tjener mange Penge derved; thi man forlanger selvfølgelig en passende Godtgørelse for det udførte Arbejde. »Synes du ikke, kære Kaspar, at denne dygtige Mand fortjener at omtales lige saa vel som Hr. Sørensen?

Med Hilsen

Baxter.

Det gaar jo ikke altid som Præsten prædiker. Naar Kaspar Røghbrænder læser dette, kan det hælde, han »siger« et eller andet.

Red.

JULETRÆ OG BAL

De københavnske Lokomotivførere afholder Julefest med Bal Torsdag d. 5. Januar 1933 Kl. 18 til 3 i Palælokalerne, Klerkegade 2, hvortil Medlemmer med Familie og Bekendte indbydes. Juletræet tændes Kl. 18 præc., og Medlemmerne anmodes om at møde i god Tid med Børnene.

Dans for Børnene til Kl. 21 og derefter Dans for Voksne til Kl. 3.

Adgangskort 50 Øre. Børnebilletter 1 Kr. Fremmede Børn 1,50 Kr. Baltegn 1,50 Kr. Medlemmer uden Børn kan medtage et Barn for 1 Kr.

Der er sørget for god Underholdning til Børnene og god Musik og glimrende Lokaler samt Restaurationsforhold til Medlemmerne, saa Festudvalget forventer meget stor Tilslutning.

Billetter faas hos Lokomotivførerne, Einar Christensen, Nicolaj Christensen, Karl Olsen, Gb., samt Kaster, Kk.

Festudvalget.

JULETRÆSFEST

Randers Afdelinger afholder Juletræsfest Søndag den 8. Januar 1933 Kl. 18 i Højskolehotellets Festlokaler, hvortil Medlemmer med Familie og Paarørende venligst indbydes.

Program:

- Kl. 18,15 præc. Indmarch.
- » 21,30 Slut for Børnene.
- » 22,00 Bal for Voksne.
- » 23,00 Fælles Kaffebrød.
- » 1,00 Slut? —

Mange og store Overraskelser finder Sted i Aftenens Løb; Mød præcist for at deltage i Indmarchen.

Paategningslister vil cirkulere blandt Medlemmerne, som bedes tegne sig ved første Henvendelse, for derved at lette Udvalget i dets Arbejde.

Listen slutter den 1. Januar.

Ærbødigst.

Festudvalget.

»LANTERNEN«

Lanternen afholder sin 12-aarige Stiftelsesfest Lørdag den 4. Marts 1933 i Sommers Selskabslokaler, Valdemarsgade 8.

Bestyrelsen.

RABATBILLETTER

til Zoologisk Have samt Badeanstalten »København« kan faas paa Foreningens Kontor.

JYSK-FYNSKE STATSBANEPERSONALES BIBLIOTEK

Paa den sidst afholdte ordinære Generalforsamling blev der nedsat et Udvalg, med det Hverv at udarbejde Forslag til Revision af Bibliotekets Statutter, som derefter skulde forelægges en ekstraordinær Generalforsamling.

Udvalget har nu afsluttet sit Arbejde. Den væsentligste Forandring gaar ud paa, at Bestyrelsen, der hidtid har bestaaet af 4, fremtidig skal have 5 Medlemmer og 2 Suppleanter.

Den ekstraordinære Generalforsamling berammes herved til Fredag den 13. Januar 1933 Kl. 17 i Bibliotekslokalet med Dagsorden:

1. Vedtagelse af Statutter.
 2. Valg af et Medlem til Bestyrelsen.
 3. Valg af 2 Suppleanter til Bestyrelsen.
- Aarhus, i December 1932.

Bestyrelsen.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

- | | | |
|-------|-------|-----------------------------------|
| 16502 | 15256 | Tandrup, H.: Rabundus. |
| 16503 | 15255 | Sønderby, K.: To Mennesker mødes. |
| 16504 | 15237 | Byrne, D.: Broder Sand. |
| 16505 | 15247 | Paludan, J.: Torden i Syd. |

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

16506	15242	Gravlund, T.: Hus.	16532	15318	Leskov, N.: Den fortryllende Vandringsmand.
16507	15252	Sologub, F.: Den lille Dæmon.	16533a	15325a	Richardson, H. H.: Maurice Guest. I.
16508	15231	Aastrup, K. L.: Treveje.	16533b	15325b	do.: do. II.
16509	15266	Douglas, D.: En Spejder i Storbjörnens Land.	16534	15387	Nielsen, Ebbe: Havets Søn.
16510	15293	Nusbaum, D.: Blandt Indianere og Klippeboliger.	16535	15319	Lewis, S.: Kærlighed og Benzin.
16511	15260	Wren, P. C.: Amazone.	16536	15306	Carlsen-Skiødt: Da Lynet slog ned i Kærby.
16512	15281	Wilkinson, C.: Nelson.	16537	15383	Korch, J.: Lykkebarnet.
16513	15282	Graham, S.: Peter den Store.	16538		Feuvre, le A.: Havets Datter.
16514	15269	Holberg, E.: Rønnebærpigerne.	16539	15329	Simenon, G.: Den gule Hund.
16515	15272	Moe, Axel: Daabsbrødrene.	16540	15315	Huxley, A.: Fagre, nye Varden.
16516	15267	Mc. Gregor, R. J.: Den hemmelighedsfulde Jungle.	16541	15310	Forssmann, E.: To Præstedøtre.
16517	15261	Berglund, A.: Præstens Dreng.	16542	15309	En dødt Kvinde fortæller.
16518	15278	Pedersen, Jørgen: Et Ufredsaar.	16543	15251	Rørdam, V.: Huset ved Volden.
16519	15273	Mortensen, C. F.: Stormflodens Helte.	16544		Dahlsgaard, M.: Hjemve.
16520	15322	Nathansen, Henri: Mendel Philipsen & Søn.	16545	15332	Uldall, D.: Paa Diplomatas.
16521a	15307a	Cronin, A. G.: Hattemageren Slot. I.	16546	15326	Scharten-Antik: Lykken hænger som en Dru eklase.
16521b	15307b	do.: do. II.	16547	15330	Sørensen, A. M.: Lerbjerg.
16522	15379	Friis, R.: Grethe fra Aahuset.	16548	15317	Laver, J.: Elverpige i Europa.
16523	15389	Westermann, P. F.: Mod Østens Havne.	16549	15375	Bentzon, J.: Lise.
16524	15390	Juel-Hansen, E.: Der er lang Vej.	16550	15305	Carlsen, M.: Forældreløs.
16525	15385	Mezger, M.: Monika paa Madagascar.	16551	15334	Ruth, C. V. A.: Sæt Kirken paa Plads.
16526	15327	Schwartz, A.: Overlægen.	16552	15336	Rasmussen, K.: Den store Slæderejse.
16527		Nielsen, A. N.: Familien i Smedegade.	16553	15377	Bruun, J.: Tonys Ferie.
16528	15304	Bramson, K.: En Nat.	16554	9440	Gredsted, T.: Eventyrblod.
16529	16320	Linklater, E.: Juan i Amerika.	16555	15298	Ammers-Küller: Tantalus.
16530	15311	Frenssen, G.: Klods Hans.	16556		Maurice, A.: Familiekresten.
16531	15306	Andreasen, A.: Numre blandt de mange.	16557		Mohr, A.: Tragediens sidste Akt.
			16558	15301	Bangsgaard, P.: Vildmarkens Skjul.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Oktober Maaned 1932 samt i Tidsrummet April—Oktober 1932 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1931 i runde Summer.

	Oktober Maaned		1932	
	1932*)	1931	Kalkulatorisk	Foregølse Formindskelse
Personbefordring	3 440 000	3 530 000		90 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 340 000	4 430 000		1 090 000
Postbefordring	450 000	530 000		80 000
Andre Indtægter	420 000	390 000	30 000	
Drifts-Indtægter ialt	7 650 000	8 880 000		1 230 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	9 030 000	9 970 000		940 000
Drifts-Overskud	÷1 380 000	÷1 090 000		290 000

	April—Oktober		1932	
	1932*)	1931	Kalkulatorisk	Foregølse Formindskelse
Personbefordring	27 750 000	32 200 000		4 450 000
Gods- og Kreaturbefordring	22 920 000	29 870 000		6 950 000
Postbefordring	3 220 000	3 610 000		390 000
Andre Indtægter	2 560 000	2 290 000	270 000	
Drifts-Indtægter ialt	56 450 000	67 970 000		11 520 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	60 710 000	65 060 000		4 350 000
Drifts-Overskud	÷4 260 000	2 910 000		7 170 000

*) Anm. For hele Finansaaret er Afskrivningen 9 970 000 Kr. og Forrentningen 18 450 000 Kr.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivfjrbøderkredsen.

Roskilde: Formandens Adresse rettes til: H. Schneider, Duebrødrevej 11, 1. Sal.

Tønder: Formandens Adresse rettes til: H. L. Christian- sen, Nygade 8, 1. Sal.

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinært Medlem:

Pensioneret Lokomotivfører C. M. Olesen, Aarhus.

Persønalia

Afsked med Pension fra 31.—3.—33 (min. Afsked).

Lokomotivfører H. M. H. Soele, Aarhus H, efter Ansøgn. paa Grund af Alder.

N. J. Olsen, Fredericia.

J. Knudsen, Roskilde.

P. Mammen, Fredericia.

P. N. Vendelboe, Aalborg.

L. Frederiksen, Kbhvns Godsbgd.

J. C. Larsen, Dbmd., Kbhvns Godsbgd.

J. B. Skjoldager, Østerbro.

F. Poulsen, Dbmd., Esbjerg.

E. E. V. Hansen, Korsør.

C. W. W. Mogensen, Dbmd., Frederikshavn.

S. J. Christensen, Fredericia, efter Ansøgn. paa Grund af Alder.



PAA RATEBETALING

Herre Skræderi og Konfektion, Dame Overtøj og Kjoler, samt Børne Ekviperung.

Søg en Forretning, der har eksisteret gennem næsten 30 Aar, og hvis store Konto Antal — 160 000 — er en Garanti for, at vore Kunder er tilfredse og kommer igen Aar efter Aar.

Vore Priser er billigere end Kontantforretningers paa Grund af vore smaa Omkostninger, store Omsætning og direkte Stofindkøb. Køb dansk. Vi beskæftiger henvend 300 Syere og Skrædere. Køb hos os, saa faar De Valuta for Deres Penge, og Pengene bliver i Landet.

CARL JACOBSEN & Co. Hjørnet af Nr. Farimagsgade 64 og Vendersgade 12.
Tag ikke fejl, husk, indgangen er paa Hjørnet.

Albani Bryggeri

Afdeling:
Slotsbryggeriet's

Husholdningsøl og Skibsøl i original pasteuriseret Aftapning saavel paa Hel- som Halvflasker, samt Slots-Apollinaris og Slots-Citronvand er bedst.

Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velsmagende.

LOVE MARGARINE



FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG

De smaa Priser bestemmer Indkøbsstedet i vore Tider.
Se Vinduerne i Skøtøjmagasinet „Det røde Hus“,
Boulevarden 4. AALBORG K. Sørensen.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 19. 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-EKSPEDITION:

Reventlowsgade 28, København V.

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

Postkonto: 20 541.