



32. Aargang No. 3

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Februar

## HIMMERLANDSBANERNE

Det første Afsnit af Stykgodsudvalgets Betænkning vedrørende en efter Forholdene tilpasset Drift af Sidebanerne foreligger nu. Den omfatter de 2 Himmerlandsbaner: Hobro—Løgstør, og Viborg—Aalestrup og er et omfattende Værk paa 66 maskinskrevne Foli sider.

Det oplyses i Betænkningen, at de 2 Baner, der tilsammen har 103,8 km Hovedspor, trafikerer et Opland, hvis Befolkning udgør ca. 18 970 Indbyggere. Desuden krydses Linien Hobro—Løgstør ved Aars af en Privatbane, der udgaar fra Aalborg og for nogle Aar siden blev forlænget til Hvalpsund. Landsdelen maa siges at være godt forsynet med Rute- og Lastbiler, der konkurrerer stærkt med Banerne.

»Forbindelsen Løgstør—Aalborg via Nibe trafikeres af 4 Omnibuslinier, af hvilke to Linier — over ca. Halvdelen af Strækningen mellem Løgstør og Nibe — er lagt over Farstrup, medens to Linier følger en sydligere Rute over Lundby. Iøvrigt trafikeres de 4 Linier samme Vejstrækning med ialt 5 gennemgaaende Ture mellem Løgstør og Aalborg paa Hverdage. Forbindelsen Løgstør—Hobro trafikeres af 2 Omnibuslinier, een via Aars, een via Aalestrup, der ialt udfører 4 Ture i hver Retning paa Hverdage. Forbindelsen Viborg—Løgstør trafikeres af een Omnibuslinie med 3 Ture i hver Retning paa Hverdage, Viborg—Aalborg af een Omnibuslinie med 4 Ture i hver Retning paa Hverdage. Endvidere skal man nævne følgende Linier, der griber ind i Statsbanernes Trafikomraade:

Ranum—Aalborg via Horsens, 2 Ture i hver Retning paa Hverdage.

Hobro—Hvalpsund via Aalestrup, 1 Tur i hver Retning paa Hverdage.

Aars—Aalborg, 1 Tur i hver Retning paa Hverdage.

Det er oplyst for Udvalget, at Landbefolkningen i Himmerland i stor Udstrækning har private Automobiler. Hvorledes dette Forhold stiller sig i Sammeenligning med andre Egne af Landet, har Udvalget ikke Materiale til at bedømme.

Der findes følgende Antal Vognmænd med Lastbiler:

Døstrup H.—Løgstør 84 (ialt 152½ Tons Bæreevne).

Løgstør—Aalestrup 35 (ialt 47½ Tons Bæreevne).

Ialt 119 Vognmænd med Lastbiler paa ialt 200 Tons Bæreevne.

Hertil kommer Forbrugernes (Producenternes, Forretningernes) egne Lastautomobiler og de Automobiler, som fra Viborg og Hobro samt fra Byer udenfor Egnen ogsaa befarer denne.

Der er nylig etableret fast Lastbil-Rutekørsel Løgstør—Aars—Hobro—Randers—Aarhus og retur paa alle Hverdage, og der er ligeledes fast Lastbil-Rutekørsel Viborg—Aalborg.«

Under disse Forhold er Statsbanernes Driftsresultat af disse Linier, paa hvilke Toggangen i 1927 blev betydelig udvidet, blevet mere end slet. En foretagen Beregning viser en samlet Indtægt af 740 000 Kr. og en samlet Driftsudgift paa 1 480 000 Kr., altsaa et Driftsunderskud paa ca. 740 000 Kr. aarligt. Og saa er der endda ikke opført noget til Afskrivning eller Forrentning, udover et mindre Beløb paa 19 920 Kr. som Forpagtningsafgift for den privat anlagte Linie, Viborg—Aalestrup. De Muligheder, der har foreligget for Udvalget, har været følgende:

»I. Fuldstændig eller delvis Nedlæggelse.  
 II. Bevarelse alene som Godsbane.  
 III. Drift *enten* som nu med et Beredskab, der ogsaa har Trafikerhvervelse (-bevarelse) som et ikke uvæsentligt Moment, og altsaa kun med mulige mindre Ændringer i den bestaaende Driftsform og Køreplan m. m., *eller* alene ud fra det Synspunkt at tilvejebringe det *nødtørftige Beredskab* for den Trafik, man anser det for økonomisk fordelagtigt at bringe Ofre for.«

Hvad Spørgsmaalet

*Banernes fuldstændige Nedlæggelse*

angaar, har Udvalget ikke ment at ville stille Forslag alene af Hensyn til en Mængde Spørgsmaal saavel af principiell som af rent praktisk Karakter, som vilde melde sig ved en saadan Foranstaltning. Saaledes Spørgsmaalet om Transportmulighederne for Spidsbelastninger og om den nødvendige tarifmæssige Sikring, hvis al Trafik gaar tilbage til Landevejene, uden Opretholdelse af Jernbanernes Reserve i transportmæssig og deres Reguleringsevne i trafikmæssig Henseende — hvortil kommer den rent politiske Side af Sagen.

Udvalget slutter sin Omtale af Nedlæggelsesspørgsmaal med følgende Bemærkninger:

»Medens man saaledes ikke paa nærværende Tidspunkt mener at burde foreslaa en hel eller delvis Nedlæggelse af Himmerlandsbanerne, er man paa den anden Side af den Opfattelse, at deres Stilling er saa alvorlig, at man ikke kan se bort fra den Mulighed, at Banernes Nedlæggelse i en ikke fjern Fremtid kan blive paakrævet. Man vil derfor mene det hensigtsmæssigt nøje at følge Resultaterne af Banelinies Drift i de førstkomende Aar for efter passende Tids Forløb under den forenkede Driftsform og den mindre omfattende Køreplan talmæssigt at kunne underbygge et Skøn over, hvorvidt det vil være forsvarligt at opretholde Driften ud over en Tid, i hvilken man ogsaa paa Egnen har kunnet gøre sig klart, hvorvidt man vilde finde det ønskeligt, at Banen opretholdes, naar en saadan Opretholdelse kræver aktiv Tilslutning fra Egnens Side.

*Bevarelse alene som Godsbane.*

Ved at drive de 2 Baner alene som Godsbaner, vil Driften naturligvis i høj Grad kunne billiggøres. Men Udvalget ønsker dog hel-

ler ikke at stille Forslag herom under Hensyn til, at Indtægtstabet (Indtægten af Person- og Postbefordring udgør ca. 300 000 Kr. aarlig) kunde blive større end Udgiftsnedgangen, og selv om Udvalget ved en saadan Eventualitet kunde tænke sig, at Banerne maatte etablere Personbefordring ad Landevej (Rutebiler), mener det alligevel ikke, at en saadan Ordning vilde kunne virke økonomisk, idet en væsentlig Del af Personbefordringen pr. Bane besørges med relativt smaa Omkostninger.

Den 3. Mulighed, som Udvalget bringer i Forslag, er Banernes fortsatte Drift under forenkede Former.

Men Udvalget siger:

»Det er efter Udvalgets Opfattelse tvungen- de nødvendigt indenfor det muliges Grænser at bringe Driftsunderskudet væsentlig ned, naar Offentligheden opretholder Kravet om, at Statsbanedriften skal kunne svare sig, og det er nødvendigt at stille Befolkningen overfor Konsekvensen af dette det Offentliges Krav til Statsbanerne. Denne Konsekvens er efter Udvalgets Opfattelse for de svagt trafikerede, økonomisk daarligt stillede Baner *det nødtørftige Beredskab*, med hvilket Samfundets Forpligtelser overfor den paagældende Egn *berettigede* Krav paa Jernbanetransportmuligheder maa betragtes som opfyldt.«

*Ny Køreplan. — Ny Driftsform for de mindre Stationer.*

Udvalget stiller i Overensstemmelse med disse Synspunkter Forslag til en ny Køreplan for Banerne samt til en Forenkling af Landstationernes Betjening.

Forslaget gaar ud paa, at der mellem Viborg og Løgstør skal indsættes 2 Damptog og 2 Motortog i hver Retning og mellem Hobro og Aalestrup 4 Damptog i hver Retning med Tilslutning til Viborg—Løgstørtogene i Aalestrup. De foreslaaede Tog ligger med Hensyn til Forbindelserne i Viborg og Hobro nærmest ved de nuværende Tog 775, 1147, 1149, 783, 776, 1148, 1150 og 784 samt 1221, 1125, 1127, 815, 806, 1126, 1128 og 1130.

Togene skal efter Forslaget kun føre een Vognklasse. Udvalget udtaler m. H. t. denne Køreplan, at det har drøftet med Distriktet,

»hvorvidt den her opstillede Køreplan kunde siges at være Udtryk for Minimumsbehovet paa alle tre Delstrækninger og paa alle Hver-

dage, eller om der var Mulighed for yderligere Begrænsning paa f. Eks. Strækningen Aalestrup—Løgstør eller paa enkelte Ugedage. Man har herunder peget paa, at Trafikken nu næppe svarer til Trafikken i det samme Tidsrum tidligere, da man kørte med 4 Togpar. Distriktet er af den Opfattelse, at den opstillede Køreplan maa karakteriseres som Minimum i den Forstand, at der ved yderligere Nedsækering skønnes at være Risiko for at miste mere, end der yderligere kan indvindes. I og for sig er sandsynligvis et Dampogpar tilstrækkeligt paa Strækningen Aalestrup—Løgstør, men Hensynet bl. a. til Eksporttrafikken gør det ønskeligt, at man har det andet Dampogpar fra Løgstør. Den planlagte 4-Togpars Drift er tilrettelagt med særlig økonomisk Personale-Behov og Forbrug af Materiel m. v. Under Hensyn hertil har Udvalget tiltraadt Forslaget om en 4-Togpars Drift paa alle Hverdage.

#### *Stationsbetjeningen.*

Om Spørgsmaalet om en ændret Betjening af Landstationerne skriver Udvalget:

Der findes allerede nu paa andre af Statsbanernes Sidebaner dels Stationer, der bestyres af stationsmesterprøvede Overportører, dels af Stationer, der bestyres af Ikke-Tjenestemænd (i nogle Tilfælde Mænd, i andre Tilfælde Kvinder). Anvendelsen af disse to Former for Betjening af de mindste Stationer er saaledes ikke noget nyt, og der er som bekendt da ogsaa i den ved Tjenestemandsløven af 1931 gennemførte Regulering af Stillinger forudsat en Nedsættelse af Stationer til Betjening enten ved Overportører eller Ikke-Tjenestemænd.

Til Belysning af det principielle Spørgsmaal om, hvilken af disse to Former for Betjening af de mindste Stationer der bør vælges, bemærkes følgende:

Udgiften til Lønning m. v. af henholdsvis Stationsforstander af 7. Lønningsklasse, Stationsmester og stationsbestyrende Overportør af 1. Grad fremgaar af Tabel IV. Det vil ses, at Forskellen i Udgiften til disse forskellige Kategorier af Tjenestemænd vel ikke er ubetydelig, men at en simpel Nedrykning af Stationer fra 7. til 12. og fra 12. til 14. Lønningsklasse, som isoleret Foranstaltning ikke kan faa nogen afgørende Betydning for Stations-tjenestens Udgifter. Under Hensyn til Banernes alvorlige økonomiske Stilling maa derfor Stationstjenesten i sin Helhed omvurderes, idet man ud fra Bedømmelsen af Arbejdets Karakter og Vilkaar under en ny Driftsform bedømmer, hvilken Værdi det har for Banerne, og hvilken Betaling herfor det kan være finansielt forsvarligt at byde.

#### *Betjening ved Tjenestemænd eller Ikke-Tjenestemænd.*

Til dette rent principielle og for Personalet meget vigtige Spørgsmaal har Udvalget taget følgende Stilling. Vi citerer af Betænkningen:

Det er utvivlsomt, at den mindste direkte Udgift til Betjening af smaa Ekspeditionssteder kan opnaas ved deres Overdragelse til Ikke-Tjenestemænd. Det er paa den anden Side fremhævet, at en i enhver Henseende fuldt tilfredsstillende Betjening bedst sikres ved Anvendelse af faguddannede ansatte (stmpr. Overportører), at en saadan Betjening kan have nogen transporterhervende eller -bevarende Værdi, og at en Merudgift ved Anvendelse af saadanne Overportører som Stationsbestyrere paa smaa Ekspeditionssteder derfor meget vel kan tænkes helt eller delvis udlignet ved den Merindtægt, de i Forhold til en ikke-faguddannet Betjening bør kunne tilføre Banen, selv om det efter Forholdenes Natur ikke er gør ligt at føre talmæssigt Bevis for Omfanget af denne Merindtægt.

Medens man fra een Side indenfor Udvalget under Indtryk af den tvingende Nødvendighed af den størst mulige Nedsækering af Udgifterne har kunnet tænke sig principielt paa de her omhandlede 12 smaa Ekspeditionssteder at vælge Betjening med den mindste direkte Udgift, har man fra en anden Side, der tillægger det fast ansatte og faguddannede Personales Evne til at erhverve og bevare Trafik en ikke ringe Værdi, kunnet ønske principielt at stationere Tjenestemænd paa samtlige smaa Ekspeditionssteder. Ud fra Ønsket om at tilvejebringe Enighed om en Indstilling har man søgt en Mellemløst mellem de to Standpunkter, hvorefter der paa de største af de paagældende Ekspeditionssteder skulde anvendes Tjenestemænd, paa de øvrige private. For en saadan Deling taler, at man derved kunde faa et underbygget Skøn over, hvilket Princip der alt taget i Betragtning maa anses for mest hensigtsmæssigt, idet man i de førstkommande Aar, i hvilke Banernes Forhold i det hele taget foreslaas holdt under særlig Observation, kunde indhøste Erfaringer dels angaaende den reelle Merudgift ved Anvendelse af Tjenestemænd, dels angaaende disses større Værdi for Banerne i transporterhervende og eventuelt andre Henseender.

Udvalget foreslaar herefter, at 6 af Himmerlandsbanens Stationer, der hidtil har været bestyret af Stationsforstandere, henhv. Stationsmestre, overgaar til Bestyrelse af stationsmesterprøvede Overportører af 1. Grad, der foruden et Vederlag for Postarbejdet faar et særligt Vederlag for Antagelse af den nød-

vendige Assistance (Paarørende eller Private). Disse 6 Stationer bliver Nørager, Østrup, Hornum, Møldrup, Skals og Løgstrup, medens de 6 andre Ekspeditionssteder (Landstationer) overgaar til Bestyrelse af Private (ansattes Hustruer eller andre).

Det er derhos Hensigten kun at opretholde Krydsningssporene paa Landstationerne Løgstrup, Møldrup og Nørager, ligesom de bestaaende Telegrafledninger vil blive erstattet med Telefonledninger.

Om Udvælgelsen af den private Betjeningsform udtaler Udvalget:

Det kan paa nogle Ekspeditioner maaske være hensigtsmæssigt at søge Ekspeditionen besat med en Mand som Ekspeditør, bl. a. af Hensyn til dér forekommende større Stykgodsmængder (f. Eks. Landbrugsprodukter), ved hvis Behandling det kan være ønskeligt at disponere over mandlig Arbejdskraft saavel ved Ind- eller Udlæsningen af Togene. Paa den anden Side taler maaske adskilligt for paa mindre Ekspeditionssteder at vælge Tjenestemænds Hustruer til Ekspeditricer, fordi man paa Forhaand maa kunne gaa ud fra, at disse gennem Mandens Beskæftigelse ved Jernbane- eller Postarbejde paa den paagældende Strækning har en naturlig Tilknytning til Stedet og ogsaa gennem Muligheden for Mandens Medhjælp paa visse Tider særlig gode Forudsætninger for at kunne bestride Arbejdet.

Og det tilføjer:

»Hensynet til Udnyttelsen af de tilstedeværende Tjenesteboliger gør det ønskeligt, at der vælges gifte Folk, for hvis Vedkommende Brugen af Tjenesteboligerne vil kunne være en ikke uvæsentlig Del af Vederlaget for Arbejdet.«

Til Billiggørelse af Driften og den eventuelle Afløsning peger Udvalget paa den Mulighed, at en Del af Landstationerne kan lukkes paa Søn- og Helligdage, saaledes at Billetsalget paa disse Dage henlægges til Togene.

Der vil derhos ved den foreslaaede Nedgang i Togeekspeditionsarbejdet og den deraf følgende kortere Tjenestetid efter Beregningen kunne spares 3 Assistentter og 6 Portører paa de 3 Stationer: Aalestrup, Aars og Løgstør.

Ved Forslaget vil der ifølge Betænkningen paa Banens Landstationers Betjening kunne spares 4 Stationsforstandere, 5 Stationsmestere, 3 Assistentter, 4 togekspederende Overportører II og 1 Portør. Der er 6 stationsmesterprø-

vede Overportører af 1. Grad paa Strækningen, men netop dette Antal af disse Tjenestemænd bliver der Anvendelse for som Bestyrere af de ovenfor nævnte Landstationer.

Paa Aalestrup og Aars Stationer har Distriktet — som et Led i Driftens Billiggørelse — foreslaaet, at Rangerledelsen ved Togene overtages af Togførerne, og at Lokomotivfyrbøderne skal hjælpe til med at af- og tilkoble Vogne, ligesom at Lokomotivfyrbøderne i Løgstør skal rangere Lokomotiverne til og fra Remiserne. Der vil derved kunne opnaas en Besparelse paa ca. 8 000 Kr. aarlig.

Gennemførelsen af disse to Foranstaltninger kræver Ændring af Politireglementets § 38, Stk. 1, efter hvilket alm. Lokomotiver (med Tender) under deres Bevægelse paa Banen skal være betjent saavel af Lokomotivfører som af Lokomotivfyrbøder.

Medens hele Udvalget har kunnet tiltræde Forslaget om at lade Lokomotivpersonalet selv rangere Lokomotiverne til og fra Remiserne, nærer man fra een Side indenfor Udvalget alvorlige Betæneligheder ved at lade Lokomotivførerne alene varetage Lokomotivbetjeningen under den almindelige Rangering med Vogne paa Stationspladserne, idet man ikke kan anse en saadan Rangering med eenmandsbetjente Lokomotiver med Tender for betryggende i sikkerhedsmæssig Henseende.

Ved den foreslaaede Reduktion af Toggangen, som udgør 50 pCt. af den siden 1927 eksisterende Toggang paa Banerne, vil der blive frigjort 4 Togførere, 1 Pakmester og 3 Togbetjente.

Herefter skal der forflyttes:

»Fra Løgstør: 4 Togførere, 4 Jernbanepakmestere og 4 Togbetjente.

Fra Herning: 1 Jernbanepakmester og 1 Togbetjent.

Fra Randers: 1 Togfører.

Der skal stationeres:

I Hobro: 1 Togfører og 2 Jernbanepakmestere.

I Viborg: 1 Jernbanepakmester og 2 Togbetjente.

Nedsættelse af Styrkerne i Herning og Randers maa kunne ske ved normal Afgang.«

Af Lokomotiv- og Depotpersonale andrager Besparelsen:

»5 Lokomotivførere, 6 Lokomotivfyrbødere, 1 Pudserformand, 1 Depotarbejder, 1 Lokomotivfyrbøderaspirant, 8 Remisearbejdere, mens der behøves en Forøgelse med

1 Motorfører.

Der skal bortflyttes:

Fra Viborg 3 Lokomotivførere, 4 Lokomotivfyrbødere 1 Pudserformand, 1 Lokomotivfyrbøderaspirant og 6 timelønnede Remisearbejdere.

Fra Aalestrup 4 Lokomotivførere, 5 Lokomotivfyrbødere og 1 maanedslønnet Depotarbejder.

Fra Løgstør 2 timelønnede Remisearbejdere.

Der skal tilgaa:

Maskindepotet i Hobro 2 Lokomotivførere og 3 Lokomotivfyrbødere.

Maskindepotet i Viborg 1 Motorfører. Denne bliver overtallig i Randers, hvorfra der nu afgives Motorfører til Togene 815—806 Randers—Løgstør—Randers. En af de i Randers stationerede Motorførere vil formentlig intet have at indvende imod en Forflyttelse til Viborg. <

Vi har her givet et saa fyldigt Uddrag som muligt af Udvalgets Betænkning. Særlig de Forslag og Udtalelser, som har speciel Interesse for Personalet. Som vi andet Sted i Bladet har omtalt, vil Spørgsmaalet om Etablering af Rutebildrift mellem Hobro—Løgstør henhv. Viborg—Løgstør og mulig ogsaa mellem andre Byer i Himmerland i H. t. Udvalgets Bemærkninger formentlig blive aktuel ved Gennemførelsen af de nye Driftsformer. Vi gaar ud fra, at en saadan Foranstaltning i nogen Grad vil kunne nedbringe Forflyttelserne omend de alligevel vil komme til at berøre en Del Tjenestemænd.

Det er den mest triste Side af den foreslaaede Reform, men naar Toggangen skal indskrænkes, og Driften i den Grad omlægges, som det nu en Gang af Hensyn til Statsbanernes samlede Interesser er blevet »en bydende Nødvendighed«, er det selvsagt ugørligt at bevare det samme Antal Personale ved disse Sidebaner. Udvalget har i sin Betænkning henstillet, at der ved Omflytningerne gaas saa lempeligt og hensynsfuldt frem som muligt, og vedrørende disse rent personalemæssige Forhold vil der selvsagt blive forhandlet med de respektive Organisationer.

Udvalgets Medlemmer er Distriktschef Herschend, Stationsforstander Gerhard, Kontorchef R. Hansen, konst. Distriktschef Hyllestad, Trafikinspektør Arn. Jensen, Godsbestyrer Kaarsberg, Trafikinspektør Sahl, Overportør, Folketingsmand M. K. Sørensen og Sekretær Chr. Vejre, Udvalgets Sekretær er Kontorchef Terkelsen.

## HIMMERLANDSBANERNE OG RENTABILITETSSPØRGSMÅALET

*Udvalget anviser en Nyordning af Forrentningssystemet.*

I Stykgodsudvalgets Betænkning vedrørende Himmerlandsbanernes fremtidige Drift findes forskellige Oplysninger, der er særdeles interessante set paa Baggrund af det i 1925 indførte Forrentningssystem.

Den ene af Himmerlandsbanerne, Hobro—Løgstør, hører til de Strækninger, som i H. t. Administrationskommissionens Forslag intet svare til Forrentning og Afskrivning; den anden Strækning, Viborg—Aalestrup, ejes ikke af Staten; den er en Privatbane, hvis Drift Staten har overtaget mod en aarlig Forpagtningsafgift, der er opført til 19 200 Kr.

De 2 Baner kan saaledes betragtes som hørende til de »Kulturbaner«, som Samfundet med en flot Gestus har overladt Statsbanerne at drive uden Forpligtelse til præstere Forrentning og Afskrivning, bortset fra den nævnte Forpagtningsafgift paa 19 200 Kr.

For Statsbanerne har det imidlertid regnskabsmæssigt set været en ubehagelig Fordring, idet disse Baner rent driftsmæssigt har haft et meget betydeligt Underskud, der alene for Himmerlandsbanernes Vedkommende af Udvalget er beregnet til ca. ¼ Million Kr. i sidste Driftsaar.

Hobro—Løgstørbanens Anlægskapital pr. 31. Marts 1931 er, skriver Udvalget,

2 450 000 Kr. og det Beløb, der af Statsbanerne er anbragt i Viborg—Aalestrup Banen som Anlægskapital, udgør pr. 31. Marts 1931 ca. 403 000 Kr. Afskrivningen bliver herefter for 1930—31 ca. 53 400 Kr. plus ca. 8 300 Kr., for begge Banerne tilsammen ca. 61 700 Kr. Forrentningen af begge de nævnte Anlægskapitaler, hhv. ca. 123 000 Kr. og ca. 19 100 Kr., ialt ca. 142 100 Kr., opføres ikke paa Statsbanernes Budget, men i Statsregnskabets Prgf. 16 (Ministeriet for offentlige Arbejders Budget), idet Banerne efter de af Administrationskommissionen anlagte Principper henregnes til de »urentable Baner«. Denne Postering synes dog at være uden Betydning, naar det gælder om at anlægge en samlet Vurdering af Banernes Betydning og økonomiske Stilling. Det samlede regnskabsmæssige Driftsunderskud af de to Himmerlandsbaner maa herefter anslaas til op imod 1 Mill. Kr. aarlig. <

»Dette daarlige økonomiske Resultat er, fortsætter Udvalget, ikke noget for dette ene

Aar særegent. Det fremgaar af Driftsberetningerne, at der ikke har været særlig store Udsving i Indtægterne siden den sidste mere omfattende Takstregulering i 1927, og Udgifterne har ligget nogenlunde paa samme Højde, siden den nugældende Køreplan blev indført i 1928. Under Forudsætning af Opretholdelse af den nuværende Driftsform og Køreplan vil i hvert Fald Lønningsudgifterne antagelig stige i de førstkommende Aar.«

Stykgodsudvalget skriver videre i sin Betænkning:

»Det kan i denne Forbindelse anføres, at der paa Foranledning af Statsbaneudvalget af 1911 for Driftsaaret 1909—10 blev anstillet en Rentabilitetsberegning bl. a. for Banestrækningen Hobro—Løgstør (jfr. Bilag 25 til det nævnte Udvalgs Betænkning). Denne Rentabilitetsberegning — hvis Grundlag iøvrigt paa forskellige Punkter synes betydelig mere usikkert end den nu foretagne Opstillings — udviser et rent Driftsunderskud for denne Bane paa ca. 182 000 Kroner.«

Denne faktiske Oplysning er ikke mindst interessant derved, at Betænkningen fra Statsbaneudvalget af 1911 jo ogsaa har været tilgængelig for Administrationskommissionen paa det Tidspunkt, da den udarbejdede sine Forrentningsforslag og kom til det Resultat, at man havde givet »Kejseren«, d. v. s. Statsbanerne, hvad »Kejseren«s var, naar man blot overlod Statsbanerne at drive enkelte af de saakaldte »Kulturbaner« uden Forpligtelse til at forrente og afskrive de i Anlægene bundne Kapitaler. En hastig Gennemlæsning af Statsbaneudvalgets Betænkning burde dog have overbevist Administrationskommissionen om, at denne Goodwill langt fra var tilstrækkelig, hvis Statsbanernes fremtidige Økonomi skulde bygges paa et bærekraftigt Grundlag. Og det vilde have været særdeles nærliggende, om Kommissionen havde fulgt Statsbaneudvalgets Eksempel og foretaget Rentabilitetsberegninger ikke alene for Hobro—Løgstør Banen, men for samtlige Baner, der ikke kunde antages at opfylde de rent forrentningsmæssige Krav.

Det er ganske uforstaaeligt, at Administrationskommissionen undlod at foretage disse Undersøgelser, som aldeles utvivlsomt maatte have ført den frem til en rigtig Vurdering af Forholdene, i Stedet for den Række af Fejlregninger, den nu endte i.

Men det, Administrationskommissionen her havde Mandat til at gøre og som den undlod at gøre — det peger Stykgodsudvalget nu paa som en nødvendig Foranstaltning, hvis det rigtige Billede af Statsbanernes driftsøkonomiske Stilling og samfundsmæssige Betydning skulde frem til en samlet Vurdering — og det er dog formentlig et Ønske, som kan deles af alle.

Stykgodsudvalget skriver:

Det vil imidlertid altid være tvivlsomt, hvor stor Betydning Sidebanernes Drift har for Driftsresultatet paa Hovedbanerne, og det synes derfor rigtigere at anlægge det Synspunkt, at det ogsaa under den billigst mulige Driftsform uundgaaelige Driftsunderskud paa Sidebanerne er et Offer til de almindelige samfundsmæssige Interesser og bør karakteriseres som saadant. Paa samme Maade som man allerede nu opfører Forrentningen af de urentable Baners *Anlægs* kapital paa et andet Budgetafsnit end Statsbanernes, bør man herefter som Udtryk for Samfundets fra alle Sider anerkendte Interesser i disse Baners Drift opføre *Driftsunderskudet* som *specielt Statstilskud til de urentable Baners Drift*. Derved vil man klarere end nu, hvor Banernes samlede Underskud for alle Linier under eet opføres som »Statens Tilskud til Driften«, faa understreget, at Statsbanernes regnskabsmæssige Underskud (bortset fra Forrentningen) eller i hvert Fald en væsentlig Del deraf stammer fra Banernes Varetægelse af rent samfundsmæssige Interesser.

Det forekommer os, at der her, saafremt man ikke helt vil forlade Forrentningssystemet, er anvist en farbar Vej til at bringe Forrentningsspørgsmaalet i et fornuftigt Leje og skabe en Realitet ud af den uløselige Rebus, Administrationskommissionen opstillede.

Vi gad dog set den, der med saglige Argumenter kan gaa imod den af Stykgodsudvalget ovenfor citerede Betragtning. Thi saa længe man opretholder Forrentningskravet vil det være helt urimeligt at overvælde det Driftsunderskud, »Kulturbanerne« giver, paa de rentable Strækninger, og derved gøre de samlede Statsbaner urentable. Naar Hensynet til en fornuftig Økonomi er iagttaget, maa Statsbanerne have Krav paa at faa dækket sine direkte Tab saavel paa Himmerlandsbanerne som paa en Række andre tabgivende Banelinier, hvis Drift ønskes opretholdt af samfundsmæssige Hensyn. Man bør, som Stykgodsudvalget udtrykker det, opføre Driftsunderskudet som specielt

Statstilskud til de urentable Baners Drift. Vi kan heller ikke tænke os, at det vil være ugørligt at faa hertil sigtende Ændringer i Statsbaneloven gennemført i Rigsdagen — og kunde vi blot naa dertil, vilde adskilligt være vundet.

## JUBILÆUM

### Statsfunktionærernes Laaneforening 1907 — 1/2 — 1932.

Den 15. Februar kan Statsfunktionærernes Laaneforening fejre sit 25-Aars Jubilæum, og ikke uden Tilfredshed kan Organisationerne ved Udløbet af denne Periode se paa de Resultater, der er opnaaet i Løbet af disse 25 Aar.

I Tiden efter Aarhundredskiftet, da de fleste Tjenestemændsorganisationer var blevet stiftet, var Arbejdet i disse selvfølgelig mest koncentreret paa at faa forbedret Lønningsvilkaarene, men sideløbende hermed forsøgte man at bygge saadanne kollegiale Foretagender, som kunde være til Gavn for Tjenestemændene. Indenfor de forskellige Organisationer diskuteredes da ogsaa Oprettelsen af Laaninstitutioner, hvori det skulde være muligt at opnaa større Laan, saaledes at de vanskeligt stillede Kolleger kunde komme ud af trykkende Gæld ved at faa denne samlet paa eet Sted.

Disse Overvejelser førte da i 1906 til, at Departementschef *Jerichau Christensen*, der af Postmester *Holbøll* var blevet interesseret i disse Bestræbelser, indkaldte til et Møde, hvor Planerne blev forhandlet mellem forskellige Tillidsmænd fra Organisationerne. I Løbet af Sommeren 1906 førte disse Forhandlinger da til Stiftelsen af »Statsfunktionærernes Kreditforening«, som havde fremskaffet en Kapital paa 1 Million Kr. i Landmandsbanken, mod at Livsforsikringsselskabet »Hafnia« havde deponeret en Garantikapital paa 200 000 Kr. som Sikkerhed.

Medlemmer af de deltagende Organisationer kunde da opnaa Laan mod Deponering af Livsforsikringspolice og Gageforskrivning.

Det viste sig imidlertid ret hurtigt, at Finansministeren, *Vilh. Lassen*, nærede Betæneligheder ved at give denne Gageforskrivningsret til Kreditforeningen, vel nærmest fordi denne havde bundet sig til eet Selskab, og det trak af denne Grund i Langdrag med Laanenes Ordning, et Forhold, der skabte en ikke ringe Uro og Utilfredshed hos Laantagerne.

Trods Forretningsudvalgets og Formandens (*Jerichau Christensen*) energiske Arbejde lykkedes det ikke at bringe dette til en tilfredsstillende Løsning, men Finansministeren var under disse Forhandlinger dog blevet klar over, at man paa en eller anden Maade maatte hjælpe Tjenestemændene, og gik derfor med til at faa Finansudvalgets Bemyndigelse til, at Staten stillede en Garantikapital paa 200 000 Kr. i Landmandsbanken, der derpaa kunde udlaane 1 Million Kr. til Tjenestemændene.

Et Repræsentantskabsmøde i Statsfunktionærernes

Kreditforening den 5. Februar vedtog da Vedtægter for Statsfunktionærernes Laaneforening, som den 15. Februar 1907 blev underskrevet af Finansminister *Vilh. Lassen*, og man havde da endelig opnaaet det Grundlag, som man kunde bygge videre paa.

I Statsfunktionærernes Laaneforening fortsattes de Organisationer, der havde deltaøget i Kreditforeningen, nemlig: Dansk Postforening, Postmesterforeningen, Københavns Postcirkel, Københavns Postbudeforening, Postpakmesterforeningen, Dansk Telegrafafforening, Foreningen af Embeds- og Bestillingsmænd i Telegrafvæsenets 1.—5. Lønningsklasse. Telegrafbudenes Forening, Den danske Toldtatsforening, De københavnske Toldassistenters Forening, Toldrorsbetjentforeningen, Københavns Rørsbetjentforening og Foreningen af Toldkontorpersonalet i Danmark.

Til Formand valgtes Departementschef *Jerichau Christensen*, Næstformand Postmester *Holbøll*, og til Forretningsudvalget Postmester *Chr. Andersen*, Telegrafist *Abrahamsen* og Toldkontrolør *S. Hansen*.

Som Forretningsfører valgtes Toldkontrolør *Schumacher*.

De gennem Kreditforeningen bevilgede Laan, ialt 282 til et samlet Beløb af 459 800 Kr., var imidlertid blevet udbetalt, og der var derfor ingen Grund til at tro, at den Kapital, som Statsfunktionærernes Laaneforening nu kunde begynde Virksomheden med, vilde være tilstrækkelig.

Man har sikkert undervurderet Tjenestemændenes Laanetrang, thi allerede inden Aarets Udgang viste det sig, at man hurtigt vilde komme til at mangle Penge til Udlaan. Den 6. Juni 1907 blev *Jernbaneeforeningen* og *Dansk Jernbaneforbund* optaget i Laaneforeningen, der nu omfattede Flertallet af Civiletaternes Tjenestemænd.

Paa Repræsentantskabsmødet 10. Februar 1908 fik Jernbaneetaten en Repræsentant i Forretningsudvalget, nemlig daværende Portør *O. Andersen*, som uafbrudt siden da har haft Sæde i dette. Postmester *Holbøll* nedlagde sit Hverv som Næstformand. I Stedet valgtes Postmester *Chr. Andersen*.

I Efteraaret 1908 stillede Landmandsbanken da yderligere 200 000 Kr. til Foreningens Raadighed.

Paa Repræsentantskabsmødet 29. September 1910 blev Forretningsudvalget udvidet med et Medlem, og daværende Postbud *H. V. Jensen* valgtes.

I de kommende Aar prægedes Laaneforeningens Arbejde i stigende Grad af Kapitalmanglen, Laansøgerne maatte vente indtil et Aar, inden bevilgede Laan kunde komme til Udbetaling.

Foreningens Forretningsfører maatte i 1913 af tjenstlige Grunde nedlægge sit Hverv, og Trafikkontrolør *Heede* valgtes da til Forretningsfører paa Repræsentantskabsmødet den 24. September 1913. Repræsentantskabet udtalte sin enstemmige Tak til den afgaaede Forretningsfører for hans udmærkede Arbejde.

Trods Forretningsudvalgets ihærdige Arbejde for at skaffe yderligere Kapital lykkedes dette ikke før i 1915, hvor der oprettedes en Overenskomst med

Statsanstalten for Livsforsikring om Oprettelse af Statsfunktionærernes »Ny Afdeling«, hvor Statsanstalten stillede 1 Million Kr. til Laaneforeningens Disposition.

I December 1916 afgik Foreningens Formand ved Døden, efter gennem 10 Aar at have udført et meget fortjenstfuldt Arbejde i Foreningens Interesse. Uden Tvivl har det været af den største Betydning for Foreningens Fremgang, at man havde formaet Departementschefen til at stille sig i Spidsen for denne. Navnlig i Foreningens første og vanskeligste Aar blev der da ogsaa stillet store Krav til Formanden, Krav, som han i enhver Henseende vidste at opfylde. Baade indadtil som den samlende Leder af de forskellige Interesser, der var repræsenteret i Laaneforeningen, og udadtil ved de utallige Forhandlinger, der maatte føres med Pengeinstitutter og Autoriteterne, var han den rette Mand paa den rette Plads.

Departementschef Jerichows Navn vil altid indenfor Statsfunktionærernes Laaneforening blive mindet i taknemlig Erindring.

Repræsentantskabet blev stillet overfor en vanskelig Opgave, da der skulde findes et nyt Formandsemne. Det vakte derfor almindelig Tilfredshed, da Toldinspektør *Ivar Berendsen* indvilgede i at overtage den vanskelige Post.

I 1918 valgtes som Toldetatens Repræsentant i F. U. Overtoldrørsbetjent *A. C. Andersen*.

De stigende Priser og smaa Lønninger medførte at Laanekravet fra Tjenestemændenes Side ikke vilde blive mindre: tværtimod, Kapitalmanglen blev atter meget følelig. I 1920 lykkedes det at faa den disponible Kapital i »Ældre Afdeling« forhøjet med 120 000 Kr. og i »Nye Afdeling« med 100 000 Kr. Den stadige Tilgang af nye Organisationer i Forbindelse med Tilvæksten ved Sønderjyllands Tilbagekomst lagde imidlertid hurtigt Beslag herpaa, hvorfor Forretningsudvalget meget hurtigt derefter maatte se at skaffe Udveje for ny Kapital. Under Forhandlingerne herom kom man i Forbindelse med »Sparekassen for København og Omegn«, der som et Led i Sparekassens Indtægtsforvaltning var villig til at stille 1 Million til Laaneforeningens Disposition. Som Følge heraf oprettedes da Laaneforeningens »3. Afdeling«, hvor Laanene kun ydedes mod Indtægtsforvaltning.

I 1923 optoges i Laaneforeningen »Den danske Præsteforening«, »Kriminalbetjentforeningen«, »Grænsegendarmeriforeningen« og »Fyrvæsenets Forening«. Samtidig forhøjedes den disponible Kapital med 1,6 Mill. Kr. i »Nye Afd.« og med 1 Mill. Kr. i »3. Afdeling«.

I 1925 optoges *Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation*, og Udlaanskapitalen forhøjedes med 220 000 Kr. i »Ældre Afd.« og 400 000 Kr. i »Nye Afdeling«.

I 1926 valgtes som Telegrafetatens Repræsentant i F. U. Telegrafassistent *J. Sund*.

Udvidelsen af Laaneforeningen med de nye Organisationer nødvendiggjorde nu en Ændring af Vedtægterne, saaledes at de ny tiltraadte Organisa-

tioner kunde faa en bedre Repræsentation. Denne Ændring gennemførtes i 1928, og Forretningsudvalget blev da udvidet med et Medlem, Overbetjent *Jessen-Jensen*.

I 1929 forhøjedes Laanesummen i »Nye Afdeling« med 500 000 Kr.

Efter Sammenslutningen af Dansk Postforening og Dansk Telegraforening indstilledes den af Dansk Postforening hidtil drevne Laaneverksamhed i Sparekassen for København og Omegn, idet denne efter Forhandling med Laaneforeningen forhøjede Udlaanssummen i »3. Afdeling« med 500 000 Kr., saaledes at Dansk Postforenings Medlemmer kunde faa deres Laan overflyttede til Statsfunktionærernes Laaneforening. Samtidig gik Sparekassen ind paa, at Indtægtsforvaltning ikke skulde være obligatorisk for udenbys Laantagere.

I 1931 nedlagde den hidtidige Næstformand, Postmester *Chr. Andersen*, paa Grund af Helbredshensyn sit Hverv i Laaneforeningen. Til Næstformand valgtes Trafikkontrolør *J. Sund*. Til Forretningsudvalget valgtes Trafikkontrolør *Ohmeyer*. Dette bestaar foruden af de nævnte af Overportør *O. Andersen*, Toldvagtmester *A. C. Andersen*, Postbudformand *H. V. Jensen* og Overkriminalbetjent *Jessen-Jensen*.

Ved Jubilæet staar da Statsfunktionærernes Laaneforening bedre end nogensinde. Efter de første Aar, hvor Mangelen paa Kapital var lige generende for Laaneforeningen og Laantagere, og de under Kriegen efter denne følgende vanskelige Aar, hvor Tabene til Tider nok kunde give Anledning til nogen Foruroligelse hos Foreningens Ledelse, er denne nu saa velkonsolideret, at man med Fortrøstning kan se Fremtiden i Møde.

Laaneforeningen omfattede pr. 1. April 1931 følgende Organisationer: Jernbaneforeningen, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Lokomotivmands Forening, Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, D. S. B., Dansk Post- og Telegraforening, Dansk Postforbund, Den danske Toldetatforening, Toldbetjentforeningen af 1904, Dansk Hospitalsforbund for Statens Sindssygehospitaler, Den danske Præsteforening, Ministerialbudenes Forening, Fyrvæsenets Forening, Grænsegendarmeriforeningen, Statsskovfogedernes Forening, Dansk Kriminalpolitiforening, Betjentforeningen for Danmarks Straffeanstalter, Kordegneforeningen for København og Frederiksberg med ialt 31 823 Medlemmer.

Ialt er der gennem de forløbne Aar ydet 13 457 Laan til et samlet Beløb af 20 060 600 Kr. I de senere Aar har den gennemsnitlige aarlige Udlægssum været ca. 1½ Million Kr.

De smukke Ønsker, der ved Laaneforeningens Stiftelse blev udtalt om, at den Tid maatte komme, da Laaneforeningen kunde blive overflødig, er desværre ikke gaet i Opfyldelse, og har vel ikke Udsigt til nogensinde at gaa i Opfyldelse. Tjenestemændenes Lønninger vil sikkert ogsaa ud i Fremtiden blive fastsat paa en saadan Maade, at det for de allerfleste vil være en Umulighed at opspare en Sum til Dækning af uforudsete Udgifter. Lønningerne til de yngste tillader ikke Opsparing til at sætte



Bo for, hvorfor Laaneforeningen i mange Tilfælde maa hjælpe disse Kolleger med Finansieringen af Hjemmets Oprettelse. Efter nogle Aars Forløb kommer saa Børnenes Opdragelse, Understøttelse til deres Uddannelse, i de senere Aar Udgifter til Underhold af arbejdsløse Børn. Aarsagerne for Gældens Opstaaen, saaledes som de skal opgives ved Ansøgninger om Laan, er talrige og ret varierende, selv om den hyppigste vel nok er Husmoderens Sygdom og deraf følgende fremmed Hjælp i Hjemmet.

Ved Laaneforeningens Stiftelse blev der fra flere Sider udtalt Betænelighed ved at give saa store Laan uden Kaution, og indrømmes maa det, at dette har givet Anledning til Tab. Dog har Stifterne bedømt den danske Tjenestemandstand rigtigt, idet Tabene ikke har været større, end at de har kunnet dækkes af Reservefondet, der er stadigt voksende, saa det nu har naaet en Højde paa 250 000 Kr.

Statsfunktionærernes Laaneforening er opbygget af Organisationerne i et forstaaende og udmærket Samarbejde, vel administreret gennem de 25 Aar, og vi kan ved Jubilæet kun udtale Haabet om, at det Samarbejde, hvoraf Laaneforeningen er et Resultat, maa fortsætte paa samme Maade i de næste 25 Aar.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### En Trafikinspektør.

Vi har et Sted i det nordligste Jylland en Trafikinspektør, som rejser meget. Dette er maaske ikke saa mærkeligt, Tiden skal jo gaa med noget. Der er imidlertid det at bemærke, at naar Trafikinspektøren vil med et Tog, saa enten kommer han frem paa Ferronen i det Øjeblik, det er Afgangstid, og bruger derefter et Minut eller to til at faa sig placere i Toget, eller han staar og underholder Stationsbestyreren et halvt eller et helt, ofte halvandet eller to Minutter over Afgang eller ved Forsinkelse, efter at Toget er færdig paa Stationen, og Stationsbestyreren er selvfølgelig en høflig Mand overfor sine Overordnede og venter med at give Afgang, indtil Trafikinspektøren har sat sig til Rette i Toget. Forsinkelsen skrives selvfølgelig ikke, eller ogsaa gives der anden Grund. Er det ikke mærkeligt, at en Trafikinspektør saaledes gaar og forsinker Togene?

Hvad derimod ikke synes saa mærkeligt er, at Stationerne i paagældende Sektion bliver ligegyldige med at faa Togene af Sted til Tiden. Og at Togførerne ogsaa bliver ligeglade, om der spildes lidt Tid paa Stationerne, det kan jo nok indhentes paa Kørselen. »Og saa gør det jo ikke noget.« *Økonomi henhører jo ikke under den Afdeling.* D.

Maaske Generaldirektørens Ordre om, at Togene skal gaa og komme præcis ikke er naaet saa langt endnu.

Det er, som den ærede Indsender siger, mærkeligt, at Trafikinspektøren uden videre forsinker Togene, og det er heller ikke mærkeligt, at Stationerne

m. m. efterhaanden demoraliseres af hans Ligeledhed. —

Men den paagældende mangler altsaa den rette Samfølelse med den Etat, han som os andre tjener. Forhaabentlig forbedrer han sig.

Red.

### Bladstof.

Da De Hr. Redaktør, i Deres Kommentar til mine Udtalelser om, at Lysten til at deltage maaske blev større, hvis Bladet kun indeholdt Stof, der vedrører vore faglige, retslige og økonomiske Forhold, skriver, at Hr. Olsen ikke omtaler, til hvad Lysten vilde blive større, beder jeg om Plads for følgende: Jeg beder undskylde, at dette ikke er udformet saa klart som det kunde være. Min Mening er, at undgik vi Annoncerne, fik Bladet en mere privat Karakter, i Modsætning til, som Forholdene nu er, at det er et offentligt Organ, og Lysten til at give sin Mening til Kende om de Kaar, vi lever under, kunde derved blive større for det almindelige menige Medlem; vi kunde derigennem bedre lære hinanden at kende, og Bladet som Bindeled bedre virke efter sin Hensigt.

Mit Forslag om en Kvartalsberetning med Historier, Festreferater o. l. skal ikke forstaaes som en Morsomhed, og da Hr. Redaktøren nu er saa venlig at oplyse, at Hammers Historie var den eneste i Aarets Løb, saa kan det hele maaske samles i en Aarsberetning, for at der skal være Plads for den Slags, er der ingen Tvivl om, der er endog et æret Medlem fra Skern, som mener, at det er et Udslag af en højere Kultur; en Aarsudgave vilde desuden blive billigere, hvilket jo er en Fordel.

Red. fraraader at følge mine Anvisninger om en saadan Forandring; jeg vil dog gerne bede Afd. om at sætte Spørgsmaalet paa Dagsordenen og drøfte det, saa vi kan faa Klarhed over, om ikke det er et almindeligt Ønske, og af Dem, Hr. Redaktør, venter jeg, at De efter saa mange Aars Redaktionsvirksomhed let vil være i Stand til at give i hvert Fald en Cirkaberegning over, hvorledes den økonomiske Side vilde komme til at se ud ved en saadan Omlægning, og at De gerne vil gøre det.

Helsingør, den 23. Januar 1932.

C. F. Olsen.

Det kan da ikke være Hr. C. F. Olsens Mening, at et Blad, som udsendes til ca. 2000 Lokomotivmænd og en Del Bladredaktioner, vilde blive af mere privat Karakter, fordi det ikke indeholdt Annoncer.

En Organisations Blad har blandt andet den Op-gave af og til at henlede Offentlighedens Opmærksomhed paa Forhold, som kan være utaalelige, og som det uden saadan Henvendelse vil blive vanskeligere at faa løst. Af den Grund kan et Blad, der skal være en Organisation og dens Medlemmer til Nytte, ikke altid leve et stille privat Liv.

Har et Medlem noget paa Hjerte, noget af Værdi for andre Medlemmer, synes vi, at han lige saa godt nu, som hvis en saadan Ændring sker, som Hr. Olsen synes ønskelig, kan lade sin Røst høre i Bladets Spalter.

Red.

Ærligt sagt synes jeg, vort Fagblad i Forhold til de fleste dito er forskaanet for vidtløftige Begreber og Artikler af den Art, der kan afstedkomme Splittelse blandt Medlemmerne; jeg for mit Vedkommende kan da hele Tiden faa en Samletraad trukken gennem Bladets Spalter, enten de saa er af faglig Interesse eller af den Art, Carl Petersen betegner som Pladder. Og af nævnte Artikel er der dog altid noget at lære. Vi er jo ikke alle saa store Helte, som til Eksempel de store Grønlandsfarere, som oplever de store Eventyr. Hammers Artikel er i al sin Lige fremhed og Beskedenhed en Artikel, der har Bud til os alle, og jeg vil sige til os alle: Gak hen og gør ligesaa.

Der blev for nogle Aar siden her i Lokomotivtidende rettet en Appel med Anmodning om at indsende til Bladet saadanne Artikler af forskellig Art, omhandlende Ting, som var indtruffet saavel i som udenfor Tjenesten, og det er sikkert det, Hammer har beenyttet sig af, og herudfra indsendt sin Oplevelse og paa den Maade givet sit Bidrag. Og ikke for det, jeg tror nu ogsaa, at lige saa mange af Bladets Læsere vilde føle sig skuffet, hvis ikke Redaktøren optog disse. Vi er jo ikke ligedan til Sinds og i den Retning meget forskellige, men i Modsætning til Carl Petersen er jeg dog af den Opfattelse, at netop den Slags Artikler skaber Sammenhold og Organisationsforstaaelse.

I sin Artikel falder Carl Petersen over Kvartalsberetningen, som menes at være gemt i Afdelingsformændenes og H. B.-Medlemmernes Skrivebordskuffer. Selvfølgelig faar Medlemmerne at vide, hvad der staar i Kvartalsberetningen, de forskellige Afdelingsformænd og H. B.-Medlemmer vil nok bede sig fritaget for saadanne Beskyldninger, og jeg kan da ogsaa i Forbindelse hermed berolige Carl Petersen med, at her i Afd. I Gb bliver Kortene altid lagt paa Bordet, og saafremt der er Afd., hvor det ikke er Tilfældet, finder jeg, at det lige saavel paahviler Medlemmerne som Afdelingsformanden at faa dette ændret.

Til Slut skriver Carl Petersen lidt paa en anden Maade, naar han betegner vort Fagblad som det gode Fagblad og Bindeled, det er. Ja, det synes jeg ogsaa. Vi Lokomotivmænd har i vort Blad baade god Støtte og Hjælp. Og naar Redaktøren ønsker os et glædeligt Nytaar, mener jeg, at vi med god Grund kan kvittere med at sige: I lige Maade og Tak for det gamle. Vi ønsker baade ham og vort kære Lokomotivtidende en usvækket Fremtid.

*Frantz Nielsen, Gb.*

I Anledning af Scheel-Poulsens Notits i det sidste Nummer af D. L. T. føler jeg mig foranlediget til at protestere mod hans Opfattelse af vort Blad. Jeg mener, at Bladet skal skrives af Medlemmerne, og for Medlemmerne; at det ogsaa kommer ud til Offentligheden, er for mig af mindre Betydning.

Kære Julius! Læs dit Hoforgan (»Politiken«), der kan du finde meget værre Udtryk end dem, Carl Petersen har betjent sig af. Forresten kan jeg slutte mig til Carl Petersens Artikel angaaende

Hammers Julefortælling (at det var noget værre Pladder); men lad os tilgive ham, det er kun Jul en Gang om Aaret.

Horsens i Januar.

*J. Knudsen.*

Vi skulde jo egentlig være færdig med den Diskussion.

Vi glæder os over dit Højsind, Knudsen, naar du trykker Hammer til dit Hjerte og tilgiver ham. Bare Carl Petersen havde gjort det samme.

Men nu er den Diskussion uigenkaldelig sluttet.

*Red.*

### Vore Lønninger.

Foranlediget ved forskellige Rygter, der i den senere Tid har verseret imellem Tjenestemændene, kunde jeg herved ønske at fremsætte nogle Betragtninger. Først og fremmest vil jeg sige: Hvor faar Folk dog saadanne Tanker og Idéer fra? Det er ikke til at forstaa. Fordi der er en Flok Landmænd, der ikke kan klare deres Terminsbetalinger og derfor larmer op om Skattenægtelse og Produktionsstrejke, saa lad os andre ikke tabe Hovedet af den Grund. I Parentes bemærket kunde jeg lide at blive præsenteret for den Landmand, der, uanset hvordan Tiderne er, ikke beklager sig over de daarlige Tider for Landmændene. En anden Ting er: Hvad skulde berettigede en Lønreduktion? Tværtimod, Pristallet er opadgaende, og jeg kan ikke tro, at der er nogle imellem os, der mener, at vi tjener for meget. Man hører ogsaa Udlandet blive fremdraget, hvordan de forskellige Regeringer gaar frem med Nødforordninger og deslige. Selvfølgelig er vi ikke en lille Oase midt i Verdensrummet, hvor alt er Fryd og Dejlighed, men vi kender dog ikke til de mægtige Summer, som mange Lande hver Maaned maa udrede til Krigsenke- og Invaliddepensioner samt Gældsafbetalinger stammende fra den ulyksalige Tid 1914—18. Krisen, dette Ord, som snart hænger alle Mennesker langt ud af Halsen, berører selvfølgelig ogsaa os; som jeg skrev ovenfor, er vi jo ikke en Oase midt i det hele, og Regeringen kan vel blive tvunget til at foretage Foranstaltninger for at skaffe Besparselser paa Budgettet, men saa er der jo andre Veje at gaa: for Eksempel det efter min Mening fuldkommen unyttige og meningsløse Militærvæsen, som dog koster Staten en Masse Penge hvert Aar. Det er for mig en uopklaret Gaade, hvorfor Landmændene, om ikke dem allesammen, saa dog de fleste af dem, altid falder over Tjenestemændenes Lønninger, vi udfører dog et samfundsgavnligt Arbejde, og der er vist ikke ret mange, der bruger deres Løn til Luksusrejser til Udlandet eller køber Bil; Pengene bliver dog i Landet og indgaar i den daglige Omsætning, rent bortset fra det Faktum, at de fleste Tjenestemænd enten er født paa Landet eller udgaaet fra Landmandshjem, og man skulde da ikke synes, at Landmændene var interesseret i deres egne Paarørendes Forarmelse.

Til Slut kun dette: Lad være at fæste Lid til hvert Rygte, som opstaar, og specielt ikke, fordi et

smart og hensynsløst Blad øjner en Chance til at tjene Penge ved at udsprede et særligt alarmerende Rygte.

København i Januar.

Svend.

Den ærede Indsender bør vide, at der er en Landbrugskrise, der ikkø kan affærdiges med en flot Bemærkning som: »Fordi der er en Flok Landmænd, der ikke kan klare deres Terminsbetalinger o. s. v.«  
Red.



*Kul som Næringsmiddel.*

Professor Wilhelm Glud har opdaget, at man af Kul kan udvinde Albumin, hvilket Produkt besidder de samme Egenskaber som Æggehvide. Da Produktionsomkostningerne er saa smaa, at Albumin kan konkurrere med Naturproduktet, mener Professor Glud, at hans Metode snart vil blive indført i Næringsmiddelindustrien.

\*

*Ingen Lønned sættelser i Frankrig.*

Ihukommende de gamle Ord, at det er bedre at forebygge end at helbrede, har de franske Jernbanemænd paabegyndt en kraftig Agitation, og deres Møder er godt besøgte. Deres bestemte Holdning har ikke saa lidt bidraget til Regerings Udtalelse om, at der for Tiden ikke skulde foretages Lønrduktioner, selv om den meget kritiske Situation, hvori Banerne befinder sig, nødvendig gør den yderste Sparsommelighed. Men den vil ikke praktiseres paa Bekostning af de smaa Lønninger og de mindre velstillede Benyttede af Banen, saadan som Kapitalismens sædvanlige Recept lyder. Jernbanemændene er overbevist om, at en Reform af Forvaltningen vilde medføre umiddelbare betydelige Besparelser. Som Eksempel kan anføres, at en Banedirektør ved Aarets Slutning modtager en Gratifikation, der svarer til 100 pCt. af hans Gage eller 250 000 Franks. En af Banerne har brugt nogle Titusinde Millioner Franks til Gratifikationner til ca. 100 100 højerestaaende Funktionærer. Besparelserne maa fremkomme ved en Sanering af Banerne. En radikal Udryddelse af denne Bortødslen af Banernes Midler vil aldeles overflødig gøre enhver Nedsættelse af Jernbanemændenes Lønninger.

\*

*Den østrigske Rigsdag.*

har vedtaget Loven om Jernbanerne. Men takket være den af de socialistiske Deputerede og Repræsentanter for de faglige Organisationer førte Opposition har man ikke vedtaget Lovforslaget i dets oprindelige Form, idet der er foretaget betydelige Ændringer til vore Kammeraters Fordel. Lønnedsættelsen, som det ikke lykkedes at undgaa, vil andrage 23 Millioner Schillings i Stedet for som tidligere krævet 35 Millioner. Pensionsforringelsen er nedsat med 1/6. Desuden er Nedsættelserne nu progressive: som man vil huske gik det oprindelige Forslag ud paa en Nedsættelse, der var progressiv i omvendt Orden. De mindste Lønklasser vil faa en Nedsættelse paa 5 pCt., Mellemløklasserne 6 1/2 pCt. og de højeste Klasser 1 1/2 pCt. Jernbanemænd med en Løn, der ikke overstiger de 2040 Sch. vil ikke blive berørte af Nedsættelsen.

Selv om Loven har haft Held med sig, hvad angaar en Lønnedsættelse, er det ikke lykkedes den at indskrænke Personalets Rettigheder. De til det kørende Personale tilkommende Godtgørelser, som det oprindelige Lovforslag vilde afskaffe, er fuldstændigt bibeholdt, og det samme gælder *Forfremmelserne*. Forvaltningen, som kun vilde hestemme *ensidigt* om Personalet, dets Tillidsmænd, Pen-

**AUTOMATISK VARMEREGULERING I TYSKE JERNBANETO**

Efter Forlydende skal der i tyske Jernbanetog indføres automatisk Togopvarmning eller rettere sagt automatisk Vedligeholdelse af en bestemt Temperatur i Kupeerne. Efter indgaaende Forsøg har man nu fundet og gennemprøvet et System, der navnligt i den strenge Vinter 1928 har vist sig brugbart. Princippet i den automatiske Varmeregulering er, at et Metalrør under Paavirkning af Temperaturen udvider eller indsnævrer sig, hvorved Damptilstrømningen til en Vognafdeling bliver mindre henholdsvis større. Er en Kupé kold, giver det derved indsnævrede Metalrør en rigelig Passage for Dampen til Varmeflaskerne, og efterhaanden som Temperaturen stiger vidér Røret sig ud i Forhold dertil og regulerer Damptilførslen. Det bar vist sig, at denne Anordning reagerer overfor meget smaa Temperatursvingninger, og at man kan holde en konstant Temperatur i Kupeerne. Det er Hensigten at udruste alle Hurtigtogene med automatisk Varmeregulering.



**JULETRÆSFEST**

Ved de københavnske Lokomotivfyrbøderes Juletræ den 30. December 1931 blev følgende Numre udtrukne: Hovedgevinst: 826, derefter 1540 — 1255 — 995 — 1208 — 1319 — 502 — 1511 — 246 — 886 — 828. Gevinsterne kan stadig afhentes hos M. Johansen, Jægersborggade 44. 2. Sal, N.

Festudvalget.

**LOMMEBØGER**

Vi henleder Opmærksomheden paa, at der ikke findes flere Lommebøger. De er forlængst udsolgte.

sioneringssystemet osv., har lidt et Nederlag. Desuden har Generaldirektionen ikke kunnet lægge Haand paa Ulykkesforsikringskassen.

Hvordan man end ser paa Sagen, saa er det en delvis Succes: selv om de fik en Lønnedsættelse, saa har de alligevel kunnet hævde deres Rettigheder. Direktionen for de østrigske Jernbaner ved nu, at den staar overfor en faglig Organisation, der er fast besluttet paa at forsvare sig i en Kamp, som først lige er begyndt.

\*

#### Den svejtsiske borgerlige Presse

samt dens Efterplappere, de borgerlige Blade i Udlandet har med Sejrsmine meddelt, at Medlem af Federalraadet Musy, der er Præsident for Finansdepartementet, havde bestemt, at Lønningerne for Stats- og Jernbanefunktionærer skuldes reduceres. Men Sagen er hverken saa let eller saa enkel. De svejtsiske Funktionærers Lønninger — det er et enestaaende Tilfælde — er garanterede ved en Personallov, der er vedtaget af Folket. Kun Parlamentet er i Stand til at fastsætte en Lønreduktion, mod hvilken Funktionærerne i deres Egenskab af Medborgere, har Ret til at protestere ved at kræve en Folkeafstemning.

\*

600 000 amerikanske Jernbanemænd er arbejdsløse: disse alene udgør  $\frac{1}{10}$  af Totalantallet af Arbejdsløse i Amerikas Forenede Stater.

\*

#### De bulgarske Jernbanemænds prekære Stilling.

Antallet af arbejdsløse Jernbanemænd i Bulgarien er vokset stærkt i den senere Tid. I Løbet af Aaret 1931 har 3 Lønnedsættelser fundet Sted, medens der endnu tales om en fjerde. Den finansielle Stilling i Bulgarien er saa kritisk, at Statsfunktionærerne og Jernbanemændene endnu ikke har modtaget deres Løn for November Maaned og flere Klasser end ikke for Oktober. De bulgariske Jernbanemænd er udleveret til tilfældig Barmhjertighed.

\*

#### De svenske Privatbaner forlænger Overenskomsterne.

Mellem de svenske Jernbanemænds og Lokomotivmænds-Organisationer og Sammenslutningen af Privatbanerne er man den 21. December naaet til Euighed om at proulongere den nugældende Overenskomst i det første Halvaar af 1932. Overenskomsten omfatter ca. 20 000 Arbejdere.

## Rettelse til Adressefortegnelsen

#### Lokomotivførererkredsen.

Skjern: Repræsentantens Adresse rettes til: Chr. Hansensvej 13, Skjern.

Viborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. M. Mikkelsen, Sct. Kjeldsgade 2.

Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: A. M. Mikkelsen, Sct. Kjeldsgade 2.

#### Motorførererkredsen.

Sjælland-Falster: Kassererens Navn og Adresse rettes til: N. P. E. Nielsen, Ny Østergade 13, St., Næstved.

#### Lokomotivfyrbøderkredsen.

Esbjerg: Formandens Navn og Adresse rettes til: L. P. T. Bendixen, Blichers Allé 26.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. V. Harder, Nygaardsvej 23.

Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: H. V. Harder, Nygaardsvej 23.

Viborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. A. Thomsen, Fredensgade 47.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. Jørgensen, Ancherhus, Blichersvej.

Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: E. Jørgensen, Ancherhus, Blichersvej.

Aarhus: Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. M. Kristensen, Poulsgade 68, 3.

Skanderborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. Chr. R. Nissen, Adelgade 17.



#### Udnævnelse fra 1.—2.—32:

Følgende Ekstrahaandværkere er udnævnt til Lokomotivfyrbødere:

- C. E. Dalbro, Herning, i Glyngøre.
- N. Martinsen, Kbh. G., i Padborg.
- L. H. Pedersen, Brande, i Padborg.
- E. R. Pedersen, Kbh. G., i Padborg.

#### Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—2.—32:

- Lokf. A. C. Andersen, Tønder, til Frederikshavn.
- Lokfyrb. A. R. E. Knudsen, Brande, til Kbh. G.
- H. Viberg, Padborg, til Kbh. G.
- A. C. Jørgensen, Padborg, til Korsør.
- A. C. V. Fricke, Padborg, til Korsør.
- V. R. Forup, Padborg, til Brande.
- L. C. R. Jensen, Glyngøre, til Padborg.

#### Afsked:

Lokomotivmester I P. M. Rolder, Dbm., Aalborg, efter Ansøgning p. Gr. af Alder i Naade og med Pension fra 30.—4.—32 (vgl. Afsked).

Lokomotivfører C. F. Mouritzen, Frederikshavn, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—32 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. B. Kassinger, Kbh. G., p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 29.—2.—32 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. M. Nissen, Esbjerg, efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 29.—2.—32 (min. Afsked).

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. Februar.

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.