



33. Aargang N<sup>o</sup> 21

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. November 1933

## STATSBANE-FREMSKRIDT

Generaldirektøren havde Tirsdag den 31. Oktober indbudt Dag- og Jernbane-Fagpressen til Møde for at forelægge og redegøre for de Planer, Statsbanerne har for de nærmeste Par Aar.

Jeg vil forelægge Dem, sagde Generaldirektøren, om ikke en Femaarsplan for Statsbanerne saa dog en trafikal Toaarsplan af ikke helt ringe Rækkevidde.

Lad mig begynde med det mindst behagelige, nemlig:

### I. Billettaksterne.

I den senere Tid er der foregaaet en betydelig Prisstigning paa Kul, Olie og Materiale, der skal indkøbes i Udlandet til Banernes Vedligeholdelse. Denne Prisstigning anslaaes paa Statsbanernes Budget for 1934/35 til et Beløb af 1½ à 2 Mill. Kr.

Det vil derfor være nødvendigt fra Foraaret 1934 at foretage en Forhøjelse af Persontaksterne over de lange Afstande, hvilke Takster her i Landet ligger væsentlig lavere end i vore Nabolande.

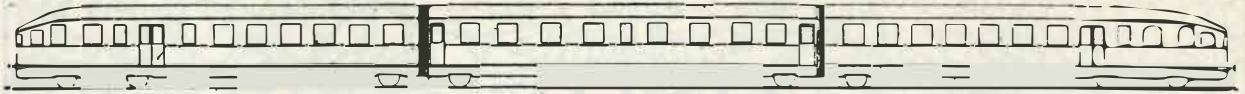
Forhøjelsen vil først indtræffe ved Rejser over 225 km og vil medføre, at en III Kl. Enkelt-Billet fra København til Aarhus via Fredericia vil stige fra 12½ til 14½ Kr. og en Enkelt-Billet mellem København og Aalborg fra 14 Kr. 10 Øre til 17 Kr.

Taksterne paa de lange Afstande vil stadig ligge lavere end de svenske, fornylig nedsatte Takster (Afstanden København—Aalborg vilde i Sverige koste i svenske Kr. 18,80).

Samtidig vil Priserne paa Abonnementskortene i Nærtrafikken blive regulerede. Ratekort for 1 Aar København—Klampenborg vil saaledes stige fra 139 Kr. til 150 Kr. 60 Øre (Fornyelsesprisen pr. Maaned fra 11 til 12 Kr.). Man vil imidlertid benytte Lejligheden til at gennemføre forskellige Ønsker fra Abonnenterne. Kortene vil nemlig fremtidig blive beregnet pr. Kilometer, saa der ikke betales for længere Afstande, end der rejses. Dette vil f. Eks. medføre, at Prisen for et Ratekort for et Aar til Roskilde nedsættes fra 338 Kr. 80 Øre til 328 Kr. 90 Øre. Endvidere vil for fortløbende Abonnement den nuværende Forhøjelse ved Fornyelse af Abonnement (13. Maaned) bortfalde. Endelig vil der i Fortsættelse af et Abonnement paa mindst 1 Maaned kunne tegnes eet 14 Dages Abonnement beregnet især paa Landliggere, der maatte ønske at udstrække Landopholdet.

Ugekort betales fremtidig med ¼ af Prisen for 1. Maaned Abonnement.

Ligeledes vil Prisen paa Abonnement mellem Stationerne bliver reguleret, saa Prisen stiger jævnt fra 2. til 12. Maaned, medens 2. og 3. Maaned nu er billigere end de følgende Maaned. Ogsaa her vil Tillægget (den 13. Maaned) bortfalde. Paa III. Kl. vil Aarskortet som Følge af Forhøjelsen af Billetprisen paa de lange Afstande stige fra 680 Kr. til 712 Kr. Derimod vil den hittidige Pris for II Kl. som Følge af det under II nævnte blive nedsat fra en Aarspris paa 1020 Kr. til 890 Kr. Vi forlader nemlig efter de foretagne Indskrænkninger i II. Kl. det Princip, at Abonnementskortet paa II Kl. skal have samme Tillæg til Prisen for III Kl.



D. S. B. paatænkte Lyntog.

som Billetterne, nemlig 50 pCt., og nøjes med et Tillæg paa 25 pCt.

Ved Indførelsen af den elektriske Bybane tænkes der indført en lavere Bybanetakst paa 20 Øre gældende for indtil 6 Stationsmellemlum (f. Eks. Hovedbanegaarden—Hellerup eller Østerbro—Godthaabsvej via Hellerup). Disse Bybanerejser vil først faa deres fulde Betydning for Publikum, naar ogsaa Strækningen Hovedbanegaarden—Valby aabnes for Drift.

Til saadanne Rejser vil der muligvis blive udstedt Klippebilletter til 11 Rejser mod Betaling for 10 Rejser.

Det maa til Bedømmelse af disse Takstændringer yderligere erindres, at der for ca. 1 Aar siden er indført Returbilletter med 8 Dages Gyldighed og 25 pCt. Rabat, samt at den stadig stigende Komfort paa III Kl. har medført, at mange Mennesker, der tidligere benyttede II Kl., nu rejser paa III. Kl.

## II. Vognklasserne.

I de senere Aar er man paa Statsbanerne i Lighed med, hvad der sker ogsaa paa Privatbanerne, i stigende Grad gaaet bort fra 2. Vognklasse. Fra 15. Maj 1934 gennemføres denne Foranstaltning fuldtud. 2. Vognklasse vil da kun blive bevaret i de gennemgaaende Vogne til Norge og Sverige, Warnemünde og Sovevognsselskabets Esbjerg-Vogne. I de indenlandske Hurtigtog vil man derimod indføre 1. Klasse til Priser som nu for 2. Klasse og med Passagerantal som disse, og tilsvarende vil ske i visse Persontog paa Hovedruterne samt i Kystbanetogene udover Rungsted. Disse Tog vil da bestaa af en Fællesklasse samt af I Kl., medens andre Tog alene bestaar af Fællesklassen.

I de ovenfor nævnte direkte Vogne paa Udlandet opretholdes I, II og III Kl. som hidtil og med samme Prisforhold som nu.

Foranstaltningen vil medføre, at alle II Kl. Kupévogne samt 2 og 3 akslede Side- og Midtgangsvogne uden Ombygning overføres til Fællesklassen. De vil fortrinsvis blive indsat paa de lange Sideruter som Sønderborg—Tønder, Aarhus—Skjern og Struer—Thisted.

Efterhaanden vil der blive bygget nye I Kl. Staalvogne, og det nuværende II Kl. Materiel vil blive forsynet med Lædersofaer og overgaa til Fællesklassen.

Endvidere vil i Løbet af 2 à 3 Aar alle nuværende III Kl. 4-akslede Sidegangsvogne — med ganske faa Undtagelser — blive forsynet med polstrede Lædersofaer. Naar dette er gennemført, vil yderligere et Antal af de bedste 2-akslede Vogne blive forsynet med saadanne Sofaer, saaledes at man naar frem til, at alt Materiel, der bruges i den daglige Drift, er fuldt moderne. Derimod kan man naturligvis ikke afholde store Udgifter til Ombygning af det Forstærkningsmateriel, der tages i Brug ved Højtider og Ferie samt til særlige Billigtog paa Søndage. Forudsætningen for de sidste er jo netop, at man udnytter Materiel, som maa opretholdes af Hensyn til Toptrafik ved Højtider o. l.

## III. Lyntog.

Statsbanerne har anmodet A/S Frichs Fabrikker i Aarhus og A/S Scandia i Randers om i Forening at give Tilbud paa nye Tog, som i hvert Fald fra Lillebæltsbroens Aabning skal køre mellem København, Aalborg og Esbjerg.

Hvert Tog vil bestaa af 2 Motorvogne med en mellemliggende Bivogn. Det skal være strømlinieformet med lavtliggende Tyngdepunkt og forsynet med 4 Dieselmotorer à 250 H. K., og det ventes, at de med disse 1000 H.K. kan udføre Rejsen mellem København og Aarhus paa ca. 4¼ Time, inkl. Overfarten over Storebælt. Maksimalfarten bliver 120 km og Rejsehastigheden ca. 95 km pr. Time. Togene vil i Korsør og Nyborg køre direkte ud paa, henholdsvis afgaa direkte fra Færgerne, saa Ophold paa Færgestationerne bortfalder. Der regnes for det nordgaaende Tog ikke med Standsning mellem Nyborg og Aarhus, og Planen for den nye Fredericia Station er derfor ændret, saa Togene kan køre igennem med fuld Hastighed. Man vil til den Tid kunne køre fra København ved 9 Tiden, være i Aarhus ca. 13¼, i Aalborg ved 15 Tiden og med Afgang fra Aalborg ca. Kl. 18 returnere til København ved Midnat

samme Dag. Tilsvarende, men antagelig med noget tidligere Afgang om Morgen, vil ske i omvendt Retning.

Paa Esbjerggruten vil der blive Forbindelse fra den svenske Natekspres til Esbjergdamperen, og Passagerer fra England vil blive ført fra Esbjerg til København samme Aften.

Ved Siden heraf vil der bliv opretholdt almindelige Eksprestog til Betjening af Fyn og Jylland Syd for Aarhus. Man ønsker blot at opnaa, at Tog, der kan fyldes med Passagerer til og fra Nordjylland skal udskilles fra den øvrige Trafik, saa de kan blive fri for de mange Standsninger undervejs.

Tillige paatænkes der ved hurtiggaaende Motortog at skabe Morgenforbindelse fra Fyn til Nordjylland, saa Fynboerne ikke skal være tvungne til at afvente Københavnsforbindelsen til Jylland. Ligeledes tænkes paa en Morgenforbindelse Esbjerg—Fredericia i Tilslutning til Lyntoget til København.

Naar de paagældende Tog er indkørt, vil man antagelig gaa videre og anskaffe flere lignende Enheder, som efterhaanden vil afløse yderligere en Del af Dampogene i Dagtrafikken. De vil derfor antagelig i nogen Grad betyde en Revolution i Jernbanedriften.

De nye Tog, af hvilke vi foran fremsætter en Skitse, tænkes bygget med 36 Pladser i I. Kl. og 120 à 140 i Fællesklassen. Det er Tanken, at der foruden Billetprisen alene skal betales et Pladsgebyr paa 2 Kr. for I Kl. og 1 Kr. for Fællesklassen. Det vil være nødvendigt at kræve Pladsreservering forud, da Togenes Konstruktion ikke tillader Indrangering af flere Vogne.

Generaldirektøren har ved dette Fremstød igen vist sit Initiativ og sin Beslutsomhed. Vi vil ønske til Lykke med de nye Lyntog, hvortil vi kun vil bemærke, at vi haaber, at Stationerne paa de Strækninger der skal befares af Lyntog alle sammen bliver anlagt beregnet paa at kunne befares med Strækningens Maximalhastighed.



## DET TYSKE NÆRINGS LIV UNDER NAZISMEN

**Hitlerregeringen har indtil nu vist sin Magtesløshed overfor Arbejdsløsheden.**

Naar den parlamentariske Kontrol er ophevet og den demokratiske Frihed ryddet til Side i et Land, er det altid meget vanskeligt at konstatere den virkelige Tilstand, som hersker i Landet ogsaa indenfor det økonomiske Liv. Diktatorisk regerede Lande viser derfor ofte udadtil et Billede paa Sundhed og Vækst, fordi Magthaverne selv tegner det. Og heri ligger naturligvis en Fare for, at visse Befolkningkredse i andre demokratisk regerede Lande har et vist Besvær med at holde Hovedet klart og Sindet nøgternt, thi det kan undertiden være fristende og er altid lettest at se paa den ydre Facade, men besværligt at opdage, hvad der findes bag Kulisserne.

Den nazistiske tyske Regering fortsætter med Offentliggørelse af Tal, hvorigenem en stærk fremadskridende Forbedring af tysk Handel og Industri skal bevises, eller i hvert Fald sandsynliggøres for Verden. Eksempelvis fremhæves stærkt Tilbagegangen i Arbejdsløshedstallet med ca. 2 Millioner Mand, hvilket betegnes som en Følge af den nazistiske Regerings energiske Virksomhed.

Hvorledes forholder det sig nu med disse Tal fra den tyske Regerings statistiske Kontorer? Selve Tallene er utvivlsomt rigtige nok *i deres Forbindelse*, og der er ingen som helst Grund til at antage, at en Institution som det statistiske Kontor i Berlin skulde udgive Tal, som var teoretisk uholdbare.

Noget andet er, at det er værd at prøve, om disse Tal ikke kan være paavirket ved *ændrede statistiske Metoder*.

Hvis man med lidt Opmærksomhed læser tyske Blade for Tiden, vil man meget snart opdage visse interessante Foreteelser. Man bekæmper saaledes skarpt de saakaldte *Dobbelt-erhververe*. Herved forstaas saadanne Familienmedlemmer, som indenfor en Husstand erhverver til Hjemmet ved Siden af Hovederhververen. Paa samme Maade og med samme Skarphed forfølger man det saakaldte *Sortarbejde*, d. v. s. Arbejde, som i Ny og Næ udføres af en Erhvervsløs, der modtager Arbejdsløshedsunderstøttelse. Her maa bemærkes, at denne Understøttelse er saa knapt tilmaalt, at den

aldeles ikke strækker til til Livets nødtørftigste Ophold.

Man vil nu forstaa, at den nazistiske Regerings Embedsmænd alene ved en energisk Udsortering af »Dobbelterhververe« og »Sortarbejdere« er i Stand til at udrangere Titusintidligere tilmeldte Erhvervsløse af de Arbejdsløses Talhær.

Paa samme Maade virker den Kendsgerning, at ca. ¼ Million »tidligere Arbejdsløse« er beskæftiget i de saakaldte *Lejre for Arbejdstjeneste*. Dette betydelige Antal af »tidligere« Arbejdsløse bidrager selvfølgelig stærkt til en yderligere Nedbringning af det officielle Arbejdsløshedstal.

Det vil derfor sikkert kunne fastslaaes som en Kendsgerning, at Arbejdsløsheden i Tyskland i Løbet af det 1. Halvaar siden den nazistiske Revolution næppe er nedbragt med et større Antal end Sommersæsonen naturligt medfører. Eksempelvis er Stigningen i selve Beskæftigelsesgraden langt ringere end Tilfældet er i Danmark. Det kan ogsaa andre officielle tyske Tal føres som Bevis for.

Hvis Arbejdsløsheden gaar ned paa naturlig Maade, d. v. s. ved en Stigning i Beskæftigelsesgraden, maa Virksomhederne jo have forøget Produktionen eller nye Virksomheder maa være sat i Gang. Indenfor Rammen af det kapitalistiske Samfundssystem vil dette imidlertid kun være muligt, naar Bankerne giver den fornødne Kredit. Men Bankernes Kreditgivning afspejler sig nøje gennem deres Balance, og særlig vil den kunne aflæses paa den seddeludstedende Banks Balance. Men et Blik paa de tyske Bankers Balanceopstilling viser meget tydeligt, at der ikke har været nogen Udvidelse af Kreditgivinger; tværtimod der er gaaet tilbage.

Videre er den tyske Eksport sunket til en Brøkdelen af sin tidligere Størrelse. Heraf maa følge, at hele den store tyske Eksportindustri nødvendigvis har maattet skride til Arbejdsindskrænkninger i stort Omfang. Men videre, hvis 2 Millioner Arbejdere i Tyskland flere end tidligere skulde være indlemmet i Produktionsprocessen, og hvis denne Indlemmelse ikke skete som Følge af en indskrænket Arbejdstid pr. Mand og ikke omfattede de i Arbejdstjenestelejrene beskæftigede, da maatte Tallet paa Pengeumløbet ogsaa være steget i Forhold dertil, al den Stund Lønudbetalingen

nødvendigvis maa foregaa i rede Penge.

Men det er i Virkeligheden heller ikke sket i Tyskland. Det officielle Tidsskrift »Wirtschaft und Statistik« har i sin Beretning for Juli Maaned 1933 fremhævet, at den skete Stigning i Seddelumløbet mindre beroede paa et stigende Forbrug, end den er en Følge af Betalingsterminen for Skatterne, ligesom Sommerferierne med Rejsesæsonen spillede ind og satte Pengebehovet i Vejret.

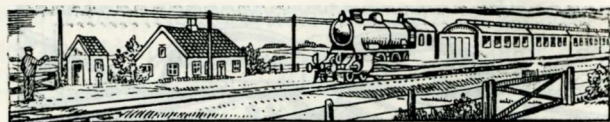
I en forklarende Tekst tilføjer dette Tidsskrift endelig, at ogsaa Forskellen mellem Lønindkomster og Understøttelserne kun er forskudt ubetydeligt. Herefter kan følgelig intet af det forøgede Seddelforbrug være gaaet til Lønudbetaling. Og det har heller ikke været paa krævet, fordi den forøgede Beskæftigelse er sket paa Grund af nedsat Arbejdstid — uden Forhøjelse af Timelønnen for de hidtil beskæftigede. Disse Forhold bekræftes yderligere af Tallene over Vareforbruget, som er offentliggjort af Institutet for Konjunkturforskning i Berlin. Ogsaa disse Tal viser nærmest Stagnation i Forbruget — absolut ingen Stigning.

Af disse Kendsgerninger fremgaar det tydeligt, at det nazistiske Styre meget vel har været i Stand til at hidføre en Bedring af Statistiken, men været ude af Stand til at forbedre de erhvervsmæssige Forhold.

Det kan derfor med Sikkerhed fastslaaes, at de konjunkturelle Forhold er forbedret mere i andre Lande end netop i det nazistiske Tyskland. End ikke Paradeaktionen, der gik ud paa at befri Østpreussen for Arbejdsløshed, som i bedste Tilfælde kun kunde faa lokal Betydning, kan ændre denne Kendsgerning. Iøvrigt er »Befrielsen« af Østpreussen for Arbejdsløshed i *Høsttiden* jo kun en Selvfølge.

Løsningen af Arbejdsløshedsproblemet er, som intet andet Spørgsmaal, Prøvestenen for den tyske Nazisme; vil den leve, maa den løse dette Problem; men en nøgtern Betragtning af Forholdene til i Dag fører til det Resultat, at Arbejdsløsheden i Tyskland — trods alle Forsøg paa at gøre Billedet lysere — bestaar med uforandret Dysterhed.

Økn.



UROEN OM DE HEMMELIGE  
INDBERETNINGER

Efterfølgende Artikel har vi tilladt os at laane af »Vor Stand«, idet vi gaar ud fra, at den ogsaa har Interesse for vore Læsere.

Gennem de oplysende Artikler, som i de senere Maaneder har præget samtlige Fagblade, der har Tilknytning til vor Centralorganisation, er Spørgsmaalet om de hemmelige Indberetninger belyst paa en saglig Maade, der har gjort det muligt for Lærerne at foretage en ganske objektiv Bedømmelse af Systemet og dets Indflydelse paa deres tjenstlige og økonomiske Ve og Vel. Med det Materiale, der staar til Organisationernes Raadighed, havde det været muligt, ganske simpelt ved skaanselsløs Fremdragen af kompromitterende Enkelttilfælde, at skabe en Sensation, som vel havde været tilfredsstillende for de øjeblikkelige Følelser, men som til Gengæld kunde have medført forøgede Vanskeligheder, naar Sagen forhaabentlig ret snart gaar fra Diskussionsstadiet over til Forhandlingsstadiet. At Spørgsmaalet derfor hidtil har været diskuteret rent abstrakt, bør da vise sig at være en Fordel; ingen Saar skal først heles, og Sensationen som Tilflugt staar altid aaben. Med det følgende tilsigtes derfor intet sensationelt, kun en nøgtern Redegørelse for Tjenestemændenes retsløse Stilling og nogle Lægmandsbetragtninger, støttet af de foreliggende autoritative Udtalelser, om denne Stillings Uholdbarhed i et kultiveret, demokratisk Samfund.

Det har været bemærkelsesværdigt at se, hvorledes Spørgsmaalet om de hemmelige Indberetninger, efterhaanden som Stoffet er blevet behandlet i Fagpressen, er blevet mere og mere knyttet sammen med Spørgsmaalet om Fremgangsmaaden ved Udvælgelse til Avancement. Og dette er en ganske logisk Udvikling. Langt de fleste Udtalelser om Tjenestemænd afgives jo i Anledning af, at de paagældende har indgivet en Ansøgning om Forfremmelse, og i hvert Fald er det givet, at hvis der foreligger nedsættende hemmelige Udtalelser — enten skriftlige eller mundtlige — om en Tjenestemand, saa vil de, og maaske først da, faa Betydning for ham i det Øjeblik, der fremkommer en Ansøgning om Forfremmelse fra ham. De faar nemlig da den Betydning, at han ikke faar den ansøgte Stilling, uden at han dog nogen Sinde erfarer Grunden til Forbigaaelsen.

Er Spørgsmaalet om Avancement af afgørende Betydning for den enkelte Tjenestemands tjenstlige og økonomiske Stilling, saa er den rigtige Løsning af det samme Spørgsmaal af ikke mindre Betydning for Samfundet, hvis Interesser ogsaa i dette Forhold skal varetages af dets organiserede Myndighed, Statsmagten. Det skulde da paa Forhaand have Sandsynlighed for sig, at der uden større Gnidning skulde kunne naas en tilfredsstillende Ordning paa et Omraade som dette, hvor Interesserne i saa udpræget Grad er sammenfaldende, og dette gælder i lige Grad, hvad enten man ser Sagen fra et Hensigtsmæssigheds- eller et Retssikkerhedsstandpunkt.

*Hvad Juristerne mener.*

I det moderne Samfund stilles først og fremmest det Krav til Forvaltningen, at den skal være effektiv og formaalstjenlig, og der forefindes derfor en offentlig Interesse deri, at Staten ved sine Ansættelser i offentlige Stillinger drager Omsorg for til enhver Tid at faa den rigtige Mand paa den rigtige Plads. Det er derfor ikke noget bemærkelsesværdigt, at det nu ogsaa fra Administrationernes Side kræves, at de dygtigste skal frem; det, der er ejendommeligt, er, at man tror at kunne naa dette Maal gennem et mere end hundreedaarigt System med hemmelige Indberetninger, der gør de overordnede ansvarsfri og de underordnede værgeløse og under Demokratiets Beskyttelse giver det samme Rum for Favoritisme eller personlig Forfølgelse som under Enevælden.

Ansættelsen af Tjenestemænd hører til de vigtigste Afgørelser indenfor Forvaltningen; thi den lovlige og hensigtsmæssige, upartiske og hurtige Besørgelse af de offentlige Anliggender beror i første Række paa det administrative og judicielle Personels Kvalifikationer. Men der er Aarhundreders Erfaring for, at Ansættelse af Tjenestemænd giver Anledning til grove Misbrug, Standsfordomme, politisk og personlig Favoritisme har her i særlig Grad gjort sig gældende. Det har derfor stedse været en Hovedbestræbelse for Demokratiet at sikre den bedst mulige Rekruttering af Tjenestemænd. Dette er den juridiske Sagkundskabs Bedømmelse; ovenstaaende er nemlig et Citat fra Professor i Forvaltningsret, Dr. juris Poul Andersens Bog: Hovedpunkter af Forvaltningsretten, af hvilken vi citerer videre: »Den praktiske Interesse knytter sig nu til Dags til Spørgsmaalet om, paa hvilken Maade der i Lovgivningerne er draget Omsorg for, at Ansættelsen af Tjenestemænd sker paa sagligt betryggende Maade. De Garantier, man andetsteds har indført til Betyggelse af Udnævnelsernes Saglighed er meget forskelligartede: Statsraadsbehandling, Indstillingsret, »forslag«, der offentliggøres, Ansættelsesraad, Eksamination, Konkurrence, Adgang til administrativ Klage over Indstillinger og fuldbyrdede Udnævnelser, Domstolskontrol med Udnævnelser Legalitet etc. Vor Grundlov og Tjenestemandsløven kender imidlertid ingen saadanne Garantier.« — Da det er en Erfaring saa gammel som Menneskeheden, at hvor der er Magt, er der Misbrug af Magten, er det kun en naturlig Konsekvens, naar Professoren i et Foredrag for nogle Aar siden om Tjenestemændenes retslige Stilling bl. a. udtalte: »Har det aldrig været Dem paafaldende, at naar A. og B. fører Proces om 100 Kr., en Tvistighed, som dog umiddelbart kun vedkommer de to Parter og altsaa er af rent privatretlig Natur, saa sker det under fuld Musik fra Offentlighedens Side; men de vigtigste administrative Afgørelser, som umiddelbart er af offentlig Interesse, de indhylles med Flid i et hemmelighedsfuldt Mørke? Jeg tror, der netop med Hensyn til Udnævnelse af Tjenestemænd bør slaas en Breche i dette Forvaltningens Hemmelighedsprincip. At der ikke er nogen Risiko forbundet hermed, men tværtimod betydelige Fordele, kan man

overbevise sig om ved at se hen til vort Naboland Sverige.«

Men Professoren i Forvaltningsret staar ikke ene med sin Opfattelse indenfor det juridiske Fakultet. Ogsaa Professoren i Statsret, Dr. juris *Knud Berlin* har tidligere slaaget til Lyd for, at Offentligheden bør have Adgang til at se, hvorledes offentlige Sager behandles, og det er Læserne bekendt, hvorledes Professorens i Borgerlig Ret, Dr. juris *Munch-Petersen* for nogle Aar siden i Studenterforeningen under en juridisk-politisk Diskussion med Justitsminister *Rytter* bl. a. udtalte, at han vilde benytte Lejligheden til at lægge et godt Ord ind for Tjenestemændene i Retning af Beskyttelse og opfordrede Justitsministeren til at arbejde for at skaffe danske Embedsmænd blot et Minimum af Menneskerettigheder, hvilket var saa meget lettere, som det ikke kostede noget. Desværre blev Henstillingen ikke fulgt, en Imødekommen at det fremsatte Ønske vilde have kastet et forsonende Skær over det da siddende Nedskæringsministerium, naar dets Stilling overfor Tjenestemændene skal ses i historisk Belysning.

#### *Hvad Administrationen mener.*

Men naar Opfattelsen indenfor det juridiske Fakultet i saa ganske afgjort Grad er imod det fra Enevælden nedarvede Mørkekammersystem, er det kun ganske naturligt, at denne Opfattelse bringes med ud i Livet af de unge Jurister, der efter fuldførte Studier af Rettens Begreb og Indhold gaar over i Centraladministrationen. Naar vi tidligere har udtalt, at Systemet Hemmelige Indberetninger før eller senere vil falde af sig selv, var det bl. a. med Henblik paa denne Omstændighed, at Systemet en skønne Dag vil staa uden Tilhængere. Folk med juridisk Uddannelse og Respekt for Administrationens retslige Ide vil ikke kunne arbejde med et System, der er en Fornærmelse mod Rettens Begreb. Det skyldes derfor ikke nogen Tilfældighed, at det var en yngre Jurist, Redaktøren af Ministeriernes Maanedssblad, Ekspeditionssekretær *Aage Sachs*, der i sin Afskedsartikel sidste Vinter bl. a. skrev:

»Der er for mig noget helt urimeligt i, at man gennemfører fuld Offentlighed i Retsplejen, medens der samtidig hævdes den fuldstændige Aflukkethed indenfor Administrationen, skønt Færerne for Vilkaarlighed sandelig er tifold større indenfor Administrationen end for Retsvæsenet.«

Det er imidlertid ikke blot den yngre Generation, der ser saaledes paa Hemmelighedsprincippet; ogsaa Folk i de højeste administrative Stillinger vedgaar offentligt, at de ikke anser den absolute Aflukkethed som en Fordel for administrativ Virksomhed. Saaledes udtalte Departementschef i Statsministeriet *Fr. V. Petersen* paa et Møde i Helsingfors i 1929 i Det nordiske administrative Forbund bl. a. følgende: »Naar der nu spørges om den i Danmark bestaaende Tilstand kan anses for tilfredsstillende, maa jeg ud fra mit Syn paa Sagen svare benægtende. Jeg vil mene, at den hos os siden 1866 bestaaende Retstilstand nu nok turde gøres til Genstand for et nyt beskedent Fremstød. — Det maa i det hele tages i Betragtning, at de af Statens Embedsmyndigheder be-

handlede Sager ikke blot er Embedsmyndighedens, men Statens som saadan (d. v. s. alle Statsborgeres), og at der derfor ogsaa til Sager, som tilsyneladende kun vedrører en enkelt Person, ofte knytter sig en almindelig offentlig Interesse. Jeg skal eksempelvis anføre, at der i Tilfælde af en Embedsmands Afskedigelse uden Ansøgning kan foreligge en almen Interesse i Sagen, dels fordi den afskedigede Embedsmand faar tillagt Pension, der saaledes bliver at udrede af det offentlige foruden Lønningen til den nye Embedsmand, dels fordi det ikke er Offentligheden ligegyldigt, om en maaske særdeles delig Embedsmand fjernes og erstattes af en maaske mindre delig. — Det vilde for Tjenestemændene, som nu let kan aldeles prisgives, dog frembyde en ikke ringe Betyggelse, om det overfor Offentligheden kunde kræves fuldt opklaret, om der virkelig forelaa Grundlag for at hævde, at en Tjenestemand, som blev afskediget, havde vist sig uegnet til den Stilling, han havde beklædt, eller om der overhovedet ikke forelaa andet Grundlag for en Afskedigelse, end at den paagældendes Foresatte gerne vilde af med ham. Hvad angaar de af administrative Myndigheder afgivne skriftlige Udtalelser bør efter min Formening Hovedreglen være, at der under en eller anden Form bør være Adgang til dem for alle, som paaviser en aktuel Interesse deri.«

Paa det samme Møde udtalte Departementschef *F. C. Martensen-Larsen*, Indenrigsministeriet, i Tilslutning til ovenstaaende bl. a. følgende: »Det er af den største Betydning for Administrationen at komme i et fornuftigt Forhold til Offentligheden; det skaber Tillid til den. Maa jeg for Resten bemærke, at som naturlig Repræsentant for Offentligheden paa disse Omraader staar ikke blot Aviserne, men ogsaa i høj Grad Fagpressen, f. Eks. tekniske og kommunale Tidsskrifter. — Jeg tror, at Administrationen staar sig ved, at saa meget som muligt af dens Virksomhed kendes af Offentligheden; Administrationens Stilling til Spørgsmaalet skal ikke være den, at den, modstræbende og som en aftvungen Indrømmelse, endelig indgaar paa, at Dit og Dat bliver man vel nødt til at lade komme frem for Offentligheden; tværtimod den skal indse, at Offentligheden har et berettiget og fuldt loyalt Krav paa at kendé offentlige Forhold, et Krav, som Administrationen bør honorere med Beredvillighed og med aabent Øje for, at det er til Gavn for Administrationens egen Sundhed.«

#### *Hvad fremmed Lovgivning mener.*

Med Forholdene i *Sverige* har vi tidligere beskæftiget os, og almindelig kendt er Retten til Klage over en foretagen Udnævnelse, baade dens Lovlighed og dens Hensigtsmæssighed, og den vide Adgang til at faa udleveret og ogsaa offentliggøre Sagens Akter. Ejendommeligt er det ogsaa, at visse Embedsbesættelser, der foretages af Kongen, skal ske efter «forslag». Disse Forslag opstilles af den paagældende Centraladministration og omfatter 3 Personer, blandt hvilke Udvalget foretages i Statsraadet. Men forinden er Forslaget blevet bekendtgjort ved Opslag, og der kan da indenfor en vis Tidsfrist af enhver indgives »besvär« over Forslaget til Regeringen, som da

foretager en Undersøgelse og forelægger Sagen i Statsraadet.

Denne Fremgangsmaade med »förslag«, der offentliggøres, har sin særlige Interesse deri, at den samme Fremgangsmaade ogsaa anvendes i *Finland*. Der skal ogsaa her i en Række Tilfælde foreslaas de tre bedst kvalificerede, og forinden Udnævnelsen finder Sted, kan der klages over Forslaget til højere Myndighed. Udnævnelsen til de højeste Embeder finder ogsaa her Sted i Statsraadet.

I *Norge* skal Udnævnelsen af Embedsmænd ifølge Grundloven ligeledes ske i Statsraadet. For Udnævnelsen af Bestillingsmænd blev der — efter Afsløringen af et Par grove Tilfælde af Favoritisme ved Besættelse af Stillinger indenfor Postvæsenet — først — i 1918 fastsat bestemte Regler, hvorefter Ansættelsesretten er henlagt enten til et Regeringsdepartement, et kollegialt Styre for en Tjenestegren, eller et Ansættelsesraad. Professor Poul Andersen understreger, at hvis Ansættelsen ikke foretages af Kongen eller et Regeringsdepartement, sker den altsaa altid ved en kollegial Ansættelsesmyndighed.

Forholdene i *England* er ogsaa tidligere blevet omtalt. Det er dog værd at bemærke, at den Kommission, som i 1920 anbefalede aarlige Indberetninger, Forfremmelsesraad og Adgang for Personalerepræsentanter til at udtale sig overfor saadanne Raad (og fik dette gennemført) ogsaa præciserede Whitley-Raadens Formaal saaledes: »at sikre det største Maal af Samarbejde mellem Staten som Arbejdsgiver og Tjenestemændenes hele Corps i Sager angaaende Tjenesten med Henblik paa forøget Effektivitet i den offentlige Tjeneste, forbundet med de i denne ansattes Vel, at tilvejebringe et Organ for Behandling af Klager, og i Almindelighed at sammenføre de administrative, kontormæssige og manuelle Tjenesters Repræsentanters Erfaring og forskellige Synspunkter.

Ogsaa i *Frankrig* findes i stadig flere Forvaltningsgrene særlige Forfremmelsesraad. Desuden findes ligesom i England et særligt Konkurrencesystem for at betrygge Ansættelsernes Saglighed. Der aflægges Prøve for en særlig Jury, der ganske vist udpeges af den udnævrende Myndighed, men da Juryen ifølge Sædvane kun lader det Antal bestaa, der svarer til Antallet af ledige Stillinger, ligger den faktiske Udnævnelse altsaa ogsaa hos dette Bedømmelsesraad. Desuden findes i Frankrig det særlige Conseil d'Etat, der fører en ret vidtgaende Kontrol med Ansættelsernes Legalitet, og for dette Raad er der vid Adgang til at indbringe Klager baade for forbigaaende Medansøgere og Organisationerne, og godtgøres det, at der foreligger Mangler ved Udnævnelsen, selv rent formelle, annulleres den omgaaende.

#### Hvad dansk Lovgivning siger.

Ja, den siger foreløbig ikke ret meget. Hverken i Grundloven eller Tjenestemandsløven findes Bestemmelser, der sikrer en saglig Betyggelse af Udnævnelser i Statstjenesten; det eneste Tjenestemandsløven kræver er 1) at Stillinger skal opslaas ledige, (medmindre Ministeren bestemmer, at de undtages fra Reglen) og 2) at en Ansøger har ret til at faa

Oplysning om Medansøgernes Navne, (men han maa ikke fortælle dem til nogen).

Det er indlysende, at disse Regler ikke kan have nogen synderlig Betydning. Paa et Par Omraader, hvor det er indlysende, at Vilkaarlighed og Favoritisme vilde have ødelæggende Virkning, er der derfor ved særlig Lov fastsat Regler for Embedsbesættelser. Det gælder saaledes Retsplejelovens § 43 om Udnævnelse af *Højesteretsdommere* og Lov af 26. Juni 1918 om Udnævnelse af *Professorer*; disse Stillinger besættes som Regel kun efter forudgaaende Konkurrence, og Formaalet hermed er at sikre sig den bedst kvalificerede Ansøger.

Ellers kan Danmark kun møde op med den berygtede Lov af 2. Februar 1866, der samtidig med, at den giver Borgerne en vis Adgang til at faa Afskrift af Erklæringer, som er afgivet i Anledning af indsendte Ansøgninger, i samme Aandedrag undtager Tjenestemænd og Forbrydere fra denne Ret. Da Forbrydere ved Offentlighedsprincipets Indførelse i Retsplejen senere er blevet sikret mod administrativ Vilkaarlighed, har man ved Tjenestemandsløvens § 17 maattet give en tilsvarende Aabenhed til den Tjenestemand, der sigtes for Uærlighed eller Tjenesteforseelse, men den ærlige og pligtopfyldende Tjenestemand er fremdeles retsløs. Ved Forhandling med Administrationerne er der i visse Tilfælde opnaaet en tilsyneladende Aabenhed ogsaa for disses Vedkommende, men det er nu klarlagt, at disse Foranstaltninger har været uden reel Betydning, deres fornemste Betydning har været at stikke de paagældende Organisationer Blaar i Øjnene. Dette viser, at man ikke kan lade Myndighederne selv afgøre, om en Handling skal være offentlig eller ikke, men der maa træffes en Afgørelse ved Lov, hvis man vil bevare Retssynspunktet, og dette kræver, at man stadig holder sig for Øje som almindeligt Princip, at en Mand ikke bag sin Ryg maa blive Genstand for Beskyldninger eller Angreb, som han ikke har Kendskab til og saaledes ikke har haft Anledning til at imødegaa.

Dette er saa langt fra udelukket efter den danske Tjenestemandsløvsordning, at det netop er det, der maa nedsætte den i alles Øjne, dette saa meget mere, som end ikke en Vished om, at der foreligger hemmelige Indberetninger med et nedsættende Indhold om en Tjenestemand giver ham Ret til at faa at vide, hvad han er beskyldt for. Der er ingen Hjemmel for det i Lovgivningen, og Tilfældet er afgjort for flere Aar siden ved en saalydende Skrivelse til en københavnsk Overretssagfører: »I Anledning af Deres Skrivelse af 7. f. M., hvori De som Sagfører for N. N. anmoder om at faa tilstillet Afskrifter af nogle Dokumenter vedrørende N. Ns Forhold, skal man, efter at Sagen har været forelagt Finansministeriet, herved meddele Dem, at man ikke anser sig forpligtet til og heller ikke ønsker at give N. N. Afskrifter af de paagældende Dokumenter.«

Der kan ikke gives nogen almenyldig Begrundelse for en saadan Hemmelighedsfuldhed, der dækker over lovløse Tilstande; er det rigtigt, hvad der foreligger i Akterne, kan det kun være en administrativ

Fordel, at det maa vedgaas af den paagældende, og er det urigtigt, maa det være en ikke mindre Fordel, at Forholdet opklares, saaledes at de rigtige Oplysninger kommer til at foreligge for Administrationen. Andet forlanges jo ikke, og dette er Kravet i al sin Enkelthed.

### BETRAGTNINGER OVER REKORDHASTIGHEDER OG DAMP- LOKOMOTIVETS FORBEDRING

Kort efter Aarhundredskiftet afholdt to tyske Elektro-Firmaer i Forbindelse med de prøjsiske Statsbaner omfattende Prøvekørsler med elektriske Tog paa Strækningen Berlin—Zossen med det Formaal at opnaa store Hastigheder. Prøvestrækningen var 23 Kilometer lang. Der fremførtes et Tog paa 93 Tons, og Hastigheden pressedes forsøgsvis Tur efter Tur op til Maksimum 210 Kilometer i Timen. Omfattende Opmaalinger af Luft- og Køremodstand viste ved Hastighedsforøgelse en voldsom Stigning i Kraftforbruget, saaledes krævedes til en Hastighed af 150 Klm./Tim. ikke mindre end 1680 HK. Datidens fremragende Lokomotivteknikere hævdede, at det var økonomisk uforsvarligt at fremføre en Vogn med Plads til 40 Passagerer med en Hastighed af 200 Klm./Tim., naar Kraftforbruget var omtrent 1700 HK. Det voldte ikke nogen Vanskelighed at faa Strømmen fra Luftledningen, derimod kneb det med Afbremsningen af Toget. Den sædvanlige Afbremsning 70 pCt. af Akseltrykket forslog ikke ret meget, og selv med en Afbremsning paa 185 pCt. af Akseltrykket behøvede dette lille Tog ved 158 Kilometers Fart en Vejlængde paa 1290 Meter til at standse.

Senere prøvedes paa samme Strækning Damplokomotiver og smaa 2 B-Lokomotiver blev Sejrherrer blandt disse, men Resultaterne var stærkt præget af den korte Strækning. I 1902 kørtes med et Tog paa 138 Tons mellem Mannheim og Basel med en Gennemsnitshastighed af 116 Klm./Tim. og 144 Klm./Tim. som Maksimalhastighed. Denne smukke Præstation udførtes med et Vaaddamp-Lokomotiv, men blev senere overtrumpet af de bayriske Statsbaner med et 2 B 2-Lokomotiv med Overhedning. Den 1. Juli 1907 kørte det sin Garanti-Prøvetur, som for Trækkekraftens Vedkommende lød paa 150 Klm./Tim. med et Tog paa 150 Tons. Der opnaaedes en Hastighed af 154,5 Klm./Tim., og Lokomotivets Gang var saa rolig, at 160 Kilometer godt kunde være naaet, hvis Strækningsforholdene havde tilladt det. Paa Turen brugtes 1 Tons Kul og 7 Kubikmeter Vand = 16 kg Kul og 112 Liter Vand pr. Kilometer.

I Frankrig fremkom i 1900 et firecylindret Kompoundlokomotiv og bragte Rejsehastigheden op til 90 Klm./Tim. senere Forbedringer: Overhedning, Fødevandsforvarmning, Stempelglider m. m. har bragt Rejsehastigheden op over 100 Klm./Tim. I 1926 fremkom et Super-Pacifikttype med 1940 mm Drivhjul og fremførte et Tog paa 500 Tons fra Paris til Calais (297 Klm.) uden Ophold. P. L. M., det store franske Jernbaneselskab anvendte i 1894 2 B-fire-

cylindrede Kompoundlokomotiver med 2000 mm Drivhjul, men gik senere over til 2 C-Typen og anvender nu 2 D 1-Kompoundlokomotiver paa 3000 H. K.

I England findes to Slags Kørerekorder, en for svære Tog over lange Strækninger og en for lette Tog over korte Strækninger. Førstnævnte indehaves naturligvis af »The flying Scotsman«, som med 15 Vogne tilbagelægger de 636 km mellem London og Edinbourg i 8 Timer 15 Minutter. Toget emdfører 2 Sæt Lokomotivpersonale, som afløser hinanden, naar Halvvejen er kørt. I den Anledning findes i Togets forreste Vogn en Kupé for Lokomotivpersonalet, som gennem en Harmonikaforbindelse og en Korridor i Tenderen staar i Forbindelse med Førerpladsen. For 3 Aar siden blev paa denne Rute indsat et svært 2 C 2-firecylindret Kompoundlokomotiv, der er udrustet med en Vandrørskedel til 30 Atm. Damptryk, som besidder en stor Fordampningsevne. Tenderen indeholder kun 20 m<sup>3</sup> Vand, da man som paa de fleste engelske Baner tager Vand under Kørslen fra Vandkanaler mellem Skinnerne. For lette Togs Vedkommende er det »The Cheltenham Flyer«, som løber mellem Paddington (London) og Swindon, som er Rekordens Indehaver. Dette Togs Lokomotiv er et 2 C, og bærer paa begge Sider Skilte med Paaskriften »Cheltenham Flyveren, Verdens hurtigste Tog«. Rekorden for de 124,3 km mellem de to Stationer, og med et Tog paa 220 Tons er 58 Minutter, i Gennemsnit 128,5 km/Tim. Toget nyder, som Jernbanetog i det hele taget i England, en stor Popularitet og hilses overalt af Tilskuere. Disse Lokomotivydelse paa de engelske Baner kommer endnu stærkere frem naar det lille Fritrumsprofil paa de engelske Baner tages i Betragtning. Lokomotivkedlen har oftest ingen Dom, Dampen tages gennem et splittet Rør, anbragt over Fyrkassen, og ledes til Overhederen i Røgkamret. Paa Fastlandet er der gjort mange Forsøg med den bedst mulige Dampdom, man har endog paa ældre Maskiner to Dampdomer med et Forbindelsesrør fra den ene til den anden for at faa saa tør Damp som muligt; det ser Englænderne helt bort fra og betragter dem som skadelige for Dampens Tørhed.

De tyske Rigsbaner udfolder store Anstrengelser for at forbedre Damplokomotivets Virkningsgrad. Det af Henschel u. Sohn byggede Lokomotiv med Flertrykskedel har vist gode Resultater og givet Anledning til flere Bestillinger af samme Type. Schwartzkopf-Löfflers Højtrykslokomotiv med 120 Atm. Damptryk har nu i omtrent 3 Aar været i Drift eller paa Prøvestand. Det store Skridt fra 15—20 Atm. Damptryk til 120 Atm. medbragte forskellige tekniske Vanskeligheder, som man mener, at kunne overvinde.

Med Turbinelokomotiver med Kondensation er der forsøgt i flere Lande; den svenske Ingeniør Ljungström har konstrueret flere, og enkelte er leveret til Udlandet. Ligeledes har Krupp og Maffei bygget nogle, sidstnævnte byggede for 9 Aar siden et 2 C 1 Turbine Lokomotiv med 22 Atm. Kedeltryk. Men for dem alle gælder, at Kondensatoranlægget paa Tenderen volder saa store Vanskeligheder, at



Turbine-Lokomotivet ikke synes at have nogen Fremtid.

Bortset fra enkelte Forsøg med Højtrykslokomotiver bygges de nye Lokomotiver nu i Tyskland — formentlig efter fransk Forbillede — med den almindelige Kedelform til 20—25 Atm. Kedeltryk. Det var Firmaet Krupp, der slog ind paa at bygge en Kedel af forbedret Materiale, som uden Vægtforøgelse kunde taale en Forhøjelse af Damptrykket paa over 20 pCt. Naar dertil kommer en Overhedning paa 420 Grader, vil Hastigheden paa 120—130 km/Tim. med almindelige Eksprestog kunne holdes uden Vanskelighed. Forøvrigt arbejdes der i Tyskland med Planer for at faa et 2 C 2 Tvilling-Lokomotiv med 2 m Drivhjul, beregnet til en Maximalhastighed af 160 km/Tim.

Højere Damptryk og større Overhedning synes at være Vejen for Dampmaskinen til at hævde sig overfor Motoren. Et Forlydende fra Amerika meddeler, at der prøves med Overhedning af Damp indtil 560 Grader, og er det rigtigt, da vil Dampmaskinens Virkningsgrad komme Dieselmotorens meget nær.

Mr. Steam.



## TELEFONFORANDRING

Organisationens Telefon Nr. er ændret fra 14 613 til 7708.

## LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Md. d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

- 1) af Medlemmer,
- 2) af pensionerede Lokomotivmænd,
- 3) af Lokomotivmænds Enker,
- 4) af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1), 2) og 3) nævnte.

Ansøgningskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest være tilbagesendte den 15. November d. A. til Lokomotivmændenes Hjælpefond, Reventlowsgade 28, København V.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

Repræsentantskabet.

## LOMMEHAANDBOGEN

Det er nu i den ellefte Time at bestille Lommehaandbogen, hvis der endnu skulde være Lokomotivmænd eller andre, som nærer Ønske om at komme i Besiddelse af denne uundværlige Haandbog.

Paa given Foranledning gør vi opmærksom paa, at Haandbogen i alle Hensender er ført fuldstændig à jour, og at enhver interesseret i den er sikker paa at faa de rigtige Oplysninger.

Send Bestilling ind omgaaende.



## Reichsbahn har en Direktion

og en Bestyrelse, der bestaar af højtlønnede Herrer, som ikke kan finde Midler nok til at give Luft for deres »nationale Aktivitet«. De »opmuntrer det nationale Arbejde«, idet de ansætter Folk fra Stormtropperne paa Personalets Bekostning. Men visse Steder kaldes det for »at fremskaffe Arbejdsmuligheder«.

Nedenfor gengiver vi i Oversættelse en Meddelelse, der er fremkommen i de tyske Jernbaners officielle Organ »Die Reichsbahn«, Nr. 41 af 11. Oktober under Rubriken »Personalesager«.

I September Maaned 1933 har Reichsbahn-Personalet — udelukkende ved at optage Forskud paa deres Lønninger — indsamlet et Beløb paa 800 000 RM. som Gave til Opmuntring for det nationale Arbejde. Hidtil har Reichsbahnpersonalet ydet 2 000 000 RM. baade ved at tage Forskud paa Lønnen i de to foregaaende Maaneder og ved Gaver. Indsamlingen fortsættes i endnu større Maalestok.

»Die Reichsbahn« skriver,

at Reichsbahn-Afdelingen for den tyske Arbejdsfront har afholdt et godt besøgt Møde i Berlin den 6. Oktober.

En af Talerne har i store Linier forklaret Udkast til en ny kollektiv Overenskomst, der — som det synes — vil gøre »hans Jernbane« lige saa elsket af Jernbanemanden, som Jorden elskes af Bonden ... . Det lyder unægteligt meget poetisk. Det udmalede Billede er saamænd kønt nok, men det svarer bare ikke til Virkeligheden. Det, Taleren ikke kom ind paa, er, at Jernbanemanden er ved at bryde sammen under de lave Lønninger og »frivillige Gaver« (til at betale Stormtropperne med), og at Bonden knuges af Renter og Prioriteter.

Direktørens permanente Stedfortræder (et nyt Nazi-»Ben«), Standartenführer (Stormtroppfører) Kleinmann, har erklæret, at naar Arbejderne møder deres Overordnede, »maa de ikke længere knytte Næven i Lommen, men de skal hilse venligt«. Det er klart, at Jernbanemændene er meget taknemmelige for at faa Lov til at yde deres »frivillige« Bidrag til Stormtroppernes Underhold.

Direktøren for Reparationsværkstederne i Tempelhof tog ligeledes Ordet. Alle Hold fra Reparationsværkstederne var repræsenteret, tilføjer »Die Reichsbahn«. Mon det var frivilligt?

## De østrigske Forbundsbaners Direktion

har fra 1. Oktober udstedt et Dekret, som fratager Personalets lovlige Repræsentanter al Ret til Indblanding i Afskedigelsestilfælde eller i Forslag om samme.

## Sukces for amerikanske Jernbanemænd.

Selskabet »Kansas City Southern« havde til Hensigt at forringe alle Arbejdsbetingelser for det beskæftigede Personale. Efter at de fire store Organisationer for Personalet har talt med om Sagen, har Selskabet skrinlagt Planen.

HJERTELIG TAK.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min Moders Død og Begravelse.

H. F. Glim, Lokomotivfører.

Rettelse til Adressfortegnelsen

Lokomotivførerkredsen:

Aarhus: Kassererens Adr. rettes til: Villa »Pauli«, H. C. Andersens Vej 10, Kongsvang.

For Afdelingsformanden i Aalborg rettes Adressen til: C. Feld, Kastelsvej Nr. 70, 2. th.

For Repræsentanten for Hillerød rettes Adressen til: V. Møller, Møllestræde 6, Hillerød.

Motorførerkredsen:

Fyns Motorførerafdeling. Formandens Adresse rettes til: L. P. Dyhr, Kræmmervænget 5, St., Odense.

Lokomotivfyrbødkredsen:

Frederikshavn: For Repræsentanten for Feriehuset rettes Adressen til: V. Jørgensen, Nørrehus, Frederikshavn.

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

pens. Lokomotivførere:

C. F. Andersen, København, 1.—10.—33.

J. P. Busch, Aarhus, 1.—8.—33.

C. V. C. Jepmond Petersen, Nyborg, 1.—10.—33.

S. M. F. E. A. Jensen, Kolding, 1.—10.—33.

N. Nielsen, Nyborg, 1.—9.—33.

Johs. Jensen, Aarhus, 1.—10.—33.

Personalia

Afsked:

Lokomotivmester I A. J. Carstensen, Københavns Godsbangd., den 31.—12.—33 efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed i Naade og med Pension (Kgl. Afsked).

Lokomotivfører L. Andersen, Roskilde, den 31.—1.—34 med Pension (min. Afsked).

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i August Maaned 1933 samt i Tidsrummet April—August 1933 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1932 i runde Summer.

	August Maaned		1933	
	1933*)	1932	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	5 120 000	4 730 000	390 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 560 000	3 220 000	340 000	
Postbefordring .....	450 000	460 000		10 000
Andre Indtægter .....	330 000	360 000		30 000
<b>Drifts-Indtægter ialt .....</b>	<b>9 460 000</b>	<b>8 770 000</b>	<b>690 000</b>	
<b>Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..</b>	<b>8 470 000</b>	<b>8 790 000</b>		<b>320 000</b>
<b>Drifts-Overskud .....</b>	<b>990 000</b>	<b>÷ 20 000</b>	<b>1 010 000</b>	
	April—August		1932—33	
	1932—33*)	1931—32	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	23 060 000	20 960 000	2 100 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	17 100 000	16 720 000	380 000	
Postbefordring .....	2 170 000	2 320 000		150 000
Andre Indtægter .....	1 910 000	1 800 000	110 000	
<b>Drifts-Indtægter ialt .....</b>	<b>44 240 000</b>	<b>41 800 000</b>	<b>2 440 000</b>	
<b>Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..</b>	<b>41 000 000</b>	<b>42 760 000</b>		<b>1 760 000</b>
<b>Drifts-Overskud .....</b>	<b>3 240 000</b>	<b>÷ 960 000</b>	<b>4 200 000</b>	

\*) For hele Finansaaret er Afskrivningen anslaaet til 10 680 000 Kr. og Forrentningen til 19 010 000 Kr.

Indtægten af Personbefordringen er i Forhold til August 1932 steget med 390 000 Kr. (8,2 pCt.), og Indtægten af Godsbefordringen er i samme Forhold steget med 340 000 Kr. (10,6 pCt.).

Stigningen saavel i Personbefordringen som i Godsbefordringen er væsentlig større end Gennemsnitsstigningen for de foregaaende 3 Maaneder.

Driftsudgifterne er — trods en Stigning paa ca. 100 000 Kr. i Udgiften til Brændsel — 320 000 Kr. lavere end i August i Fjor, og det samlede Driftsresultat bliver derefter rundt regnet 1 Mill. Kr. bedre end i August 1932.

I Finansaarets første 5 Maaneder er der et Driftsoverskud paa 3,2 Mill. Kr. mod et Driftsunderskud paa 1 Mill. Kr. i de samme Maaneder i Fjor.

1. HÆFTE AF »DANMARKS  
JERNBANER«

vil blive udsendt i Slutningen af November Maaned for derefter regelmæssig at fremkomme med 1 à 2 Hæfter hver Maaned.

Forlaget beder om at faa indsendt Spørgeskema og Fotografi.

Alle, hvis Efternavn begynder med Bogstavet A, kan endnu medtages, naar Skema indsendes til »Danmarks Jernbaner«, Boldhusgade 6, København, inden 15. November.

I November Maaned udsendes 1ste Hefte af

# Danmarks Jernbaner

Historisk og biografisk Haandbog

Begynder Deres Efternavn med

**A** og har De ikke indsendt Spørgeskema eller Fotografi, saa kan det endnu naas, men det maa sendes os inden 15. November, til hvilken Tid Redaktionen slutter Hefte 1. — Har De intet Skema, kan saadant faas ved Henvendelse til Ekspeditionen: Boldhusgade 6, København.

**A**lle ved Stats- og Privathanerne ansatte og saa vidt muligt alle pensionerede vil blive optaget i Værket.

Korte Uddrag af, hvad Fagpressen skriver om

## Danmarks Jernbaner

**Dansk Jernbaneblad**, Uge-Fagblad for den danske Jernbaneetat, skriver:

....dette Værk vil blive redigeret af to meget kyndige Jernbanemænd, fhv. Godsbestyrer Martin Buch og Formanden for Danske Privatbaners Kontorforening, fhv. Stationsforstander C. J. Gomard.

.... vi henstiller til vore Læsere at følge Forlagets Anmodning om Støtte ved Indsamlingen af det store Materiale, der behøves, for at »Danmarks Jernbaner« skal kunne blive et Standardværk for Jernbaneetaten.

**Privatbane-Tidende** skriver:

.... efter Prøveheftet at dømme, vil det blive et baade interessant, udtømmende og smukt Værk af stor historisk-biografisk — man fristes til at sige ogsaa kunstnerisk Værdi for enhver i Jernbanen interesseret.

.... for at den biografiske Del kan blive saa fuldstændig og udtømmende som muligt, er det nødvendigt at samtlige nuværende samt nulevende tidligere ansatte Jernbanemænd og -kvinder afgiver sine Svar paa det dem tilsendte Spørgeskema og Subskriptionsindbydelse. — Vi henstiller indtrængende, i Sagens Interesse, at dette snarest sker.

Værkets biografiske Del bliver saa omfattende som muligt for Privatbanernes Tjenestemænd.

**Dansk Lokomotiv Tidende**, udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening, skriver:

.... for at det planlagte Værk skal kunne faa den Betydning, som det er tilsigtet, skal vi henstille til vore Medlemmer at efterkomme Redaktionen af »Danmarks Jernbaner«s Ønske om, at hver enkelt indenfor Standen støtter Indsamlingen af Materiale ved at give saa fyldige og nøjagtige Oplysninger paa de udsendte Spørgeskemaer, som det er Dem muligt.

Vi kan efter det foreliggende Prøvehefte anbefale det projekterede Værk paa det bedste, ligesom vi vil henstille til Lokomotivmændene at støtte Foretagendet ved at abonnere paa det.

derved faa Værdi som Haandbog for Etatens Folk, er det nødvendigt, at hver enkelt indenfor Standen støtter Indsamlingen af det store Materiale ved selv at give saa fyldige og nøjagtige Oplysninger som muligt paa de Spørgeskemaer, som i disse Dage udsendes til alle ved Stats- og Privatbanerne ansatte Personer samt til alle pensionerede.

**Stationsmester A. P. Ballisager, Bur St.**, skriver i »Vor Stand«:

.... det er en mægtig, stor og smuk Opgave, d'Herrer har sat sig, og forudsat at følgende Hefter svarer til Prøveheftet, fortjener det Medlemmernes varmeste Sympati og Interesse i alle Egne af Landet. At se Jernbanens Udvikling gennem et langt Spand af Aar, at finde gode Venner og Kolleger paa Jernbanens store Arbejdsmark, hvor den enkelte er som et uundværligt stort eller lille Tandhjul i hele Værket, jo, det kan nok glæde den enkelte, som elsker sin Livsgerning og har viet Jernbanen alle sine Kræfter.

**Jernbane-Tidende**, udgivet af Dansk Jernbaneforbund, skriver:

.... efter Prøveheftet at dømme, vil Værket blive monumentalt, Teksten er livligt skrevet af Martin Buch, Billederne gode og Skriften behagelig. .... Prøveheftet er nydeligt, og en historisk-biografisk Jernbanaandbog vil være af betydelig Værdi for Etaten.

**Dansk Privatbaneblad** skriver:

.... det tilsendte Prøvehefte svarer fuldt ud til, hvad der loves. Vi er ikke i Tvivl om, at det bliver et herligt Værk at eje for enhver Jernbanemand og henstiller til alle vore Medlemmer at indsende de ønskede Oplysninger og Billeder, saaledes at

**Vor Stand**, Medlemsblad for Jernbaneforeningen, skriver:

.... for at den biografiske Del af dette stort anlagte Værk kan blive saa fyldig og korrekt som mulig og



**LOVE  
MARGARINE**



**FINESTE  
KVALITET  
TIL BORDBRUG**

STØT VORE ANNONCØRER!

**Vil De bevare Sundheden?  
DRIK RADIUM-VAND**

fra Radium-Helligvandskilden, Rørkær-Tønder  
**Rig paa Radium-Emanation**

Fremstilles nu i Form af forskellige Vande tilsat prima Frugtessenser:

Original-Aftapning in Natura — Radium-Apollinaris —  
Radium-Citronvand — Radium-Hindbærvand — Radium-Sportsvand

Faas paa alle Hoteller og hos enhver Købmand.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 7. November 1933.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.  
Telefon Vester 3016.

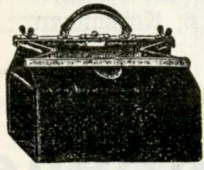
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Reventlowsgade 28, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto 20 541.

**„BELLES FLEURS“**

Kranse - Kurve - Buketter  
VALBYLANGGADE 119  
Valby 2386 x (Kai Therkildsen)



**Lædervare - Forretningen**

Sdr. Boulevard 44-46

Tlf. Vester 1494 v  
anbefales.

Reparationer udføres.

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnøer, Skoletasker,  
Tegnebøger, m. m. i stort Udvalg.

**TANDLÆGE**

**S. A. MARTENSEN**

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10-8 og 6-7  
Lørdag 10-2.

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6

**Preben Jørgensen,**

Skrædermester.

Jernbanegade 6. Tlf. Palæ 4707.

Leverandør til D. S. B.



**TUBORG**

**LAGER  
PILSNER  
PORTER  
EXPORT**

**ØL**

*Apollinaris  
Citron Sodavand  
Special Water  
Sports-Brus*



**J. Lauritzens Kulforretning A/S**

**KUL- & COKES-IMPORT**

Telegramadresse:  
•CARBONIA•

**ESBJERG**

Telefon Nr.:  
118 & 828

**K. Petersen, Præcisionsuhrmager,**

Esbjerg.

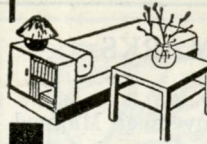
39, Kongensgade. Tlf. 652

*Mit Herre- og Dameskræderi*  
anbefales d'Herr Lokomotivmænd

Finsensgade 34

**CHR. BAGGER**

Telefon 1280



**Der er en Del Folk  
i faste Stillinger,**

som udelukkende køber Møbler

Soveværelser fra Kr. 450

Eg Spisestuer > > 600

Herreværelser > > 650

Dagligstuer > > 350

hos det anerkendte Møbelfirma

**KREDIT**  
kan indrømmes  
fra 20 Kr. pr. Md.  
Brugte Møbler  
tages i Bytte.

**HOLM & LARSEN**

INDEHAVER: Tlf.  
**P. E. HOLM** 7156

Falkoner Allé 46, HJ. af Nikolajvej.



**BRILLEHUSET**



B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.  
(tidligere Vesterbrogade 36)

**Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.**

25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas  
efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.

Fællesforeningen for  
Danmarks Brugsforeninger

Ho vedkontor:

**15 Njalsgade 15**

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

Tandlæge

**FRK. SØRENSEN**

Konsultation: 10-7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905.

**Blomsterforretning**

H. Dannenberg.

**Blaagaardsgade 25**

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.



**SVENDBORG Orleans Eddike**  
PASTEURISEREDE



**Vojens Banegaardsrestaurant**

FRU JENSEN  
Hotel Vojens

anbefales, samt Hotel Vojens  
gode Værelser og godt Køkken  
til rimelige Priser

**HUSK Banegaardskiosken**  
i VOJENS, alle Uge-  
blade og Aviser samt  
Cigareer og Cigaretter  
Christian Vosgerau.

LEDIG

**Armaturog Kedelrør til Lokomotiver. BANG & PINGEL, København V.**