



33. Aargang No. 24

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. December 1933

HVAD ER MENINGEN Statsbanernes Personalpolitik.

Et af de Programpunkter Generaldirektør P. Knutzen ved sin Tiltrædelse offentliggjorde var »Personalpolitik paa langt Sigt«. Han vilde have en rolig Linie i hele Personalpolitiksspørgsmaalet, og han udtalte, at i det lange Løb vilde ogsaa Tjenestemændene være baade bedst tjent og mest tilfreds med en saadan Ordning.

Man kan heller ikke fragaa, at der er en vis Linie i de Personaldispositioner Generaldirektøren selv har foretaget, men det ser unægtelig noget anderledes ud ude i Distrikterne, vi er i hvert Fald ikke i Stand til at kunne finde nogen som helst Linie, ikke engang en Zigzaglinie.

Som alle dette Blads Læsere ved, skal Lokomotivfyrbøderaspiranter før de kommer paa Jernbanskolen have 11 Maaneders Uddannelse i et Remiseværksted, saa de ogsaa ad rent praktisk Vej erhverver Indsigt i Lokomotivets enkelte Dele. Organisationen har imidlertid Gang paa Gang maatte klage til Generaldirektoratet, fordi 1. Distrikt ikke overholdt denne Side af Uddannelsesreglerne, dér satte man Aspiranterne til Køretjeneste straks efter Antagelsen og lod dem forblive dér, saa de overhovedet ikke fik Værksteduddannelse, eller i bedste Fald kun et meget kortvarigt. Disse Beklagelser medførte, at Generaldirektoratet krævede Orden i Sagerne, og 1. Distrikt afgav saa ca. den 30. November 1931 Løfte om frem-

tidig at overholde Uddannelsesreglerne, men paa Grund af for lidt Personale var det ikke Distriktet muligt at give de daværende Aspiranter den manglende Værksteduddannelse, hvorfor det anmodede om og fik Dispensation.

Kort Tid efter begyndte de af Generaldirektøren indledede Sparebestræbelser i personalmæssig Henseende at virke, samtidig med at der var nogen Nedgang i Trafikken.

Disse Ting tilsammen bevirkede, at der efterhaanden blev Tale om overtalligt Personale, og man skulde saa have troet, at 1. Distrikt, ved at give dets Lokomotivfyrbøderaspiranter den manglende Uddannelse, vilde have indhentet det forsømte, men Nej. Det var meget lettere at indynde sig hos det nye Styre ved at foreslaa Afskedigelser, og Resultatet blev da, at en Del Aspiranter — Folk der var gaaet ind i Banernes Tjeneste med varig Ansættelse for Øje og derfor havde arbejdet for en lavere Løn — afskediges.

Af Hensyn til Somertrafikken blev en Del af de afskedigede genantaget i indeværende Aars Foraar; men Antallet har ikke været tilstrækkeligt; thi der har Sommeren igennem været anvendt Arbejdsmænd til Lokomotivfyrbødertjeneste. Ikke desto mindre blev der straks efter Vinterkøreplanens Ikrafttræden atter slaact paa Iværksættelse af en Del Aspirantafskedigelser, som, under Hensyn til at at Aspiranterne i 1. Distrikt siges at være ældre end dem i 2. Distrikt, er tænkt gennemført paa den Maade, at en halv Snes Aspiranter skulde forflyttes fra 1. til 2. Distrikt, hvor

et tilsvarende Antal yngre derefter skal afskediges.

Selv om Spørgsmaalet som nævnt blev rejst allerede i Oktober, saa har det endnu ikke været muligt at gennemføre det; thi der har stadig været Beskæftigelse for de omtalte Aspiranter; men efter Forlydende skulde Omflytningen og de dermed forbundne Afskedigelser finde Sted kort efter Nytaar.

Vi forstaar ikke, at en ansvarlig Ledelse overhovedet kan tænkte paa saadanne Dispositioner og ganske særligt ikke, naar Generaldirektørens Parole, Personalpolitik paa langt Sigt, skal følges. Lokomotivførerantallet i 1. Distrikt er nu saaledes, at der ingenlunde kan tales om, at der er for mange; Lokomotivfyrbøderantallet paa Gb. er to mindre end det i H. t. det nugældende Normativ skal være; men aller mærkeligst ser det ud, at 1. Distrikt stadig anvender Arbejdsmænd til Lokomotivfyrbødertjeneste — ja, der har fornylig været anvendt indtil 10 Arbejdsmænd paa samme Dag, og samtidig mener man at kunne undvære omkring ved 10 Aspiranter.

Vi henleder Opmærksomheden paa, at det er Menneskeskæbner det drejer sig om, som Følge deraf bør der ikke ud i det blaa foretages Afskedigelser, og saa længe der er Brug for Arbejdsmænd til Lokomotivtjenesten kan der ikke være Tale om, at der er for mange Aspiranter.

Dette ønsker vi at gøre rette Vedkommende opmærksom paa, saa Afskedigelserne kan undgaaes, og saa det tillige kan undgaaes, at 1. Distrikt kommer ud i den mildt betegnet mærkelige Situation som altid bliver den Ledelse til Del, der ikke er i Stand til at kunne overse Forholdene.

KØREPLANEN ENDNU EN GANG

Teori og Praksis.

I de foregaaende Numre af vort Blad har vi anstillet nogle Betragtninger m. H. t. Køreplanen; vi har paavist, at dens Bestemmelser paa visse Omraader strider mod de faktiske Forhold og, at nogen mere Hensyntagen til Forholdene ude i den virkelige Drift er paakrævet. I Dag skal vi i Tilslutning hertil fremsætte nogle afsluttede Bemærkninger.

Med Hensyn til eet af de Emner, vi har

omtalt: Beregningen af Togenes Belastning, altsaa om Vognene skal regnes til en teoretisk Mindrevægt eller til den virkelige Vægt, er vor Opmærksomhed paa et i saa Henseende ikke uinteressant Tilfælde; nemlig Personvognene Litra Ad. Disse Vogne, 2-akslede 2. Klasses Kupévogne med 4 Kupeer og Toiletter, har 28 Siddepladser, deres Taravægt er 1,3 à 1,4 Vognladning, og ved Beregningen af Togbelastningen beregnedes de som bekendt til 1,4 Vgl. En Del af disse Vogne er imidlertid ombygget til 3. Klasse; de har stadigvæk 4 Kupeer og Toiletter, men Plydsbetrækket er fjernet, og der er nu 8 Siddepladser mere i Vognen, ialt 36. I Haandbogen »Driftsmateriellet« angives de saaledes ombyggede Vognes Taravægt til 1,2 à 1,4 Vgl., men i Henhold til Køreplanen regnes de kun til 1,1 Vgl. Forholdet er altsaa for det første det, at der ikke regnes nogen Togvægt for de 28 à 36 rejsende, som de nævnte Vogne kan rumme, men det er endvidere saadan, at den samme Vogn regnes til 0,3 Vognladning mindre, blot fordi dens Karakter ændres fra 2. til 3. Klasse.

Mon det ikke var paa Tide, at vi fik en ny Form for Beregningen af Togenes Vægt, saa det Misforhold, at et Tog vejer betydeligt mere, end Lokomotivføreren faar opgivet, bringes til Ophør? Foruden denne mere praktiske Betydning vilde en til de faktiske Forhold svarende Beregningsform ogsaa være af Betydning i statistisk Henseende, idet Lokomotivernes Kulforbrug jo udregnes pr. Vognladningskilometer.

Vi ser i Jernbaneforeningens Medlemsblad »Vor Stand«, at der ogsaa fra anden Side fremsættes Betragtninger, som falder i Traad med vor Anke over, at Køreplanen er udarbejdet uden tilbørlig Hensyntagen til Forholdene i Praksis. I en af en Togfører indsendt Artikel hedder det saaledes: »..... det er meget rimeligt, at den ønskede Præcisionskørsel maa forbindes med Ønsket om at give en Del Tog rigeligere Køre- og Ekspeditionstid.«

Paa samme Maade, som vi har peget paa, at de meget korte Holdetider i Almindelighed ikke strækker til til de Tog, som medfører baade Postvogn, og eventuelt en eller flere Ilgodsvogne, gør ogsaa den paagældende Indsender gældende, at det særligt er de hurtiggaaende Persontog, som ogsaa har Godsbefordring, det kniber med at føre rettidigt frem.

En anden Indsender gør i »Vor Stand« opmærksom paa, at Stationsurenes Regulering er unojagtig og ikke tidssvarende, hvorfor han foreslaar, at alle Stationer skal stille deres Ure efter Radioens Tidssignal.

Ja, dette er jo en Ting, hvorom Lokomotivførerne Gang paa Gang har ytret Utilfredshed; de stiller jo deres Ure paa Udgangstationen og har altid holdt paa, at Togene skal fremføres efter den Tidsangivelse, deres Ur viser, og ikke efter 15 til 18 Stationers forskelligt gaaende Ure; Opholdene paa Stationerne bliver altfor ofte unødvendigt forlængede, fordi deres Ure ikke viser det samme som Lokomotivførernes. Vi kan derfor fuldt ud slutte os til det førnævnte Forslag om, at alle Stationsure stilles efter Tidssignalet, som angiver Dansk Normaltid.

Med Hensyn til Køretiderne er det en given Ting, at naar de indskrænkes, saa maa Lokomotivførerne sørge for hurtigst muligt at faa Togene i Part, og denne maa holdes længst muligt ind til næste Station. Der skal med andre Ord køres hurtigt ud af og hurtigt ind paa Stationerne, ellers skal Hastigheden ude paa Linien jo være endnu større. end Tilfældet er, og da det allerede er et Spørgsmaal, om det med de nedsatte Køretider i det hele taget kan undgaas at overskride de tilladte Maksimalhastigheder, har vi i en af vore Artikler gjort gældende, at Køreplanen maa være saaledes udarbejdet, at det uden at tilsidesætte andre reglementariske Forskrifter bliver muligt at overholde de afsatte Køretider og at indvinde eventuelle mindre Forsinkelser, og selve Administrationen har hurtigere, end ventet, bekræftet, at der er noget galt.

Den 15. November har 1. Distrikt nemlig udsendt en saalydende Skrivelse til Lokomotivpersonalet: »Paa dertil given Foranledning — for haard Bremsning i mange Tilfælde — indskræpes de i »Vacuumbremsen«, Side 26 og 27 under Punkterne 9 og 10 optagne Bestemmelser vedrørende Standsningen ved Stationerne.

Naar vi nævner, at det omtalte Punkt 10 i Vacuumbremserreglementet er det, hvori der staar, at Bremsningen ved Indkørselen paa Stationerne skal foregaa saaledes, at Bremsen er helt løs, inden der standses, og at Togets endelige Standsning eventuelt maa foretages med Tenderbremsen, er der ikke Anledning til at knytte mange Kommentarer til denne Instruk-

tion, den taler for sig selv. Lokomotivpersonalet udsætter sig altsaa for Paatale blot ved at overholde Køreplanen. Det maa altsaa hedde: Hurtiggaaende Toggang, knappe Køretider; men kom listende ind paa Stationerne. Det er let at forstaa, at Lokomotivpersonalet spørger, maa vi da, uanset Forskrifter, køre saa stærkt vi vil ude paa Linien?

Vi har intet at indvende mod en Nedsættelse af Rejsehastigheden, tværtimod, det kan kun være til Fordel for Statsbanerne og dermed ogsaa deres Personales Omdømme blandt Publikum. Hvad specielt Lokomotivpersonalet angaar, garanterer vi for, at de som hidtil vil bidrage deres til, at Banernes Kunder kan blive tilfredsstillet; men det er rimeligt Krav fra Personalets Side, at de forskellige tjenstlige Forskrifter passer ind i hinanden og ikke er saaledes indrettede, at man for at overholde den ene af dem skal tilsidesætte andre. Vi gentager derfor vort Krav om at faa en ærlig Køreplan, d. v. s. en *Køreplan*, som i det store og hele kan overholdes.

Vi vil sluttelig pege paa det ganske utidsvarende System, Tjenestekøreplanen er ind delt efter — IA, IB, IC og II — Reglen bør være den, at en Lokomotivfører kan finde det Tog, han skal fremføre, paa eet Sted i Køreplanen, og det er meningsløst, at 1. Distrikts Personale skal benytte hele 3 Køreplaner. Vi har for Aar tilbage peget paa dette Spørgsmaal, og efterhaanden som alt ved Banerne moderniseres, maa der ogsaa i denne Henseende gives Personalet noget mere tidssvarende indrettet Materiale til Brug ved den daglige Tjeneste.

DE TYSKE RIGSBANERS PERSONALEORGANISATION

Det tyske Rigsbaneselskab er det største Foretagende i Verden — den største Arbejdsgiver; dets Aarsregnskabs Tal overgaa ikke af nogen anden Virksomhed paa Jorden. De store amerikanske Jernbaner er nemlig ikke en Enhed, idet de enkelte Linjer ejes af konkurrerende Privatselskaber.

Størrelsen og Betydningen af et Foretagende som de tyske Rigsbaner krævede en særlig Udformning af dets Forvaltningsapparat. De tyske Rigsbaners ydre retslige Form er uden Sidestykke i tysk Selskabsret; det tyske Rigs-

baneselskabs Organisation, der repræsenterer et Selskab af en særlig Art, har som øverste Organ sin Direktion og Bestyrelse. Dette Raad er ikke blot kontrollerende, det disponerer ogsaa og har en vidtgaaende forvaltningsmæssig Myndighed. I denne Bestyrelse er den tyske private Foretagsomheds førende Virksomheder repræsenterede (Banker, Elektroindustri, Maskinindustri o. s. v.). Vi skal ikke her drøfte det betænkelige i, at private Interessenter har Overmagten i det tyske Rigsbaneselskabs afgørende Instans. Fagforeningerne, der har to Repræsentanter i Forvaltningsraadet, er selvfølgelig i haabløs Minoritet, og efter at Fagforeningerne er blevet »ensrettede«, kan deres to Personalerepræsentanter endda ikke længere betragtes som selvstændige Talsmænd for Arbejderne.

Det tyske Rigsbaneselskabs Personaleantal var i 1930 endnu 700 000 Mand. I Aaret 1931 sank dette Tal til 644 000, 1932 faldt det yderligere til 600 000. Afskedigelsen af henved 1/7 af Personalet i 2 Aar maa i første Linie tilskrives Reorganisationen af Værkstedsvæsenet. Hele Driftens Rationalisering, Lukningen af rationelt arbejdende Virksomheder, men ikke mindst Trafikkens stadige Tilbagegang, der fandt Udtryk i en overordentlig stor Reserve af trafikdygtige Lokomotiver og Vogne, foranledigede en vidtgaaende Afskedigelse af Personalet. Hertil kom, at ledigblevne Embedsstillinger ikke blev besat paany. . .

Medens der endnu i 1930 ved Rigsbanerne var 393 000 Arbejdere overfor 307 000 Embedsmænd, er de tilsvarende Tal for 1931 allerede nede paa 342 000 og 302 000. I Aaret 1932 er der endog kun 306 000 Arbejdere overfor 294 000 Embedsmænd. Siden da vil Rigsbanernes Personalestab have udviklet sig derhen, at Embedsmændenes og Arbejdernes Gruppe er blevet lige store. Procentuelt udtrykt betyder dette, at sammenlignet med Personaletallet fra 1925 er i 1932 Embedsmændenes Gruppe gaaet 11 pCt ned, men Arbejdernes Gruppe 22 pCt ned.

Ifølge Regnskaberne er de personelle Udgifter fra et Beløb paa 2 872 000 000 i Aaret 1930 dalet til 2 551 000 000 i Aaret 1931. (For 1932 foreligger endnu ingen afsluttende Opgørelser). Medens i Aaret 1930 1 178 Millioner af Udgifterne gik til Embedsmænds Gager og 915 Millioner til Arbejdernes Lønninger, figurerer i Aaret 1931 kun 752 Millioner som Arbejds-

lønninger og 1 068 Millioner som Embedsmænds Gager. Nu mangler der snart ikke meget i, at Udgifterne til Embedsmænds Gager er dobbelt saa store som til Arbejdernes Lønninger.

Før vi gaar nærmere ind paa de enkelte Personale-Typer maa følgende slaas fast:

Embedsmanden i det tyske Rigsbaneselskab svarer til den fastansatte i de danske Statsbaner. Han er ansat paa Livstid og er pensionsberettiget. Han er underkastet Disciplinarlovgivningen. Tjenestemand i tysk Forstand er et ukendt Begreb indenfor de danske Statsbaners Virksomhed. Tjenestemand i tysk Forstand er den paa Tid ansatte Arbejder, der udfører overordnede Funktioner (f. Eks. en Værkmester). Tjenestemanden er gennemsnitlig ansat med Maanedsfri, har sin særlige Forsikring og en bedre Opsigelsestid. I det tyske Rigsbaneselskabs Virksomhed er Funktionærgruppen meget svagt repræsenteret. Den omfattede i Aaret 1931 kun 452 Mand. Denne Gruppe henregnes regnskabsmæssigt ligesom Hjælpekræfter i Embedstjenesten som Ikke-Embedsmænd til Arbejdergruppen.

Arbejdere er alle, der arbejder for Løn i Rigsbanernes Tjeneste. De falder ind under Løntarifkontrakten. De er tvungne Medlemmer af Arbejderpensionskassen, hvis Midler tilvejebringes ved Bidrag fra Arbejderne og det tyske Rigsbaneselskab. Lønnen er fastlagt i Løntarifkontrakten. Afgivelser opefter og nedefter er udelukkede. Stedlige Forskelligheder, der er uundgaaelige som Følge af Rigsbanevirksomhedens store Udstrækningsomraade, udlignes gennem de lokale Lønningstillægs System. Opsigelsesfristen er en Uge.

Arbejderne ved Rigsbanerne vælger i Henhold til Driftsraadsforordningen Tillidsmænd og Driftsraadsmedlemmer, der til Varetagelse af Personalets økonomiske Interesser har bestemte i Forordningen fastsatte Rettigheder. Til disse Rettigheder hører blandt andet Medvirkning ved Forholdsregler m. H. t. Afskedigelser og Fastsættelse af Straf. Her skal i første Linie nævnes Retten til at gøre Indsigelse mod Opsigelse og Beføjelse til at klage over Driftsrepræsentantskabet. Men netop disse Rettigheder har i vidtgaaende Grad mistet deres Værd ved den nationalistiske Regerings Lovgivning, der privilegerer Afskedigelse af politiske (d. v. s. statsfjendtlige) Grunde. Bedrifts-

raadsorganisationen strækker sig fra det mindste Tjenestested over Rigsbanedirektionen (Distriktsbedriftsraad) til Hovedforvaltningen, i hvis Sæde Hovedbedriftsraadet virker. Bedriftsraadsorganisationen udgjorde, saalænge Fagforeningernes og Bedriftsraadsmedlemmernes Uafhængighed var sikret, en væsentlig Del af det tyske Rigsbaneselskabs Personaleorganisation.

For en Ordens Skyld maa nævnes, at visse Mellemgrupper mellem Arbejdere og Embedsmænd saasom *Hjælpeembedsmænd* og *Embedspekspektanter* er udelukket fra Valgene til Bedriftsraadet, naar de allerede udøver *praktisk* Embedsvirksomhed. I dette Tilfælde ser man bort fra, at de *retslig* set endnu ikke har opnaaet Embedsstilling.

Embedsmændene i det tyske Rigsbaneselskab er udgaaet af Statsembedstjenesten. I Kejserdømmet og i Republikkens første Aar havde de enkelte Forbundsstater deres eget Jernbanevæsen. Jernbanernes Embedsmænd var altsaa umiddelbare Statsembedsmænd ligesom Embedsmændene i Justits- og Regeringsmyndighederne. Med Rigets Overtagelse af Jernbanerne og Dannelsen af det selvstændige Driftsselskab »De tyske Rigsbaner« blev Jernbaneembedsmanden Embedsmand ved Rigsbaneselskabet d. v. s. Bedriftsmand.

Som saadan maa han undvære det Stempel af saakaldt statsautoriseret Værdighed, som den rene Embedsmand er præget af.

Ikke desto mindre har Rigsbaneembedsmanden i sin retslige Stilling Egenskaber, der kun er forklarlige, naar man tager denne Udvikling i Betragtning. Der bestaar et udtalt embedsretligt Disciplinarforhold med en streng Disciplinarlovgivning« Rigsbaneembedsmanden er i sin Stilling langt mere ufri og afhængig end Arbejderens, skønt hans Levefod ikke hæver sig væsentligt over Arbejderens Niveau. Det vilde føre for vidt i denne Sammenhæng at komme ind paa Enkelthederne i Embedsmandslovgivningen (især Personaleordningen).

Embedsmandsraadsretten kan hverken i sin Udformning eller i sine Virkninger sammenlignes med Arbejdernes Driftsraadsret. Man kan ikke tale om nogen Medvirken i systematisk Forstand af Embedsmænd ved Forvaltningen, især ikke ved Bearbejdelsen af deres egne Personaleanliggender. Embedsmandsraa-

dene har i første Linie en raadgivende Stilling og den Opgave at besørge Tilskyndelser og Klager videre. Herudover er deres Beføjelse ringe, naar man ser bort fra Rigsbanernes Pligt til at aflægge informatorisk Beretning. Embedsmandsraadenes Opbygning fra Tjenestestedet til Hovedforvaltningen svarer til Driftsraadenes Opbygning.

Imellem Arbejdere og Embedsmænd staar foruden Funktionærernes lille Gruppe »Endnu ikke-Embedsmændene«, der efter den i Mellemtiden stedfundne Udvikling for Størstedelens Vedkommende aldrig vil komme til at indtræde i Embedsforholdet. Her maa i første Række nævnes Embedspekspektanterne og Hjælpeembedsmændene. Vi har allerede omtalt, at disse Grupper, for saa vidt de udøver praktisk Embedsvirksomhed i bedriftsraads-lovmæssig Forstand, regnes til Embedsmændene, medens Rigsbanernes Statistiker regner saavel dem som Funktionærerne til Ikke-Embedsmænd. Disse Hjælpekræfter indenfor Embedsvæsenet vil ifølge de tyske Rigsbaners Beretninger for Aaret 1931 ikke opnaa Embedsstilling, for saa vidt de har overskredet 40 Aars Alderen.

Ogsaa de saakaldte Funktionærer og Skriverne henregnes til Ikke-Embedsmænd, de henhører under Løntarifkontrakten for det tyske Rigsbaneselskabs Arbejdere. Med andre Ord: *Embedsmænd i Ordets egentlige Forstand* (svarende til de danske Statsbaners Funktionærbegreb) *er udelukkende de planmæssige Embedsmænd, de Embedsmænd uplanmæssige Embedsmænd og Embedsmændene i Forberedelsestjenesten.*

Det tyske Rigsbaneselskab er med sin vidt udformede Organisme i særlig Grad udsat for Krisen, der for Tiden er en dobbelt: *en økonomisk Krise* og *en Jernbanekrise* (Automobilkonkurrencen). I Kampen mod denne dobbelte Krise er Rigsbanernes Personaleapparat saavel i sin Sammensætning som i sin Udvikling underkastet stadige Forandringer. Den Kendsgerning, at Embedsgruppen er blevet den overvejende Del af dette Apparat, saaledes som de sidste Aar har vist, maa ikke udlægges som om Rigsbaneembedsmandens særlige bestemt uddannede Type i synderlig Grad skulde svare til den moderne Trafiks Krav. Denne Udvikling maa langt snarere forklares saaledes, at Rigsbanernes finansielt spændte Situation fordrede hurtig Aflastning, og at en saadan ifølge

Tingenes Natur kun kunde finde Sted paa Arbejdersiden.

Det vil blive særdeles interessant og oplysende at følge Rigsbanernes videre Udvikling, som ifølge deres centrale Stilling i det mellem-europæiske Samfundsliv er et overordentlig eksakt økonomisk Barometer. Men glemmes maa det ikke, at netop Rigsbanerne til enhver Til fra Regeringernes Side vil blive tilskyndet til personal- og trafikpolitiske Forholdsregler, hvis Motivering *ikke* ligger i Foretagendets økonomiske Situation, men i de regerende Mynigheders politiske og økonomiske Hensigter.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Standssignaler.

Vi fik for et Par Aar siden nye Standssignaler og Regler for deres Anbringelse.

Et stort Fremskridt var det, at nu vidste man, hvor disse Signaler skulde søges, enten paa Stationernes Rangergrænsemærker eller ogsaa paa Indkørselssignalmasterne.

Hvorledes er det gaaet i Virkeligheden?

Ikke stort bedre end efter det gamle System, og det er vist haabløst Arbejde at faa dem rigtigt anbragt. Ved Nærtrafiksporenes Forandring det sidste Aar har Signalgivning med Standssignaler været det rene Kaos.

Paa Stationernes Rangergrænsemærker og Signalmaster er næsten aldrig anbragt Standssignaler, disse staar derimod tilfældigt anbragt ude paa den fri Bane. Det mest geniale kan man se for Øjeblikket ved Ndr. Frihavnsgade, her staar to Skiver med ca. 1 m Mellemrum, dog er den forreste tilfældig forsynet med Hastighedsbetegnelse.

Man skulde synes, naar Standssignaler skal anbringes paa Stationernes Rangergrænsemærker, saa følger ogsaa deraf, at der skal være et Rangergrænsemærke for hver Strækning, selvom flere løber parallelt ud fra en Station.

Mellem København og Klampenborg, hvor Nær- og Fjertrafiksporene følges ad, er der saaledes kun et Rangergrænsemærke for begge Spor, ja selv Hellerup mod Nord, hvor Nordbanesporene gaar fra, er der ligeledes kun et Rangergrænsemærke for alle tre Strækninger.

Selve Københavns Hovedbanegaard mod Vest maa ogsaa sit Rangergrænsemærke, her har Baneafdelingen dog været saa snild at anbringe en gul Skive et Sted ude i Belvedere for at markere, at her skulde det have staaet, ja saa ved man jo nu, hvor Hovedbanegaarden ender og den frie Bane begynder.

Kunde disse Linier føre til, at vi fik Standssignalerne anbragt efter Reglementet ogsaa paa Rangergrænsemærkerne, vilde det ogsaa glæde

en Motorfører i Nærtrafikken.

I Defensiven!

At Organisationen befinder sig i Defensiven, kan der ikke længere være Tvivl om, Hovedbestyrelsens Arbejde og Fagbladets Stof er præget deraf. Hvor er den Kampgny, den Paagaandhed, der er en Forudsætning for at føre vore berettigede Krav frem til Sejr, overalt Stilstand, der kun fører ud i Tilbagegang for det, der allerede er opnaaet. Disse Tilstande kan ikke blive ved, thi det er jo klart, at med en Alderdomssvækket Hovedbestyrelses Syn paa Kravenes Gennemførelse maa og skal føre ud i Tilstande, der ikke holder Trit med Udviklingen, en rystende Olding kan ikke føre Krig, langt mindre forsvarer det, der er vundet; til at angribe og forsvare behøver man Ungdom, kun ved deres Hjælp og deres Side kan Sejre vindes. — Desværre har Tiden og Forholdene, som de leves i Dag, formet sig saaledes, at det er blevet sværere at være ung end ældre. Rationalisering og Simplificering har præget vor Tids Ungdom og sat en Spærrebom for dens Udvikling. Fortidens Syndere og konservativ Indstilling har bevirket, at andre og nye Driftsformer har holdt sit Indtog ved de danske Statsbaner, og naar dette allerede er Tilfældet, saa maa Lokomotivmændene ogsaa lære at gøre ligesom Fabrikken, der ikke kan finde Afsætning for sin Produktion, omlægge Driften for at finde nye Afsætningsmuligheder for sine Varer. Vi maa i højere Grad end tidligere forstaa, at naar Driftsformerne forandres, Damplokomotivet som Fremførelsesmiddel trænges tilbage og Motoren med sine Hestekræfter rykker frem, saa maa ogsaa vi lære at betjene dette nye Fremførelsesmiddel, lære at se den Betydning i, at denne Stilling bevares og højnes!

Hovedbestyrelsen har paa dette Omraade ikke haft det Klarsyn og Udsyn, der havde betinget, at denne Stilling fra første Begyndelse var ført ind til det rigtige Leje, om end det skal indrømmes, at den senere Tids Udvikling har ført det ind i et mere roligt og fast Leje, uden at man derfor kan erstatte det Tab, der allerede er lidt. — Og saaledes, som det er gaaet med Motorførerstillingen, saaledes gaar det ogsaa med Løsningen af vore Tjenestetidsregler: vore Tjenesteforhold befinder sig for Tiden paa saadan et Stadium, at den udøvende Lokomotivmand ikke kan eller vil være med længere. Tjenester, der af en nidkær Maskiningeniør er gjort til Tumleplads for Rekorder, der ganske sætter en Sportsmand, der befinder sig paa et Stadion, i Skygge; Tjenester, der stadig bliver fortolket inhumant, og yderligere har faaet en Tilsætning ved, at Køretiderne er sat ned, Hastighederne op — uden at Lokomotivmændene har faaet Ækvivalent derfor — man kan ikke længere nøjes med at have almindelige Menneske-Nerver til at udføre denne Tjeneste, men maa have Nerver af Jernbeton. Søvn og Hvile maa man tage i Rater eller sove paa Forskud paa sine Fridage. Lokomotivfyrbøderen er den, der haardest lider under dette Tryk, hans Gennemsnitsalder som Lokomotivfyrbøder er sat betydeligt op, den sidste Driftsberetning over Levealderen i de forskellige Lønningsklasser viser, at der befinder sig 417 Lokomotivfyrbødere mellem 35 og 40 Aar og 29 over 40 Aar, altsaa over $\frac{2}{3}$ af

Lokomotivfyrbøderne befinder sig i den Alder, hvor de forlængst skulde have opnaaet Slutstillingen som Lokomotivførere eller Motorførere, og der er vist ikke Udsigt til, at dette Tal i den nærmeste Tid forandres, tværtimod vil det yderligere vise Stigning i Levealderen for Lokomotivfyrbøderne! — Den sidst afholdte Kongres debatterede og drøftede indgaaende vore Tjenesteforhold og vedtog enstemmig en af Hovedbestyrelsen foreslaaet Resolution, der blev udsendt i Radioen og tilstillet Landets Dagblade, men siden Kongressens Afholdelse har Hovedbestyrelsen ikke vist sin Vilje til at fremme Resolutionens Krav overfor Administration og Lovgivningsmagten, en Passivitet der ikke er i Overensstemmelse med det rejste Krav, der enstemmigt blev vedtaget af Kongressen. Grundlaget for det nedlagte i Resolutionens Ordlyd var jo de mange Klager og Resolutioner, som Hovedbestyrelsen modtog fra Landets Afdelinger og som alle gav Udtryk for de haardhændede og strenge Kørselsfordelinger, som Administrationen vovede at byde Personalet. Men Hovedbestyrelsen har ikke siden fundet det opportunt at fremme dette Krav, ikke truffet Foranstaltninger til, at dette Krav løses paa en for Medlemmerne tilfredsstillende Maade. Har Hovedbestyrelsen ikke Magt eller Kræfter til at løse vore Tjenestetidsregler, kan den jo indkalde til en ny Kongres og lade denne Kongres træffe Forholdsregler til at løse dette vigtige og betydningsfulde Krav, men saalænge Hovedbestyrelsen ikke viser Forslaget sin Interesse, saa maa Landets Afdelinger paa deres ordinære Generalforsamlinger rejse og forstærke Kravet, saaledes at det løses snarest! — Har Sparebestræbelserne og Rationaliseringen i sin Helhed skabt frygtelige Tilstande for Lokomotivmændene, saa er det dog Lokomotivfyrbøderne, der mærker Tidens Tryk haardest, de maa ifølge deres Arbejde tage den drøjeste Tørn og maa nu yderligere paa en brat og brutal Maade se deres Avancements-Muligheder skudt langt frem i Tiden, og maaske for manges Vedkommende ganske bortelimineret. Disse Tilstande er uholdbare for Lokomotivfyrbøderne, der har maattet slide og lægge deres bedste Ungdomsmaal i Etatens Tjeneste og ifølge deres Indstilling er gaaet ind i Stillingen for at rykke op i en højere Lønklasse som Lokomotivfører eller Motorfører og at naa dette Avancement i nogenlunde ung Alder. Lokomotivfyrbøderne kan ikke være tjent med at blive indfrosset i denne Stilling og roligt være Vidner til, at andre Kategorier indenfor Etaten stadig rykker op i højere Lønklasser, medens Lokomotivfyrbøderne staar i Stampe; men her gælder det om, at vi forstaar Tiden og selv skaber Tider, hvor der er Udviklingsmuligheder, selvom Meningen er en anden, end den der for Tiden er raadende paa Bjerget. — Skal Forholdene ændres, saa maa Hovedbestyrelsen fra Defensiven rykke over i Offensiven, omsætte sine Drøftelser til positive Handlinger, saaledes at ogsaa Lokomotivfyrbøderne kan faa Muligheder for at rykke op i en højere Lønningsklasse og dermed faa den Glæde ud af Arbejdet, som udføres i Samfundets Tjeneste. Kan Hovedbestyrelsen ikke løse Opgaven og Forslagene, som Kongressen har paalagt den, maa den hellere trække sig tilbage, og yngre Kræfter, der er i bedre Kontakt med Udviklingen, træde til. I

Virkeligheden har vor nuværende Hovedbestyrelse været ret svagelig lige fra Fødslen. Kongressens Repræsentanter har ikke glemt, da Hovedbestyrelsen ikke fik gennemført de fremsatte Ændringer til Lovene, men blev sendt hjem for til næste Kongres at fremkomme med Ændringer, der bedre er i Kontakt med Udviklingen, da Forslaget faldt til Jorden, bredte en isnende Tavshed sig over Kongressens Forhandlinger, man var da allerede klar over, at Hovedbestyrelsen havde faaet et Skud for Boven, som vilde være svært at genoprette, den har ikke siden Kongressen forsøgt at hele dette Hul, det menige Medlem, der lever sit Liv ude i Periferien, kan tale med derom, aldrig ses eller høres et Cirkulære fra Hovedbestyrelsen, Forslagene fra Kongressen syltes, Ideer, Impulser, Liv og Virke er forlængst henslumret til en rygende Ruinhob. Kulminationen er naaet, naar der i Referatet over Hovedbestyrelsens sidste Forhandlinger læses, at man paa dette Møde har behandlet og drøftet, hvornaar en Lokomotivmand ifølge sin Anciennitet skal holde Jubilæum, noget saa intetsigende som slet ikke interesserer den store Medlemsstab, de betydningsfulde Principforslag, som Kongressen vedtog, behandler Hovedbestyrelsen ikke, de henlægges, saa Støvet lægger sin Patina over dem. Karakteristisk er det, naar en af Kollegerne fra Afdelingen i sidste Nummer af Bladet efterlyser Hovedbestyrelsens Arbejde paa at organisere et Studie og Oplysningsarbejde blandt Medlemmerne, et Oplysningsarbejde, som allerede i denne Vinter kunne have været i Virksomhed til Gavn og Glæde for Medlemmerne — særlig de unge, — og som betyder ny Landvinding for Organisationen! Hvor længe kan vor Hovedbestyrelse sabotere Kongressens Beslutninger og Vedtagelser, Kongressen, som er Organisationens højeste Myndighed? For sent kommer man maaske til at angre, at man ikke forstod, at naar Kongressen har talt, saa er det Meningen, at dens Beslutninger og Vedtagelser skal føres ud i Livet, forstaa, at Stormen ikke er Skovens værste Hænger, men at Svampen er det, den æder Skoven op indefra; skal vi undgaa Svamp i vort Hus, saa maa Hovedbestyrelsen rystes op fra den Dvailetstand, hvori den befinder sig og prøve paa at hlive lysvaagen, forstaa, at vi er inde i Tidehverv og handle derefter!

København i December 1933.

Otto Lørborg.

Otto Lørborg diskuterer Spørgsmaalene, han fører frem, ud fra ganske fejlagtige Forudsætninger. Det vilde være ønskeligt om Lørborg bare en Gang vilde forstaa Tiden, vi er inde i. Vi ved saa vel som Lørborg, at Forholdene er vanskelige, men om det gaar bedre med »Kampgny«, »Paagaahed«, »Rød Front« m. m., som Lørborg ønsker, er dog et Spørgsmaal. I den *alderdomssvækkede H. B.*, saadan generer Lørborg sig ikke for at betegne H. B., sidder ganske unge Folk, som sikkert er mindre svækkede af Alderdom end Lørborg. H. B. har valgt den Taktik, at vente, til der er Mulighed for Fremgang — fremfor Lørborgs Taktik, og *det blev besluttet paa Kongressen*, at Spørgsmaalet Tjenestetiden skulde fremmes, *naar H. B. fandt Tiden egnet, og ikke naar Lørborg fandt det.*

Red.



MOTORFØRERKREDSEN

Kredsbestyrelsesmøde afholdtes paa Foreningens Kontor Mandag d. 27. November 1933. Alle var mødte. Kredsformanden bød velkommen.

Punkt 1. Forhandlingsbogen.

Sekretæren oplæste Forhandlingsbogen, der godkendtes.

Punkt 2. Beretning.

Kredsformanden aflagde Beretning om Virksomheden og refererede herunder Hovedbestyrelsens Arbejde for vedkommende Spørgsmaal og Sager. Omtalte Forhandlingerne om Anciennitetsspørgsmaalet. Der havde været Ønsker fremme om Bundanciennitet, som dog var uigennemførlig.

Et Spørgsmaal fra Tdr. om delvis Motor- og Dampkørsel i samme Tur var ordnet ved Omlægning af Turen.

Motorførerne i Helsingør var af praktiske Grunde henført til Kh. Afd. fra 1. Jan. 1934.

Hovedbestyrelsen var anmodet om at sende Referat af Forretningsudvalgsmøder til Kredsbestyrelsesmedlemmerne P. Jensen og O. Berrig, saaledes at disse i lige saa høj Grad som de øvrige Kredsbestyrelsers Medlemmer var i Stand til at følge Arbejdet. Hovedbestyrelsen vedtog at sende Referat som hidtil, nemlig naar der deri var omtalt Motorførersager af Betydning.

Paa Hovedbestyrelsens Anmodning har Generaldirektoratet udsendt Instruks til Distrikterne om, at der til Strækningskørsel saavidt muligt ikke maa medgives en Motorfører, der fungerer som Lokomotivfører, en Remisearbejder som fungerende Lokomotivfyrbøder.

En Sag om et Hvileværelse i Assens for Motorførerne i Odense var fremsendt til Hovedbestyrelsen, der overfor Generaldirektoratet havde fremsat Ønske om en snarlig Løsning.

2. Distrikt havde paalagt Motorførerne i Tønder at deltage i Godsindlæsningen ved ubetjente Stationer, naar Togføreren, der var alene om Arbejdet, ikke kunde magte store Kollis. Kredsformanden havde drøftet Sagen i Distriktet, og det viste sig, at der var meget lidt Gods paa vedkommende Strækning, saa det maatte anses for unødvendigt at medgive Toget mere Togtjening.

Kredsbestyrelsen vedtog at have Opmærksomheden henvendt paa Udviklingen og eventuelt at gribe ind, saafremt Misbrug maatte finde Sted.

Spørgsmaalet om Velfærdsforanstaltninger paa Motormateriel behandlede. Distriktet overvejer at anbringe elektriske Varmeovne paa »Mv«er.

Kredsformanden havde besøgt Afdelingerne i Aarhus og Tønder og havde endvidere besvaret flere personlige Skrivelser.

Punkt 3. Behandling af foreliggende Sager.

Et Spørgsmaal om forbedret Anciennitet for nogle Motorførere vedtoges det at lade nærmere undersøge.

En Prøvelse af Motorturene havde givet til Resultat, at disse laa omkring 195 Timer.

En Motorfører i Kh. havde sendt flere Medlemmer en Liste med Opfordring til ved Underskrift at kræve en anden Anciennitetsberegning. Man beklagede, at Mtf. ved at gaa udenom Afdelingsbestyrelsen ikke havde overholdt Foreningens Lov.

Motorførerne i Tønder ønskede anbragt »Dødmanspedal« paa »Mt«erne.

Kørelærerspørgsmaalet drøftedes, og det vedtoges atter at søge det fremmet.

Punkt 4. Regnskabsoversigt.

Regnskabet udviste i Indtægt 3760 Kr. 79 Ø., i Udgift 3561 Kr. 04 Ø. Kassebeholdningen var 199 Kr. 75 Ø.

O. B.

DØDSFALD



A. T. L. Givskov.

Torsdag den 30. November afgik Lokomotivfører A. T. L. Givskov, Langaa, ved Døden efter et langt og smertefuldt Sygeleje. Begravelsen fandt Sted Onsdag den 6. December fra Langaa Kirke. Omkring Baaren stod seks uniformerede Lokomotivmænd Aesrvagt, og foran Kisten paradeerede Faner fra Ar., Rd. og Str. Afdelinger. Kirken var smukt pyntet med Blomster og et Væld af signerede Kranse, der var sendt som en sidste Hilsen fra Kolleger Landet over. Efter at Kolleger havde baaret Kisten til Graven, og Præsten havde forrettet Jordpaakastelsen, takkede Lokomotivfyrbøder N. Sørensen, Langaa, den afløde for godt Samarbejde. Sørensen udtalte bl. a., at det altid var en Fornøjelse at staa sammen med Givskov paa en Maskine. Han var altid i godt Humør. Givskov har altid været et godt Medlem af sin Organisation, som han har ofret meget af sin Tid, da han har været Tillidsmand haade som Lokomotivfyrbøder og Fører.

Ære være hans Minde!

K. P. S.

JULETRÆSFEST

De københavnske Lokomotivførere afholder Juletræsfest den 4. Januar 1934 Kl. 17,30 i Palæ Lokalerne, Klerkegade Nr. 2.

Festudvalget vil i Aar gøre sit bedste for at underholde saavel Børnene som de Voksne. I Aftenens Løb bliver der Julekomedie samt Trylleri og komisk Outræden m. m.

God Musik. Gode Lokaler. Reel Betjening garanteres.
Alle Lokomotivmænd er hjertelig velkommen; tag Bekendte med.

Den fremlagte Liste slutter den 30. December. Billetter faas hos.

Festudvalget.

JULETRÆSFEST

Nordjydske Lokomotivmands selskabelige Forening afholder Juletræsfest Lørdag den 6. Januar 1934 i Klubhens Lokaler paa Nytorv.

Deltagerne samles Kl. 17.45. Indmarch Kl. 18 præcis.

Da der ved Juletræsfestens Aabning er en Overraskelse for Børnene, bedes Medlemmer med Børn om at møde i god Tid.

Festen slutter for Børnene Kl. 21.30. Bal for Voksne fra Kl. 22 til 2.

Medlemmer bedes tegne sig i god Tid paa de op-hængte Lister.

Bestyrelsen.

JULETRÆSFEST

Dansk Lokomotivmands Forening, Aarhus, afholder Juletræ den 7. Januar 1934 paa Østergades Hotel. Festen begynder Kl. 19.00 med Børnenes Indmarch i Festsalen. Dans om Juletræet til Kl. 20.00, da Kurvene uddeles. Optræden Kl. ca. 20.30 og Kl. 21.30 Uddeling af Huer og Gaver. Festen for Børnene slutter Kl. 22.00. Derefter Dans for de Voksne til Kl. 1.00. Pensionister med Hustruer indbydes.

Festudvalget.

»LANTERNEN«

»Lanternen« afholder sin 13-aarige Stiftelsesfest den 1. Marts 1934 i Rössinis Selskabslokaler. Nærmere Program følger senere.

Bestyrelsen.

GAVER TIL JERNBANEMUSEET

Ved sin Afgang fra Statsbanerne modtog nu afdøde Maskinbestyrer *Duseberg* fra sine medansatte en kostbar Erindringsgave i Form af en i Sølv udført Model af Vandtaarnet paa Aarhus Station. Ifølge Maskinbestyrerens Bestemmelse er denne Gave nu skænket til Jernbanemuseet.

Ligeledes har Museet fra afdøde Maskindirektør *Busse's* Efterladte modtaget to Porcelænsvaser, dekoreret med Billeder af det gamle Iltogslokomotiv »H. C. Ørsted« fra 1858 disse Vaser blev i 1873 skænket Direktørens Fader, Overmaskinmester ved de sjællandske Baner *O. Busse* som Jubilæumsgave fra Maskinafdelingens Personale.

TAK

Lokomotivmændene bedes modtage min hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse. Særlig Tak til Lokomotivfyrbøder N. Sørensen for den smukke Tale ved Graven.

Sofie Givskov.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved vor kære Mand og Faders, pens. Lokof. Gjølbos Død og Begravelse. Paa Børns og egne Vegne

H. Gjelbo.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

Sj.-Palster	Jyl.-Fyn	
16925	15536	Bang, O.: En knippel Tur.
16926a	15374	Bech, J.: Trællens Søn.
16926b		do.: Da England blev dansk.
16927	15818	Carlsen-Skiødt: Naar Himmelklokkerne ringer.
16928		Pontoppidan, H.: Drengaar.
16929	15838	Gorman, H.: Maria Stuart.
16930	15851	Jerndorff-Jessen, P.: Skatten paa Kraterøen.
16931	15892	Laursen, L.: Den gyldne Eros.
16932	15836	Thisted-Jensen: Blodets Baand.
16933	15833	Nilsson, N.: Dokkeri.
16934	15820	Filskov, V.: Den gyldne Ørken.
16935	15828	Lauesen, Marcus: De meget større Dage.
16936	15816	Bagger, E.: Franz Joseph.
16937	14930	Hedin, Sven: Jehol.
16938	15861	Muchadell, Cai S. de: Chresten Kok.
16939	15843	Barfoed, Aage: Ivar paa Storfangst.
16940	15853	Meyn, N.: Rollo.
16941	15857	Presskorn-Thygesen, N.: Du er sød, som Du er.
16942	15822	Halk, Gerda: Blind Makker.
16943	15848	Heinberg, Erna: Fem paa en Kvist.
16944	15863	Strangen, S.: Samolita.
16945	15827	Kielgast, E.: Pigebørn — rejs ud.
16946	15825	Hørlyck, H.: Frøken Chauffør.
16947	15824	Hempel, H.: Mimis eventyrlige Røje.
16948	15830	Lütken, V.: Det store Eventyr.
16949	15855	Munch-Steensgaard: Eventyr paa Ferierejsen.
16950	15849	Heylinger, W.: Johnny Bree.
16951	15866	Westermann, P. F.: Oprør paa Haiti.
15358b	13852b	Meyer, A. C.: En Agitators Erindringer II.
16953	15847	Heinberg, Erna: Nabotøsen.
16954	15850	Hørlyck, H.: Pouls Eventyr.
16955	15862	Schroll, E.: Mellem Klitterne.
16956	15854	Mikaely, L.: Per-Ole og Ane-Malene.
16957	15856	Perkins, L.: De hollandske Tvillinger.
16958	15820	Jensen, Georg: Fra Holmensgade.
16959	15891	Lagerløf, Selma: Fortællinger og Taler.
16960	15864	Überall, Dr.: Teknikkens Vidunderland.
16961	15865	Westergaard, A. C.: Lille El.
16962	15893	Lund, Harald H.: Lørdag.
16963	15901	Zweig, S.: Spørg ikke.

- 16964 15902 Woel, Cai M.: Døden gaar forbi —
 16965a 15890a Cronin, A. J.: Tre Slags Kærlighed I.
 16965b 15890b do.: do.: II.
 16966 15897 Kaos. Livsbilleder fra Danmark i vore Dage.
 16967 15903 Vendelhaven, H.: Drømmen.
 16968 15871 Ott, Estrid: Børnene i Danmark.
 16969 Mauriac, F.: Therese Desqueyroux.
 16970 15870 Ellis, E.: Det tabte Spor.
 16971 15887 Huxley, A.: De golde.
 16972 15879 Aldington, R.: Vi er Fjender alle sammen.
 16973 Larsen, Gudrun: Frie Mennesker.
 16974 15883 Gudmundsson, K.: Den første Vaar.
 16975 15880 Boo, Sigrid: Du dejlige Liv.
 16976 15898 Ring, Barbra: Elven strømmer.
 16977 Gloersen, K.: Guds Vej.



Forflyttelse fra 1.—1.—1934:

Lokomotivfører H. J. Høi, Struer, efter Ansøgning ifølge Opslag til Holstebro (Depotforstander).

Lokomotivfører W. N. Vibe, Aalborg, til Hobro.

Dødsfald:

Lokomotivfører A. T. L. Givskov, Langaa, den 30.—11.—1933.

Lokomotivfyrbøder E. O. P. West, Københavns Godsbanggaard, den 17.—11.—1933 (var meddelt Afsked 28.—2.—1934).

KALKULATORISK OPGØRELSE

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

	Oktober Maaned 1933*)		1932		1933	
					Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 550 000	3 470 000			80 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 660 000	3 380 000			280 000	
Postbefordring	530 000	450 000			80 000	
Andre Indtægter	390 000	420 000				30 000
Drifts-Indtægter ialt	8 130 000	7 720 000			410 000	
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning ..	8 850 000	9 040 000				190 000
Drifts-Overskud	÷720 000	÷1 320 000			600 000	
	April—Oktober 1932—33*)		1931—32		1933	
					Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	31 400 000	27 900 000			3 500 000	
Gods- og Kreaturbefordring	24 400 000	23 170 000			1 230 000	
Postbefordring	3 140 000	3 230 000				90 000
Andre Indtægter	2 760 000	2 560 000			200 000	
Drifts-Indtægter ialt	61 700 000	56 860 000			4 840 000	
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning ..	58 720 000	60 170 000				1 990 000
Drifts-Overskud	2 980 000	÷3 850 000			6 830 000	

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

Indtægten af Personbefordringen i Oktober Maaned 1933 har — naar Hensyn tages til det forøgede Antal Automobilruter — paa det nærmeste været af samme Størrelse som i Oktober 1932. Derimod er Indtægten af Godsbefordringen i Forhold til samme Maade i Fjor steget med ca. 280 000 Kr. (ca. 8 pCt.). Ogsaa Indtægten af Postbefordringen har — væsentligst som Følge af en ny Overenskomst angaaende Betalinger for Befordringen — været stigende. Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 410 000 Kr. Da Driftsudgifterne — trods en Merudgift til Brændsel paa ca. 60 000 Kr. og Merudgift til det forøgede Antal Automobilruter — er falden med 190 000 Kr., er Maanedens Driftsresultat 600 000 Kr. bedre end Oktober 1932.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 18. December 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.