



34. Aargang N^o 19

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Oktober 1934

GENERALDIREKTØREN SOM STÆRK MAND

Skal Personalets Ytringsfrihed knægtes ved nazistiske Metoder?

Generaldirektør P. Knutzen, den Mand, der ved sin Tiltræden udtalte, at han haabede at komme i et godt Forhold til Personalet, synes nu at ville slaa ind paa en helt ny Maade, nemlig den at true Personalet til at makke ret.

Alle Lokomotivmænd og enhver, der blot har en Smule Kendskab til Lokomotivtjenesten, ved, at der gennem Aarene har oparbejdet sig en stedse stigende Utilfredshed med Tjenestetidsforholdene. Dette har givet sig Udslag paa forskellige Maader, hvilket vi senere i Artiklen skal komme tilbage til. Blandt andet har det medført et nyt Slagord mellem Lokomotivmændene: »Skud for Boven«. Udtrykket lanceredes i en Indsenderartikel her i Bladet i December f. A., og det har senere været benyttet nogle Gange, indtil det i Bladet for den 5. September d. A. af Lokomotivfører N. Hammer anvendtes som Titel til et kortere Indlæg vedrørende Tjenestetidsforholdene.

Bemeldte Indlæg blev i sensationel Udstyrrelse optrykt af en københavnsk Aftenavis og er resulteret i, at Generaldirektøren har idømt Artiklens Forfatter den højeste tilladte Bøde, nemlig en halv Maanedes Løn.

Vi, som kender Lokomotivfører Hammer, og ved, at han gerne udtrykker sig i digteriske Vendinger, staar ganske uforstaaende overfor den Kendsgerning, at Generaldirektøren, som jo iøvrigt anses for at være en klog Mand, kan tro, at han ved Trusler kan skabe sig et

tilfreds Personale. Et Mundheld siger: »Man skyder ikke Graaspurve med Kanoner«; Generaldirektøren har maaske haft Kanonerne i Stilling, men selv om dette skulde have været Tilfældet, saa tror vi, det havde været heldigst om han havde betænkt sig paa at fyre dem af. Vi har vel hørt og set, at Krig kan bringes til Ophør, men vi har aldrig set, at den har skabt Forstaaelse, den har tværtimod og overalt skabt Bitterhed.

Ønsker Generaldirektøren Krig, saa for vor Skyld ingen Alarm, men vi tror nu alligevel, at det i Længden er bedst at arbejde med et tilfreds Lokomotivpersonale.

Hvorfor skulde Generaldirektøren nu netop falde over Lokomotivfører Hammer? Ja, han (Gdr.) taler ganske vist om, at han ikke kender noget til Lokomotivmændenes Utilfredshed, men dette kan jo dog næppe være rigtigt. For vor Etats Skyld vil vi tro, at de danske Statsbaners Generaldirektør ikke skulde være saa daarligt orienteret, at han ikke ved, at der længe har været Utilfredshed med Tjenestetidsforholdene, og at denne Utilfredshed tilspidser sig.

Lad os prøve ganske kort at se en lille Smule paa dette Spørgsmaal.

Den i 1927 gennemførte Føringelse af Tjenestetidsreglerne ophævedes i 1929, men trods dette skærpedes Tjenesten i Stedet for at blive lettet. De københavnske Lokomotivføreres Utilfredshed gav sig Udtryk i Protester, som oven i Købet udsendtes gennem Radioen. Situationen tilspidledes efterhaanden, og i Efteraaret 1932 førtes 10 af 1. Distrikts Ture op i Generaldirektoratet; det blev dengang udtrykkeligt af

Organisationens Repræsentanter betonet, at Administrationen maatte forstaa, at der var noget galt, at det ikke kunde vedblive at gaa paa den Maade, og at det kunde blive skæbnesvangert, hvis man ikke tog Hensyn til Lokomotivtjenestens særlige Forhold. Ikke destomindre skulde de samme Ture ca. 3 Maaneder senere have været strammet, men paa Grund af en Henvendelse fra Organisationens Formand til Generaldirektøren blev dette dog undgaaet. Paa Kongressen i Foraaret 1933 vedtoges en Resolution vedrørende Tjenestetidsforholdene, denne udsendtes gennem Ritzaus Bureau og optryktes her i Bladet. Senere fremkom Indlæg, hvori Hovedbestyrelsen kritiseredes, fordi Tjenestetidssagen endnu ikke var bragt i Orden, og i Februar d. A. var Resolutionen paany Genstand for redaktionel Omtale her.

For os synes det utænkeligt, at alle disse Ting skulde være undgaaet Generaldirektørens Opmærksomhed, men dersom noget saadant dog skulde være Tilfældet, ved vi i hvert Fald, at Generaldirektøren var til Stede ved det af Foreningen arrangerede Foredrag, hvor Dr. med. Einar Jarløv den 8. Maj d. A. talte om, hvorvidt Lokomotivtjenesten medfører særlige Dispositioner for Hjertesygdomme. Og vi ved, at Generaldirektør Knutzen ikke har kunnet forlade dette Foredrag samt den efterfølgende Diskussion, der med Hensyn til Tydelighed ikke lod noget tilbage at ønske, uden at være klar over Lokomotivpersonalets Utilfredshed med Tjenestetidsforholdene.

Berlingske Tidende omtalte Foredraget under Overskriften: »*Er Lokomotivfolkene saa overanstrengte, at den offentlige Sikkerhed er i Fare?*« Noget saadant var ikke blevet sagt i Foredraget, men det har altsaa været »Berlingske Tidende«s Opfattelse af, hvad for strenge Krav til Lokomotivpersonalet kunde medføre. Generaldirektøren, om hvem vi vel nok tør paa-staa, at hans Kendskab til Lokomotivtjenesten kun kan være saa som saa, skyndte sig saa at udtale, at Lokomotivpersonalet ikke overanstrenges, og at den offentlige Sikkerhed ikke er i Fare paa Grund af dette Personales Træthed.

Senere har vi her i Bladet udtalt, at det ikke vedblivende *kan* gaa som hidtil, at Lokomotivpersonalets Tjenestetidsforhold *skal* ændres, og at Utilfredsheden og Harmen ikke ophører, før der vises os og vor Tjeneste fornøftig Hensyntagen.

Paa Grundlag af det her anførte kan det vel nok forbavse en og anden, at Generaldirektøren slet intet kender til Lokomotivpersonalets Utilfredshed, og det maa vel ogsaa forbavse, at Generaldirektøren har taget en saa besynderlig Stilling til Lokomotivfører Hammers Indlæg. »Dagens Nyheder« takker ganske vist Generaldirektøren, fordi han nu vil indføre Fasthed, d. v. s. Knytnævepolitik i Statsadministrationen, men der findes andre Blade, som alligevel ikke har følt sig helt beroliget ved Generaldirektørens Handlemaade, og een Ting er i hvert Fald ganske afgjort, nemlig den, at han ikke ved Trusler eller andre Forskrækkelsesmetoder kommer i noget Tillidsforhold til Personalet. Flertallet af Borgerne i vort Land er jo endnu — heldigvis — Tilhængere af demokratisk Styre og vil sikkert have sig frabedt, at der i Statsadministrationen indføres nazistiske Forskrækkelsesmetoder.

HAR VI STADIG OVERTALLIGE LOKOMOTIVFØRERE?

En af de Ting, som trykker Lokomotivmændene, er den fuldstændige Standsning i Avancerterne. Der hævdes fra autoritativ Side, at der er overtallige Tjenestemænd af forskellige Kategorier. Men Avancerterne er dog ikke standset, saaledes som Tilfældet er for Lokomotivpersonalets Vedkommende.

Organisationen har gennem Aarene stillet sig tvivlende overfor de Oplysninger, Distrikterne tilsendte Generaldirektoratet med Hensyn til Personalebehovet. Vi har gjort Generaldirektoratet opmærksom herpaa, men dette har som Regel stølet paa Distrikternes Indstillinger, og i Henhold til disse, skulde vi stadig ligge med et betydeligt Antal overkomplette Lokomotivførere. Personalet, d. v. s. Lokomotivpersonalet, kan ganske vist ikke forstaa, at noget saadant skulde være Tilfældet, ja, vi mener snarere, at der hist og her mangler Lokomotivførere, og vi skal her for et bestemt Tilfælde Vedkommende belyse Værdien af Distrikternes Indstillinger.

2. Distrikt meddelte i Foraaret, at der i Es. var overkomplette Lokomotivførere, og at en af disse ønskedes forflyttet enten til Struer eller Nyborg. Generaldirektoratets Maskinafdeling lod denne Indstilling gaa videre til Personal-

afdelingen, der jo skal iværksætte Forflyttelserne; men da Organisationen med Bestemthed hævdede, at der ikke var for mange Lokomotivførere i Es., skete der ikke nogen Tvangsforflyttelse. Forholdet blev dernæst undersøgt, vel at mærke fra Organisationens Side, og det viste sig, at der i betydeligt Omfang blev anvendt Rangermaskiner i Stedet for Traktorer, nemlig ca. 1000 Dage alene i indeværende Aars første Halvdel, saaledes at der snarere var 3 Lokomotivførere for lidt end 1 for mange. Distriktets Opmærksomhed blev henledt paa dette Misforhold, men denne Myndighed maa have haft en besynderlig Opfattelse af et for Personalet saa vigtigt Spørgsmaal; thi det meddelte Organisationen, at det stadig maa fastholde, at der var en Lokomotivfører for meget i Es.

Derefter blev Sagen beskrevet for Generaldirektoratet, som har besvaret Henvendelsen saaledes:

»I Anledning af Foreningens Skrivelse af 22. f. M., J. Nr. 2568, vedrørende Lokomotivførernormativet i Esbjerg, tillader man sig at meddele, at det forholder sig rigtigt, at der i det af Foreningen angivne Tidsrum har været anvendt en Del Lokomotivfyrbødere til Betjening af Ekstrarangermaskiner, men Aarsagen hertil har været, at Rangertraktorerne i Esbjerg ikke har været til Disposition.

Som Følge heraf har man maattet holde Rangermaskiner til Tjeneste, og hertil er anvendt Lokomotivfyrbødere for at have Lokomotivførere til Raadighed til Liniekørslen, men da man venter at faa Rangertraktorerne disponible i den nærmeste Tid, og da Kørselsfordelingerne fra Esbjerg vil blive ændrede, naar Lillebæltsbroen tages i Brug, agter man ikke før den Tid at foretage Ændring i Lokomotivførernormativet i Esbjerg.«

Det fremgaar heraf, at Generaldirektoratet godt kan indse, at der ikke har været for mange Lokomotivførere i Esbjerg. Men paa den anden Side tjener denne lille Solstraalefortælling som et klart Bevis paa, med hvilken Hensynsløshed man behandler Personalets vitale Interesser: Distriktet meddeler at have for mange Lokomotivførere paa et bestemt Depot, Maskinafdelingen stoler paa Distriktet og foreslaar en Forflyttelse, men da Organisationen stiller Tin-

gene paa Plads, indrømmes det, at der ikke er nogen som helst Grund til Tvangsforflyttelse, ja, at der endog havde været Brug for flere Lokomotivførere, men at man (Gdt.) af Hensyn til noget, som skal ske næste Aar (Lillebæltsbroen) ikke agter at foretage nogen Ændring.

Som det saa ofte er sagt fra Organisationens Side, er det et Misforhold, at Administrationen inkasserer Personalebesparelser paa Foranstaltninger, som endnu ligger i Støbeskeen, medens der skal gaa Aar og Dag, inden man lytter til Personalets Krav, naar det drejer sig om Udvidelser.

Det er jo ikke helt til at forstaa, at noget saadant kan vedblive at være tidssvarende.

FRA BERETNING OM STATSBANERNES VIRKSOMHED I DRIFTSÅRET 1933—34

Det *økonomiske Resultat* af Driften har været 8,15 Mill. Kr. bedre end i 1932/33, idet Driftsindtægterne er steget med 8,5 Mill. Kr. til 100,4 Mill. Kr., medens Driftsudgifterne kun er steget med 345 000 Kr. til 105,5 Mill. Kr. De egentlige Driftsudgifter har saaledes været 5,1 Mill. Kr. større end Driftsindtægterne. Lægges hertil Afskrivningen, der andrager 5,7 Mill. Kr., og Forrentningens 9,2 Mill. Kr., fremkommer der som endeligt regnskabsmæssigt Resultat et Statstilskud til Driften af Statsbanerne paa 19,9 Mill. Kr. I 1932/33 var dette — med andre Regler for Afskrivning og Forrentning — 42,1 Mill. Kr. nemlig egentligt Driftsunderskud 13,2 Mill. Kr., Afskrivning 10,3 Mill. Kr. og Forrentning 18,6 Mill. Kr.

Persontrafikkens Omfang har været noget større end i det foregaaende Aar. Der er foretaget 31 Mill. Rejser (heri ikke medregnet Tilbagerejser paa Billigbilletter), hvilket betyder en Fremgang paa 6,2 pCt., og Indtægten af Person- og Rejsegodsbefordringen har været 5,4 Mill. Kr. (12,4 pCt.) højere end i 1932/33. En Del af Fremgangen skyldes det Forhold, at der faldt Paaske baade i April 1933 og — for første Halvdels Vedkommende — i Marts 1934, medens der ikke faldt nogen Paaske i 1932/33. Bortset fra dette Forhold skyldes Fremgangen antagelig det forøgede Antal Automobilruter, forbedrede Rejsemuligheder paa Banerne og Stigningen i Befolkningens Købeevne. Op mod Halvdelen af samtlige Rejser faldt paa Københavns Nærtrafik, og over fire Femtedele af samtlige Rejser faldt paa korte Afstande (inden for 50 km). Forbedringerne af 3. Klasses Vognmateriel og de gode Vilkaar for rejsende paa 3. Klasse paa Overfarterne, Inddragning af 2. Klasse paa nogle Strækninger og den udvidede Motortogs- og Billigtogskørsel udlukkende med 3. Klasse Mate-

riel har ligesom i de foregaaende Aar medført en Forskydning af Rejserne fra 2. til 3. Klasse. Kun ca. 2 pCt. af samtlige Rejser blev i 1933/34 foretaget paa 2. Vognklasse og af indenlandske Rejser paa Billet faldt kun 0,81 pCt. paa 2. Vognklasse. Til 59 særlige Udflugtstog blev der solgt i alt 15 700 Billetter, og til 26 Lystsejladsture blev der solgt 12 900 Billetter.

Godstrafikken viser ogsaa lidt Fremgang. Vægtmængden af Gods og levende Dyr er steget fra 4,3 Mill. Tons til 4,6 Mill. Tons (7 pCt.) og Antallet af Tonkilometer (d. v. s. Vægt \times Vejlængde) fra 478,9 Mill. til 509,0 Mill. (6,5 pCt.). Indtægten af Gods- og Kreaturbefordringen er steget med 2,4 Mill. Kr. (6,3 pCt.). Fremgangen — der har været modvirket af den stadig meget stærke Konkurrence fra andre Transportmidlers Side — skyldes antagelig navnlig Stigning i Produktion og i Befolkningens Forbrug og Statsbanernes Arbejde paa gennem direkte Akquisition og forbedrede Transportvilkaar at erhverve Trafik af Gods og levende Dyr.

Stigningen i Vægtmængden omfatter kun Stykgods og Vognladningsgod, medens der har været en mindre Nedgang i Befordringen af levende Dyr. For Vognladningsgodsets Vedkommende falder Stigningen særlig paa Tegl- og Kalkværksprodukter (71 pCt.), Jord- og Stenarter (40 pCt.), Træ og Trævarer (24 pCt.), Metaller og Metalvarer (30 pCt.), Tørv (60 pCt.) og Sukkerøer (35 pCt.). Derimod har der været Tilbagegang for Kød og Flæsk (24 pCt.), Majs (47 pCt.), Hø og Halm (25 pCt.), kunstige Foderstoffer (15 pCt.) og Stenkul (12 pCt.). Antallet af befordrede Hornkvæg og Kalve er gaaet ned med 14 pCt., af Svin og Grise med 5 pCt. og af Faar Lam og Geder 5 pCt., medens Befordringen af Heste er steget med 31 pCt. I Antallet af de paa Statsbanerne læssede Godsvogne har der været Fremgang paa 2,2 pCt.

Udgifterne er som foran nævnt steget med 345 000 Kr. Stigningen skyldes særlig større Udgifter til Brændsel. Brændselsudgifterne er steget med ca. 1,2 Mill. Kr., dels paa Grund af et forøget Forbrug som Følge af Statsbanernes Omnibusruter, dels paa Grund af Prisstigning som Følge af Faldet i Kronens internationale Værdi. Lønningsudgifterne er gaaet ned med ca. 1,8 Mill. Kr. som Følge af Administrationens fortsatte Bestræbelser for at nedbringe Personalets Antal gennem Rationalisering af Arbejdet og Tilpasning af Beredskabet.

Statsbanernes samlede *Personale* (fast ansat og løst antaget) har i Driftsaaret gennemsnitlig været 19 358 Mand. Heraf var 307 beskæftiget ved Nyanlæg og Fremmedarbejder og 124 ved Omnibusruterne, saa at det ved Drift, Vedligeholdelse og Udvidelse af Baneanlæg beskæftigede Personale gennemsnitlig var 18 927 imod 19 768 i det foregaaende Driftsaar. Der har saaledes for dette Personale i Gennemsnit for Driftsaaret været en Nedgang paa 841 Mand, hvoraf 727 fast ansatte og 114 Ekstraarbejdere.

Banenettets Længde udgjorde ved Driftsaarets Udgang 2 509 km, hvilket er 20 km mere end Aaret forud. Forøgelsen skyldes Aabningen af Banestrækningen Sønderborg H.—Mommærk. Af Banestrækning-

erne var ved Driftsaarets Udgang 515 km dobbeltsporede og 13 km firesporede Banestrækninger. I Løbet af Driftsaaret har Statsbanerne erhvervet 36 Omnibusruter, saaledes at Statsbanerne ved Udgangen af Driftsaaret raader over 50 Ruter, ialt ca. 2 064 km mod ca. 597 km ved Udgangen af forrige Driftsaar.

Af *Driftsmateriel* ejede Statsbanerne ved Driftsaarets Udgang 658 Lokomotiver (hvoraf 12 diesel-elektriske), 109 Motorvogne, 48 Rangertraktorer, 14 353 Vogne, 181 Tjenestevogne, 68 Sneplove, 27 Færger, 6 Skibe og 141 Automobiler. Statsbanernes Personvognsmateriel omfatter 107 374 Pladser (foruden 2 845 Pladser i Rutebilerne), og Godsvognsmateriellet har en Bæreevne af 175 607 Tons. Der er i Aarets Løb anskaffet 2 nye Motorfærger, nemlig »Sjælland« til Storebæltsoverfarten og »Morsø« til Sallingsundoverfarten, 4 diesel-elektriske Motor-Personvogne, 42 elektriske Motor-Personvogne, 10 Personvogne, 21 Bivogne til elektriske Motor-Personvogne, 153 Godsvogne, 9 Rangertraktorer og 106 Automobil-Omnibusser. Af ældre Materiel er der ud rangeret 7 Damplokomotiver, 37 Personvogne, 79 Godsvogne, 3 Postvogne, 3 Rejsegodsvogne, 2 Traktorvogne, 2 Rangertraktorer og 5 Automobil-Omnibusser, medens 1 diesel-elektrisk Motorpersonvogn og 1 Benzin-Motorvogn er blevet ødelagt ved Ildsvaade, og Dampskibet »Freja« er blevet solgt. De 4 nye diesel-elektriske Motor-Personvogne er af en ny Type til Hurtigkørsel med Vognkasser og Bogier bygget helt af Staal. De 42 elektrisk drevne Motor-Personvogne og 21 Bivogne, som er anskaffet til den elektriske Drift i Københavns Nærtrafik, er alle bygget af Staal og løber paa 2 to-akslede Bogier. Adgangen til Vognene sker gennem Skydedøre i Vognsiden; disse Døre lukkes automatisk ved Trykluft. Vognenes Opvarmning sker ved Elektricitet, og de bremses med Trykluftbremses. I hver af Motorvognene er der 71 Siddepladser og et mindre Rejsegodsrum, i hver af Bivognene 93 Siddepladser. Alt det forannævnte Materiel er indrettet med fjedrende, læderbetrukne Sæder som i Statsbanernes øvrige nyere Vognmateriel til Fællesklassen.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Den nye Fribefordringsordning.

Som bekendt traadte de nye Fribefordringsbestemmelser i Kraft den 1. Maj i Aar. Aarsagen til den nye Ordres Fremkomst skyldes jo i Hovedsagen det, at D. S. B. til Dels ophævede II Vognklasse, og en ny Klasse — Fællesklassen — blev oprettet.

Naar D. S. B. har ophævet II Klasse, maa det vel være fordi, man anser en saadan Klasse for overflødig i vor demokratiske Tidsalder. Men naar saa alligevel I Klasse vedblivende bestaar, gaar noget af den »demokratiske« Glans af det paabegyndte gode Forsæt.

En Række Tjenestemænd er ved den nye Ordning berøvet deres gamle hævdundne Ret til Fribefordring paa II Klasse, og det havde vel ikke været

for meget forlangt, at det Personale, som før Nyordningen havde Ret til II Klasse, ogsaa havde faaet denne Ret overført til I Klasse. Økonomisk vilde et saadant Hensyn intet betyde, Togene er ikke blevet mindre, idet de saa godt som alle pligtskyldigst fører I Klasse mod II Klasse tidligere.

Ganske vist hedder det jo saa smukt i Ordren, at Fribefordringen til II Klasse gælder for Tjenestemænd i 6.—12. Lønningsklasse, subsidiært Fællesklasse, men da der kun er ganske enkelte Tog, som fører II Klasse, er det kun det »*subsidiære*«, der faar Betydning for de paagældende. Ja, selv for Tog, som i Virkeligheden fører II Klasse, laves der Fiksfakserier. Paa Strækningen Fh.—Hamburg—Fh. kører gennemgaaende tyske Vogne, som fører II Klasse (tydeligt tilkendegivet i Udstyr m. m.) i Forhold til I Klasse, som ogsaa findes i samme Vogn. Men med rørende Omhu og en haarfin Fortolkning af Ordren er 6.—12. Lønningsklasse ogsaa her forment Adgang. — Altsaa et Spark og ud af Skydedøren! Her er ikke noget at gøre for Indehaveren af et Frikort med den smalle grønne Kant.

Den lille Paaskønnelse, som Personalet gennem en lang og trang Aarrække havde erhvervet sig — det at køre paa II Klasse — er altsaa taget fra os, og det overfor det Personale, som trolig og støt, Søgn og Hellig, Dag og Nat, tager mangan en haard Tørn uden at kny.

Vi Lokomotivmænd er aldeles ikke saa forfinede, at vi ikke kan køre paa Fællesklasse, den ene Gang om Aaret, vi faar Lejlighed til at føle Frihedens og Rejsens Glæder, men ligeegyldigt, hvorledes man end ser paa det, saa kan man ikke komme uden om, at her er et Gode, som hensynsløst er taget fra os, og man maa vel have Lov til med stille Undren at stille Spørgsmaalet: »*Hvorfor*»?

I Overensstemmelse med de nye Klassebestemmelser skulde Lovmaskineriet paa Rigsdagen ogsaa i Gang, og »Lov om Ændringer i den ved Bekendtgørelse Nr. 74 af 27. Marts 1925 optrykte Lov om Statsbanernes Takster m. m.« var til 1. Behandling i Folketinget den 7. Marts 1934 og blev forelagt af Ministeren for offentlige Arbejder.

Ændringerne til Loven gled let og smertefrit gennem Rigsdagen, blev anbefalet af Bjerring, Vanggaard og H. F. Ulrichsen. Sidstnævnte fremkom under Behandlingen med en Udtalelse, som det paa Baggrund af, hvad der er taget fra en Række Tjenestemænd, tager sig noget mærkeligt ud. Folketingsmanden udtalte bl. a.:

»Jeg synes, at det ikke blot er naturligt, men ogsaa nødvendigt, at Rigsdagens Medlemmer kører paa I Klasse.«

og fortsatte senere:

»De maa anstændigvis køre paa højeste Klasse.«

Trafikministeren replicerede og udtalte bl. a.:

»Det ærede Medlem, Hr. H. F. Ulrichsens Bemærkning om Rigsdagsmændenes Frirejser er jeg fuldstændig enig med ham i, og hvis der

ikke var kommet en Anledning, hvor Spørgsmaalet løstes af sig selv, vilde jeg ikke have haft noget imod at overveje netop det Spørgsmaal, om ikke Rigsdagsmændene ogsaa under de tidligere Forhold, naturligt hørte hjemme paa I Klasse.«

Ja, saaledes lød Ordene i Rigsdagen, og enhver kan jo saa gøre sine Betragtninger.

Om de ærede Medlemmer af Rigsdagen *naturligt, nødvendigt* og *anstændigvis* hører hjemme paa I Klasse, naar de benytter D. S. B. til Befordring, skal jeg ikke blande mig i. Men hvis man foretager en nøgtern Sammenligning, vilde det vel ogsaa have været lige saa *naturligt* at D. S. B.s 6.—12. Lønningsklasser havde beholdt deres mangeaarige Hævd og var fulgt sammen med Rigsdagsmændene op paa I Klasse.

Dog helt uden et Strejf af Solglimt har Ordningen ikke haft, idet vor Organisations Ledelse har faaet tilstillet tre Frikort til I Klasse. Lad mig skynde at tilføje, at det misunder jeg ikke de paagældende, men forhaabentlig kan det blive en Spore til, at Organisationen skaffer os det tabte tilbage, saaledes at vi paa Fribefordringens Omraade faar vor gamle Ret igen.

Frederikshavn, i September 1934.

Carl Petersen.

Vi er fuldstændig enig i, at det ser endda meget mærkeligt ud, at de i Indsenderens Artikel omtalte II Klases Kupeer i den kombinerede I, II og III Klases tyske Vogn, som løber paa Strækningen mellem Padborg og Frederikshavn, ikke maa benyttes af rejsende med Frirejseret til II Klasse.

Dengang Forandringen af Vognklassebetegnelserne foretoges, blev der jo givet Organisationerne Løfte om, at II Klases Frirejsehjemlerne vedblivende skulde have Gyldighed til II Klasse i de Tog, hvor saadan findes, da dette jo er Tilfældet med den her omhandlede kombinerede Vogn, har Medlemmerne selv sagt benyttet sig af det givne Tilsagn. De er imidlertid blevet vist ud af de II Klases Kupeer, og Organisationen har saa forelagt Spørgsmaalet for Generaldirektoratet, som imidlertid ikke synes at dømme efter Vogntypen — thi det er rigtigt, som Indsenderen skriver, at det med Lethed kan ses, hvilke af de paagældende Kupeer der er II Klasse, og hvilke der er I Klasse — men efter Opslagskøreplanen. Gdt. svarede nemlig, at Togene Frh.—Pd og omvendt i *H. t. Køreplanen* ikke fører II Klasse; som Følge deraf er baade de »rigtige I Klases Kupeer« og de »egentlige II Klases Kupeer« i oftnævnte Vogn nu forsynet med Skilte som I Klasse.

Efter vor Mening er dette en af den Slags Småligheder, som kun har eet eneste Formaal, nemlig at virke irriterende paa Personalet.

Red.

TJENESTEMÆND'S BIERHVERV
 Et Departementschefts-Udvalg afgiver Betænkning om
 Tjenestemænds Bierhverv og stiller Forslag om
 Indførelse af opsigtsvækkende
 Undtagelsesbestemmelser.

(Sluttet.)

Ogsaa Hensyn til Beskæftigelsesforholdene.

Hovedpunkterne for Administrationens Stilling til de fremkomne Anmeldelser om Overtagelse af Bierhverv har hidtil ifølge Lovens Ordlyd været om Overtagelsen var forenelig med den samvittighedsfulde Udførelse af Pligterne som Tjenestemand og med den for Stillingen nødvendige Agtelse og Tillid. Med Hensyn hertil har man nu ment, at Forholdene har udviklet sig saaledes, at der maaske rettelig ogsaa burde tages Hensyn til Beskæftigelsesforholdene. Herom siger Udvalget saa følgende:

»Det er Udvalgets Opfattelse, at Sagens samfundsmæssige Betydning ikke er særlig stor, og at det Bidrag, der ad denne Vej kan ydes til Arbejdsløshedens Bekæmpelse i alle Tilfælde bliver relativt ringe. Denne Opfattelse er blevet stærkt bekræftet under Udvalgets Arbejde, i hvilken Henseende man særlig skal anføre, at de Erhvervsorganisationer af forskellig Art, der har henvendt sig til Udvalget, vel har fremført stærke Beklagelser over den paaførte Konkurrence, men Udtalelserne er i det væsentlige holdt i almindelige Vendinger, og naar Talen har været om at fremskaffe Oplysninger om positivt foreliggende Tilfælde, har man kun i meget begrænset Omfang præsteret saadanne. Det skal saaledes nævnes, at da Udvalget i Skrivelse af 17. April d. A. anmodede de 53 Organisationer, som har underskrevet Henvendelse til Regering og Rigsdag, om at tilstille Udvalget det Materiale, som maatte foreligge til Belysning af Spørgsmaalets Betydning for vedkommende Organisations Omraade, fremkom der kun Svar fra 5 af de underskrivende Organisationer. Disse Svar indeholder endda kun et meget sparsomt Materiale. Paa tilsvarende Maade har Situationen formet sig under Udvalgets mundtlige og skriftlige Forhandlinger med andre Erhvervsorganisationer. »Dansk Funktionærforbund« har ganske vist i Skrivelse til Ministeriet for offentlige Arbejder fremsendt en Fortegnelse over 102 Tjenestemænd under nævnte Ministerium, som havde Bierhverv i Forsikringsbranchen, men ved den Undersøgelse, som Ministeriet paa Foranledning af Forbundets Henvendelse foretog af nogle af de anførte Tilfælde med de opgivne største Indtægter, viste Beløbene sig at være i høj Grad overdrevne. — Udvalget mener ogsaa at maatte pege paa, at der maa være afgørende Grunde for at gaa til en gennemgribende Ændring af den i Tjenestemandslovens § 44 hjemlede Adgang til i begrænset Omfang og under Iagttagelse af de i det foregaaende nærmere omtalte Forudsætninger at supplere en Tjenestemandsløn med et Bierhverv, da en saadan Adgang tit — uden at gaa andres berettigede Interesser for nær — har haft stor Betydning for Tjenestemænd, hvis Forhold f. Eks. paa Grund af særlig store Forsørgerpligter, Sygdom i Hjemmet etc. har gjort et saadant Sup-

plement meget paakrævet. En fuldstændig Opfyldelse af de Krav, som er stillet af Erhvervsorganisationerne (jfr. bl. a. den før nævnte Henvendelse til Regering og Rigsdag, vil ramme adskillige Tjenestemænd haardt. Den vil tilmed være meget vanskelig at praktisere. Hertil kommer, at et betydelig Antal af de Smaaerhverv, som der i de fleste Tilfælde er Tale om, ikke vil kunne danne Basis for en arbejdsledig Persons Eksistens; hvis de berøves Tjenestemanden, vil Resultatet kun blive, at de overtages af en Person i de private Erhverv, som i Forvejen er beskæftiget, og hvis Trang til et Indtægtssupplement maaske er ringere end paagældende Tjenestemand. Naar Talen er om Bibeskæftigelser, der ifølge deres Karakter eller Omfang eller de lokale Forhold ikke kan benyttes til at formindske de arbejdsløses Tal, maa det i det hele anses for upraktisk og principielt uheldigt at stille Tjenestemandene anderledes end andre Samfundsborgere. At sætte skarpt Skel her synes saa meget mere uberettiget, som adskillige Statsstyrelser, f. Eks. Statsbaner og Postvæsen, ikke sjældent overdrager Personer med Hovedbeskæftigelse i Statstjenesten til frie Erhverv en Bibeskæftigelse i Statstjenesten, naar Betingelserne for Oprettelsen af en fast Stilling ikke er til Stede.

Anderledes stiller Forholdet sig, naar Talen er om Hverv, der kan tjene til at skaffe Arbejde til arbejdsløse Personer. Man er klar over, at den nærværende Situation paa Arbejdsmarkedet nødvendiggør ekstraordinære Foranstaltninger paa det beskæftigelsesmæssige Omraade, og man maa derfor unnlade at argumentere imod Restriktioner med Hensyn til de tilstedeværende Erhvervs muligheds Fordeling, som under andre Forhold vilde være uacceptable. Ud fra denne Betragtning bør da ogsaa den Opgave, som er overdraget Udvalget, ses, og det synes da nødvendigt, at der i Teksten til Tjenestemandslovens § 44 gives Udtryk for den Opfattelse, at der fremtidig ved Bedømmelsen af Tjenestemænds Anmodninger om Overtagelse af Bierhverv ogsaa bør tages Hensyn til Beskæftigelsesforholdene. Dette kan gøres ved, at der foretages en Ændring af Bestemmelsen i Stk. 3 i nævnte Paragraf. Dette Stykke har nu følgende Ordlyd:

»For saa vidt den Myndighed, til hvem Anmeldelsen er indgaaet, skønner, at det vil stride mod de i denne Paragrafs 1. Stykke nævnte Hensyn, at Tjenestemanden overtager den anmeldte Beskæftigelse, meddeles det ham inden 4 Uger, efter at Anmeldelse er indgaaet, at det er ham forbudt at overtage Posten. Tjenestemanden kan forlange en af en underordnet Myndighed i saa Henseende truffen Afgørelse forelagt Ministeren.«

I dette Stkke foreslaar Udvalget den Ændring, at der i 1. Punktum efter Ordet »Beskæftigelse« indsættes følgende:

»eller man af andre Grunde f. Eks. Hensynet til Beskæftigelsesforholdene i Almindelig eller paa vedkommende Tjenestemand's Arbejdsomraade i Særdeleshed finder saadan Overtagelse uheldig.«

Ved fremkommende Anmeldelser om Bierhverv,

som Tjenestemænd ønsker at overtage, maa Administrationen derefter fremtidig være forpligtet til at lade det nye Synspunkt være medbestemmende i Spørgsmaalet om, hvorvidt Tilladelse bør gives. Dette bør ske for alle Anmeldelsers Vedkommende, hvad enten disse henhører under Punkt a, b eller c. Paa Forhaand ser Udvalget sig ikke i Stand til at angive bestemte Grænser for, hvilke Erhverv det bør tillades en Tjenestemand at overtage, eller Direktiver for de forskellige Administrationer for Fremgangsmaaden ved Bedømmelsen, bl. a. fordi Forholdene i saa Henseende kan være noget uensartede paa de forskellige Tidspunkter, ligesom de indenfor de respektive Brancher kan stille sig forskelligt, bl. a. fordi det jo ingenlunde er givet, at Arbejdsledigheden paa alle Omraader er lige stor.

I denne Forbindelse maa dog nævnes, at der af Administrationen maa tages et noget andet Standpunkt i Spørgsmaalet om Overtagelse af Bierhverv, naar Talen er om Tjenestemænd, der ikke har fuld Tjeneste og som Følge deraf er lønnede lavere end Tjenestemænd med fuld Beskæftigelse i Staten med tilsvarende Arbejde i kvalitativ Henseende. Dette gælder saledes visse Landposthude, jfr. Tjenestemandslovens § 375, Satserne II—V og Satserne B—F. Paa lignende Maade findes ved forskellige Institutioner, f. Eks. Tandlægeskolen og Akademiet for de skønne Kunster, Tjenestemænd med delvis Beskæftigelse i Staten og med en i Forhold dertil nedsat Lønning. Udvalget skal ikke komme ind paa, hvorvidt det er principielt rigtigt, at disse Stillinger i det hele er opført som Tjenestemandstillinger, man er klar over, at det omtalte Forhold nødvendiggør, at man overfor disse Tjenestemandes Anmodning om Adgang til Bibeskæftigelse er stillet principielt anderledes end ovefor Tjenestemænd med fuld Beskæftigelse.

Dernæst skal Udvalget henlede Opmærksomheden paa, at der i Statstjenesten er beskæftiget en Del Tjenestemænd, der vel er lønnet med fuld Tjenestemandsløn, og hvis Gerning ogsaa maa opfattes som en fuld Tjeneste, men for hvis Vedkommende det dog ifølge Stillings Karakter og de ved Stillings Besættelse tilstedeværende Forudsætninger maa betragtes som fastslaaet, at der er Adgang til en Beskæftigelse i Konkurrence med de indenfor samme Branche beskæftigede Personer uden Statsansættelse. Dette gælder f. Eks. de medicinske Professorer ved Universitetet og tilsvarende Tjenestemænd ved andre videnskabelige Institutioner. At forbyde disse Tjenestemænd at have privat Praksis vilde utvivlsomt have meget uheldige Konsekvenser saavel for Stillingerens Besættelse i Fremtiden med fuldtud kvalificerede Personer som for Vedkommendes egen Tjenestegering, der i adskillige Tilfælde utvivlsomt ikke kunde udøves paa fuldt tilfredsstillende Maade, dersom Vedkommende helt mistede Følingen med de Forhold, en saadan Praksis fører ham ind i. Udvalget skal derfor ikke stille noget Forslag i saa Henseende, men skal henlede de respektive Ministeriers Opmærksomhed paa, om den Skærpelse saavel af Anmeldelsespligt som af Myndighedernes Bedømmelse af de indkomne Anmeldelser, der foreslaas, ikke

burde medføre, at der ogsaa for saadanne Tjenestemandes Vedkommende burde kunne foretages visse Begrænsninger, hvor dette faktisk er muligt, og hvor det kan ske uden Skade for de Interesser, som Staten i denne Henseende har at varetage.*

De skærpede Bestemmelser med Tilbagevirkning.

Videre foreslaar Udvalget en Ændring af Stk. 4 i § 44, som gør det muligt for Administrationerne at give de foreslaaede skærpede Bestemmelser tilbagevirkende Kraft ved at inddrage allerede foreliggende Tilladelser til Bestridelser af Bierhverv.

I samme Retning foreslaas til § 44 et nyt saalydende Stykke 6:

»Den i Stk. 3 foreskrevne Anmeldelsespligt gælder ogsaa for Hverv, der maatte være overtaget før denne Lovs Ikrafttræden, for saa vidt Hvervet er undergivet Anmeldelsespligt efter denne Lov.«

Stykket motiveres med, at det vilde være rigtigt, at alle kæmmes over en Kam, d. v. s., at de skærpede Bestemmelser anvendes — ogsaa paa dem, der har faaet Tilladelsen under den nuværende mildere Bedømmelse.

Skal Tjenestemænd og deres Hustruer under Undtagelseslov.

Udvalget kommer herefter ind paa Spørgsmaalet om Tjenestemandenes Adgang til at drive Næring. I H. t. Næringsloven af 1931 har gifte Kvinder — i Modsætning til tidligere — Adgang til Næringsbevis paa lige Fod med Mænd. Der er dog visse Indskrænkninger; saaledes kan Personer, der lever i Ægteskab, kun faa Næringsbrev for saa vidt den anden Ægtefælle ikke allerede maatte være i Besiddelse af et saadant, og for Tjenestemandes Hustruers Vedkommende siger Loven, at forinden Næringsbrev udstedes maa det godtgøres, at Tjenestemandslovens Betingelser er opfyldt. Loven stiller her Tjenestemænd og Ægtepar paa lige Fod med andre Ægtepar — hvad der efter vor Opfattelse er det eneste rigtige.

Departementschefs-Udvalget er imidlertid inde paa, at Tjenestemandshustruernes Adgang til Næringsbevis nu helt bør spærres. Udvalget finder det rigtigt, at Indehaveren af en Tjenestemandstilling i Statens, Kommunens eller et koncessioneret Selskabs Tjeneste stilles lige med den Person, der er i Besiddelse af et Næringsbevis. Der skal dog være Forskel paa, om det er en kvindelig Tjenestemand Mand, der søger Næringsbevis, eller det er en mandlig Tjenestemandes Hustru. I det første Tilfælde bør Beviset udstedes efter Udvalgets Forslag, i det sidste ikke. Jordemoderens Mand kan saaledes være rolig.

Tjenestemanden selv skal ogsaa helt udelukkes fra Adgang til Næringsbrev.

Denne Undtagelseslov ønsker Udvalget alligevel ikke at give Tilbagevirkning, men foreslaar indsat en Bestemmelse om, at »lovligt erhvervede Næringsbreve« ikke berøres. Men for at gøre Undtagelsesloven overfor Tjenestemandsfamilier helt fuldkommen paa dette Omraade, foreslaar Udvalget dertil Næringsloven affattet saaledes, at hverken Tjenestemanden eller hans Hustru fremtidig kan faa Næringsbevis, og hermed

har Departementscheferne for deres Vedkommende gjort et Skrabud for Handelsforeningerne, som man ikke hidtil har kunnet faa Lovgivningsmagten med til. Rent proforma og uden praktisk Betydning er en meget vag eller rettere nærmest komisk Dispensationsbestemmelse, der foreslaas tilføjet om, at der kan tillades Afvigelser af Handelsministeriet efter Udtalelse fra den paagældende Styrelsesgren og — den eller de nærmest interesserede Erhvervsorganisationer.

Honorarordningen bibeholdes i det væsentlige.

Som bekendt findes der en Del Tjenestemænd — saa godt som alle i de højere Stillinger, der oppebærer Honorarer for Udførelsen af forskellige Hverv for Staten og de til denne knyttede Institutioner. Udvalget erkender, at der var Mulighed for, at adskillige af disse honorarlønnede Hverv, som har en mere fast Karakter, kunde samles, hvorved der kunde gives Beskæftigelse og Eksistensbasis for Arbejdsledige. Det peger dog paa visse praktiske Vanskeligheder og indskrænker sig til at »henstille til Overvejelse om man ikke burde søge Udviklingen i den Retning fremmet. Derimod tager Udvalget haandfast paa Spørgsmaalet om de honorarlønnede Hvervs Forbliven hos Ihændeleveren efter det halvfjerdstyvende Aar, og det siger rent ud, at det honorarlønnede Hverv bør inddrages med Støvet Aar og muligt omdannes til Beskæftigelse for en ledig Person.

Vi har i ovenstaaende saa udførligt som mulig gjort Rede for Indholdet af Udvalgets Betænkning. Den er ikke helt interessant, og det tør nok antydes, at adskillige af d'Hrr. Departementschefer Forslag vil møde adskillig Modstand paa sin Vej videre frem.

**NYE SMALSPORLOKOMOTIVER
I TYSKLAND**

Efter *Voraus* ved F. Spøer.

Af de tyske Rigsbaners 53 932 km Strækning er 935 km = 1,74 pCt. smalsporet. Endskønt de smalsporede Baner kun udgør en lille Del af det samlede Banenet, er de dog af stor Betydning for Samfærdselen, da de danner Forbindelse med vanskeligt tilgængelige Egne. Større Sammenhængende Smalsporet findes i Direktion Dresden og i Schlesien og udgør dér 14 pCt. af Banenettet.

Lokomotiver for 750 m/m Sporvidde.

Næsten hele det sachsiske Smalsporet har 750 m/m Sporvidde, kun 10 km har Meterspor. Da Strækningerne oftest gaar gennem Bjærg- og Bakke-land forekommer stærke Stigninger. Trafikken er undertiden meget stor (Udflugts- og Vintersports- trafik), og man har paa én Bane, Zittau—Oybin, maattet lægge Dobbeltspor.

Befordringen af Togene, der af de nævnte Grunde ofte bestaar af 10—11 4-akslede Vogne og vejer 160—180 t, kræver kraftige Lokomotiver. De siden 1892 anskaffede B-B- og D-Lokomotiver blev i 1918 erstattet af E-Heddamp-Tenderlokomotiver. Denne

Type viste sig at være i Besiddelse af saa gode Egenskaber, at den efter de mange tyske Statsbaners Sammenslutning i Rigsbanerne blev indført paa andre Baner, særligt i Würtemberg. Ialt haves 62 Stkr. i Drift.

Lokomotiverne er 5-koblet, har en stor Kedel med en Totalhedeflade paa 88,7 m² (deraf 24,5 m² paa Overhederen) og 1,6 m² Risteflade. Overheder- elementerne er anbragt i 18 Overhederkedelrør i 3 Rækker over hinanden. Kedlen vejer med Udrustning 10,5 t. De to Dampcylindre er anbragt med en svag Hældning for at Omgrænsningsprofilet ikke skal overskrides. For at kunne løbe gennem de mindste Kurver har første, tredje og femte Aksel 30 m/m Sideforskydning. Den fjerde Aksel er Driv- aksel, hvorved Driv- og Kvadrantstænger faar en usædvanlig Længde. Dampfordelingen udøves med Stempelglidere og Heusinger Styring.

Samtlige Smalspor-Lokomotiver i Direktion Dresden har Körtling-Vakuumbremser og er desuden udrustet med den gamle Heberlein-Bremseindretning, som bruges i nogle Godstog, da ikke alle Godsvogne har Vakuumbremse. I Direktion Stuttgart bruges Westinghouse-Bremser paa Smaabanerne og Lokomotiverne har Totrins-Luftpumper. Fornylig har nogle Lokomotiver faaet Turbogenerator med en Kapacitet paa 5 kW, som leverer Strøm til Belysning paa Maskinen og i Toget. For at have Belysning, naar Toget er uden Lokomotiv, findes i Pakvognen et Akkumulatorbatteri, som er opladet fra Lokomotivet og overtager Belysningen. Som Vognkobling er hidtil anvendt Midtpuffer-Trichterkoblingen, men da den i Driften viser sig upraktisk indføres nu Scharfenberg-Koblingen.

Trods disse Lokomotivers store Ydeevne er der fra 1928 anskaffet endnu sværere 1 E 1-Lokomotiver, hvormed der for første Gang er indført Enhedstyper for Smalspor. Bemærkelsesværdig er den store Kedel med 4 Rækker Overhedererlementer som paa Enhedslokomotiver for Normalspor; tillige findes en Fødedom med Slamudskiller og en Fødevandsforvarmer, som er anbragt i Røgkamret. En Nielebock-Knorr Fødepumpe med 123 l/min Ydelse pumper Vandet fra de 5,8 m³ store Vandkasser paa Lokomotivets Sider ind i Kedlen. Driv- og Kobbelsakserne er alle lejret fast i en Barreramme, men Sporkransen paa andet og femte Hjulsæt er drejet 6 m/m tyndere. Løbeakserne har 120 m/m Sideforskydning. Der er lagt særlig Vægt paa god Sanding, hvorfor der er anbragt 2 Sandkasser med 10 Sandrør.

Da Maksimalhastigheden kun er 30 km/T er Drivhjulsdiameteren kun 800 m/m. Alle Lokomotiver har mindst 3 Bremsere; som Togbremse Heberlein- og Körtling-Bremser og som Lokomotivbremse findes Knorr-Bremser. Enkelte har endogsaa Modtryksbremse, og desuden findes paa alle Lokomotiverne en Vægtstangsbremse. Med deres 46 t Adhæsionsvægt og en Metervægt paa 5,38 t kunde Lokomotiverne først tages i Brug efter at samtlige Strækningsbroer var forstærket. Af denne Type haves 32 Stkr.

Lokomotiver for 785 m/m Sporvidde.

Denne Sporvidde findes kun paa det schlesiske Net med 164 km Strækning, som kun benyttes af Godstog. Lokomotiverne er 4- eller 5-koblede med tandhjulskoblede og meget sideforskydelige Aksler for at kunne løbe gennem Kurver med 35 m Radius. Den faste Hjulafstand er 2 200 m/m og Drivhjulene har ingen Sporkrans. Kedlen er forholdsvis lille og udrustet med en Smaarørsoverheder (Overhederkedelrørerne er 64/70 m/m). Den vaade Damp tages fra et Samlekammer i Røgkamrets Midte og gaar gennem Overhederen til Heddampkamrene, som findes i Røgkamrets Sider. Da Togene paa denne Strækning kun bremses med Haandkraft, har Lokomotiverne tillige en Dampbremse.

Lokomotiver for 900 m/m Sporvidde.

Den mecklenborgske Smalsporbane Bad Doberan—Heiligendamm har 900 m/m Sporvidde og her benyttedes tidligere ældre C-Lokomotiver med en Tjenestevægt af kun 16,2 t. I 1923 sattes nogle svære Vaaddamp-Lokomotiver ind, men den store Sommertrafik med Badegæster og en Afkortning af Køretiden har ført til at anskaffe foreløbig 3 Stkr. 1 D 1-Lokomotiver. Disse kaldes Enhedslokomotiver, men det er paafaldende, at der findes en Række konstruktive Afvigelser fra andre nyere Smalsporlokomotiver. Saaledes er baade Fødedom, Slamudskiller, Fødevandspumpe og -forvarmer ladet ude, og Førerhusets Form afviger ogsaa fra den normale. Drivhjulene vækker Opmærksomhed ved Størrelsen — 1 100 m/m, et Hjulmaal, som ikke forekommer paa andre Smalsporlokomotiver. De koblede Aksler er lejret fast i Rammen og Løbeakserne er Bisselaksler. Maksimalhastigheden er 50 km/T, hvilket er en stor Hastighed paa en smalsporet Bane. Kedlerne har Storrørsoverheder. Grundet paa de gode Resultater paa de sachsiske Smalsporlokomotiver er de mecklenborgske ogsaa udrustet med Turbogenerator til Togbelysning.

Lokomotiver for 1 m Sporvidde.

Dette Spormaals findes paa mange Smalsporbaner. Med den stigende Trafik paa Banelinien Eisfeld—Unterneubrunn saa Rigsbanerne sig nødsaget til at anskaffe 3 svære 1 E 1-Lokomotiver, som i 1931 leveredes af Schwartskopff. De er saa vidt muligt bygget som Enhedslokomotiver: Indbygget Fødevandsforvarmer, Fødedom, Slamudskiller, Fødepumpe, Totrins-Luftpumpe, Turbogenerator m. m. Den fulde Udnyttelse af Adhæisionsvægten faas under ugustige Vejrforhold ved god Standing (hver Aksel sandes i begge Retninger). Den store Kedel har med en Afstand paa 3,5 m mellem Rørvæggene en Hedeflade paa 129 m² inklusive Overhederen, en Værdi mange 4-akslede Lokomotiver paa Hovedbaner ikke naar op til. Overhederen er en Schmith-Storrørsoverheder med 32 Overhederkedelrør (Diameter 110/118 m/m). Den 3. Aksel er Drivaksel og er ligesom 1. og 4. Aksel lejret fast i Rammen, medens 2. og 5. Aksel har 20 m/m Sideforskydning. Forreste Løbeaksel har 130 m/m og bageste Løbeaksel har 150 m/m Sideforskydning, hvorved Lokomotiverne

med Lethed løber gennem de stærkeste Kurver. Maksimalhastigheden er fastsat til 40 km/T. Lokomotiverne har Schleifer-Trykluftbremsen med Hjælpebremse foruden Vægtstangsbremse. Som Kobling anvendes den amerikanske, automatisk virkende Willison-Kobling.



LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND
Uddeling af Understøttelse.

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

- I. Af Medlemmer.
- II. Af pensionerede Lokomotivmænd.
- III. Af Lokomotivmænds Enker.
- IV. Af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under I, II og III 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.

BYTNING

Lokomotivfyrbøder i Aalborg, Aarhus eller Randers, som kunde tænke sig at bytte med Kollega i København Gb., bedes skrive til

Lokomotivfyrbøder *C. C. Larsen*,
Colbjørnsensgade 17, 4., th.

TAK

Vor inderligste Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Far, Lokomotivmester Anton Hansens Død og Begravelse.

En særlig Tak til Hr. Lokomotivfører Klem, Roskilde, for de smukke, hjertevarme Ord, han udtalte ved Graven. Tak for al Sympatitilkendegivelse fra Roskilde Maskindepot.

Astrid Hansen og Bornene.

PERSONALIA

Udnævnelse fra 1.—10.—34:

Lokomotivmester II *C. A. C. Andersen*, Slagelse, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester I, Slagelse (agl. Udn.).

Lokomotivfyrbøder *H. C. R. Jensen*, Aarhus H, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører II, Næstved, (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder *H. J. Jensen*, Viborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører II, Struer (min. Udn.).

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Forflyttelse:

Lokomotivmester II J. E. Bredahl, Masnedsund, efter Ansøgning ifølge Opslag til Roskilde fra 1.—10.—34.

Motorfører II J. C. Jensen, Næstved, efter Ansøgning ifølge Opslag til Randers fra 1.—10.—34.

Lokomotivfører E. H. Sørensen, Vejle H, til Kolding fra 1.—11.—34.

Lokomotivfører D. F. C. Møllerup, Skern (Depotforstander), efter Ansøgning ifølge Opslag til Odense fra 1.—12.—34 vedblivende med Funktion som Depotforstander.

Afsked:

Lokomotivfører J. G. Johansen, Nyborg, efter Ansøg-

ning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—12.—34 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. F. J. Klem, Roskilde, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—12.—34 (min. Afsked).

Fritagelse for Hverv:

Lokomotivfører M. F. A. Hansen, Næstved (Depotforstander), er efter Ansøgning fra 1.—10.—34 fritaget for Hvervet som Depotforstander.

Dødsfald:

Lokomotivfører P. C. Møller, Masnedsund, den 11.—9.—34.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i August Maaned 1934 samt i Tidsrummet April—August 1934 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1933 i runde Summer.

	August Maaned		1934	
	1934	1933	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	6 830 000	5 120 000	1 710 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 480 000	3 560 000		80 000
Postbefordring	530 000	450 000	80 000	
Andre Indtægter	380 000	330 000	50 000	
Indtægter i alt	11 220 000	9 460 000	1 760 000	
Driftsudgifter	9 380 000	8 470 000	910 000	
Afskrivning	510 000	470 000	40 000	
Forrentning	850 000	750 000	100 000	
Udgifter i alt	10 740 000	9 690 000	1 050 000	
Statens Tilskud til Driften	÷ 480 000	230 000		710 000

	April—August		1934	
	1934	1933	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	26 660 000	23 060 000	3 600 000	
Gods- og Kreaturbefordring	17 010 000	17 100 000		90 000
Postbefordring	2 570 000	2 170 000	400 000	
Andre Indtægter	2 110 000	1 910 000	200 000	
Indtægter i alt	48 350 000	44 240 000	4 110 000	
Driftsudgifter	43 760 000	41 000 000	2 760 000	
Afskrivning	2 540 000	2 370 000	170 000	
Forrentning	4 180 000	3 690 000	490 000	
Udgifter i alt	50 480 000	47 060 000	3 420 000	
Statens Tilskud til Driften	2 130 000	2 820 000		690 000

D. S. B. August 1934.

Indtægten af Personbefordringen viser i Forhold til Indtægten i August 1933 en Stigning af 1 710 000 Kr. Heraf hidrører et Beløb af 1 060 000 Kr. fra Betalingen for Befordring af Skolebørn, idet den tilsvarende Betaling i Fjor faldt i September. Ses der bort fra dette særlige Forhold og endvidere fra Indtægten paa de ny tilkomne Automobilruter, bliver den virkelige Stigning i Personbefordringsindtægten paa Banerne ca. 450 000 Kr. eller ca. 9 pCt. Paa Godsbefordringsindtægten er der en mindre Nedgang (ca. 80 000 Kr.), og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 130 000 Kr. De samlede Driftsindtægter viser herefter en reel Stigning i Forhold til August 1933 paa ca. ½ Million Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 910 000 Kr. Af disse skyldes ca. ¼ Million Kr., at der er en Ugelønsperiode mere end i tilsvarende Maaned i Fjor. Endvidere har det forøgede Antal Automobilruter, Forhøjelse af Reguleringstillægget til ansatte og pensionerede samt en Række Sporarbejder (Udretning af Kurver) medført Merudgift.

I de af Finansaaret forløbne 5 Maaneder tilsammen er det Beløb, der mangler til at dække saavel Driften som Afskrivning og Forrentning 2,1 Million Kr.