



35. Aargang No. 2

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Januar 1935

VELFÆRDSFORSLAG ELLER SIKKERHEDSKRAV

Sikkerheden er selvfølgelig det første Krav, og den er der intet i Vejen med ved D. S. B.

Generaldirektøren i Social-Demokraten,
den 7. September 1934.

I nogle Nytaarsbetragtninger, Generaldirektøren har fremsat overfor Social-Demokraten, og som vi gengiver andet Steds i Bladet, har han bl. a. udtalt, at Statsbanerne med Udgangen af 1935 vil raade over Verdens fineste Vognmateriel. Dette er ganske sikkert rigtigt; thi ud over nogle enkelte Landes Kursvogne, er der i hvert Fald i Europa ikke 3. Klasses Vogne, som kan sammenlignes med vort efterhaanden moderniserede Vognmateriel.

Saa meget desto sørgeligere er det i samme Aandedræt at maatte sige, at vort Damplokomotivmateriel næsten er det mest umoderne i Verden, og det er jo en daarlig Pendant til Verdens fineste Vognmateriel. Er det da lige saa nødvendigt at modernisere Lokomotiverne, kunde der spørges? I Vognene skal Statsbanernes Kunder jo opholde sig, paa Lokomotiverne skal kun det snavsede Lokomotivpersonale staa. Vi er imidlertid af den Mening, at der i saa Henseende er visse Ting, visse Moderniseringer, som Personalet egentlig slet ikke burde behøve at fremsætte Krav om, men som Administrationen selv skulde være saa vaagen overfor, at den af sig selv gennemførte dem. Vi tænker herved paa Ting, som bidrager til Forøgelse eller Underbyggelse af de sikkerhedsmæssige Forhold, der ifølge Sagens

Natur burde være det første og vigtigste Krav i en Virksomhed som Statsbanerne.

Til Modernisering af Jernbanedrift hører ikke alene behagelige, flot udstyrede Vogne. Der kræves ogsaa, at de rejsende, saa hurtigt det er gørligt, bringes fra Opholdssted til Bestemmelsessted. Med dette for Øje er Toggangen Gang paa Gang blevet forbedret. Saavel Køretider som Holdetider har faaet betydelige Nedsættelser, og da det er klart selv for Lægmand, at Vanskelighederne ved Togfremførelsen tager til, efterhaanden som Farten sættes op, og Lokomotivpersonalets Nerveanspændelse ganske automatisk stiger i Forhold til Forøgelsen af den Hastighed, hvormed Togene skal fremføres, turde man vel gaa ud fra, at dette ogsaa maa staa Statshaneledelsen klart. Som Følge deraf burde Administrationen, naar den forud for Nedsættelse af Køretiderne og dermed følgende Forøgelse af Hastigheden, overveje de Foranstaltninger, der i saa Henseende skal træffes — f. Eks. Sporforstærkning, Kurverrettelser, Regulering af Overhøjde, evt. Udflytning af Signaler m. m. — ogsaa tænke paa Lokomotivpersonalet, som jo dog er dem, der først og fremmest faar den forøgede Toghastigheds Vanskeligheder at føle og at kæmpe med. Vi vil hermed have sagt, at Administrationen ogsaa burde overveje, hvad der kan gøres, for at Lokomotivpersonalets stigende Nerveanspændelse ikke for tidligt skal slide det paagældende Personale op; hvad der kan gøres, for at ogsaa Lokomotivmændene kan have Følelsen af, at Sikkerheden er Nr. 1, og at der ikke er noget i Vejen med den.

Vi ønsker for Eksempel at pege paa en lille,

som det synes ubetydelig, men dog langt fra uvæsentlig Ting, nemlig de trekantede Tavler, som paa Strækningen angiver, hvor der er Hastighedsnedsættelser. Disse Tavler skal i Mørke vise to brandgule Lys, men de viser ofte kun eet Lys; dernæst klages der jævnligt over, at de faktisk ikke giver noget Lys fra sig, saa de først kan ses, naar Lokomotivet er helt henne ved dem, medens Hensigten jo dog er, at man, selv om man kommer med fuldt lastet Hurtigtog, skal kunne se de gule Lys saa betids, at man kan faa gennemført en nogenlunde rolig Bremsning. Derfor bør disse Lygter altid brænde saa kraftigt, at de kan ses i tilbørlig Afstand. Endvidere bør Tavlerne anbringes saaledes, at ikke andre Ting gør det muligt at se Lysene. Der har f. Eks. i nogen Tid været Hastighedsnedsættelse til 30 km mellem Taastrup og Glostrup. Pladen med de to omtalte brandgule Lys er anbragt i umiddelbar Nærhed af det fremskudte Daglyssignal ved Vridsløselille, og da dette Signal er saa kraftigt lysende, at det kan ses, endnu inden man fra Hædehusene kommer ind paa Taastrup Station, kan enhver forstaa, at de to svage Lys, som skal avertere Lokomotivføreren om, at der kommer en Strækning med nedsat Hastighed, faktisk ikke kan ses. Hurtigtogene kører paa dette Sted med en Fart af ca. 100 km, og Resultatet bliver enten en kraftigere Bremsning end normalt, med Fare for at køre helt i Staa eller en langsommere Bremsning, med Risiko for at komme med for stor Hastighed ind paa det farlige Banestykke. Vi maa altsaa bede om at faa disse Signaler til at lyse og om at faa dem anbragt paa en saadan Maade, at de virkelig er en Vejledning for Lokomotivpersonalet.

Vi ønsker dernæst at pege paa den Plage, det er, at Udsigten hæmmes ved Røgnedslag. Efterhaanden som de udenlandske Baner byggede større Lokomotiver, viste det sig, at Røg og Damp ofte »slog ned«, d. v. s. svøbde hen langs Kedlen, forbi Udkigsruderne og videre hen langs Tenderen, saaledes at det fra Lokomotivets Førerplads ikke var muligt at holde Udkig dels med eventuelle Personer paa Banelinien, dels med Signalerne. Da en saadan Tilstand selvsagt er uholdbar, søgtes der at raade Bod derpaa, enten ved paa Siderne af Røggammeret at anbringe Skærme, som bevirker et saa stærkt Luftpres langs Kedlen, at Røgen

eller Dampen blæses bort, eller ved andre Anordninger. Og enhver, som har set udenlandske Hurtigtogslokomotiver, ved, at de saa at sige alle er forsynet med »Skyklapper«, d. v. s. Skærme mod Røgnedslag.

Medens de udenlandske Baner saaledes har søgt at bidrage til Forøgelse af Sikkerheden ved at gøre det muligt for Lokomotivpersonalet at opnaa det friest mulige Udkig, saa er noget saadant endnu ikke Tilfældet herhjemme. Det er ikke, fordi vi ikke kender til Røgnedslag og Ubehagelighederne derved; det er her som andre Steder. Det er heller ikke, fordi Administrationen ikke ved dette; thi selv om den ikke vidste det eller har tænkt over det, saa har i hvert Fald Organisationen hældt Opmærksomheden derpaa og anmodet om forebyggende Foranstaltninger. Men der synes ikke at være nogen rigtig Interesse for Damplokomotiverne og deres Personale. Det ser af og til ud til, at de sagkyndiges Interesse ødsles paa Motorvæsenet, og imens kører Lokomotivmændene deres Eksprestog med mindre gode, ja, ofte elendige Udkigsforhold: for Eksempel klager dem, som kører Eksprestog med S-Maskinerne idelig over det urimelige i, at de ikke alene skal fremføre Tog, som efter deres Mening er for store til de ansatte Køretider, saaledes at Minutterne, ja, næsten Sekunderne maa tages meget nøje i Betragtning, men at de desuden ogsaa skal døje under disse Maskiners kraftige Røgnedslag, der ofte bevirker, at Udkigget er en uafbrudt Stirren for at fange Banelinien og Signalerne imellem Nedslagene.

En anden Side af de senere Aars Modernisering paa Damplokomotiverne er selve Belysningsforholdene paa disse. Foreningen har i 1926 rejst dette Spørgsmaal overfor Generaldirektoratet, som allerede dengang indrømmede, at de paagældende Forhold ikke er tidssvarende, hvorfor der var Villighed til at træde Spørgsmaalet om Indførelse af elektrisk Lys baade i Lanterne, i Lamperne paa Førerpladsen og i Lamper til Brug ved Eftersynene nærmere. Men nu, 8 Aar efter, er der ikke Gnist af Forstaaelse tilbage.

Ogsaa paa dette Omraade har udenlandske Baner forstaaet, at Petroleum og den gammeldags Lampeolie ikke vedblivende kan anses for tidssvarende. Vi har her i Bladet bragt en Redegørelse vedrørende Lokomotivbelysningsforholdene i en Række Lande, og der paavist.

at den elektriske Belysning er indført mange Steder, og det drejer sig ikke alene om elektrisk Lys i For- og Baglanterne eller i Lamperne paa Førerpladsen. — Vandstand, Manometer, Hastighedsmaaler m. v. — men ogsaa om Lamper, f. Eks. 3 Stk. paa hver Side af Maskinen, anbragt saaledes i Vangen, at de baade kan belyse det udvendige Gangtøj og de indvendige Dele.

Naar det at faa forbedrede Belysningsforhold paa Lokomotiverne efterhaanden ikke mere bliver et Forslag om Modernisering, men et Krav om Sikkerhed, saa er dette at føre tilbage paa forskellige Forhold. Det er indlysende, at i Mørke bliver selve Oversigten over Banen bedre med godt Lys i Forlanterne end med daarligt Lys. Det er os ganske vist bekendt, at Maskinchefen har udtalt, at han ikke just mener, at Lokomotivlanternernes Opgave er at belyse Banen for Lokomotivpersonalet, men snarere at være et Signal for Personer, som eventuelt færdes paa Linien. Dette Synspunkt behøver vi ikke at modsige, det besørger Generaldirektoratet selv; thi Motorvognene og Motorlokomotiverne er jo ikke udrustet med »Tællepraase«, men med kraftigt lysende Lamper, ja, for de nyere Typers Vedkommende med Projektører, og dette sker selvfølgelig, for at Personalet kan overskue Banen, ellers vilde det jo være meningsløst at købe saadanne dyre Belysningsapparater.

Forholdene har imidlertid medført, at det ikke alene er den Omstændighed, at Lokomotivlanterne er Petroleumslamper, i nogle Tilfælde Gaslamper, og at Lamperne paa Førerpladsen er Olielamper, der gør hele dette Spørgsmaal til et Spørgsmaal om Sikkerhed. Medvirkende hertil er ogsaa den Ligeegyldighed, der vises overfor Spørgsmaalet om Renholdelse og Vedligeholdelse af Lokomotivernes Belysningsmidler. Tidligere var det dog saaledes, at Lanterne og Lygterne blev holdt saa nogenlunde rene, og Glassene og Reflektorerne saa nogenlunde blanke, men ogsaa dette er forandret. Lokomotivbenyttelsen er rationaliseret, der er nu færre Stykker i Anvendelse, men til Gengæld maa de køre saa meget mere. Javel, men saa bliver de vel ogsaa renholdt, pudset og aftørret derefter. Nej, nej, alt er rationaliseret, om det saa er Aftorning af Lokomotiverne eller Renholdelse af Lamper og Lanterne. I 1. Distrikt er det nu af en

eller anden Hr. Kontorius foreskrevet, at paa Lokomotiverne fra de og de Tog skal der pudses Lamper, paa de og de skal der hældes Olie paa, og paa de og de skal der overhovedet intet foretages.

Det kan ikke være vanskeligt at forstaa, at Resultatet heraf er, at hverken Lanterne eller Lygter paa Førerpladsen lyser ordentligt. I mange Tilfælde maa der snarere tales om »Oskrukker« end om Lamper. Noget saadant maa efter vor Mening betegnes som uforsvarligt, og vi er da inde paa Spørgsmaalet om det sikkerhedsmæssige. Paa Motorlokomotiverne er Førerens Plads saaledes, at der ikke er noget ved Lokomotivet, der hindrer det frie Udkig, her anskaffes der kraftigt lysende Lanterne, og fornuftigt anbragte elektriske Lamper paa Førerpladsen. Damplokomotivernes Personale har alene i Kraft af de lange Lokomotiver kun delvis frit Udkig, men de maa have Krav paa, at der samtidig med Nedsættelse af Køretider m. v. tages det Hensyn til dem, at der træffes Foranstaltninger til Forbedring af Udkigsforholdene.

Naar Generaldirektøren er indforstaaet med, at Sikkerheden er det første Krav, og at der ikke maa være noget i Vejen med dem; naar der Aar efter Aar kan ofres mange Millioner paa Modernisering og Rationalisering — i Henhold til Generaldirektørens andet Steds gengivne Nytaarsbetragtninger skal der i 1935 anvendes 33½ Million Kroner — saa maa det vel ogsaa være muligt at finde Midler til Opfyldelse af Lokomotivmændenes her omtalte Krav.

OMKOSTNINGER I TRAFIKVÆSENET

Af Helmut Jacoby.

Uddrag af et Foredrag i Handelshøjskolen i København.

(Studiekreds Professor I. Hirsch.)

Driftsomkostningsregnskab er i den rationaliserede Bedrift af i Dag almindelig bekendt. Men i Trafikvæsenet har det ikke blot i Metoderne været Genstand for Uvilje, men ofte endog i dets Eksistens. Det er derfor væsentligt at undersøge Spørgsmaalet, *hvorfor* det i Trafikvæsenet først saa sent kom til en mere dybsgaaende Omkostberegning, og hvilke

Grunde, der var medvirkende til Indførelsen af Driftsomkostningsregnskab. Det er dog besynderligt, at Jernbanen i næsten 100 Aar trafikerede Landene før de europæiske Jernbaneforvaltninger begyndte at anlægge teoretiske Betragtninger over Spørgsmaalet, hvilke Omkostninger Befordringen af 1 Tons Kul fra 1 km foraaarsagede, og hvor meget Befordringen af 1 Person over en Strækning af 1 km kostede. Først naar man ved det, kan man prøve, hvilke Metoder der maa anvendes ved Driftsomkostningsberegning, og konstatere hvor Dagens egentlige Problem ligger.

Jernbanernes Sejrstog over Verden blev befordret af følgende Forhold:

1. En voksende Befolkning, der benytter sig af Trafikken.
2. En voksende Godsmængde.
3. Det effektive Trafikmonopol.

Jernbanen skabte Forbindelse og skabtes af Forbindelse. I Aarene 1860 til 1913 stod Banen overfor en fuldkommen udtømmelig Mængde af Transportvarer. I disse Aar voksede Tilvæksten af Transportvarer bestandig. Man faar en Forestilling om denne Udvikling, naar man hører, at til Trods for Industriens umaadelige Vækst i denne Periode, voksede Trafikken tre Gange saa stærkt som Industriproduktionen.

Trafikken skabte saaledes Markederne. Den befordrede den forhaandenværende Vareproduktions Afsætning og skaffede Forudsætninger for ny Produktion. Pengeinvesteringen, som kom Trafikken til Gode, er nationaløkonomisk set mest produktiv. Medens man inden Udviklingen af Jernbanevæsenet og Dampskibsfarten kun transporterede Luksusvarer over længere Strækninger, blev Befordringen af tungere og billigere Varer nu mulig fra Verdensdel til Verdensdel. Transporten blev relativ billig og Transportomkostningerne (i Forhold til Varernes Værd) er afgørende for Afsætningen. Ved Siden af Skibsfarten var det Jernbanen, der skaffede Forudsætningerne for en mangeartet Produktion.

I disse Aar med Transportvarernes ustandselige Forøgelse, besad Jernbanerne et effektivt *Trafikmonopol*. Landevejen med dens langsomme Hestespannd blev sat i Baggrunden. Kanalnettet var i Regelen ikke tilstrækkeligt udbygget, og Flodskibsfarten havde kun saesonmæssig Betydning og var ogsaa først i

Begyndelsen af sin Udvikling. Til hvad Nytte skulde Banerne i denne lykkelige Tid føre Regnskab? Man slog sig til Taals med en Fastsættelse af Indtægterne og Udgifterne — man var tilfreds — det var virkelig ikke svært. Et Problem kunde man ikke se. Man kunde af Drifts-Indtægterne bygge nye Anlæg og Banegaarde, uden at risikere, at Indtægterne ikke vilde dække Udgifterne. Det var Jernbanernes *gyldne* Tidsalder, men en Tid der animerede til en letsindig Jernbanepolitik. Men Tiderne ændres. Allerede omkring Aaret 1913 kom Omslaget. Godsmængden gik stærkt tilbage. Medens Vareproduktionen kun sank 1 pCt., sank Transportraten til omkring 15 pCt. Verden begyndte at lukkes. Grundene til denne Udvikling er talrige. I Stedet for Grovvarer traadte i stigende Mængde Fingodstransport, idet man begyndte at anlægge Fabrikker i Hjemlandet. I Stedet for Kul blev der befordret Olie. Hundrede lange Kultog blev overflødige, da Kraftcentralerne førte den elektriske Strøm til Byerne gennem Kobbertraaden. Ogsaa Metalvareindustrien blev intensivere. Man indskrænkede Befordringen af svagt jernindholdigt Metal, og indstiller paa Erts med et højt Jernindhold. Industrialiseringens Tidsalder er i det store og hele afsluttet i det mindste i Mitteleuropa. Vareproduktionsomsætningen synker, i Stedet for Massevarerne kommer Færdigvarerne, hvis Befordringsvækst og Omfang naturligvis er meget ringere end Raavarernes. Hermed forsvandt 2 af de Forudsætninger, som stod ved Jernbanernes Vugge; den voksende Trafikbeholdning og de voksende Varemængder den 3die. Jernbanernes effektive Trafikmonopol bliver foreløbig tilbage. Men efterhaanden som vi kommer længere ind i det 20. Aarhundrede generhverver Landevejen sine gamle Rettigheder — ikke ved Vognen med dens tunge Hesteforspand, men af Automobilet, som forener en større Bevægelighed med de ringere faste Omkostninger. Efter Krigens Slutning erobrede Automobilet ogsaa som Lastvogn de europæiske Landeveje. Og selvom den ikke saa meget befordrer Massevarer, saa aftager den netop Jernbanernes værdifulde, højt kvalificerede Varer.

Saaledes faldt alle 3 Forudsætninger, der dannede Grundlaget for Jernbanernes Sejrstog. Selve Udviklingen havde forskellige Schæteringer. Eksporten forringedes bestandig. Tal-

mæssig omkring $\frac{2}{3}$ — mængdemæssigt ca. $\frac{1}{3}$ i Aarene 1913—27. Selvforsyningen traadte i vidt Omfang i Stedet for Im- og Eksport. Dette betød atter Fragt nedgang, og i den nyeste Tid skærper Valutaristriktionerne yderligere disse Virkninger.

Men afgørende er ogsaa i denne Sammenhæng de betydelige og bestandige forøgede Følger af *Spareøkonomien*, Udviklingen af Varmetekniken gjorde det muligt med et Minimum af Brændstoffer at naa de forbedrede Resultater. Dannelsen af nye Industriomraader, som stillede Forarbejdningsstederne i umiddelbar Nærhed af Metal- og Kullejerne, overflødiggjorde automatisk en vigtig Del af Massevaretransporten. Yderligere virker i samme Retning Rationalisering af Produktionen.

I denne fuldstændigt ændrede Verden, hvor der intet var tilbage af Jernbanernes gyldne Tidsalders Trylleri, kørte den gamle Jernbane nu ind. Den tekniske Udrustning var vel forbedret, men ikke i nogen Maade blevet omdannet i Overensstemmelse med de almene tekniske Fremskridt. Dens Ledelse bestod paa mange Maader af gamle næsten højtideligt indstillede Statsembetsmænd, som overhovedet ikke kunde begribe, at der var noget i Verden, der kunde konkurrere med Jernbanerne. Bogføringssystemet havde endnu de gamle ærverdige Former, nemlig den kammeralistiske Indtægts- og Udgifts-Opstilling.

I denne Situation holdt Driftsomkostningsregnskabet sit Indtog i Jernbaneforvaltningens Kontorer. Man maatte i højere Grad differentiere Udgifterne. Man maatte anvende private Regningsmetoder, opgave den gamle fiskatilske Indtægts- og Udgiftsbogføring. Men ogsaa teknisk maatte man fuldkommengøre sig. Man gaar over til Hurtigtogsvogne, til Diesellokomotiver. Man begynder Elektrificeringen af store Strækninger, særlig der, hvor den saakaldte »hvide« Elektricitet, Vandkræfterne staar til Disposition. Man søger med alle Midler at holde Stillingen paa Fragtmarkedet og begynder i den formindskede, omstridte Transport-Verden en overordentlig skærpet Kamp om Transporterne.

Med al Magt søger man igen at trække de omtrent mistede Massevarer til sig. Hvilken Pris kan man tage? Disse Spørgsmaal kan kun Driftsomkostningsregnskabet besvare. Nu skil-

ler man Udgifterne i de saakaldte *faste* Omkostninger, som i hvert Fald er til Stede enten Transporten finder Sted eller ikke, og de *variable* eller *proportionale* Omkostninger, som kun opstaar ved en specifik *konkret* Transportydelse. Man differerer Anlægsomkostningerne fra de øvrige Driftsudgifter.

Det er Jernbanernes særlige Art som det Transportmiddel, der er bundet til Skinnerne, der gør, de har en saa ulyre høj fast Omkostnings-sats. 60 pCt. af alle Jernbanens Driftsomkostninger er opstaaet før det første Tog ruller over Skinnerne. Jernbanens største Udgiftspost er Omkostningerne for Banevedligeholdelse. Af disse Omkostninger er tilmed 75 pCt. faste. Det betyder i Praksis, at Jernbanerne maa indhente de faste Omkostninger ved saa meget større transportmæssig rentable Forretninger.

Vi har her givet en historisk Oversigt over de Forhold, der førte Jernbanerne ind paa et mere rationelt ført Driftsregnskab. Og vi skal i en senere Artikel komme ind paa de mere teoretiske og praktiske Opgaver, Driftsomkostningsberegningerne bliver stillet overfor.

DEN VIRKELIGE NATIONAL-SOCIALISME

Da Nationalsocialismen endnu ikke var ved Magten, men maatte bejle til de tyske Arbejdermasser, lovede den en Virkeliggørelse af Socialismen. Man sagde, at man vilde bryde Kapitalens Magt og opfylde Arbejdernes Fordringer. Endnu den 2. Maj 1933, som var den Dag, da den tyske Arbejderbevægelses Fagforeninger blev stjaalne, sagde Ley, Føreren for den tyske Arbejdsfront: »Tyske Arbejdere, vi vil ikke tage Eders Fagforeninger fra Eder. Vi vil kun forhindre Eders Fagforeningers Misbrug og gøre Fagforeningerne til virkelige Organer for Arbejderbevægelsen«.

Hvad er der nu blevet tilbage af disse Løfter? Aaret 1934 demaskerede de national-socialistiske »Arbejderrepræsentanter«. Partiets saakaldte Socialister, saasom Feder, Brueckner o. s. v., maatte overgive deres Poster til de rene Repræsentanter for den ka-

pitalistiske Retning. d'Herrer Bankierer og Industriherrer. Men ikke nok med det.

Den saakaldte *Nyopbygning af de tyske Erhvervsvirksomheder* aabenbarer for alle dem, som endnu ikke har bemærket det, hvor langt Kapitalen har kunnet opbygge sit Herredømme under det saakaldte »nationalsocialistiske« Regime.

I denne den tyske Økonomis nye System er Idéerne om den stænderagtige Opbygning paa det skammeligste blevet forraadt. Den italienske Fascismes korporative Tanker, som i det mindste har gjort sig Umage for at binde Arbejdsgiverne og Arbejderne organisk sammen (selvom det ogsaa er sket i en fordrejet Form), har man ikke givet Plads for i det tyske System. Her hersker Kapitalen ganske aabenbart og utilsløret.

Forvaltningen af Økonomien, d. v. s. fra Arbejdsgiverside, inddeles *fagvis og distriktsvis*. Den faglige Side falder ind under *Rigsgrupperne*. Industri, Handel, Banker, Forsikringer og Energiforvaltning. Rigsgrupperne deler sig igen i Erhvervsgrupper, og, hvis det er nødvendigt, i Faggrupper. Dette er den faglige Opbygning. De forskellige Undergrupper sammenfattes nu distriktsvis i Erhvervsomraader, hvis Rækkevidde omtrent svarer til de gamle Industri- og Handelskamres. Erhvervsomraaderne, Industri-, Handels- og Haandværkskamrene, udgør tilsammen de saakaldte *Erhvervskamre*. Der findes i Øjeblikket 13 af den Slags Erhvervskamre. Repræsentanterne for disse danner sammen med Repræsentanterne for Rigsgrupperne det saakaldte *Rigserhvervskammer*, som er det centrale Organ for det tyske Riges økonomiske Struktur. Dette Rigserhvervskammer har en *Raadgiverinstitution*, som bestaar af Lederne af Rigsgrupperne og Industriens Hovedgruppe. Forvaltningskamrene og Formanden for Rigserhvervskamret, som Rigsøkonomiministeren udnævner. Dette raadgivende Udvalg er Ministerens raadgivende Organ i alle Økonomianliggender.

Men hvor er Arbejderrepræsentanterne henne? Hvad har dette Parti, som dog stadig kalder sig et Arbejderparti, bragt Arbejderne?

Svaret herpaa kan gives med faa Ord. De gamle, kapitalistiske Arbejdsgiverorganisationer bestemmer idag alene og souverænt den økonomiske Kurs, og dermed hvad Arbejdslønnen skal være. Arbejderrepræsentanterne

finder man intetsteds i den nye tyske Økonomis Opbygning. Arbejdsgiverorganisationerne er stærkere, end de hidtil har været, fordi alle Arbejdsgivere er forpligtede til at være Medlemmer heraf, og der er ingen uorganiserede. Den sociale Modpart, Fagforeningerne, er ødelagte. Nogen Medvirkning ved Erhvervspolitikken er der overhovedet ikke Tale om. Den tyske Arbejdsfront er udelukkende en Organisation, hvis Formaal er at indsamle Kontingent. Kun den mindste Del af dette Kontingent tilflyder umiddelbart Arbejderne gennem den allerede omtalte »fine« Organisation, »Kraft gennem Glæde«. Forøvrigt disponerer det nazistiske Parti egenmægtigt over den tyske Arbejdsfronts Pengekasse.

Saaledes ser det nazistiske Arbejderpartis »Socialisme« ud. Intet Løfte har dette Parti overholdt. De Spirer til et økonomisk Demokrati, der var fastlagt gennem Weimar-Republikken, er ødelagt. Det lyder i Dag som et Eventyr, naar det siges, at Arbejdsgiverne og Arbejderne har været repræsenteret ved samme Tal og Styrke i alle økonomiske afgørende Stillinger. Alt dette er forbi — som Følge af det nazistiske »Arbejderparti«s Sejr.

Det behøver ikke at pointeres yderligere at dette de kapitalistiske Arbejdsgiveres stærke Apparat bliver styret af Mænd, der er milevidt fjernet fra enhver social Tankegang. Ved dette Apparats Styregrejer staar *Schacht*. Hans betroede Folk, hans Værktøj, betjener Apparatets Løftestang.

Allerede forlængst er Nazismens Diktatur blevet identisk med Kapitalens Diktatur. Fra denne Erkendelse bør man ikke lade sig lokke bort ved Hjælp af enkelte demagogisk formulerede Love, hvis Formulering kun tjener til endnu en kort Tid at tilhulle de virkelige Forhold i Taage. Det vilde her føre for vidt at anskueliggøre de enkelte Forsøg af denne Art. Det er fælles for dem alle, at til Trods for, at man foregiver at ville lænke Kapitalen, saa fører Vejen dog derhen, at man principielt vil gengive Kapitalen sin gamle, førende Stilling. Man giver det Udseende af, at man kontrollerer Bankerne, men man formindsker samtidigt den statslige Indflydelse paa Bankerne, som Staten har erhvervet sig efter de store Understøttelser som Følge af Bankkrisen i 1931.

Det er nødvendigt, at denne Sammenhæng bliver erkendt overalt. Bag en Mur af socia-

listiske Fraser rejser der sig i Tyskland et økonomisk Bygningsværk, der anskueliggør Kapitalismens største Triumf. Dette er Resultatet af »den nazistiske Revolution«!

GENERALDIREKTØRENS NYTAARS- BETRAGTNINGER

I Anledning af Aarsskiftet, har »Social-Demokraten« haft et Interview med Generaldirektøren, som har fremsat en Række Betragtninger i Anledning af det nye Aar. Vi finder Interviewet saa interessant, at vi tillader os at aftrykke det.

For Statsbanernes Vedkommende gælder det, at 1935 bliver et begivenhedsrigt Aar — et Erobringens Aar, og jeg regner med, at man, naar 1935 til sin Tid gaar ind bag det store Forhæng, ogsaa vil kunne sige, at dette Aar blev et Overskudsaar for D. S. B.!

— Det var et skønt Nytaarsønske!

— Det er ikke alene et Ønske, men det er ogsaa noget, der ligger inden for Mulighedens Grænser. For det nye Finansaar har Statsbanerne budgetteret et Overskud paa 3,6 Million Kroner, idet vi regner med en fortsat Indtægtsforøgelse fortrinsvis af Persontrafikken. Ganske vist er der ikke afsat nogle Beløb til Dækning af en eventuel Stigning af Reguleringstillægget, men man vil alligevel se, at der regnes med Overskud.

— Er det ikke det første Statsbanecoverskud siden 1914?

— Det kan man forsaavidt godt sige, naar man ser bort fra, at enkelte af Efterkrigsaaarene under en unormal Højkonjunktur gav mindre Overskud, som dog meget hurtigt forsvandt igen.

Lillebæltsbroen, som hidtil kun har medført Udgifter, vil i det nye Aar blive et indtægtsgivende Aktiv. Nu bortfalder Færgeoverfarten, den kostbare Omrangering paa Fredericia Station og meget andet. Gennemførelsen af de direkte Tog betyder ogsaa en meget væsentlig Besparelse. Som Helhed ventes et meget stort Trafikaar, og for at stimulere den stigende Rejselyst vil D.S.B. i det kommende Aar yderligere udvide Udflugtsarrangementerne. Publikum kan iøvrigt vente trafikale Overraskelser i den kommende Sæson.

— Naar Generaldirektøren ser saa lyst paa Fremtiden, er det naturligt at stille Spørgsmaalet om Mulighederne for den regnskabsmæssige Balance . . .

— Hertil vil jeg svare: Jeg anser det ikke for haabløst at opnaa fuld Balance inklusive Afskrivninger og Forrentning, men Opfyldelsen af dette Ønske er jo afhængig af Ting, der ligger uden for Statsbanernes Omraade, nemlig de Vilkaar, som Samfundet vil give os at virke under — navnlig for Godstrafikken, som i den senere Tid har vist en stagnerende Tendens.

— Er det Generaldirektørens Opfattelse, at Spørgsmaalet om Fragtbilerne kan løses paa en for alle Parter tilfredsstillende Maade?

— Jeg kan intet som helst sige herom, fordi denne Sag nu er til Behandling i en ministeriel Kommission, og jeg vil heller ikke udtale mig om de — iøvrigt ganske forkerte — Indiskretioner, der er fremkommet om Kommissionens Arbejde. Det er jeg ikke berettiget til. Men derimod vil jeg gerne fremhæve, at der overalt i Verden i disse Aar foregaar en Regulering af Lastbiltrafikken. I Frihedslandene England og Frankrig samt i Sverige er der foretaget meget dybtgaaende Reguleringer, og en Ting er aldeles sikkert, nemlig: I det lange Løb slipper vort Land heller ikke uden om en saadan Regulering!

— Vil 1935 betyde Afslutningen paa Statsbanernes Erhvervelse af Rutebiler?

— Ja, jeg regner med, at vi med de Bilruter, der overtages i det nye Aar, vil have faaet saa godt som alle de Parallel-Ruter, vi ønsker. Vort Rutebilnet vil da omfatte 2700 km — og vort Banenet 2500 km.

— Befolkningen i de Oplandskommuner, hvor D. S. B. overtog Rutebilerne, nærede Frygt for, at det fortrolige Tillidsforhold mellem Beboerne og Rutebilchaufførerne vilde forsvinde — afløst af kolde Reglementer . . .

— Denne Frygt er ganske ubegrundet. D. S. B.-Chaufførerne henter gerne Marens Draaber paa Apoteket og Jens Peters Støvler hos Skomageren. Det er mit Indtryk, at man overalt er tilfreds med Statsbanernes Rutebilbetjening — og at vore Chauffører er i den bedste Kontakt med Publikum.

— Alle véd, at Statsbanerne gennem sine omfattende Materiel-Anskaffelser i en betydelig Grad medvirker til Afhjælpning af Arbejdsløsheden og saaledes giver Brød til mange Mennesker uden for Statsbanernes Omraade. Derfor afventer man altid med stor Interesse Statsbanernes Oversigt over Nyanskaffelser for det kommende Aar.

Herom bemærker Hr. Knutzen:

— I Løbet af 1935 vil D. S. B. bestille en ny Serie Lyntog, som skal leveres i Efteraaret 1936. Disse Lyntog bygges af Aluminium, og hvert Tog skal bestaa af fire Vogne med ialt 235 Pladser. De Staal-Lyntog, som tages i Brug den 15. Maj, bestaar af tre Vogne med tilsammen 168 Pladser. Vi fortsætter ogsaa i det nye Aar med Omforandringen af 3. Kl.s Boggievogne til Brug for Fællesklassen, og dette Arbejde ventes afsluttet i Løbet af Aaret. Dermed vil D. S. B. raade over Verdens fineste Vognmateriel. De gamle ubehagelige Træsæder vil saa være afløst af fjedrende Sofaer . . . I Udlandet nøjes man med blot at lægge Gulvtæppetøj paa Træbænkene — og det kalder man 1. eller 2. Klasse! Danmark er langt foran — heldigvis.

— Hvormeget koster det rullende Materiel, der skal leveres i 1935?

— Omkring 7½ Million Kr. Vi faar foruden de fire Lyntog med ialt 12 Vogne leveret 12 nye »M. O.«-Vogne, der er en yderligere Forbedring af »M. P.«-

erne, som ogsaa kaldes Lynvogne, 32 elektriske Motorvogne og 16 elektriske Bivogne til Hovedstadens Nærtrafik. Det er ialt 72 Vogne, og den samlede Længde af disse Vogne er ikke mindre end 1500 Meter!

Statsbanerne har ladet Motorfærgerne »Korsør« ombygge og restaurere, fortsætter Generaldirektøren, og Denne Færge er nu nøjagtig som de to andre Motorfærger »Nyborg« og »Sjælland«. Opholdet paa disse Færger gør Turen over Storebælt til en righoldig Oplevelse, og vil man ogsaa se Kattegat, da læg Hjemturen over Aarhus—Kalundborg! Færgesejladsen vil altid være en kærkommen Afveksling under Rejsen. Vore Dieselfærger og Dieselskibe byder paa alle Nutidens Bekvemmeligheder.

I Løbet af Efteraaret aabner vi den elektriske Drift paa Strækningen ud til Holte, og jeg kan oplyse, at der er Planer fremme om at omlægge Linien fra Rungsted over København til Roskilde til diesel-elektrisk Drift. Hvis disse Planer gennemføres, vil der blive indført en saakaldt »stiv« Køreplan for denne Strækning; det vil altsaa sige, at Togene altid ankommer og afgaar med ensartede Mellemlum for hver Time.

— Den jyske Handelsstand har klaget over, at der ikke bliver afsendt et tidligt Lyntog fra Aalborg mod København?

— Jeg vilde saa inderligt gerne gøre alle tilpas, men det er ikke nemt. Dobbeldrift med Lyntogene er først mulig, naar vi faar den næste Serie. Man maa altsaa have lidt Taalmodighed. Der er sket meget inden for D. S. B. i Løbet af tre Aar, men der er jo en naturlig Grænse for Moderniseringens Tempo!

— I Randers klager man over, at Lyntogene skal køre fra Aarhus til Aalborg uden Ophold i Randers. . .

— Disse Taarer kunde sandelig spares. Lyntog Nr. 1, der udgaar fra København om Morgenen Kl. 8, kører fra Nyborg direkte til Aarhus, hvortil det ankommer Kl. 12½, og det fortsætter straks til Aalborg, men med Standsning i Randers! Ankomsten til Aalborg finder Sted Kl. ca. 14. Ved 17—18 Tiden returnerer Lyntoget og ankommer til København Kl. 24. Jeg haaber, at man nu er tilfreds i Niels Ebbesens ærværdige Stad.

Vi afsender to Lyntog, og det sidste Lyntog standser ved alle de større Stationer. Det bliver ikke noget »forsinket Lyn«, thi Togets Ankomst til Aarhus bliver kun 45 Minutter senere end Lyntog Nr. 1.

Nu maa man endelig ikke tro, at D. S. B. kun tænker paa Hovedruterne. Ogsaa Siderlinierne faar trafikale Glæder i det nye Aar. Saa snart de nye Lyssignaler er opstillet ved de ubevogtede Overskæringer, vil Hastigheden blive sat op fra 45 til 75 Kilometer. Vi regner med, at man vil paaskønne denne Fartforøgelse. Fra Statsbanernes Side gøres iøvrigt en Indsats for at frigøre de ubevogtede Overskæringer, saaledes at de Vejfarende faar fri Udsigt over Overskæringerens Omraade.

Tilbage i min Nytaarsoversigt er kun Anlægsarbejderne i Kalenderaaret 1935. Det gælder ogsaa her, at disse Arbejder vil give Beskæftigelse til mange Mennesker uden for Statsbanerne. Om de enkelte

Arbejder kan jeg sige, at Kurvereguleringerne og Sporforstærkningerne fortsættes over det meste af Landet og vil blive fuldført i det nye Aar. Paa alle Stationerne langs Hovedlinierne vil ogsaa blive udført visse Arbejder. Paa Falster og Sydsjælland, ved Lillebælt og ved Odde Sund fortsættes de Jordarbejder, der staar i Forbindelse med Brobygningerne, og vi mener tillige, at Bygningen af en ny Jernbanebro over Limfjorden mellem Aalborg og Nørre Sundby kan paabegyndes i det nye Aar. Det samme gælder Odde Sundsbroens Overbygning.

I Henhold til Vejkrydsloven vil iøvrigt i det nye Aar blive udført en Række store Vejbroer Landet over. — Til Gennemførelse af Anlægsarbejder, der vedrører Statsbanerne, er der paa Finansloven for 1935—36 søgt bevilget et Beløb paa ialt 15,3 Mill. Kr. Endelig kommer hertil Udgifter til Anlæg, der ikke afholdes af det paagældende Finansaars Bevilling, hvilke Arbejder i Løbet af 1935 vil medføre Udgifter paa ca. 10 Mill. Kr.

Generaldirektøren slutter:

Forhaabentlig har Læserne nu faaet et lille Indtryk af Statsbanernes Stilling ved Indgangen til det nye Aar, det Aar, der vil faa en uhyre stor Betydning for dansk Trafik, og mit Nytaarsønske er, at Publikum ogsaa i 1935 vil vise D. S. B. den samme store Interesse som i de foregaaende Aar.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Fjenden indenfor Murene.

I »Dansk Lokomotiv-Tidende« for 20. December 1934 er en Artikel med ovenstaaende Overskrift; Artiklen er ret interessant, men man kan vist ikke sige, at det er noget Nyt, den fremdrager, det er Ting, der har eksisteret i mange Aar. Enhver, der vil studere lidt om internationale faglige Forhold, vil derigennem faa at vide, at saa længe de internationale faglige og politiske Organisationer har bestaaet, har der været ført stærke Kampe imellem de forskellige Opfattelser. Omend Maalet for dem alle har været det samme, har der hersket dyb Uoverstemmelse om Midlerne til at naa Maalet, og der har været rettet Beskyldninger baade af den ene og den anden Art imod Modstanderne for at trumfe bestemte Synspunkter igennem. Man maa jo heller ikke glemme, at naar der findes yderliggaaende Elementer indenfor de forskellige Organisationer, internationale som hjemlige, der vil bruge Midler som Flertallet ikke kan anerkende, saa sker det jo ikke bevidst for at splitte eller gøre Skade, men derimod af en glødende Tro paa deres Synspunkters Rigtighed, eller af Utilfredshed med det bestaaende. Hvis man derfor skal fremdrage noget som »en Fjende indenfor Murene«, i alle Tilfælde her i vort lille Land, saa er der en Fjende, som betyder en alvorlig Fare for Organisationernes Vækst og Trivsel, og det er den Ligegyldighed, mange Medlemmer udviser overfor Organisationernes An-

liggender. En besynderlig Ligegyldighed som man ikke forstaar, f. Eks.: Da der for nogen Tid siden fandt en Afstemning Sted indenfor en stor Organisation, en Afstemning der havde vital Betydning for alle Medlemmerne, ja der blev man stillet overfor den Kendsgerning, at kun ca. 60 pCt. af Medlemsantallet stemte. Nu kunde denne Ligegyldighed maa ske undskyldes, hvis Forholdene for den arbejdende Befolkning var nogenlunde tilfredsstillende, og at der var Arbejde nok til enhver, der vilde tage fat, men det er jo langt fra Tilfældet. Et af de Spørgsmaal, som absolut maa og skal løses, er jo Beskæftigelsesproblemet, det er for den Sags Skyld blevet gentaget saa ofte, men der er vel ingen Tvivl om, at Arbejderne, saavel faglige som politiske Organisationer, maa være medvirkende til Problemet's Løsen. Vi har jo indenfor vore egne Rammer Aspiranterne, de blev som bekendt afskediget — alle de, der ikke havde været paa Skole —. Men Kendsgerningerne beviste, at D. S. B. ikke kunde undvære dem ved Ferie- og Højtids trafik, og i Mellemtiden kan der saa blive to à tre Dages Arbejde om Ugen, fordelt imellem dem, der ikke har været saa heldige at faa stadig Arbejde i det private Erhverv. Det er jo et Forhold, der er beskæmmende for Samfundet, naar ydermere Forholdet er det, at disse Mennesker udmærket kunde beskæftiges ved Lokomotivtjenesten, blot der fandt en fornuftig Arbejdsfordeling Sted. Samtidig vilde det jo ogsaa bevirke, at vi kom ud af den trøsteløse Situation med Hensyn til Forfremmelser, som vi nu har været i de sidste Par Aar. Eller tag for Eksempel den opvoksende Ungdom, Forældrene bringer økonomiske Ofre, Ungdommen selv uddanner sig med Ihærdighed og Flid, og hvad byder man dem saa under de nuværende Samfundsforhold, Arbejdsløshed eller Arbejde til en ussel Betaling, saa det vilde da være en Urimelighed at forlange, at disse Mennesker skulde føle sig tilfredse med de sædvanlige Udtalelser om, at bare vi staar samlede og enige, saa skal det nok gaa. Det Tiden kræver er Handling, men det forudsætter ubetinget, en interesseret og overfor Tidens Spørgsmaal lydhør Arbejderbevægelse, der maa og skal ruskes op af den Ligegyldighed, hvori mange befinder sig. Det er jo ogsaa uforstaaelig, naar man ved, at Tjenestemændene som Helhed er demokratisk indstillede, den Ligegyldighed der udvises, naar der skal være Valg af Tillidsmænd og deslige, uagtet at hele Ulejligheden kun er at tage en Blyant og sætte et Kryds, og derigennem være medbestemmende om Organisationens Liv. Til Slut dette: Vi lever i en bevæget Tid, overalt bryder og gærer det, men lad os alligevel tage de Ord til Efterretning den engelske Arbejderpolitiker, Sir Stafford Gripps udtalte paa et Møde i Efteraaret 1934: »Jeg tror ikke paa den Teori, som en Overgang var aktuel, at Tilhængerne af det kapitalistiske System er onde Mennesker, nej, en stor Part af dem er interesseret i at skabe bedre Forhold, men naar det ikke er muligt under dette System, ja, saa er der ikke andet at gøre end at frigøre os fra det kapitalistiske System og sætte Plan og Orden i Stedet.«

København i Januar.

S. Suneson.

Et Nytaarsønske.

Lyntogsaaret 1935 har paahegyndt sin Kørsel. Hvorledes Rejsen vil forme sig, ved ingen. Adskiligt tyder dog paa, at Aaret, rent jernbanemæssigt set, vil hyde paa Overraskelser. Dog skulde det nye, som kommer, kunde sammenlignes med en Nytaarsraket, som lysende og hvæsende stiger til Vejrs under Mængdens Jubel, men hurtigt slukkes og falder til Jorden.

Men lad os blot faa Sving i Driv- og Kobbelhjulene og fuld Speed paa Motorerne, vi lever jo i Fartens Tidsalder. Men en Ting bør ikke glemmes, trods af Lyntogsfart, Mekanik og Maskineri, og det er at bruge Ventilen for menneskelig Forstaaelse.

For Aaret, der svandt, har vi paa flere Omraader mærket en svigtende Forstaaelse af vort nu en Gang specielle Arbejde. — Skud er blevet affyret fra begge Fronter — men forhaabentlig bliver Forstaaelseskapaaciteten udvidet i det nye Aar til Gavn og Glæde for alle i Aktieselskabet D. S. B.

Der er jo noget der hedder »Entente cordiale«.

Men lad det gamle Aar ligge; vi er parate til at tage fat med fornyede Kræfter med Blikket rettet paa Fremtiden. Dog maa det tillades at slippe lidt Spildedamp ud en Gang imellem.

Der blev sidste Aar vist vor Forening en lille Indrømmelse angaaende Enkeltværelser paa Overnatningsdepoterne.

Men det er langt fra nok endnu.

Den Gene og Ubehag, det er med Fællessoveværelserne, maa finde Forstaaelse hos vor Administration, saaledes at alle Soveværelserne laves om til Enkeltværelser.

I en Tid, hvor D. S. B. faar bevilget Millionbeløb til Nyanskaffelser, vil det sikkert ikke være vanskelig at fremskaffe en lille Klatskilling til en saadan haardt tiltrængt Omforandring. Som sagt, naar bare den gode Forstaaelse er til Stede.

Lyntogsaaret vil sikkert stille endnu større Krav til Personalet og uden at lide af »Mereværdskomplekser«, tør vel nok antydes, at dette i Særdeleshed gælder Lokomotiv- og Motorpersonalet. Togenes Præcision og Sikkerhed, afhænger for en stor Del af dette Personale paa Trods af al moderne Teknik. Vi kan sige med Frits Jürgensen: Gudbevares, jeg bøjer mig for van Dyck, — men enhver har jo sine Fortrin. Arbejdet paa Lokomotiv og Motorvogn tager helt og fuldt sin Mand, og store Dele af Personalet er ikke tjent med, at de Nætter, som tilbringes i Remiserne, spoles paa Grund af *Karlekammer Systemet*.

Livet er ikke lutter Smørkage. — Og den nødvendige Søvn og Hvile man nødvendigvis skal have i Remiserne, med dens Røg og Støjplage, er sandelig ikke for god i Forvejen. Indførelsen af Enkeltværelser vil tage det værste Stød af og betyde et Skridt i den rigtige Retning. Et Ønske som af tjenstlige og menneskelige Hensyn maa opfyldes.

Lad os derfor sætte Raaberen for Munden og om nødvendigt gentage og gentage Ønsket, saa det til sidst gaar gennem de graa tykke Mure i Sølvgade.

Pardon! Jeg kom da vel ikke til at fornærme nogen?

Og lad saa det lille og yderst beskedne Nytaars-
ønske faa Lyntogs fart paa i 1935.

Frederikshavn, i Januar 1935.

Carl Petersen.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Februar 1935 kan Lokomotivfører *J. Nielsen Aunslev*, Enghavevej 63, fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand ved D. S. B.

Aunslev har, skønt født Fynbo, tilbragt hele sin Jernbanetid i København, hvor vi i Tidens Løb har lært at sætte Pris paa ham. Det solide Præg, som er over selve Skikkelsen Aunslev, skuffer heller ikke paa anden Maade. Han er den støtte Udøver af sit Fag, og en Mand man stoler paa i Hverdagen.

Afdeling I bringer derfor Jubilaten en Tak samt Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

N. P.

JULETRÆSFEST

Kære Redaktør!

Ja, nu er Tiden inde, da man ude omkring i Landet sidder og passer paa, om der nu er nogle, der drister sig til noget saa sindssvagt som at fylde Pladsen i »Lokomotiv Tidende« med Beretninger om Juletræsfester.

Naa, det er nu ligemeget, vi har holdt Fest i Struer — endda en knippel Fest —, som for den Sags Skyld godt kunde være værdig at komme i Bladet. Det begynder nu at knibe for os at skaffe den nødvendige Afløsning, naar man unnlader at erstatte dem, der gaar af og uddanner Lokomotivfyrbødere som Motorførere ogsaa uden Erstatning, saa skal det jo blive galt med Tiden. Naar man saa tager i Betragtning den ret høje Sygdomsprocent, som vi har i Vestjylland, om det nu er paa Grund af det barske Klima eller, som den ærede Indsender skrev her i forrige Nummer, det gamle Spor med sin Belægning af Spytbakkensand i Stedet for Stenballast, saa er det nu ved at være saaledes, at de Medlemmer, som ikke deltager i Festen, maa forrette 2 Mands Arbejde. Vi ved godt, Kammerater, at I maatte slæbe den Aften, vi havde Fest, og vi ved ogsaa, at det var frivillig, at I selv tilbød at køre, og det siger vi Eder Tak for, paa Foreningens Vegne bringer jeg Eder herved vor hjerteligste Tak. Struer, i Januar.

K. Norgaard.

FRA JULETRÆSFESTEN

Ved de københavnske Lokomotivfyrbødernes Juletræsfest den 5. Januar blev følgende Numre udtrukket: 107 — 1074 — 1049 — 1581 — 909 — 919 — 619 — 676 — 343 — 836 — 1563 — 829 — 449 — 96 — 1252.

Hovedgevinsten blev udtrukket paa Nr. 791.

For Afdeling 2
Sv. Stenkrist.

Lønningsindtægt i Kalenderaaret 1934.

		a.	b.	c.	d.	e.	f.
Lokomotivførere.							
Grundløn 3060 Kr.	gifte	4011	3963	3849	3759	3639	3531
	ugifte over 40 Aar ..	3854	3806	3692	3602	3482	3374
	ugifte mel. 35—40 Aar	3775	3727	3613	3523	3403	3295
	andre ugifte	3697	3649	3535	3445	3325	3217
do., 1. A.T.	gifte	4371	4323	4209	4119	3999	3891
	ugifte over 40 Aar ..	4214	4166	4052	3962	3842	3734
	ugifte mel. 35—40 Aar	4185	4087	3973	3883	3763	3655
	andre ugifte	4057	4009	3895	3805	3685	3577
do., 2. A.T.	gifte	4731	4683	4569	4479	4359	4251
	ugifte over 40 Aar ..	4574	4526	4412	4322	4202	4094
	ugifte mel. 35—40 Aar	4495	4447	4333	4243	4123	4015
	andre ugifte	4417	4369	4255	4165	4045	3937
Vognmestre og Motorførere af I. Gr.							
Grundløn 2940 Kr.	gifte	3855	3807	3693	3603	3483	3375
	ugifte over 40 Aar ..	3710	3662	3548	3458	3338	3230
	ugifte mel. 35—40 Aar	3637	3589	3475	3385	3265	3157
	andre ugifte	3565	3517	3403	3313	3193	3085
do., 1. A.T.	gifte	4191	4143	4029	3939	3819	3711
	ugifte over 40 Aar ..	4034	3986	3872	3782	3662	3554
	ugifte mel. 35—40 Aar	3955	3907	3793	3703	3583	3475
	andre ugifte	3877	3829	3715	3625	3505	3397
do., 2. A.T.	gifte	4491	4443	4329	4239	4119	4011
	ugifte over 40 Aar ..	4334	4286	4172	4082	3962	3854
	ugifte mel. 35—40 Aar	4255	4207	4093	4003	3883	3775
	andre ugifte	4177	4129	4015	3925	3805	3697
Motorførere II							
Grundløn 2820 Kr.	gifte	3735	3687	3573	3483	3363	3255
	ugifte over 40 Aar ..	3590	3542	3428	3338	3218	3110
	ugifte mel. 35—40 Aar	3517	3469	3355	3265	3145	3037
	andre ugifte	3445	3397	3283	3193	3073	2965
do., 1. A.T.	gifte	3951	3903	3789	3699	3579	3471
	ugifte over 40 Aar ..	3794	3746	3632	3542	3422	3314
	ugifte mel. 35—40 Aar	3715	3667	3553	3463	3343	3235
	andre ugifte	3637	3589	3475	3385	3265	3157
Lokomotivfyrbødere.							
Grundløn 2250 Kr.	gifte	3165	3117	3003	2913	2793	2685
	ugifte over 40 Aar ..	3020	2972	2858	2768	2648	2540
	ugifte mel. 35—40 Aar	2947	2899	2785	2695	2575	2467
	andre ugifte	2875	2827	2713	2623	2503	2395
do., 1. A.T.	gifte	3315	3267	3153	3063	2943	2835
	ugifte over 40 Aar ..	3170	3122	3008	2918	2798	2690
	ugifte mel. 35—40 Aar	3097	3049	2935	2845	2725	2617
	andre ugifte	3025	2977	2863	2773	2653	2545
do., 2. A.T.	gifte	3465	3417	3303	3213	3093	2985
	ugifte over 40 Aar ..	3320	3272	3158	3068	2948	2840
	ugifte mel. 35—40 Aar	3247	3199	3085	2995	2875	2767
	andre ugifte	3175	3127	3013	2923	2803	2695
do., 3. A.T.	gifte	3615	3567	3453	3363	3243	3135
	ugifte over 40 Aar ..	3470	3422	3308	3218	3098	2990
	ugifte mel. 35—40 Aar	3397	3349	3235	3145	3025	2917
	andre ugifte	3325	3277	3163	3073	2953	2845

Ovennævnte Beløb maa dog for de i Sønderjylland stationerede Tjenestemænds Vedkommende yderligere forhøjes med 120 Kr. (midlertidigt Løntillæg.)
For Tjenestemænd med Tjenestebolig nedsættes Stedstillægsbeløbet med 1/3.

Notitser

Angreb paa de belgiske Jernbanemænds Lønninger.

Den belgiske Regering agter at benytte en mindre Nedgang i Pristallet som Motivering for en 5 pCt. Nedsættelse af Tjenestemændenes Lønninger samt til en Nedsættelse af Pensioner m. v. Personalet, som mener, at Regeringens Krav er uberettiget, agter at sætte sig til Modværge, og de forskellige Organisationer er enedes om en fælles Aktion.

J. T. F.

Gradvis Udligning af Lønedsættelserne ved de tjekkiske Jernbaner.

Ved en Regeringsforordning var der anordnet Nedsættelse af Lønningerne for Aaret 1934 samt en Forhøjelse af Bidraget til Pensionskassen. Regeringen havde egentlig til Hensigt at lade dette gælde ogsaa for 1935, men da Statsbanernes økonomiske Forhold har forbedret sig betydeligt, er Resultatet i Stedet for en Forlængelse af Lønedsættelsen blevet en gradvis Udligning af samme.

J. T. F.

Sovjets Jernbaner overholder ikke Loven om Arbejdstiden.

Organet for de forenede Fagforeninger i Sovjetrusland, »Trud«, beklager sig i sit Nr. af 27. November f. A. over, at Loven om Arbejdstiden ikke overholdes af Jernbanerne i Provinsen Perm. I Henhold til en Regeringsbestemmelse kan Lokomotiv- og Togpersonalets Arbejdstid forlænges udover 8 Timer, men maa ikke overstige 12 Timer om Dagen. Bladet citerer Tilfælde, hvor Jernbanemænd har maattet tage Arbejdsdage paa 13, 14 og 15 Timer. Lokomotivførerne er ofte tvunget til at arbejde i 254, 280 og endda i 290 Timer om Maanedene i Stedet for de reglementerede 192 Timer. Fordelingen af Overarbejdet er overladt til Direktionens Forgodtbeholdende, ligesom Tusinder af Overtimer aldrig bliver betalt. Til Slut konkluderer Bladet: »En daarlig Arbejdsorganisation, en yderst indviklet Maade at beregne Lønningerne paa, Mangel paa enhver Kontrol fra Fagforeningens Side, alt dette gør, at Jernbanemændene berøves for deres Lønninger ...»

J. T. F.

Enmandssystemet i Amerika.

De amerikanske Jernbaner har for Tiden ca. 1000 elektriske Lokomotiver i Brug, af hvilke mindst 200 anvendes i Passagertrafik. Desuden har de 122 Lokomotiver af anden Type end de elektriske og Damplokomotiver. Ogsaa i De forenede Stater er Jernbanerne tilbøjelige til at indføre Eenmandssystemet paa de elektriske Lokomotiver og paa Specialtyperne med den Følge, at Lokomotivpersonale er blevet afskediget. De amerikanske Jernbanemænd deler med deres europæiske Kolleger den Opfattelse, at saadanne Foranstaltninger bringer Driftssikkerheden i Fare, og de kræver en Lov om fuldstændig Bemanding af Lokomotiver. Saadanne Love findes ganske vist allerede i 20 Stater, men da Forholdene er ændret en Del siden, disse Love blev gyldige, og Lovene desuden ikke er ensartede, har de amerikanske Jern-

banemænd nu fremsat Forslag om en Lovgivning gældende for alle Stater. Lovforslaget definerer Begreberne Lokomotiv, og det kræver, at hverken Person- eller Godstog maa føres i mellemstatlig Trafik, saafremt Lokomotivet ikke er bemandet med en Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder. Under Begrebet Lokomotivfyrbøder falder ogsaa Medhjælperne paa elektriske og andre Speciallokomotiver.

Det amerikanske Lokomotivmandsforbund har ogsaa foretaget en grundig Undersøgelse af Sagen, som faar en alsidig Belysning. Af stor Interesse er de Tal, som Forbundet giver angaaende Ulykkestilfælde, som kunde have været forebygget netop ved at bemande Lokomotivet med to Mand. I de fire Aar 1929—1932 indtraf der nemlig ikke færre end 23 Tilfælde, i hvilke Føreren under Togets Gang blev ude af Stand til at gøre Tjeneste eller afgik ved Døden. 13 af disse Tilfælde indtraf paa Godstog og 10 paa Persontog. I 6 Tilfælde faldt Føreren af Toget, og i to Tilfælde blev han ramt af en Genstand ved Siden af Banelinien. I samtlige Tilfælde var Fyrbøderne nærværende paa Lokomotivet, og som Følge heraf kunde alvorligere Ulykkestilfælde undgaas.

J. T. F.

Vi skal senere vende tilbage til denne sidste Sag med en udførligere Redegørelse.

Red.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Fra den 1. Maj d. A. fratræder:
som Bestyrelsesmedlemmer: Fhv. Trafikinspektør R. Harboe, Regnskabsfører Chr. Schmidt,
som Suppleanter for Bestyrelsen: Remisearbejder R. E. Clausen, Ekspeditionssekretær H. V. C. G. Tauson,
som Revisor: Trafikkontrolør O. E. M. Heurlin.
som Revisor-Suppleant: Trafikkontrolør E. A. L. G. Olsen.
D'Hrr. er alle villige til at modtage Genvalg.

Eventuelle Kandidatlistor, underskrevet af mindst 10 Medlemmer, skal ifølge Vedtægterne være indsendt til Bestyrelsen for Biblioteket, Distriktsfløjen, Københavns Hovedbanegaard, Bernstorffsgade 4C, København V, inden 1. Februar 1935.

GENERALDIREKTORATET MEDDELER

Fra den nye Køreplans Ikrafttræden efter Lillebæltsbroens Aabning vil der opnaas en fremskyndet Natforbindelse med Hamborg over Fredericia med Afgang fra København Kl. ca. 21,20, Ankomst Hamborg Kl. 7,51. Der bliver i Hamborg Tilslutning til Fjernhurtigtog til Köln, Paris, München, Leipzig, Dresden, Tjekkoslovakiet og Berlin. Toget vil medføre Sovevogn til Hamborg; Sovevognen udsendes fra Helsingør i Tilslutning til Dagforbindelsen fra Oslo. I omvendt Retning afsendes Tog fra Hamborg Kl. 21,28, Ank. København Kl. ca. 7,32 over Fredericia, ligeledes medførende Sovevogn. Foranstaltningen betyder en væsentlig Forbedring af Natforbindelsen København—Hamborg og Vesteuropa samt mellem Jylland og Hamborg.

Fra samme Tidspunkt gennemføres en direkte Sovevogn mellem København og Paris over Fredericia—Hamborg—Hannover—Köln. Vognen afsendes fra København med Hurtigtoget til Jylland Kl. 9,10, Ank. Paris Kl. ca. 11,25 næste Dage. Fra Paris Kl. ca. 19,15, Ank. København Kl. ca. 19,10 næste Dag. Mellem Hannover og Paris befordres Vognen i det internationale Luksustog Paris—Warszawa (Nord-Ekspressen).

De nævnte Foranstaltninger har været Genstand for Forhandling paa Køreplanskonferencen i Dubrownik i Oktober f. A. samt tilsluttende Konferencer med tyske Rigsbaner i Altona og Flensburg.

TAK

Modtag min hjerteligste Tak for al Venlighed ved min kære Mand, Lokomotivfører Alf Valentins Sygdom, Død og Bisættelse.
Astrid Valentin.

Vor hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Moders Begravelse.

Paa Søstres og egne Vegne

N. P. Nielsen (Mørke),
Lokomotivfører Kk.



Afsked:

Lokomotivfører A. Rosenkilde-Laursen, Københavns Godsbanegaard er efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed afskediget med Pension fra 31.—3.—35 (min. Afsked).

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

Sj.-Palæer	Jyl.-Fyn	
17259	16280	Dahlerup, K.: Mandfolk.
17260	16306	Randenborgh, v. E.: — Og min Dag blev ny.
17261	16283	Faulkner, W.: Mørk August.
17262	16316	Wulff, J.: Lykken kommer flyvende.
17363	16288	Jacob, N.: Huset Gollantz.
17264	16294	Lindsay, J.: Rom til Salg.
17265	16304	Nørgaard, R. B.: Vær klog — lille Kvinde.
17266	16344	Nygaard, F.: Kurbasch.
17267	16346	Westermann, P F: Emirens Rubin.
17268	16290	Kristensen, E.: Dreiers Hotel.
17269	16287	Hoffmeyer, N.: Adrienne.
17270	16296	Lütken, P.: Præstens Datter.
17271	16273	Ammer-Küller: Jenny Heysten.
17272	16291	Körmendi, F.: Eventyr i Budapest.

17273	16235	Du skal! Du maa ikke ... Den gamle Lektie.
17274	16292	Lauesen, M.: Kætteren fra Eisleben.
17275	16237	Skjoldborg, J.: Min Mindebog.
17276	16318	Harding, T.: Djævla-Trommerne.
17277	16286	Harthern, E.: En Jøde rejser til Palæstina.
17278	16319	Cable, M. og French, F.: Ad Asiens ældgamle Veje.
17279	16279	Colledon, A. C.: Kongo-Jack.
17280		Monfreid, H.: Det røde Havs Hemmelighed.
17281	16317	Nielsen, Aage Krarup: Blandt Hovedjægere i Ecuador.
17282		Rieck, L.: Jægerliv.
17283		Hassø, A. G.: Kristiansborgs Brand.
17284	16332	Dahl, L.: Vi overlever Døden.
17285	16349	Cronin, A. J.: Skæbner paa Stue K.
17286	16365	Kaae, H.: Haa Do wot i Hobrow.
17287	16377	Woel, C. M.: En Roman om to.
17288	16298	Masefield, J.: Det vilde Jag.
17289	16375	Petersen, Robert Storm: Snak om en Ting.
17290	16369	Muusmann, Else: Kløge Sidsel.
17291		Moe, K.: Vi overflødige.
17292	16397	Friis, R.: Hanne og hendes Søster.
17293	16371	Løkken, Th. O.: Fra Vildmosens Land.
17294a	16350a	Dwinger, E. E.: Den russiske Tragedie I.
17294b	16350b	do.: do. II.
17295	16308	Robertson, E. A.: Tre mødte ubevæbnet.
17296	16378	Yurlova, M.: Kosakpigen.
17297	16312	Sutherland, H.: Aarenes Portal.
17298		Sarup J.: Bavnerne brænder.
17299	16381	Freuchen, P.: Knud Rasmussen.
17300	16324	Rosenberg, P. A.: Erindringer I.
17301	16357	Gomard, A.: Sønnen fra Skovridergaarden.
17302	16355	Gejlager, A. J.: For Dorrets Skyld.
17303		Lidin, V.: Flukten til Livet.
17304	16364	Johansson, N.: En uvelkommen.
17305	16368	Mortensen, E.: Saaledes blev jeg hjemløs.
17306		Henriksen, N.: Ville Barn.
17307	16321	Pedersen, A.: Polardyr.
17308	16363	Johansen, O.: Nybygger.
17309	16348	Bregendahl, M.: Holger Hauge og hans Hustru.
17310		Axling, W.: Kagawa.
17311	16373	Schlüter, K.: Nu er det Morgen.
17312	16360	Hofman-Bang, I.: I Ulvedalene.
17313	16370	Nielsen, N. A.: Højeste Bud.
17314	16351	Eggers, C.: I samme Baad.
17315	16362	Jensen, Thit: Nial den vise.
17316		Brøgger, W.: Jeg opdager Livet.
17317	16374	Secher, K.: Den fremmede Gæst.
17318	16358	Gravlund, T.: Danmarks Dreng.
17319	16396	Ellis, E. S.: Paa Flugt.
17320		Jungshøll og Lund: Okapijægerne.
	16187	Dinesen, Isak: Seven Gothic Tales (paa engelsk).

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 19. Januar 1935.

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.