



Nº 12

20. Juni 1936

36. Aargang

ÆNDRINGER I FRIREJSEORDNINGEN

Som ganske kort omtalt i sidste Nummer af Bladet er der ved Forhandlinger, de 4 Jernbaneorganisationer har ført med Generaldirektøren og Ministeren, opnaaet Enighed om en Ændring i Fribefordringsbestemmelserne, og efter Løfte skal vi i Dag omtale denne Sag noget udførligere.

Den fra og med 1. Maj 1934 gennemførte Forandring i Vognklassebetegnelserne medførte som bekendt en indgribende Ændring i hele vor Frirejseordning, idet Frirejse paa 2. Vognklasse saa at sige bortfaldt. Naar Generaldirektøren dengang satte saa kraftigt ind paa Gennemførelsen af bemeldte Ændring, havde dette utvivlsomt flere Aarsager.

Det langt overvejende Antal rejsende rejste paa 3. Vognklasse, og Forskydningen fra 2. Klasse til 3. Klasse steg, efterhaanden som det 3. Klasses-Materiel forbedredes. Denne Kendsgerning maatte en ansvarsbevidst Administration selvsagt være opmærksom overfor; den maatte medføre Forpligtelse til at skaffe netop den Del af Befolkningen, der udgør det store Flertal af Statsbanernes rejsende Publikum, saa gode og behagelige Rejseforhold, som det var muligt at skaffe. Ved alle Nybygninger, og dette saavel af Færger og Skibe som af Lyntogene, saa man, hvorledes der gjordes alt for at forbedre 3. Klasse. Men ikke nok hermed, Generaldirektoratet fastsatte endvidere en samlet Plan vedrørende en over visse Aar fordelt Modernisering eller Udrangering af det ældste Vognmateriel. Banerne indledede med andre Ord en vis Demokratisering, muligvis med det

Maal for Øje kun at have een Vognklasse i Togene.

Dette gav Administrationen Anledning til at rejse Spørgsmaalet om en Ændring i Frirejsereglerne, og da samtidig et af Rigsdagen indenfor dens egne Rammer nedsat Spareudvalg var inde paa en Drøftelse af Frirejseordningen, fandt Organisationerne det bedst, at der taltes ud om denne Sag. De hidtidige Vognklassebetegnelser: 3., 2. og 1. Klasse, af hvilke 1. Klasse iøvrigt kun fandtes i ganske faa Tog, skulde altsaa bortfalde, og i Stedet fik vi 3 andre Betegnelser: Fællesklasse, indenlandsk 1. Klasse og international 1. Klasse, med Billetprisenheder paa henholdsvis 1, 1½ og 2¼. Da dette var samme Forhold som i Billetprisen for 3. henholdsvis 2. og 1. Vognklasse, gjorde vor Organisation gældende, at da »Indenlandsk 1. Klasse« jo faktisk var det samme som den tidligere 2. Klasse, burde dem, som havde Frirejseret paa 2. Klasse, have Ret til at rejse paa den nye 1. Klasse, men dette kunde Generaldirektoratet under ingen Omstændigheder gaa med til.

Under Hensyn til, at Antallet af Tog, som førte 2. (nu 1.) Vognklasse, efterhaanden var blevet betydeligt indskrænket, saa mange af dem, der havde Ret til at rejse paa denne Klasse, alligevel maatte rejse paa Fællesklasse, samt da Fællesklassen som omtalt jo er blevet i høj Grad forbedret, fandt Hovedbestyrelsen det dog rigtigst at tiltræde den nye Ordning, der gik ud paa, at Personalet i 1.—4. Lønklasse bibeholdt Frirejseretten til 1. Vognklasse, og at

Tjenestemænd i 5.—12. Lønklasse bibeholdt Frirejseretten til 2. Vognklasse, men maatte rejse paa Fællesklasse i de Tog, som ikke har 2. Klasse, og det har som bekendt kun de enkelte internationale Tog.

Baade blandt Jernbaneforeningens og blandt vor Organisations Medlemmer var der imidlertid nogen Utilfredshed med den nye Ordning, og da der i anden Anledning paany blev Tale om Ændringer i Frirejsebestemmelserne, gjordes der Forsøg paa at faa en Ordning, saaledes at Personalet i 5.—12. Lønklasse fik $\frac{1}{3}$ af Familiefripassene og et tilsvarende Antal af deres egne Frirejser udstedt til 1. Vognklasse. Generaldirektøren vilde imidlertid ikke ind paa noget saadant, og han tilføjede, at han heller ikke vilde det, selv om den foreslaede Trediedel forandredes til $\frac{1}{4}$ eller et andet mindre Tal. Han kunde derimod gaa med til, at Grænsen mellem Frirejseretten paa 1. og 2. Klasse flyttedes, saa ogsaa Personalet i 5. Lønklasse rejste paa 1. Klasse. Da Jernbaneforeningen imidlertid ikke vilde frafalde Kravet om, at alle til 2. Vognklasse berettigede fremtidig skulde have Frirejse paa 1. Klasse, gjorde Generaldirektøren sit nysnævnte Tilbud betinget af, at vor Organisation tiltraadte det.

Efter at have drøftet Forholdet mente vor Hovedbestyrelse, at vi ikke burde stille os afvisende overfor 5. Lønklasse. Det var dog en afgjort Betingelse, at der saa ikke skete flere stykkevise Ændringer i saa Henseende, men at der ved eventuelle Ændringer maatte gaas helt ned til 12. Lønklasse. Den 10. April 1934 tilsendte vi Generaldirektoratet vor Udtalelse, hvoraf vi citerer et Uddrag:

»Senere har Generaldirektoratet tilbudt at udvide Frirejseretten til 1. Vognklasse til ogsaa at omfatte Tjenestemænd i 5. Lønningsklasse, hvorhos det har ønsket vor Organisations Udtalelse hertil.

I den Anledning tillader vi os at meddele at vor Organisation ikke vil gøre Indsigelse mod Generaldirektoratets nysnævnte Forslag, men da dette er en Afvigelse fra de Forudsætninger, under hvilke vi har tiltraadt den nye Ordning, ønsker vi, dersom Frirejseretten til 1. Vognklasse udvides til ogsaa at omfatte 5. Lønningsklasse, at være frit stillet til ved given Lejlighed at rejse Spørgsmaalet ogsaa for saa vidt angaar vore Medlemmer.«

Resultatet blev som bekendt, at 5. Lønklasse herefter rykkede op til at rejse paa 1. Klasse. Derefter laa Sagen stille, indtil Jernbaneforeningen i Eftersommeren 1935 henvendte sig til

vor Organisation med Forespørgsel om, hvorvidt vi vilde gaa ind i et Samarbejde angaaende Ændringer i Bestemmelserne om Frirejseret til 1. Klasse. Denno Forespørgsel besvaredes bejaende og selvfølgelig ud fra den Forudsætning, at en eventuel Ændring skulde være saadan, at *alle* i 6.—12. Lønklasse behandlede ens. Sagen var derefter Genstand for nogle Drøftelser, indtil der i Februar i Aar forelaa et af Generaldirektoratet med Ministerens Tilslutning fremsat Forslag til en Overgangsregel, hvortil der dog var knyttet den ufravigelige Betingelse, at alle 4 Organisationer skulde give deres Tilslutning. Den saaledes foreslaede Overgangsregel havde følgende Ordlyd:

»De før 1. Maj 1934 til 6.—12. Lønningsklasse forfremmede vil aarlig kunne opnaa 3 Frirejser paa den indenrigske 1. Klasse for sig og 3 for Hustru eller Børn. Paagældende Rejsehjemler er dog ikke gyldige til 1. Klasse i Lyntog, og i øvrige Tog maa Indehaverne vige for andre Rejsende paa 1. Klasse. Ordningen gælder ogsaa pensionerede Tjenestemænd og deres Hustruer eller Enker inden for det Antal Frirejser, der tiltaas dem.

Tjenestemænd, der før 1. Maj 1934 har haft Adgang til Tjenesterejse paa 2. Klasse, vil i Indlandet kunne benytte 1. Klasse til Tjenesterejser, der strækker sig over mindst 250 km Tur (herunder ikke Flytterejser).

Der foretages ingen Ændring i den med Privatbanerne gældende Ordning af Frirejser.«

Dette Forslag medførte en Række fornyede Drøftelser mellem Organisationerne. Herunder fremsatte Jernbaneforeningen Forslag om, at Tjenestemænd i 6. Lønklasse rykkede op blandt dem, der havde Frirejseret til 1. Vognklasse. Da det var vor Organisation og ikke Jernbaneforeningen, som havde sikret 5. Lønklassens Oprykning, og da vi udtrykkelig havde gjort Tiltrædelsen heraf betinget af, at der ikke skete flere Ændringer af den Slags, samt da heller ikke det modtagne Forslag indeholdt noget om Særstilling for 6. Lønklasse, maatte vi naturligvis fastholde vort Krav om, at *ikke en enkelt Lønklasse, men de flest mulige* kom ind under de Forbedringer, en Nyordning kunde give. Resultatet af disse indbyrdes Drøftelser blev da, at Organisationerne enedes om at foreslaa visse Ændringer til det modtagne Forslag.

Sagen laa dog stadig meget stramt, det kneb med at faa den bragt i Lave, og først den 20. Maj lykkedes det ved en Forhandling mellem Trafikministeren, Generaldirektøren og Organisationernes Formænd at opnaa Enighed.

Den nye Ordning gaar ud paa, at Tjenestemænd, som indtil 31. Marts 1945 forfremmes til Stillinger i 6.—12. Lønklasse, aarligt kan faa udstedt 3 personlige Friпас til den indenlandske 1. Klasse og at 3 af de dem aarligt tilkommende Familiefriпас ligeledes kan udstedes til 1. Klasse. De paagældende og deres Hustruer eller Enker bevarer denne Ret, saa længe de lever, altsaa ogsaa efter de er pensionerede, ligesom Ordningen ogsaa gælder for nuværende Pensionister eller Enker med Friрејseret til 2. Vognklasse. Samtidig vil Tjenestemænd, som afskediges paa Grund af den midlertidige nedsatte Aldersgrænse, faa Lov til at beholde deres Frikort i 3 Aar i Stedet for som hidtil i 2 Aar, ja, muligt en lille Smule længere, idet Kortet først skal afleveres med Udgangen af det Kalenderaar, i hvilket den paagældende fylder 68 Aar.

Det saaledes opnaaede er en Forbedring i de siden 1. Maj 1934 bestaaende Forhold, og vi finder Anledning til at udtale vor Tak for den Forstaaelse, uden hvilken det ikke havde været muligt at bringe Sagen til Løsning.

For Tjenesterejsernes Vedkommende vil den endelige Ordning blive fastlagt senere.

Beklageligvis er der ved denne Nyordnings Realisering i Praksis kommet en Mislyd ind i den ellers opnaaede Tilfredshed. Vi sigter her til de nye 1. Klasses Friпас' Paatryk om Indskrænkningerne i deres Gyldighed. De er jo ikke gyldige i Lyntog, og i andre Tog skal Indehaveren ved Pladsmangel vige for andre rejsende paa 1. Klasse. Dette er i og for sig ikke noget Nyt; selv om det er en uskreven Lov, saa er enhver ansvarsbevidst Jernbanemand i Besiddelse af saa megen Takt, at han, hvis der er Pladsmangel, stiller sig forstaaende overfor andre rejsende; os bekendt har der aldrig været Anledning til Klager i saa Henseende. Da der i 1934 forhandlede om Frikort til alle Tjenestemænd ved 25 Aars Jubilæet, ønskede Generaldirektoratet ogsaa visse generelle Forbud med Hensyn til Nærtrafikken, men da Organisationerne var enige i at kritisere de ubehagelige Følger, de foreslaaede Bestemmelser kunde have baade for det tjenestegørende

Personale, de rejsende Ansatte, ja, selv for de betalende rejsende, fik de paagældende Bestemmelser en anden Affattelse, og vi mener, at Personalet har rettet sig derefter, saa der ikke har været noget Anledning til Klager. Iøvrigt gælder der jo ogsaa i Højtiderne visse Indskrænkninger i Friбefordringen, heller ikke dette er anført paa selve Reјsehjemlerne, men findes sammen med andre Bestemmelser af lignende Art i Friрејsereglementets Afsnit »Begrænsninger i Friбefordringen«.

Vi henstiller derfor til Generaldirektoratet, at Indskrækningsbestemmelserne for de 3 her omtalte 1. Klasses Friрејser ogsaa meddeles Personalet i Ordreform, hvilket jo iøvrigt allerede er sket ved Meddelelse Nr. 171/36, og at der snarest udsendes Friпас uden det særlige Paatryk; der vil næppe fremkomme Beklagelser over, at de givne Bestemmelser ikke overholdes. Det er — samtidig med, at der vises Personalet lidt Velvillie — unødvendigt at anvende Friпас af en Form som den her omtalte. Det er derfor vort Haab, at Generaldirektoratet vil indse dette og hurtigst muligt at rette den omtalte lille »Fejl«.

DANZIG-ARBEJDERKLASSENS KAMP

I den lille Fristat Danzig, som har været skilt fra Tyskland siden Versaillesstraktaten og staar under Folkeforbundets Højkommissær, kæmper Arbejderklassen haardt imod Fascismen. Nationalsocialisterne har Flertallet i Danzigs Parlament og har besat alle Poster i Senatet, men deres Forsøg paa at faa $\frac{3}{4}$ Majoritet ved Valget i 1935 mislykkedes. Endskønt Nazisterne undertrykkede deres Modstandere med den største Terror, fik de dog knap 60 pCt. Oppositionens største Parti er nu som før Socialdemokratiet, som kunde tælle ca. 40 000 Stemmer paa deres Liste. Imidlertid er Oppositionen blevet stærkere og Nazisternes Basis blevet mindre. Derfor afviser Nationalsocialisterne Kravet om Nyvalg.

Men Terror'en imod Arbejderbevægelsen vokser. Allerede i Foraaret 1933 lykkedes det Domstolene i Danzig at ødelægge de gamle Fagforeninger og at konfiskere deres Formue. Nazisterne overdrog denne Formue til Arbejdsfronten, som dog aldrig blev synderlig populær. Derimod stiftede Arbejderne i Danzig Foreningen »Allgemeiner Arbeiter Verband«, som fort-

satte den gamle Fagforenings Arbejde og hurtigt vandt Arbejderbefolkningens Tillid. I Ord og Presse bekæmpede det nye Fagforbund det nazistiske Senats »Socialpolitik«. Danzigs Senat erklærede nemlig, at det ikke var i Stand til at betale Socialunderstøttelser og tvang derved mange Tusinder til at tage Arbejde i Tyskland. Stridende mod Loven lod Senatet ikke vælge Tillidsmænd i 1935 og 1936. Da Danzigs Senat faktisk ikke længere kunde modsætte sig »Allgemeiner Arbeiter-Verband«s berettigede Krav og den tvungne Emigration til det 3. Rige aabnede Arbejdernes Øjne med Hensyn til den nazistiske »Socialpolitik«, dekretede Senatet simpelthen »Allgemeiner Arbeiter-Verband« er forbudt. Domstolene i »Fristaten« Danzig besørgede Resten.

Danzigs Jernbane- og Havnearbejdere har nu sluttet sig sammen i en særlig Forening kaldet »Verband Danziger Eisenbahn und Hafenausschussbediensteter«. Denne Forening blev ogsaa forbudt: men kun for kort Tid ad Gangen. Senatet var nemlig bange for, at Jernbanefolkene vilde søge at undgaa dette Pres og indtræde i det polske Fagforbund. Det lille Jernbaneforbund i Danzig, 700 Medlemmer og dets modige Blad »Signalet«, kæmper en dobbelt Kamp imod det nazistiske Diktatur og imod den polske Jernbanedirektions hensynsløse Arbejdspolitik. Netop i de sidste Maaneder er mange Arbejdere blevet afskediget. Det er en Følge af denne Udvikling, at det lille Jernbaneforbund staar som Repræsentant for Danzigs Arbejderbevægelse.

Her i Danzig ser vi den tyske Arbejderklassens haarde Kamp, som i selve Tyskland foregaar under Overfladen. De faa politiske Rettigheder, som Arbejderklassen i Danzig ejer, var nok til at tvinge Nationalsocialisterne over i Defensiven. Hvis Arbejderklassens Kamp i Danzig lykkes, vil man faa Sejrens Virkninger at mærke i hele Tyskland.

Paa Folkeforbundsraadets Møder i Geneve staar Danzig altid paa Dagsordenen. Stadig maa Danzigs Højkommissær berette om Nazisternes Overgreb og Terror. Ogsaa her har Folkeforbundet svigtet, det har ikke hjulpet Danzigs undertrykte Befolkning til sin Ret: *en aaben demokratisk Valgkamp*. Ved Raadsmødet i Maj er Højkommissær Lesters Mandat blevet forlænget et Aar, hvorved Folkeforbundet principielt tilkendegav sin Beredvillighed til at for-

svare Danzigs Forfatning. Om nogle faa Uger skal Danzigs Overret dømme angaaende den Forordning, som forbød »Allgemeiner Arbeiter-Verband«. Hvis Dommerne i Danzig igen undlader at gøre deres Pligt, saaledes som fornylig ved de gamle frie Fagforeningers Ensrettningsproces, vil det internationale Arbejdsamt ved det næste Folkeforbundsraadsmøde insistere paa *Genoprettelsen af Koalitionsfriheden i Danzig*, d. v. s. Anerkendelse af »Allgemeiner Arbeiter-Verband«.

Den modige Kamp, som Kammeraterne i Danzig fører for deres faglige og politiske Frihed bør følges med den allerstørste Interesse af alle Landes organiserede Arbejdere.

FRA HALSKOV

Paa Halskov Rev ved Korsør er det i Løbet af forbausende kort Tid lykkedes Værkstedso- og Remisearbejdernes Fællesorganisation at faa de Bygninger, Statsbanerne tidligere benyttede til Isbaadestation, ommonterede, og den tilstødende Jord bragt under Kultur og anlagt, saa det hele i sin nuværende Skikkelse fremtræder som et hyggeligt og indbydende Feriehjem med beplantede Anlæg og græsbevoksede Skraaninger.

Her afholdtes i Dagene fra den 20.—24. Maj et af ovennævnte Fællesorganisations Landsoplysningsudvalg arrangeret Feriekursus, som var besøgt af ca. 70 Deltagere og Gæster fra bl. a. de Organisationer, der staar tilknyttet »Trafiketaternes Foreningsforening«.

Kursuset var inddelt i fire Grupper, som hver havde et af følgende Emner til Behandling: »Fagbevægelsen«, »Den politiske Bevægelse«, »Kooperationen« og »Prakitsk Oplysnings- og Kulturarbejde«.

Et saa kort Kursus er selvfølgelig i særlig Grad lagt an paa at støtte de Bestræbelser, der foretages for at starte Studiekredse rundt i Landet, og for at give Deltagerne et Indtryk af det uhyre levende og interessante Stof, som disse Emner indeholder.

Hver Dag var der mellem Gruppearbejdet arrangeret et Foredrag. Bl. a. holdt Trafikminister Fisker et fængslende Foredrag, hvori Ministeren belyste de forskellige Sider af moderne Transportmidler. Endvidere var arrangeret Besøg paa Hindholm Højskole; »Barnets

Højskole«, som er baseret paa Vækkelse af Sansen for Barnet i vort Land og de særlige Værn for de nødstedte Børn, og Besøg paa »Holsteinsminde Ungdomshjem« som turde være kendt af enhver fra Knuth Beckers herlige Bog »Verden venter«.

Hele Opholdet var arrangeret med en beundringsværdig Præcision i alle Enkeltheder, og enhver Deltager forlod Halskov med Mindet om at have tilbragt nogle lærerige Dage i fornujeligt Samvær med Kammerater fra andre Egne af Landet.

S. Stenkvist.

PRISNIVEAUET

De af Det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringernes Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget er, som tidligere meddelt i Statistiske Efterretninger, fra og med Juli 1933 fortsat saaledes, at man som Basis for disse Beregninger bruger et Husholdningsbudget, der er opstillet efter de ved en Forbrugsundersøgelse i 1931 indvundne Oplysninger.

I nedenstaaende Tabel anføres Resultatet af de saaledes for April 1936 foretagne Beregninger, idet Tallene for det sidste Aar anføres til Sammenligning.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	1931 gnstl. Kr.	Apr. 1935 Kr.	Juli 1935 Kr.	Okt. 1935 Kr.	Jan. 1936 Kr.	Apr. 1936 Kr.
Fødevarer	974	1108	1142	1130	1132	1137
Klæder, Fodt., Vask..	383	457	457	459	462	465
Bolig	421	448	448	448	465	465
Brændsel, Belysning..	159	164	163	163	166	166
Skatter, Konting. o. l.	436	474	485	478	478	478
Andre Udgifter	727	756	756	756	756	756
Ialt....	3100	3407	3451	3434	3459	3467

Udgiften beregnet i Procent af Udgiften i Aaret 1931 gnstl. (Udgiften i 1931 gnstl. = 100).

	1931 gnstl.	Apr. 1935	Juli 1935	Okt. 1935	Jan. 1936	Apr. 1936
Fødevarer	100	114	117	116	116	117
Klæder, Fodt., Vask..	100	119	119	120	121	121
Bolig	100	106	106	106	110	110
Brændsel, Belysning..	100	103	103	103	104	104
Skatter, Konting. o. l.	100	109	111	110	110	110
Andre Udgifter	100	104	104	104	104	104
Ialt....	100	110	111	111	112	112

Naar Udgiften i Aaret 1931 sættes = 100, var Udgiften efter de i Januar 1936 gældende Priser 112 og efter de nu for April foretagne Beregninger 112.

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1931 anvender Priserne i Juli 1914 som Basis, bliver Pristallet for April udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 173.

STATSBANERNES REGNSKAB 1935—36

I Fortsættelse af de senere Aars Bedring i Statsbanernes Balance var det almindeligt ventet, at Regnskabet for sidste Finansaar vilde udvise et mindre Driftsoverskud. Regnskabsoversigten, som optrykkes ved Artiklens Afslutning, har derfor været imødeset med Spænding: den foreligger nu, og det viser sig, at der nu ikke længere er Underskud, men Overskud paa selve Driften. Dette har ganske vist kun udgjort ca. ½ Mill. Kr., men da der forrige Finansaar var et Driftsunderskud paa ca. 3 Mill. Kr., er det i driftsmæssig Henseende en Fremgang paa ca. 3½ Mill. Kr.

Hvad angaar den rent regnskabsmæssige Stilling, altsaa naar Udgifter til Forrentning og Afskrivning medregnes, er Statens Tilskud til Driften gaaet ned fra 19,40 Mill. Kr. til 17,14 Mill. Kr. Den regnskabsmæssige Fremgang, ca. 2¼ Mill. Kr., er altsaa lidt mindre en Fremgangen paa Driftsregnskabet, nemlig den 1¼ Mill. Kr. hvormed Udgifter til Forrentning og Afskrivning er steget.

De samlede Driftsindtægter har været 7½ Mill. Kr. højere end i Fjor. Dette skyldes i langt overvejende Grad Indtægt ved Personbefordringen, der har givet en større Indtægt paa ca. 6,1 Mill. Kr., nemlig 450 000 Kr. for Rutebilernes Vedkommende og ca. 5¼ Mill. Kr. for Banernes Vedkommende. En betydelig Del af denne sidste Stigning falder paa Københavns Nærtrafik, navnlig de elektrificerede Strækninger, paa hvilke der skønmæssigt maa regnes at falde en Merindtægt paa op mod 1 Mill. Kr. Lyn-togene har givet en betydelig Indtægt ved Salg saavel af egentlige Billetter som af Pladsbilletter. Endelig maa det ved Sammenligningen mellem de to Aar erindres, at Aaret 1934—35 var ugunstigt stillet i Henseende til Paaskens Beliggenhed, idet der i 1934 kun faldt to Paaskedage (Hjemrejsedage) først i Finansaaret, medens hele Paasken i 1935 faldt i April Maaned.

Indtægten af Godsbefordringen var i 1935—36 praktisk taget den samme som Aaret før. Foruden Konkurrencen med andre Trafikmidler har Lockouten i den sidste Del af Driftsaaret virket i uheldig Retning.

Indtægten af Postbefordringen er steget med ca. 700 000 Kr. og de forskellige andre Indtægter med ca. 770 000 Kr.

For Udgifternes Vedkommende stiller Forholdet sig saaledes, at de egentlige Driftsudgifter sidste Aar er steget med ca. 4 Mill. Kr. Stigningen pr. 1. April 1935 af Reguleringstillægget til Tjenestemænd kostede Statsbanerne ca. 1,3 Mill. Kr. Som Følge af Afgang af Tjenestemænd steg Lønningsudgiften til disse uanset Stigningen i Alderstillæg og Forhøjelsen af Reguleringstillæg ganske vist kun med ca. 0,6 Mill. Kr. i 1935—36, men Udgiften til løst antaget Personale steg samtidig med ca. 1,8 Mill. Kr., hvoraf en Del skyldes Erstatning af Tjenestemænd, en anden Del Arbejdsforøgelse (mere Kørsel). Paa Konti for Banevedligeholdelse er der anvendt ca. 2¼ Mill. Kr. mere end Aaret før. Heraf skyldes ca. 400 000 Kr.

Snerydning, Resten i det væsentlige en forbigaaende Udgift til Kurverregulering samt Overførelse af 1 Mill. Kr. til Sporforstærkning fra Anlægs- til Driftsregnskab. Brændselsudgiften (herunder Elektricitet til elektriske Tog og Benzin til Rutebiler) er steget med ca. 1,2 Mill. Kr. Endvidere har den forøgede Kørsel medført Udgifter paa en Række andre Konti. Vedligeholdelsen af Materiellet — herunder fortsat Modernisering af dette — har kostet ca. ½ Mill. Kr. mere end Aaret før. Besparselsen paa Søfartsvæsenets

Konti ved Nedlæggelsen af Lillebæltsoverfarten er for en væsentlig Parts Vedkommende udlignet ved Udgifter til Mersejlads paa Helsingørsoverfarten (Automobilfærge) Storebælt (Trafikforøgelse) og Kalundborg—Aarhus (udvidet Sommersejlads).

Ved de ændrede Posteringsregler for Pensionsudgiften blev Statsbanerne aflastet for ca. 3,4 Mill. Kr., hvorimod Udgiften til Afskrivning og Forrentning som før nævnt er steget med henholdsvis ¼ Mill. Kr. og med 1 Mill. Kr.

Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter

i 1935/36 og en Sammenligning med Beløbene i 1934/35 i runde Summer.

	1935/36	1934/35	1935/36	
			Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	59 780 000	53 650 000	6 130 000	
Gods- og Kreaturbefordring	40 860 000	40 880 000		20 000
Postbefordring	6 950 000	6 260 000	690 000	
Andre Indtægter	6 240 000	5 470 000	770 000	
Indtægter i alt	113 830 000	106 260 000	7 570 000	
Driftsudgifter	113 340 000	109 290 000	4 050 000	
Afskrivning	6 460 000	6 210 000	250 000	
Forrentning	11 170 000	10 160 000	1 010 000	
Udgifter i alt	130 970 000	125 660 000	5 310 000	
Statens Tilskud til Driften	17 140 000	19 400 000		2 260 000

FRA MEDLEMSKREDSEN

Personalets Instruktionsstof.

Hr. Redaktør!

I sidste Nr. af Bladet omtalte De den Maade, hvorpaa saa vigtige Cirkulærer som Sporspæringsmeddelelser behandles; men er De bekendt med, at ca. en halv Snes Dage efter Uheldet ved Hedehusene kom to af de høje Overordnede, nemlig Maskiningeniør Sørensen og Lokomotivmester Clausen, op paa Lokomotivførerstuen paa Gb. for at efterse Opslagstavlen dér. Nu ved De jo nok, at der paa denne Tavle plejer at hænge saa mange forskellige Papirer, at man med et mildt Ord kan sige, at der er et Virvar; men ved denne Lejlighed skulde der altsaa gøres Orden, og de to Herrer sorterede da alt det fra, som ikke længere havde Gyldighed, og det viste sig at være en anelig Bunke, der paa den Maade blev tilovers, omtrent en Papirkurv fuld, saa De kan nok forstaa, Hr. Redaktør, at det forud for denne »Hovedoprømning« har været overordentlig let for Personalet at finde sig til Rette i de Opslag, der fandtes paa Tavlen!

Maa jeg samtidig have Lov til at meddele, at medens Hastighedsnedsættelserne jo hænger ude paa Gangen og ordnet strækningsvis, saa hænger Sporspæringsmeddelelserne inde paa Førerstuen, *alle Strækninger i een Klemme*; i disse Dage hænger der ialt 13 saadanne ovenpaa hinanden. For at blive ved Hedehusene, hvor der jo skete et Uheld, saa hænger der uden paa det Cirkulære, der i saa Hen-

seende har Betydning, nemlig det den 28. Maj udsendte, 7 andre, og som en Kuriositet skal jeg anføre, at paa Sporspæringsmeddelelse Nr. 375 af 6. Juni, en som angaar Sporspærring ved Vigerslev, er der forneden anført et lille »v. o.«, og naar man vender om — men hvor mange gør det — viser det sig, at der paa den anden Side er anført — tænk Dem — 8 Særtog. Det kan man vel nok kalde for at have Orden i Sagerne.

S. E.

Dette er en tydelig Understregning af, hvad vi skrev i forrige Nr., nemlig at vigtige Meddelelser behandles ligegyldigt. Det vilde være det naturligste, at Sporspæringsmeddelelserne fandtes strækningsvis Side om Side med Meddelelserne om Hastighedsnedsættelser, saa det var til at overskue. Men det kan jo være, at der nu sker en Ændring.

Red.

BESØG HOS FRICHS

Tirsdag den 19. Maj aflagde 20 Motorførere fra Københavns Motorførerafdeling Besøg paa Frichs' Fabrikker i Aarhus. Saavel Henrejse som Hjemrejse fandt Sted med Kronjyden.

Selskabet var paa hele Turen ledsaget af Fabrikens Generalrepræsentant Hr. Ingeniør Nielsen, København, og der blev allerede under Henrejsen serveret Forfriskninger og Cigarer.

Ved Ankomsten til Aarhus blev Selskabet modtaget af d'Hrr. Ingeniører Floor og Tang, der inviterede paa Kaffe i Banegaardsrestaurationen. Herfra kørtes i Fabrikken Biler til den imponerende Virksomhed i Mølleengen, hvor Direktør Due-Petersen bød velkommen og udtalte sin Glæde over, at Motorførerne viste Fabrikken den Interesse at rejse saa langt for at besøge den. Direktøren holdt herefter et livligt og interessant Foredrag om Virksomheden lige fra dens Start for 82 Aar siden og til i Dag.

Fabrikken spænder over et Areal paa godt 9 Tdr. Land og beskæftiger ca. 700 Mand. Enhver dansk Lokomotivmand ved, at en Del af D. S. B.s Lokomotiver og saa godt som alle Dieselmotorvognene er bygget af Frichs Fabrikker, men ikke alle ved, at Fabrikken ogsaa har bygget Motorvogne bl. a. til Sverige, Holland, Belgien, Frankrig, Svejts, Spanien, ja, helt over til Siam.

Fabrikken leverede det sidste Damplokomotiv i 1930. I Løbet af de 10 Aar, Fabrikken har bygget Motorvogne, er der fra denne udgaaet ialt 170 Stk. med et samlet Antal Heste-Kræfter af 67 000. Vognene har ialt gennemkørt godt 30 Millioner km. I Danmark løber der i Øjeblikket 77 af Fabrikken's Vogne, foruden disse er der for Tiden 10 Mo Vogne og 4 Lyntog under Bygning til Statsbanerne og 3 Dieselmotorvogne til forskellige Privatbaner. Fabrikken's første Motorvogn, en 52 HK Vogn, løber den Dag i Dag paa Aarhus—Hammel-Banen og har ialt indkørt 1 Million km. Den største Vogn Fabrikken til Dato har bygget er paa 1 600 HK.

Efter Direktørens Foredrag besaa man under Ledelse af d'Hrr. Ingeniører Floor, Tang, Nielsen, Christiansen samt Konstruktør Nielsen og Overværkfører Jensen alle den store Virksomheds forskellige Afdelinger. Derefter blev Selskabet i Biler kørt omkring i Byen og dens nærmeste Omegn for at slutte paa Varna, hvor Fabrikken var Vært ved en Middag. Ved Bordet holdtes Taler af Motorførerne J. A. E. Nielsen og Afdelingsformanden, der takkede for den Venlighed, hvormed man var modtaget.

Ingeniør Floor takkede for Besøget og indbød til Gentagelse. Efter en baade interessant, fornøjelig og lærerig Tur tiltraadtes Hjemrejsen.

Afdelingen bringer Lokomotivmester Kann en Tak for hans Arbejde med at tilrettelægge Ændringer i Tjenesten og skaffe saa mange som muligt fri til Turen.

K. T. P.

FORHOLDENE I RUSLAND

Ud fra den Betragtning, at enhver, som ønsker at følge med i Udviklingen paa det politiske Omraade, uden Hensyn til Partifarve søger at være orienteret om Forholdene i Rusland, har vi i nogle Artikler — Rejseindtryk fra Rusland, Arbejdstempoet i Rusland, Mine Erfaringer som Ingeniør i Sovjet-Rusland — søgt at give Medlemmerne Adgang til at kunne læse

nøgterne Redegørelser om Forholdene i de russiske Sovjetrepublikker. Foranlediget ved den sidste af de nævnte Artikler har en interesseret Læser ønsket at fremkomme med en Del korrigerende Oplysninger, og da der ogsaa heri findes Stof til Belysning af de russiske Forhold, har vi ment at kunne bringe ogsaa denne Artikel:

Da jeg fornylig er kommet hjem fra et otteaarigt Ophold i Sovjet-Unionen (1927—1935), hvor jeg arbejdede paa forskellige kemiske Fabriker, vil jeg gerne fremsætte nogle Bemærkninger til Hr. Schandorffs Artikler om Sovjet-Unionen. Jeg føler mig saa meget mere kompetent dertil, som jeg har et nøje Kendskab til Schandorffs Forudsætninger for at kunne give et rigtigt Billede af Sovjet-Unionen.

Schandorff ankom til Sovjet i Slutningen af 1931 med en to-aarig Arbejdskontrakt. Han rejste straks til den unge Petroleumsby Grosny i Nordkavkasus og var der ca. 1 Aar. Derefter fik han Arbejde i Moskva, hvor han var til Begyndelsen af Juni 1932, da han efter 1½ Aars Forløb forlod Sovjet-Unionen.

Da Schandorff ikke kendte det russiske Sprog, var han temmelig hjælpeløs. Dette Ukendskab har spillet ham mange slemme Puds, som vi senere skal se.

Lad os se lidt paa de vigtigste Punkter i hans Artikler. Han hævder, at daarlige Organisations- og Arbejdsmetoder, alskens Uorden og Ineffektivitet efterhaanden havde saa skrækelige Følger for Sovjet-Unionens Produktion, at denne paa et vist Tidspunkt nærmede sig Nulpunktet, men at Stalin saa tog fat paa at faa bedre Gang i Tingene. Schandorff skriver ikke noget om Tidspunktet, da man skulde have været nærmest Nulpunktet, men han lader Læseren faa det Indtryk, at det er for ganske nylig, at Stalin endelig paa Grundlag af udenlandske Specialisters Kritik har taget Skeen i den rette Haand og nu har begyndt at lede en langsom Udvikling — bort fra Nulpunktet, og at Stalin i det Øjemed indfører kapitalistiske Arbejdsmetoder.

Jeg vil her understrege, at Tidspunktet for den laveste Produktion i Sovjet-Unionen i alle afgørende Industrigræne var 1919—21, altsaa under Borgerkrigen, da de hvide Hære holdt de vigtigste Industri-distrikter besat eller lige havde ødelagt dem, og da næsten al Raastoftilførsel var standset, og næsten alle kvalificerede Arbejdere borte. Fra det Tidspunkt har hvert eneste Aar til Dato vist en opadstigende Produktionskurve. Hvert eneste Aar har siden vist Fremgang i Forhold til det foregaaende. I 1926 var Produktions-Niveauet fra Førkrigstiden naaet, og i de følgende Aar var Stigningen saa betydelig, at Stalin i 1934, paa Partikongressen, kunde fastslaa, at Sovjet-Unionens Industriproduktion var fire Gange større end Czaruslands og allerede større end Englands eller Tysklands, medens de store kapitalistiske Stater under Krigen var gaaet tilbage og enten ikke havde naaet deres Førkrigs-Niveau eller kun overskredet det ubetydeligt. Og i 1935 har Forøgelsen af Sovjet-Unionens Industriproduktion endog været saa

stor, at Merproduktionen i Forhold til 1934 udgjorde saa meget som Czarruslands hele aarlige Produktion før Krigen.

Se det er Kendsgerninger, som Schandorff fortier. Han taler saa meget om Kollektivledelse, Ligeløn og Ansvarsløshed, som skal have ført Produktionen ind i den af ham omtalte Nødtilstand. Her har Schandorffs Ukendskab til Sproget og hele hans mangelfulde Kendskab til Organisationsformerne spillet ham det største Puds. Han har velsagtens overværet Møder, hvor han arbejdede, maaske endog langvarige Møder — for saadanne forekommer ofte i Sovjet-Unionen — og han har troet, at der dér blev drøftet Direktiver til Direktøren for Fabriken eller til Underledelserne. Men det er en Misforstaaelse. Fabriksledelsen — og i sidste Instans Direktøren — er fuldt ansvarlig for Fabrikens Ledelse overfor den paaagældende Kartelledelse eller Kommissariat, og den Ordning har bestaaet fra Sovjet-Unionens første Dage. Dette indskærpede Leniu allerede i 1918, da han udtrykkelig bl. a. siger:

»Uden Ledelse af Specialister fra Videnskabens, Teknikens og Erfaringens forskellige Omraader er Overgang til Socialisme umulig«

»Det er nødvendigt at lære at forbinde Arbejdermassernes brusende, overstadige Forsamlings-Demokrati, der er som Foraarsoversvømmelserne, der gaar over alle Bredder, med *jernhaard* Disciplin i Arbejdstiden, med *betingelsesløs* Lydighed over for een Person, Sovjet-Lederen, i Arbejdstiden«

Regnskabsførelse og Kontrol — det er det vigtigste, som kræves for at bringe Orden i den første Fase af det kommunistiske Samfund og faa det til at funktionere rigtigt. Og denne Kontrol maa organiseres ikke blot over det lille bitte Mindretal af Kapitalister, over de Junkere, der ønsker at bevare de kapitalistiske Overleveringer, men ogsaa over de Arbejdere, der er dybt fordærvet af Kapitalismen, og over Dovendrikerne, Farssønnerne, Falsknerne og lignende Bevarere af Kapitalismens Traditioner«

(Lenins samlede Værker, Bd. XXI
Side 446, 464 og 528, russ. Udg.)

Da jeg i 1924 første Gang var i Sovjet-Unionen, var disse Principper de ledende, da jeg i 1927 begyndte at arbejde derovre, var der intet ændret i dette Forhold, og da jeg i 1935 forlod Sovjet-Unionen, bestod det endnu. Ikke engang Partisekretæren eller Fagforeningsformanden, der sammen med Direktøren udgør »Trekanten« paa hver eneste Arbejdsplads i Sovjet-Unionen, kan rokke ved Direktørens Suverænitet, hvad angaar Ledelse af Fabrikens Drift. De er raadgivende og ikke mere. Men han maa naturligvis overholde Landets Love og deriblandt Arbejdslovene, der haandhæves af Fagforeningerne.

De kollektive Forsamlinger, som Schandorff omtaler, drøfter alle Forhold paa Fabriken, ogsaa Mulighederne for Forbedring og Forøgelse af Produktionen, Arbejderbeskyttelse o. s. v., og det er naturligvis af stor Værdi for Direktøren at udnytte den Erfaring, som hele Arbejderstyrken sidder inde med.

Men den giver ikke Direktøren Direktiver. Det har Schandorff altsaa misforstaaet.

Schandorff er heller ikke heldig, naar han omtaler kollektive Landbrug. Det er skam ikke nogen kapitalistisk Arbejds- og Fordelingsmaade, der gør sig gældende der, eller Tilbagetrængning af Kollektivprincipper. Man forbedrer Organisations- og Arbejdsformerne, men kun i socialistisk Retning, og inden to Aar til er forløbet vil alt Landbrug i Sovjet-Unionen være af rene socialistiske Støbning og ganske og aldeles renset for alt, hvad der blot i ringeste Grad kunde minde om Kapitalisme.

Schandorff taler om »kollektive Kolonihaver, hvor man arbejdede i Fællesskab og delte Udbyttet i Fællesskab«. Der har aldrig i Sovjet-Unionen eksisteret kollektive Kolonihaver, og der har aldrig været gjort Forsøg paa at oprette saadanne. Maaske har S. faaet de saakaldte O. R. S.-Landbrug i den gale Hals. Det var Landbrug, der oprettedes under den første Fem-aarsplan i Tilslutning til de store Fabriker for at lette deres Forsyning med Levnedsmidler. De blev drevet af Fabrikernes Ledelse, var altsaa en Slags Statsgodser, og aldrig i noget Tilfælde som Kolonihaver. De spillede en Tid lang en betydelig Rolle i Fabrikernes Forsyning, men er nu med Landbrugets Kollektivisering og vældige Stabilisering blevet overflødige, og man er i Gang med at likvidere dem, hvor det synes at være det mest praktiske. At nogle Arbejdere her og der med Held dyrker Kolonihaver i det socialistiske Samfund — ja, det skal de ikke høre ondt for. Men at bruge det som Argument mod Kollektiviseringen er lovlig meget ved Siden af.

Schandorff har ligeledes misforstaaet Lønssystemet. Ganske vist nævner han forskellige Indtægter, men taler dog om Ligeløn. Han maa altsaa mene, at der indenfor de forskellige Grupper er Ligeløn eller har været det til for ganske nylig. Det er ikke Tilfældet. Der har altid været flere Tarifsatser for forskelligt Arbejde.

Stalin er den anerkendte Talsmand for de socialistiske Arbejdsmetoder, som blandt andet understreger, at man under Socialismen bør arbejde efter Evne og modtage Løn i Forhold til det udførte Arbejde. Han er en ivrig Talsmand for Stachanow-Metoderne, der gaar ud paa at udnytte den nye Teknik paa den mest hensigtsmæssige Maade, saa Resultatet bliver de flest og de bedst mulige Produkter med det mindst mulige Energiforbrug.

Men Stalin gør alt dette i nøje Overensstemmelse med Sovjet-Unionens kommunistiske Parti, og det lyder naivt, naar Schandorff taler om de »mange ærlige men enfoldige og fanatiske menige Medlemmer. Disse drømmer stadig om det pengeløse, klasseløse Samfund med fri Adgang til at konsumere efter Behag o. s. v.«

Schandorff jonglerede ogsaa med Løn- og Leveomkostninger i Sovjet-Unionen. Han udtaler sig meget udførligt om Forholdene i 1934, skønt han jo forlod Landet i 1933. Ganske vist rejste han i Juli 1934 paa Vej fra Persien over Baku—Leningrad med et 2-Dages Ophold i Moskva, hvor han var min Gæst. Han udtalte sig ret anerkendende overfor de Frem-

skridt, som det forløbne Aar kunde fremvise i Sovjet-Unionen. Vi besaa den nye Trolley-Linie gennem Gorki-Gaden, og da den aarlige Sportsdemonstration i Moskva netop fandt Sted den Dag, stod vi længe og saa paa de forhidragende Tusinder af unge, kraftige, glade Arbejdere og Arbejdersker, der i faste Kolonner og fikse Sportsdragter drog forbi. Saa særlige Studier over »Elendigheden« i Moskva gjorde Schandorff ikke. Han regner Middellønnen for ufaglærte i hele Sovjet-Unionen som gældende for Moskva, hvor Lønnen er højest, regner med 10 pCt. af Lønnen til Statslaan, hvor det for denne Løngruppe ligger nærmere 5 pCt., regner med 10 pCt. til Husleje, hvor Procenten i Virkeligheden er betydelig mindre, helt ned til 3 pCt. for de lavestlønnede. 1.7 Personer til hver Arbejdende at forsørge er usandsynlig meget. Der er ca. 1½ Mill. Lønmodtagere i Moskva. Indbyggerantallet er knap 4 Mill., og fra de forsørgedes Tal maa trækkes over 100 000 Studenter med Stipendium og de fleste Pensionærer. Og hvorfor saa stor en Sum til Cigaretter, naar den jævne Mand som Regel ruller sin Cigaret af Mahorka, der er en meget yndet Tobak i Sovjet-Unionen.

Men Tilsnelgelserne i »Budgettet« bliver til rene Uhyrligheder i Tabellerne, der skal vise Priserne paa almindelige Forbrugsartikler.

For det første omtaler Schandorff ikke, at Kortsystemet bestod til 1. Oktober 1935, ja delvis til 1. Januar 1936, og det gav Arbejderne en vis Mængde af de almindeligste Ting til de lave Priser (Sukker 2 Rbl. pr. kg, Kød 3 Rbl. pr. kg, Smør 6 Rbl. pr. kg), og Brødpriserne blev først forhøjet i sidste Halvdel af 1934, og aldrig til de af Schandorff nævnte Priser, men til 1 Rbl. pr. kg Rugbrød og 2 Rbl. pr. kg Hvedebrød i Moskva. Disse Priser blev 1. Oktober sænket til henholdsvis 0,80 Rbl. og 1,60 Rbl. og vil snart blive sænket igen. Da man ophævede Kortsystemet sænkede Priserne paa det aabne Marked samtidig: Sukker 4,50 Rbl., Kød 5—7 Rbl. og Smør 5 Rbl. pr. kg. Det er naturligvis høje Priser, men Russerne har altid været mindre afhængige af disse Ting end vi. De spiser mere Brød og Grøntsager end vi. Forsyningen med Grøntsager var nogle Aar ikke tilfredsstillende, men i 1934 og navnlig i 1935 blev det ordnet godt og til billige Priser for alle de gængse Grøntsager, som i Sovjet-Unionen forekommer i et betydeligt rigere Udvalg end her. Kartoffler har ikke før spillet nogen nævneværdig Rolle paa det russiske Bord, men er nu ved at vinde Indpas. Og Hovedmængden af sine Kød- og Fedtstoffer faar den russiske Arbejder i de Maaltider, han indtager i Fabrikkøkkenerne. Der spises ogsaa megen god Fisk.

Den private Husholdning formindskes naturligvis stærkt derved, at de fleste spiser mindst et Maaltid — Middagen — i Spisesalen paa Arbejdspladsen, ligesom alle Børnene bespises paa Skolen eller i Børneasylerne — forøvrigt gratis, hvis det skønnes, at Barnets Forældre daarligt kan betale.

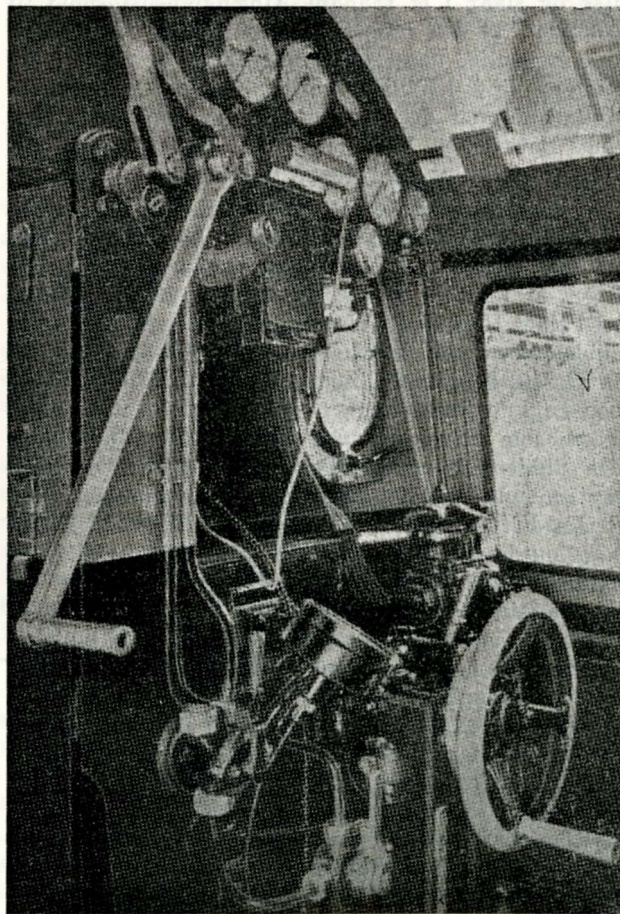
(Fortsættes.)

DE TYSKE STRØMLINIEDE DAMPLOKOMOTIVER

Som bekendt har de tyske Lokomotivfabrikker bygget strømledede Tenderlokomotiver for at prøve Damplokomotivernes Brugbarhed i Sammenligning med Oliemotoren. De har Akselanordningen 2 C 2, der saaledes er symmetrisk og har samme Løbesikkerhed med begge Løbetrukkerne. Den store Hastighed, hvortil disse Lokomotiver er beregnet, stiller naturligvis store Krav til Lokomotivpersonalet, og det er derfor forsøgt at indrette Lokomotivets Betjening saaledes, at Personalets Opmærksomhed i videst mulige Omfang kan være henvendt paa Linien.

Tenderlokomotiver, som de forefindes i Almindelighed, er ubekvemme at betjene under Baglænskørsel, da Styring, Regulatorsving m. m. sidder saaledes, at Føreren maa dreje sig for at betjene dem. Da Sekunderne under større Hastigheder kan være kostbarere i sikkerhedsmæssig Henseende end under langsommere Kørsel, har man paa de nye Tenderlokomotiver lettet Lokomotivførerens Opgave ved at dublere de Organer, han skal betjene, og anbragt en Styringsbuk, et Regulatorsving, en Hastighedsmaaler m. m. særskilt for Baglænskørsel foran det højre Vindue, naar Tenderen er forrest.

Førerhuset er et helt lukket Rum med to Indgangsdøre, som i Modsætning til almindelig Praksis



Førerstand paa Tenderlokomotivets Bagvæg.

ikke er anbragt lige overfor hinanden. Den for Fremkørsel beregnede Førerstand er indrettet paa sædvanlig Maade, men har her for første Gang faaet en halvhøj Bag- og Sidevæg, som med et Klapsæde udgør en Slags højrygget Stol for Lokomotivføreren. Gennem rigeligt tilmaalte Sidevinduer, hvoraf det ene er et Skyvindue, og et ovalt Vindue i Forvæggen faas det fornødne Dagslys og den fornødne Udsigt over Strækningen.

Førerstanden for Baglænskørsel, som ses i Billedet, har sin Plads bag Lokomotivfyrbøderens, og er ogsaa her afgrænset af en halvhøj Bag- og Sidevæg. Den har foran sig alle Betjeningsdele og Instrumenter, Lokomotivføreren har Brug for, svarende til de, der benyttes under Fremkørsel. Af Pladshensyn er Styringskruen for Bakkørsel anbragt lodret og forsynet med koniske Tandhjul, saa den kan betjenes paa sædvanlig Maade. Anbringelsen af Instrumenterne paa Bagsiden voldte ingen Vanskeligheder, da de for de flestes Vedkommende kun drejer sig om nogle Rørledninger. Derimod lod den dobbelte Udførelse af Regulatorsving og Styringskruer sig ikke saa let gennemføre. Regulatoren for Bakkørsel er umiddelbart forbundet med den tilsvarende for Fremkørsel ved Hjælp af en under Førerhusets Tag anbragt Aksel, saaledes at begge Regulatorsving maa følge hinandens Bevægelser.

Styringskruerne er ogsaa koblet sammen mekanisk og staar i et saadant Afhængighedsforhold til hinanden, at den rette Betjening af den ene Styring kun er mulig, naar den anden Styring staar i sin Midterstilling, i hvilken Stilling denne Styringskrues Møttrik danner det faste Punkt for den første Styrings Bevægelser. Lokomotivet kan ved denne Anordning Gangskiftes med begge Styringer.

I den tyske Presse er omtalt nogle Prøveture med Damp-Strømlinietog. Til det ene er Lokomotivet bygget hos *Henschel* i Kassel og Vognene, som udgør Toget, af Firmaet *Wegmann & Co.* i samme By. Toget kaldes Henschel—Wegmann-Damptog og har 48 Siddepladser paa 2. Klasse og 144 Siddepladser paa 3. Klasse. I Spiseafdelingen er der 23 Siddepladser. Den bageste Personvogn har i Bagenden et Udsigts-taarn, som hæver sig over Vogntaget og indeholder fire Siddepladser. Paa Prøveturen, hvortil Pressen var indbudt, medførte Toget 200 Rejsende og forlod Berlin Kl. 10,06. Kl. 12,38 ankom Toget til Hamborg og havde tilbagelagt 287 km i 152 Minutter inklusive et Ophold i Wittenberge paa 5 Minutter for Vandtagning. Ved Ankomsten til Hamborg betonedes Rigsbanedirektør *Leibbrandt*, at de tyske Damplokomotiver nu havde overgaaet Motorvognene, idet de nye Damptog, Rigsbanerne nu sætter ind, ikke alene var hurtigere, men ogsaa billigere i Driften.

Tilbageturen til Berlin udførtes af et *Borsig* strøm-liniet Damplokomotiv med et Tog paa 250 Tons bestaaende af en Maalervogn og 4 D-Tog Vogne 1. og 2. Klasse af nyeste Type. *Frankfurter Zeitung* skriver herom: »Atter havde man som i Formiddags Følelsen af et roligt Løb og stor Sikkerhed. Ogsaa dette Tog løb gennem Landet med en Hastighed, der til Tider kom op paa 187 Kilometer i Timen.«

Samarbejde mellem Statsbanerne og Københavns Sporveje.

Ministeren for offentlige Arbejder har efter Aftale med Københavns Magistrat nedsat et Udvalg til Undersøgelse og Forberedelse af Spørgsmaalet om Etablering af et Samarbejde mellem Statsbanerne, Københavns Kommunes Sporveje og Rutebiltrafiken i Forbindelse med København.

Som Formand for Udvalget er udnævnt Generaldirektør P. Knutzen, og som Medlemmer er for Statsbanernes Vedkommende beskikket Banechef Flensborg, Trafikchef Hyllestad og Distriktschef Herchend; som udpegede af Magistraten Sporvejsdirektør Juel-Hansen, Trafikinspektør Krag og Afdelingsingeniørerne Christophersen og Flindt.

INTERNATIONALT JERNBANEMØDE I KØBENHAVN

I Dagene 8.—20. Juni afholdt 6 Kommissioner inden for Jernbaneadministrationernes Internationale en Række Møder og Drøftelser i København. Af de Spørgsmaal, der behandlede, skal vi bl. a. nævne: Udveksling af rullende Materiel og Indførelse af automatisk Kobling.

Møderne afholdtes alle paa Christiansborg, og der deltog 100—150 Repræsentanter for saa at sige Alverdens Jernbaneadministrationer, dog ikke Amerika. Selvfølgelig vistest der de udenlandske Deltagere en Del Venlighed fra de danske Statsbaners og andre officielle danske Myn-digheders Side.

VERDENS JERNBANENET

Ved Udgangen af Aaret 1932 udgjorde Verdens Jernbanenet sammenlagt 1 304 295 km, fordelt paa de forskellige Verdensdele paa følgende Maade:

Amerika	623 923 km
Europa	427 133 »
Asien	134 444 »
Afrika	69 193 »
Australien	49 602 »

Af de forskellige Lande kommer Amerikas forenede Stater først med 416 000 km, herefter følger Rusland med 81815 km, Kanada med 70 000 km. Indien med 66 758 km, Frankrig med 63 650 km, Tyskland med 58 616 km, Argentina med 34 416 km og Brasilien med 31 716 km.

De øvrige Lande havde alle et Jernbanenet, hvis Længde var under 30 000 km.

I Spørgsmaalet om Antal km Jernbane paa hver Kvadratmil, staar Belgien øverst med 36,4 km, hvorefter følger Svejts med 14,6, Storbritannien med 14,2, Tyskland med 12,5, Danmark med 11,7, Frankrig med 11,6, Holland med 10,7, Tjekoslovakiet med 9,8 og Østrig med 9,7 km.

Til Sammenligning kan anføres, at Sverige med sine ca. 17 000 km Jernbaner, har ca. 3,7 km pr. Kvadratmil.



JUBILÆER



Den 9. Juli kan Lokomotivfører i Gedser *B. Elmgreen* fejre sit 40 Aars Jubilæum ved D. S. B. Afdelingen bringer herved vor afholdte Kollega de bedste Ønsker for Dagen med Haab om, at vi endnu nogle Aar maa være sammen med den ungdommelige, glade Jubilar, som passer sin Tjeneste støt og roligt.

Fm.



Motorfører *C. Sørensen*, Viborg, der 1. Juli kan fejre sit 25 Aars Jubilæum ved Statsbanerne, bringes herved Afdelingens Hilsen med Tak for godt Kammeratskab i den svundne Tid og med Ønske om Held og Lykke i Fremtiden.

C.



Lokomotivfyrbøder *C. Holm Sørensen*, Strandgade 68. Helsingør, kan den 1. Juli fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Dette er et af de Jubilæer, som heldigvis er sjældne; thi det hører jo ikke til det almindelige, at Lokomotivfyrbøderne forbliver saa mange Aar i denne Stilling. Holm Sørensen har da heller ikke været Lokomotivfyrbøder i hele sin Tjenestetid. Han begyndte d. 1. Juli 1911 som Skibsfyrbøder ved København—Malmø Overfarten, hvorfra han forflyttedes til Helsingør—Helsingborg Overfarten. Han fik imidlertid Lyst til at komme over i Lokomotivtjenesten, og dette Ønske blev imødekommet; i 1917 blev han Lokomotivfyrbøderaspirant, og d. 1. April 1918 overførtes han til Lokomotivfyrbøderstillingen med Station i Gedser. Efter kortere Ophold paa Gb. og Kk. Depoter kom han tilbage til Helsingør, hvor han har været siden.

Holm Sørensen er en stille og rolig Mand, som passer sin Tjeneste med Interesse og Omhu, han er afholdt og respekteret af saavel Medansatte som Kolleger og vil utvivlsomt paa Jubilæumsdagen modtage Beviser herpaa. Afd. 8 sender de bedste Ønsker for Jubilæumsdagen og Fremtiden med Tak for godt Kammeratskab i den svundne Tid.

K. H. K.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Jernbanelæger.

Jernbanelæge *H. P. T. Ørum*, Sortedamsdosseringen 23, København, er bortrejst fra 1. Juli—11. August d. A. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Lægerne *Agnar Jensen* og *Tingmann*, Refsnæsgade 48, Telefon Nora 7545.

Konsultationstid: Kl. 12—13 samt Fredag Kl. 18—19.

Leverandører af Brilller.

Nedennævnte Optiker-Firmaer i København yder Sygekassens nydende Medlemmer og deres Børn under 15 Aar Rabat ved Køb af Brilller.

Preislers optiske Institut, Købmagergade 13 og Nørrebrogade 57, leverer Sygekassernes Standardbrille med buede Glas og overspundet Nikkelstel for 4 Kr. 20 Øre, med Gulddoublestel 11 Kr. 20 Øre. Paa Brilller af andet Fabrikat ydes 33 pCt. Rabat.

Optiker Felix Schmidt, Nørrevoldgade 68, leverer Sygekassernes Standardbrille med buede Glas og overspundet Nikkelstel for 4 Kr. 40 Øre, med Gulddoublestel 10 Kr. 40 Øre. Paa Brilller af andet Fabrikat ydes 20 pCt. Rabat.

F. A. Thieles optiske Specialforretning, Købmagergade 3. Fra Forretningens specielle Sygekasseafdeling leveres Sygekassernes Standardbrille med buede Glas og overspundet Nikkelstel for 4 Kr. 90 Øre, med Gulddoublestel 11 Kr. 90 Øre. Ved Køb af Brilller af andet Fabrikat fradrages i Brillens Pris et Beløb af 3 Kr. 50 Øre. Ved Køb af nye Glas til Indsætning i gammelt Stel eller ved Køb af nyt Stel ydes en Rabat paa 10 pCt.

Sygekassernes Optik, Nørregade 41, leverer Sygekassernes Standardbrille med buede Glas og overspundet Nikkelstel for 4 Kr. 90 Øre, med Gulddoublestel 11 Kr. 90 Øre. Dette Firma leverer kun Brilller efter Recept.

Det bemærkes udtrykkeligt, at de anførte Priser for Sygekassernes Standardbriller er beregnet for Brilller med Glasstyrke indtil + eller ÷ 4. For Brilller med Glas af større Styrke eller med særlig Slibning — for Bygningsfejl — forhøjes Prisen efter en i Overenskomsten med Sygekassen fastsat Skala.

Notitser

Lønforhøjelse for Lokomotiv- og Togpersonalet ved Mobile & Ohio Railroad.

Efter langvarige Forhandlinger er det kommet til Overensstemmelse mellem nævnte Selskab og Lokomotiv- og Togpersonalets Organisationer. Overenskomsten indeholder, at 2 pCt. af Lønedsættelsen paa 10 pCt. bliver ophævet for Perioden 1. Februar—30. Juni 1936, yderligere 3 pCt. i Tiden 1. Juli—30. September, samt fra og med den 1. Oktober 1936 de øvrige 5 pCt. I. T. F.

Nye Lejrsport-Vogne til Great-Western.

Great Western Railway, som sidste Aar lod bygge nogle Lejrsportvogne, der køres ud paa en Landstation efter Ønske, og der rangeres ind paa et Sidespor, hvor de bliver staaende, indtil Familien, som har lejet Vognen, ønsker at skifte Ferieopholdssted, har haft en saa stor Sukces, at Selskabet har besluttet at lade fremstille yderligere 12 Vogne til Brug i den kommende Sæson. Sidste Sommer var Vognene blevet kørt til 38 forskellige Steder i Landet, som var kendt for deres Skønhed. Selskabet vil alt- saa ialt faa 50 Lejrsportvogne. I. T. F.

Det franske Jernbanepersonale kræver tre Ugers Ferie.

Da det franske Jernbanepersonale med Hensyn til Ferieordningen indtager en mindre gunstig Stilling end de øvrige Tjenestemænd, saasom det kommunale Personale, Postvæsenet, Politiet og for en stor Del ogsaa Sporvejspersonalet, hvis Ferie ligger mellem tre og fire Uger, medens Jernbanemændenes faglige Pligter er af den Art, at de skulde have Krav paa samme Rettigheder, har de franske Jernbaneorganisationer i Fællesskab stillet Krav om tre Ugers Ferie. I. T. F.



Udvævnelse fra 1.—6.—36:

Lokomotivfyrbøder N. P. E. V. Nielsen, Helgoland, til Lokomotivfører, Oddesund Nord (Depotforst.), (min. Udn.).

Forflytelse efter Ansøgning fra 1.—6.—36:

Lokomotivfører G. S. Pedersen, Struer, til Eshjerg.
Lokomotivfører J. K. Andersen, Oddesund Nord (Depotforst.), til Struer.



REGNSKAB FOR KONG CHRISTIAN DEN IX'S UNDERSTØTTELSESFOND FRA DEN 1. APRIL 1935 TIL 31. MARTS 1936

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1934/35	88. 23
Udtrukket Obligation	2 000. 00
Indbetalte Bidrag i 1935	104. 00
Modtagne Gaver	48. 00
Indvundne Renter:	Kr. Ø.
Af Obligationer	1 120. 50
Af Bankbog	13. 92
	1 134. 42
	3 374. 70

<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Indkøbte Obligationer (2300 Kr.)	1 989. 25
Omkostninger herved	4. 79
Udbetalte Understøtt., 13. Portioner à 100 Kr.*)	1 300. 00
Portoudgifter	8. 86
Beholdning, der overføres til næste Regnskabsaar	71. 80
	3 374. 70

STATUS DEN 31. MARTS 1936

<i>Beholdninger.</i>	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank	71. 80
Obligation ifølge forrige Regnskab til paalydende	Kr. Ø.
Værdi 24 900 Kr., bogført for 23 578. 50	
heraf udtrukket i Aarets Løb	1 710. 00
	22 900 Kr., bogført for 21 868. 50
og indkøbt .. 2 300 » » » 1 989. 25	
	25 200 Kr., bogført for 23 857. 75
	23 857. 75
	23 929. 55

<i>Gæld.</i>	Kr. Ø.
Fondets Kapital:	Kr. Ø. Kr. Ø.
Obligationer bogført for 19 987. 50	
Paa Bankbog	12. 50
	20 000. 00
Obligationer bogført for	3 870. 25
	23 870. 25
Beløb til Disposition	59. 30
	23 929. 55

København, den 31. Marts 1936.

Knutzen. /N. Roed, Sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. — Beholdningerne var til Stede.

København, den 6. Maj 1936.

C. Wieth. *R. Kantsø.*

*) Understøttelserne er udbetalt til:

Enken efter en Baneformand, Enken efter en Ledvogter, Enken efter en pens. Togbetjent, Enken efter en fhv. Stationsforstander, Enken efter en Portør, Enken efter en Lokomotivfører. En Banearbejder, en Portør, en Ledvogter, en pens. Banearbejder, en pens. Assistent, en pens. Overportør, en Datter efter afdød Pakmester.