



NO 20

20. Oktober 1936

36. Aargang

NATARBEJDET

For et Stykke Tid siden skrev en af Papir-industriarbejderforbundets Hovedbestyrelses-medlemmer, P. Nielsen, i »Social-Demokraten« en Artikel, hvori han belyste de Ubehageligheder, Døgnarbejdet fører med sig. Forfatteren viser hvorledes Folk, som er beskæftiget ved uregelmæssigt Arbejde, ikke kan føre et normalt Familieliv, og hvorledes Døgnarbejderen kulturelt altid vil komme til at staa tilbage for andre Arbejdere, da han f. Eks. ikke kan komme til Møder e. l., ja, ikke engang Fagforeningsarbejdet — der dog betinger hans økonomiske Eksistens — kan han skænke den nødvendige Tid og Interesse. P. Nielsen peger endvidere paa, at Døgnarbejderen sjældent kan spise sammen med den øvrige Familie, hvilket virker fordyrende paa Husholdningen, ligesom det er vanskeligt for ham helt at kunne følge sine Børns Opdragelse og Opvækst. Artiklen konkluderer i, at de forskellige Organisationer snarest skulde tage dette Spørgsmaal op til Behandling, saa der kunde skaffes nogen Godtgørelse for de mange Ubehageligheder, Døgnarbejdet bringer med sig, og »Social-Demokraten« ledsagede Artiklen med en Bemærkning om, at der her var peget paa et Spørgsmaal, som Fagbevægelsens Folk formentlig ikke hidtil havde været tilstrækkelig opmærksom paa.

Siden den her omtalte Artikel offentliggjortes, har forskellige Fagblade beskæftiget sig med den, og da Spørgsmaalet jo ogsaa har Betydning for den Del af Tjenestemændene, hvis Arbejde falder under lignende Former som dem,

der gælder for Døgnarbejderne ude i Privat-erhvervet, blot med den Forskel, at det for nogle, f. Eks. Jernbanepersonalet, er endnu mere skiftende, har forskellige Tjenestemandorganisationer behandlet dette Spørgsmaal i deres Fagpresse. Dansk Postforbund har f. Eks. udkastet det Spørgsmaal, om Natarbejdet ikke burde vurderes efter helt andre Linjer end de nuværende, nemlig ved at det i Forhold til Dagarbejdet beregnes med en betydelig højere Procent som Arbejdstid.

Vi Lokomotivmænd har med Interesse set, hvorledes en ikke ringe Del af Pressen har beskæftiget sig med dette Forhold, og vor Interesse er naturlig, da vi for mere end 20 Aar siden har rejst dette Spørgsmaal og endda fik det bragt et godt Stykke fremad.

For Statsbanernes Vedkommende blev de første Tjenestetidsregler tilvejebragt for Lokomotivpersonalet. Den Kommission, som behandlede det paagældende Spørgsmaal, afgav Betænkning i Februar 1916, og i den foresloges det for det ved Rangertjenesten beskæftigede Lokomotivpersonales Vedkommende, at hver Times Tjeneste i Nattimerne skulde regnes = $1\frac{1}{4}$ Times Tjeneste. Administrationens Repræsentanter anførte følgende Begrundelse for deres Stilling:

»For Rangertjenestens Vedkommende stiller Forholdet sig saaledes, at der ved denne Tjeneste, der her i Landet kun udføres med en Mands Betjening paa Maskinen, virkelig kan siges at være berettiget Grund til ved faste Regler at nedsætte Arbejdstidens

Længde om Natten. I det fremsatte Forslag til Regler for Rangertjeneste har vi da ogsaa optaget en Tilægsberegning med 25 pCt. for Nattjeneste paa Lokomotivet i Nattimerne.«

Som det heraf fremgaar, er det altsaa mere end 20 Aar siden, Statsbanernes Administration indrømmede, at der ogsaa tjenestetidsmæssigt set burde tages særligt Hensyn til Natarbejdet.

Umiddelbart efter Krigen fik en ny Tjenestetidskommission Anledning til at beskæftige sig med vore Tjenestetidsforhold, og med Hensyn til Nattjenesten lykkedes det da at faa indført en Bestemmelse, der netop skulde give det Personale, som havde megen Nattjeneste, en vis tjenestetidsmæssig Lettelse i Forhold til dem, som havde udelukkende Dagtjeneste.

Denne Ordning traadte i Kraft den 1. Januar 1921, og den tillod indtil 20 Timers Nedsættelse af Maanedsnormen for Lokomotivpersonale paa enmandsbetjente Maskiner, og indtil 23 Timers Nedsættelse for Lokomotivpersonale i Togtjenesten. Men dette varede beklageligvis kun saa kort; i den noksom bekendte Neergaardske Spareperiode blev dette Gode fra taget os.

Vi for vort Vedkommende har imidlertid stadig været opmærksom paa dette Spørgsmaals afgørende Betydning. Vi foreslog derfor i September 1934, da Tjenestetidsreglerne sidst var til Gennemsyn, at der indførtes en Bestemmelse om, at der for Tjeneste paa Lokomotiv eller Motorvogn i Tiden mellem Kl. 21 og Kl. 6 beregnedes et Tjenestetidstillæg paa 25 pCt. Som det vil vides, lykkedes det dog ikke ved denne Lejlighed at faa den gamle gode Bestemmelse genindført.

Vi tillader os desuden at anføre, at vi her i Bladet i indeværende Aar har bragt en Artikel, der netop slog til Lyd for, at Arbejde i Dagtimerne — fra Kl. 6—18 — skulde vurderes med 1 Time for hver præsteret Arbejdstime, medens Arbejde i Tiden fra Kl. 18—22 skulde vurderes med 1½ Time for hver præsteret Arbejdstime, og Arbejde i Tiden fra Kl. 22—6 med 1½ Time for hver præsteret Arbejdstime.

Vi har imidlertid hidtil staaet ret alene med disse vore Anskuelser, i hvert Fald har vi været alene om at bringe dem frem. Men da Spørgsmaalet nu er rejst fra anden Side og har foranlediget en Diskussion netop om Døgnarbejdernes daarlige Stilling i Forhold til dem,

som udelukkende har Dagarbejde, vilde vi hilse det med Glæde, hvis det igen skulde kunne lykkes at komme til Realitetsdrøftelser. Vi for vort Vedkommende tilsiger vort Medarbejde paa dette Felt.

FORAN BEGYNDELSEN TIL EN NY ØKONOMISK PERIODE?

Betydningen af Franc- og Gylden- devalueringen.

I 1931 frigjorde det engelske Pund sig fra Guldet. De skandinaviske Lande fulgte Eksemplet. I 1933 blev Dollaren devalueret og i disse Dage har de sidste store Verdensvalutaer, den franske og svejtsiske Franc og den holl. Gylden, opgivet Guldet som Basis og søgt Tilslutning til den engelske Møntblok. Endnu staar Rigsmarken udenfor; men den tyske Rigsmark er ikke mere nogen Verdensvaluta, da den som Følge af et sindrigt udspekuleret System af Blokeringer, Restriktioner og Reguleringer kun har Betydning som Indenrigsvaluta.

Hvad betyder denne Udvikling? Principielt betragtet rammes Arbejderbefolkningen haardt ved enhver Forandring af Pengenes Værdi. Devalueres der, saa falder Reallønnen, d. v. s. Arbejderen faar færre Varer for det samme Lønningsbeløb, da Priserne i Reglen stiger betydeligt. Prisstigningerne udlignes kun sjældent af Lønstigninger. Men som Erstatning forøges saa til Gengæld Arbejdsmulighederne, og Arbejdsløsheden formindskes. Holdes Møntfødens Guldværdi, saa holder Reallønnen sig ligeledes, for saa vidt Lønningerne ikke — som i Tyskland og i Frankrig før Folkefrontens Sejr — bliver nedskaaret. Men saa tiltager Arbejdsløsheden i hvert Fald.

Devalueringen af det engelske Pund og de skandinaviske Valutaer foregik paa et heldigt Tidspunkt. Den fandt nemlig Sted i en Periode, hvor Raastofpriserne var i Færd med at falde. Den verdensøkonomiske Virkning af de devaluerede Valutaer var saa stor, at Priserne fulgte Sterlingvalutaens Tendens. Af den Grund medførte Sterlingdevalueringen og Devalueringen af de nordiske Kroner i alt væsentligt kun Fordelene ved en Devaluering: Opblomstring af Næringslivet uden væsentlige indre Prisstigninger.

De nye Devalueringer foregaar i en anden

Atmosfære. Den selvstændige Betydning, som kan tillægges disse Valutaer i og for sig, er ikke saa omfattende som den, der kan tillægges Sterlingvalutaen. Desuden har vi allerede i lang Tid befundet os i en Periode med stigende Priser. Man vil altsaa i de nye Devalueringslande komme til at regne med Prisstigninger.

Hvad angaar Udviklingen, saaledes som den vil forløbe i de enkelte Lande, kan man kun tillade sig en skønsømmessig Vurdering. Vanskeligst vil Situationen utvivlsomt forme sig for Holland, som med sin halve Million Arbejdsløse har lidt mest under »Guldsygen«. Desuden er her Devalueringsgraden (ca. 20 pCt.) sikkert for ringe. Gunstigst ligger Forholdene sikkert for Svejts, der hidtil har været det dyreste Land i Europa, men nu staar foran Genopbyggelsen af sin vigtigste Industri, Turismen.

Størst Interesse og Betydning for den internationale Udvikling er Forholdene i Frankrig. Leon Blums Regering, som havde det Mod at bryde med Forgængernes smaalige, fantasiløse Spare- og Sultepolitik, begyndte sit Arbejde med at forhøje Smaa-Forbrugernes Købeevne. Da den herved samtidig formindskede Kapitalisternes Profitudsigter, strømmede det franske Guld ud fra Banque de France's Kældere til Udlandet. Atter havde Blum Mod til at tage en hurtig Beslutning. Han forstod, at der ikke gives nogen fransk Specialløsning af den økonomiske Krise, og han bestemte sig derfor til gennem Pengenes Devaluering at slutte sig til Sterlingstaternes Priseniveau. Nu er alt imidlertid afhængig af, at væsentlige Prisstigninger kan forhindres. Gunstigt er det, at den franske Import næppe beløber sig til 10 pCt. af Landets Omsætning. Det er altsaa kun en Prisstigning af disse talmæssigt ikke betydelige Importvarer, der er økonomisk berettiget. Men der er Fare for, at Priserne af psykologiske Grunde gaar i Vejret i et Omfang, som svarer til Devalueringen. Ugunstigt er det, at Frankrig allerede før Devalueringen befandt sig i en Prisstigningsperiode, som motiveredes med de betydelige Lønstigninger. Ugunstig er endvidere den Kendsgerning, at det franske Folk er inflationstrænet og som Følge deraf har Tilbøjelighed til at »omregne i Guld«.

Regeringen Leon Blum har ogsaa erkendt denne Fare og allerede 8 Dage efter Devalueringen resolut nedrevet de væsentligste Skranke, der skilte Frankrig fra Verdensmarkedet

og sat 160 kvotabegrænsede Varer paa Fri-lister. Samtidig har den vedtaget betydelige Toldnedsættelser for ikke kvotabegrænsede Varer.

Saaledes vil man bekæmpe Prisstigninger i Frankrig gennem udenlandsk Konkurrence. Det er at haabe, at Leon Blums konsekvente Økonomipolitik vil formaa at sikre ogsaa den franske Arbejderbefolkning Devalueringens Fordele uden Prisstigningernes Ulemper.

Det er ikke muligt at give noget fyldestgørende Billede af den Revolution, som har fundet Sted paa Valutaområdet, uden i det mindste ganske kort at omtale Situationen i Tyskland. Schacht har erklæret, at Tyskland ikke vil devaluere foreløbig. Tyskland kan holde Marken, fordi Marken og Tysklands Økonomi — som allerede nævnt — staar fuldstændigt isoleret. I Tyskland selv er sikkert vide Kredse inden for Industrien interesseret i en Devaluering, da man venter sig Eksportforøgelse og Gældsreduktion som Følge af en saadan. Men samtidig frygter Industrien *Lønstigningsbevægelsen*, der vil være uundgaaeligt forbundet med Devalueringen. Hitler selv og de »ægte« Nationalister (til Forskel fra de førende inden for Finansverdenen) frygter Devalueringen, fordi Hitler og Goebbels har lovet den tyske Sparer, der endnu ikke er kommet sig af Forskrækkelsen over den første Inflation, at Marken skal beholde sin Værdi. Af disse *indrepolitiske* Grunde er Marken i første Omgang blevet holdt.

I Praksis betyder dette, at det tyske Folk vil gaa videre ad Forsagelsens Vej. Dets Skæbne er endnu *yderligere Isolering*. Den tyske Eksport vil under disse Forhold skrumpes yderligere ind, da de i Tyskland fremstillede Varer bliver for dyre ogsaa i Forhold til Franc- og Gyldenvalutaen. Ved en skønsømmessig Vurdering maa man regne med en fornyet Tilbagegang af Eksporten paa 20 pCt. Tilbagegangen af Eksportvalutaer vil netop nu blive saa meget des mere følelig, som de sidste russiske Betalinger er ydet og de tilfældige Fortjenester som Følge af Sanktionerne mod Italien er forbi. Den tyske Arbejder vil i Løbet af denne Vinter under kronisk Fedtmangel og stigende Priser komme til at sande, hvad »den stolte Mark« koster; thi Deviserne vil ikke slaa til for at købe de nødvendige Levnedsmidler i Udlandet.

For Verdensøkonomien kan den gensidige økonomiske Tilpasning mellem Verdens væsentligste Økonominationer komme til at betyde Indledningen til en ny økonomisk Periode, nemlig Genfødselen af den internationale Handel; om den vil blive det, maa i Følge Sagens Natur endnu staa hen i det uvisse. Thi Vanskelighederne, der for største Delen udgaar fra de fascistiske Stater, er overordentlig store.

I hvert Fald betegner Blums nye Foranstaltninger, der sikkert er trufne i Overensstemmelse med Amerika og England, det hidtil største Angreb paa den økonomiske Isolering, som er de fascistiske Militærstaters Religion. Vi kan kun haabe, at de Foranstaltninger, som Leon Blum har truffet til Fordel for en Forbedring af de internationale økonomiske Forhold og til Fordel for Arbejderklassens Levevilkaar, maa krones med Held og udvikles videre. Fascismens militære Afspærrings- og Isolationspolitik kan ikke bekæmpes bedre end gennem Demokratiets økonomiske Sammenslutning.

ARBEJDEROPLYSNING

Efter at Socialdemokratiet og Fagforeningerne begyndte at opnaa Resultater af deres Virksomhed i Danmark, bl. a. den forkortede Arbejdstid og forbedrede Lønninger, kom som et naturligt Krav Trangen til en dyberegaaende samfundsmæssig Viden end den, man var bleven til Del i Skolerne.

Bonde-Højskolebevægelsen havde gennem nogen Tid søgt at raade Bod paa de værste Huller i den rent skolemæssige Lærdom, men det var ikke nok.

Arbejdernes førende Organisationer havde længe indset dette og drøftet Muligheden af en godt tilrettelagt Form for Oplysningsarbejde med faste Rammer. Som Resultat af disse Drøftelser startedes i 1924 Arbejdernes Oplysningsforbund — A. O. F. — der siden da stadig har udvidet og forbedret sine Arbejdsformer og -omraader.

Ganske vist er Højskolebevægelsen stadig et naturligt Led i Arbejderoplysningen, men mens dens Mission i Begyndelsen hovedsageligt var at give et Overblik over Arbejderbevægelsens historiske Udvikling, er der nu stadig større Brug for de mere specielle Fag, som

den fremadskridende Overtagelse af Samfundsmagten nødvendiggør Arbejdernes Dygtiggørelse i.

Et andet vigtigt Led i Forbundets Oplysningsarbejde er Arbejderskolerne, der findes i flere af Landets større Byer. For smaa Penge kan her kundskabstørstende Arbejdere, som vil afse et Par Aftener om Ugen til boglig Sysse, faa Besked paa mange interessante Ting. Der undervises i Arbejderbevægelsens Historie, Samfundslære, Samfundsøkonomi, Kooperation, Jura, Industri og mange andre Fag, som det for dem der vil hævde sig i vort udviklede Samfund er nødvendigt at vide Besked med.

For al Undervisning findes der een stor Fare: at stivne i Form og Vedtægt. Den Fare løber Oplysningsforbundets forskellige Undervisningsformer ikke let. Her er ikke Tale om en gold Udenadlæren eller Efterplapren af Lærerens Ord. Her er et intiint Sammenspil til Stede mellem Lærere og Elever.

Intet Sted kommer dette Sammenspil maaske i den Grad til sin Ret som i Studiekredsene. Resultatet viser sig da ogsaa, ikke blot i Deltagernes Dygtiggørelse, men i den Popularitet, denne Undervisningsform hurtigt har naaet. Aar for Aar stiger Studiekredsenes Antal, og Emnerne, de behandler, bliver stadigt flere.

Hvad er da en Studiekreds? En Studiekreds er en Sammenslutning af Mennesker, der ønsker et særligt Emne grundigt gennemgaaet og diskuteret. Den støtter i særlig Grad sit Arbejde paa *Bogen*. Men Bøger om sociale, politiske eller økonomiske Emner kan være vanskelige at komme igennem ved egen Hjælp. Og her er Studiekredsen den bedste Løsning paa Problemet. Med en Leder, der ikke behøver at være hverken Professor eller særligt udstyret med Talegaver, men kort og godt er en energisk og interesseret Mand, der er inde i Emnet, kan der opnaas udmærkede Resultater af Studiearbejdet til Gavn for de deltagende.

ØKONOMISK SAMLING

For kort Tid siden blev der i Jernbanepersonalets Opholdslokaler ophængt en Tavle indeholdende Oplysninger om Brand-, Tyveri-, Familieansvarsforsikring og Grundejerforsikring, der af de fire Jernbanorganisationers Medlemmer kan tegnes i den af Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbaner-

**STATSBANERNE I FINANSAARET
1935—36**

ne oprettede Afdeling i det gensidige Forsikrings-selskab »Danmark«.

Gennem Forsikringsforeningen, der ligesom Uhelds-forsikringsforeningen ledes af de fire Jernbaneorgani-sationer, kan Organisationernes Medlemmer faa ovennævnte Forsikringer placeret paa betydelig bedre Forsikringsvilkaar, end der kan opnaas andet Sted.

Foreningen er dannet paa et sikkert kooperativt Grundlag. Den har allerede fra Starten ca. 2 000 forsikrede Medlemmer, og Maaned for Maaned vokser Medlemstallet, hvilket viser, at Tjenestemændene for-staan de kollektive økonomiske Sammenslutningers Betydning.

Der er rettet forskellige Forespørgsler til Forsikringsforeningen om Fremgangsmaaden ved Optagelse i Foreningen, naar den nuværende Forsikring ikke kan opsiges med det samme, fordi den er tegnet for en 5-aarig eller 10-aarig Periode. Imidlertid sørger Foreningen for Forsikringernes rettidige Opsigelse uden Hensyn til, hvor lang Tid i Forvejen den forsikringssøgende indsender Begæring og Opsigelsesblanket til Foreningen. Kan en Forsikring ikke opsiges i det hidtidige Selskab førend til en Dato i 1941 eller 1945, venter Foreningen som Regel med at indsende Opsigelsen til det paagældende Selskab indtil det Tidspunkt, hvor Forsikringen rettidig skal opsiges. Herefter træder Forsikringen automatisk i Kraft gennem Forsikringsforeningen, og der udstedes ny Police til den Forsikrede.

Det er en Selvfølge, at Forsikringerne ikke overgaar til Foreningen, førend det hidtidige Selskab har anerkendt Forsikringens Ophør hos sig.

Men det vil være praktisk straks at indsende Be-gæring og Opsigelsesblanketter, da det ofte viser sig, at Opsigelsen glemmes, og Forsikringen løber ind i et nyt Aaremaal, og en saadan Forglemmelse er for dyr for saavel den Forsikrede som for Foreningen.

Tag derfor straks Forsikringspolicerne frem, er der Tvivl om et eller andet, saa enten tal med den stedlige Tillidsmand om det, eller læg det hele i en Kuvert adresseret til Foreningen, som ordner det fornødne og returnerer de udlaante Policer efter Benyt-telsen.

Har Foreningen først overtaget Forsikringerne, er der intet at spekulere paa, saalænge Lønnen eller Pensionen udbetales ved Statsbanerne, idet Præmien hver Februar og August fradrages, og Flytning be-høver ikke at anmeldes for Forsikringssummer un-der 15 000, medmindre Flytningen sker til en Ejen-dom, som ikke er grundmuret og haardtækket. Dette er en stor Fordel. Forsikringen er altid i Kraft, hvor man saa end flytter hen i Landet.

Og tænk saa alvorlig over en Familieansvarsfor-sikring. Det sker for ofte, at et Hjemms Økonomi ry-stes i sin Grundvold, fordi et Medlem af Husstan-den har været Aarsag til en Begivenhed, som har medført et Erstatningskrav. Familieansvarsforsikrin-gen koster 6 Kroner om Aaret i Kombination med Brand- og Tyveriforsikring, og den dækker hele den fast hjemmeboende Familie eller Husstand, og saa er man forsikret.

Statsbanerne har for nylig udsendt Driftsberet-ning 1935—36, et statistisk Værk, som indeholder adskillige interessante Oplysninger, hvoraf vi gen-giver følgende:

Forholdet mellem Indtægt, Udgift og Statstilskud har i de sidste to Finansaar stillet sig, som det fremgaar af nedenstaaende Tabel:

	1935—36 Tus. Kr.	1934—35 Tus. Kr.	Forøgelse	
			Tus. Kr.	%
Driftsindtægter	113 835	106 262	7 573	7,1
Driftsudgifter	113 345	109 296	4 049	3,7
Driftsoverskud	490	÷ 3 034	3 524	116,2
Afskrivning	6 458	6 208	250	4,0
Forrentning	11 169	10 157	1 012	10,0
Statens Tilskud til Driften	17 138	19 399	÷ 2 261	÷ 11,7

Det ses heraf, at det økonomiske Resultat af Drif-ten har været bedre end Aaret før. Driftsindtægterne, der i 1934—35 steg med 5,8 Mill. Kr. i Forhold til Aaret før, er i 1935—36 steget med 7,6 Mill. Kr. til 113,8 Mill. Kr., medens de egentlige Driftsudgifter er steget med 4,0 Mill. Kr. til 113,3 Mill. Kr., saaledes at Driftsaaret er sluttet med et Driftsoverskud paa ca. ½ Mill. Kr. mod et Driftsunderskud paa ca. 3 Mill. Kr. i 1934—35. Udgiften til Afskrivning og Forrentning udgør henholdsvis 6,4 Mill. Kr. og 11,2 Mill. Kr. eller tilsammen 17,6 Mill. Kr., og trækkes Driftsoverskudet fra dette Beløb, faar man som regn-skabsmæssigt Resultat for Driftsaaret 1935—36 et Statstilskud til Driften af Statsbanerne paa 17,1 Mill. Kr. I 1934—35 var dette 19,4 Mill. Kr., nem-lig egentligt Driftsunderskud 3,0 Mill. Kr., Afskriv-ning 6,2 Mill. Kr. og Forrentning 10,2 Mill. Kr. Der er saaledes en regnskabsmæssig Bedring i Forhold til Aaret før paa ca. 2,3 Mill. Kr. og en Forbedring i Forholdet mellem Driftsindtægterne og de egentlige Driftsudgifter paa over 3½ Mill. Kr.

Driftsindtægterne fordeler sig saaledes paa de forskellige Trafikgrupper:

	1935—36 Tus. Kr.	1934—35 Tus. Kr.	Forøgelse	
			Tus. Kr.	%
Personbefordring . . .	57 575	51 586	5 989	11,6
Rejsegodsbefordring .	2 207	2 063	144	7,0
Gods- og Kreatur- befordring	40 862	40 882	÷ 20	0,0
Postbefordring	6 947	6 262	685	10,9
Andre Indtægter	6 244	5 470	774	14,1

Indtægten af Person- og Rejsegodsbefordringen var i 1935—36 ca. 6,1 Mill. Kr. eller 11,4 pCt. højere end i 1934—35. Af Stigningen skyldes ca. ½ Mill. Kr. Stigningen i Indtægten af Personbefordringen paa Statsbanernes Omnibusruter. Stigningen i Indtægten paa Banerne (og Overfarterne) er saaledes 5,6 Mill. Kr. En betydelig Del af denne Stigning falder paa Københavns Nærtrafik, navnlig de elektrificerede Strækninger, paa hvilke Merindtægten har udgjort ca.

1 Mill. Kr., medens en anden Del skyldes Paaskens forskellige Beliggenhed i de to Aar. Indførelsen af Lyntogene samtidig med Lillebæltsbroens Aabning den 15. Maj 1935 har givet en betydelig Indtægt ved Salg saavel af egentlige Billetter som af Pladsbilletter, og endelig har utvivlsumt den almindelige Konjunkturfremgang, de ved Køreplanen af 15. Maj 1935 indførte gennemgribende Ændringer i Toggangen, Materiellets Forbedring og Statsbanernes forøgede Akkvisition fremmet Rejselivet.

Over Halvdelen af samtlige Rejser paa Banerne faldt paa Københavns Nærtrafik, og ca. 85 pCt. af samtlige Rejser faldt paa korte Afstande (inden for 50 km). Der har været en lille Stigning i Antallet af Rejser paa 1. Kl. (2,9 pCt.), medens Stigningen paa Fællesklassen har udgjort 14,3 pCt. Kun ca. 2 pCt. af samtlige Rejser blev i 1935—36 foretaget paa 1. Vognklasse. Til 66 særlige Udflugtstog blev der solgt ialt 11 440 Billetter, og til 8 Lystsejladsture blev der solgt 2 800 Billetter.

Godstrafikken har nærmest stagneret. Der er befordret 4,5 Mill. Tons mod 4,7 Mill. i det foregaaende Driftsaar, og Indtægten af Gods- og Kreaturbefordringen har været 20 000 Kr. mindre end Aaret før. Nedgangen falder dog udelukkende paa Anlægstransporter, d. v. s. Forsendelser af helt eller delvis fragtpligtige Materialer til Statsbanernes eget Brug. Ses der bort fra disse Forsendelser, har der været en Stigning i den almindelige Godsbefordring paa 43 000 t (Stigning 1,1 pCt.) og i Indtægten paa ca. 675 000 Kr. (Stigning 1,7 pCt.). Fremgangen i Erhvervslivet i Løbet af Driftsaaret er saaledes kun i ringe Grad kommet Statsbanernes Godstrafik til Gode. Grunden hertil maa foruden i de stadig vanskelige Forhold for Vareomsætningen søges i Konkurrencen med andre Trafikmidler, men desuden har Arbejdsstandsningen i Slutningen af Driftsaaret virket i uheldig Retning. Befordringsmængden i Marts Maaned 1936 var saaledes 60 000 t mindre end i Marts 1935.

Indtægten af Postbefordringen er steget med ca. 11 pCt. og de forskellige mindre Indtægter med ca. 14 pCt.; de to Indtægtsgrupper tilsammen med henimod 1½ Mill. Kr.

Driftsudgifterne er som foran nævnt steget med 4 Mill. Kr. Stigningen pr. 1. April 1935 af Reguleringstillægget til Tjenestemænd som Følge af Udgiftstallets Stigning kostede Statsbanerne ca. 1,3 Mill. Kr. Til Banevedligeholdelse er der anvendt ca. 2 Mill. Kr. mere end Aaret før, væsentligst til Kurveregulering samt Sporforstærkning. Snerydning kostede 400 000 Kr. mere end Aaret før. Brændselsudgiften, herunder Elektricitet til elektriske Tog og Benzin til Rutebiler, er steget med ca. 1,1 Mill. Kr., og Vedligeholdelsen af Materiellet og fortsat Modernisering af dette har kostet ca. ½ Mill. Kr. mere end Aaret før. Endvidere har den forøgede Kørsel medført Merudgifter paa en Række andre Konti. Besparselsen ved Nedlæggelsen af Lillebæltsoverfarten er for en væsentlig Parts Vedkommende udlignet ved Udgifter til Mersejlad paa Helsingør-Overfarten (Automobilfærge), Storebælt (Trafikforøgelse) og Kalundborg—Aarhus (udvidet Sommersejlad).

Lønningsudgifterne til Tjenestemænd og fast an-

satte er steget med 0,9 Mill. Kr., idet Merudgiften til Reguleringstillægget er blevet modvirket af en Nedgang i Antallet af fast ansat Personale, medens Lønningsudgifterne til Ekstrapersonale — herunder Lønninger til Personale ved Omnibusruterne — er steget med ca. 3,2 Mill. Kr. De fra 1. April 1935 ændrede Posteringsregler for Pensionsudgifter var for Statsbanerne ensbetydende med en Aflastning i Udgifterne paa 3,4 Mill. Kr. i Forhold til Aaret før.

Statsbanernes samlede *Personale* (fast ansat og løst antaget) har i Driftsaaret gennemsnitlig været 20 283 Mand. Heraf var 272 beskæftiget ved Ny-anlæg og Fremmedarbejder og 271 ved Omnibusruterne, saa at det ved Drift og Vedligeholdelse af Baneanlæg beskæftigede Personale gennemsnitlig var 19 740 imod 19 342 i det foregaaende Driftsaar. Der har saaledes for dette Personale i Gennemsnit for Driftsaaret været en Stigning paa 398 Mand. Stigningen, der skyldes Arbejdsforøgelse, falder udelukkende paa det løst antagne Personale, der er steget med 707 Mand, medens Antallet af fast ansatte er gaaet ned med 309 Mand.

Banenettets Længde udgjorde ved Driftsaarets Udgang 2 514 km, hvilket er 4 km mere end Aaret forud. Forøgelsen skyldes Ibrugtagningen af Lillebæltsbroen den 15. Maj 1935 og den derved foranledigede Forlægning af Banestrækninger paa Fyn og i Jylland. Af Banestrækningerne var ved Driftsaarets Slutning 531 km dobbeltsporede og 13 km fire-sporede Banestrækninger. I Løbet af Driftsaaret har Statsbanerne erhvervet 4 Omnibusruter, saaledes at Statsbanerne ved Udgangen af Driftsaaret raader over 65 Ruter, i alt ca. 2 663 km mod ca. 2 466 km ved Udgangen af forrige Driftsaar.

Af *Driftsmateriel* ejede Statsbanerne ved Driftsaarets Udgang 626 Lokomotiver (hvoraf 12 dieselelektriske), 4 Lyntog, 143 Motorvogne, 52 Rangertraktorer, 14 264 Vogne, 67 Snepløve, 19 Færger, 6 Skibe og 210 Automobiler. Statsbanernes Personvognsmateriel omfatter 105 981 Pladser (foruden 4 368 Pladser i Rutebilerne), og Godsvognsmateriellet har en Bæreevne af ca. 172 000 Tons. Der er i Aarets Løb anskaffet 3 dieselelektriske Motortog (Lyntog), 12 dieselelektriske Motor-Personvogne, 20 elektriske Motor-Personvogne, 24 Automobil-Omnibusser, 2 Bivogne til Automobil-Omnibusser samt 1 Motor-Skruefærge (»Kronborg«). Af ældre Materiel er der udrangeret 18 Damplokomotiver, 2 Motorvogne, 68 Personvogne, 66 Godsvogne, 4 Postvogne, 12 Rejsegodsvogne, 1 Bygningsvogn, 2 Telegrafvogne, 1 Brovægtsprøvevogn og 10 Automobil-Omnibusser, medens 1 Skruetog og 5 Hjuldampfærger (»Marie«, »Hjalmar«, »Dagmar«, »Kronprinsesse Louise«, »Alexandra« og »Strib«) er solgt som Følge af Lillebæltsoverfartens Nedlæggelse.

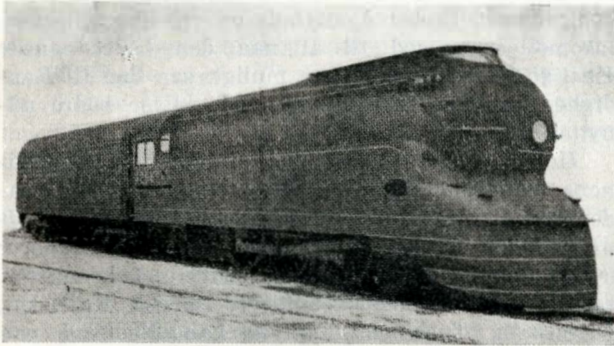
Antallet af kørte *Togkilometer* er næsten 10 pCt. større end Aaret før og Antallet af *Skibskilometer* (trods Lillebæltsoverfartens Nedlæggelse) ca. 1½ pCt. større. Forøgelsen af kørte Plantogkilometer daglig i Sommeren 1935 i Forhold til Sommeren 1934 androg ca. 4000 km, hvoraf godt Halvdelen faldt paa Lyntogene og en Femtedel paa Københavns Nærtrafik.

NYE STRØMLINIEFORMEDE DAMPLOKOMOTIVER

Efter *The Locomotive* ved F. Spoer.

Paa Pennsylvania Jernbanens Værksted i Altoona er der bygget et nyt strømlinieformet Damplokomotiv, som i praktisk Brug vil forene Maksimum af Brugbarhed og Økonomi. En interessant Ejendommelighed er en Deflector, anbragt oven paa Røgkammeret, der er konstrueret efter Aeroplanvingens Princip og har den Opgave at føre Røg og Damp op over Lokomotivet og Vognene. Naar Prøveturene er afsluttet, vil det nye ejendommelige Lokomotiv blive udstillet paa flere af Pennsylvania Banens største Stationer.

Lokomotivet er bygget til Eksprestogskørsel og beregnet paa, at Vindmodstanden ved en Hastighed af 100 km/Tim. skal blive reduceret med mere end en Tredjedel. Ved Maksimumshastigheden paaregnes en Besparelse, der er ækvivalent med 300 HK. Strøm-

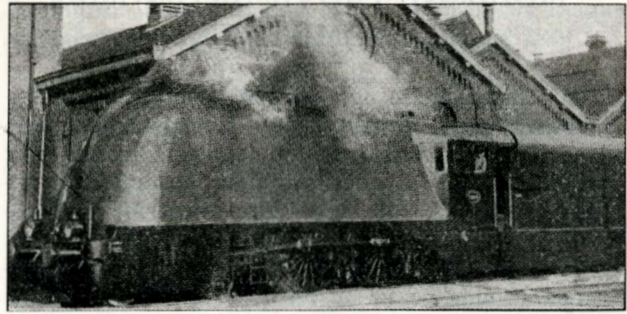


Amerikansk Strømlinie-lokomotiv.

liniebeklædningen begynder foran med en rund »Næse« og fortsætter bagud under Deflectoren og danner en Enhed sammen med Tenderens Strømliniebeklædning. Paa passende Steder kan Beklædningen skydes tilside for at faa Adgang til Maskinens vigtigste Dele. Lokomotivets Farve er mørk Bronze med Nummer og Paaskrift i Guld. For at fremhæve Strømlinieformens Effekt er der anbragt vandret siddende Lister af blankpoleret rustfrit Staal.

For at finde den bedste Strømlinieform blev der bygget ikke mindre end 24 Modeller, som alle blev prøvet i det aerodynamiske Laboratorium i New Yorks Universitet. Modellerne var over 2 m lange og vejede ca. 50 kg Stykket.

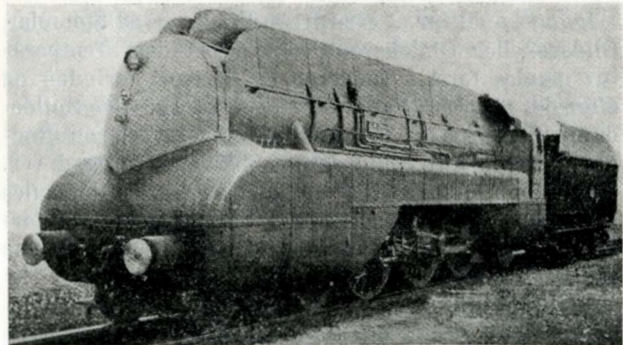
Det nye Strømlinie-lokomotiv er 30 m langt og bygget i Overensstemmelse med Banens øvrige 2-C-1-Lokomotiver. Drivbujlsdiameteren er 2030 mm, Cylinderdiameteren 650 mm, Slaglængde 765 mm. Kedlens Risteflade er 5,9 m² og dens totale Hedeflade er 539 m². Lokomotivet vejer 150 t, og Tenderen med en Vandbeholdning paa ikke mindre end 80 t vejer 129 t. Pennsylvania-Banen har nu 3 forskellige Typer Strømlinie-lokomotiver.



Hollandsk Strømlinie-Damplokomotiv.

De franske Statsbaner har atter ført Bevis for Luftmodstandens hemmende Indvirkning paa Lokomotivets Løb og Værdien af en strømliniet Beklædning, idet de har udfundet en ny Strømlinieform. Undersøgelserne af Luftmodstanden blev foretaget med en Model af et Lokomotiv af »Pacific«-Typen i Størrelsen 1 : 10 paa det aerotekniske Institut i Saint Cyr. Luftmodstanden paa Modellen blev først maalt uden Strømliniebeklædning, hvorefter der prøvedes forskellige Beklædninger, indtil den blev fundet, som havde størst Virkning mod Luftmodstanden. Resultatet opmuntrede de franske Statsbaner til at prøve Beklædningens Anvendelighed paa et Lokomotiv i Driften. Det har vist sig, at Beklædningen paa Lokomotivets Forende har den største Virkning, og at Beklædningen, som dækker Hjulene, er unødvendig. Paa langs henad Rundkedlen er arrangeret en Serie Plader, som styrer Røg og Damp fra Skorstenen og hindrer det i at slaa ned over Førerhuset.

En interessant Nyhed er et Arrangement til at forbedre Udsigten gennem de forreste Vinduer. Det er udført ved at anbringe et langt Skjold over Vinduerne. Under Skjoldet er anbragt en Plade paa en saadan Maade, at den fremkalder en opadgaaende Luftstrøm, der møder Luftstrømmen fra oven, og disse Luftstrømme i Forening fører Regn, Sne og Olietænk bort og gør Vinduesvisker overflødig. Lokomotivpersonalet har under alle Vejrforhold god Udsigt gennem Ruderne og er fri for at læne sig ud af Sidevinduerne for at opfange et Signal.



Fransk Strømlinie-lokomotiv.

MODERNE PRØVEFARTER MED LOKOMOTIVER

Til Undersøgelse og Gennemprøvning af nye Lokomotiver med Højtrykskedel, Kulstøvfyring, Turbinedrift eller Dieseldrift kunde den i mange Aar paa de tyske Rigsbaner anvendte Lokomotivmaalevogn ikke strække til. Det besluttedes derfor at bygge en ny Maalevogn, og man valgte at ombygge en Vogn, som i Kejsertiden blev brugt af Hoffets Følge. Maalevognen Nummer 2 er nu udrustet med alle moderne Indretninger indenfor Maaleteknikken.

Naar en Prøvefart med Maalevogn skal foretages, træffes vidtgaaende Foranstaltninger indtil de mindste Enkeltheder, og de nødvendige Instrumenter monteres paa Lokomotivet. Paa et Stempel-Damplokomotiv undersøges Stempler, Glidere og Dampkanaler og Gliderens indre og ydre Dækning kontrolleres. De skadelige Rum i Cylindrene maales op ved at fylde dem med Vand og maale Vandmængden. Overheder-elementerne, Kraftdamprørene og Gliderkassens Kraftdamprum eventuelt tillige Pakdaaserne trykprøves med Vand for at efterspore Utætheder, og Omløbs- og Snøfteventiler prøves. Afstanden mellem Overheder-elementernes yderste Ende og Fyrkasserørvæggen maales og tages i Betragtning i Forbindelse med Overhedningstemperaturen, og Udgangshættens Diameter og Stilling kontrolleres. Kedlen vaskes grundigt ud, og Kedelrørene renses indvendigt, og endvidere paaregnes et vist Lag Kedelsten udvendigt paa Kedelrørene, som medtages i Beregningen af Kedlens Virkningsgrad.

Til Maaling af Røggastemperaturen indbygges i Røggammeret tre 500 til 1000 mm lange Modstands-termometre, et foran Overhederkedelrørene og et foran de smaa Kedelrør for at fastslaa Røggassens Temperatur og derved konstatere om de store og smaa Kedelrør har den rette Diameter i Forhold til hinanden. Det tredje Termometer anbringes omtrent midt i Røggammeret for at aflæse Røggamnergassens Temperatur lige før den undviger gennem Skorstenen.

Dampens Temperatur maales først ved Overhederens Dampsamlerkasse og derefter i Indgangsrørene lige ved alle Gliderkasserne. Forskellen paa Dampens Temperatur ved Indstrømningen i Gliderkasserne beløber sig kun til nogle faa Grader, naar Indstrømningsrørenes Dimensioner og Anbringelse er rigtige. Spilledampens Temperatur maales i hver Cylinders Udgangskanal for at efterprøve Utæthed ved Stempler, Glidere eller Omløbsventiler. Fødevandets Temperatur maales først i Tenderen og dernæst forinden og efter det passerer Fødevandsforvarmeren eller Spilledampsinjectoren. I Fyrkassen, Askekassen og Røggammeret maales Spilledampens Sugevirkning, d. v. s. hvor stort Vakuum der opnaas, og ligeledes maales den paa det snævraste Sted i Skorstenen. Dampfordelingen og Dampens Arbejde i Cylindrene fastslaaes ved Hjælp af Indikatorer.

Til Maaling af Supplements-Kraftdamp til Spilledampsinjectorerne og Kraftdamp til kulstøvfyrede Lokomotivers Hjælpemaskine anbringes Dampmaalere i Dampledningerne. Paa Tryklufftpumpen an-

bringes en Slagtæller, som drives af en Stang, der er ført igennem det øverste Cylinderdæksel. Naar Luftpumpens Dampfbrug pr. Slag kendes forinden, er Pumpens Dampfbrug let at beregne, naar man har Dampslagenes Antal. Lokomotiv og Tender vejes i tom Tilstand før Prøveturen, og Vandet, der paafyldes Tenderen, udmaales meget nøjagtig.

For at sammenligne et Lokomotiv med et andet paa en brugbar Maade maa Prøverne foretages under varig og nøjagtig samme Kraftydelse. Da selv de bedste Strækninger ikke er ganske vandrette eller lige, er dette kun muligt, naar Fyldningsgraden i Dampcylinderen ikke forandres, og Damptrykket i Gliderkassen holdes konstant (1 Atm. under Kedeltrykket) og naar der køres med samme Hastighed. Til at vedligeholde en konstant Hastighed bruges et saakaldt Bremselokomotiv, som omsætter Prøvelokomotivets Arbejde til Trykluft. Prøvetøget bestaar af Prøvelokomotivet, en Maalevogn samt et eller flere Bremselokomotiver.

Bremselokomotiverne er udrustet med Riggensbach-Modtryksbremsen, der bruges meget paa stærke Fald og der kort sagt bremser ved, at Dampstemplerne bringes til at arbejde som Stemplerne i en Luftkompressor. Under Igangsætning hjælper Bremselokomotiverne med til at naa den bedst egnede Hastighed saa hurtigt som muligt, saa den til Raadighed værende Strækningslængde bliver bedre udnyttet.

Under længere Prøveture suppleres Prøvemaskinens Vandbeholdning fra Bremselokomotivets Tender ved at Vand pumpes fra disse gennem en Ledning under Maalevognen, og et Vandur kontrollerer den indpumpede Vandmængde. Med nye Lokomotiver, særligt rene Forsøgslokomotiver, saasom Højtryks-, Diesel- og Turbinelokomotiver kan Nedbrud paa Strækningen ikke altid undgaaes. Naar disse indtræffer, frigøres Strækningen ved Bremselokomotivernes Hjælp.

Anvendelsen af Bremselokomotiver frigør dog ikke helt for Afhængighed af Strækningen. Det bedste Resultat faas paa vandret og lige Strækning, hvor der ikke forekommer Kurvemodstand, og Vindmodstanden er konstant. Stigninger og Fald udøver en Indflydelse, som ganske vist med Tal kan udskilles fra det endelige Resultat, men gør det svært for Lokomotivføreren paa Bremselokomotivet at holde en bestemt Hastighed. Paa stærke Fald er det desuden umuligt at afbremse store Ydelser af Prøvelokomotivet, da Tyngdekraftens Indvirkning paa hele Toget tillige maa optages af Bremselokomotivet. For at undgaa Fejlmaalinger ved at Maalevognens Puffer kommer i Berøring med Prøvelokomotivet, sættes Maalevognens Bremse paa nedad Faldet.

En anden Fejlmaaling fremkommer, naar Prøveturen begyndes med et Lokomotiv, som ikke er grundigt opvarmet i Cylindrene; det er nødvendigt at køre 20—30 Kilometer inden Prøvemaalingerne kan begynde. Den bedst egnede Prøvestrækning paa de tyske Rigsbaner er Strækningen Grunewald—Potsdam—Magdeburg, hvor det er muligt at opretholde en Hastighed af 40 km/Tim. i 2 Timer 15 Minutter og 100 km/Tim. i 55 Minutter.

For at fastslaa Virkningen ved Forandringer i Hastighed, Cylinderfyldning, Damptryk, Kedelanstrengelse o. s. v. er det nødvendigt, at kun een af disse Faktorer ændres ad Gangen. Saa længe det er muligt, ændres Maskinens Ydelse kun ved Cylinderfyldningen, og naar dette ikke lader sig gøre mere, ændres Gliderkassettrykket ved at drostle Dampen med Regulatoren.

Som højeste Kraftydelse betragtes den Ydelse, Maskinen præsterer, naar den forbruger Dampen. Kedlen udvikler ved en Hedefladeanstrengelse af 57 kg m² Hedeflade i Timen. Denne Anstrengelse er den, der for store Kedlers Vedkommende kan vedligeholdes i flere Timer, uden at Fyrkassen tager Skade. Med mindre Kedler under 150 m² Hedeflade, og særligt med smalle Fyrkasser, kan der med normal Ristefyring gaas til en større Kedelanstrengelse uden at overbelaste Kedlen.

Til Afprøvning af specielle Indretninger paa et Lokomotiv maa hele Fremgangsmaaden indstilles derefter. For Eks. til Prøvning af et Lokomotivs Modtryksbremse anbringes Maalevognen foran Prøvelokomotivet. Gennem en speciel Indretning, som anbringes i Maalevognens Trækkekrog, overføres Modtryksbremsens Virkning til Maalevognen, hvor den kan aflæses med Luftmodstanden fraregnet. Paa lignende Maade prøves Trykudlignere (Omløbsventiler og Snøfteventiler) og trykudlignede Glidere. Prøvemaskinen løber da 10 km under Damp og 10 km under Afspærring.

Under Prøveturen føres nøjagtig Kontrol over Kedeltrykket, Gliderkassettrykket, Fyldningsgraden, Vakuumets Størrelse i Skorstenen, Røgekammeret, Fyrkassen og Askekassen. Aflæsningerne noteres op og tillige noteres Stedet, hvor de er taget. Under Fyringen udtages med korte Mellemløb Prøver af Kullene, som senere undersøges paa Rigsbanernes Laboratorium for at konstatere Varmeværdien og andre Egenskaber. I Maalevognen opnoteres Hastigheden, Trækraften, Temperaturer af Røggas, Hededamp, Spilledamp, Fødevand m. m. Kedlens Vandstand maales før Prøveturen paa et vandret Spor, og efter Prøveturen bringes Vandet op paa samme Højde under samme Tryk, hvorefter det resterende Tendervand udmaales. Kullene vejes meget nøjagtig før og efter Prøveturen.

Efter hver Prøvetur bliver Hovedresultaterne: Kraftydelse, Kul-, Vand- og Dampforbrug, Hestekrafttimer, Hedefladeanstrengelse m. m. regnet efter og sammenlignet for at opdage, om der foreligger Fejl ved Maskinen eller Kedlen, som maa ændres, forinden Prøverne kan fortsættes. Denne Kontroltering af Resultaterne er dog kun en foreløbig; efter samtlige Prøveture foretages en Efterprøvning af alle Værdier, og de optagne Diagrammer omtages og beregnes, og en Middelværdi fastsættes. Ved at sammenligne Vandforbruget med den markerede Kraftydelse, og øvrige Forhold vedrørende Maskinens Arbejdsevne tages i Betragtning, faas en god Værdimaaler af Vindens Paavirkning. Lokomotivets mekaniske Virkningsgrad faas ved at sammenholde Værdien af Arbejdet, der er udført i Cylindren med den i Maalevognen markerede Arbejdsydelse.

Kedlens Virkningsgrad bestemmes ved Sammenligning af Varmeindholdet i den producerede Dampmængde og Varmemængden i de indfyrede Kul.

STATSBANERNES PRIV. GENS. HJÆLPEKASSE (VEJLEKASSEN)

afholdt Fredag den 2. ds. Generalforsamling i Trafiketaternes Mødesal, Vesterport, København.

Der var mødt over 200 Kredsformænd fra hele Landet.

Den fungerende Formand, Trafikkontrolør Mandrup Poulsen aabnede Mødet med at mindes den afdøde Formand Trafikinspektør Arnold Jensen.

Efter at Formanden for Graasten-Kredsen, Banenæstformand E. Hjortkilde, var valgt til Dirigent, gav Formanden en kort Oversigt over Hjælpekassens Virksomhed og Udvikling i de forløbne Aar. Af denne Redegørelse fremgik det bl. a. at Hjælpekassen i 1919 efter 46 Aars Virksomhed ejede 286,000 Kr., der gav 12,600 Kr. i Rente, men Kassen manglede 336,000 Kr. i at have forsikringsmæssig Balance.

Nu er Formuen 1,875,000 Kr. med en aarlig Rente paa ca. 95,000 Kr.; der er et Overskudsfond paa 369,000 Kr., efter at alle forsikringsmæssige Henlæggelser har fundet Sted.

Siden sin Stiftelse i 1873 har Hjælpekassen haft 8128 Dødsfald og udbetalt 3½ Million Kr., deraf over Halvdelen i de sidste 13 Aar, alene i 1935 173,100 Kr. til 303 Dødsfald.

Formanden forelagde det af Bestyrelsen og Repræsentanter fra de 4 store Etatsorganisationer udarbejdede og eenstemmigt vedtagne Lovudkast, der giver det yderste, hvortil Forsikringsraadet for Tiden kan gaa med, men med Udsigt til yderligere Forbedringer i Løbet af en kortere Aarrække.

Det byder paa store og øjeblikkelige Fordele for alle Medlemmer, bl. a. Bortfald af Kontorholdsafgiften, Forhøjelse af Udbetalingsatserne og Kontingentfrihed for over 900 ældre Medlemmer.

Formanden anbefalede indtrængende det fremsatte Forslag til uforandret Vedtagelse.

Der var indkommet flere Ændringsforslag til Udkastræts Organisations- og Udbetalingsbestemmelser, og der udspandt sig en Diskussion, hvori, foruden Formanden, deltog Baneformændene Aug. Andersen, Esbjerg, Sørensen, Fredericia, Ducholm, Thorsø, Remisearbejder M. C. Jensen, Viborg, Overassistent K. Lønberg, Generaldirektoratet, Stationsforstanderne Heeager, Bedsted, A. P. L. Jensen, Skive, Skibsmaskinmester E. Jensen, Masnedø, m. fl.

Hovedkasserer Kantsø, der var Medlem af Udvalget, fraraadede indtrængende Vedtagelse af de foreslaede Ændringer, som kunde forrykke hele Lovkomplekset og mulig medføre Nægtelse af Godkendelse fra Forsikringsraadet, der med Rette havde forlangt en Ændring i Kassens nuværende Organisations- og Administrationsforhold, som maatte erkendes at være ganske forældede.

Kantsø anerkendte Bestyrelsens Initiativ til paa bredest mulig Grundlag at bringe Hjælpekassen i Overensstemmelse med Tidens Krav og motiverede indgaaende Lovudkastets Indhold; han imødegik de foreslaede Æn-

dringer, der paa flere Punkter var utidssvarende, f. Eks. var en almindelig Generalforsamling i en landsomfattende Forening ganske illusorisk, den var tillige et Begreb, alle andre Organisationer efterhaanden forlod, Medlemmerne vilde, om end indirekte, fremtidig i højere Grad end nu faa Bestemmelsesret over Kassen.

Kantsø sluttede med indtrængende at anbefale Repræsentanterne fra Jernbaneforbundet at stemme for Udkastets uforandrede Vedtagelse, kunde dog slutte sig til det fra Skive-Kredsen indgaaede Forslag om noget større Stemmetail i Repræsentantskabet ved Afstemning om Lovændringer.

Stationsforstander Høgsgaard (Medlem af Udvalget) kunde egentlig nøjes med at sige »ligesaa«, men vilde dog nærmere motivere hvorfor, han anbefalede ligeledes indtrængende uforandret Vedtagelse.

Ændringsforslagene blev derefter dels tagne tilbage, dels forkastede med alle Stemmer mod 3, dog vedtoges Skives Forslag med Bestyrelsens Anbefaling.

Efter et Par korte Bemærkninger *vedtoges derefter hele Lovudkastet eenstemmigt*, hvorefter Dirigenten kunde slutte Generalforsamlingen med et med kraftige Hurraab besvaret »Leve« for Hjælpekassen.

Udkastet gaar nu til Urafstemning blandt Kassens 14.000 Medlemmer, og derefter til Forsikringsraadets og Handelsministeriets Godkendelse.



Foreningens Kontor er flyttet til

**Vestre Boulevard 45, 1. København V.
Telefonnumret er uforandret C. 7708.**

Kontortiden er Kl. 10—16, om Lørdagen dog kun til Kl. 14, i hvilke Tidsrum Formanden eller Sekretæren som Regel vil være at træffe.

LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND

Uddeling af Understøttelse.

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

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

Ansøgningsskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Vestre Boulevard 45, København V.

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

Repræsentantskabet.

JUBILÆUM



Den 1. November kan Lokomotivfører S. T. Hansen, Mølleallé 3, 2. tv, Valby, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Afdeling 1 bringer dig i den Anledning en hjertelig Lykønskning for Dagen, ligesom vi herved udtrykker Haabet om, at det endnu en Aarrække med godt Helbred maa forundes dig at udføre din Gerning i vore Rækker.

M. H.

JUBILÆUMS- OG FESTKASSEN

for Lokomotivførere i 1ste Distrikt afholder sin aarlige Festfrokost for Jubilæerne af 1936 Onsdag den 4. November 1936 Kl. 12,45 i Restaurant »Ritz«s Selskabslokaler, Vesterport, København V.

Der serveres Tarteletter med Høns i Champignon — Hummer — koldt Bord — Øl — Snaps — Kaffe — Cognak, Likører og Cigarer. — Pris, alt iberegnet, Kr. 8,00 pr. Kuvert. — Pensionister betaler kun Kr. 5,00. (Gratis Garderobe.)

Medlemmer bedes tegne sig paa de i Afdelingerne fremlagte Lister. — Pensionister, der ønsker at deltage, bedes venligst sende undertegnede Meddelelse herom senest den 1. November d. A.

P. S. V.

Charles S. Christensen,
Hostrups Have Nr. 10, 2. th., Frederiksberg.

FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE DANSKE STATS BANER

Eventuelle Ansøgere til Foreningens lille Legat erindres om, at Ansøgning skal indsendes senest 15. November, Adresse: Foreningens Formand, Stationsforstander C. Wolf, Gl. Kongevej 3, 2., København V., hos hvem det nødvendige Ansøgningsskema kan rekvireres.

Som tidligere meddelt, blev Legatet ved Juleuddelingen i Fjor uddelt i Portioner à 25 Kr. til 10 Enker, alle med under 1000 Kr. i aarlig Indtægt. I Aar bliver der formentlig 11 Portioner at uddele. Det er jo ikke meget, men dog altid en lille Hjælp til nogle af de mest trængende.

Bestyrelsen.

NOTITSER

Nyordning af det franske Jernbanepersonales Frirejser.

Fra og med 1. August d. A. er der i Frankrig gennemført en generel Ordning af Jernbanepersonalets Frirejseret uden Hensyn til, ved hvilket Jernbaneselskab de er ansat, og der findes som bekendt flere meget store Selskaber. Ordningen gaar i Kort-hed ud paa følgende:

De ansatte har med Forevisning af Legitimationskort Ret til et ubegrænset Antal Frirejser paa Banestrækninger inden for deres eget Selskab, hvorhos de aarlig har Ret til 7 Frirejser paa andre Baneselskabers Linjer. Medlemmer af Husstanden faar Ret til 20 Frirejser paa Banelinjer inden for vedkommende ansattes Selskab; de faar desuden udlæveret et Legitimationskort, som giver dem Ret til udover Frirejserne at købe et ubegrænset Antal Billetter, paa hvilke der ydes dem 90 pCt. Rabat. Paa fremmede Selskabers Baner faar Husstanden 4 Frirejser aarligt samt et Antal Billetter til nedsat Pris ($\frac{1}{4}$ Betaling).

Pensionisterne deles med Hensyn til Frirejseretten i 2 Klasser: dem, som er pensioneret efter 25 Aars uafbrudt Tjeneste, og dem, som er pensioneret efter en kortere Tjeneste. Pensionister, som er afskediget paa Grund af Tilskadekomst i Tjenesten, henregnes under den førstnævnte Klasse. De paagældende faar for deres eget Vedkommende 9 Frirejser og 12 Billetter til $\frac{1}{4}$ Pris inden for deres eget Selskab. Paa fremmede Selskabers Baner faar de 2 Frirejser og 5 Billetter til $\frac{1}{2}$ Pris, Medlemmer af Husstanden faar 6 Frirejser og 6 Billetter til $\frac{1}{4}$ Pris paa Linjer inden for det Selskab, hvor Manden havde gjort Tjeneste.

Den anden Kategori Pensionister, altsaa dem, som er afskediget med mindre end de 25 Aars Anciennitet, faar aarligt 6 Frirejser og 8 Billetter til $\frac{1}{4}$ Pris paa deres egen Bane, hvorhos de faar 1 Frirejse og 6 Billetter til $\frac{1}{2}$ Pris paa andre Selskabers Strækninger. Medlemmer af disse Pensionisters Husstande faar paa deres eget Selskabs Baner aarligt 4 Frirejser og 4 Billetter til $\frac{1}{4}$ Pris.

Endvidere er der Mulighed for at faa Frirejser til visse særlige Formaal (som f. Eks. Torverejser, Sygerejser o. s. v. her hos os).

Det fremgaar heraf, at medens de ansattes Husstande har betydelige Fordele ogsaa paa andre Jernbaneselskabers Linjer, gælder noget saadant ikke for Pensionisternes Husstand.

I. T. F.

Jernbaneforbundet i Argentina udtaler sig om Koordination.

Præsidenten for det lovgivende Udvalg i Senatet i Argentina har anmodet alle Transportforetagender og vedkommende Fagforeninger om skriftligt at meddele deres Mening om Udkastet til Loven om Trafikvæsenets Koordination. Den 7. Juli har Bestyrelserne for Unión Ferroviaria og La Fraternidad udførligt besvaret denne Anmodning.

For det første mener de, at en Koordinationslovgivning maa være i Overensstemmelse med Arbejdslovgivningen,

og at den ikke maa lade nogen Mulighed aaben til at gaa udenom sidstnævnte. For at opnaa dette maa alle Transportarbejdernes Lønninger og Arbejdsbetingelser bringes i Overensstemmelse med hinanden, saaledes at der ikke kan føres nogen »illoyal Konkurrence« paa Transportarbejdernes Bekostning. Bestyrelserne er indforstaaet med Udkastets Bestemmelse om, at det nationale Trafikkoordinations-Udvalg inden to Aar efter Lovens Ikrafttræden foreslaar Regeringen (Poder Ejecutivo Nacional), at denne skal forelægge Parlamentet et Lovforslag, der regulerer Arbejdstiden, Lønningerne og andre Arbejdsbetingelser for det Personale, som hidtil endnu ikke falder ind under en saadan Lovgivning. Ved en betydelig Forbedring og Suppleret af Lovudkastet vilde man saa kunne undgaa, at Arbejdsbetingelserne bliver nivellerede nedad, navnlig paa Jernbanepersonalets Bekostning.

Ligeledes maa Loven strengt kræve Gennemførelsen af Ottetimersdagen, og det bør ikke tillades, at denne ødelægges ved Hjælp af Reglementer. Dette bl. a. til at formindske Arbejdsløsheden. Fremskridtsnationer gennemfører allerede en effektiv Begrænsning af Arbejdsdagen, og det er Bestyrelsernes Mening, at den argentinske Republik kan stille sig paa lige Linje med saadanne Nationer.

Endvidere peger de paa den alvorlige Fejl, at der oprettes et nationalt Trafikkoordinations-Udvalg, som Fagforeningerne ikke er repræsenteret i. I de mere fremskridtsvenlige Lande har Arbejderne altid Krav paa at forsvare deres Interesser paa legitim Maade.

Sluttelig betragter Bestyrelserne Udkastets Bestemmelse om, at Varetransport med Køberens eller Sælgerens egne Transportmidler falder udenfor Lovens Omraade, som værende ødelæggende for Koordinationens Princip. Man opretholder paa den Maade Vognparker, der kan konkurrere ved at betale lave Lønninger, og som ikke behøver at underkaste sig de Forpligtelser, Koordinationen paalægger. Med saadanne Undtagelser forfejler Lovgivningen sit Formaal.

Af ovenstaaende fremgaar, at baade Unión Ferroviaria og La Fraternidad principielt anerkender Koordinationens Nødvendighed, men at de er Modstandere af ethvert Forslag, der er til Gavn for Kapitalisterne og til Skade for Arbejderne. Skulde de antydede Fejl ikke blive rettede, og Arbejdernes Rettigheder ikke blive beskyttet som en Anerkendelse af deres værdifulde Bidrag til den økonomiske, politiske og sociale Fremgang, saa erklærer Bestyrelserne aabent og ærligt, at Organisationernes Interesser ikke tillader at støtte et saadant Koordinationensforslag.

I. T. F.

New Zealands Jernbanemænd vil danne et Enhedsforbund.

Der udfoldes for Tiden Bestræbelser i New Zealand for at danne et stort Enhedsforbund af Jernbanemænd. Navnlig Amalgamated Society of Railway Servants of N. Z., arbejder med denne Sag. De øvrige for en saadan Sammenslutning i Betragtning kommende Organisationer er Locomotive Engineers', Firemen's and Cleaners' Association, The Railway Officers' Institute og The Railway Tradesmen's Association. Lokomotivpersonalets Organisation har erklæret at ville samarbejde med de øvrige Organisationer, men kun paa føderativt Grundlag. Iøvrigt er Regeringen sympatisk indstillet overfor en tættere Sammenslutning af Jernbanepersonalet.

I. T. F.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i August Maaned 1936 samt i Tidsrummet April—August 1936 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1935 i runde Summer.

	August Maaned		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	8 200 000	7 680 000	520 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 700 000	3 510 000	190 000	
Postbefordring	640 000	610 000	30 000	
Andre Indtægter	480 000	480 000		
Indtægter i alt	13 020 000	12 280 000	740 000	
Driftsudgifter	9 640 000	9 810 000		170 000
Afskrivning	560 000	540 000	20 000	
Forrentning	1 050 000	960 000	90 000	
Udgifter i alt	11 250 000	11 310 000		60 000
Statens Tilskud til Driften	÷ 1 770 000	÷ 970 000		800 000

	April-August		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	31 510 000	30 440 000	1 070 000	
Gods- og Kreaturbefordring	17 770 000	17 140 000	630 000	
Postbefordring	3 150 000	2 810 000	340 000	
Andre Indtægter	2 470 000	2 500 000		30 000
Indtægter i alt	54 900 000	52 890 000	2 010 000	
Driftsudgifter	46 560 000	45 430 000	1 130 000	
Afskrivning	2 810 000	2 730 000	80 000	
Forrentning	5 060 000	4 700 000	360 000	
Udgifter i alt	54 430 000	52 860 000	1 570 000	
Statens Tilskud til Driften	÷ 470 000	÷ 30 000		440 000

D. S. B. August 1936.

I Forhold til August 1935 har der i Indtægten af Personbefordringen været en Stigning paa 520 000 Kr. Godsbefordringsindtægten er steget med 190 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 30 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. $\frac{3}{4}$ Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter viser en Nedgang paa 170 000 Kr. Dette skyldes, dels at der har været en Ugelønsperiode mindre end i August 1935, dels en Posteringsforskydning paa ca. 360 000 Kr. i August 1935.

I de forløbne 5 Maaneder af indeværende Finansaar overstiger Driftsindtægterne de egentlige Driftsudgifter med ca. $8\frac{1}{3}$ Mill. Kr.



Udnævnelse fra 1.—10.—36:

Motorfører II H. J. Jensen, Struer, efter Ans. iflg. Opslag til Lokomotivmester II, Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

J. W. Jensen, Skanderborg, til Padborg (min. Udn.).

A. C. Jensen, Aalborg, til Thisted (min. Udn.).

A. T. Christiansen, Nyborg, til Gedser (min. Udn.).

H. E. Pedersen, Fredericia, til Oddesund Nord (Depotforstander) (min. Udn.).

Motorfører II til Motorfører I efter Ans. iflg. Opslag:

C. C. Larsen, Odense, til Randers (min. Udn.).

C. H. Brettschneider, Helgoland, til Helgoland (min. Udn.).

K. J. Rost, Aarhus H., til Randers (min. Udn.).

S. J. P. Herbst, Struer, til Randers (min. Udn.).

P. C. Christensen, Skælskør, til Tønder (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder til Motorfører I eft. Ans. iflg Opslag:

N. Nielsen, Helgoland, til Helgoland (min. Udn.).

P. A. Rønaa, Brande, til Tønder (min. Udn.).

O. J. Nielsen, Helgoland, til Helgoland (min. Udn.).

C. E. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Helgoland (min. Udn.).

A. J. Nielsen, Aarhus H., til Fredericia (min. Udn.).

J. P. Platz, Fredericia, til Tønder (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder til Motorfører II:

H. R. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Aarhus H. (min. Udn.).