



NO 21

5. November 1936

36. Aargang

SKAL VI IGEN HAVE EN KOMMISSION?

Det lader ikke til, at der kan blive Ro om Statsbanerne. Siden vi for Aar tilbage fik indført Forrentningsprincippet, der som bekendt medførte, at Statsbanerne kom til at staa med et mægtigt Underskud, har der faktisk ikke været Ro. Visse Kredse har stadig pukket paa den regnskabsmæssige Stilling og benyttet sig af denne til at kræve Besparelser, og Banernes Personale er jo dem, som bedst kan tale med i saa Henseende.

For ganske faa Aar siden gennemførtes der nogle Ændringer i Forrentningsloven, saa det skulde ligge inden for Mulighedernes Grænse at faa driftsmæssigt Overskud af Statsbanerne, og man turde da have forventet, at der saa kunde komme rolige, stabile Tilstande; men dette har vist sig at være en Skuffelse. Gang paa Gang bliver der fra Venstre eller Konservativ Side draget til Felts mod Statsbanerne. Det gøres oftest paa den Maade, at der opstilles nogle Regnestykker om, hvorledes Stillingen vilde have været efter det forladte System, og paa Grundlag af noget, som altsaa ikke mere er gældende, bygger den eller de paagældende saa et Angreb op. For ganske nylig — da Statsbanerne udsendte deres sidste Driftsberetning — har Spørgsmaalet igen været fremdraget i Pressen og atter med de forladte Principper som Kritikgrundlag. Vi kunde passende spørge, hvorfor dem, der er saa travlt

beskæftiget med Statsbanernes Stilling, ikke opstiller sammenlignende Regnskabsoversigter paa Grundlag af Forholdene for Forrentningsprincippet's Indførelse; thi det ene Sammenligningsgrundlag kan vel være lige saa anvendeligt som det andet.

Som et Led i Bestræbelserne for at arbejde Statsbanerne og deres Indtægtsmuligheder er der fra Administrationens Side gjort store Arbejder med Hensyn til Modernisering tagende Sigte baade paa at forbedre Trafikken og gøre det bekvemmere for det rejsende Publikum. Dette har medført, at Anlægskontoen i de senere Aar er vokset Aar for Aar. Men Publikum har sat stor Pris paa de stedfundne Forbedringer, og der er ved disse skaffet Arbejde til mange Hænder. Nu har Finansministeren imidlertid ved Forelæggelsen af Finansloven anstillet visse Betragtninger over hele vort Lands Trafikvæsen. Han pegede paa de forøgede Anlægsudgifter i Statsbanerne og anstillede samtidig Betragtninger over de mægtige Beløb, som anbringes i Vejanlæg til Gavn for Automobilvæsenet, samt den senere Tids Bestræbelser for Udvidelse af Lufttrafikken. Fra Finansministerens Side var det selvfølgelig Meningen, at man skulde overveje, om det nu ogsaa var nødvendigt vedblivende at anvende store Beløb til alle de omtalte Trafikmidler, eller om der var et eller

andet man burde lade ligge; men Oppositionen benyttede straks Lejligheden, og Folketingsmand Christmas Møller kom i sin Finanslovstale ogsaa ind paa Statsbanerne. Han mente, at der burde foretages en ny Undersøgelse af hele Statsbanernes Stilling, deres Driftsregnskab og Afskrivning m. v., da han var ængstelig for, at de opstillede Regnskaber ikke gav det rigtige Billede.

Statsministeren fandt sig foranlediget til at tage Del i denne Diskussion, og han satte Tingene paa Plads foreløbig. Han udtalte, at en Undersøgelse alene af Statsbanernes Forhold næppe vilde blive tilstrækkelig udtømmende; det maatte snarere anses for nødvendigt at foretage en indgaaende Undersøgelse af de forskellige Trafikmidlers Forhold til hinanden. Ministeren tilføjede, at Ministeriet i nogen Tid har beskæftiget sig med Tanken om Nedsættelse af en Kommission til Undersøgelse af hele vort Trafikvæsen — Statsbaner, Privatbaner, Automobiltrafik og Flyvning — saaledes at disse Trafikmidler blev tilpasset efter hinanden paa en saadan Maade, at Konkurrence og Spild blev undgaaet.

Der er saaledes Udsigt til, at Statsbanernes Forhold paany skal i Støbeskeen. Skal vi imidlertid atter have en Kommission, lad det da saa endelig blive en Kommission, som tager hele Koordinationsspørgsmaalet op til indgaaende Undersøgelse og Behandling, saa Spørgsmaalet om en hensigtsmæssig og fornuftig Deling og Fordeling af Trafikken paa de forskellige Trafikomraader bliver Resultatet. Vi skal i næste Nummer af Bladet bringe en Redegørelse over disse Forhold set fra internationalt Synspunkt.

REORGANISERING AF CENTRALORGANISATIONEN

Centralorganisation I, der omfatter 24 Organisationer med ialt 17 762 Medlemmer, afholdt den 17. Oktober ordinært Repræsentantskabsmøde, hvor det tidligere omtalte Reorganisationsforslag, som blev vedtaget aldeles enstemmigt, var det betydningsfuldeste Punkt paa Dagsordenen.

Det fastslaas straks i de nye Loves første

Paragraf, at C. O. har til Formaal at styrke og fremme Sammenholdet mellem Etaternes Personaler, samt at fremme Samarbejdet med andre Arbejderorganisationer. Ved de nye Love er det foreskrevet, at hver af de tilsluttede Organisationer er pligtige til at henlægge Midler til en Fond, der skal kunne benyttes i Tilfælde af faglige Konflikter baade indenfor C. O.s eget Omraade og inden for Organisationer i De samvirkende Fagforbund. Fondens Størrelse skal udgøre mindst 30 Kr. pr. Medlem; indtil denne Størrelse er naaet, er Organisationerne forpligtet til at henlægge 50 Øre pr. Medlem pr. Maaned til denne Fond.

I Konflikttilfælde som foran omtalt træffer C. O.s Styrelse eller Repræsentantskabet Beslutning om, hvorvidt der skal ydes Understøttelse, og da i hvilket Omfang, hvorefter de nødvendige Midler rekvireres hos de enkelte Organisationer. Der kan dog ikke rekvireres mere end det Beløb, som er i Fonden, altsaa højst 30 Kr. pr. Medlem. Medens Henlæggelsen til Fonden ophører, naar Maximum 30 Kr. pr. Medlem er naaet, er det naturligt, at den begynder paany, saa snart Fonden angribes.

Det er i Vedtægten foreskrevet, at C. O.s Styrelse ikke af denne Fond kan rekvirere et større Beløb pr. Medlem, end det Konfliktbidrag, D. s. Ffb. paaligner Medlemmer i de Organisationer, som er halvtbetalende Medlem af D. s. Ffb.

Ved denne Beslutning er det opnaaet, at de af Statens Tjenestemænd, som er organiseret i C. O. I, ikke alene stiller sig solidarisk indbyrdes, men ogsaa stiller sig paa Linie med Privaterhvervenes Arbejderorganisationer i Konflikttilfælde. Vi ser i dette et glædeligt Tegn paa, hvorledes Solidaritetsfølelsen og Samhørighedsfølelsen blandt alle Arbejdere, uden Hensyn til om de er i offentligt eller privat Erhverv, stadig er i Fremadskriden.

De to største Organisationer i C. O. — Dansk Jernbaneforbund og Dansk Postforbund — er allerede tilsluttet D. s. Ffb., og under Behandlingen af Reorganisationsforslaget blev det fra flere Sider betonet, at ogsaa andre Organisationer overvejede at gøre Skridtet fuldt ud ved ogsaa at indmelde sig i De samvirkende Fagforbund. For vor Organisation, som er den 3die største i Centralorganisationen, maa dette Spørgsmaal give Anledning til alvorlig Eftertanke.

Den afgaaende Formand, Ch. Petersen, genvalgtes ved skriftlig Afstemning med alle Stemmer. Til Styrelsen genvalgtes 13 af de afgaaende Styrelsesmedlemmer, deriblandt vor Organisations Formand og Sekretær.

KØREPLANSFORBEDRINGER I UDENLANDSTRAFIKKEN

Der har for nylig været afholdt Køreplanskonference i Montreux i Svejts, og for fØste Gang i mange Aar kom Repræsentanterne for de danske Statsbaner hjem med Resultater, der giver saadanne Muligheder for Forbedringer i vore udenlandske Forbindelser, at det næsten maa betegnes som en Overraskelse.

De tyske Rigsbaner, som hidtil har været imod Indførelse af 3. Klasses Sovevogne i Forbindelsen herfra, er nu gaaet bort fra dette Standpunkt for saa vidt angaar Sovevognen Helsingør—Hamborg over Fredericia—Flensborg. Allerede fra den 15. December i Aar vil denne Vogn ogsaa føre 3. Klasse. Herved er et mangeaarigt dansk Ønske blevet imødekommet.

Naar denne Sovevogn hidtil har løbet fra Helsingør, er det for i Hamborg at sikre rejsende fra Norge og Sverige Morgenforbindelser længere sydpaa, men da dette fra næste Sommer vil opnaas over Gedser—Warnemünde, vil Sovevognen over Fredericia fra og med den 22. Maj 1937 udgaa fra København, hvorfra den vil afgaa Kl. 21,00 i den ordinære Jyllandsekspres.

Dagforbindelsen København—Berlin og Hamborg over Warnemünde vil forblive uændret, dog vil Afgangstiden fra København blive udskudt til Kl. ca. 11,10, naar Storstrømsbroen tages i Brug, samtidig vil Aftentogets Ankomsttid i København blive rykket frem til Kl. ca. 17,40.

Derimod er der i Natforbindelserne paa denne Rute store Forandringer, som alle er Forbedringer. Efter mange Aars Modstand er de tyske Rigsbaner nu gaaet ind paa at indlægge nye Tog, og det endda allerede fra den

22. Maj n. A. Fra denne Dag vil Køreplanen komme til at se saaledes ud:

Afg. København Kl. 22,20.

Ank. Berlin Kl. 7,12.

Ank. Hamborg Kl. 7,15.

Afg. Hamborg Kl. 21,37.

Afg. Berlin Kl. 21,40.

Ank. København Kl. 6,45.

Naar Storstrømsbroen bliver færdig, ændres Afgangstiden for Nattoget fra København til Kl. ca. 23,00, derimod vil Ankomsttiden for Toget sydfra ikke blive ændret (Kl. 6,45) da dette næppe vil være i de rejsendes Interesse.

Disse nye Forbindelser vil medføre, at rejsende herfra er i Berlin eller Hamborg ca. 3 Timer tidligere end Tilfældet nu er, og at de, som rejser sydfra til Danmark, skal 2—2½ Time senere end nu fra de to Byer.

Med disse nye Tider opnaar man i Hamborg Forbindelse med Morgenekspresen til Köln—Paris, og i Berlin opnaar man Forbindelse med en hel Række Eksprestog til fjernere Egne af Europa (Rom, Budapest, Wien, Basel, Paris, München, Köln, Frankfurt m. v.), hvilke Tog det ikke hidtil har været muligt at naa. I modsat Retning vil det samme blive Tilfældet; der vil i Hamborg kunne naas Forbindelse fra Köln, medens der i Berlin vil kunne naas Forbindelse fra Rom, München, Basel, Budapest, Wien, Prag, Warschau m. v.

Det er dog ikke alene Forbindelsen sydpaa, der vil blive forbedret, ogsaa nordpaa vil dette være Tilfældet. Osloforbindelsen vil blive fremmet 20—30 Minutter, og rejsende fra Bergen eller Trondhjem vil i Oslo kunne naa Forbindelse med Nattoget til København, saa den hidtil uafviselige Overnatning i Oslo kan undgaaes.

Alle disse Forbedringer er Ting, de udenlandsrejsende vil sætte stor Pris paa, og der er Grund til at ønske Statsbanerne til Lykke med det ved dette Aars Køreplanskonference opnaaede Resultat.



MOTORFØRERNE

Nogle Betragtninger om Aflønning i 11. eller 12. Lønklasse samt om Anciennitet.

I den senere Tid er der i vort Blad fremkommet flere Indlæg skrevet af og om Motorførere, og i det sidste Nummer er der igen to saadanne Indlæg.

I disse Artikler behandles flere Spørgsmaal; baade nogle, som staar direkte paa Linierne, men ogsaa nogle, som staar mellem Linierne. Disse sidste er jo ikke altid helt nemme at faa Øje paa, og mon det ikke er saaledes, at det vigtigste af det, de paagældende Artikelforfattere har ønsket at give Udtryk for, netop er det, som staar mellem Linierne? Vilde det ikke være rigtigt at spørge: »Hvad vil Motorførerne? Vil de op i 11. Lønklasse, eller vil de det ikke?»

For mit Vedkommende maa jeg sige, at jeg ønsker en saadan Oprykning af Motorførerstillingen. Det vil maaske være rigtigere at sige det paa den Maade, at jeg ønsker, at Motorførerne skulde aflønnes med en efter Tidens Udvikling passende Sum Penge for det Arbejde, de udfører, men dette skal gennemføres paa en saadan Maade, at man ikke derved sætter andre af Organisationens Principer over Styr.

Fornuftige Iagttagere vil kunne se, at naar Organisationen har taget fat paa et Spørgsmaal, saa lægges det ikke til Side, førend der er opnaaet en Løsning, selvom det varer mange Aar. I denne Forbindelse peges f. Eks. paa, at det tog 25—30 Aar at faa løst Spørgsmaalet om Lokomotivførere paa Rangerlokomotiverne, men det blev løst.

Opmærksomheden henledes endvidere paa, at Organisationen helt fra Motorvæsenets tidlige Dage krævede, at der skulde tages Hensyn til Ancienniteten, hvilket Administrationen jo dengang var en afgjort Modstander af. Ogsaa i dette Spørgsmaal blev Organisationens Standpunkt gennemført. Udtagelsen til Motoruddannelse sker nu fuldstændig efter Anciennitet.

Naar man gør sig klart, at Organisationens saaledes holder fast paa Løsningen af de Op-gaver, den har stillet sig, kan man sikkert ogsaa gaa ud fra, at den holder fast paa en Løsning af Spørgsmaalet »Motorførerne«, men

denne Løsning skal selvfølgelig være saaledes, at der ikke kollideres med andre Forhold, og man skulde synes, at Motorførerne alle som een var interesserede i Medarbejdet under saadanne Former, at der ikke kan være Tale om at nedbryde Respekten for den ene eller den anden Gerning, og mon det ikke er saaledes, at der er en bestemt Art af Lokomotivtjenesten, Motorførerne og Lokomotivfyrbøderne er bange for, siden de lader sig udnævne og bliver staaende i 12. Lønklasse selv efter det Tidspunkt, hvor de kunde opnaa Lokomotivførerforfremmelse og dermed Overflytning til 11. Lønklasse? Dette hvad angaar det lønmæssige.

Med Hensyn til Ancienniteten er ogsaa dette et Emne, der diskuteres ivrigt baade paa Stuer og paa Møder. Et Udtryk, man her ofte træffer paa, er »Bundancienniteten«. Lad os prøve at analysere dette. Kr. Pedersen, Næ., taler om Oprykning i 11. Lønklasse efter Bundanciennitet, men da han sikkert forudsætter, at de Motorførere, som rykker op i Lokomotivførerstillingen, skulde forblive i deres hidtidige Tjeneste, er dette jo en lønningsmæssig og ikke en anciennitetsmæssig Betragtning. Jeg skal derfor lade dette ligge indtil videre.

Organisationen krævede som nævnt, at Udtagelserne til Motoruddannelse skulde foregaa efter Anciennitet, og at Udnævnelserne til Motorførere i Overensstemmelse hermed ogsaa skulde foregaa efter Anciennitet, d. v. s. efter Lokomotivfyrbøderanciennitet. Til at begynde med vakte dette Standpunkt Modstand, men det lykkedes, som allerede anført, at faa Kravet gennemført, og man saa da selv Lokomotivfyrbødere med en høj Anciennitet indstille sig til Motoruddannelse til Trods for, at de stod meget nær Lokomotivførerudnævnelserne. Dette gjorde de fleste af de paagældende af to Grunde, for det første fordi der var Stilstand i Lokomotivførerudnævnelserne, og for det andet fordi Motoruddannelsen selvfølgelig kan blive af Værdi senere hen i Livet, selvom de paagældende lod sig udnævne til Lokomotivførere. Men det viste sig, at der for nogles Vedkommende var en tredje Grund, nemlig Ønsket om at kunne vælge Stationeringssted efter Ønske. For Damplokomotivtjenestens Personales Vedkommende har det altid været saaledes, at man ved Forfremmelse maatte tage den Plads, der var ledig, uanset hvor i Landet den var. For Motorførerstillingerens Vedkommende er det

jo Opslagspladser — hvilket Organisationen ganske vist flere Gange har søgt at komme bort fra, og som vel ogsaa engang lykkes — og visse ældre har saa benyttet sig af dette Forhold og forbundet det med Organisationens Krav om at følge Anciennitetsprincippet ved Udnævnelserne.

Dette har givet sig Udslag paa den Maade, at visse Kolleger har ansøgt Administrationen om indtil videre at blive fri for Forfremmelse til Lokomotivfører i 11. Lønklasse. De har derefter sagt som saa: »Min Anciennitet til at blive Motorfører er nu saa stor, at ingen kan komme uden om den, naar Organisationens Krav skal ske Fyldest; thi jeg er saa gammel, at jeg kunde have været Lokomotivfører, men jeg venter med at tage min Forfremmelse, indtil jeg kan faa den i den By, hvor det passer mig« (og saa er det som Regel en Forfremmelse uden Forflyttelse, hvilket naturligvis er et uvurderligt Gode). De paagældende har dog ikke saasart faaet deres Udnævnelse i 12. Lønklasse, førend de straks moder med et nyt Spørgsmaal, nemlig Lønkrav. Nu ønsker de paagældende at komme i 11. Lønklasse til Trods for, at de selv har ansøgt om at blive fri for dette.

Naa, dette er jo ogsaa en lønmæssig Betragtning og ikke en anciennitetsmæssig, og jeg skal derfor ogsaa lade dette ligge; det er blot anført for at vise hvor mangfoldige Ting, visse Mennesker mener at kunne bruge Anciennitetskravet til, men jeg vil dog advare mod at gaa videre ad denne Vej. Man kan nu ikke baade blæse og have Mel i Munden, d. v. s., man kan ikke baade kræve Pladserne besat efter Anciennitet og samtidig hævde, at man vil blæse Ancienniteten et Stykke, naar det er en By, der ikke passer én; thi saa bliver Organisationens Krav jo ikke noget generelt, men tværtimod i høj Grad afhængig af individuelle Forhold. Det bliver saa en ligefrem »Liggen paa Lur« efter visse bestemte Byer.

Det foran paaviste foranlediger mig til at opkaste det Spørgsmaal, om det alligevel ikke er et for stort Krav at stille til Organisationen, at Lokomotivfyrbøderancienniteten i saadanne Tilfælde skal overholdes. Maa man ikke snarere betegne det paapegede som Misbrug af Rettigheder, og mon det derfor ikke vilde være rimeligere at hævde, at en Mand, som allerede er udnævnt til Motorfører I, og som med Hen-

syn til Turforhold jo har Anciennitet foran nyudnævnte, ogsaa bliver betragtet som »ældre«, naar det drejer sig om Besættelse af ledige Stillinger. Efter min Mening burde en saadan Kollega i hvert Fald have sit Ønske om Forflyttelse opfyldt forud for en Mand, der blot for at kunne lægge sig paa Lur for at komme til en bestemt By har ansøgt om at blive fri for Lokomotivførerforfremmelsen.

Jeg tør roligt lade samtlige Medlemmer af D. L. F. bedømme de af mig her anførte Forhold, og jeg tror, at enhver vil give mig Ret i, at Ancienniteten og Respekten for Ancienniteten er et saadant Gode, at vi ikke kan finde os i Misbrug heraf. Vi kræver Lokomotivførere til Lokomotivførertjeneste og Motorførere til Motorførertjeneste; men det bør ikke være saaledes, at man af lutter personlige Interesser forsøger at plumre Vandene. Maaske skal vi paa ny forsøge at faa Opslagsstillingerne væk, hvilket vi som bekendt i 1933 fremsatte Krav om, men herom i en senere Artikel.

København, i Oktober 1936.

P. Jensen.

OPLYSNINGSARBEJDET

Undervisning pr. Brev.

Blandt de forskellige Former, hvorpaa kundskabstørstende Medborgere kan erhverve sig Indsigt i Emner, om hvilke de ønsker at udvide deres Kundskaber, er der en Form, som almindeligvis kaldes for Korrespondanceundervisning, hvilken Form i de senere Aar har fundet en betydelig Udbredelse.

Under Hensyn til, at det for vore Medlemmer jo kan være forbundet med visse Vanskeligheder at deltage i den Art Oplysningsarbejde, der former sig som Aftenskoleundervisning, har Oplysningsudvalget foranlediget, at der gives vore Medlemmer Adgang til for en lille Betaling at kunne deltage i et Korrespondancekursus.

Hvert enkelt Medlem har for nogle Dage siden faaet tilstillet en af Arbejdernes Oplysnings Forbund affattet Brochure, der indeholder Oplysning om, hvilke Korrespondancekursus, man igennem A. O. F. kan deltage i. I Henhold til bemeldte Brochure kan der faas Brevundervisning i følgende Emner:

1. Skattevæsen og Skatteligning (12 Breve. Lærere: Kirkeminister J. Hansen og fhv. Folketingsmand H. Hansen). Dette Kursus er særlig beregnet for Landkommuner.

2. Arbejdsretten i Danmark. (11 Breve. Lærere: Folketingsmand Knud V. Jensen og Sekretær Ejler Jensen.)
3. Samfundsøkonomi. (10 Breve. Lærer: Sekretær Erik Reeh.)
4. Skriftlig Dansk. (10 Breve. Lærer: Kommunelærer C. Hougaard.)
5. Socialreformen. (10 Breve. Lærere: Sekretær R. Lolle og Folketingsmand W. Villumsen.)
6. Regnskabsvæsen. (6—7 Breve. Lærer: Kommunalærer Arne Jørgensen.)

Efter Landsoplysningsudvalgets Mening findes der blandt disse Emner noget, som skulde kunne tilfredsstille de af vore Medlemmer, som ønsker deres Indsigt i aktuelle Spørgsmaal udvidet. Det kan derfor anbefales at tegne sig som Deltager i et af disse Kursus. Prisen (alt Materiale iberegnet) er for hvert enkelt Kursus 15 Kr., og Anmeldelseskupon findes i de ovenfor omtalte Brochurer.

Naar det fulde Beløb for Deltagelse i Kursuset er indbetalt, vil de af vore Medlemmer, som reflekterer paa det forangivne Tilbud, faa refunderet 10 Kr. mod Indsendelse af A. O. F.s Kvittering for Kursusafgiften, 15 Kr. Denne Refusion sker ved Henvendelse til Oplysningsudvalgets Formand, V. Johansen, Marselisborgallé 25, Aarhus.

Fra det daglige Liv!

I »Lokomotiv Tidende« Nr. 20 har Redaktionen omtalt en Artikel fra Dagbladet »Social-Demokraten«, der var skrevet af et Hovedbestyrelsesmedlem indenfor Papirarbejderindustrien, hvor Problemet Natarbejde gøres til Genstand for dybtgaaende Betragtninger.

Vi Lokomotivmænd kan kun glæde os over, at dette Spørgsmaal er blevet taget op og venter, at vor Hovedbestyrelse vil gøre et energisk Arbejde for Lokomotivmændene i denne Sag.

Det ser nu ikke ud til, at Statsbanernes Embedsmænd i 2det Distrikt tillægger Nattjeneste nogen Betydning i Retning af at være anstrengende eller opslidende, hvilket nedennævnte autentiske Fremstilling af Arbejdsforholdene i Fredericia vil vise.

Jeg kører i Tur 6, hvor vi i mange Aar har kørt 902 (tidligere 970) Fa.—Pa., og hvor vi i lige saa mange Aar har haft et bestemt Værelse med Senge i Pa. Værelset blev i sin Tid anvist os, fordi der var mest Ro, vi havde jo kørt hele Natten. Tjenesten begynder i Remisen i Fa. Kl. 0,44 og slutter i Pa. 5,08; vi returnerer med Tog 949, hvor Tjenesten begynder 11,02 og slutter i Fa. 15,07.

Jeg blev da meget forbavset, da jeg den 5. ds. efter endt Tjeneste med 902 blev anvist et Værelse uden Senge. Værelset var ikke rengjort eller udluftet efter sidste Benyttelse; jeg fandt, det var en meget hensynsløs Behandling, der vist os, og jeg henvendte mig senere paa Dagen til Depotet, der oplyste, at de efter Køreplansskiftet ikke havde Senge til os.

Jeg maatte jo tro, at det var et Udslag af Mal-konduite fra Depotets Side, og for at faa det rettet hurtigt skrev jeg det paa min Rapport; men da jeg den 17. ds. atter kørte 902, var Forholdet uforandret.

Jeg har altid troet, at de højere Embedsmænd havde et vist Medansvar for Tjenestens gode og for-svarlige Udførelse, er det Tilfældet, maa jeg sige, at vore Foresatte kommer let over deres Del af Ansvar, da det sikkert er uomtvisteligt, at et Per-sonale, der bliver budt ovenstaaende Betingelser for Hvile og Søvn, ikke kan være frisk og veloplagt til Arbejde.

Jeg vil nævne et andet Eksempel til Belysning af 2det Distrikts Omsorg for Personalet.

Tur 6 kører ogsaa Tog 991—910 Fa.—Ar.—Fa. Tjenesten begynder i Fa. Kl. 21,22, og ved at Ar. Depotet tager Forberedelsen for Tog 910, bliver der nøjagtig de foreskrevne 2 Timers tjenestefri Ophold i Ar.

Nu er Forholdet det, at Tog 991 næsten altid er mere eller mindre forsinket, saaledes at Per-sonalet i Praksis ikke faar tjenestefri Ophold mel-lem Togene 991—910, og da vi har 3 Nætter forud med megen Tjeneste, henledte jeg — paa min Rap-port — Distriktets Opmærksomhed paa Forholdet og henstillede, at Ar. Dp. foretog Afslutningstje-nesten efter Tog 991 for at sikre Fa. Personalet de 2 Timers Hvile.

Da den foreslaaede Ordning ikke kostede noget og kun var til ringe Ulejlighed for det Aarhusper-sonale, der netop er i Remisen for at udføre lig-nende Tjeneste, var jeg naiv nok til at tro, at Di-striktet, naar de blev gjort opmærksom paa den Let-telse, de paa en billig Maade kunde yde Personalet, straks satte sig i Bevægelse. Men der skete intet; og da vor Afdelingsformand talte med Maskininge-niør Andersen om Sagen, mente Maskiningeniøren ikke, det kunde lade sig gøre, men udtalte, at det nu forestaaende Køreplansskifte vilde medføre flere Forandringer til det bedre.

Vi slog os da til Ro med det og glædede os til det nye, der vilde komme, og det kom ogsaa.

Efter at de andre Depoter havde faaet deres Ture fastlagt, fik Fa. Depot tilsendt et Turforslag, der for Tur 6's Vedkommende bød nogen Forbedring, og ved et Turudvalgsmøde og senere paa et Fællesmøde blev Tur 6 vedtaget, som Distriktet havde foreslaaet.

Man skulde da tro, det var i Orden; men kort efter Forslagets Indsendelse modtog Afdelingen en Skrivelse fra Distriktet, hvori der nu meddeltes, at Tur 6 skulde køres som hidtil, dog kunde det nu lade sig gøre, at Aarhus Depot fik Afslutningstje-nesten efter Tog 991.

Det vil ses, at det er en særlig Form for For-handling om Arbejdsforhold, 2det Distrikt lancerer: jeg ved ikke, om det skal være et Forsøg paa at skruer Udviklingen 40 Aar tilbage, eller det er det moderne Nazi- eller Fasciststyre, der tiltaler Di-striktet, og som de saa søger at praktisere paa deres begrænsede Omraade.

I hvert Fald kan jeg ikke tænke mig, at vor Organisations Afdelingsbestyrelse fremtidig venter,

at Medlemmerne alvorligt vil diskutere eller vedtage eventuelle Forslag fra Distriktet om Turforandring o. l., før der bliver tilvejebragt ordnede Arbejdsforhold svarende til vort lille Lands Struktur.

Fredericia, i Oktober 1936.

Th. Jensen.

INDTRYK FRA EN REJSE TIL SOVJET UNIONEN

Rusland før 1917. Det mægtige Rige derovre mod Øst med den store uoplyste Bonde- og Arbejderbefolkning og den umaadelige rige Overklasse. Landet, der har frembragt verdensberømte Digtere som Tolstoy, Gorki og Dostoyevski samt en stor Skare uforfærdede Revolutionsførere.

Og nu, 20 Aar efter; Sovjet Unionen, Proletariatets Diktatur. Landet, der er saa omdiskuteret, som noget kan være. Landet, hvor man har paabegyndt et vældigt Opbygningsarbejde ved en rationel Udnyttelse af egne Naturrigdomme som Kul, Jern, Træ og Olie. Er det underligt, at det var med forventningsfulde Følelser, at vi 28 Jernbanemænd, som ønskede at foretage en kort Studierejse i Sovjet Unionen, Søndag den 16. August gik ombord i Rutebaaden Stockholm—Helsingfors. Sejladsen er i sig selv en Oplevelse, en smuk Natur af en egen Barskhed viser sig for Øjet paa hele Turen, der ialt varer 22 Timer.

Ankomsten til Helsingfors fandt Sted Mandag d. 17. om Morgenen. Af de store Kirker med de saakaldte Løgkupler ser man med det samme, man kommer til Helsingfors, at Byen har været under Ruslands Styre. De Finske Jernbaners Styrelse er gæstfrie. Vi anbragte vort Tøj i Garderoben, idet vi først skulde afgaa fra Helsingfors Kl. 23,00, men ved Afhentningen fik vi Pengene tilbage, som vi havde betalt for Opbevaringen med en Bemærkning om, at vi var jo danske Jernbanemænd, og derfor skulde vi ikke betale. Rejsen gennem Finland foregik med Sovevogn, og vi ankom næste Morgen til Wiborg, for lidt efter at fortsætte til Rajajoki, den finske Grænsestation. Paskontrollen fandt Sted, og kort efter fortsatte vi til den russiske Grænsestation Beloostrow, der kun ligger ca. 400 Meter fra Rajajoki. Allerede i Beloostrow kom en Repræsentant fra Rejseselskabet »Intourist« for at bistaa os, og efter afsluttet Told- og Paseftersyn gik vi ind i Toget, der i Løbet af en Times Tid førte os til Leningrad.

Set med vore Øjne, minder det første Indtryk af Sovjet Unionen ikke saa lidt om Landskabet i Sønderjylland, lige efter at man har passeret Padborg, naar man kommer sydfra. Flade, udstrakte Marker med lidt Skov hist og her; smaa Byer med de karakteristiske Træhuse med mange legende Smaa børn udenfor.

Ankomsten til Leningrad formede sig meget festlig. Et Musikkorps var mødt op, og idet Toget holdt, kom Musikkorpsset marcherende ned ad Perronen, stoppede op ved vor Vogn, formerede Linie, og Internationale blev spillet. Efter at have udveks-

let Hilsener med Lederne af Jernbanemændenes Forbund i Leningrad, blev vi ledsaget ud til Biler, der kørte os til det store Hotel Europe, hvor vi skulde bo til den næste Dags Aften, hvorefter Rejsen skulde fortsætte til Moskva. Allerede den første Eftermiddag i Leningrad blev benyttet til en Rundfart i Byen. Det kan ikke nægtes, at det er med underlige Følelser, man faar forevist de forskellige historiske Steder, som Leningrad er saa rig paa, Vinterpaladset, Peter Paulsfæstningen, Smolny o. s. v. Selve Leningrad er en By i stærk Opvækst, der bygges paa Kraft allevegne for at imødekomme den stærkt voksende Befolknings Krav om Boliger. Trafikspørgsmaalet er af denne Grund ogsaa aktuelt; til Eksempel kan nævnes, at man lige havde afsluttet Nedlæggelsen af 66 Kilometer Sporvognsskinner samt bygget 612 nye Sporvogne og 135 nye Omnibusser, altsammen for at befordre Befolkningen frem og tilbage fra Arbejdspladserne. Næste Dag om Formiddagen besaa vi Peter Paulsfæstningen samt Revolutionsmusæet, og vor Tolk, der var godt bevandret i Ruslands Historie, gav os en glimrende Oversigt over de forskellige Begivenheder, der knyttede sig til Peter Paulsfæstningen, der som bekendt under Czardømmet blev benyttet som Fængsel for politiske Fanger. Fæstningen benyttes nu kun som en Slags Musæum, og utallige Mennesker fra alle Egne af hele Sovjet Unionen har under kyndig Vejledning herigennem faaet et godt Indblik i Ruslands Historie, og paa Stedet set, hvad de revolutionære har maattet gennemgaa.

Om Eftermiddagen var vi ude at besøge et saakaldt Hvilehjem, der er beliggende lidt udenfor Leningrad med Udsigt ud over Nevafloden. Ejendommen var i sin Tid bygget af en rig Fabrikant som Bolig for ialt 6 Mennesker. Efter Revolutionen er den taget i Brug som Hvilehjem, specielt for Metalarbejdere, saavel Mænd som Kvinder. Ialt befinder der sig ca. 100 Mennesker ad Gangen paa Hjemmet, og Opholdet strækker sig over 14 Dage. De befinder dem storartet paa dette Sted, og Tiden gaar med Læsning, Diskussion, forskellige Slags Spil o. s. v. Opholdet paa Hjemmet er fuldstændigt gratis, men det er fortrinnsvis de Arbejdere, der har udført særligt godt Arbejde, som faar Ophold paa dette Hjem. De Mennesker, der opholdt sig der for Tiden, var i Lighed med alle øvrige Arbejdere, vi traf i Sovjet Unionen, overmaade elskværdige og gæstfrie, og til lige stærkt interesserede i Forholdene i det Land, vi kom fra. Efter at have underholdt os med Sang og Dans indledede nogle af Gæsterne paa Hjemmet med at forespørge om forskellige Ting i vort Land, saasom Arbejdsløshed, Arbejds løn, social Forsorg og lignende. Vi for vort Vedkommende stillede ogsaa Spørgsmaal angaaende deres Forhold, og man fik et Helhedsindtryk af, at det var godt oplyste og interesserede Mennesker. Kl. 22 forlod vi saa Leningrad for at fortsætte til Moskva, en Rejse, der varer ca. 10 Timer, og som blev foretaget i Sovevogn. Desværre blev Rejsen betydelig forlænget, idet der var sket et Rangeruheld paa en af de Stationer, vi skulde passere, hvilket foraarsagede, at Hoved-

sporet blev spærret, saa Ankomsten til Moskva først fandt Sted om Eftermiddagen. Modtagelsen i Moskva blev derfor ikke saa festlig som i Leningrad, idet Musiken, efter hvad der blev sagt os, var gaaet hjem, efter at have ventet forgæves et Stykke Tid. I Moskva var ogsaa mødt en Repræsentant fra Intourist samt en Repræsentant fra Jernbaneorganisationen, og efter at have udvekslet Hilsener, kørte vi til Hotel »Ny Moskva«. Efter at have faaet anvist Værelse samt indtaget et godt Maaltid Mad, blev vi ledsaget ud til Moskva Kulturpark. Transporten derud foregik med den elektriske Undergrundsbane, som gør et ualmindeligt tiltalende Indtryk. Væggene paa Stationerne er alle beklædt med Marmor, hvilket særlig kommer til sin Ret, idet alle Stationer samt Op- og Nedgange til disse er store og rummelige, der spares overhovedet ikke paa Pladsen i Sovjet Unionen, alt Nyt er stort, lyst og rummeligt. Materialet, der køres med i Undergrundsbanen, er udmærket. Vognene er holdt i lyse Farver, medens selve Konstruktionen af Vognene afviger noget fra vore elektriske Vogne, f. Eks. er Sæderne bygget paa langs i Vognene i Modsætning til vore, hvor Sæderne jo er paa tværs. Kulturparken er en Slags Forlystelsesetablissement, hvortil Moskvas Befolkning foretager Udflugter. Her er Musikunderholdning, Biograf, Artistoptræden og meget andet. Sporten er Befolkningen ogsaa interesseret i, der forefindes derfor alle mulige Redskaber til Sport. Blandt andet er der en Faldskærm, med hvilken Publikum kan foretage Udspring fra et 33 Meter højt Taarn.

Dagen efter foretog vi en Rundtur i Moskva med Busser, og vi fik Indtrykket af, at Moskva er en livlig By, hvor der overalt arbejdes med Liv og Lyst, ligesom Handelen i alle Forretninger foregik livlig. En nøjere Beskrivelse af selve Moskva er vel forsaavidt overflødig, idet jeg er bekendt med, at en saadan Beskrivelse er foretaget af andre, der er betydelig mere kompetente til det, end jeg er. Saa jeg vil derfor holde mig til de Steder, vi særlig var interesserede i at besøge under vort Ophold der. Vi fik forevist en af Moskvas Banegaarde, og det var meget interessant at se, hvorledes de tog dem af Børnene, som Forældrene ganske rolig kunde anbringe paa Børneplejestationer paa selve Banegaarden, medens Forældrene paa Gennemrejse foretog deres Ærinder eller besaa Byen. Opholdet paa Børneplejestationen var gratis, og der blev paa alle Maader sørget godt for Børnene; foruden Opsynet fandtes der ogsaa en fuldt uddannet kvindelig Læge, som gav de unge Mødre gode Raad med Hensyn til Børnenes Pasning og Pleje paa en saadan Rejse. Stationsforstanderen paa selve Banegaarden var en yngre, energisk og intelligent udseende Mand, der paa Spørgsmaalet om: »Hvorledes en saa ung Mand allerede var Stationsforstander paa en stor Station«, gav det karakteristiske Svar: »Ja! Sovjet Unionen er jo ogsaa ung«. Fra Banegaarden fortsatte vi ned til en Remise, som vi Lokomotivmænd jo var særlig interesserede i at se. Arbejdet i denne Remise blev for en Dels Vedkommende udført af Kvinder, og det kan ikke nægtes, at vi uvilkaarligt blev lidt

overraskede ved Synet af dette, men hvad, der er Brug for al den Arbejdskraft, der overhovedet findes i Sovjet Unionen, og forresten falder det ganske naturligt for Befolkningen derovre, at Kvinderne deltager i Arbejdet, alt efter som deres Kræfter og Evner nu rækker. Det maa dog bemærkes, at der for Kvindernes Vedkommende ikke er Tale om, at de faar mindre for deres Arbejde, end Mændene gør, forsaavidt de udfører samme Arbejde, er Lønnen ogsaa den samme. Et Forhold, der vakte vor særlige Interesse i denne Remise, var Fagforeningernes Stilling med Hensyn til Afgørelse af eventuelle Stridigheder, der, som Livet nu engang er, jo engang imellem kan forekomme, hvor mange Mennesker er beskæftiget. Dette var ordnet paa en ualmindelig praktisk Maade. Alle, der var beskæftiget i Remisen, deltog i Valget af en Fagforeningskomité, og Formanden for denne Komité arbejdede ikke med i det daglige Arbejde, men opholdt sig paa Lokomotivmesterens Kontor, og kunde saaledes til enhver Tid deltage i Lokomotivmesterens Dispositioner. Dette Besøg paa Banegaarden og Remisen fandt Sted om Formiddagen, og om Eftermiddagen kørte vi ud til en stor Fabrik, der hovedsagelig bygger Jernbanevogne. Fabrikken har faaet Navn efter Folkekommissæren for Jernbanerne »Kaganowitz«, en Mand, der er meget populær i Sovjet Unionen, grundet paa hans store Indsats for Forbedring af Jernbanerne. Modtagelsen paa denne Fabrik var meget smuk. Allerede da vi ankom til Porten, blev vi hilst velkommen af et stort Transparent ophængt over Porten, hvorpaa var skrevet: »Kaganowitz Fabrikken byder danske Jernbanemænd hjertelig Velkommen med en varm proletarisk Hilsen«. Efter at være præsenteret for den ledende Ingeniør, foretog vi en Gennemgang paa Fabrikken under Førerskab af forskellige Tillidsmænd, ved hvilken Lejlighed vi fik et glimrende Indtryk af Fabrikken tip top moderne Produktionsapparat. Overalt paa Fabrikken blev arbejdet i et stærkt Tempo med fuld Udnyttelse af det tekniske Apparat, intet Under at denne Fabrik havde produceret for ca. 6 Millioner Rubler mere, end af Regeringen fastsat i 1935. Disse 6 Millioner Rubler blev fordelt mellem Arbejderne paa Fabrikken og Fagforeningerne, hvorefter Pengene blev brugt til kulturelle Formaal som Biblioteker og lignende. I Fabrikken Køkken blev Maden tilberedt, som Størsteparten af Arbejderne købte til en rimelig Pris, der fandtes flere forskellige Retter, og Priserne varierede fra 25 Kopek til 165 Kopek. I Overensstemmelse med Befolkningens store Gæstfrihed var der ogsaa her, efter at vi havde gennemgaaet Fabrikken, dækket et overdaadigt Aftensbord for os i Spisesalen. Ogsaa her blev der udvekslet Tanker og Meninger, og efter Maaltidet blev vi af tilstedeværende Arbejdere inviteret hjem for at se, hvorledes de boede. Deres Boliger var paa gennemgaaende 2 Værelser, Køkken og W. C., men det skal indrømmes, at den Komfort og hjemlig Hygge, som vi danske sætter Pris paa, ikke fandtes i de Arbejderhjem, vi saa, uagtet der baade fandtes Radio og Grammofon. Een Ting vil ingen af os dog glem-

me, og det var den hjertelige og smukke Maade, vi overalt blev modtaget paa af de russiske Arbejdere samt deres Hjælpsomhed i alle Retninger.

Den næste Dag var vi af Jernbanemændenes Organisation inviteret ud og besøge et af de mange Børnehjem, der findes i Sovjet Unionen, og det var uden Tvivl en af de smukkeste Oplevelser paa vor Tur. Dette Børnehjem drev sit eget Landbrug, der var paa 125 ha med en Besætning paa 24 Køer, 50 Svin og en Masse Fjerkræ. Ialt befandt der sig 150 Børn paa dette Hjem, hvor de i 3 à 4 Måned er passet og plejet i alle Retninger af 2 Læger samt 8 Sygeplejersker. Børnene, hvis Far eller Mor var ansat ved Jernbanen, behøvede ikke i egentlig Forstand at være svagelige eller syge. Opholdet her blev kun betragtet som en Slags Ferie, det havde man sin Opmærksomhed henvendt paa, thi hvis et af Børnene viste sig at være syg eller særlig svagelig, blev det anbragt paa særlige til dette Formaal indrettede Sanatorier. Det var morsomt at se, med hvilken Glæde de viste os deres forskellige Øvelser og Sanglege, og jeg er sikker paa, at flere af os uvilkaarligt fik en lille Klump i Halsen, da denne store glade Børneskare kom syngende ind paa en dertil indrettet Plads.

Ved Middagen, der afsluttede Besøget paa Børnehjemmet, kom der ogsaa mange Udtryk til Orde for den ualmindelige gode Maade, hvorpaa Sovjet Unionen tager sig af de opvoksende Børn, og med flere uforglemmelige Minder forlod vi Børnehjemmet for at foretage et Besøg i Fagforeningens Bygning i Moskva.

Denne Bygning er meget imponerende og er samtidig præget af et voldsomt Liv og Røre, hvilket ikke er mærkeligt, da alle Traadene i det store Land for Fagforeningernes Vedkommende samles i Moskva.

Vi havde et Par interessante Timer, hvorunder mange forskellige Spørgsmaal, saasom Stachanovbevægelsen, social Forsorg og meget andet blev drøftet, og da vi brød op, takkede vi mange Gange for denne begivenhedsrige Dag.

Den sidste Dag i Moskva benyttede vi til at overvære et Flyvestævne, der for flere af Opvisningernes Vedkommende imponerede os ikke saa lidt. 9 Maskiner kom drønende hen over Pladsen, og i Løbet af faa Øjeblikke sprang ca. 100 Mennesker ud fra disse Maskiner med Faldskærm, hvorefter de allesammen landede glat. Fra een stor Maskine sprang der 25 ud paa en Gang, baade Kvinder og Mænd, saa ogsaa paa dette Omraade er Kvinderne godt med i Sovjet Unionen. Om Aftenen den 24. August forlod vi saa Moskva for at tiltræde Hjemrejsen, der gik via Leningrad, Beloostrow o. s. v. Rejsen til Leningrad foregik i Sovevogn, og næste Morgen ankom vi rettidig til Leningrad for efter 6 à 7 Timers Ophold at fortsætte videre. De sidste Timers Ophold i Leningrad blev benyttet til et Besøg paa den store verdensberømte Malerisamling, Eremitagen, en Bygning, der ligger tæt op til Vinterpaladset. Man har efter Revolutionen taget nogle af Vinterpaladsets Sale i Brug til Udvidelse af Musæet, hvilket nemt kunde lade sig gøre, idet man har brudt Muren igennem.

Det er en ufattelig Pragt, Ruslands forhenværende Magthavere har været omgivet af. Jeg tænker ikke saa meget paa det, man ser i det oprindelige Musæum, uagtet det er uvurderlige Kunstsatte, der fremvises her. Den ufattelige Pragt fremvises i de til Brug for Musæet ibrugtagne Sale i Vinterpaladset, og det er underligt at staa ved Vinduet og se ud over Pladsen foran Vinterpaladset. Man forstaa ganske uvilkaarligt, hvorfor Revolutionen i Rusland blev saa dybtgaaende og omvæltende som den blev. Naar man betænker de blodige Massakrer, der fandt Sted paa sultne Arbejdere ved Urolighederne i Aarene 1905 og 1917, Uroligheder der var affødt af den grænseløse Mangel paa Forstaaelse af Arbejdernes og Bøndernes Kaar og af Magthavere, der selv levede et Liv i overdaadig Luksus, højt hævet over alle andre almindelige dødelige. Man forstaa ligeledes, at Dommen over disse Magthavere skulde blive haard, uden Tvivl vil ogsaa Historiekriverne, naar engang den russiske Revolutions Historie skal skrives, se med helt andre Øjne paa den, end den nulevende Generation gør.

Afrejsen fandt Sted Kl. 18 om Aftenen, og ca. en Time efter naaede vi Beloostrow; vort Ophold i Sovjet Unionen var forbi. Skal man sammenfatte sit Indtryk af den korte Tid, vi var i Sovjet Unionen, maa det for mit Vedkommende være følgende. Der arbejdes paa Kraft for at opbygge Landet. Befolkningen er for Størstepartens Vedkommende interesseret i, at Opbygningen fremskyndes mest muligt. Børneforsorgen staaer meget højt; deres Børnehjem er et godt Eksempel til Efterfølgelse, samt endelig til Slut, at det russiske Folk i høj Grad er interesseret i Fredens Bevarelse.

S. Suneson.

LETMETALLETS FORDELE I TRAFIKVÆSEN

Sættes en Personvogns Egenvægt i Forhold til den befordrede Nyttvægt, kommer man til det Resultat, at det driftsøkonomisk set er uforsvarligt, at der til Befordring af en Rejsende paa ca. 75 kg i et Eksprestog paa Jernbanen maa køres med en død Last paa omtrent 1150 kg. Disse Tal forudsætter, at alle Siddepladser i Toget er besatte, men da det i normal Drift kun forekommer meget sjældent, bliver den døde Last meget større. At en forekommende Overfyldning af Togene ikke gør Sagen bedre, viser det Faktum, at en stærkt benyttet underjordisk Bane kørte med 93 pCt. død Last; de Rejsendes Vægt udgjorde kun 7 pCt. af Totalvægten.

For Jernbanevognenes Konstruktører er det først og fremmest en Opgave at konstruere dem, saa de byder den størst mulige Sikkerhed. Disse Faktorer forhøjer Køretøjets Egenvægt, navnlig i Forhold til Godstrafikken, hvor der til Befordring af 75 kg Gods kun behøves en Dødlast paa 35 kg.

Letmetal anvendes nu i Jernbane- og Sporvogne i tiltagende Grad i Berlin, Wien, Warschau og i

Italien endog paa Vesuv-Banen. Paa den franske Nordbane kører baade i Forstads- og Fjerntrafik Vogne, hvis Tag, Døre og al indvendig Udrustning er Letmetal. I Amerika er der paa flere Linier indsat Letmetal-Vogne. Paa en Linie er der bygget Vogne til elektrisk Tog med Understel og Vognkasse af Staal og Letmetal med det Resultat, at Vognens Vægt gik ned fra 19,6 til 13,7 t, en Vægtbesparelse paa omtrent 30 pCt. Letmetal er anvendt i saa stor Udstrækning, at endog Bremsecylindrene er støbt deraf. Det drejer sig om Vogne, der er 26 m lange og kan rumme 140 Personer. Strømforbruget er samtidig gaaet ned fra 260 til 200 kw/Tim., og tilsvarende Strømforbruget er der indsat svagere Motorer.

Paa de tyske Rigsbaner er der prøvet med forskellige Letmetalvogne. Nogle er helt af Letmetal, fra regnet Hjul, Aksler, Fjedre m. m., og vejer kun det halve af en Staalvogns Vægt, idet Vægten er bragt ned fra 34 til 17 t. Da man regner, at Befordringen af en 17 t Vogn koster 0,5 Pf./tkm, og at Vognen kører 200 km daglig i 300 Dage om Aaret, spares der 5100 Rmk. om Aaret i Kraftanvendelse. Tager man i Betragtning, at Vognen, naar den skal opbygges, har stor Værdi som gammelt Metal, vil det vise sig, at Merudgiften til Letmetal giver gode Renter.

F. Spær.

ET NYT TRAKTATBRUD

Folkeforbundets officielle Bestemmelser vedrørende Danzig er sat ud af Kraft.

I. T. F.s Sekretariat meddeler os:

Nationalsocialisterne i Danzig har opløst det derværende Fagforbund af de tyske Jernbanemænd og Havnefunktionærer, ryddet Forbundets Kontorer og arresteret Sekretæren, paa Trods af Folkeforbundets Bestemmelser vedrørende Danzig, der officielt garanterer Organisationsretten, og skønt Fagforeningsmedlemmerne er i de polske Jernbaners Tjeneste.

Internationalt Transportarbejder Forbund har straks protesteret telegrafisk hos Folkeforbundets Kommissær i Danzig, hos selve Folkeforbundet og hos den polske Regering med Anmodning om Genoprettelse af den gamle Tilstand, medens Forbundet samtidig henledte de franske og britiske Regeringers Opmærksomhed paa dette nye Brud paa Traktaten.

Et af I. T. F.s Bestyrelsesmedlemmer vil rejse til Danzig for paa Stedet at undersøge, hvad der kan gøres.



Husk

for at undgaa Standsning i Forsendelsen af D. L. T. ved Flytning at meddele Postvæsenet den nye Adresse. Det hænder ikke saa sjældent, at Medlemmer undlader ovennævnte Meddelelse til Postvæsenet, hvilket forårsager Ulemper baade for Medlemmet og for Kontoret.

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak til alle, der viste mig Opmærksomhed paa min 40 Aars Jubilæumsdag.

Carl Hoppe.

ANDESPIL

D. L. F.s Aarhus Afdelinger afholder Andespil og Bal i Østergades Forsamlingsbygning store Sal Mandag den 9. November Kl. 19 pr. D. L. F.s Medlemmer og Pensionister med Husstand indbydes. Der spilles om 20 Ænder og 2 Ekstranumre.

Gratis Bal fra Kl. 22 til 1.

Festudvalget.

STATSBANEPERSONALETS SYGEEKASSE

Ved Sygekassen er foruden de hidtidige Øre-, Næse- og Halslæger antaget nedennævnte Specialister i dette Speciale:

Holstebro: Læge V. Tvermoes, Danmarksgade 9, Konsultation: Kl. 13—15.

Herning: Læge K. Rosenquist, Bredgade 25 (fra Januar 1937: Østergade 35), Konsultation: 12½—15, Lørdag: 11—12½.



Dampskibet »Niels Holst« solgt til Finland.

Statsbanerne har solgt »Niels Holst«, som i mange Aar sejlede paa Kalundborg—Aarhus Overfarten, til et Dampskibsselskab i Helsingfors for et Beløb af 100 000 Kr.

Saavidt vides, vil Skibet blive sat i Drift paa Ruten Helsingfors—Stockholm, og det vil saaledes paany komme til at sejle til Sverige, hvilket er at forstaa paa den Maade, at Skibet sejlede mellem København og Malmø inden Statsbanerne købte det.

Bybanetrafikken i Berlin.

Som det var at forudse, vilde de olympiske Lege bringe Antallet af rejsende paa Berlins Bybane mægtig i Vejret. Der foreligger nu en Opgørelse for August Maaned, og det viser sig, at der i denne Maaned blev befordret ialt 49 Mill. Passagerer i Berlins Nærtrafik, hvilket er 1/3 mere end i samme Maaned Aaret forud.

Medlemslisten

Optagelse af nye Medlemmer.

Overflyttet fra D. S. & M. F.:

Lokomotivfyrbøder E. G. Menne, Brande, 1.—9.—36.

Lokomotivfyrbøder K. Poulsen, Brande, 1.—10.—36.

Lokomotivfyrbøder L. K. K. H. Petersen, Struer, 1.—10.—36.



Udnævnelse efter Ans. iflg. Opslag fra 1.—11.—36:

Lokomotivfyrbøder E. V. Hansen, Helgoland, til Motorfører II, Helgoland (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder N. F. Nielsen, Nyborg, til Motorfører II, Odense (min. Udn.).

Togbetjent H. P. Pedersen, Skælskør, til Motorfører II, Skælskør (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ans. fra 1.—11.—36:

Motorfører II O. L. R. Hollænder, Odense, iflg. Opslag til Næstved.

Motorfører II C. S. Larsen, Viborg, iflg. Opslag til Odense.

Lokomotivfyrbøder J. M. Christensen, Struer, til Aalborg.

Lokomotivfyrbøder L. S. B. Grønvall, Padborg, til Helsingør.

Afsked:

Lokomotivfører H. W. Engelhardt, Østerport, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pens. fra 31.—1.—37 (min. Afsked).

Ordensdekoration:

Lokomotivfører L. V. A. Nielsen, Esbjerg, er af H. M. Kongen under 16.—10.—36 udnævnt til Dannebrogsmænd.

Dødsfald:

Lokomotivfører A. C. M. Laursen, Aarhus H., den 17.—10.—36.

Dødsfald blandt Pensionister:

ps. Lokomotivfører A. J. Vrage, Københavns Godsbgd., den 26.—9.—36.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

Sj.-Følter Jyl.-Fjn

17950		Nielsen, Harald: Ord i Tide.
17951	17062	Sveistrup og Tork: Baner og Biler.
17952		Bang, J. P.: H. C. Andersen og Georg Brandes.
17953	17043	Bristol: Det skæbnesvangre Testamente.
17954	17054	Ørn, R.: Sheikens Datter.
17955		Oppenheim, E. Ph.: Hævnen.
17956	17044	Douglas, L. C.: Grønt Lys.

17958	17045	Lancaster, G. B.: Slægten paa Glent Hall.
17959		Gottschalck, H.: Skinsygens Problemer.
17960		Dahl, J.: Auktions Bridge.
17961	17067	Rosenkrantz, P.: Eneboeren.
17962	16724b	Gulbransson, T.: Det blæser fra Dødningefjeld.
17963	17046	Lindhardt, B.: Ridderen, Døden og Djævelen.
17964	17059	Scharling, C. I. m. fl.: Henrik Scharling.
17965	17057	Tillge-Rasmussen, S.: Abessinien i Krig.
17966	17063	Connington, J. J.: Mordet i 10,35.
17967	17064	Cour, P la: Dette vort Liv.
17968	17091	Portbury, Don: Larry Loretto.
17969	17094	Danmarks Naturfrednings Aarskrift 1935—36.
17970	17089	Lindsay, N.: Tre Mand frem —
17971		Cassanova: Den store Eventyrer.
17972	17088	Kästner, E.: Den forsvundne Miniatur.
17973	17083	Charteris, L.: Sankt Jørgen og Dragen.
17974	17085	Gardner, E. S.: De blodige Sko.
17975	17087	Herdal, H.: Der er noet i Vejen.
17976	17095	Blink, Kaptajn: Jeg Øer ved —
17977	17093	Hylander, F.: Fra Lægeteltet i Abessinien.
17978	17104	Bentzon, C.: To og en Tante.
17979	17084	Duun, O.: Tre Venner.
17980	17106	Friis, R.: Fyrmesterens Barnebarn.
17274b	16292b	Lauesen, Marcus: Det tyske Oprør.
17981	17107	Presskorn-Thygesen, N.: Lene er uheldig.
17982	17108	Westermann, J. F. C.: I hemmelig Tjeneste.
17983	17105	Ellis, E. S.: Staalhjerter.
17984	17092	Wodehouse, P. G.: Psmith i Banken.
17986	17082	Bullett, G.: Nævningerne.
17987	17086	Gregersen, O. V.: Den Halte tager Bytte.
17988	17123	Rantzow, L. v.: Wala, min Sydhavso.
17989	17124	Lajtha, E.: Japan — i Gaar — i Dag — i Morgen.
17990	17119	Carrel, A.: Mennesket det ukendte.
17991	17083b	Charteris, L.: Sankt Jørgen i Scotland Yard.
17992	17115	Hilton, J.: Og saa Farvel —
17993	17111	Baun, V.: Karrière.
17994	17114	Fallas, C.: Hovedpuden af Træ.
17995	17130	Nielsen, V. Bendix: Hannys store Rejse.
17996	17127	Bang, O.: Rotterne.
17997		Eriksholm, A. J.: Den store Opdagelse.
17998	17110	Ammers-Küller: Konge, Dame Knægt.
17999	17140	Widegren, G.: Pjusk det er mig.
18000	17135	Buck, P. S.: I Udlændighed.
18001	17136	Kristensen, Tom: Mod den yderste Rand. Digte.
18002	17139	Sønderby, K.: En Kvinde er overflødig.
18003	17150	Baadsgaard, A.: Roselil.
18004	17138	Povlsen, Hans: Himlens Fugle har Reder.
18005	16661b	Gravlund, T., Ellens Piger.
17591b	16657b	Dunn, O.: Juvikingerne II.
18006		Fletcher, P.: Liv uden Frygt.
18007	17152	Birket-Smith, K.: Knud Rasmussens Saga.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

18008	17157	Haardt og Dubreuil: Paa Larvefødder gennem Afrika.	18021	17184	Carlsen-Skiødt, J. C. A.: Under det gamle Kastanietræ.
18009	17170	Westergaard, A. C.: Lille-Gut.	18022	17176	Knittel, J.: Abd-el-Kader.
18010	17167	Rude, C.: Magasinets Else.	18023	17154	Brunes, S.: Ivan.
18011	17168	Skovsted, M.: Da Vibeke blev kureret.	18024	17174	Hesse, H.: Sol og Maane.
18012	17172	Westermann, P. F.: Kaptajn Flick.	18025	17178	Nordhoff og Hall: Pitcairn-Øen.
18014	17163	Ott, Estrid: Elsebeth paa Ekspedition.	18026	17148	Steffensen, K.: Onkel Aage.
18015	17159	Heyliger, W.: Larry Marsh.	18027	17182	Sadolin, T.: Til Cirklen brydes.
18016	17153	Brun, J.: Peter.	18028	17179	Peyre, J.: Den hvide Torero.
18017	17171	Savery, C.: Pippins Hus.	18029	17177	Korch, M.: Det rige Aar.
18018	17161	Jerndorff-Jessen, P.: Mexicos Vovehals.			
18019	17155	Bräuner, J.: Børnene i Sommerhuset.			
18020	17165	Rich, A. T.: Medicinmandens Hævn.			

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	September 1936	Maaned 1935	1936	
			Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 870 000	4 740 000	130 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 960 000	3 630 000	330 000	
Postbefordring	630 000	550 000	80 000	
Andre Indtægter	480 000	460 000	20 000	
Indtægter i alt	9 940 000	9 380 000	560 000	
Driftsudgifter	9 840 000	9 500 000	340 000	
Afskrivning	560 000	540 000	20 000	
Forrentning	1 050 000	960 000	90 000	
Udgifter i alt	11 450 000	11 000 000	450 000	
Statens Tilskud til Driften	1 510 000	1 620 000		110 000

	April-September		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	36 380 000	35 180 000	1 200 000	
Gods- og Kreaturbefordring	21 730 000	20 760 000	970 000	
Postbefordring	3 780 000	3 360 000	420 000	
Andre Indtægter	2 950 000	2 960 000		10 000
Indtægter i alt	64 840 000	62 260 000	2 580 000	
Driftsudgifter	56 400 000	54 930 000	1 470 000	
Afskrivning	3 370 000	3 280 000	90 000	
Forrentning	6 110 000	5 650 000	460 000	
Udgifter i alt	65 880 000	63 860 000	2 020 000	
Statens Tilskud til Driften	1 040 000	1 600 000		560 000

D. S. B. September 1936.

I Forhold til September 1935 er Personbefordringsindtægten steget med 130 000 Kr. Indtægten af Gods-befordringen er steget med 330 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 100 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med godt ½ Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 340 000 Kr.

For den første Halvdel af Finansaaret 1936/37 er Driftsindtægterne ca. 2,6 Mill. Kr. og de egentlige Driftsudgifter ca. 1,5 Mill. Kr. højere end i Fjor. Driftsresultatet er saaledes ca. 1,1 Mill. Kr. bedre og — naar Hensyn tages til den forøgede Afskrivning og Forrentning — ca. 0,6 Mill. Kr. bedre end i Fjor.