



31. Aargang No. 22

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. November 1931.

## EN HALV MILLION

I den sidste Tid har Landets Dagblade beskæftiget sig med Statsbanernes Regnskab og i denne Sammenhæng med den nye Generaldirektør, hvis Opgave det anses at være at faa Statsbanernes Underskud faa bragt ud af Verden eller i hvert Fald bragt betydeligt ned. Det kan siges straks, at der er ingen, som tror, saaledes som Forholdene ligger, at det vil være muligt, saa længe man holder fast ved det nugældende Afskrivnings- og Forrentningssystem at forvandle det nuværende Underskud til Overskud.

Vi har imidlertid her i Bladet i adskillige Artikler udtalt det ønskelige i, at Statsbanerne vilde indføre Trykluftbremsen paa Godstogene i Stedet for de nuværende Skruebremser, men vi har stadig løbet Panden mod en Mur; om denne er bygget af Uforstand eller manglende Vilje, kan vi ikke se, i hvert Fald skrider det kun smaat frem med Anskaffelsen af de nye Bremsers, og paa det forelagte Forslag til Finanslov er det Beløb, der tidligere har været afsat til dette Formaal, nedsat med ca. 50 pCt., hvilket vil sige, at den i Forvejen ikke svimlende Fart er betydelig nedsat, hvilket altsaa medfører, at der er lange Udsigter med Indførelse af den nødvendige Trykluftbremse paa Godstogene.

Den nødvendige Trykluftbremse, siger vi, og maaske kan man finde paa at spørge, om det virkelig er vor Mening, at Haandbremsen ikke duer mere. Og dertil kan vi svare, at der efterhaanden er indtruffet saa mange Tilfælde, hvor det har vist sig umuligt at faa Hold

paa Toget i rette Tid, at man med Rette kan sige, at Skruebremsesystemet har overlevet sig selv.

Derfor kan vi ikke forstaa, at man paa Forslaget til Finanslov har nedsat det Beløb, der var afsat hertil, i Stedet for at forhøje, saaledes at vi kunde have skimtet det Tidspunkt, hvor vi igen kunde have kørt sikkert med Godstogene paa de danske Statsbanelinier.

Det er jo saadan, at der for Tiden paa det danske Materiel er anbragt for ca. 2 Millioner Kroner Trykluftbremsers, uden at vi herhjemme kan gøre Spor af Brug af dem, de er for saa vidt kun brugbare, naar de indlemmes i et trykluftbremset Tog — og det sker kun, naar Vognen gaar udenlands.

Efter de Kalkulationer, Statsbanerne har foretaget, skulde det være muligt at indtjene 400 000 Kr., d. v. s. spare op imod  $\frac{1}{2}$  Million Kroner, hvis man indførte Trykluftbremse herhjemme. Det er Statsbanernes egen Beregning, og den er selvfølgelig meget forsigtig, saa det maa formodes, at Besparelsen bliver betydeligt større. Og det Beløb kan indtjenes hvert Aar, hvis man en Gang for alle anbringer 3 Mill. Kr. i det Foretagende. Af disse 3 Millioner er ca. 40 pCt. Arbejds løn.

Det er jo saadan, at Lokomotivførerne føler sig utrygge ved at fremføre Godstog med Skruebremse, fordi man ikke er sikker paa, at Bremsebetjeningen kan høre Signalerne, eller rettere: man er sikker paa, at en Del af Betjeningen ikke kan høre Signalerne.

Men ikke desto mindre kører man paa den Maade, at man foreskriver, at en bestemt Del af Toget skal have betjent Skruebremse af

Hensyn til Sikkerheden, og samtidig *ved* man, at en Del af disse Skruebremser, de bageste, ikke kan høre de Signaleer, der afgives fra Lokomotivet.

At man fortsat tør køre saadan.

Det mener vi, at man hurtigst muligt skal se at komme bort fra, og det kan man ved at anvende ca. 3 Millioner Kroner til dette, og man vil derved opnaa for det første Sikkerhed for Godstogene og for det andet en saa god Rente af de anbragte Penge, som ingen andre af de i Statsbanerne anbragte Penge giver.

»UNDERSKUDET«

Administrationskommissionen af 30. Juni 1923, der bragte det ved Statsbanerne nu anvendte Afskrivnings- og Forrentningssystem i Forslag, udtaler vedrørende den foreslaaede Forrentningsprocent følgende:

»Kommissionen maa anse det for nødvendigt til Opnaaelse af en virkelig Oversigt over det økonomiske Resultat af Statsbanernes Drift, at der som Udgift for Driften opføres en passende Forrentning af den af Staten i Banerne anbragte Kapital *ganske bortset fra, at Driften først efter adskillige Ændringer i de Metoder, den anvender, vil kunne komme til at yde en saadan Renteafkastning\**). Som en saadan passende Rente kan anses 5 pCt., saaledes som det allerede er forlangt i en af Finansministeren til de forskellige Styrelsesgrene udsendt Skrivelse.«

Man ser heraf, at Administrationskommissionen virkelig har haft den Opfattelse, at det vilde være muligt for Statsbanerne — ganske vist først efter adskillige Ændringer i de anvendte Driftsmetoder — at afkaste saa store aarlige Rente- og Afskrivningsbeløb, som der her var Tale om, d. v. s. omkring 30 Milloner Kroner aarligt.

Det ligger nær at antage, at Kommissionen som Grundlag for sine Undersøgelser ogsaa har anvendt Statsbanernes tidligere Driftsregnskaber, og at den gennem disse maa have dannet sig et Skøn om, hvorvidt det opstillede Program laa indenfor Mulighedens Grænser.

Hvis det er Tilfældet, maa Kommissionen have næret en overordentlig Tillid til, at det i vor Tid var muligt at gøre Mirakler.

Tager vi Statsbanernes Driftsregnskaber for Perioden 1903—04 indtil sidste Driftsaar før Administrationskommissionens Forslag sattes i Virksomhed, 1924—25, viser disse Aar de nedenfor anførte økonomiske Resultater. Vi gør opmærksom paa, at der i Aarene 1903—04 til 1911—12 (inkl.) ikke blev foretaget anden Afskrivning paa Anlægsværdien end den, der laa i Afholdelsen af visse Udgifter til Forstærkning og Ombygning og til Ud-rangering af Driftsmateriel. Disse Beløb var forholdsvis ringe, gennemsnitlig ¼ Mill. Kr. aarligt. I Aarene fra 1912—13 til 1924—25 blev der paa Forslag af Finanslovs-kommissionen af 1910 i Stedet for denne mere tilfældige Afskrivning indført en fast Afskrivning, der androg 1 pCt. aarlig af Banernes Anlægs-værdi, hvilket for den nævnte Periode næppe udgjorde 4 Millioner Kroner i Gennemsnit pr. Aar.

Med disse ret minimale Afskrivningsbeløb i hele denne Periode 1903—04 til 1924—25 var Banernes økonomiske Driftsresultat følgende:

1903—04 .....	+ 5 529 000 Kr. *)
1904—05 .....	+ 7 377 000 Kr.
1905—06 .....	+ 8 361 000 »
1906—07 .....	+ 8 085 000 »
1907—08 .....	+ 6 349 000 »
1908—09 .....	+ 2 950 000 »
1909—10 .....	+ 2 891 000 »
1910—11 .....	+ 3 405 000 »
1911—12 .....	+ 6 445 000 »
1912—13 .....	+ 8 823 000 »
1913—14 .....	+ 8 695 000 »
1914—15 .....	+ 8 890 000 »
1915—16 .....	+ 9 097 000 »
1916—17 .....	÷ 1 754 000 »
1917—18 .....	÷ 10 297 000 »
1918—19 .....	÷ 16 076 000 »
1919—20 .....	÷ 25 627 000 »
1920—21 .....	÷ 53 616 000 »
1921—22 .....	÷ 62 437 000 »
1922—23 .....	+ 936 000 »
1923—24 .....	+ 3 304 000 »
1924—25 .....	÷ 91 000 »

Det forekommer os ikke, at det i disse økonomiske Resultater fra denne Periodes Stats-

\*) Det udh. af os.

\*) + angiver Størrelsen af Overskudet og ÷ Størrelsen af Underskudet for det nævnte Driftsaar.

banedrift er let at finde Støttestrukturer for den Antagelse, at Banerne herefter skulde kunne præstere et Afskrivnings- og Forrentningsbeløb paa op mod 30 Millioner Kr. aarlig, hvilket vii sige, at de skulde kunne fremvise et økonomisk Driftsresultat, der laa en Snes Millioner højere end Driftsresultatet for det hidtil mest udbyttegivende Aar, Driftsaaret 1915—16.

Hvis man vilde undersøge, hvorledes Statsbanernes økonomiske Driftsresultat vilde have stillet sig for Tidsrummet 1903—04 til 1924—25, safremt de nuværende Afskrivnings- og Forrentningsregler havde været gældende, viser det sig, at alle disse Aar ikke alene vilde have været underskudsgivende, men at de endogsaa vilde have givet saa betydeligt et Underskud, at det stærkt nærmer sig de fra de senere Aar nok som bekendte Tal, der er velegnede til at forfærde Offentligheden. En saadan Overføring af det nuværende Forrentningssystem's Virkninger paa den nævnte Periode er meget vel muligt, idet vi som Grundlag for Beregningen af den Kapitalværdi, hvoraf Renten udregnes, benytter de af Administrationskommissionen i dennes Betænkning angivne Anlægsverdier for hvert enkelt Aar og iøvrigt bruger de nu anvendte Principer.

Resultatet vil da blive følgende Underskud for hvert af de nævnte Driftsaar:

1903—04	÷	7 450 350	Kr.
1904—05	÷	5 534 600	»
1905—06	÷	4 841 650	»
1906—07	÷	5 196 050	»
1907—08	÷	7 056 650	»
1908—09	÷	10 761 050	»
1909—10	÷	11 260 550	»
1910—11	÷	11 350 700	»
1911—12	÷	9 087 750	»
1912—13	÷	4 731 500	»
1913—14	÷	5 021 000	»
1914—15	÷	4 872 900	»
1915—16	÷	4 799 050	»
1916—17	÷	15 972 200	»
1917—18	÷	24 845 800	»
1918—19	÷	30 849 900	»
1919—20	÷	40 732 350	»
1920—21	÷	69 280 200	»
1921—22	÷	80 891 600	»
1922—23	÷	19 284 250	»
1923—24	÷	18 814 850	»
1924—25	÷	23 477 850	»

Som det fremgaar heraf, vilde Statsbanernes Underskud i disse 22 Driftsaar, set gennem det nye Regnskabssystem's Brillor, have udgjort et samlet Beløb af godt 416 Millioner Kr. eller gennemsnitlig nær ved 19 Millioner Kr. aarligt.

I Perioden forekommer der ganske vist et Par Driftsaar, 1920—21 og 1921—22, hvis Kæmpeunderskud bringer dette Gennemsnit i Vejret; det var et Par Aar, hvor de ekstraordinære Forhold med deres mægtige Kul- og Materialprier stærkt paavirkede Driftsresultatet.

Til Gengæld maa tages i Betragtning, at det drejer sig om en Periode, hvor Banerne faktisk i Modsætning til Perioden efter 1925—26 var Indehaver af et Trafikmonopol, ligesom Tjenestemændenes Lønninger laa relativt lavt lige indtil Aarene 1919—20, og hvor der forekom en lang Tjenestetid og — særlig under Krigen — meget Overarbejde uden Godtgørelse, ligesom de allerfleste Tjenestemænd i Trafiken kun havde fri en Gang hver fjortende Dag.

Med disse Kendsgerninger for Øje — og navnlig under Hensyn til den stedse stigende Motor-Konkurrence — skulde der vistnok ske mere end Mirakler, om Banerne havde den allerringeste Udsigt til at skaffe en Forrentning og Afskrivning som forudsat af Administrationskommissionen.

Voldsomheden af den Offensiv, der er sat ind mod Banerne fra Automobilernes Side, kan karakteriseres i følgende Tal: I 1920 pr. 1. September var der her i Landet indregistreret 17 657 Motorvogne og 12 182 Motorcykler; pr. 1. September 1930 var Tallet paa indregistrerede Motorkøretøjer steget til 110 324 Motorvogne og 23 349 Motorcykler.

Under disse Vilkaar er det selvfølgelig saa fuldkommen haabløst nogensinde at naa blot op i Nærheden af den af Administrationskommissionen opstillede Maallinie, at Maalet end ikke virker som en Drivfjeder, men som en Bremseklods. Det er derfor ikke alene uheldigt for Statsbanerne at opretholde dette System, men tillige skadeligt for Statens økonomiske Interesser, thi enhver Mand ved Statsbanerne, fra den højeste til den laveste, maa før eller senere give op for den umulige Op-gave, der her er stillet Etaten og dens Personale.

Vi skal i en følgende Artikel komme nærmere ind paa disse Forhold.

## OPGAVEN

Generaldirektørskiftet og den Opgave, der officielt er stillet den nye Generaldirektør, har paany aabnet alle Utilfredshedens Sluser mod de ved Statsbanerne hidtil anvendte Arbejdsmetoder og samtlige Venstres og konservative Blade er enige om, at er der noget Sted indenfor Statsadministrationen, hvor der trænges til at blive fejlet med en strid Kost, saa er det ved Statsbanerne. Papirunderskudet paa 31 Mill. Kr. for sidste Driftsaar danner naturligvis en ypperlig Baggrund for slige Betragtninger.

Der lægges ikke Skjul paa, at man haaber, at den nye Mand vil være i Stand til med haard Haand at revidere Statsbanernes Beredskab og rydde op i den »efter alles Mening« for store Personalebunke. Og Generaldirektør Knutzens egne Ord om, at den Personalepolitik, han agter at føre, ikke kan foregaa uden øjeblikkelige Ubehageligheder for Enkeltmand, tages som et Bevis for, at han netop har Øjet aabent for denne Side af Sagen — og er villig til at sætte ind paa det, man ynder at kalde *det rigtige Sted*.

Et Blad har allerede udnævnt Generaldirektøren til Diktator ved Statsbanerne og siger henvendt til Trafikministeren, at han, naar han nu har fundet en stærk Mand, helt og holdent maa lade ham raade og holde »sine Pillefingre« borte fra det Omraade.

»Holbæk Amts Avis« m. fl. Blade er blevet saa oplivet af det skete Systemskifte, at det endogsaa paa Grundlag af nogle af Arbejdsgiverforeningen indhentede Oplysninger er inde paa, at en af de mere væsentlige Aarsager til det store Underskud er den, at Lønningerne ved Statsbanerne er for høje. Selv om de paagældende Blade fuldkommen synes at have misforstaaet de nævnte Oplysninger, er Meningen dog tydelig nok. Offensiven mod Statsbanerne og først og fremmest mod Statsbanepersonalet er i fuld Udvikling.

Naa, formentlig er det endnu ikke overladt den nye Generaldirektør at revidere Lønningerne, men den anden Opgave: at revidere Beredskabet, har han altsaa — her er Floden og her skal der springes.

Imidlertid vil det, forinden Forventningerne spændes endnu højere, end de alt er, være baade nyttigt og rigtigt at se lidt nøjere paa de foreliggende Muligheder, hvad Tilpasningen af Personalet efter den tilstedeværende Arbejdsstyrke angaar.

Vi skal til Belysning af dette Forhold fremholde følgende talmæssige Oplysninger, uddraget af Statsbanernes officielle Driftsberetninger.

Forinden Driftsaaret 1921—22 findes der ikke officielle Tal over Statsbanernes samlede Personale, d. v. s. Tjenestemænd plus Ekstraarbejdere, og Tjenestemændenes Antal alene giver selvfølgelig ikke noget tydelig Billede. Vi tager derfor vort Udgangspunkt for det første Driftsaar, hvor en saadan Oversigt findes, Driftsaaret 1921—22. Der var i dette Aar ialt beskæftiget 23 389 Personer i Statsbanernes Tjeneste. I sidste Driftsaar 1930—31 var Tallet paa beskæftigede Personer dalet med 1445, nemlig til 21 944.

Har denne ret betydelige Nedgang af Personalet

i Løbet af disse 9 Aar nu sin Forklaring i en tilsvarende Nedgang i Arbejdsstyrken — eller i en muligvis stærkere Nedgang i Arbejdsydelse? Hvis det var Tilfældet, og navnlig hvis det sidste var Tilfældet, vilde der vel være noget om, at der var Anvendelse for et stærkere Initiativ i Personalpolitikken. Men Forholdet er lige det omvendte. Medens Personalets Antal er nedsat med det ovenfor nævnte Tal, er Arbejdspræstationerne steget, hvilket følgende Tal viser:

I 1921—22, altsaa samme Aar, som Personalets Antal var 23 389 Mand, kørtes der 480 737 000 Vognakselkilometer, 14 204 000 Togkilometer paa Statsbanerne og 581 273 000 Tonkilometer.

I 1930—31, efter at Personalets Antal som nævnt var nedbragt til 21 944 Mand eller 1445 mindre end i 1921—22, kørtes der 628 539 000 Vognakselkilometer, 24 527 000 Togkilometer og 624 593 Tonkilometer over Statsbanerne.

Paa disse Omraader er Stigningen for Vognakselkilometer 30,74 pCt., for Togkilometer 72,68 pCt. og for Tonkilometer 7,45 pCt., men Personalets Antal indenfor samme Tid er nedbragt med 6,58 pCt. Den stærke Stigning i Vognaksel- og Togkilometer betyder naturligvis ikke en tilsvarende Forøgelse af Arbejdsstyrken, idet den i hvert Fald for en betydelig Del skyldes Indtættelsen af en Række smaa Tog, navnlig Motortogene. Men selv under fornøden Hensyntagen til dette Forhold betyder den meget væsentlige Stigning selvfølgelig en betydelig større Arbejdsydelse og stigende Krav til Personalets sikkerhedsmæssige Beredskab.

Men paa alle øvrige Maader, hvor Arbejdsstyrken giver sig Udtryk i Tal, har der i Perioden 1921—22 til 1930—31 været en betydelig Stigning.

Banenettets Længde er forøget fra 2409,66 km. til 2516,18 km. Længden af Dobbeltspor fra 315,10 til 500,92 km.

Den samlede Sporlængde er vokset fra 3862,43 km til 4318,18 km.

Stationers og Holdepladsers Antal er forøget fra 445 til 534. Antallet af Lokomotiver er steget fra 674 Stk. til 689 og desuden er Trækraften blevet tilført 51 Motorvogne og 19 Traktorer.

Den samlede Vognpark er steget fra 14 096 Vogne til 14 473 Vogne, desuden har vi faaet 15 Sovevogne og 3 Spisevogne til at løbe over Banerne.

Pladserne i Personvognene er steget fra 89 295 til 104 964 og Godsvognparkens Bæreevne i Tons fra 148 979 til 167 176. Færgernes og Skibenes Tonnage, maalt i Register Tons, er forøget fra 10 217 til 11 291.

Alle disse Tal, vi her har nævnt fra Driftsberetningerne, betyder hver for sig en meget væsentlig Forøgelse af Arbejdsstyrken. Der er blevet et større Banenet at vedligeholde, flere Vogne at rangere med, flere Tog at betjene, flere Lokomotiver og Vogne at passe, efterse, rengøre og vedligeholde o. s. v. Men Personalets Antal er under alt dette gaet ned med 1445 Mand.

Nu er vi vel klar over, at hermed er ikke det afgørende Bevis ført for, at Bunden er skrabet, og at der ikke er en eneste Mand mere at spare ved

Statsbanerne. Men vi vil dog vove at fastslaa, at Grænsen for, hvad der kan spares, hvis ikke det skal gaa for meget ud over Publikums Betjening, herunder dets Sikkerhed, ikke kan skydes saa meget længere frem, at det bliver mærkbart paa det foreliggende regnskabsmæssige Underskud.

Naturligvis kan der spares endnu flere Penge, hvis man nedsætter Beredskabet i det hele taget, lukker Stationer eller erstatter den nuværende Betjening med gamle Mænd, Kvinder og Børn, men i den Forbindelse maa det ikke glemmes, at saadanne Foranstaltninger ikke alene vilde vise sig paa Driftsregnskabet Indtægtsside, — de vilde gaa igen og sætte deres stærke Præg paa Indkomsterne.

## RADIOAVISEN

### Interview med Generaldirektøren Mandag d. 2. November.

— Hr. Generaldirektør! De er i Dag, eller rettere i Gaar, blevet stillet i Spidsen for vor største Statsvirksomhed. Som Chef for D. S. B. faar De vel direkte med 20 000 Mennesker at gøre og indirekte træder jo praktisk talt hele Landets Befolkning i Forhold til Lederen af »Statens store Vognmandsforretning« — som Banerne er blevet kaldt. Det kan derfor ikke undre Dem, at Radioavisen gerne har villet publicere et Par Udtalelser af Dem i Aften, og jeg takker Dem, for at De har stillet Dem til Raadighed.

Det er for Resten — hvis jeg maa være oprigtig — endnu en Grund til, at Offentligheden med en ganske særlig Interesse hører Deres Røst, Hr. Knutzen, nemlig den usædvanlige Karriere, De har gjort. Fra Postelev i Skelskør i 1904 — via juridisk Embedseksamen i 1915 — til Statsbanernes Generaldirektør i 1931 — det minder rent ud sagt, for at bruge Trafiksproget, om et *Eksprestog*, der bruser frem og nu holder ved Endestationen. Toget kan oven i Købet siges undtagelsesvis at være ankommet uden Forsinkelse, eftersom De jo kun er 44 Aar gammel, Hr. Generaldirektør. Maa jeg have Lov at spørge Dem, *hvordan* man gør saadan en Karriere uden at tabe Pusten?

— Ja, man maa naturligvis først og fremmest have en god *Fysik*. Dernæst en vis *Fantasi* for at kunne sætte sig et Maal og endelig *Vilje* til at bringe de Ofre, som det kræver at naa frem til Maalet. Og saa maa man kunne koncentrere sig, baade naar man skal arbejde og naar man skal hvile sig eller holde Ferie. Jeg havde ikke været Postelev ret længe, før jeg satte mig det Maal at komme ind i Centralstyrelsen, hvad der i øvrigt den Gang ansaas for ret umuligt, naar man ikke havde Embedseksamen. Jeg naaede det imidlertid, og har naturligvis saa i Tidens Løb stadig sat mig nye Maal.

— Hvad er det for en Drift, som har bevirket, at De saaledes gennem Deres Liv har maattet sætte Dem denne Serie af Maal?

— Ja, det er ikke den ydre Anseelse; den har jeg aldrig brudt mig synderlig om, men det er Glæden ved at faa noget at arbejde med, et Stof mellem Fingrene, og Glæden over at se Resultater af sit Arbejde.

De siger, Redaktør Thorsen, at jeg nu holder ved *Endestationen*. Det er naturligvis rigtigt, for saa vidt De tænker paa min personlige Stilling. Imidlertid staar jeg jo netop i min nye Virksomhed ved *Udgangsstationen*. ja, er daarlig nok kommet ind i den, idet det jo kun er faa Dage siden, man bad mig overtage Stillingen som Chef for Statsbanerne. Det er maaske ikke Tilfredshed, der paa Forhaand møder mig overalt i Banerne, jeg er jo en Mand udenfra. Til Gengæld møder jeg med friske Øjne, og jeg tror at turde sige: med en Del Kendskab til dansk Statsadministration ogsaa udenfor den Etat, som jeg hidtil har tilhørt, og jeg haaber efterhaanden at skulle blive regnet for en af Statsbanernes egne.

— Jeg formoder, Hr. Generaldirektør, at De ser det som Deres vigtigste Opgave at nedbringe Statsbanernes Underskud. Har De nogen Tanke om, *hvorledes* dette skal ske?

— Ja, det er baade Ministerens og Regeringens Ønske, og det er ogsaa efter min Opfattelse en bydende Nødvendighed, at Underskudet nedbringes. Den offentlige Mening forlanger det, og det er uklogt i det lange Løb at modstaa den. For Banernes Økonomi gælder det, at baade Samfundet som Helhed, vore Kunder og Personalet, staar sig ved, at Styrelsen i videst muligt Omfang er Herre over Begivenhederne. Naturligvis kan Begivenhederne være overmægtige, men jeg har dog altid syntes, at det var noget af en Falliterklæring at henvise til, at dette eller hint har Forholdene ført med sig. Det gælder netop nu om at forudsæ og forudberegne Fremtiden, saa at man kan øve Indflydelse paa Udviklingen og tilrettelægge de Situationer, i hvilke man vil tage sine Afgørelser. Derved kan man ofte undgaa Vanskelighederne, og skal man endelig tvinges til at optage en Kamp, kan man til en vis Grad selv vælge sin Valplads. Og saa maa man naturligvis have Vilje og Kraft til at tage Afgørelserne uden at lade sig skræmme af Ansvaret.

— Kan De udtale Dem nærmere om, hvad der kan gøres i Retning af bedre Driftsøkonomi?

— Det bliver sikkert i første Række et Organisations- og Rationaliseringsarbejde, der skal udføres. Eksempelvis skal jeg nævne, at det bør undersøges, om der ikke for Sidebanerne kan findes Driftsformer, som giver en bedre Balance, men i øvrigt maa jeg jo fremhæve, at man ikke kan binde sig forud. Jeg maa bede om Tid og Arbejdsro i min nye Gerning.

— Hvorledes ser Generaldirektøren paa Banernes Forhold til Publikum?

— Jeg vil søge at styrke Banernes Popularitet i Befolkningen, søge at opnaa, at vi som Forretning kommer saa langt som muligt bort fra den Stivhed, der ofte er forbundet med Statsadministrationen. Vi skal stadig kunne tilpasse os efter Samfundets Økonomi og Forretningens Skift. Vel er Banerne mere populære nu end i gamle Dage, men jeg har

dog hidtil som Kunde syntes, at der manglede noget. Det er ikke Sikkerheden, der lader noget tilbage at ønske; der er næppe nogen, som ikke med fuld Tryghed betror sin Person og sit Gods til D. S. B. Derimod kunde vi vel nok komme noget hurtigere frem. Og det er muligt, der rent psykologisk mangler et eller andet, at man f. Eks. er lidt utilbøjelig til at træffe en Afgørelse eller give en Besked og tage det dermed forbundne Ansvar.

— Tænker De dermed paa, at Personalet i højere Grad skal udvise Konduite, end det hidtil har gjort?

— Ja, ogsaa det! Den Tjenestemand, der i en kritisk Situation blot kan slaa op i et Reglement, giver jeg ikke meget for. Man kan *holde* sit Reglement og endda faa at vide, at man har forbrudt sig mod sin mest fundamentale Pligt, og man kan paa visse Omraader *overtræde* sit Reglement og opnaa den Anerkendelse, at man netop er den Mand, der kan bruges. En af de vigtigste Paragraffer i en Tjenestemands Grundlov bør være, at man skal handle, som man vilde gøre, hvis Forretningen blev drevet for ens egen Regning.

— Godt, men naar saa en Jernbanemand handler efter Konduite, hvad Sikkerhed har han saa for under Deres Regime at blive *rigtigt* bedømt?

— Han har Krav paa at blive bedømt, ikke efter det endelige Resultat, der kommer af hans Handling, men efter den Situation, der forelaa, da han maatte træffe sin Beslutning.

— Jeg forstaaar altsaa paa Dem, at De ikke er Traditionalist.

— Nej, det er rigtigt, man skal ikke bevare noget, fordi det er Tradition, men man skal selvfølgelig værne den *gode* Tradition.

— Saa vil jeg gerne vide lidt om den nye Statsbanechefs Syn paa Forholdet til Personalet. Hval mener De om det, Hr. Knutzen?

— Jeg vil søge ført en Personalepolitik paa langt Sigt. Dette har ganske vist undertiden den kedelige Virkning, at der som Bimoment kan komme øjeblikkelige Ubehageligheder, medens selve *Maalet* ligger saa langt ude i Fremtiden, at det ikke kan ses af de fleste, og navnlig slet ikke af dem, som ikke er vant til at se udover Nutiden. Det er min Erfaring, at ved at gøre en Tjenestemand begribeligt, hvilken Fordel han og hans Kammerater i det lange Løb kan faa af en vis Disposition, kan man bevæge ham til i *Øjeblikket* at tage disse Vanskeligheder. Forholdet ligger her helt anderledes, end naar man staar overfor en Kunde. For der nytter det selvfølgelig ikke at henvise til Fordele, der ligger Aar ud i Fremtiden. Kunden interesserer sig selvsagt kun for sin Forretning, som den ligger i Dag.

— Hvad forstaaar De forresten ved Personalepolitik?

— Dette, at man ikke træffer sine Personaledispositioner alene fortrinsvis efter Øjeblikkets Tarv, men stadig har Øje for Fremtiden. F. Eks. skal jeg minde om, at den Mand, jeg antager nu, om saa og saa mange Aar skal staa som overordnet, som Chef, og det gælder da om at opdrage og udvikle ham, og igennem sine Dispositioner lade enhver for-

staa, at man ved Dygtighed og Energi kan komme frem i Etattjenesten som i de frie Erhverv. Eller et andet Eksempel: Man skal handle saaledes, at man knytter Styrelsen og Driften, høj og lav, sammen med de samme Interesser og det samme Maal, at hver eneste vaagen Mand føler sig som en skattet Medarbejder, lige gyldig paa hvilket Trin i Systemet han i Øjeblikket arbejder.

— Hvorledes vil De naa dette Maal, Hr. Generaldirektør.

— Der er mange Veje, og jeg maa derfor atter gribe til et Eksempel. De overordnede bør i videst muligt Maal tale med Personalet i Stedet for at udsende skriftlige Meddelelser. Saa længe man veksler Noter som to ildesindede Stormagter over Grænsen, eller saa længe man behandler Folk fra oven og nedad, kommer man ikke hinanden nærmere. Men faar man Folks Øjne op for Betydningen og Rigtigheden af, hvad man vil, kan man faa dem til at gaa i Ilden for sig. Jeg har ofte sagt til en Mand: Nu er det Deres Pligt enten at overbevise mig om, at De har Ret, eller at lade Dem overbevise af mig om, at jeg har Ret! Og kun hvis det skorter paa Viljen hertil, faar han den *Ordre*, som vi ikke behøver forud at omtale, fordi vi begge ved, at den staar bag ved Arbejdet for at undgaa den. Jeg har ved en saadan Fremgangsmaade opnaaet mange Resultater, som jeg bagefter var glad for, og som jeg ved ogsaa blev paaskønnet fra anden Side.

— Jeg ved, Hr. Knutzen, at De i sin Tid som Sekretær for Administrationskommissionen har beskæftiget Dem med Spørgsmaalet om Statsvirksomheders Overgang til Interessentselskabsformen. — Hvorledes er Deres Stilling hertil?

— Det er et meget stort Spørgsmaal, som man ikke saadan i en Haandevending kan svare paa. For at forstaa dette Problem maa man i Virkeligheden opløse det i sine Bestanddele. Et af de vigtigste Underproblemer er her Personaleudgifterne, som jo udgør en meget betydelig Del af Statsbanernes Udgiftsbudget. Der maa man jo forstaa, at skal man væk fra Tjenestemandsforholdet, faar man for det første meget store Pensionsudgifter til de nuværende Tjenestemænd, men hertil kommer, at de frie Erhverv ingenlunde er frit stillede med Hensyn til deres Lønningspolitik. De bestemmes jo ved de kollektive Overenskomster mellem Arbejder og Arbejdsgiver, og hvad Spørgsmaalet om Personalets Antal angaar, er Forholdet det, at Staten ikke tvivler Banerne til at bruge flere, end de selv mener at have Brug for, og Incitamentet for den enkelte til at yde sit bedste kan fremskaffes indenfor Tjenestemandsordningen, idet man ved Udvælgelsen af Avancement kan belønne Dygtigheden og fremkalde Energien. Og man maa gøre sig klart, at Tjenestemandsordningen har fritaget Staten for Deltagelse i Arbejdskonflikter, være sig Strejke eller Lockout. Alt i alt tror jeg ikke, at Problemet Interessentskab eller Aktieselskab hører til dem, der kommer til at staa i Forgrunden i det Arbejde, jeg nu skal til at udføre.

— Ja, Hr. Generaldirektør, De har nu klarlagt for os Hovedlinierne i Deres Program, saa nær som

De paa dette Tidspunkt kan komme dem. Maa jeg saa blot sige: Det maa dog ikke være saa helt let at gaa fra den ene Administration over i den anden. Var det mig selv, som gik fra Postvæsenet over til Jernbanen, saa tror jeg bestemt, at jeg af gammel Vane vilde frankere Eksprestogene med 40 Øre ekstra . . . ligesom Ekspresbrevene skal ha'. Men Forholdet er maaske det, Hr. Knutzen, at Administrationen *stadig* er Administration, hvor den end udøves? Jeg mener: Er *Kernen* efter Deres Opfattelse den samme?

— Hvad Eksprestogene angaar, er de for saa vidt frankeret ekstra, som man skal have Hurtigtogsbillet for at rejse med dem. Og dette er maaske netop et betegnende Ekempel paa Ligheden i de forskellige Synspunkter, men samtidig paa, at der naturligvis kommer *nogen* Forskel frem. Enheden i Administrationsprincipper er for saa vidt givet, som noget af det vigtigste i al Administration er Arbejdet med og for Mennesker, og Mennesker er jo ikke saa forskellige, selv om den ene har en rød Uniform og den anden en blaa. Det gælder om at forstaa at benytte de forskellige Kræfter eller Bevægelser indenfor det enkelte Menneske og den store Enhed af Mennesker, som udgør Staten, saaledes at de ikke modarbejder, men tværtimod fremmer de Formaal, som man tilstræber. Og saa en Ting endnu: man maa have eller skaffe sig gode Medarbejdere, og det gælder lige fra Toppen til den yngste Portør. Vort Hovedformaal er fælles, nemlig at faa frem en saa sund og saa god Virksomhed som muligt til Gavn for det Samfund, vi alle tjener, og at fordele de Goder, som Virksomheden kan byde os, saa retfærdigt som muligt.

#### *En gammelkendt Dør!*

— Er der eller et eller andet, der ligger Dem paa Hjerte at faa sagt ved denne Lejlighed, hvor De jo bogstavelig talt taler til hele Landet?

— Jeg vil blot sige, at jeg fuldt gaar ind under de samme Krav, som jeg *vil* og *maa* stille til mine Medarbejdere, nemlig at enhver af os maa gøre et godt Arbejde. Det har altid været mit Ønske at behandle andre Mennesker, som jeg selv ønsker at blive behandlet, og jeg haaber, at det skal lykkes mig at overbevise mine nye Kolleger om, at jeg lader mig lede af dette Ønske.

— Hr. Generaldirektør! Det er jo anden Gang, De nu bliver *indkaldt* til Sølvgedes Kaserne, efter-som jeg ved, at De ogsaa laa der som Soldat.

— Tja, det er rigtigt nok; det er oven i Købet den samme Dør, jeg nu skal gaa ind ad som Generaldirektør, som den, jeg i sin Tid passerede med Tornyster og Marchstøvler til og fra min Belægningsstue. Det er forresten mit Haab, at jeg nu vil møde den samme Forstaaelse, som jeg i sin Tid mødte hos min Kaptajn, da jeg bad ham om at blive fri for Officersuddannelsen, fordi jeg stadig havde min juridiske Lærebog i Brødposen og ved en forlænget Tjenestetid kunde have faaet forstyrret mine Planer for Fremtiden. I 1912 var det ganske vist mine personlige Interesser, jeg ønskede fremmet; denne Gang er det Statens.

## STATSBANERNES UNDERSKUD

### I. Principperne for Statsbanernes Regnskabsform.

Af Dr. polit. *Jørgen Pedersen.*

(Berlingske Tidende.)

Aar efter Aar har Statsbanerne figureret paa Statsregnskabet Indtægtsside med et uhyre Underskud. Paa det lige afsluttede Regnskab var Beløbet ca. 32 Mill. Kr., for indeværende Finansaar er det anslaaet til ca. 30 Mill. og for det kommende Finansaar ligeledes til ca. 30 Mill. Kr. Disse store, stadige Underskudsbeløb, der jo ogsaa maa siges at være ret enestaaende paa en økonomisk Virksomheds Regnskab, har vakt stor Bekymring saavel i Befolkningen som i politiske Kredse. Snart skyder man Skylden for Miséren paa Statsbanernes Driftsledelse, snart paa Rutebilernes Konkurrence, eller man fordeler den nogenlunde ligeligt paa begge Faktorer.

Det vilde naturligvis være i høj Grad ønskeligt, om Statsbanerne med samme Takster, samme Ydelser til Publikum og samme Lønnings- og Arbejdsvilkaar for Personalet kunde bringe dette Underskud ud af Verden, men hvis det skulde vise sig, at dette — selv efter Udnævnelsen af en ny Generaldirektør — ikke kan lade sig gøre, vil jeg hævde, at der ikke i dette Underskud ligger noget Bevis for Driftslederens Uduelighed eller Ødselhed, ligesom det heller ikke siger noget om, hvorvidt Banernes Økonomi iøvrigt er uforsvarlig eller ikke.

Hvad man først og fremmest maa erindre, er, at et Underskud paa et Regnskab er en temmelig formel Ting. Det beror i høj Grad paa, hvorledes man har indrettet sit Regnskab. Naar f. Eks. et Storlandbrug giver et regnskabsmæssigt Underskud paa, skal vi sige, 10 000 Kr., saa behøver det ikke at betyde, at Samfundet vilde staa sig ved, at den paagældende Landbrugsvirksomhed blev standset. Hvis f. Eks. Underskudet hidrører fra en klækkelig Forhøjelse af Lønnen til Gaardens Arbejdere, saa er der jo ikke sket andet, end at Indtægten af Driften er flyttet fra Besidderens til Arbejdernes Lommer; det kan være meget ubehageligt for ham, men det samfundsmæssige Driftsresultat af Landbrugsvirksomheden er ikke blevet ringere end før.

Dernæst vil det være afgørende for en Virksomheds regnskabsmæssige Driftsresultat, hvorledes man ansætter den i Virksomheden anvendte Kapital, og efter hvilken Rentefod man kræver den forrentet, ligesom ogsaa de Krav, man stiller om Afskrivning, vil spille en Rolle for Regnskabsresultatet.

For at blive ved Eksemplet med Landbruget, der giver Underskud. Det hævdes fra mange Sider, at den nuværende Landbrugskrise, det store regnskabsmæssige Underskud, der fremkommer paa Landbrugsregnskaberne, skyldes en for høj Ansættelse af Kapitalværdien, Overkapitalisering kalder man det. Og det kan ikke nægtes, at hvis man skrev Kapitalen ned til 0, vilde Underskudet blive stærkt formindsket, selv om det paa ingen Maade under de nuværende Konjunkturer vilde forsvinde.

Ganske paa samme Maade vilde det gaa med Statsbanernes Regnskab. Hvis man skrev Kapital-

værdien af Banerne ned til 0, og hvis man ikke krævede nogen Afskrivning, vilde Underskudet vel ikke ganske forsvinde, men dog synke til et ganske ringe Beløb.

Hvis man yderligere vilde debitere de forskellige Næringsgrene gennem det Ministerium, hvorunder de sorterer, for den Fordel, de har af Banerne udover, hvad de betaler for Brugen af dem, eller hvis man paa Socialministeriets Budget vilde opføre et Udgiftsbeløb svarende til, hvad man maatte mene, at Lønningerne ved Banerne — alle Goder, som Funktionærene har taget i Betragtning — oversteg Lønningerne for lignende Kvalitet af Arbejdere i det private Erhverv, og førte Beløbet til Indtægt for Banerne, saa vilde man rimeligvis ikke alene kunne bringe det nuværende Underskud ud af Verden, men faa et stort Overskud frem. Ja, det er særdeles vel muligt, at man vilde blive i Stand til at forrente det Beløb, man nu kalder Statsbanernes Kapitalværdi, og maaske et endnu større Beløb.

De foregaaende Bemærkninger, der sikkert forekommer de fleste ret fantastiske, har ikke andet Formaal end at vise, at man ikke ved Bedømmelsen af en Virksomheds Økonomi maa tage de Beløb, der staar opført paa Regnskabet under Rubrikkerne Overskud eller Underskud, alt for højtidelige. Inden man tillægger dem større Betydning, maa man undersøge, hvorledes det paagældende Regnskab er opstillet, efter hvilke Principper man har ansat de forskellige Poster.

Statsbanernes nuværende Regnskabsform er bygget paa de Principper, der nedlagdes i den Betænkning, som i 1924 afgaves af den saakaldte Administrationskommission, hvis Formand var den daværende Minister for offentlige Arbejder, der ligeledes var Formand for det særlige Udvalg, som behandlede Statsbanerne.

De Principper, som efter Kommissionens Opfattelse burde lægges til Grund for Statsbanernes Regnskabsførelse, kunde man passende betegne som de »kapitalistiske« Principper. Det centrale Synspunkt i Betænkningen er nemlig, at Regnskabet først og fremmest skal give et klart Billede af Statsbanernes Evne til at forrente en fastsat Kapitalværdi.

Det er for saa vidt det samme Princip, der ligger til Grund for de fleste private Virksomheders Regnskabsopstilling, men der er dog den Forskel, at medens man i private Virksomheder ikke paa Driftsregnskabet Udgiftsside plejer at opføre noget Beløb til Forrentning af Virksomhedens egen Kapital, og medens man i Status plejer at opføre Aktiverens Værdi efter deres gennemsnitlige Evne til at frembringe et Beløb til saadan Forrentning eller i hvert Fald ikke Aar efter Aar bliver ved med at opføre Kapitalværdien i Status, som ikke kan forrentes, saa krævede Udvalget, at der paa Statsbanernes Driftsregnskab skulde opføres et Beløb paa 5 pCt. af en efter nærmere Regler fastsat Kapitalværdi som Renteudgift.

Endvidere krævede man, hvad der er i Overensstemmelse med almindelige forretningsmæssige Principper, at der ligeledes som Udgift skulde opføres et Beløb til Afskrivninger. Om disse Afskriv-

ninger hedder det i Betænkningen, at de skal have en saadan Størrelse, at de under Forudsætning af uforandret Prisniveau, saafremt de indgik i et Fornyelsefond, lige netop kunde bære de til Anlæggets uforandrede Opretholdelse fornødne Nyanlæg og Nyanskaffelser. Disse Afskrivninger skulde udgøre en vis Procent af hver enkelt Dels bogførte Værdi, varierende efter den Forringelse, denne skønsmæssigt undergik som Følge af Slid, Ælde eller Ueg-nethed.

Det, der i første Omgang har Interesse, er nu, hvorledes man finder den bogførte Kapitalværdi, idet dennes Størrelse baade bliver afgørende for Rente- og Afskrivningsbeløbets Størrelse.

Ved Ansættelsen af denne Kapitalværdi gik man ud fra Banernes bogførte Værdi i 1902, som var 180 Mill. Kr. Til dette Beløb lagde man saa de senere tilkommende Anlægsværdier, idet man dog reproducerede de til Krigstidens Toppriser udførte Anlæg til den Værdi, de vilde have, om de var opført til de Priser, som herskede i 1923—24. Dette Beløb reduceredes derefter ved Hjælp af de af Kommissionen foreslaaede Afskrivningsregler samt med et særligt Nedskrivningsbeløb for de sønderjydske Baner. Endvidere hedder det i Kommissionsbetænkningen:

»Naar Staten nemlig har bevilget Penge til Anlæg af Baner ud fra andre Hensyn end de forretningsmæssige (for at op hjælpe en Egn o. lign.), vil det være givet, at man ikke eller i hvert Fald ikke foreløbig kan forlange asadanne Kapitaler forrentet af Banerne.

Dette bør ved fremtidige Nyanlæg af denne Art fastslaaes ved selve Loven om Anlæg af Banen, saaledes at Lovgivningsmagten er klar over over de økonomiske Følger af Banens Vedtagelse.«

Efter at man havde anvendt dette Princip paa de dengang (i 1924) bestaaende Anlæg, kom man til en bogført Kapitalværdi paa 348 Mill. Kr., og 5 pCt. af dette Beløb skulde da opføres paa Banernes Budget til Forrentning.

I hvilken Grad Kommissionen har stillet Forrentningen af den saaledes stedfundne Kapital i Forgrunden, i hvilken Grad man har været ivrig for udviklede Poster paa Regnskabet, og hvilket optimistisk Syn man har haft paa Statsbanernes fremtidige Evne til at yde Forrentning, fremgaar af følgende Bemærkninger i Betænkningen:

»Idet Forrentningsbeløbet indbetales i Statskassen, vil det være ønskeligt, saafremt man naar til, at Banerne i visse Aar giver Overskud\*) ud over Forrentningen, at henlægge det overskydende Beløb til et *Udbyttereguleringsfond*, fra hvilket det kan overføres til Driftsregnskabet i andre Aar, hvor de 5 pCt. Rente ikke er indtjent.«

Inden jeg kommer ind paa en Kritik af hele den Tankegang, der ligger til Grund for de gældende Regnskabsprincipper, tør det allerede her siges,

\*) Det er interessant at lægge Mærke til, at Kommissionen ved »Overskud« forstaar det Beløb, der ligger ud over normal Forrentning af Egenkapitalen, mens private Virksomheder sædvanligt ved Overskud forstaar det hele Beløb, der bliver til Forrentning.



at den Efterabning af private Selskabers regnskabsmæssige Dispositioner, som disse Bemærkninger giver Udtryk for, er ganske malplaceret. Naar nemlig private Selskaber opretter et saadant »Udbytte-reguleringsfond«, er det jo for at hindre voldsomme Udsving i Aktiekurserne, men noget saadant kommer jo slet ikke i Betragtning ved Statsvirksomheder. Der kunde Indretningen af et saadant Fond jo ikke have anden Virkning end at føre nogle flere Posteringer paa Statsregnskabet og gøre det hele mere indviklet og uoverskueligt.

## II. Analyse og Kritik af de anvendte Regnskabsprincipper.

Kan nu den i den foregaaende Artikel skildrede Regnskabsopstilling med dens beregnede Kapitalværdi, beregnede Forrentningsbeløb og dens Afskrivningsregler siges at være rationel og rimelig? Det beror aabenbart paa, hvilket Formaal man har med den.

Kommissionen angiver som sit Formaal med den foreslaaede og senere gennemførte Regnskabsform at give et virkeligt Billede af Virksomhedens økonomiske Stilling og ved Regnskabsposten »Tilskud til Driften« angive, hvad det koster Staten at drive Jernbanetrafikvirksomhed. Dette Formaal er meget smukt, men er det naaet ved denne Regnskabsform?

Før det første: Hvad forstaaer Kommissionen ved Udtrykket: »Virksomhedens økonomiske Stilling«? Saavel Takster (i hvert Fald i Hovedsagen) som Lønninger til Personalet fastsættes af Lovgivningsmagten. Lad os nu forudsætte, at disse Takster og Lønninger er indrettet saaledes, at Driften, selv med Gennemførelsen af den strengeste Økonomi fra Driftsledelsens Side, giver et »Underskud« paa eksempelvis 30 Mill. Kr. Giver saa et saadant Regnskab et virkeligt Billede af Virksomhedens økonomiske Stilling? Ja, ud fra Kommissionens snævre privatkapitalistiske Synspunkt, hvor Forrentningen med 5 pCt. af en vilkaarlig ansat Kapitalværdi, synes at være Banernes eneste Formaal, kan dette siges. Ud fra en real-økonomisk Betragtning, hvor det, det drejer sig om, er, om de opstillede Formaal ogsaa virkeliggøres paa den mest økonomiske Maa-de, bliver Svaret et ganske andet. Det af Rigsdagen opstillede Formaal er at skaffe Funktionærerne en vis Løn, som man anser for passende eller retfærdig, samt at yde visse Transporttjenester til en Pris, som man ligeledes af samfundsmæssige eller andre Hensyn finder passende. Hvad det for en saadan Betragtning kommer an paa, er, om Banernes Drift under Hensyn til disse af den højeste Myn-dighed fastsatte Formaal er mest muligt økonomisk, men dette kan ikke ses af det Beløb, der bliver tilovers til Forrentning. Den herskende Regnskabsform giver altsaa ikke noget virkeligt Billede af Virksomhedens økonomiske Stilling. Et saadant Billede kan sandsynligvis overhovedet ikke faas ved nogen Regnskabsform, men kan kun opnaas ved en kyndig detailleret Undersøgelse af Banernes daglige Drift.

Men giver da den benyttede Regnskabsform et klart Billede af, hvad Statsbanevirksomheden koster

Staten eller Skatteyderne? Dette er nemlig ogsaa en meget vigtig Opgave. Vi skal se lidt nærmere paa dette Spørgsmaal.

Det kan have en vis Berettigelse at sige, at Forrentningen af den Sum, det har kostet at opføre Banerne og forsyne dem med Materiel, plus et Beløb, som er tilstrækkeligt til at opretholde Anlæggets tekniske Ydeevne minus det Beløb, der bliver tilovers, efter at Driftsudgifterne er afholdt, er et Udtryk for, hvad Statsbanedriften aarligt koster Staten.

Ud fra dette Synspunkt er det rigtigt, som man har gjort ved Opgørelsen af Kapitalværdien, at lægge Anlægsomkostningerne til Grund. Derimod er det inkonsekvent, at man har fradraget for Afskrivninger, naar fuld Vedligeholdelse er afholdt paa Anlægsbudgettet eller af Driften, og det er inkonsekvent, at man har reduceret Anlægssummen for de Aar, da Priserne var høje; thi disse Penge er jo faktisk givet ud og maa i stor Udstrækning forrentes den Dag i Dag. Det er heller ikke i Overensstemmelse med det nævnte Synspunkt, naar man ræsonnerer, at nogle Baner ikke er anlagt af »forrentningsmæssige« Grunde, og at de derfor ikke kan kræves forrentet og ikke skal opføres i Status med deres Anlægsværdi. Thi for det første er der, saa vidt mig bekendt, overhovedet ingen Statsbane her i Landet, som er opført af forrentningsmæssige Grunde, og for det andet kommer det ikke Spørgsmaalet ved, saa længe Formaalet er at skaffe sig Klarhed over, hvad Statsbanedriften koster Staten.

Forudsat, at Afskrivningerne er rationelle, hvad vi senere skal undersøge, er det altsaa ikke rigtigt, at det Beløb, der opføres paa Statsregnskabet som »Tilskud til Driften« er et korrekt Udtryk for det Tilskud, der faktisk ydes. Det er i Virkeligheden altfor lille.

Dernæst er der et andet Spørgsmaal. Selv om man nu virkelig korrekt havde beregnet det Netto-beløb, Staten gennem Aarene havde anbragt i Banerne, vilde saa Forrentningen af dette Beløb være et rigtigt Udtryk for, hvad Statsbanedriften aarlig kostede Staten? Næppe. Thi har Staten engang anlagt disse Baner, saa vilde Statens Tab ikke blive mindre, selv om man standsede Driften, saafremt Indtægterne af denne dækker de egentlige Driftsomkostninger, nemlig Udgifter til Lønninger og Materiel af enhver Art, som forbruges under Driften. Man kan derfor ikke sige, at Forrentning af Anlægskapitalen er nogen Driftsomkostning. Dens Størrelse er ganske uafhængig af, hvorledes og i hvilken Udstrækning Banerne drives eller benyttes. Kun naar det drejer sig om at udvide Anlægene, bliver Forrentningen af den dertil fornødne Kapital en Omkostning, som maa kunne dækkes af Driftsindtægter, hvis man ikke vil paadrage sig nye Rentetab.

Endelig er der endnu et Synspunkt, som næppe helt kan afvises, nemlig dette, at Statsbanernes Drift maa antages at yde Befolkningen store Fordele ud over, hvad der betales for deres Benyttelse, som viser sig i dens Indtægter, og selv om man anlægger den snævre statsfinansielle Betragtningssmaade, er

det muligt, at det, Banerne saaledes bidrager til Forøgelse af Samfundsindtægten, giver Statskassen Indtægter, der mere end opvejer Statens Rentetab ved Driften. I hvilken Grad dette er Tilfældet, vil naturligvis aldrig kunne konstateres, da Banerne ikke kan udskilles som selvstændig Del af vort Næringsliv.

Kommissionen har imidlertid ikke været konsekvent. Den har blandet to Synspunkter sammen, nemlig det ovennævnte, hvor Formaalet var gennem Regnskabet at give et Billede af, hvad Statsbanedriften aarlig koster Staten, og det almindelige forretningsmæssige Synspunkt, at Kapitalværdien i en Virksomhed maa fastsættes efter Virksomhedens udbyttegivende Evne.

Det er ud fra denne sidste Betragtning, at man for det første nedskriver Kapitalen til 0 for de Baners Vedkommende, der efter Kommissionens Mening ikke har nogen Udsigt til at kunne forrente nogen Del af Anlægsomkostningerne, og at man for det andet reducerer Anlægsomkostningerne for de Anlæg, der er udført under Krigen. Men det vil let indses, at skulde man konsekvent gennemføre den sidste Tankegang, maatte man, efter at Banerne i en Aarrække ikke har givet en Øre ud til Forrentning — atter forudsat Afskrivningernes Rigtighed — nedskrive den bogførte Værdi til 0 eller dog til et Beløb, som man efter eventuel yderligere Rationalisering af Driften mente at kunne forrente med normal Rente. At noget saadant har foresvævet Kommissionen, fremgaar tydeligt af dens optimistiske Syn paa Banernes fremtidige Forrentningsevne. De 348 Millioner, man kom til som Banernes Værdi, var netop det Beløb, man mente at kunne forrente.

Denne sidste Tankegang ført konsekvent ud i Livet maatte imidlertid føre over i det af private Virksomheder anvendte Regnskabssystem, hvor man ikke debiterer Driftsregnskabet for Forrentningen af Egenkapitalen, men blot lader Regnskabet konstatere Forskellen mellem Driftsudgifter og Driftsindtægter: thi naar Aktivernes Værdi maa reguleres efter det Beløb, der gennemgaaende opnaas til Forrentning, bevæger man sig aabenbart i en Cirkel, naar man vil drøge Konklusioner med Hensyn til Driftsresultatet ved at betragte Forrentningsprocenten. Der vil heller ikke være noget i Vejen for, at den enkelte Aktionær i et privat Selskab eller den enkelte Politiker eller Skatteyder, naar det drejer sig om Statsbanerne, vil være i Stand til ved en Betragtning af Forskellen mellem Driftsudgifter og Indtægter at dømme om, hvorledes de Penge, henholdsvis han eller Staten har anbragt i Virksomheden, forrentes, uden at man behøver at opføre et Beløb paa Driftsregnskabet til Forrentning af en vilkaarligt ansat Kapitalværdi. Det er blevet hævdet, at det i hvert Fald har stor pædagogisk Værdi, at man kræver de Beløb, der er anbragt i Banerne, forrentet, idet dette vil anspre Ledelsen til at gennemføre den størst mulige Økonomi i Driften, men for det første er den Værdi, man har ansat, jo ikke Anlægsværdien, og for det andet maa man spørge, om det da ikke vilde virke endnu mere pædagogisk, hvis man krævede et endnu højere Beløb

forrentet eller muligvis et mindre?

Iøvrigt er der vel ingen Grund til at tro, at disse for Driftsledelsen let gennemskuelige regnskabsmæssige Formaliteter har nogen Indflydelse paa dens Dispositioner.

Det er derfor, hvad enten man gaar ud fra det ene eller det andet af de nævnte Synspunkter, ingen Grund til at debitere Banernes Driftsregnskab for et Rentebeløb.

Det Beløb, der figurerer i Statsregnskabet som Tilskud til Driften, afhænger imidlertid ikke alene af den beregnede Rente af Kapitalen, men tillige i høj Grad af de beregnede Afskrivningsbeløb, idet det første Beløb i Finansaaret 1930—31 udgjorde over 9 Mill. Kr. og det samme »Tilskud« ca. 32 Mill. Kr.

Vi er i det foregaaende gaaet ud fra, at Afskrivningerne var rationelle. Kan dette nu siges at være Tilfældet? Til Belysning af dette Spørgsmaal skal vi først gøre opmærksom paa, at der af Driften i det nævnte Finansaar er afholdt et Beløb paa ikke mindre end 16,4 Mill. Kr. til Vedligeholdelse af Anlæg. Det maa nu betragtes som meget ejendommeligt og lidet rationelt, at man samitidig med at Statskassen afkræver Banerne et Beløb paa 9 Mill. Kr., eller godt 2 pCt. af den bogførte Kapital til Afskrivning, lader Driften afholde et endnu meget større Beløb til Vedligeholdelse. Formaalet med Afskrivningerne maa jo dog, hvis man ikke vil likvidere Virksomheden, hvad der jo ikke er noget Tegn til, være at dække Vedligeholdelsesudgifterne. Da man imidlertid i Administrationskommissionen beregnede Afskrivningerne under Hensyn til, at en Del af Vedligeholdelsesudgifterne som forud afholdtes af Driften, er dette for saa vidt kun en temmelig ligegyldig Formalitet, en Slags Skønhedsfejl ved det ellers saa kunstfærdigt indrettede Regnskab.

Det reelt betydningsfulde Spørgsmaal bliver da, om det Beløb, der føres til Indtægt paa Anlægs-kontoen, nu ogsaa benyttes til Vedligeholdelse af bestaaende Anlæg, hvis dette ikke er Tilfældet, er Afskrivningsbeløbet altsaa beregnet for stort, og det Beløb, der figurerer som »Tilskud« til Banerne, bliver da tilsvarende for stort.

Undersøger man nu Anlægsbudgettets Udgiftsside, finder man, at der kun er en Post, hvorunder Vedligeholdelsesudgifter kan skjule sig. Posten hedder »Forøgelse af Statsbanernes Materiel«. Selve Navnet siger ikke, at det drejer sig om Vedligeholdelsesudgifter, men da der ikke paa Vedligeholdelseskontoen findes nogen Post, hvorunder Erstatning af gamle Vogne med nye eller Erstatning af andet gammelt Materiel kan falde, maa det formodes, at en Del af Beløbet er opført under den nævnte Post paa Anlægsbudgettet virkelig er Vedligeholdelse. Denne Formodning bestyrkes man i ved at undersøge Bemærkningerne til Finansloven, hvor en noget nærmere Specifikation af den nævnte Post findes angivet. Det fremgaar imidlertid ogsaa af denne Specifikation, at en meget stor Del af Beløbet er Udvidelser og Nyanskaffelser, saaledes som det jo ogsaa fremgaar af Postens Betegnelse, og det kan fastslås, at siden Finansaaret 1927—28, hvilket er

den Periode, jeg har undersøgt, er der ikke i noget Aar paa Anlægskontoen tilnærmelsesvis brugt det Beløb til Vedligeholdelse, som er indbetalt paa Anlægskontoen som Afskrivning.

Det synes derfor ogsaa ganske utvivlsomt, at det Beløb, der af Statsbanerne udredes til Afskrivning udover de Vedligeholdelsesudgifter, som afholdes af Driften, er langt større end nødvendigt for en uforandret Opretholdelse af Anlægernes tekniske Ydeevne, og at »Underskudet« af eller »Tilskudet« til Statsbanerne er tilsvarende mindre end det Beløb, hvormed det er opført paa Regnskabet.

Saa længe man ikke har i Sinde at afvikle Statsbanedriften, turde den naturlige Fremgangsmaade være at afholde alle Vedligeholdelsesudgifter af Driften. Det kunde man saa meget roligere gøre, som de Fornyerelser, man foretager, jo utvivlsomt tilfører Anlægget en betydeligere større teknisk Ydeevne, end det Materiel, der udrangeres, nogen Sinde har haft. Man vilde ved en saadan Fremgangsmaade undgaa en hel Del regnskabsmæssige Manøvrer, der i bedste Fald er overflødige, og som faktisk tjener til at vildlede Offentligheden angaaende Statsbanernes Økonomi.

Naar Administrationskommissionen har indført disse Afskrivninger, er det utvivlsomt atter et Udslag af dens Tilbøjelighed til falske Analogier med private Erhvervsvirksomheder. Det, der har foretvævet Kommissionen, er sikkert Oprettelsen af et Fond, hvoraf Beløb til større Fornyerelser kunde tages. Men medens et saadant Fond har god Mening i en privat Virksomhed, der kan komme ud for Kreditvanskeligheder, hvis der pludselig skal anvendes et større Beløb, saa foreligger dette jo slet ikke for Staten eller Statsbanerne, hvor de Beløb, der her kan blive Tale om, betyder en ren Bagatel i Forhold til Budgettets Størrelse.

Konklusionen af det foregaaende kan sammenfattes i følgende Bemærkninger: Der er to Spørgsmaal med Hensyn til Statsbanernes Drift, som er af overordentlig stor Interesse for Offentligheden. Det vigtigste af disse er følgende: Naar Lønningen til Personalet og (i Princippet) Taksten for Trafikydelse er fastsatte af Lovgivningsmagten, økonomiseres der saa inden for Banernes Drift og Ledelse i størst mulig Grad eller sløses og ødsles der? Dette Spørgsmaal kan intet Regnskab i overskuelig Form besvare. En indgaaende Revision kan skønne derom, men iøvrigt kan det kun konstateres gennem en Detailundersøgelse i Marken af fagkyndige Folk.

Det andet Spørgsmaal er dette: Hvad koster det Staten at drive Jernbanevirksomhed? Ogsaa dette Spørgsmaal lader sig vanskeligt besvare ad regnskabsmæssig Vej, men en Side af Sagen er de Penge, Staten har anbragt i Banerne. Vil man tage det Standpunkt, at Staten ikke maa lide noget Rentetab ved nye Anlæg, maa man søge at gennemføre et Specialregnskab saa godt som muligt for disse Anlæg for derigennem at konstatere, hvorvidt Forrentning er opnaaet, saaledes at man kan drage Lære deraf med Hensyn til fremtidige Anlæg.

Den nuværende Regnskabsform giver ikke noget direkte Svar paa noget af disse Spørgsmaal. Af-

skrivningsbeløbet, der synes at være for stort til at opfylde det Formaal, hvortil det er beregnet, og Rentebeløbet af en vilkaarlig ansat Kapitalværdi bidrager ikke til at besvare Spørgsmaalet. Det klareste Billede faar man i Virkeligheden ved at betragte Forskellen mellem de egentlige Driftsudgifter, hvorunder alle Vedligeholdelsesudgifter burde opføres, og Indtægterne af Driften.

I Stedet for at være vejledende, virker Regnskabsformen vildledende, fordi saavel Politikerne som andre interesserede Borgere, der møder med de Synspunkter, som med Rette anlægges overfor private Selskabers Regnskaber, maa opfatte det regnskabsmæssige Underskud som en Maalestok for Driftens Økonomi, mens det i Virkeligheden kun er et Udtryk for de mere eller mindre vilkaarlige og i Betragtning af den paagældende Virksomheds Natur formaalsløse regnskabsmæssige Posteringer.

Ulempen ved denne Form for Regnskabsopstilling falder imidlertid bort, naar man har klargjort sig dens Betydningsløshed, og dertil skulde det foregaaende først og fremmest bidrage.

## OM SAMARBEJDE MELLEM JERNBANE OG AUTOMOBIL

Af Professor A. R. Christensen.

(Sluttet.)

Jernbanetransporterne vilde da forme sig saaledes, at de kom til at foregaa med større Hastighed end nu, det vilde, naar den automatiske Tryklufbremse var blevet indført ogsaa paa Godsvognene, blive muligt omtrent helt at ophæve Forskellen mellem hurtige og langsomme Tog, mellem Fragtgods og Ilgods, og Rejsetiden vilde for Personer kunne forkortes over lange Afstande, ogsaa for Rejsende til og fra Landdistrikterne.

Og Befolkningen bor i langt højere Grad langs Vejene end ved Jernbanestationerne, saa Betjening af Landdistrikterne ved Person- og Fragtrutebiler trafikmæssigt vilde betyde et Fremskridt, idet der bogstaveligt talt vilde blive en Station for hver Mands Dør.

For Vognladningsgodset vilde der, hvor det ikke drejer sig om altfor store Mængder, ikke være noget til Hinder for, at det besørgedes udbragt fra eller hentet til Købstadsstationerne skal det alligevel læsses paa Automobil, er en lidt større eller lidt mindre Transportafstand uden større Betydning.

Ved industrielle Virksomheder som Teglværker el. lign. kunde man uden Tvivl, som det allerede nu gøres, træffe tilfredsstillende Ordning om særlige Sidespor.

Det næste Spørgsmaal bliver derefter, hvorledes denne lokale Automobiltrafik bedst kunde tænkes ordnet, om det skulde være Statsbanerne eller private eller en anden offentlig Myndighed.

Jeg har den Opfattelse, at Postvæsenet vilde

være den bedst egnede Institution til at paatage sig dette Arbejde. Postvæsenet arbejder i Forvejen paa mange Omraader sammen med Statsbanerne, men dets Hovedfordel i denne Sammenhæng er den Omstændighed, at det fremfor nogen anden er indstillet paa at naa ud til hvert enkelt Menneske i Landet; ingen anden vil være saa vel rustet til at organisere paa saa tilfredsstillende Maade en »Dør til Dør«-Transport. Og det er intet nyt Arbejde for Postvæsenet, der i Forvejen disponerer over megen lignende Transportvirksomhed, og som har forstaaet at drive sine Virksomheder trafikmæssigt og økonomisk tilfredsstillende.

Jernbanernes stærke Side er som ovenfor omtalt deres Hurtighed, Evne til at udføre Massetransporter og Transporter over lange Afstande — de er altsaa vidt forskellige fra Postvæsenet. Dette kan sprede, hvad Jernbanen tilfører det og samle ind baade Personer og Gods til videre Transport med Jernbanen. Men lade Postvæsenet overtage hele Jernbanevæsenet vilde paa den anden Side ikke være tilraadeligt, dertil er Jernbanernes Natur for særegen.

Men man vil saa spørge, hvad det økonomiske Resultat af en saadan Ændring i Landets Transportvæsen vil betyde. Jeg har paa dette Punkt selvfølgelig ikke kunnet udføre nogen detailleret Beregning; men efter de Oplysninger, der foreligger i den tekniske Litteratur, og efter de Samtaler, jeg har haft bl. a. med udenlandske Jernbaneledere, tør man maaske regne med en mulig Personalereduktion paa 30—40 pCt. ved fuld Gennemførelse af Ordningen. Hertil kommer saa yderligere den Personalereduktion, der vil blive en Følge af Overgang til automatisk Trykluftbremse paa Godstogene.

De danske Statsbaners samlede Personale udgjorde i 1930—31 gennemsnitlig pr. Maaned 21 925, Mand, og jeg tror, at man regner sikkert ved at anslaa den mulige Personalebeparelse til 5—6 000 Mand. Regnes med en gennemsnitlig Løn pr. Mand paa 3 000 Kr., vil jeg mene, at Statsbanernes Driftsregnskab vil kunne forbedres med ca. 15 Mill. Kr.

Der maa ved Ordningens Gennemførelse tages noget Hensyn til en Indtægtsnedgang paa Grund af et vist Transportarbejdes Overgang til Automobiltransport, men der kan paa den anden Side regnes med en Trafikforøgelse, hvis Rejsehøppighed og Rejsehastighed forøges, og jeg vilde være tilbøjelig til at mene, at disse to Ting i Hovedsagen vil opheve hinanden.

Det er mig ganske klart, at et saadant Program ikke kan gennemføres i kort Tid; jeg ved ikke, hvor stor den naturlige Afgang indenfor Jernbanens Personale er, men anslaaes den til 5 pCt. om Aaret, vilde man ved ikke at antage nye Folk maaske i Løbet af 5—6 Aar kunne gennemføre den nødvendige Reduktion uden i for høj Grad at være hensynsløs paa den ene Side mod Personalet og paa den anden Side mod Statskassen, der i nogen Tid maa gøre Regning paa en vis Udgift til Ventepenge, Pensioner el. lign., men denne Udgift er i alle Tilfælde meget mindre end den nuværende.

Postvæsenet vilde vel nok faa Brug for en Del af det Personale, der blev overflødig ved Statsbanerne, men nogen betydelig Del vilde der næppe blive Tale om — i saa Fald vilde Ordningen ikke komme til at betyde noget økonomisk.

Jeg paaregner, at Postvæsenet vil kunne drive Automobilruterne saaledes, at de økonomisk kan bære sig selv. Og kan Jernbanerne formaa at forbedre Driften navnlig saaledes, at Transporthastigheden og Transportmuligheden væsentlig forbedres, har jeg den Opfattelse, der bestyrkes ved en Række Eksempler, at Trafikken paa Banerne vil vokse, maaske i meget betydelig Grad.

I denne Forbindelse skal jeg henvise til, hvad jeg tidligere i Berlingske Tidende har skrevet om vore Toghastigheder, idet jeg der især har tænkt paa den almindelige Personbefordring paa den Maade, den hidtil er foregaaet, med lange og tunge Tog med Plads til 4—500 Passagerer.

De nuværende Eksprestog maatte selvfølgelig bibeholdes, deres Rejsehastighed forøges til 90—100 km i Timen; desuden maatte der disponeres over et vist Antal Persontog, der kom til at standse ved alle Stationer, der blev opretholdt, og hvis Rejsehastighed maatte blive ca. 60 km i Timen.

Udover disse Tog vilde det utvivlsomt vise sig fordelagtigt ogsaa over lange Afstande at anvende hurtigkørende Motorvogne med Rejsehastighed 90—100 km, med 20—30 Plads, 1 Mands betjente; ogsaa paa Hovedlinier, som f. Eks. paa Banerne omkring Aarhus, Aalborg, Esbjerg, Fredericia vilde saadan Sporvognskørsel være hensigtsmæssig, og man vil med Sikkerhed kunne regne, at man med dem vilde faa en betydelig forøget Trafik.

(Dansk Vejtidskrift.)

## PENNSYLVANIA RAILROAD

De pennsylvaniske Jernbaner er, efter hvad amerikanske Jernbanefagblade beretter, et Aktieselskab, der raader over et Jernbanenet med en Strækninglængde af 18 500 Kilometer, belagt med Spor i en samlet Længde af 45 000 Kilometer, og tager man Trafikken derpaa med som Faktor ved Beregning af Pennsylvania-Jernbanernes Størrelse i Forhold til andre Privatbaner, saa viser det sig, at det er Verdens største Privatbaneselskab, der er Tale om.

I 1928 udgjorde Banernes samlede Driftsindtægter 651 Millioner Dollars, hvad der rigtignok mod Aaret forud var en Nedgang paa 14 Millioner Dollars, men samtidig var Driftsudgifterne bragt ned med 30,6 Millioner Dollars, saa Aaret sluttede med et Driftsoverskud paa 170,4 Millioner Dollars eller 16,2 Millioner mere end Aaret forud. Efter Fradrag af Renter og Henlæggelser blev der et Nettooverskud paa 83 Millioner Dollars, og Aktionærerne fik 7 Procent. Der overførtes 39 Millioner i ny Regning. I samme Aar er der til Forbedringer og Ny-

anskaffelser medgaaet 46 Millioner Dollars; der er anskaffet 13 nye Lokomotiver, 523 Personvogne og 1472 Godsvogne. De nye Personvogne er alle af Staal og sat ind i Driften til Udløsning af Træ-Personvogne, som nu helt er forsvundne fra Hovedbanerne.

For at fremskaffe den fornødne Kapital til Udvidelser blev der udbudt Tegning af Jernbaneaktier à 50 Dollars til et Beløb af 60 Millioner Dollars, hvoraf Ansatte ved Banerne tegnede sig for større eller mindre Antal Aktier.

Paa Pennsylvania-Jernbanernes Strækninger kører daglig omtrent 4 000 Persontog og 3 000 Godstog, og der ydedes i 1928 ca. 10 Milliarder Persontogskilometer og 73 Milliarder Godstogskilometer. Kulforbruget var 14,5 Millioner Tons. Til Forbedring af Banelegemet er medgaaet 4 Millioner Sveler og 237 000 Tons Skinner, og ca. 10 000 Kilometer Spor har nu Skinner med en Vægt af 65 Kilogram pr. Meter. Banerne sætter meget ind paa at skabe bedre Samarbejde mellem Jernbane, Rutebil og Flyvemaskine, hvilket mange Steder er saa vidt fremskredet, at Stykgods befordres i Beholdere, som fra Rutebil overføres i Jernbanevogne eller omvendt. Der er planlagt Elektrificering af 525 Kilometer Strækning med over 2 100 Kilometer Spor, hvortil Aktiekapitalen yderligere skal udvides med 100 Millioner Dollars.

crec.



6. November. Godstoget fra Aalborg Kl. 5,40 havde i Dag et Uheld paa Ellidshøj Station, idet Maskinen under Ranging kørte gennem forkert Sporskifte, sprængte en Stoppebom og afsporede med alle Hjulpar.

Hjælpe-maskine og Hjelpevogn samt ny Maskine til at videreføre Toget afgik straks fra Aalborg.

Toget gik derefter fra Ellidshøj ved godt 11-Tiden.

\*

7. November. Lokomotivfyrbøder J. Højby fra Kallundborg styrtede under Kultagning paa Godsbanegaarden ned af Maskinen og fik Brud paa Kraniet.

Han var uden Bevidsthed, da han i Ambulance blev bragt til Kommunehospitalet.

\*

10. November. Arbejdsgivernes Medlemsblad er ude med en Artikel omhandlende de »urimelig« høje Lønninger, som saavel faglærte som ikke-faglærte

Arbejdere kan opnaa ved Statsbanerne. Det er vel Generaldirektør-Skiftet, der bevirker dette.

Statsbanernes tidligere Regnskabschef, Ulrich Andersen, fejrer i Dag sin 70 Aars Fødselsdag.

Ulrich Andersen har alle Dage været i Besiddelse af en usædvanlig klar og hurtigt opfattende Hjerne — det var Aarsagen til, at han i sin Tid blev gjort til Chef for Statsbanernes Regnskabs- og Tarif-Afdeling. Han gjorde her et meget dygtigt og stærkt anerkendt Arbejde; og hans Navn har ofte været fremdraget i Forbindelse med Besættelse af Generaldirektør-Posten. Et nedbrudt Helbred tvang ham til at tage sin Afsked for fem Aar siden.

\*

Bevillingen til at drive Biografteater i Hirtshals har nylig været opslaaet ledig. Indenfor den angivne Tidsfrist meldte der sig kun en Ansøger, Lokomotivfører Vald. Thomsen, Hirtshals, som formentlig faar Bevillingen.

\*

11. November. I Tidsskriftet »Ingeniør og Samfund« har Redaktøren, Baneingeniør Johs. Kristensen, i sidste Nummer skrevet en Artikel om Generaldirektørskiftet.

Han siger deri, at Generaldirektør Andersen Alstrups Afskedigelse betegner »Afslutningen paa en sekstenaarig Periode, som ikke med Rette kan kaldes opmuntrende for en Statsbaneembedsmand«. — Chancerne for en Nyorientering blev i denne Periode ganske forpasset.

En af de Grupper, som vel nok følte sig mest ude af Kontakt med Etatens Leder — hedder det i den meget bitre Artikel — var Ingeniørerne. Saa fremt Forstaaelsen af deres Arbejde var til Stede, gav den sig i hvert Fald intet føleligt Udslag.

\*

12. November. I »Løgstør Avis« skriver Folketingsmand Niels Elgaard, at det er altfor tidligt at lade Dødsklodderne lyde over Hobro—Løgstør-Banen, og skriver tilslidst:

Jeg tror derfor slet ikke paa et *jernbaneløst* Vesthimmerland i Fremtiden, men paa, at *fornuftig* Jernbanedrift og en *fornuftig* Befolknings, af egen Interesse dikterede stærkest mulige Benyttelse af Banen, vil løse dette Problem, tilfredsstillende *trafikalt* for Egnen og *økonomisk* rimeligt for Banens Administration.

\*

14. November. Statsbanerne paatænker at overdække Nedgangen til Nørreport Station og at opføre en Bygning indeholdende Ventesal med Aviskiosk samt Garderobrum. Det er Meningen, at de to nuværende Pavilloner ved Frederiksborggade fjernes. Der, hvor Pavillonerne ligger, kommer et Par Huller til Røgaftræk, og man er endvidere ved at bryde et Par Huller til i samme Anledning.



25 AARS JUBILÆUM



Den 1. December d. A. kan Lokomotivfører paa Aarhus *H. J. M. Lydersen*, Vestergaardsvej 12, 2., fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Lydersen, der oprindelig er Fynbo, men som har tilbragt sine Aar paa Lokomotivet her i Jylland, ansattes ovennævnte Dag for 25 Aar siden som Lokfyrb. i Frederikshavn, men kom efter 3 Aars Forløb til Aarhus Ø. L. forfremmedes til Lokfør. den 1. Marts 1917 i Fredericia, og kom efter 6 Aars Forløb atter til Ar., hvor han fremdeles gør Tjeneste.

Lydersen er en brav og agtet Kammerat, pligtopfyldende og punktlig i al sin Færden, saavel overfor Etaten, han tjener, som hans daglige Medarbejdere, derfor siger Aarhus Lokfør.-Afd. ham Tak og haaber, det maa lykkes ham at fortsætte ad samme Spor langt ind i Fremtiden, til Lykke for ham selv og sine.

Ø.

BEMÆRK!

Paa given Anledning henledes Medlemmernes Opmærksomhed paa altid at melde Flytning paa Posthuset for at undgaa Bladets Udeblivelse.

*Ekspeditionen.*

AF KONG CHRISTIAN DEN IX' UNDERSTØTTELSESFOND

ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1932 kunne uddeles ca. 2100 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer eller til Personal- og Regnskabsafdelingen, hvor ogsaa Blanket til Ansøgning kan faas.

Blanketten, i hvilken ethvert Spørgsmaal maa besvares nøjagtigt, er lydende paa saavel nærværende Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig, og Ansøgningen betragtes som gældende begge Fond, hvis

ikke andet anføres. Af det sidstnævnte Fond uddeles 2600 Kr. i Portioner à 100 Kr.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør P. Knutzen,  
Overbanemester H. Gram, Roskilde.  
Assistent P. F. K. Hansen, Københavns Hovedbanegaard.  
Lokomotivfører J. S. E. Kuhn, Kalundborg.  
Trafikinspektør J. Okkels, Struer.  
Baneingeniør K. A. Thomsen, 1. Distrikt, København,  
Fuldmægtig Frk. Westergaard, København, og  
Trafikkontrolør C. J. M. Wieth, Hellerup.

DØDSFALD



Lørdag den 31. Oktober d. A. afgik Lokomotivfyrbøder ● Bagger, Københavns Godsbanegaard, ved Døden efter faa Maaneders haardt Sygeleje efterladende sig Enke og en lille Datter paa 1½ Aar. Lokomotivfyrbøder Bagger, der kun blev 29 Aar gammel, var en ualmindelig interesseret Lokomotivmand vellidt og afholdt af alle, saavel hans Kolleger som hans Foresatte. Vi, hans Kammerater, forstaar den Sorg, der har ramt det lille Hjem derude paa Østerbro, thi ogsaa vi sørger over at have mistet en god Kollega et prægtig Menneske, som alt for tidlig blev revet bort fra os. Lokomotivfyrbøder Bagger kom ved sin Ansættelse til Padborg lagde saa Vejen over Østerbro tilbage til den Afdeling, hvorfra han netop var udgaaet, og her, som Bagger gerne gav Udtryk for, følte han sig bedst hjemme, desværre maatte vi ikke ret længe beholde denne gode Kammerat; men i den alt for korte Tid, det blev forundt ham at virke iblandt os, vil vi altid bevare og ære Mindet om ham som en god og prægtig Kollega.

Lokomotivfyrb. Bagger blev begravet fra Kapellet paa Garnisons Kirkegaard Torsdag den 5. November under meget stor Deltagelse. I det store Følge, der bedst vidner om, hvor afholdt Bagger var, saa man Lokomotivmester Kann, Repræsentanter for Hovedbestyrelsen, Lokomotivførere og en stor Repræsentation af Lokomotivfyrbødere fra de københavnske Afdelinger. Ved Baaren paraderede 1'aner fra Afdelingerne i København, Helsingør, Roskilde og Gedser. Uniformerede Lokomotivfyrbødere stod Æresvagt ved Kisten og bar den Afdøde til det sidste Hvilested. Ved Graven bragte Hovedbestyrelsesmedlem, Hr. K. Svendsen i en dybfølt Tale Organisationens sidste Hilsen og Tak og et Ære være hans Minde. Afdelingsformanden bragte tilsidst Kollegernes sidste Hilsen og Tak for godt Kammeratskab og Hvil nu i Fred. Et Væld af smukke Kranse, hvoraf mange var signeret, dækkede Graven, en sidste Hilsen fra Landets Afdelinger. O. L.

# Notitser

## Lokomotiver i Gruberne.

Albion Works i Leeds, England, har fremstillet en ny Lokomotivtype, der skal afløse Ponyerne i Gruberne. Den nye Model vejer kun 3½ Tons og er 3 Fod høj. Lokomotivet drives ved Elektricitet, og dets Trækraft i Forhold til Størrelsen er enestaaende, idet det vil være i Stand til at slæbe 60 Tons Materiale paa Vogne forsynet med Kuglelejer. Hastigheden er ca. 8 miles i Timen, og særlige Gearkonstruktioner samt kraftige Bremsapparater har gjort det lille Lokomotiv til et teknisk Vidunder, der utvivlsomt vil have den største Betydning for Mineindustrien. (U. S. Department of Commerce.)

## Verdens hurtigste Tog.

Banen fra Cheltenham til London, kaldet »The Cheltenham Flyer«, skal efter den ny Togplan gennemløbe den 77.3 miles lange Strækning paa 67 Minutter, d. v. s. med en Gennemsnitshastighed paa 69,2 miles i Timen. »Cheltenham Flyer« er hermed et af Verdens hurtigste Tog. (U. S. Department of Commerce.)

## Jernbanerne i Italien.

For at afhjælpe den store Arbejdsløshed, er der fra den italienske Regerings Side sat omfattende Arbejder i Gang. Til Forbedringer og Nyanskaffelser inden for Jernbanevæsenet er der saaledes bevilget ialt 1 627 876 000 Lire, og Ordrene placeres udelukkende paa Hjemlandets Industri for at ophjælpe dens haardest ramte Grene. Yderligere er der bevilget 217 650 000 Lire til Istandsættelse af Veje. (U. S. Department of Commerce.)

## Trafikforhold i Mexico.

En Rejsende, Knuth Knuthenborg, skriver i »Jorden rundt« om en Rejse i Mexico, at det er noget helt andet at køre i Bil i Mexico end andetsteds; med Undtagelse af nogle faa Vejstrækninger er Veje i moderne Forstand ukendte. Samsfærdelsen foregaar i Spor, der er slidt gennem fire Aarhundreders Trafik med Oksekærrer, svingende efter Terrænforholdene og krydsende Floder paa Steder, der gennem Aartusinder har været Vadesteder for de Indfødte. Mellem Byerne findes ingen Huse. Man maa tage alt med sig hjemmefra baade til sig selv og til Bilen og maa ikke regne med at kunne købe noget paa Vejen, da det er et rent Lykketræf, om man kan faa noget.

## Bilruter i Jernbanens Tjeneste.

De tyske Rigsbaner tager i stigende Grad Rutebilen i deres Tjeneste. Ifølge »Die Reichsbahn« findes der nu ialt 154 Jernbane-Rutebiler, hvoraf 101 Linier tjener til Personbefordring, 53 til Godstransport. Strækningen for Personbiler andrager 4027 km, for Lastbilerne 1606 km. Af Personlinierne tilhører de 12 den tyske Rigsbane, 63 drives i Fællesskab med Rigsposten og 26 sammen med an-

dre Organisationer. For Godstransportens Vedkommende hører de fleste ind under selve Rigsbanen. Næsten alle Ruter giver Overskud. (Deutscher Verkehrsdienst.)

## Praktiske Maanedskort.

Berlins Rigsbanedirektion har udsendt billige Maanedskort, gældende for samtlige Strækninger inden for Nærtrafikken, saa Forretningsfolk, hvis Arbejdsfelt hovedsagelig ligger i Byens Periferi, vil kunne benytte Jernbanen som det billigste Trafikmiddel.

(Deutscher Verkehrsdienst.)

## Arbejdernes Andel i Udbyttet.

Om dette aktuelle Spørgsmaal har Industriraadets Formand, Direktør, Dr. techn. C. Overgaard, i et Interview bl. a. udtalt, at Arbejdernes allerede til en vis Grad har Andel i Udbyttet i Kraft af Lønnens Stigning i Forhold til den Dygtighed og Energi, hvormed de arbejder. Indenfor den danske Industri anvendes Akkordbetaling i udstrakt Grad, hvilket vil sige, at Lønnen reguleres i Forhold til Udbyttet af hver enkelt Arbejde. Der vilde intet være til Hinder for, at Arbejderne ved Hjælp af deres store Fonds blev Hovedaktionærer i de store Industriforetagender gennem Opkøb af Aktiemajoriteten, og for Industriproduktionen vilde det kun være en Fordel, om de Midler, der nu opsamles for at bekæmpe Industrien, blev anvendt til at finansiere den.

(Dansk Arbejde.)

## Skinnefejl registreres.

En betydningsfuld Opfindelse til Registrering af Fejl og Ujævnheder paa Jernbaneskinner er fornylig patenteret i Tyskland. Apparatet, der er fastgjort til Lokomotivets Akse, afmærker paa en Papirstrimmel alle forekommende Fejl og Svagheder paa Skinnelegemet og har saaledes den største Betydning i Sikringstjenesten.

(Deutscher Verkehrsdienst.)

## 5 Hastighedsrekorder i England.

England sidder i Øjeblikket inde med 5 Verdenshastighedsrekorder, nemlig for Aeroplan med 408,8 miles pr. Time (opnaaet af Stainforth), for Automobil 246,09 miles pr. Time (Malcolm Campbell), for Motorcykle 150,7 miles pr. Time (J. S. Wright), for Motorbaad 110 miles pr. Time (Kaye Don) og for Jernbane 77,25 miles i 59½ Minut (The »Cheltenham Flyer«).

(London Illustrated News.)

## Tunnel under Suez-Kanalen.

Direktøren for Ecole Polytechnique Royal i Kairo har forelagt den ægyptiske Regering en Plan om Bygning af en Tunnel under Suez-Kanalen. Tunnelen skal forbinde Jernbanerne i Ægypten med Jernbanerne i Palæstina.

Den ægyptiske Regering har bevilget 3000 £ til Jordbundsundersøgelser.

(Das Reisebüro.)

## Jernbanevogne i Troperne.

Et fransk Ingeniørselskab har konstrueret en ny Vogntype for Troperne, hvor der er taget særligt Hensyn til de stærke Temperatursvingninger. Til Konstruktionen er anvendt en særlig Kombination af Staal og Træ.

(U. S. Department of Commerce.)

**Jernbane Aliabad—Teheran.**

Det persiske Parlament har bevilget 5 200 000 Toman til Bygning af en Jernbane Aliabad—Teheran.

Strækningen ventes taget i Brug næste Vinter.

(Das Reisebüro.)

**Traadløs Telefon i tyske Tog.**

Efter at have gennemprøvet den traadløse Telefoning mellem Togene paa Strækningen Berlin—Hamburg og forskellige Byer i Tyskland har man nu indført traadløs Telefon i de vigtigste Tog og oprettet Modtagerstationer i Spandau, Bergedorf og Wittenberge, hvor Passageren i Toget bliver sat i Forbindelse med selv den fjerneste By i Tyskland.

**Den polske Regering vil militarisere Statsbanerne.**

I Polen er der en Lov, ifølge hvilken Jernbanerne i Krigstid falder ind under Militærautoriteternes Forvaltning. Regeringen har nu forelagt Parlamentet et Ændringsforslag, hvorefter Statsbanerne ogsaa i Fredstid vil kunne forvaltes af Militæret, naar dette er paakrævet af »Statens Interesser«. Alle Hindringer for Jernbanetrafikken (læs: Strejker) skal i Henhold til den nye Lov straffes med 5 eller flere Aars Fængsel, alle Jernbanemænd, hvad enten de er aktive eller pensionerede, indtil 60 Aar, skal kunne tvinges til at gøre Jernbanetjeneste osv.

Det er klart, at den polske Reaktion med denne Lov vil foretage et uhørt Angreb paa Jernbanemændenes Rettigheder, thi Regeringen skal have Mulighed for, efter Ønske, at stille Jernbanerne under Generalsdiktatur og at gøre Jernbanemændene til retsløse Militærpersoner. Det organiserede Proletariat i Polen reagerer derfor kraftigt mod disse nye Planer. Det polske Jernbaneforbund kommenterer i sit Organ skarpt Regeringens Hensigter; ogsaa i Dagspressen skulde der offentliggøres en Protest, men denne blev beslægtet af Censuren. Iøvrigt tager den polske Regering overhovedet ingen Hensyn til Protester og har sendt Ændringsforslaget videre til Behandling af Parlamentets Militærudvalg.

**Der kræves Nationalisering af de irske Jernbaner.**

Irlands Minister for Handel og Industri har meddelt, at der vil blive forelagt et Forslag til Færdselslov i Parlamentet, som vil stille Trafiken paa et bedre Grundlag, fremfor alt med Hensyn til Trafikens Fordeling paa Jernbane og Vejtrafik. Blandt Forslagene til Lovudkastet findes ogsaa et, der kræver Ottetimersdagen for Chauffører ved Rutebiler. Desuden har en Deputation, bestaaende af Repræsentanter for forskellige faglige Organisationer, søgt Foretræde hos Ministeren og givet denne nogle Forslag, hvori man bl. a. kræver Nationaliseringen af den irske Sydbane samt af Irish Omnibus Company og Wallis & Sons, som er i denne Jernbanes Tjeneste.

**I. T. F. kræver Foreningsfrihed for det ungarske Jernbanepersonale.**

Det er almindeligt kendt, at Horthy-Regeringen, som kom til Magten efter Raadsrepublikens Nederlag, steds har nægtet Jernbanepersonalet Foreningsretten Til Brug

for Udlandet har man imidlertid stadigvæk paastaet, at de ungarske Myndigheder vilde ophæve dette Forbud. Man har endda afgivet Løfter i denne Retning til de Internationale Arbejdsbureau, men trods alle de af den ungarske Regering afgivne Erklæringer bar paa den ene Side Jernbaneforvaltningen og den anden Side Politimyndighederne stadigvæk set Lejlighed til at forhindre den praktiske Anvendelse af Foreningsfriheden. At de derved kan regne med Regeringens aabenlyse eller skjulte Tilladelse, er noget, som enhver, der har en Smule Kendskab til ungarske Forhold, vil vide. Naar man iøvrigt læser den Beretning, som Arbejdsbureauet har offentliggjort om den ungarske Foreningsfrihed, og læser den rigtigt, maa man komme til det Resultat, at der ikke gives Foreningsfrihed for Jernbanemænd i Ungarn.

For Tiden søger Ungarn at optage et udenlandsk Laan gennem Folkeforbundets Finansudvalg. I. F. T. har nu henvendt sig til dette Udvalgs Præsident og anmodet ham om ikke at hjælpe dette Land, saalænge Ungarn handler imod de i Fredstraktaten omskrevne Bestemmelser vedrørende Foreningsfrihed, som ogsaa er underskrevet af dette Land.

**En ny Automobillov i Tyskland.**

I den tyske Nøforordning, hvis Formaal det er at bekæmpe den økonomiske Nød i Tyskland, har der ogsaa fundet Sted en Nyordning af den faglige Motortrafik. Denne Forordnings store Betydning ligger i, at der tages Stilling til det brændende Spørgsmaal: »Jernbane og Automobil«. Den nye Ordning gaar ud paa, at hele Motortrafiken, der befordrer Personer mod et Vederlag udover en Kommunes Grænser mellem to fastsatte Punkter, er underkastet visse Bestemmelser. Det er ogsaa af Betydning, at hele Lastmotortrafiken, der befordrer Gods paa Strækninger udover 50 km (altsaa ogsaa den saakaldte »vilde Trafik«), ligeledes er underkastet Tilladelsesbestemmelser. Endvidere foreskriver Nøforordningen, at Rigets Trafikminister fastsætter Enhedspriser for Befordring af Gods for hele Riget. Taksterne skal fastsættes paa en saadan Maade, at Konkurrencen mellem Jernbane og Auto stilles paa lige Grundlag og den fælles økonomiske Opbygning af den tyske Jernbanes Godstarif ikke kommer i Fare. Nævnte Forordning indeholder ogsaa en Bestemmelse, der set fra en Arbejders Synsvinkel maa betragtes som vigtig. Der foreskrives nemlig, at Arbejdsgiveren er pligtig til at lade sig ansvarsforsikre mod alle Driftsskader, der paaføres Personer eller Gods i en anerkendt Forsikringsanstalt til højeste Beløb, der er foreskrevet af Loven om Motortrafik. Der kan ogsaa kræves af Autoriteterne, at Arbejdsgiveren deponerer et bestemt Kautionsbeløb. Disse Forpligtelsers Overholdelse skal til enhver Tid kunne kontrolleres af Autoriteterne.

**Fagforeningen for Flyvere i U. S. A.**

Personalet ved de Forenede Staters Handels-Luftlinier har dannet en Fagforening, »Airline Pilots' Association of America«. Den nye Fagforening er tilsluttet American Federation of Labor (D. s. F.). Medlemstallet udgør for Tiden allerede 450 Flyvere (Førere) af de ca. 750 Flyvere, der er beskæftiget ved de kommercielle Handels-Linier.



**44-Timers Ugen ved det Berliner Trafik A/S.**

Trafik A/S, i Berlin (Berliner Verkehrs A. G.) havde opsagt Overenskomsten vedrørende Lønreguleringen for det kørende og det tekniske Personale til 30. September. I Forhandlingernes Forløb, som fandt Sted den 8. Oktober, erklærede Forvaltningen, at man ikke tænkte paa at foretage en yderligere Personaleindskrænkning. Skulde det vise sig, at yderligere Indskrænkninger var nødvendige, saa vilde man ikke gaa over til at afskedige Personale, men til en Indskrænkning af Arbejdstiden for ikke at overbelaste Arbejdsmarkedet. Den 20. Oktober forelaa Forhandlingernes Resultat. Den 44-Timers Uge, som allerede i 6 Maaneder har været anvendt for det tekniske Personales Vedkommende, udvides nu til at omfatte hele Personalet. Dette betyder for det kørende Personale, for hvem der allerede var indført Fridage, en Nedsættelse af Arbejdstiden med 2 Timer om Ugen. Lønningerne for det tekniske Personale, som i Foraaret ikke er blevet ændrede, nedsættes nu med 6 pCt. Udover det nedsættes samtlige Familietillæg med 1 Pf. i Timen. Overenskomsten gælder for 22 700 Mand og løber til 31. Januar 1932.

**TAK**

Lokomotivpersonalet i Tønder og Esbjerg hedes herigennem modtage vor hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved pens. Lokomotivfører E. A. Hansens Begravelse.  
*Elise Hansen og Børn, Ribe.*

Hjertelig Tak for den store Deltagelse ved min kære Mands, Ove Baggers Begravelse. En særlig Tak til Hr. Svendsen og Hr. Løvborg for de smukke Mindeord og Tak til de Afdelinger, som mødte med Faner.

*Esther Bagger.*

Hjertelig Tak til alle, fjern og nær, for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

*P. Ley.*

For den store Pengegave, jeg har haft den Glæde at modtage af Lokomotivmændene, beder jeg alle modtage min Families og min hjerteligste Tak.

*Frederik Ovesen, Aalborg.*

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min Hustrus Begravelse.

Lokomotivfører *L. N. Andresen,*  
Tønder.

**Nye Bøger.**

8j.-Palater. Jyll.-Fyn.

16034b 14646b do.: do. II.

16035 Kataev, V.: Svindlerne.

16036 14641 Glaeser, E.: Fred.

16037 14652 Møller, Eggert: Vore indre Sygdomme.

16038	14653	Nielsen, Thorv.: Den helbredende Kraft.
16039	14667	Wallace, E.: Den firkantede Smaragd.
16040	14666	Nørgaard, R. B.: Hjerternes Foraar.
16041		Kristensen, Tom: Fribytter-Drømme.
16042		Petersen, H. C.: Rationel Skrivning.
16043		Dreiser, Th.: a Gallery of Women.
16044a		Wassermann, Jakob: Romanen om Etzel. I
16044b	13308b	do.: do. II.
16046		Martens, C.: Under Korset. Det gamle og det ny Rusland.
16047	14664	Bergman, Hjalmar: Markuells i Wadköping.
16048		Miro, Gabriel: Skikkelser paa Jesu Vej.
16049	14662	Dyott, G. M.: Paa Menneskejagt i Junglen.
16050	14673	Rochau, Else: Jet og hendes Pegasus.
16051	14670	Hempel, Hellen: En Guldfisk.
16052	14671	Hørlyck, Helene: Landvæsenselev Emilie.
16053	14672	Jensen, Herman: De tavse Mænd.
	14648	Thise, Jens: Sognefogdens Svigersønner.
	14657	Sinclair, Upt.: Roman Holiday.
	14658	Wren, P. C.: Soldiers of misforhene.
	14692	Priestley: Angel Pavement.
	14659	Wilhelm II: Aus meinen Leben.
16054	14674	Wulff, Johs.: Det gode Land.
16055	14660	Østrup, J.: Det nye Tyrki.
16056	14679	Schiøler, Anna Koch: Jutta Ranov.
16057	14678	Anonym: Ex-Elskerinde.
16058		Barfod, H. P. B.: Vartov-Præster 1859—1919.
16059	14691	Wallace, Edg.: Manden bag Forhænget.
16060	14687	Larsen, J. Anker: Rus.
16061	14264	Baum, Vicki: Hotellet.
16062	14694	Woolley, G. L.: Ur i Kaldæa.
16063	14680	Jensen, Johs. V.: Form og Sjæl.
16064		Lambek, C.: Det bestandige i Menneskelivet.
16065	14684	Gunnarsson, G.: Verdens Glæder.
16066	14686	Jørgensen, Johs.: Som en Kærte.
16067	14699	Greene, Graham: Manden i Taagen.
16068	14709	Wodehouse, P. G.: Godt klaret, Jeeves.
16069	14696	Bruck, Anita: Skæbner bag Skrivemaskinen.
16070	14704	Nilsson, Nils: Mellem mørke Mure.
16071	14714	Holmboe, K.: Ørkenen brænder.
16072	14707	Skjoldborg, J.: Dybe Strømme.
16073	14695	Ayres, Ruby M.: Spillet om Kærlighed.
16074	14698	Fletcher, J. S.: Mazaroff Mysteriet.
16075	14706	Rohmer, Sax: Kejseren af Amerika.
16076	14701	Huult, Norah: Saa lukker vi, mine Herrer.
16077	14712	Knikerbocker, H. R.: Rusland i Smeltediglen.
16078	14705	Remarque, E. M.: Tiden der fulgte.
16079	14702	Lewis, Sinclair: Mr. Wrenn.
16080		Lewisohn, L.: Blodets Røst.
16081	14703	Munthe, Axel: Strejftog.
15729b	14681	Henriques, Axel: Ja, Tiden gaar.
17748c	14267c	Hasek, Jaroslav: Den gode Soldat Svejsk Eventyr under Verdenskrigen. Det herlige Sammenbrud.
15180i		Baedeker: Paris (fransk Tekst).
15180j		do.: London (engelsk Tekst).
15180k		do.: Great Britain (engelsk Tekst).
16082	14708	Wallace, Edgar: Mordet ved de tre Ege.
16083		Christensen, A.: Firdausis Kongebog.

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

- |        |        |  |            |       |  |
|--------|--------|--|------------|-------|--|
| 16084  | 14721  | Robins, D.: Uberørte Læber.  | 16127      | 14811 | Hemmer, Jarl: Gehenna.                                     |
| 16085  | 14722  | Ruck, Berta: Bølge-Bruden.   | 16128      | 14813 | Boye, Karin: Astrate.                                      |
| 16086  | 14720  | Fletcher, J. S.: Markenmore-Mysteriet.                                   | 16129      | 14812 | Sørman, Py: Aloe.  |
| 16087  | 14718  | Baum, V.: Operasangerinde Dima Dimat.                                    | 16130      | 14810 | Edge, Peter: Gæster.                                       |
| 16088  | 14725  | Gravlund, T.: Sysselbogen.   | 16131      | 14809 | Hoel, Sigurd: En Dag i Oktober.                            |
| 16089  |        | Dansk Naturfredning: Aarsskrift 1930—31.                                 | 16132      | 14808 | Christiansen, Sigurd: To levende og en død.                |
| 16090  | 14724  | Steffensen, K.: Under Aaget.   |            |       |  |
| 16091  |        | Volkman, E. O.: Revolution i Tyskland.                                   | 16133      |       | Yeats-Browne, F.: Mellem Vildsvin og Vismænd.              |
| 16092a | 14780a | Jordens Erobring: Jordomsejlinger og Sydhavstogter.                      | 16134      | 14828 | Petersen, L. H.: Helga Former.                             |
| 1609 b | 14780b | do.: Opdagelsesrejser i Afrika.  | 16135      | 14827 | Hocking, J.: Manden, der sejrede.                          |
| 16092c | 14780c | do.: Opdagelsesrejser og Togter i Asien.                                 | 16136      | 14821 | Hardy, T.: Borgmesteren.                                   |
| 16093  | 14735  | Dell, E. M.: Adgang forbudt —  | 14788      |       | Bennett, A.: Lilian (engelsk).                             |
| 16094  | 14736  | Fabian, W.: Hun og Mændene.  | 14789      |       | do.: The grim smile of the 5 towns (engelsk).              |
| 16095  | 14738  | Mulford, C.: Hopalong kommer.  | 14790      |       | Deeping, W.: Three rooms (engelsk).                        |
| 16096  | 14733  | Kristensen, Th. S.: Klokkeren i Skoven.                                  | 14791      |       | Dell, E. M.: The black knight (engelsk).                   |
| 16097  | 14732  | Ellis, E. S.: Mellem Guldgravere og Indianere.                           | 14792      |       | Jacobs, W. W.: Dialstone Lane (engelsk).                   |
|        |        |  | 14793      |       | Delmont, J.: Die sieben Häuser (tysk).                     |
| 16099  | 14739  | Tandrup, H.: Togtet til Vulkanøen.                                       | 16137      | 14817 | Brøndsted, K. G.: Erindringer I.                           |
| 16100  | 14740  | Wallace, Edgar: Det grønne Baand.  | 16138      |       | Beer, R. R.: Heinrich Brüning.                             |
| 16101  | 14758  | Beskow, W.: Hans Øjnes Lys.  | 16139      |       | Mannin, Ethel: Confessions and impressions.                |
| 16102  | 14759  | Caman, G.: Mendel.   |            |       |  |
| 16103  | 14764  | Doyle, A. Conan: Sherlock Holmes' sidste Bedrifter.                      | 16140      | 14849 | Gibbs, Ph.: En excentrisk Hustru.                          |
| 16104  | 14770  | Wodehouse, P. G.: Jeeves, den uforlignelige.                             | 16141      | 6902  | Boudier-Bakker, I.: Det forjættede Land.                   |
|        |        |  | 16142      | 14854 | Thomas, A.: Catherines Dagbog                              |
| 16105  | 14761  | Corelli, M.: Det evige hvorfor.  | 16143      | 14836 | Mikaely, L.: Søstrene.                                     |
| 16106  |        | Omnibusbogen: »Flydende Guld« af Rex Beach og andre Fortællinger.        | 16144      | 14826 | Hempel, H.: Toras romantiske Drømme.                       |
|        |        |  | 16145      | 14829 | Hørlyck, H.: Lolo i Odense.                                |
| 16107  | 14763  | Dine, S. S. van: Mordet i det ægyptiske Museum.                          | 16146      | 14843 | Carlsen-Skiødt: Mod Lysets Land.                           |
|        |        |  | 16147      | 14847 | Farnol, J.: Den brede Vej.                                 |
| 16108  | 14746  | Damgaard, E.: En Højfjeldspige.  | 16148      | 14840 | Bedel, M.: Filippine.                                      |
| 15524c | 14097c | Lemche, Gyrithe: De ni Møller.   | 16149      |       | Lobagola: En innfødt Afrikaners egen Historie.             |
| 16013b |        | Kamban, G.: Skålholt II.   | 16150      | 14815 | Maeterlinck, M.: Myrernes Liv.                             |
|        | 14754  | Grøn: Rejsefører: Rhinen.  | 16152      | 14844 | Dahl, Valborg: Drømmen og andre Fortællinger.              |
|        | 14755  | do.: do. Köln.   |            |       |  |
|        | 14777  | do.: do. Berlin og Omegn.  | 16153      | 14851 | Reinhard, C.: Stormnatten.                                 |
|        | 14745  | Hutchinson: The golden Pound.  | 16154      | 14846 | Ellis, E. S.: Kampen om Blokhuset.                         |
| 16109  | 14765  | Edginton, May: Den snævre Vej.   | 16155      | 14833 | Simonds, W. A.: Eventyret om Ford.                         |
| 16110  | 14768  | Mulford, C.: Hapalong Cassidy.   | 16156      | 14856 | Siple, P.: Med Byrd til Sydpolen                           |
| 16111  | 14747  | Nielsen, R. Jørgen: Sporet i Junglen.                                    | 16157      | 14862 | Friis, R.: Gerd og Morbror Martin.                         |
| 16112  | 14767  | Locke, W. J.: Familien i Jorico.   | 16159      | 14850 | Hadath, G.: Stendyssens Hemmelighed                        |
| 16113  | 14760  | Constantin, Y. de: Rivieraens Don Juan.                                  | 16160      | 14842 | Brodersen, Aage: Havekolonien Dannevang.                   |
| 16114  | 14778  | Andersen, Lis: Da vi boede paa Atlanterhavet i Fiskekutteren »Monsumen«. | 16161      | 14845 | Duhamel, G.: Red Dig Europa.                               |
| 16115  | 14766  | Holm, Einar: Oldemors Portræt o. a. Fortællinger.                        | 16162      |       | Heft, T.: Klar Besked om Deres Forhold til det offentlige. |
| 16116  |        | Richardson, H. H.: Mourice Guest (engelsk).                              | 16163      | 14852 | Stolpe, Sven: I Dødens Venteværelse.                       |
|        |        |  | 16164      | 14861 | Spencer, C.: Gallows Have.                                 |
| 16117  |        | Tucholsky, K.: Schloss Gripsholm.  | 16165      | 14860 | Grønberg, A. Thøgersen: Skæbnens Traade.                   |
| 16118  | 14798  | Sabatini, R.: Kongens Yndling.   | 16166      | 14858 | Deeping, W.: Den gamle Mølle.                              |
| 16119  | 14800  | Wallace, Ed.: Marokkaneren.  | 16167      | 14850 | Gide, A.: Hustruskolen.                                    |
| 16120  | 14797  | Kennedy, M.: Familiens hvide Faar.                                       | 16168      |       | Aall, M.: Menneskenes Datter.                              |
| 16121  | 14787  | Jeans, J.: Stjernerne paa Himlen.  | 14772      |       | Deeping, W.: Second Youth.                                 |
| 16122  |        | Trine, R. W.: I Samklang med Evigheden.                                  | 14773      |       | do.: Sincerity.  |
| 16123  |        | Ehrenbring, I.: Gaten ved Moskvafloeden.                                 | 14801a b   |       | Brandes, G.: Francois de Voltaire I II.                    |
| 16124a | 14806  | Steenberg, B.: Herremandsbørn I.   | 14824a b c |       | do.: Danmark I II III.                                     |
| 16124b | 14806  | do.: do. II.   |            |       |  |
| 16125a | 14805  | Buchholtz, Joh.: Susanne I.  |            |       |  |
| 16125b | 14805  | do.: do. II.   |            |       |  |
| 16126a | 14807  | Jensen, Thit: Jørgen Lykke I.  |            |       |  |
| 16126b | 14807  | do.: do. II.   |            |       |  |

# Rettelse til Adressefortegnelsen



**Lokomotivfyrbøderkredsen.**

København Ø. Formandens Navn og Adresse rettes til:  
K. F. Givskov, Viborggade 72 B, 4. tv., København Ø.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: L. Jensen,  
P. Hjortsvej 8, 1. tv., Valby.

Repræsentanten for Feriehemmet rettes til: E. A.  
Nielsen, Mysundegade 2 A, St. tv., København V.

Korsør. Kassererens Adresse rettes til: Suhrsvej 17, 1.

Esbjerg. Formandens Adresse rettes til: Grundtvigs  
Allé 58 b, 1. tv.

Aalborg. Formandens Adresse rettes til: Sjællands-  
gade 46, 3. tv.

**Udnævnelse fra 1.—11.—31:**

Haandværker E. N. Christensen, Randers, til Loko-  
motivfyrbøder i Brande.

**Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—11.—31:**

Lokomotivfyrbøder J. M. Høybye, Kalundborg, til Sla-  
gelse.

Lokomotivfyrbøder K. Mortensen, Struer, til Kalund-  
borg.

Lokomotivfyrbøder B. S. H. Jensen, Brande, til  
Struer.

**Dødsfald:**

Lokomotivfyrbøder O. J. N. Bagger, Kbhavns Gods-  
bgd., den 31.—10.—31.

## KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i September Maaned 1931 samt i Tidsrummet April—September 1931 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1930 i runde Summer.

	September Maaned		1931	
	1931*)	1930	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	3 860 000	4 160 000		300 000
Gods- og Kreaturbefordring .....	4 120 000	4 720 000	**)	600 000
Postbefordring .....	510 000	510 000		
Andre Indtægter .....	300 000	280 000	20 000	
<b>Drifts-Indtægter ialt .....</b>	<b>8 790 000</b>	<b>9 670 000</b>		<b>880 000</b>
<b>Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..</b>	<b>9 220 000</b>	<b>9 840 000</b>		<b>620 000</b>
<b>Drifts-Overskud .....</b>	<b>÷ 430 000</b>	<b>÷ 170 000</b>		<b>260 000</b>

  

	April—September		1930—31	
	1930—31*)	1929—30	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	28 730 000	30 040 000		1 310 000
Gods- og Kreaturbefordring .....	25 660 000	27 200 000		1 540 000
Postbefordring .....	3 080 000	3 070 000	10 000	
Andre Indtægter .....	1 910 000	1 830 000	80 000	
<b>Drifts-Indtægter ialt .....</b>	<b>59 380 000</b>	<b>62 140 000</b>		<b>2 760 000</b>
<b>Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..</b>	<b>55 090 000</b>	<b>57 010 000</b>		<b>1 920 000</b>
<b>Drifts-Overskud .....</b>	<b>4 290 000</b>	<b>5 130 000</b>		<b>840 000</b>

\*) Anm. For hele Finansaaret udgør Afskrivningen 9 700 000 Kr. og Forrentningen til 19 800 000 Kr.

\*\*\*) Af Indtægtsnedgangen skyldes ca. 200 000 Kr. det ved den danske Kroners Fald forårsagede Kurs-  
tab ved Afregningen med fremmede Baner.

*Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. November.*

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal, København V.  
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.  
**Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien**

ANNONCE-EKSPEDITION:  
Reventlowsgade 28, København V.  
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto: 20 541.



**Hyg. Gummivarer,  
Modersprøjter.**

Brochure om Pessarier,  
Børnefødslernes Begrænsning  
samt vort rigt illustrerede Katalog sendes  
gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Eksportomk.

**Amk. Gummi-Industri,** Vestergade 3,  
København K.

**DEN NY LAANEBANK A/S**

Vestre Boulevard 9 og 11.

Telefon 438 og 9708.

Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune  
som berettiget til at modtage Lønforordninger fra Tjenestemænd.

**LOVE  
MARGARINE**



**FINESTE  
KVALITET  
TIL BORDBRUG**



**Fredericia Kul- og Brændehandel A/S**

Telefon 955.

Telefon 955.

*Alle Sorter Brændsel i prima Kvaliteter.*

**Brug Svendborg Eksport Mi-Co.  
ERMOL**

**fin, frisk og fyldig!**

**Drøjere i Brug og mere velmagende.**

**Fredericia Dampvaskeri,**

kemisk Tøjrensingsanstalt, Vendersgade 68 A. Telefon 141.

Filial: Danmarksgade 21. Ærb. M. Brodersen

Tøjet hentes og  
bringes overalt.

**DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGNING**

(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal- og Selskabslokaler.

Telefon 85.

**VALD. PETERSEN**

Telefon 85

**HARALD HANSEN**

AKTIESELSKAB

NYGADE 7 "

**Damekonfektion,**

færdige og efter Maal. ♦ ♦ ♦

♦ ♦ ♦ Imprægnerede Frakker.

Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537.

Lagertid 9—5½.

**S. Bastiansen & Søn**

Vendersgade 9 — Telf. 227

Uhrmager & Guldsmed

Fest- & Jubilæumsgaver

Avertér her i Bladet.



**La France**

Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.

Forsender smukke Kranse Dekorationer  
og fikse Buketter overalt. — Leverandør  
til D. L. F.

**Det er hos mig,**

De faar Kolonialvarer,  
Tobakker og Cigarer i  
absolut prima Kvaliteter.

Købmand J. C. Pedersen, Dannebrogsgade 28, Tlf. 3618



En 1. Kl.s Cykle til billig Pris  
køber De altid ved

**L. C. Eriksen**

Telefon 4918. Kastetvej 18.

Ratebetaling Indrømmes.

**Marthinus Christensen, Holberghus.**

1. Kl. Skræderi & Hørrelingeri. — Tlf. 2864.

**J. J. NIELSEN**

Danmarksgade 54 - Tlf. 1844

Største Lager i  
fikst og solidt Fodtøj

Absolut bedste Udførelse  
i alt Træskoarbejde

Arden Uhrmager-  
og Guldsmedeforretning.

Briller & Optik.

Valdemar Christensen, Tlf. 42.

**Kompagnihusets**

Selskabslokaler anbefales

Godt Køkken. Moderate Priser

Bestillinger paa indtil 250 Kuverter modtages

Telf. 210

Telf. 210

Avertér her i Bladet.