



34. Aargang Nr. 5

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Marts 1934

## REGULERINGSTILLÆGET

Finansministeren fremsatte i Folketinget den 21. Februar efterfølgende Forslag til midlertidig Lov vedrørende Reguleringstillæget til Statens Tjenestemænd:

»I Finansaaret 1934—35 udbetales det i Lov Nr. 98 af 31. Marts 1931 om Statens Tjenestemænd hjemlede Reguleringstillæg med de Beløb, som i nævnte Lovs § 91, jfr. § 94, er fastsat for Udgiftstal mellem 2 426 og 2 323.

De i samme Lovs § 92, Stk. 3 omhandlede Tillæg til visse Honorarer m. v. udbetales i Finansaaret 1934—35 med 6 pCt. af Honorarbeløbet.«

Til Lovforslaget er knyttet følgende Bemærkninger:

»Ved den af det statistiske Departement i Henhold til Lov Nr. 98 af 31. Marts 1931 § 90 Stk. 3 paa Grundlag af Varepriserne for Januar 1934 foretagne Beregning for Finansaaret 1934—35 af Udgiftstallet, er dette opgjort til 2 434, hvilket efter nævnte Lovs § 91 Stk. 1, vilde medføre, at Reguleringstillæget maatte forhøjes med 2 Satsør fra 1. April 1934, idet Udgiftstallet nu ligger 7 Kr. over Udgiftstallet 2 427, der udgør Grænsen mellem 1. og 2. Kolonne i de fornævnte Bestemmelser nærmere angivne Reguleringstillægsbeløb. Da dette Merbeløb udelukkende fremkommer ved, at der gennem de af Regeringen og Rigsdagen gennemførte Foranstaltninger til Fremme af Rentabilitet indenfor det kriseramte Landbrugserhverv er sket Prisforhøjelser paa Varer, som om-

fattes af det i forannævnte § 90, Stk. 3 omhandlede Normalregnskab, og da en Forhøjelse af Reguleringstillæget ud over 1. Sats faktisk vilde faa den Virkning, at Tjenestemændene i Modsætning til den øvrige Befolkning vilde opnaa Dækning af Staten for denne Prisforhøjelse, ligesom Statskassen ikke vilde opnaa den ved Loven af 13. December 1933 tilsigtede fulde Indtægt, har man anset det for paakrævet at stille det her omhandlede Forslag.

Det bemærkes, at der om Forslaget har været ført Forhandling med Tjenestemændenes Centralorganisationer, derunder Danmarks Lærerforening, og at disse i Betragtning af de foreliggende økonomiske Forhold har givet deres Tilslutning til, at Reguleringstillæget for Finansaaret 1934—35 udbetales som af Regeringen foreslaaet.

For saa vidt angaar Tillæget til de Honorarer m. v., som udbetales i Henhold til § 92, Stk. 3, forelsaas det, at der ikke sker nogen Ændring i de Procentsatser, hvormed disse Tillæg har været ydede i Finansaaret 1932—33 og 1933—34, nemlig 6 pCt., svarende til Udgiftstal mellem 2 322 og 2 219. En Stigning paa 1. Sats i Reguleringstillæget medfører i Henhold til Tjenestemandslovens Bestemmelser, at de nævnte Tillæg stiger med 3 pCt. Da de Funktioner, for hvilke de her omhandlede Vederlag ydes, ikke — som Tjenestemandstillingen — er et Hovederhverv, synes det forsvarligt, at der ingen Forhøjelser finder Sted i disse Tillæg.«

## NYT POLITIREGLEMENT

Med Gyldighed fra 1. Februar blev der i Dagene omkring den 3. og 4. Februar omdelt et nyt Jernbane-Politireglement til Statsbanernes Personale. Det er et ret ejendommeligt Forhold, at man først omdeler et Reglement, der skal være grundlæggende for hele Sikkerhedstjenesten ved Statsbanerne, efter at det er traadt i Kraft. Egentlig kunde Personalet vel have et rimeligt Krav paa en Frist til at sætte sig ind i Reglementets Bestemmelser, inden de træder i Kraft. Personalet har i Stedet for i nogle Dage skullet arbejde efter et Reglement, som det endnu ikke kendte noget til. Vel er der »Tempo« heri, men det er alligevel en lidt farceagtig Instruktionsmaade paa Statsbanernes allervigtigste Omraader.

Og hvad indeholder saa det Politireglement, der slog ned som et forsinket Lyn? En Række tildels uklare Bestemmelser, der trænger til nærmere Udformning i et Togreglement, som maaske ogsaa skal træde i Kraft, før det er omdelt.

Vi skal gøre nogle Udtræk og behandle dem nærmere.

Af § 7 fremgaar det, at Banelinien nu kun skal efterses een Gang om Ugen, medens Eftersynet tidligere fandt Sted een Gang om Dagen. Bestemmelsen er maaske en Følge af Banevagtsystemets Indførelse. Men da Systemet ikke er gennemført paa hele Statsbanenettet, synes vi, Bestemmelsen vil medføre en ret betydelig Svækkelse af en fundamental Gren af Sikkerhedstjenesten. Der er ved det daglige Eftersyn fundet ikke saa faa Skinnebrud. For en halv Snes Aar siden hørte Fundet af saadanne Skinnebrud paa en Strækning af den vestjydske Hovedbane omtrent til Dagens Orden. Endskønt denne Strækning kort Tid i Forvejen var belagt med nye Skinner, var Fundene af Skinnebrud saa hyppige, at man tilsidst maatte ned-sætte Kørehastigheden til 15 Kilometer i Timen. Hvad der paa denne Strækning vilde være sket, hvis Eftersynet kun var foretaget een Gang om Ugen, skal vi ikke forsøge at udmale. Den senere Tids Togattentater i Branderup og Aarup virker da heller ikke opmuntrende for Svækkelse af Baneeftersynet.

Men mest mærkeligt tager denne Slappelse af Linieeftersynet, som Politireglementet tillader, sig dog ud paa Baggrund af de nye Køre-

hastigheder paa op til 120 km i Timen, som Generaldirektoratet lige har stillet Befolkningen i Udsigt. Man behøver ikke at være Bane-tekniker for at forstaa, at disse forøgede Hastigheder snarere opfordrede til et skærpet Eftersyn af Banelegemet end til en Slappelse paa dette Omraade, og denne nye Bestemmelse i Politireglementet skal Administrationen sikkert omgaas med stor Varsomhed.

I § 15 finder vi, at Faldvisere paa Banelinien skal forsvinde. De har dog været til stor Nytte for Lokomotiv- og Motorførere i Afreguleringen af Krafttilførsel til Maskinen (Motoren). Faldvisernes Fjernelse vil sandsynligvis faa til Følge, at Terrænforholdene ikke vil kunne udnyttes i samme Grad som tidligere.

I § 19 er der som hidtil foreskrevet Sikkerhedskobling. Man har dog i nogle Aar kørt med Benzinmotortog, hvori Sikkerhedskobling i Strid med Politireglementet fuldstændig mang- lede.

I § 21 er det *som hidtil* foreskrevet, at der skal fastsættes en Maksimalhastighed paa hvert Lokomotiv, som af Hensyn til Lokomotivets Konstruktion ikke maa overskrides, og dog har man i flere Aar i stor Udstrækning anvendt D-Maskiner, hvis Maksimalhastighed er 60 Kilometer i Timen, til Fremførelse af Tog med en Maksimalhastighed af 70 Kilometer i Timen.

§ 30. I Bremsetabellen er der ikke ændret synderligt. Der er indsat en ny Hastighed: 75 Kilometer i Timen, der i flere af Bestemmelserne spiller samme Rolle, som 70 Kilometerhastigheden tidligere spillede; den skal maaske ogsaa indføres som Hastighed for de Tog, der fremføres af 60 Kilometers Maskiner. Iøvrigt har man i disse Bestemmelser med Hensyn til den ligelige Fordeling af Bremsene (§ 31) ikke kunnet strække sig videre end til det hidtidige »saa vidt muligt«, og det vil med den nuværende Betjeningsstyrke i Togene sige det samme som *næsten aldrig muligt*.

I § 30 findes der indført Enmandsbetjening af Damplokomotiver, hvortil der findes knyttet en særlig Bremsetabel, som endnu er uprøvet. I § 31 tales der om en Medhjælper for Lokomotivføreren. Denne Medhjælper skal efter alt at dømme være et Amfibium, delvis Maskinmand og delvis Trafikmand. Paa en saadan Amfibie-tjeneste er Personalets Uddannelse slet ikke bygget op, og den kombinerede Maskin- og Trafiktjeneste kan ikke udføres uden adskillig

Brist saavel i Sikkerhedstjenesten som i de Rejsendes Betjening. I § 37 er det bestemt, at Lokomotivførerens Medhjælp kan være Lokomotivfyrbøder eller Togbetjent. Han skal saa snart Billetteringen er endt tage Plads i Førerhuset og være Føreren behjælpelig med Udkig, og er han Lokomotivfyrbøder, tillige med Kedlens Pasing.

Til Billettering hører nu ikke blot at klippe i Billetten med en Billettang. Der kræves Kendskab til over 100 forskellige Rejsehjemler og deres Behandling. Man skal endvidere have saa meget Kendskab til Takstbestemmelser med Undtagelsesbestemmelser, at man kan udfærdige en Togbillet. Man skal have et saa udstrakt Kendskab til Køreplanen, at man kan give Rejsende rigtige Oplysninger om Togtider, Skiftestationer m. m. m. Uden at forklejne Lokomotivfyrbøderen kan man vistnok godt paastaa, at han ikke kan det og heller ikke faar det lært, da hans Uddannelse og Interesse ligger paa et helt andet Felt.

I § 37 er Bestemmelsen om Enmandsbetjeningen for Lokomotiver, der er indrettet til saadan Betjening nærmere udformet, og saafremt Medhjælperen er *Fyrbøder*, det staar der allevegne, endskønt denne Stillingsbetegnelse ikke nu kendes ved Statsbanerne, skal han passe Kedlen, hvis det er en Togbetjent, maa Lokomotivføreren selv udføre fornævnte Arbejde, det kan vist meget let hænde, at dette bliver saare vanskeligt.

Nu er det vel muligt, at Bestemmelsen særlig tager Sigte paa Smaabaner, hvor man i korte, blandede Tog vil anvende en Togbetjent baade til Arbejdet i Toget, paa Stationerne og til Medhjælp for Lokomotivføreren under Kørslen, men enhver kan dog forstaa, hvor umulig det bliver at udfylde en saadan Funktion paa en blot nogenlunde tilfredsstillende Maade. Naar Toget holder, skal Togbetjenten forlade Lokomotivet, foretage Rangering og Sporskiftning paa de i Forvejen yderst simpelt betjente Stationer, besørge Ud- og Indladning af Gods og betjene de Rejsende. Alt det skal være tilendebragt inden Afgangen, hvor Togbetjenten atter skal hen paa Maskinen. Mon man tror paa, at man ved en saa primitiv Betjeningsform skaber tilfredse Kunder?

Noget vanskeligt er det naturligvis helt at bedømme Rækkevidden af disse Bestemmelser, saa længe man ikke ved, i hvilket Omfang de

vil blive praktiserede; men efter de Erfaringer, vi i de senere Aar har indhøstet om indtrufne Situationer, hvor den samme Tjenstemands Tilstedeværelse er krævet paa flere Steder i samme Øjeblik, maa man have os undskyldt, at vi paa Forhaand betragter disse Bestemmelser med den største Mistænksomhed.

I § 31 har man ligeledes forhøjet Antallet af det Antal Aksler, der i Tog med indtil 45 Kilometers Hastighed maa findes bag ved den bagest betjente Bremse fra 8 til 14. Bestemmelsen vil ved pludselig og haard Bremsning betyde forøget Fare for Togsprængning, og der foreligger ikke nogen som helst praktisk Anledning til at gennemføre en saadan Bestemmelse, eftersom Statsbanernes Godsvogne i saa stort Tal er forsynede med Skruebremser, at man kun yderst sjældent vil befinde sig i den Nødstilstand ikke at have Skruebremser blandt de bageste Vogne i et Tog.

Der er naturligvis flere Ændringer i Politireglementet; men vi skal standse her, da vi i det foregaaende mener at have behandlet de vigtigste. Vi mindes ikke noget tidligere Politireglement, hvori man overlader saa meget til Generaldirektørens nærmere Bestemmelse som i dette. Et enkelt Sted hedder det endog, at Generaldirektøren kan give Dispensation fra denne Bestemmelse, og man forstaaer derfor ikke rigtigt, hvorfor den har faaet Plads i Politireglementet.

Igennem hele Politireglementet gaar det som en rød Traad, at den høje Kommission, som har udarbejdet det, har siddet højt hævet over og fjernet fra det praktiske Arbejdes Foreteelser. Bestemmelserne deri er saamænd ikke saa beundringsværdige, at de kunde have taget Skade af Medvirken fra det praktiske Arbejdes Mænd eller lidt teknisk Forhandling. Men Ministeren, de tekniske Forhandlingers Fader, som underskrev dem, maa vel have fundet dem udmærkede og ment ikke at trænge til de praktisk arbejdendes Synspunkter.

## STATSBANERNES FORRENTNING OG AFSKRIVNING

Den 12. Oktober f. A. nedsatte Ministeren for offentlige Arbejder et Udvalg med den Opgave at søge Spørgsmaalene om Statsbanernes Afskrivning og Forrentning underkastet en ny Undersøgelse, lige-

som ogsaa andre Spørgsmaal af regnskabsmæssig Natur, der kunde have Betydning for Statsbanernes Balance, kunde inddrages under Udvalgets Undersøgelser.

Generaldirektør *P. Knutzen* blev Udvalgets Formand, og som Medlemmer af Udvalget beskikkedes Folketingsmændene *Olufson, Pinholt, Korsgaard* og *H. C. Hansen* som Repræsentanter for de fire store politiske Partier, Afdelingschef ved Statsbanerne *E. Terkelsen, Fuldmægtig* i Finansministeriet *Valbjørn*, Forretningsfører Landstingsmand *Ch. Petersen* og Formanden for Jernbaneforeningen, Overassistent *L. Mortensen*, Trafikkontrolør *A. Hoeg* var Udvalgets Sekretær.

Udvalget har den 16. Februar afgivet følgende Betænkning:

I.

Afskrivningerne.

De nugældende Regler for Afskrivning paa Statsbanernes Anlæg er fastsat efter Forslag af Administrationskommissionen af 1923.

Kommissionen opstiller som Formaal for Afskrivningen, at den under Forudsætning af stabilt Prisniveau skal give Midler til Fornyelser som Følge af Slid eller Forældelse, og efter dette Udgangspunkt foreslaar Kommissionen følgende Levetider lagt til Grund for Beregning af Afskrivningene:

Arealer .....	ubegrænset
Banelegemet .....	400 Aar
Overbygning .....	100 »
Veje og Indhegning .....	67 »
Bygninger og udv. Stationsanlæg .....	50 »
Havneanlæg og Kystsikring .....	100 »
Telegraf- og Sikringsanlæg .....	25 »
Rullende Materiel .....	40 »
Færger, Skibe og Baade .....	25 »
Inventar .....	33 »

Der er senere indtraadt en ikke uvæsentlig Ændring i Vilkaarene for de faste Anlægs Levetid. Tidligere maatte man regne med — overensstemmende med indtil da gjorte Erfaringer —, at i hvert Fald Byernes Banegaardsanlæg maatte fornyes med ret korte Mellemrum, fordi Stigning i Befolkningstal og i Befolkningens Benyttelse af Banerne nødvendigjorde Udvidelser og Flytning af Banegaardene. Nu har imidlertid en vis Stagnation i Befolkningstallet og Motortrafikkens Udvikling ændret disse Forhold, saa Forældelsesmomentet gør sig langt mindre gældende, og hertil kommer, at Flytning af en Bys Banegaard oftest vil frigøre Arealer, der i Forhold til de nyerhvervede har en betydelig Merværdi, til hvilken der bør tages Hensyn ved Afskrivningens Fastsættelse. Endvidere vil man efter de indvundne Erfaringer kunne sætte en højere Levetid for Telegraf- og Sikringsanlæg samt Færger, Skibe og Baade.

Skal en Bane nedlægges, maa Afskrivning af dens bogførte Værdi ske ekstraordinært. Dette følger i øvrigt af det foran om Formaalet for Afskrivningerne

udtalte. Det forlanges alene af Banerne, at de gennem Afskrivningerne skal tilvejebringe Kapital til Fornyelse, ikke at de skal kunne indtjene og tilbagebetale Staten en Kapital, der er anbragt efter andre Hensyn end de forretningsmæssige i Baner, som det af økonomiske Grunde viser sig nødvendigt at nedlægge.

Paa dette Grundlag foreslaas Levetiden ændret som følger:

Arealer .....	ubegrænset
Banelegemet .....	400 Aar
Overbygning .....	150 »
Veje og Indhegning .....	ubegrænset
Bygninger og udv. Stationsanlæg .....	100 Aar
Havneanlæg og Kystsikring .....	100 »
Telegraf- og Sikringsanlæg .....	33 »
Rullende Materiel .....	40 »
Færger, Skibe og Baade .....	40 »
Inventar .....	33 »
Endelig foreslaas for Automobileer .....	6 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Aar.

Til de enkelte Poster bemærkes yderligere:

Naar man ikke foreslaar Levetiden for Banelegemet forlænget, skyldes dette, at der under denne Post opføres Udgiften til Broer.

Overbygningens Levetid foreslaas sat til 150 Aar under Hensyn til, at de væsentligste Sporforstærkninger er gennemført, og at Udskiftning af Skinner og Sveller med andre af lignende Type afholdes af Vedligeholdelseskonto.

Veje og Indhegning foreslaas ikke afskrevet, idet de vedligeholdes paa Driftskonto, hvilket ogsaa maa gælde for Udgiften til Flytning af Læsseveje, hvilket forudsættes at ske ret sjældent i Fremtiden.

Naar Levetiden for Inventar ikke foreslaas sat højere end 33 Aar, skyldes dette, at Kontoen ogsaa omfatter Værktøjsmaskiner.

Afskrivningerne har hidtil været beregnet af de ved Udgangen af hvert Aar resterende bogførte Beløb, men til Gengæld med en Procent, der udgør det dobbelte til den direkte til Levetiden svarende, f. Eks. for Banelegemet 0,5 pCt. Administrationskommissionen bemærker herom, at dette System vil give en for stor Afskrivning i de første Aar efter ekstraordinært store Nyanlæg eller Nyanskaffelser.

Beregner man Afskrivningerne efter de oprindelige Anskaffelssummer, men med Halvdelen af Administrationskommissionens Procenter, kommer man imidlertid til det Resultat, at det samlede Afskrivningsbeløb for 1933—34 kun vil blive 7,4 Mill. Kr., medens Beløbet efter de gældende Regler bliver 10,7 Mill. Kr. Den Omstændighed, at Statsbanerne i den senere Aarrække har haft meget store Nyanlæg og Nyanskaffelser, har saaledes virket meget stærkere, end man forudsatte i Administrationskommissionen.

Anlægssummen pr. 31. Marts 1933, de Procenter, der efter det forestaaende ved Afskrivning af de oprindelige Anlægssummer skal anvendes, og Afskrivningsbeløbet for de enkelte Hovedgrupper fordeler sig som følger:

	Anlægssum pr. 31. Marts 1933 Mill. Kr.	Foreslaaet Afskriv- ningspct.	Afskrivning 1933-34 Kr.
Arealer .....	71,3	0	—
Banelegemet .....	113,3	1/4	307 000
Overbygning .....	111,6	2/3	974 000
Veje og Indhegning .....	8,2	0	—
Bygn. og udv. Stationsanl.	40,4	1	544 000
Havneanl. og Kystsikr. ..	6,5	1	98 000
Telegr.- og Sikr.anl. ....	10,2	3	394 000
Rullende Materiel .....	72,7	2 1/2	2 476 000
Færger, Skibe, Baade ..	16,1	2 1/2	564 000
Inventar .....	1,6	3	183 000
Automobiler .....	0,5	15	160 000*)
I alt ..	452,4	I alt ..	5 700 000

Dette System har i Virkeligheden ingen tekniske Vanskeligheder og byder ogsaa den Fordel, at de enkelte Aars Anskaffelser afskrives fuldt ud, saaledes at Kapitalen er nedskrevet til 0, naar de ovenfor nævnte Levetider er udløbet. Den Indvending, at det ikke er muligt at konstatere de oprindelige Anskaffelsesummer for Indgangsaldoen pr. 31. Marts 1902, i alt 180 Mill. Kr., betyder praktisk talt intet, idet der af dette Beløb, naar bortses fra Grundværdierne, 51,2 Mill. Kr., kun resterer uafskrevet 28,1 Mill. Kr.

Ved Fastsættelsen af de foreslaaede Afskrivninger har man taget Hensyn til, at der paa Driftsbudgettets Vedligeholdelseskonti afholdes og vil blive afholdt betydelige Udgifter, der i Realiteten skyldes Fornyelse eller Forbedring af Anlæggene. Eksempelvis skal saaledes nævnes, at for Banetjenestens Vedkommende vil der, efterhaanden som Sporforstærkningerne er fuldført, af Driftsbudgettet blive afholdt al Fornyelse af Skinner, Sveller og andre Spordele med tilsvarende Typer. Endvidere afholdes paa Driftsbudgettet delvis Fornyelse af Sikringsanlæg samt 3/8 af den samlede Udgift til Etablering af skinnefri Vejforbindelser og Halvdelen af den samlede Stenballastering. Alle Inventaranskaffelser, der ikke sker i Forbindelse med Nyanlæg, afholdes ligeledes af Driftsbudgettet, der ogsaa bærer betydelige Udgifter til Værktøj og Værktøjsmaskiner ligesom f. Eks. til Modernisering af nuværende 3. Klasses Personvogne. Endelig bevilges der særskilt paa Driftsbudgettet 1/2—1 Mill. Kr. aarlig til mindre Udvidelser og Anskaffelser vedrørende Anlæg.

De foran foreslaaede Afskrivningsbeløb er ganske uafhængige af, hvilke Beløb man forlanger forrentet af Statsbanerne, idet man er enig om, at Banerne sikkert ikke kan fornyes i nødvendigt Omfang for et lavere aarligt Beløb end de foreslaaede 5,7 Mill. Kr. (+ de Beløb, der afholdes af Vedligeholdelseskonti, jfr. foran).

Det er ogsaa en Følge heraf, at den samlede Afskrivning maa føres til Afgang paa den Del af Anlægskapitalen, der forrentes af Statsbanerne. Det Beløb af Banernes Anlægskapital, der nedenfor foreslaas overført til Forrentning paa Finanslovens § 16, bliver

\*) Udgangspunktet for Afskrivningen er en skønsmæssig ansat Nyanskaffelsesværdi.

saaledes upaavirket af de paa Statsbanernes Driftsregnskab foretagne Afskrivninger.

Endvidere maa Udvalget foreslaa, at der, saafremt Statsbanernes Balance i Fremtiden skulde tillade det, foretages yderligere Afskrivninger, i første Række paa den paa § 2 forrentede Kapital, subsidiært ogsaa paa den til § 16 overførte Del af Anlægskapitalen.

## II.

### Forrentningen.

Administrationskommissionen af 1923 udtalte i sin 1. Betænkning (Side 14) om Forrentningskravet følgende:

»Kommissionen er enig om, at Forrentningskravet bør stilles til Statens Erhvervsvirksomheder, dels fordi det er rimeligt og rigtigt, at en saadan Virksomhed bæres gennem sine egne Indtægter, dels fordi en Fastholden af Kravet om Forrentning som driftsøkonomisk Synspunkt for Styrelsen er nødvendig som Drivkraft for denne i Henseende til Opnaelse af en fuldt gennemført økonomisk, altsaa forretningsmæssig Drift.«

Senere i Betænkningen (Side 34) uddybes navnlig Nødvendigheden af Forrentning som Middel til Opnaelse af »en virkelig Oversigt over det økonomiske Resultat af Statsbanernes Drift«.

Forrentningsprincippet Gennemførelse skulde altsaa tjene 2 Formaal, nemlig 1) udadtil at fremhæve Samfundets Udgift paa Banerne og 2) indadtil at understrege Statsbaneledelsens økonomiske Ansvar med Hensyn til Kapitalforbrug paa Nyanlæg.

Det vil være naturligt her at knytte nogle Bemærkninger til disse 2 Punkter.

Hvad det første angaar, er det klart, at Statsbanernes Driftsresultat aldrig har været og ej heller i Nutiden kan give et nøjagtigt Billede af Banernes økonomiske Betydning for Samfundet. Banerne har skabt og skaber stadig Værdier, som ikke giver sig Udtryk paa Regnskabet. Men en Præcisering af Forrentningskravet vilde dels i en Periode med Tendenser til overflødig Banebyggeri kunne bidrage til at holde igen paa dette, dels vilde det kunne holde igen paa Tilbøjeligheder til Takstnedsættelser, som ikke var paakrævede ud fra Økonomiske Synspunkter.

Uden at komme nærmere ind paa de Omstændigheder, der i de mellemliggende Aar har ført til Takstnedsættelse, maa det siges, at ingen af disse Hensyn nu kan antages at være saaledes til Stede, at streng Fastholdelse af Forrentningen hermed kan begrundes. Nu er der ikke længere Spørgsmaal om Bygning af nye Baner, men tværtimod om Nedlæggelse af urentable Sidelinier, for hvilke Forrentningen ikke afholdes paa Statsbanernes Budget.

Det andet af de ovennævnte Hensyn, nemlig Statsbanernes Ansvar for Kapitalforbrug, er derimod stadig gyldigt. Eksempelvis skal nævnes, at Lillebæltsbroens Ibrugtagen regnes at nedbringe Statsbanernes Driftsudgifter med ca. 2,4 Mill. Kr. Kræver man da ikke Anlægssummen, der for selve Jernbanebroen med Tilslutninger blev anslaaet til 24,9 Mill. Kr., forrentet, vil Resultatet blive ganske misvisende og

kunne friste til uforsvarlig Kapitalforbrug paa andre Omraader.

Dette Hensyn kan dog ikke paaberaabes for en Forrentning af hele den i Fortiden paa Banerne anvendte Kapital. Denne har aldrig været forrentet i det Omfang, dette har været krævet siden 1925. Selv i Tiden før og under Verdenskrigen, da Banerne havde et faktisk Trafikmonopol til Lands, vilde Lovgivningsmagten ikke anvende en saadan Takstpolitik, at Forrentning med  $4\frac{1}{2}$  à 5 pCt. kunde opnaas. Særlig gælder dette Krigsaarene, hvor Transporternes Mængde og de økonomiske Forhold havde tilladt Indtjening af betydelige Summer.

Med den nuværende Trafikudvikling ses der ingen Mulighed for, at en Forrentning af hele Fortidens Anlæg kan naas. Selv om man gav sig til at revidere den i 1924 foretagne Sondring mellem rentable og urentable Baner, der var meget summarisk, vilde der ikke ad denne Vej kunne opnaas et antageligt Resultat. Stykgodsudvalgets Betænkning viser, at man skal op paa en større Trafik end paaregnet i 1924, for at Balance endsige Forrentning kan paaregnes, og det maa i denne Forbindelse fremhæves, at selv Baner med nogen Transittrafik vil være underskudsgivende, hvis de ikke giver en rimelig Mængde lokalt Gods, idet Transitten blot undrages andre Baner, der meget vel vilde kunne besøge den.

Forholdet er i Virkeligheden det, at Landevejstrafikkens Udvikling har borttaget Muligheden for Forrentning af største Delen af de gamle Kapitalanlæg i Banerne, og Staten har da ligesom en privat Forretning næppe anden Udvej end i Forhold til Statsbanerne at foretage en ekstraordinær Afskrivning.

I denne Forbindelse skal anføres, at det offentlige ikke bogfører og forrenter de meget betydelige Værdier, som vore Landeveje repræsenterer, og at Staten kun ganske undtagelsesvis opnaar Rente af de betydelige Kapitaler, som den har indskudt i Privatbanerne. Ved en Afskrivning af en væsentlig Del af Fortidens Anlæg vil der opnaas den væsentlige Fordel, at Forrentningen, der nu af overordentlig store Kredse baade inden for og uden for Banerne opfattes som en Utopi, forandres til et Maal, som — under Forudsætning af nogenlunde gunstige Vilkaar for Banerne — maa anses for at ligge inden for det opnaaeliges Rækkevidde, og som derved i højere Grad bliver en Realitet i Administrationens Overvejelser.

Naar man skal drage en Grænse mellem Fortidens og Nutidens Anlæg, bliver det naturligt at vælge Tidspunktet 1. April 1925 som Skillemærke. Fra dette Tidspunkt har Forrentningskravet været stillet til Statsbanernes Administration, og man maa derfor gaa ud fra, at Banerne med enkelte Undtagelser, der nærmere omtales i det følgende, kun har foretaget Nyanlæg i det Omfang, som man ansaa dem for rentable. I Overensstemmelse hermed foreslaar man af den fra Tiden før 1. April 1925 stammende Anlægs-kapital, overført til Forrentning paa § 16 alt, hvad der overstiger 100 Mill. Kr.

Statsbanernes Anlægsregnskaber for de seneste 8 Aar (1. April 1925—31. Marts 1933) udviser følgende Indtægter henholdsvis Udgifter:

<i>Indtægt.</i>	Kr.
1. Salg af Arealer m. m. ....	4 302 762
2. Salg og Overførelse af Driftsmateriel m. m. ....	730 3...
3. Salg eller Overførelse af det ved Anlæggene indvundne Materiale .....	6 052 706
4. Tilskud fra Kommuner m. fl. ....	8 615 530
5. Afdrag paa Boliglaan .....	3 203
6. Afskrivning .....	78 926 856
7. Københavns Kommunes Restskyld for Banegaardsarealer .....	8 000 025
8. Ekstraordinær Afskrivning .....	1 856 459
9. Statens Tilskud til Anlæggene .....	85 700 496
I alt ....	194 188 372

<i>Udgift.</i>	Kr.
1. Fællesudgifter .....	8 345 739
2. Ekspropriation m. m. ....	7 309 615
3. Udvidelse af bestaaende Anlæg .....	51 372 252
4. Nye Statsbaneanlæg .....	71 967 951
5. Nyt Driftsmateriel .....	52 870 630
6. Tilgodehavende hos Kommuner .....	198 404
7. Boliglaan .....	267 322
8. Ekstraordinær Nedskrivning .....	1 856 459
I alt ....	194 188 372

Det regnskabsmæssigt letteste vilde nu være at fastslaa, at Statsbanerne herefter for Tiden skulde forrente 100 Mill. Kr. + 85 700 000 Kr. og for Fremtiden denne Sum med Tillæg af det aarlige Stats-tilskud til Anlæggene. Der er imidlertid visse særlige Forhold, som bør tages i Betragtning ved Fastsættelsen af Udgangsbeløbet — saavel for nogle Indtægter som for nogle Udgifters Vedkommende. Herom bemærkes følgende:

Under Indtægtspost 1 er opført 3 i Aarene 1925—28 indgaaede Afdrag (à 888 892 Kr.) paa Københavns Kommunes Restskyld for overdragne Arealer (Københavns Banegaardsforhold). Disse 2 666 675 Kr. + den i 1928—29 afviklede Restskyld 8 000 025 Kr. (Post 7), i alt 10 666 700 Kr., bør med Fradrag af Anlægsudgifter paa i alt 696 879 Kr., der efter 1. April 1925 er tilkommet paa Københavns Personbanegaard, formentlig betragtes som et Tilskud (paa i alt 9 969 821 Kr.) til Anlæggene. Det samme gælder de til Udgangen af 1929—30 opsamlede Kommunetilskud til Statsbaneanlæg (6 893 969 Kr.), der i 1930—31 blev ført til Indtægt (under Konto 4) som Følge af Overgangen til en ændret Bogføringsform for disse Tilskud. Dette sidste Beløb bør dog formindskes med 1 134 718 Kr., som Anlægget af Banen Vigerslev—Nørrebro efter 1. April 1925 er fordyret med som Følge af Kommunens Interesser i Anlæggene (og Tilskud til disse).

Statens Tilskud vilde — saafremt man ikke i Indtægten medregner disse ekstraordinære Beløb — stige med i alt 15 729 072 Kr. til 201 429 568 Kr. Imidlertid bør Statsbanerne ikke forrente hele dette Beløb, idet der blandt de nye Statsbaneanlæg er forskellige, for hvilke særlige Forhold gør sig gældende.

1) Til Anlæg af den *midtsjællandske Banes nordlige Del fra Ringsted til Hillerød* er der siden 1. April 1925 anvendt:

Konto 1—2 .....	2 630 323 Kr.
— 4 .....	7 347 574 —
I alt ....	9 977 897 Kr.

2) Til Anlæg af Banen *Røde-Kro—Logumkloster* er der ligeledes siden 1. April 1925 anvendt:

Konto 1—2 .....	324 374 Kr.
— 4 .....	2 074 129 —
I alt ....	2 398 503 Kr.

3) Til paabegyndt Anlæg af Banen fra *Thisted til Nykøbing Mors* er der siden 1. April 1925 anvendt:

Konto 1—2 .....	59 590 Kr.
— 4 .....	32 649 —
I alt ....	92 239 Kr.

De under 1)—3) opførte Beløb paa i alt 12 468 639 Kr. til to Jernbaner, hvis Anlæg ikke har været ønsket af Statsbanerne — som tværtimod har foreslaaet Driften af dem nedlagt —, samt til paabegyndt Anlæg af en Jernbane, der næppe nogensinde fuldføres, bør ikke forrentes af Statsbanerne.

Statsbanerne har hidtil forrentet den til Nyanlæg anvendte Anlægskapital fra Anvendelsestidspunktet uden Hensyn til, at Anlægget først paa et senere Tidspunkt kan tages i Brug for Driften. Dette synes ogsaa som almindelig Regel at være holdbart, fordi det for større Anlægs Vedkommende hyppigt kan være Tilfældet, at Dele af Nyanlægget tages i Brug efterhaanden, hvorhos Anlægsregnskabet i mange Tilfælde først afsluttes længere Tid efter Nyanlæggets Ibrugtagning, saaledes at en Udskydning af Forrentningen paa Driftsbudgettet til det Tidspunkt, da det paagældende Anlægsregnskab afsluttes, ikke kan siges at være rimelig, medens en Fordeling af Forrentningen under Hensyntagen til en brudstykkevis Ibrugtagning sikkert hyppigt vil støde paa betydelige praktiske Vanskeligheder.

For Storstrømsbroen og Oddebroen har man derimod i Henhold til den paagældende Bevillingshjemmel anvendt den anden Fremgangsmaade. Anlægskapitalen forrentes vel fra det Øjeblik, hvor den er forbrugt, men denne Forrentning belastes Anlægget, saa længe dette staar paa, hvorved altsaa den samlede Anlægskapital stiger med de paaløbende Renter, medens omvendt Driften belastes med Forrentningsudgiften fra det Tidspunkt, da der kan drages Nytte af Nyanlægget. Afskrivning bør da først indtræde fra samme Tidspunkt.

Udvalget finder denne Fremgangsmaade rigtig og anbefaler den til Anvendelse ved eventuelle fremtidige Nyanlæg af større Karakter. Derimod foreslaar man ingen Ændring for Lillebæltsbroen og Elektrifikationen af Københavns Nærtrafik, fordi disse Anlæg staar ret nær foran Ibrugtagning, saa en Ændring i Renternes Postering vilde faa forholdsvis ringe Betydning. Endvidere bør man, hvis der maatte blive Tale om nye Anlæg, hvis Rentabilitetsmulighed paa

Forhaand erkendes for udelukket, men som ønskes udført af almindelige samfundsmæssige Hensyn, i Bevillingshjemmel optage Bemærkning om Fritagelse for Statsbanerne for Forrentning af den til disse Anlæg fornødne Kapital.

Den Anlægskapital, der herefter i 1933—34 skulde forrentes af Driften, bliver saaledes følgende:

Statens Bruttotilskud .....	201 429 568 Kr.
÷ Beløbene under Pkt 1—3 .....	12 468 639 —
Rest ....	188 960 929 Kr.

Til dette Beløb lægges Statsbanernes Driftsfond, i alt 5 Mill. Kr. af disse 193 960 929 Kr. vil Rentebeløbet med en Forrentning af 4½ pCt. andrage ca. 8 725 000 Kr. Lægges hertil Renten, fra 1. April 1933 til 31. Maj 1933 3½ pCt., fra 1. Juni 1933 til 29. November 1933 3 pCt. og fra 30. November 1933 2½ pCt. af den Del af Statsbanernes Gæld til Finansministeriet i løbende Regning, der skal belastes Driftsbudgettet for 1933—34, anslaaet til 100 000 Kr., vil det ses, at Statsbanernes *Forrentning paa Driftsbudgettet* for 1933—34 skulde andrage ca. 9 125 000 Kr.

Der er paa Finansloven for 1933—34 opført som Forrentningsudgift 19 010 000 Kr.

Udvalget foreslaar altsaa følgende Ændringer i Afskrivnings- og Forrentningsbeløbene:

	Budget 1933—34 Kr.	Udvalgets Forslag Kr.
Afskrivning .....	10 680 000	5 700 000
Forrentning .....	19 010 000	9 125 000
I alt ....	29 690 000	14 825 000

### III.

#### *Pensioner.*

Udvalget har endvidere drøftet Spørgsmaalet om Statsbanernes Pensionsudgifter, men da det er oplyst, at Finansministeriet har optaget dette Spørgsmaal til Undersøgelse sammen med Statens øvrige Pensionsvæsen, fremsætter man ingen Udtalelse herom.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Samfundssind.

Den Trøst fik vi, alle os der saa smaat havde troet, at vi nu skulde have et lille Tillæg til Lønnen, alt efter Statistisk Departements Udregninger, men da vi saa, at den Del af Tillæget, der battede noget, gik vor Næse forbi, ja saa har vi altsaa den Trøst, at vi har udvist Samfundssind.

Hvad det Begreb Samfundssind egentlig vil sige, det er vist lidt vanskeligt at svare paa: thi sidder man hjemme de enkelte Aftener, man har fri, og lytter til Radioen og hører de forskellige Aktieselskaber og Bankers Udbytte blive offentliggjort, ja saa er det aldrig under 5 pCt., der bliver udbetalt i Udbytte, nej ofte imellem 8 og 10 pCt., ja helt op til 18 pCt., og samtidig hører man, at Arbejdsgiverne truer med Lockout, ja da siger man uvil-

kaarligt til sig selv, at dette med Samfundssind skulde adresseres til nogle flere her i Samfundet end lige netop Tjenestemændene. Maaske er der noget berettiget i de Argumenter, Regeringen kommer med. Argumenter som vi jo alle kender, om Kriseforanstaltninger og deslige, men det, der er sket, beviser dog, at Lønningsloven ikke er fuldstændig i Overensstemmelse med Tiden og de Forhold, som Tiden kan medføre, og derfor vil jeg gerne have Lov til at fremsætte nogle Betragtninger. Avancementet indenfor Lokomotivfyrbøderne er og har i de sidste Aar været stoppet, det er jo desværre en Kendsgerning, og hvorledes det vil udvikle sig i Fremtiden, kan man vel ikke med Bestemthed udtale sig om, men alt tyder paa, at der ikke vil ske nævneværdige Forandringer i det første Par Aar udover nogle Forfremmelser til Motorførere, hvilket selvfølgelig kun er til Glæde for de Mennesker, det rammer, men det er dog trods alt ikke denne Stilling, men derimod Lokomotivførerstillingen og de dermed forbundne Goder, Lokomotivfyrbøderne har sat sig som Maal, da de som unge søgte og fik Ansættelse ved D. S. B. Spørgsmaalet rejser sig da, og jeg vil hertil indskyde den Bemærkning, at det uvilkaarligt vil komme af sig selv om nogle Aar, om ikke Lønningsloven for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende er bygget forkert op, eller med andre Ord ikke er i Overensstemmelse med Forholdene, som de har udviklet sig. Vi har jo i Dag Lokomotivfyrbødere med op til 17 Aars Tjeneste, og deres Slutløn ligger paa 2700 Kr. om Aaret, men man har vel Lov til at gaa ud fra, at naar man opnaar den Løn efter 9 Aars Tjeneste, saa er det vel en Forudsætning, at man indenfor en rimelig Aarrække rykker op i en højere Lønningsklasse, saaledes at man efter ca. 20 Aars Tjeneste kunde opnaa Slutlønnen i den Stilling, man har tilstræbt at opnaa lige siden man kom til D. S. B. Tager man en anden Kategori, nemlig Assistenterne, vil man, ved at studere Lønningsloven konstatere, at de efter 12 Aars Tjeneste ligger paa en Slutløn af 2810 Kr. Nu er det ikke Meningen her at beskæftige sig med Tallenes Størrelse, men jeg mener, at Staten i sin Tid har erkendt, at Avancementet indenfor Assistenternes Rækker har været smaa, og derfor har man vel i Overensstemmelse hermed ladet Assistenterne efter 12 Aars Tjeneste faa et Tillæg til, forsaavidt de ikke forinden var rykket op i en højere Lønningsklasse. Som nævnt ovenfor er det et Spørgsmaal, der vil rejse sig før eller senere, men jeg synes, at selv med de nuværende Tider for Øje er det et Krav, som rigtigt underbygget maa blive forstaaet af vore bevillende Myndigheder, hvorledes Kravet skal opstilles om et Trøsttillæg eller Alderstillæg, gaar jeg ud fra at vore Repræsentanter i Hovedbestyrelsen vil kunne formulere, thi det er jo nu bevist, at Lønningsloven med alle dens Paragrafer godt kan ændres i en Haandevending, og saa maa det vel heller ikke være umuligt, naar vore Repræsentanter fremkommer med et Ændringskrav. Der blev jo ogsaa paa Kongressen i Aarhus 1933 vedtaget et Forslag desangaaende, saa det er jo ikke noget helt nyt, det har uden Tvivl været debatteret rundt om-

kring i Landet i de forskellige Lokomotivfyrbøderafdelinger, men jeg synes, at Tiden er inde nu til at rejse Kravet, thi vel er det rigtigt, at man skal tage Tiderne i Betragtning og vise Samfundssind, som Regeringen foreslaar, men saa maa man til Gengæld ogsaa forlange, at der overfor os bliver vist »Forstaaelsessind«.

København, i Februar 1934.

S. Suneson.

## VORE SYGEKASSER

(Fortsat.)

Af Ændringer med Hensyn til Adgangen til Optagelse i Sygekasserne skal nævnes, at Hustruer, der tidligere automatisk blev Medlem ved Ægteskabets Indgaaelse, siden 1922 skal præstere Lægeattest for at blive optaget, med mindre de overflyttes til Statsbanesygekasserne fra en statsanerkendt Sygekasse, hvilket forøvrigt i vore Dage er det almindelige. Med Hensyn til Medlemmernes Indtrædelsesalder er fra 1925 fastsat en Aldersgrænse paa 40 Aar for Interessenterne selv (men ikke for Hustruer), og samtidig ophørte Retten til Sygekassens Hjælp for Børn over 15 Aar og for Tjenestefolk.

I denne som i andre Henseender fulgte Statsbanesygekasserne de i de statsanerkendte Sygekasser gældende Regler. I de mange Aar, Statsbanesygekasserne havde levet deres eget Liv, var der ved Lovgivningen om de statsanerkendte Sygekasser efterhaanden fastslaaet Regler, som det var naturligt at følge ogsaa i Statsbanepersonalets Sygekasser baade med Hensyn til Medlemsforholdet, som foran omtalt, og med Hensyn til Arten og Omfanget af Sygekassernes Ydelser. De i saa Henseende i de sidste ca. 15 Aar gennemførte Forandringer er Udtryk for, at begge vore Sygekasser har fulgt med i Udviklingen paa disse Omraader i en saadan Udstrækning, at de med Rette anses for at staa paa Højde med Landets bedst styrede Sygekasser. Fra 1922 indførtes den nu gældende Ordning for Tilskud til Tandlægebehandling og til Anskaffelse af Brillor, fra 1923 ydes Barselhjælp, og fra 1930 er indført Regler for Tilskud til Betaling af Honorar til anmeldt Privatlæge.

Af indførte Restriktioner med det Formaal at holde Udgifterne indenfor visse Grænser maa nævnes Bestemmelserne om Interessenternes Deltagelse i Medicinudgiften med en Fjerdedel (1917) og 50-Øres-Bidraget for de Lægebesøg, der medfører Udgift til Befordring (1933).

Af største Betydning for Interessenterne og deres Familier er Sygekassernes Stilling til Hospitals- og Specialbehandling; thi her drejer det sig om de store samlede Udgifter, der som oftest kommer uforudset, og som kan være vanskelige at bære.

Efter Statutterne har Interessenterne kun Ret til Lægehjælp ydet af Jernbanelægen og i 3 Maanedes Behandling paa lokalt Sygehus, og endvidere kan der



undtagelsesvis ydes Tilskud til Bandager, Bade, Massage, Specialbehandling og Ophold paa Sygehus udover 3 Maaneder. Praksis er imidlertid, at Sygekassen yder Lægehjælp af Jernbanelægen eller de ved Sygekassen fast antagne Speciallæger i Øjen-, Øre-, Næse- og Hals sygdomme, tre Fjerdedele af Udgiften til Bandager, Bade, Massage samt til Behandling hos Specialister, med hvilke Sygekassen ikke har Overenskomst, hele Udgiften ved Ophold paa Hospital og Sanatorium i 12—15 Maaneder, — kort sagt Tilskud til enhver »anerkendt« Art af Sygehjælp.

Som tidligere nævnt er Statsbanesygekasserne ikke »statsanerkendte« i Sygekasselovens Forstand. Ved Invalideforsikringsloven af 1921 blev der af denne Grund truffet en særlig Bestemmelse om, at Medlemmerne af Statsbanernes Sygekasser har Adgang til at nyde godt af denne Lov. Statsbane-Sygekasserne var de eneste ikke-statsanerkendte Sygekasser, der fik denne Ret for deres Medlemmer, og paa ganske samme Maade er Forholdet ordnet ved en særlig Bestemmelse i Folkeforsikringsloven af 20. Maj 1933. Ved Invalideforsikringslovens Ikrafttræden fik Sygekassernes Bestyrelser og Kontorer et nyt, stort Administrationsarbejde føjet til det øvrige.

Til Belysning af Sygekassernes Vækst og Omfang giver nedenstaaende Oversigt over Medlemstallenes Bevægelser i 25 Aar en udmærket Vejledning.

	Medlemstal		Personaltal	
	Sjæll.-F.	Jyll.-F.	Sjæll.-F.	Jyll.-F.
1907	5 668	6 257	—	—
1912	7 079	7 876	24 052	30 245
1917	7 941	9 237	25 328	32 505
1922	9 736	12 630	28 562	41 203
1927	9 667	12 319	25 666	37 210
1932	9 672	11 881	25 193	34 984

Med Udgangen af Regnskabsaaret 1931/32 talte de to Sygekasser tilsammen 21 553 Familier af Tjenestemænd, fast ansatte Arbejdere, Pensionister og Enker, omfattende 60 177 Personer, og taget under eet er vore to Sygekasser den næststørste her i Landet. Det vil ogsaa ses, at Personantallet i 1922 var oppe paa 70 000; Forskydningen nedad bringer Bud om, at Børn over 15 Aar og Husassistenter ikke mere kan være Medlemmer af Kassen; formodentlig over ogsaa den almindelige Nedgang i Barnefødslernes Antal sin Indflydelse, og den Standsning i Ansættelse

af fast Personale af de yngre Aargange, som har været gennemført periodevis i den sidste halve Snes Aar, har naturligvis ogsaa gjort sin Indvirkning.

I økonomisk Henseende var Sygekasserne fra 1904/05 saaledes stillet, at de foruden Medlemskontingentet fik et samlet Tilskud paa Statsbanernes Budget paa 80 000 Kr. aarlig og endvidere oppebar Sygekasserne de af Personalet betalte Bøder, Indtægten ved Statsbanernes Salg af fundne Sager, Betalingen for Adgangskort til Banelinien og for den jydsk-fynske Kasses Vedkommende endvidere Indtægten ved Græs- og Arealleje. Disse Indtægter, der ikke figurerede paa *Statsbanernes* Regnskaber som Tilskud til Sygekasserne, udgjorde dengang aarlig ca. 13 000 Kr. Endvidere blev Sygekassernes Kontorarbejde udført af Statsbanernes Personale uden Udgift for Sygekasserne.

Saa længe denne Ordning bestod, var Statsbanernes Tilskud praktisk talt konstant, medens Medlemskontingentet steg, dels paa Grund af Medlemstallets Vækst, dels som Følge af Kontingentforhøjelse. Da Udgifterne imidlertid voksede, men ikke kunde dækkes af de voksende Indtægter, blev Statstilskudet forøget fra 1913/14; under Krigen, da Priserne steg, uden at Tjenestemændenes Lønninger forhøjedes synderligt, og Medlemskontingentet derfor ikke voksede i Forhold til Udgifterne, steg Statsbanernes direkte Tilskud efterhaanden til ca. 290 000 Kr. i 1919/20, og som det vil fremgaa af nedenstaaende Sammenstilling var Statens Tilskud i 1931/32 ca. 591 000 Kr. I 1932/33 er Tilskudet gaaet noget ned.

De foran angivne Tal for Udgifterne og for Statsbanernes Tilskud er imidlertid ikke direkte sammenlignelige. Som ofte nævnt varetog Statsbanerne Sygekassernes Administration vederlagsfrit gennem en meget lang Aarrække, men fra 1922/23 besluttede man at opføre Lønningerne til Sygekassernes Personale, Jernbanelægernes Fribefordring samt Areallejen til Indtægt for Sygekasserne som *Statsbane*-Tilskud, hvilket paa det paagældende Tidspunkt og siden kom til at figurere som en Tilskudsforøgelse paa 40—50 000 Kr. aarlig, uden at de faktiske Forhold derved i Virkeligheden forrykkedes.

Af Tallene vil man iøvrigt kunne se Virkningerne af Medlemstallets Forøgelse, af Lønforandringer, Kontingentforhøjelser og af Prisniveauets voldsomme Forskydning. Kontingentets Fordobling fra 1916/17 til 1921/22 er en Følge af Lønningsloven af 1919, Kontingentændring og Personaleforøgelse.

	Sjælland-falsterske Sygekasse				Jydsk-fynske Sygekasse					
	Udgift	Kontingent	Tilskud	D. S. B. Bidrag		Udgift	Kontingent	Tilskud	D. S. B. Bidrag	
				Andre Indtægter	Kr.				Andre Indtægter	Kr.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1906/07	136 795	109 383	23 400	4 535	186 999	106 049	66 600	11 740		
1911/12	202 474	165 249	25 400	5 901	255 962	173 234	56 600	13 365		
1916/17	284 895	199 080	76 500	8 028	373 092	215 779	138 500	17 735		
1921/22	548 277	380 266	152 900	13 440	795 106	491 367	262 100	39 941		
1926/27	629 744*	412 950	199 950*	7 629	927 516*	525 449	383 648*	6 165		
1931/32	661 254	438 726	208 243	6 442	928 360	532 033	382 678	4 230		

\* Fra 1922/23 er Kontorpersonalets Lønninger ført til Indtægt og Udgift paa Regnskaberne.

*Under Kommissionsbehandling.*

Som tidligere nævnt var der ved Overenskomsten af 1880 om Statens Overtagelse af Det sjællandske Jernbaneselskab truffet Bestemmelser, der sikrede den sjællandske Sygekasses fortsatte Bestaaen indtil Aarhundredskiftet. Umiddelbart før dette Tidspunkt rejste Statsbanernes Generaldirektorat Sagen overfor Indenrigsministeriet i en Redegørelse for, hvorledes Sygekasseforholdene ved Statsbanerne var ordnede saavel i Henseende til Sygekassemedlemmernes Retigheder som med Hensyn til Kassernes administrative og finansielle Forhold.

I denne Redegørelse udtaler Statsbanerne bl. a. følgende:

»Ordnningen af Statsbanedriftens Sygekassevæsen forekommer Generaldirektoratet at være en Sag af saa stor Vigtighed baade for Personalet, til hvis Gavn Sygekassen skal virke, og for Driften, hvoraf Sygekassen navnlig i administrativ og finansiell Henseende er afhængig, at man nærer den Anskuelse, at denne Sag naturlig henhører under de Sager, der falder ind under Omraadet for den til Statsbanedriftens Ordning nedsatte Kommissions Virksomhed. Man har derfor ment *ikke at burde fremkomme med noget Forslag om Sagens fremtidige Ordning* og skal derfor indskrænke sig til at fremsætte nogle Bemærkninger om de bestaaende Sygekassers administrative og finansielle Forhold.«

Statsbanerne rejser saaledes hermed hele Sygekassespørgsmaalet og foranlediger, at Indenrigsministeriet overgiver Sagen til Behandling i Jernbanekommissionen.

Fra Kommissionen vandrer »Sagen« videre til Sygekasseinspektøren, som i sit Indlæg sammenligner Statsbane-Sygekasserne med de statsanerkendte Sygekasser.

Sygekasseinspektøren kom til det Resultat, at egentlig burde man 1) lukke Statsbanepersonalets Sygekasser for Tilgang, 2) udelukke de Interessenter, hvis økonomiske Kaar er saadanne, at de uden at være i Sygekassen nok kan overkomme at sikre sig Helbredelsesmidler under Sygdom og 3) henvise de øvrige Medlemmer til at gaa over i anerkendte Kasser, for saa vidt de er adgangsberechtigede. For den Rest af Interessenter, der derefter blev tilbage, skulde Sygekasserne vedblive at bestaa, indtil de paagældende var uddøde.

De med Sygekasserne forbundne Begravelseskasser kunde derimod efter Sygekasseinspektørens Anskuelse godt vedblive at bestaa paa forsikringsmæssigt Grundlag.

Sygekasseinspektøren erkender ganske vist, at Staten hidtil synes at være sluppet billigere ved, at Personalet er i Statsbane-Sygekasserne med det pr. Banemil beregnede Tilskud, end om Personalet havde staaet i anerkendte Sygekasser (med Tilskud efter Medlemsantalog Medlemsbidrag), men anser det dog for den naturligste Ordning, at Jernbane-Sygekasserne ophæves og deres Medlemmer henvises til de almindelige, anerkendte Sygekasser, dog — som nævnt — ikke med et Slag, men gradvis.

Viger man imidlertid tilbage for de Ulemper, som

nok kan være forbundet hermed, og derfor foretrækker at lade Kasserne bestaa, bør der efter Sygekasseinspektørens Mening ske væsentlige Ændringer, nemlig:

at de to Sygekasser slaas sammen,  
at deres Medlems- og Kontingentforhold ordnes i Lighed med de anerkendte Sygekassers,  
at Begravelseskasserne udskilles fra Sygekasserne.

Nu er dette ganske vist Historie, men alligevel har det nu saa mange Aar efter sin Itrædelse at se, at Statsbanerne protesterede stærkt mod Sygekassernes Adskillelse fra Statsbanerne og tværtimod Sygekasseinspektøren forlangte Sygekasserne knyttet *stærkere* til Statsbanerne, end de nogensinde havde været.

Generaldirektør *Tegner's* Indvendinger er dels begrundede i, at en Nyordning vil blive dyrere for Staten end den hidtidige, og at Opretholdelsen af en for hele Personalet fælles Sygekasse baade vilde være i Statsbanernes og i Personalets Interesse.

Paa et Tidspunkt, da Statsbanepersonalet endnu knapt havde faaet dannet deres Organisationer, udtaler Statsbanerne paa egne og paa Personlets Vegne overfor Jernbanekommissionen:

»Men naar saaledes allerede Hensynet til Statens og Kommunernes Finanser taler for Opretholdelse af en særlig Sygekasse, fælles for Statsbanernes Personale, maa det være tilladt ganske kort at berøre de Grunde, som fra Statsbanernes eget Synspunkt i langt stærkere Grad anbefalede en saadan Ordning.

Ligesom tilfredsstillende Sunhedsattest er en Betingelse for en hvilken somhelst Ansættelse i Statsbanernes Tjeneste (hvilken Attest, naar det drejer sig om Ansættelse ved den ydre Jernbanetjeneste, er baseret paa en indgaaende Undersøgelse af vedkommendes Organer og legemlige Funktioner, af hans Syns-, Farve- og Høresans), saaledes er det af største Betydning, at der under hele Tjenestetiden opretholdes gode Sundhedsforhold blandt de ansatte, og at der i saa Henseende føres Kontrol saavidt muligt med hver enkelt. Hvad Kontrollen angaar, drejer det sig i første Række om at kontrollere, at Driftstjenerne ikke bestrides af Folk, der ere behæftede med Legemssvagheder, som kunne udsætte Driftens Sikkerhed for Fare; i anden Række gælder det at værne Statsbanerne mod Misbrug af økonomisk Betydning i Tilfælde af Sygemeldinger og Afskedsbegæringer. Hvad Sygemeldingerne angaar, har en Kontrol saa meget større Betydning, som vore Statsbaners Personale i vidt Omfang er maanedslønnet og oppebærer fuld Lønning ogsaa i Sygdomstilfælde, idet man ikke her har indført det svenske »Tjenestegøringspenge«-System, der medfører, at en Del af Lønnen bortfalder under Sygemeldinger.

Det foran udviklede fører til, at Statsbanernes Personale ikke bør henvises til de mange, rundt i Landet spredte lokale Sygekasser, men bør samles i en for dem bestemt fælles Sygekasse. Da det vil være ønskeligt, at hele Personalet indtræder i denne Kasse, bør den ikke blot som hidtil staa aaben for samtlige Klasser af ansatte uden Hensyn til Løn eller

Stilling, men Indtrædelsen i den bør være tvungen for alle Klasser. Herved opnaar man ikke blot — ved Siden af de ovenanførte Øjemed — at styrke Kassen økonomisk; men der tilstræbes tillige et andet, for Tjenestens daglige Udførelse vigtigt Formaal, nemlig at udvikle og styrke Fællesskabsfølelsen mellem højere og lavere Funktionærer —, noget, der taler imod at udelukke Embedsmænd over en vis Lønningsgrænse fra Sygekassen, eller at gøre Indtrædelsen tvungen for nogle, frivillig for andre . . . . .

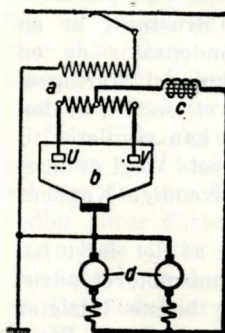
(Fortsættes.)

## NYE VEJE FOR DEN ELEKTRISKE TOGFREMFØRING

Elektriske Baner drives nu næsten udelukkende med enten enfaset Vekselstrøm eller Jævnstrøm. De tyske Rigsbaner benytter til den elektriske Togdrift udelukkende Vekselstrøm paa  $16\frac{2}{3}$  Hertz,\*) som frembringes i Elektricitetsværker, der ejes af Banerne, og som efter Omformningen ledes gennem Køreledningen og over Lokomotivtransformatorer til Motorerne. (Ved Anvendelse af Vekselstrømsmotorer kan udstrakte Strækninger med en Køreledningspænding paa 15 000 Volt og mere forsynes fra en eneste Kraftstation.) Anvendes Jævnstrøm i Køreledningen er en Omformning af Strømmen fra Kraftværket nødvendig i Maskinomformere. Denne Omformning er for en væsentlig Del forbundet med større Strømtab. Ren Vekselstrøm er teknisk og økonomisk mindre velegnet som Banestrøm; men Elektricitetsforsyningen fremstiller Vekselstrøm paa 50 Hertz, fordi denne Strøm art er bedst egnet for Driften af faststaaende Maskiner og for Ledning af større Energi mængder. *Rigsbanerne stræber af økonomiske Grunde efter at gøre denne Strøm art nyttig ogsaa for den elektriske Fjerntrafik.* (Bortfald af Banernes Kraftværker og deres Betjening, bedre Udnyttelse af hestaaende Storkraftværker, større Reserver for Banestrømsforsyningen.)

Anvendelsen af Maskinomformere, der, som ovenfor omtalt, er nødvendige for Omformningen til Jævn- eller Vekselstrøm, muliggjorde allerede i mindre Omfang Anvendelsen af den i de offentlige Elektricitetsværker frembragte Strøm til den elektriske Jernbanedrift. Den derpaa følgende Udvikling af Ensrettere, i hvilken Vekselstrøm forvandles til Jævnstrøm næsten uden Tab, har de tyske Rigsbaner allerede i 1926 udnyttet ved Elektrificeringen af de berlinske Bybaner. Men et videre mærkbart Fremskridt blev først opnaaet ved Indførelsen af Gitterstyringen i Omformerpraksis. Der opstod saa gitterstyrede Kviksølv damp-Ensrettere — almindeligvis betegnet som Strømrettere —, ved hvilke man skelner imellem faststaaende Ensrettere (Jævnstrøm i Køreledningen) og faststaaende Omrettere (Vekselstrøm i Køreledningen). Strømretteren gør det altsaa muligt at omdanne en hvilken som helst Strøm art i en hvilken som helst anden ønsket, ved en god Virk-

ningsgrad og en enkel Opbygning. Med Muligheden af ogsaa at anvende Strømrettere paa Køretøjer træder Udviklingen af den elektriske Lokomotivdrift igen i et nyt Stadium. Rigsbanerne kan nu tænke paa at bygge Strømretterlokomotiver, foreløbig til Forsøg. I det følgende er 3 Lokomotivtyper kort beskrevet.



Skematisk Fremstilling af Ensretteranlæg paa Lokomotiver. a. Transformator. b. Ensretter. c. Glatningsdrossel. d. Ligestrømsmotoren.

*Ensretterlokomotivet* arbejder med Jævnstrømsmotorer; Køretraadene fører den hos Rigsbanerne brugte Vekselstrøm. Den elektriske Indretning bestaar af et Ensretterrum med en Ensrettertransformator og Udglatningsspoler, med hvilke man tilstræber en vidtgaaende Udglatning af Motorstrømmen. Køremotorernes Forsyning med Strøm paa 50 Periode/s. fra Landsnettet muliggør en Vægtbesparelse paa 15 pCt. i Forhold til det nuværende Vekselstrømslokomotiv med den samme Ydelse, og som forsynes fra Banenettet med den sædvanlige Strøm paa  $16\frac{2}{3}$  Periode/s. Den meget betydelige Forenkling af den elektriske Udrustning — hvoraf der ogsaa følger en Forenkling i Betjeningen — bestaar i talrige bortfaldende Haandtag og Greb, væsentlig færre Tiltrapninger af Transformatorerne og mindre Styrestrømme — som muliggør et ringere Slid og en meget nøjagtig driftssikker Styling — og som ligeledes yder en vidtgaaende Uafhængighed af Forstyrrelser i Køretraadsspændingen som Følge af Kortslutning eller atmosfæriske Udladninger. Den prøvede Enkeltakselgangsætning bibeholdes.

Med Ensretterlokomotivet er det muligt ved en anden Indstilling af Anodetændingspunktet at bremse Toget, indtil Standsning ved Energitilbagevinding. Elektrisk Nyttbremse er ønskelig paa store Faldstrækninger, fordi den yder betydelige Fordele fremfor de sædvanlige mekaniske og elektriske Bremsemotoder, ved hvilke det store Slid og Besværligheden ved Bortledningen af Bremsevarmen virker ufordelagtig. Men den elektriske Nyttbremse skal dog ikke erstatte andre foreskrevne Sikkerhedsbremser, fordi disse skal træde i Funktion ved Udeblivelse af Køreledningsstrømmen.

*Omretterlokomotivet* arbejder med Vekselstrømsmotorer uden Kollektor, som er bygget ligesom Synchronmotorer; Køretraaden fører ligeledes Vekselstrøm. Den elektriske Indretning bestaar af Omretterrummet og for den tilførte Frekvens (Køretraad) og for den omformede (Motor) Frekvens hver en Transformator. Ved disse Lokomotiver kan der dog ikke paa Grund af den elektriske Udrustning undgaaes en

\*) 1 Hertz = 1 Periode pr. Sekund.

Vægsforøgelse i Sammenligning med Ensretterlokomotivet og det nuværende Vekselstrømslokomotiv. Styrringen sker ved Frekvensregulering indenfor forskellige Grænser indtil Frekvens Nul (Jævnstrøm). Ved Enkeltakselgangsætning maatte der anbringes en Strømretterindretning for hver Motor.

*Vekselretterlokomotivet* arbejder med Induktionsmotorer; Køretraaden har Jævnstrøm. De væsentligste Bestanddele i den elektriske Udrustning er en Vekselretterindretning, en Svingkondensator og en Udglatningsspole. En vis Indskrænkning i Styrringen, i Modsætning til Ensretterlokomotivet, ses af, at den vekselrettede Strøms Spænding kun kan reguleres til en bestemt nedre Grænse. Lokomotivets Vægt er ligeledes højere paa Grund af det nødvendige Kondensatorbatteri.

Sammenfattende kan der siges, at det først beskrevne, med Ensretter og Jævnstrømsmotorer udrustede Strømretterlokomotiv, har de bedste Udsigter for Anvendelse i den praktiske Drift. De tyske Rigsbaner arbejder for Tiden sammen med A. E. G., Siemens Schuckert og Brown Boveri paa den videre Udvikling af faststaaende Omretteranlæg og paa Fuldkommengørelsen af Strømretterlokomotivet.

(Af Ing. Sennwitz efter Udt. af Dr. Schenkel og Dr. v. Issendorf S.S.W.)  
Cem.

## DE TYSKE RIGSBANERS LOKOMOTIVPARK

Efter Voraus ved F. Spøer.

Hos tyske Lokomotivfabriker har ovennævnte Baner bestilt et større Antal Damplokomotiver, saaledes svære 3-, 4- eller 5-koblede af gangbare Enhedstyper til Hovedbaner, og nogle D 1-Lokomotiver til de bayerske Sidebaner. Disse har for største Delen svejsede Fyrkasser, Spilledampsinjectorer, Knorr-Tolkien Fødepumper og trykkudlignende Stempelglidere. Paa et 1 E 1-Smalspor Tenderlokomotiv har man for første Gang svejset hele Kedlen sammen, undtagen enkelte Samlingssteder. Af nye Lokomotivtyper kan nævnes 3 Stkr. 1 D 1-Tenderlokomotiver med 900 mm Sporvidde til den mecklenborgske Sidebane Bad Doberan—Arendsee. Foruden de i 1932 leverede 2 C 1-Kompoundlokomotiver med 25 Atm. Kedeltryk er flere Middeltrykslokomotiver\*)

\*) I de senere Aar, efter at Lokomotivkedlen i forskellige Former er udviklet til Damptryk af indtil 120 Atm., er man begyndt at anvende Udtrykkene Højtryks-, Mellemptryks- og Lavtrykslokomotiv efter Kedeltrykket paa vedkommende Lokomotiv. Ved et Lavtrykslokomotiv forstaaes et Lokomotiv med et Kedeltryk af 12—16 Atm., Mellemptrykslokomotivet har et Kedeltryk af 25—30 Atm., medens Højtrykslokomotivet har et Kedeltryk af 60—120 Atm. Desuden findes der Lokomotivkedler med baade en Højtryks- og en Lavtryksafdeling (som tidligere omtalt i Lok. Tid.). Disse Benævnelser er naturligvis kun bestemt af Damptrykket i Kedlen og ændrer ikke de gængse Betegnelser for Dampens Arbejde i Cylinderne. Her skelnes mellem et Lokomotiv med enkelt Ekspansion, hvor Dampen ekspanderer i een Cylinder (Højtrykslokomotiv), og et Lokomotiv med dobbelt Ekspansion, hvor Dampen ekspanderer i to Cylinder (Kompoundlokomotiv).

bygget færdig og prøvet indgaaende paa Rigsbanerens Lokomotiv-Forsøgsafdeling i Grunewald ved Berlin.

Det drejer sig her om 2 Stkr. 1 E 4-cylindrede Kompound-Godstogslokomotiver, 1 Stk. 1 C 2-cylindret Kompound-Lokomotiv til Sidebaner og 1 Stk. Jævnstrømsdamplokomotiv (System Wagner).\*\*)

Som et Forsøg er der bygget 2 Stkr. 2 C-3-cylindrede Kompound-Lokomotiver med 25 Atm. Kedeltryk. Den ene Cylinder er en Højtrykscylinder og er placeret mellem Vangerne og de to Lavtrykscylinder har Plads udvendig, een paa hver Side. Middeltrykslokomotiverne har med det høje Damptryk og den høje Temperatur vist sig at have de Forbedringer, man har ventet. Paa Forsøgsafdelingen har man endvidere gennemprøvet Lokomotiver med *Lentz* og *Caprotti* Ventilstyringer. Efter talrige Prøvekørsler med forskellige Eksprestogslokomotiver blev det fastslaaet, at Maksimalhastigheden kunde sættes op til 140—150 km/Tim. uden at overbelaste Kedlen. Forsøgene har vist, at en betydelig Stigning i Rejsehastigheden er mulig med de forhaandenværende Lokomotiver. Der afholdes stadig Forsøg med at anvende Stenkulstjære som Lokomotivbrændsel til at supplere Fyring med Kul. Endvidere prøves der med en Turbine-Drivtender, samt bedre Isolering af Kedlen, Fødepumper, Olieudskillere for Spilledamp, elektrisk Belysning m. m.

Til Hovedstrækninger er der afleveret og prøvet et Antal 4-akslede diesel-elektriske Motorvogne paa 410 KH. foruden 4-akslede diesel-mekaniske Motorvogne paa 175 HK., 2-akslede diesel-mekaniske Motorvogne paa 120 HK. samt flere Skinneomnibusser for Sidebaner. Som noget ganske nyt er der bygget 2 Stkr. Forsøgsvogne paa henholdsvis 100 og 300 HK., paa hvilke der anvendes Damp som Fremdrivningsmiddel efter *Dobles* System. Med disse Vogne, som forener den elastiske Dampmaskines Fordele med Motorens hurtige Beredskab, skal der nu prøvekøres. De gode Resultater med Traktorer til Rangering har ført til Anskaffelse af flere. Da den kompressorløse Dieselmotor stadig forbedres, anvendes denne i udstrakt Grad til Tractorer paa 50—75 HK., af samtlige Rangertractorer har de 68 pCt. Dieselmotor med mekanisk Overføring.

I 1933 er der til den elektrificerede Bane München—Stuttgart afleveret 12 Stkr. 1 D 1-Eksprestogslokomotiver, 20 Stkr. Bo Bo-Person- og Godstogslokomotiver, 2 Stkr. Co Co-Godstogslokomotiver, og 6 Stkr. Motorvogne. Eksprestogslokomotiverne er bygget til en Maksimalhastighed af 130 km/Tim., men har paa Prøvekørsler med et Tog paa 310 Tons opnaaet en Hastighed af 153 km/Tim. Til de elektrificerede Strækninger AugsburgNürnberg og Plochingen—Tübingen og nogle bayriske Strækninger er der anskaffet et stort Antal elektriske Lokomotiver.

\*\*) Ved en Jævnstrømsdampmaskine, ogsaa kaldet en Dampmotor forstaaes som bekendt en Maskine, hvor Dampen i Cylinderen kun udfører sit Arbejde i een Retning, altsaa kun paa Stemplets ene Side. Dampstrømmen gaar stadig i samme Retning, deraf Navnet Jævnstrømsdampmaskine.

Oversætterens Bemærkninger.

Udviklingen paa Banerne er i den senere Tid gaaet ud paa at forbedre Trafikforbindelserne ved at indsaette hyppigt løbende Motortog, saavel diesel som elektriske. Der er anskaffet 28 Stkr. Vekselstrøms-Motorvogne til 120 km/Tim. og 3 Stkr. til 160 km/Tim. er under Arbejde. De førstnævnte er i Stand til at køre 90 km/Tim. med en Paahængslast af 60 Tons.

## TEKNIKKEN I FORTIDEN OG I FREMTIDEN

Da det nittende Aarhundrede var løbet ud, syntes alt, hvad Mennesket behøver, og hvad Menneskviden formaar at udklække, saa nogenlunde at være skaffet til Veje. Jernbane, Dampskib, Undervandsbaad og Automobil, Dynamo, Telefon, Telegraf med og uden Traad, Kino, Sy-, Skrive- og Regnemaskiner, Hurtigpresse og Fotografi, Røntgenstråler, Spektralanalyse og Serumtherapie — alle disse og andre Spidsydelser af menneskelig Forsker- og Opfindertrang paa tekniske, kemiske og fysikalske Omraader synes at have opfyldt alle Ønsker.

Dette er dog kun tilsyneladende. Allerede det første Aarti af det tyvende Aarhundrede bragte Opfyldelsen af Menneskets urgamle Drøm: Luftens Erobring ved Hjælp af Flyvemaskiner. Før det i 1908 lykkedes at bygge en brugbar Flyvemaskine, havde Zeppelin bygget et styrbart Luftskib. Føjer man hertil den folkelige Opfindelse: Radioen og det mod sin Fuldendelse udviklende Fjernsyn, saa har man Bevis for, at Opfindelsernes Epoke ingenlunde er afsluttet.

Endnu mangler den lille Akkumulator, som er i Stand til at optage Elektricitet i et saa stort Omfang, at de mange Millioner Cykler og ligeledes Autos, Omnibusser, Flyvemaskiner og Luftskibe kan drives ved Elektricitet. Endnu staar den umiddelbare Omformning af Sollyset til Elektricitet i den beskedneste Begyndelse: endnu maa Stenkullene forbrænde paa en uøkonomisk Maade, naar de i Kulene gennem Aartusinder opsamlede Solstraaleenergi skal omformes til Varme. Med denne Opgave, hvis Løsning er forbeholdt Fremtiden, følger mange andre Problemer, og jo flere der løses, desto flere dukker der op, saa alle Kendsgerninger taler for, at ogsaa vore seneste Efterkommere vil faa Del i Opfindelsernes Besværligheder og Glæder.

Af stor Betydning — særligt for Jernbanen — er de i de senere Aar opkomne Maader, man anvender til at forsyne de enkelte Forbrugssteder med Drivkraft. Kullene transporteres ikke mere, og Industrivirksomhederne flyttes ikke til Kuldistrikterne: de lange Kultog i kulfrembringende Lande er som en al for dyr Transport opgivet. I Kuldistrikterne er anlagt kæmpemæssige elektriske Kraftcentraler, og Strømmen ledes derfra til Forbrugsstederne i de samme Traade, som leder den fra Luft- og Vandkraftanlæg til Elektricitet omsatte Energi. Hvide, blaa og sorte Kul kappes om at levere den billigste Strøm: over hele Europa findes et Højspændings-

net, som forsyner de enkelte Lande med Lys, Kraft, Varme og — Kulde. Den elektriske Strøm kan ved Samarbejde mellem de forskellige Kraftcentraler leveres saa billigt, at elektriske Varmeovne og elektriske Køleanlæg ikke er nogen uopnaaelig Luksus for Mindrebemidlede. Da saaledes hverken Boliger eller Fabriker vil faa Brug for Kul til Varme eller Drikkraft, saa er det gamle Vartegn for Varmeanlæg og industriel Virksomhed: Den rygende Skorsten ikke alene ved at tabe sin Betydning i hidtidig Forstand, men man ser i den rygende Skorsten et Udtryk for at staa tilbage i Udviklingen.

Selv i de store Kraftcentraler ved Kulgruberne ser man ofte forgæves efter Skorstenen. Disse saavel som de store Kedelhuse med Batterier af Dampkedler hører Fortiden til. Aartilange Forsøg med en Gasturbine førte den tyske Ingeniør *Holzwarth* i Samarbejde med en tysk Fabrik til Fremstilling af en Dampudvikler af helt maskinmæssig Karakter. Denne overflødiggør Kedelhus og Skorsten, da den kan opstilles i samme Rum som Dampturbinen og arbejder med kunstigt Træk.

Til de gamle kendte Kraftmaskiner er der kommet to nye. Den ene, den thermomagnetiske Generator, finder ganske vist kun Anvendelse der, hvor der haves store Mængder Spildevarme til Raadighed. Denne Generator er i Stand til at omsætte Varme umiddelbart til Vekselstrøm. Dens Opfinder, Ingeniør *W. Paul* gik ud fra den Betragtning, at Jernets magnetiske Ledeevne aftager ved stigende Temperatur. Bliver der i en ringformet Jernkerne, hvori en elektrisk Strøm fremkalder et magnetisk Felt, ført et Stykke af en eller anden Substans, hvis Magnetisme er meget ømfindligt, og der tilføres Varme paa dette Sted, saa formindskes Kraftliniernes Antal, og Nedgangen i Kraftliniernes Antal fremkalder et Strømstød i en om Jernkernen viklet Spole. Hurtig Afkøling af det opvarmede Sted fremkalder et modsat Strømstød, og ved afvekslende Opvarmning og Afkøling opstaar der Vekselstrøm. Der krævedes aarlange Forsøg til at virkeliggøre den Tanke, men Generatoren kan kun arbejde med et godt økonomisk Resultat, hvor Varmen ikke først skal udvikles, men hvor Spildevarme staar til Raadighed.

En ikke mindre genial Opfindelse er *Baur's* Brandstofelement, hvori Kul forbrænder uden at udvikle Varme. Kold Forbrænding af Kul tilsigter umiddelbar Indvinding af elektrisk Strøm, en Proces, som længe har været kendt fra et Lommelampebatteri. *Baur's* Forbrændingsproces sker ved, at Kul og Ilt i et flydende Kobberbad indgaar en kemisk Forbindelse og omsættes til Elektricitet, men om den vil faa nogen virkelig praktisk Betydning maa foreløbig staa hen.

Størst Betydning for al Trafikvæsen vil sikkert den lette Akkumulator faa — naar den engang kommer, og derom er der vist ingen Tvivl. Automobiler, Flyvemaskiner og Undervandsbaade vil faa Akkumulatører som Kraftkilde, ja, selv den ringeste Hverdagscykle vil blive en Motorcykle med elektrisk Motor, drevet fra en Letakkumulator.

FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE  
DANSKE STATSBANER

Om ca. 3 Maaneder afholder Foreningen sin aarlige Generalforsamling i København, og Meddelelse om Tid og Sted vil fremkomme her i Bladet.

Siden sidste Meddelelse har der været en Del Tilgang, men Foreningen burde omfatte alle Pensionister. De, der indmelder sig inden 1. April, fra hvilken Dag det nye Regnskabsaar begynder, betaler først Kontingent fra det nye Aar. Det er 75 Øre aarlig for dem, der har over 1000 Kroner i Pension, og 30 Øre for dem derunder samt i Indskud en Gang for alle 25 Øre. Kontingentet opkræves den 1. Juli ved Pensionsudbetalingen.

Ved Indmeldelsen opgives Pensionskortets Nr., fulde Navn og Adresse samt den Station, hvor Pensionen udbetales. For dem, der faar Pensionen tilsendt pr. Postgiro, hedes dette meddelt.

Indmeldelse kan ske til Foreningens Tillidsmænd paa følgende Steder, anførte i alfabetisk Orden, eller til Bestyrelsens Medlemmer.

*Tillidsmændene* er: Aarhus, Togbetj. S. P. Ballisager, S. Ringgade 40, 3. Aalborg, Banefmd. C. Poulsen, Lundbyesgade 6, Vejgaarden. Bramminge, Portør Klingenberg. Esbjerg, Lokf. S. Nielsen, Nygaardsvvej 82. Fredericia, Overp. M. Christensen, Fyensgade 57. Glostrup, Portør Carlsen, »Stormly«, Kirkegaardsvvej. Grenaa, Bfmd. N. P. Petersen, Østergade 35. Hillerød, Overportør J. Petersen, Vennelyst. Helsingør, Portør Rasmussen, Villa »Hjørnet«, Badevej. Holbæk, Togf. M. P. Sørensen, Kapellanvej. Hinnerup, Bfmd. S. Pedersen, Korsør, Fyrb. H. P. Sørensen, Hålskovvej 41, Stuen. Langaa, Lokf. Laugesens Enke. Lyngby, Portør J. Nørgaard, Bernh. Olsensvej. Nyborg, Lokf. N. K. Kokshang, Villa »Fred«, Dyrehaven. Nykøbing Mors, Togf. N. Jensen, Dueholmsgade. Odense, Haandværker C. Nielsen, Brogade 3. Orehoved, Depotarbejder A. Nielsen. Ringkøbing, Bilruteejer N. N. Møller. Struer, Lokf. Sivertsens Enke, Venøgade. Slagelse, Pakmester Dam, Olufsgade 9. Skanderborg, Haandværker J. P. Høyer, Villa »Rejna«, Adelgade 1. Strib, Overfyrb. J. P. Jørgensen, Rørkærsvvej. Tølløse, Portør A. Nielsen, Holbæk. Viborg, Depotarb. S. Henriksens Enke, Reberhansen 20.

*Bestyrelsen* er: Formand: Togf. N. F. Raabæk, Willemoesgade 13, Kbh. Ø., Tlf. Øbro 2375 x. Næstfmd.: Stf. C. Wolf, Gl. Kongevej 3, 2., Kbh. V., Tlf. Vester 930 v. Kasserer: N. F. A. Jensen, Estlandsgade 16, Kbh. V., Tlf. Eva 2578. Lokf. P. F. Clemmensen, Stenbergsvej 4, 2., Kbh. Valby. Vognpasser P. Bengtsen, Hedebygade 16, 2., Kbh. V. Lokf. N. K. Kokshang, Villa »Fred«, Dyrehaven, Nyborg. Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 41, Esbjerg.



HOVEDBESTYRELSESMØDET  
den 21. og 22. Februar 1934.

Alle tilstede.

*Punkt 1. Forhandlingsprotokollen*

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

*Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.*

I Fortsættelse af Bestræbelserne for, at Udnævnelse til Motorfører i størst mulig Grad kan ske efter Anciennitet, er der overfor Generaldirektoratet fremsat Anmodning om, at alle de Lokomotivfyrbødere, som indkaldes til Motorførerprøve paa Grundlag af den sidste Efteraar afholdte psykotekniske Prøve, betragtes som eet Eksamenshold, uanset at Uddannelsen paa Jernbaneskolen af praktiske Grunde sker i flere Hold. Generaldirektoratet har tiltraadt Anmodningen.

De fra Alsbanerne overgaaede Lokomotivmænd er ved en Drøftelse i Generaldirektoratet blevet placeret i Anciennitetsrækken overenstemmende med de sædvanlige Principper, nemlig paa Grundlag af deres Ansættelse som Lokomotivfyrbødere.

Sagen angaaende Udpegning af bestemte Kørelærere til Motorføreraspiranternes praktiske Indøvelse har været Genstand for Forhandling med Generaldirektoratet, som ganske vist ikke vilde imødekomme Organisationens Ønske, men som under Forhandlingen bragtes til at indse, at den nuværende Form for Motoruddannelse ikke er tidssvarende. Som Følge deraf vil der blive udarbejdet Forslag til helt nye Uddannelsesregler.

I Sagen om Tidstillæg for visse Motorføreres Togførertjeneste er opnaaet, at det paa Strækningen Aarhus—Riisskov beskæftigede Personale — som ifølge Generaldirektoratets Meddelelse allerede har et Tillæg paa 15 Min. for Udfærdigelse af Togførerrapport o. l. — faar et yderligere Tillæg paa 10 Minutter baade til Forberedelsestjenesten og til Afslutningstjenesten.

Foreningens Ønske om Udvidelse af Motorførertallet i Randers er imødekommet.

Efter at Generaldirektoratet har afslaaet Anmodningen om, at udkommanderede altid hjemsendes efter en Maanedes Forløb, har vi anmodet om, at i hvert Fald det Personale, som i 1 à 2 Aar skal være udkommanderet til Masnedsund i Anledning af Storstrømsarbejderne, hjemsendes efter 1 Maanedes Forløb.

En Sag angaaende Beregning af Kørepenge for Motorførere paa Østerbro er henlagt, da Forholdet af sig selv vil ophøre, naar den elektriske Drift aabnes.

I Skrivelse til 2. Distrikt har vi henledt Opmærksomheden paa, at det ikke er Meningen, at Lokomotivførere i Rangerture normalt skal være Aflosere for Lokomotivførere i Linierture. Distriktet har videresendt Sagen til Generaldirektoratet.

Fra Gedser Lokomotivfyrbøder Afdeling er behandlet en Sag angaaende Tildeling af forefaldende Lokomotivførerafløsning. Sagen er afgjort paa den Maade, at evt. Lokomotivførerafløsning skal tildeles ældste Lokomotivfyrbøder.

bøder, selv om der i Reserven er eksaminerede yngre Lokomotivfyrbødere.

En Sag angaaende Forstaaelse af Tjenestetidsreglerne m. H. t. Begrebet »Døgn« er forelagt Generaldirektoratet.

Paa Grund af Klager over, at de udleverede Overalls er for smaa, har Spørgsmaalet været drøftet med Generaldirektoratet, og der opnaaedes Enighed om at lade den hidtidige Størrelse 1 benævne Nr. 2., Størrelse 2 benævne Nr. 3, og Størrelse 3 benævnes Nr. 4, hvorefter der forarbejdes en ny Størrelse 1. Med Hensyn til Overtrækstøjerne er Forholdet det, at Størrelse 2 normalt skulde passe til Overalls Nr. 1 o. s. fr.

Efter vor Anmodning vil der i Stationsbygningen i Assens blive indrettet et Hvileværelse for Motorførere.

En Sag angaaende Størrelse og Beskaffenhed af et Overnatningsværelse, som anvendes til udkommanderet Personale, er behandlet, men endnu ikke afsluttet.

Paa Grund af ændret Bestemmelse vil de paatænkte Velfærdsforanstaltninger i Aalborg ikke blive gennemført. Beløbet anvendes andetsteds, saaledes at der i indeværende Finansaar gennemføres forskellige Velfærdsforanstaltninger ved følgende Depoter: Gh., Ro., Kj., Oh., Rg., Sg., Kh., Kd., Td., Es., Sj., Hr., Fh. og Ar.

Generaldirektoratet har givet Tilsagn om, at Kanalerne i Fredericia nye Remise vil blive baade dybere og længere, end de er i de i de senere Aar byggede Remiser.

Ifølge Meddelelse fra Generaldirektoratet er Forsøgene med elektrisk Lys paa Lokomotiverne afbrudt og vil ikke blive fortsat. Vi har dog krævet Spørgsmaalet behandlet paany.

Der er overfor Generaldirektoratet fremsat Anmodning om forskellige Velfærdsforanstaltninger paa de nye MP Motorvogne, men Ønskerne er kun delvis imødekommet.

Der vil blive fremstillet Sæder af en ny Form til S-Maskinerne.

Med Udsmykning af Opholdsværelser m. v. for Øje er der i Lighed med tidligere Aar købt et Antal Lod-sædler i Kunstnernes Lotteri »Fremtiden«.

Ved Forhandling med 2. Distrikt er der opnaaet en lille Forbedring af Tjenesteforholdene i Ng.

Den til pens. Lokomotivfyrbøder Rosenfeldt iværksatte Indsamling har indbragt ca. 3 600 Kr.

Afdeling 2 har anmodet om, at det næste Studiekursus paa Feriehjemmet bliver et Kursus i Motorlære. Har ikke kunnet imødekommes, da noget saadant falder helt uden for disse Kursus' Formaal.

Der er behandlet 3 Sager angaaende Godtgørelse for dobbelt Husførelse. Den ene har Forretningsudvalget afvist, den anden ligger endnu uafgjort i Generaldirektoratet, og hvad den tredje angaar, er vort Ønske imødekommet.

Af 2 Sager angaaende Lønfradrag for Sygedage er der i den ene Sag opnaaet Fritagelse for Medregnen, medens Generaldirektoratet ikke vil ændre Standpunkt i den anden.

Som sædvanlig har der endvidere været behandlet en Del Sager af mere personlig Beskaffenhed eller Interesse. Endelig har Spørgsmaalene om truende Tvangsforflyttelser, om Motorisering af Driften paa visse Banestrækninger og om Motoruddannelsen medført en betydelig Korrespondance.

Ved Repræsentantskabsvalget i den sjælland-falsterske Sygekasse blev Lokomotivfører Frode Nielsen genvalgt.

En finsk Tillidsmand, som vil udarbejde en l'jece ang. større Jernbaneulykker, har efter Anmodning faaet tilsendt Materiale vedrørende Brammingeulykken og Vigerslevulykken.

Julestjernens Salgskomite har faaet bevilget et Tilskud paa 25 Kr.

Sveriges Lokomotivmands Forbund har efter Anmodning faaet tilsendt Oplysninger vedr. Betjening af Motorvogne og Traktorer.

Med I. T. F. er korresponderet om forskellige Emner.

Sluttelig meddelte Formanden, at Kommissionen ang. Sygekassernes Omordning forventelig snart er færdig med sit Arbejde.

Formandens Beretning godkendtes.

### *Punkt 3. Meddelelser fra de staaende Udvalg m. v.*

Paa Grund af Stigning i Papirpriserne har Bladudvalget for at undgaa Fordyrelse af Bladets Fremstillingspris besluttet at anvende en lettere Papirsort til Bladets Omslag.

Foredrags- og Besøgsudvalget har afholdt Møde for at drøfte evt. Foredrag og Besøg m. v. Der vil i indeværende Foraar blive afholdt et Foredrag om Lokomotivtjenesten og Hjertesygdomme; der vil til Sommer blive arrangeret endnu et Besøg ved Lillebæltsbroarbejderne, og der vil under Forudsætning af fornøden Tilslutning blive foranstaltet et Studiekursus paa Feriehjemmet med de sædvanlige Emner.

Feriehjemsudvalget har afholdt Møde og drøftet forskellige Reparationer og formaalstjenlige Forandringer m. v. Den i Fjor indførte 10 pCts Frisnedsættelse i For- og Eftersæson vil blive opholdt ogsaa i Aar.

Marketenderiet i Værkstederne og Godsbanegaardens Remise har givet et Overskud paa 7 547 Kr. 86 Ø. Heraf tilfalder der vor Organisation 1 411 Kr.

Formanden har deltaget i en Forhandling i Finansministeriet vedrørende Udbetalingen af Reguleringstillægget i Finansaaret 1934—35. (Sagen forudsættes tilstrækkelig bekendt gennem Dagspressen.)

N. J. U. har til Administration udskrevet et Kontingent paa 10 Øre pr. Medlem.

Konflikten ved Malmaktiebolaget i Narvik er afsluttet, nærmere om Betingelserne er endnu ukendt.

### *Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.*

Hovedkassereren forelagde en Regnskabsoversigt for Aaret 1933. Balancen var 588 234 Kr. 45 Ø., hvilket er lig en Formuefremgang paa 21 689 Kr. for hele Aaret 1933. Regnskabet er revideret af Arbejdernes Revisionsinstitut, som har fundet det rigtigt.

Regnskabet godkendtes.

### *Punkt 5. Hovedkassens Budget for 1934.*

Hovedkassereren fremlagde, gennemgik og motiverede Budgetforslag for 1934. Under Hensyn til, at Medlemsantallet har været nedadgaaende som Følge af Personaleindskrænkningerne, samt da Hovedkassens Renteindtægt vil gaa væsentlig ned paa Grund af den saakaldte Rente-lov, har det, dersom vi som hidtil skal overføre et betydeligt Beløb til Reservefonden, været nødvendigt at budgettere under Hensyntagen hertil.

Budgettet godkendtes.

*Punkt 6. Dansk Lokomotiv Tidendes Regnskab for 1933 og Budget for 1934.*

Ekspeditøren forelagde og gennemgik saavel Regnskab som Budget. Driftsregnskabet udviste et Underskud paa 974 Kr. 16 Ø.

Baade Regnskab og Budget godkendtes.

*Punkt 7. Foreliggende Sager.*

Det vedtoges at nedsætte Rentefoden for D. L. T.s henholdsvis Feriehjemmets Gæld til Reservefonden til 3 henholdsvis 2,5 pCt.

Som omtalt i Referatet af sidste H. B. Møde har Nordisk Emblemhandel fremsendt Tilbud paa et nyt Emblem helt i Emaille. Paa Grundlag af et Tegningsudkast vedtoges det at foranledige fremstillet nogle Prøveeksemplarer og iøvrigt forelægge Spørgsmaalet for næste Kongres.

Generaldirektoratet omgaas for Tiden med Tanker om Omlægning af Trafiken paa den østjyske Længdebane, naar den nye Linfjordsbro er færdig. I den Anledning fremsender Aalborg Afdelinger en Resolution. Det vedtoges at meddele Afdelingerne, at Hovedbestyrelsen selvfølgelig vil yde sin Medvirkning til den bedst mulige Løsning af Personalespørgsmaalet, naar det til sin Tid bliver aktuelt.

Der bevilgedes 80 Kr. som Tilskud til et Foredrag: »Jernbanernes Fremtid«, Aalborg Afdelinger vil arrangere den 3. Marts d. A., og hvortil Personalet i Randers og Frederikshavn indbydes.

En med Østerbro Lokomotivfyrbøder Afdeling ført Korrespondance oplæstes, for at Hovedbestyrelsen kunde blive bekendt med den.

Sluttelig behandlede Spørgsmaalet om Frirejserne efter det nye System for Inddeling af Vognklasserne i 1. Klasse og Fællesklasse som det almindelige samt 1., 2. og 3. Klasse i de internationale Forbindelser, hvilket System skal træde i Kraft til Foraaret. Dem, der har Ret til at rejse paa 2. Vognklasse i Tog og paa 1. Klasse i Skibe, beholder denne Ret, men i Tog, hvor der ingen 2. Klasse er, maa de rejse paa Fællesklasse.

*Punkt 8. Sager henvist fra Kredsen.*

Fra Lokomotivfyrbøderkredsen forelaa en Sag ang. Forhigaelse ved Udtagelse til Motorføreruddannelse og en Sag ang. Enkeltmandssoveværelse. Begge Sager henvistes til Forretningsudvalget.

*Punkt 9. Eventuelt.*

Forskellige Forhold drøftedes.

E. K.

**LOKOMOTIVFØRERNES KREDSBESTYRELSESMØDE  
den 21. Februar 1934**

Kredsbestyrelsesmøde afholdtes paa Foreningens Kontor Tirsdag den 21. Februar d. A. Kl. 8 med følgende Dagsorden:

1. Forhandlingsprotokollen.
2. Meddelelser fra Kredsformanden.
3. Meddelelser fra Kassereren.
4. Eventuelt.

Alle var til Stede. Kredsformanden bød velkommen. ad 1) Forhandlingsprotokollen fra sidste Kredsbestyrelsesmøde oplæstes og godkendtes.

ad 2) En Sag vedrørende en Lokomotivførers Henvendelse i Distriktet angaaende en Kørselsfordeling var behandlet af Kredsformanden. Den paagældende var ikke tilfreds med Afgørelsen. Denne godkendtes af Kredsbestyrelsen.

En ny Sag, som den tidligere omtalte, mellem en Ingeniør og en Lokomotivfører paa Fyen var af Kredsformanden ordnet paa tilfredsstillende Maade, og Ordren vedrørende Foresattes Betjening af Lokomotivet vil blive ændret.

Der var skrevet til 1. og 2. Distrikt om, at Lokomotivførere, der skal køre Hjelpe- og Ambulancetog, samt naar Særtogsmaskiner er rekvireret til hurtig Udrykning, af Udgangsstationerne faar udleveret et Eksemplar af Fortegnelsen over nedsat Kørehastighed for den Strækning, det paagældende Tog skal befare. 2. Distrikt har givet et Svar, der dækker Kredsens Ønsker, hvorimod 1. Distrikt endnu ikke har svaret. I 1. Distrikt er der for et Par Aar siden udsendt et saadant Cirkulære, men dette dækker ikke for Særtog.

Der var skrevet til 1. Distrikt om nogle uheldige Værelsesforhold i Gedser, paa dette var modtaget imødekomende Svar.

En Udstationeringssag fra Struer var behandlet. Distriktet havde givet Kredsen Medhold, men Revisionen havde stoppet Sagen, og ved Behandling i Generaldirektoratet gik Sagen os imod.

En Del Forespørgsler vedrørende de fra Alshanen overgaaede Lokomotivføreres Anciennitet var besvaret af Kredsformanden.

En Lokomotivfører i Nyborg havde faaet 2 Dages Orlov til at udføre 4 Timers Tjeneste paa den sidste Orlovsdag. Ved at beskrive Sagen for 2. Distrikt havde Kredsen faaet Medhold i, at en Orlovsdag strækker sig fra Kl. 0,01 til 24,00, og at en Tjenestemand ikke kan beordres til Tjeneste paa en Orlovsdag, uden denne annulleres.

Der er fra Generaldirektoratet modtaget Svar paa Kredsens Ansøgning om Signaler ved Trinbrætter. Svaret gaar ud paa, at Generaldirektoratet maa holde for det een Gang givne Afslag, men vilde dog gerne — hvis Kredsen ønskede det — drøfte Sagen mundtlig. Man vedtog at tage mod det givne Tilbud. Kredsformanden og L. M. Schmidt deltager i Forhandlingen om Spørgsmaalet.

En Lokomotivfører i Roskilde havde en Dag faaet Ordre til med en K-Maskine at gaa i Forspand i et Tog, som fremførtes af en S-Maskine, men da dette i Henhold til Ordre er forbudt, nægtede han dette. Der har i dette Spørgsmaal været foretaget et Par Drøftelser med Maskinbestyreren i 1. Distrikt, og da Maskinbestyreren hævder, at Maskintjenestens Ingeniører har Ret til at give Dispensation fra den givne Ordre, og at den paagældende Lokomotivfører burde have forlangt en skriftlig Ordre, og derefter udført den givne Ordre, vedtog man at tilskrive Generaldirektoratet for at faa en klar Udtalelse om dette Forhold, da Lokomotivførerne er af den Opfattelse, at det er af Hensyn til Trykket paa Banen, at H, P, R og S-Maskiner ikke maa køre i Forspand.

Der var skrevet til 1. Distrikt om Spørgsmaalet »Kør-



sel med Blokafstand« ogsaa i usigtbart Vejr paa Strækningen Frederiksberg—Vanløse—Lersøen—Hellerup. Der er endnu ikke modtaget Svar.

Kredsen har fra en Lokomotivfører modtaget Beklæggelse over, at han af Hjælpefonden kun havde faaet  $\frac{1}{4}$  Del af en Mulkt refunderet. Man vedtog at tilskrive Vedkommende, at der ikke kunde ændres ved den trufne Afgørelse.

Paa Foranledning af flere Medlemm. vedtog man at udsende Cirkulære til samtlige Afdelinger, at Kredsen kun lader sig repræsentere ved Medlemm. Begravelser, naar der til Kredsformanden fremsættes Ønske derom.

En Del mindre Sager var behandlet af Kredsformanden, og flere Forespørgsler var besvarede.

Nogle principielle Sager var overgivet til Forretningsudvalget.

ad 3) Kredskassereren forelagde det reviderede Regnskab for Aaret 1933, der balancerede med 46 945 Kr. 50 Ø. Der var overført 1 000 Kr. til Reservefonden, hvorefter man begynder Aaret 1934 med en Kassebeholdning paa 1 893 Kr. 17 Ø.

ad 4) Intet at behandle.

C. T.

### MOTORFØRER KREDSBESTYRELSESMØDE Tirsdag den 20. Februar 1934

Alle var mødte.

- Punkt I. Forhandlingsbogen.
- » II. Beretning.
- » III. Regnskabsoversigt.
- » IV. Foreliggende Sager.
- » V. Eventuelt.

#### Punkt I.

Forhandlingsbogen oplæstes og godkendes.

#### Punkt II.

Kredsformanden afgav Beretning om Virksomheden, idet han samtidig refererede Sagerne Behandling i Hovedbestyrelse m. v.

Fyns Motorførerafdelings Ønske om et Hvileværelse var nu gennemført og Værelset taget i Brug.

Spørgsmaalet om Kørelærere for Motorføreaspiranter havde været fremført i Generaldirektoratet, der havde udtalt sig for en gennemgribende Ændring af hele Uddannelsesarbejdet.

Generaldirektoratet var gaaet med til at anbringe en Hylde samt foretage Tætning af Førerrum paa »Mp« Vogne.

I Anledning af en Skrivelse fra en Motorfører paa Kk. var der ført Samraad med Afdelingen, og Spørgsmaalet var derefter gaaet i Orden.

En Motorfører havde tilstillet Kredsen et Avisudklip angaaende D. S. B.s Rutebilchaufførers Uddannelse i Samaritergerning.

Kredsen havde nu fremsendt Skrivelse til Generaldirektoratet med Anmodning om at lade Motorførerne uddanne i Samaritergerning.

Motorførerne paa Aarhus Ø. var indrømmet yderligere 10 Min. før og efter Tjenesten til Afregning af Billetpenge.

Spørgsmaalet om Anbringelse af Dødmanspedal paa »Mt« havde været Genstand for en Henvendelse i Generaldirektoratet, og der foretages nu en Undersøgelse.

#### Punkt III.

Kredskassereren fremlagde Regnskab samt Budget for 1934. Regnskabet udviste Indtægt 4 882 Kr. 50 Ø., Udgift 4 688 Kr. 9 Ø. Kassebeh. 194 Kr. 41 Ø. Regnskabet var revideret og godkendt af begge Revisorer, Motorførerne Petersen og Larsen. Næ.

#### Punkt IV.

Kredsformanden henstillede, at de til Afdelingerne udsendte Skemaer til Personalestatistik udfyldtes saa nøjagtigt som muligt af Hensyn til en rigtig Bedømmelse af Personalebehovet.

Fra Næstved var modtaget en Skrivelse vedrørende Motorførernes Udførelse af Dampstogstjeneste.

Tætning af Førerrummet paa »Ml« med flere Motorvogne syntes Værkstederne at have Tilbøjelighed til at glemme.

Der havde foreligget enkelte Tilfælde, hvor Motormekanikere uden Motorførerprøve havde været benyttet til Kørsel med Motorvogne. Kredsbestyrelsen var enig i, at saadant ikke burde finde Sted.

Der havde i flere Tilfælde vist sig Symptomer hos Motorførerne, der kunde tyde paa Kulilteforgiftning i mindre Grad, under Kørselen. En nærmere Undersøgelse vil blive foretaget.

#### Punkt V.

Intet.

O. B.

### LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS- BESTYRELSESMØDE d. 21. Februar 1934

Alle tilstede.

#### Punkt 1.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendes.

#### Punkt 2. Foreliggende Sager.

Et Forslag fra Afd. 2 angaaende Eneværelser ved Overnatning paa Depoter, oversendes til H. B.

En Kullempningssag fra Brande overlodes til Kredsformandens videre Undersøgelse.

Fra Randers forelaa en Sag angaaende Funktions-tillæg. Sagen var løst tilfredsstillende.

En Sag fra Herning angaaende Udstationering var endnu ikke afsluttet. Kredsen afventer nærmere Svar fra Afdelingen.

Kredsen havde faaet Afslag fra Generaldirektoratet angaaende Afskaffelse af Lokomotivfyrbødernes Lønningsnumre, men Generaldirektoratet ønskede oplyst, om disse blev misbrugt.

En Sag angaaende Forbigaaelse af Udtagelse til Motorføreaspiranter oversendes til H. B.

Fra Haderslev forelaa en Sag angaaende Kultagning. Sagen var løst tilfredsstillende.

En Sag fra Thisted angaaende for lang Tjeneste var løst. Den paagældende havde faaet en ekstra Fridag.

Fra Næstved foreligger en Sag angaaende Funktions-tillæg. Der ønskedes nærmere Oplysninger, og Sagen forfølges.

Fra Gb. forelaa et Forslag om at indkalde til ekstraordinær Kredsgeneralforsamling. Forslaget toges til Efterretning og nærmere Overvejelse.

*Punkt 3. Meddelelser fra Kredsformanden.*

Korsør Afd. har anmodet Kredsen om at udarbejde Omskiftningsregler ved Turforandring. Kredsformanden underretter Korsør Afd. Kredsformanden oplæste nogle forskellige Skrivelser fra Landets Afdelinger.

*Punkt 4. Regnskabet.*

Kredskassereren aflagde Beretning over Regnskabet for 1933. Det udviste en Indtægt paa 32 907 Kr. 22 Ø. og en Udgift paa 30 820 Kr. 89 Ø. Kassebeholdning at overføre til 1934, 2 086 Kr. 33 Ø. Efter forskellige Fore-spørgsler godkendtes Regnskabet for 1933. Budgettet for 1934 blev godkendt.

*Punkt 5. Eventuelt.*

Intet.

C. C.

**REGNSKAB**

**OVER DE INDSAMLEDE BELØB TIL PENS. LOKFRB. ROSENFELDT, FA.**

Afd.	Kr. Ø.	Afd.	Kr. Ø.
1. ....	278,00	2. ....	345,00
5. ....	41,00	6. ....	30,00
7. ....	47,00	8. ....	18,00
9. ....	58,00	10. ....	26,00
11. ....	49,60	12. ....	27,00
13. ....	39,00	14. ....	40,00
15. ....	77,00	16. ....	46,00
17. ....	17,00	18. ....	52,00
19. ....	79,00	20. ....	43,00
21. ....	360,00	22. ....	219,76
23. ....	110,00	24. ....	75,00
25. ....	21,00	26. ....	18,00
27. ....	106,00	28. ....	84,00
29. ....	22,00	30. ....	28,00
31. ....	45,00	32. ....	24,00
33. ....	67,00	34. ....	46,00
35. ....	38,00	36. ....	21,00
37. ....	211,00	38. ....	203,00
39. ....	42,00	40. ....	23,00
41. ....	52,00	42. ....	50,00
43. ....	34,00	44. ....	32,00
45. ....	26,00	46. ....	24,00
47. ....	12,00	48. ....	12,00
49. ....	18,00	50. ....	10,00
51. ....	—	52. ....	30,00
53. ....	16,00	54. ....	20,00
	<u>1 865,60</u>		<u>1 546,76</u>

Motorførerne i Helsingør	6,00
» paa Godsbanegaarden	12,00
» i Viborg	16,00
» i Aarhus	24,00
» paa Østerbro	15,00
» i Randers	20,00
	<u>93,00</u>

Kreds I	1 865,60 Kr.
» II	1 545,76 »
» III	93,00 »
	<u>3 505,36 Kr.</u>

L. M. Schmidt.



*Organisationsfrihed i U. S. A.*

Federal Coordinator of Transportation har paabudt, at Jernbanepersonalet skal være helt fritstillet om at organisere sig eller ej, samt at Fagforeningerne selv bør dække deres Omkostninger. Sagen er den, at Jernbaneselskaberne i mange Tilfælde selv har financieret deres Personales Organisationer, og at Foretagendernes ledende Mænd blandede sig ind i Organisationernes Anliggender. Hvis det skulde vise sig nødvendigt, vil der blive grebet til legale Aktioner for at faa Ende paa disse Misforhold.

Federal Coordinator of Transportation støtter sig til Bestemmelserne om Organisationsfriheden, der findes i Roosevelts Jernbanelov (Railroad Transportation Act. 1933).

*Lagny-Katastrofen og de, der har Gavn af den.*

Dagen efter Lagny-Katastrofen kunde man i visse franske Finansblade læse flg.: »... de to Milliarders Kredit, som Ministeren for offentlige Arbejder har talt om, vilde have gjort det muligt at bygge 2 000 Staalvogne. Resultatet: Société Franco-Belge's Akter gik Dagen efter Ofrenes Begravelse op fra 1 480 til 1 570 Frs. Aktierne for Société française et de l'Est (Nordens og Vestens Staalværker), Longwy, Marine et Homécourt, Denain, Senelle har fulgt samme Bevægelse. Det hele er i Orden. Blodet fra Lagny har givet Profit.

*Personaleafskedigelse gaar ud over Materialet.*

I U. S. A. har Antallet af Uheld som Følge af Defekter paa Lokomotiverne steget fra 145 i 1932 til 157 i 1933. 10 pCt. af de undersøgte Lokomotiver har udvist Mangler i Stedet for 8 pCt. i 1932. En af Interstate Commerce Commission nylig foretaget Undersøgelse vedrørende de amerikanske Jernbaners Reservevogne har godtgjort, at af 118 854 undersøgte Vogne var kun 55,5 pCt. i Stand til at befordre de Fragter, hvortil de var bygget. 40,1 pCt. kunde kun tage enkelte Transporter, medens 4,3 pCt. var fuldkommet uegnet til Transport. Det bør fremhæves, at disse Vogne af deres Ejere var

erklæret som fuldgode. 56 pCt. af disse var bygget før 1920. Af de 4162 Reservelokomotiver, der er i Brug, var kun 78,7 pCt. befundet i god Stand, medens 21 pCt. trængte til Reparationer. 41,9 pCt. var fra Tiden før 1910, 39 pCt. fra før 1920, kun 19,1 pCt. var under 13 Aar.

**Enmandssystemet i Svejts.**

Den 1. September 1933 havde de svejtsiske Forbundsbaner 525 elektriske Lokomotiver i Drift, hvoraf 353 var betjent af én Mand. 48 pCt. af den elektriske Drift betjenes af Enmandssystemet.

**Akustiske Signaler for at varsko Banearbejdere.**

Banearbejderne er altid i Fare for at blive overrasket af et Tog. Alle Jernbaner benytter sig af akustiske Signaler for at meddele Arbejderne, at Toget nærmer sig. Der anvendes ofte Horn med én Tone, men disse ligner Rangeingssignalerne og kan føre til Misforstaaelser. Reichsbahn har benyttet Horn med 2 Toner, men disse kunde blive forvekslet med Brandmændenes eller Politiets Signaler. For Tiden anvender Reichsbahn en Sirene, der er monteret paa en Kulsyreflaske, som fungerer ved et Tryk paa 6—8 kg. Apparatet udstøder en skarp Fløjetone og en dyb trompetagtig Tone. Dette Apparat overdøver let Toglarmer, selv den Larm, der fremkommer, naar Toget bremses.

**SYGEKASSEN**

Middelfart Byraad har nu givet Tilsagn om, at Sygekassens ubemidlede Medlemmer, der har Bopæl i Middelfart Kommune, kan indlægges og behandles paa Middelfart Sygehus for de samme Takster, som er gældende for ubemidlede Medlemmer af statsanerkendte Sygekasser.

*Rettelse til  
Adressefortegnelsen*

**Lokomotivfyrbøderkredsen:**

Herning: Formandens Adresse rettes til: Vinkelgade 9, St.

*Persoonalia*

**Udnævnelse fra 1.—3.—34:**

Lokomotivmester II K. C. Frederiksen, Aarhus H., efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester I ved Københavns Godsbanegaard (vgl. Udn.).

Jernbanepakmester O. V. Bjerg, Ringkøbing, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører II i Assens (min. Udn.).

**Forflyttelse fra 1.—3.—34:**

Motorfører I N. M. Mortensen, Tønder, efter Ansøgning ifølge Opslag til Randers.

**Afsked:**

Lokomotivfører H. P. Nielsen, Korsør, med Pension fra 31.—5.—34 (min. Afsked).



**50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi**

**Charles A. Hansen**  
Vesterbrogade 31  
Telf. Eva 692

tilbyder d'Hrr. Tjenestemænd 1ste Kl.s Herreskræderi og Konfektion efter Maal paa KONTO til kontante Priser.

Habit eller Frakke efter Maal (konfektioneret) . . . **Kr. 98,00**

Klædelager 300—400 Dessin, kun Kvalitetsvarer (saakaldte Skrædervarer).

Fineste Skræderi efter Maal i udsøgte Kvaliteter . . . **Kr. 150,00**

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 6. Marts 1934.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.  
Telefon Vester 3016.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:  
Reventlowgade 28, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto 20 541.

**LØVE  
MARGARINE**



**FINESTE  
KVALITET  
TIL BORDBRUG**



**BRILLEHUSET**



B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.  
(tidligere Vesterbrogade 36)

**Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.**

25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas  
efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ur. — Ur-Reparationer.

**TANDLÆGE**

**S. A. MARTENSEN**

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10-8 og 6-7

Lørdag 10-2.

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6

Tandlæge

**FRK. SØRENSEN**

Konsultation: 10-7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905.

**TUBORG**

**LAGER  
PILSNER  
PORTER  
EXPORT**

**ØL**

*Apollinaris  
Citron Sodavand  
Special Water  
Sports-Brus*

**Vil De bevare Sundheden?**  
DRIK RADIUM-VAND

fra Radium-Helligvandskilden, Rørkær-Tønder  
Rig paa Radium-Emanation

Fremstilles nu i Form af forskellige Vande tilsat prima Frugtessenser:

Original-Aftapning in Natura — Radium-Apollinaris —  
Radium-Citronvand — Radium-Hindbærvand — Radium-Sportsvand  
Faas paa alle Hoteller og hos enhver Købmand.

**SVENDBORG Orleans Eddike**  
PASTEURISEREDE

**Møbellageret „FIDUSEN“**  
(I. WILLUMSEN)

Oehlenschlägersgade 29 - Telefon Vester 8546

Nye Møbler i alle Stilarter Brugte Møbler tages i Bytte

- Eget Snedkerværksted -

Overslag og Tegninger gives

Lempelige Betalingsvilkaar

**„BELLES FLEURS“** Kranse - Kurve - Buketter  
VALBY LANGGADE 119  
Valby 2386 x (Kai Therkildsen)

*Personalet har Ansvaret.*

For Togplanens Overholdelse, for Driftssikkerheden og for Bevaringen af det kostbare Materiel har Personalet det fulde Ansvar. De kan derfor kun føle Dem tryk ved at anvende de bedste Smøremidler. — Benyt derfor Gargoyle Vacloxy Oil paa alle Motorvogne med Benzinmotor og Gargoyle Vacme Oil B paa alle med Dieselmotor. Derved opnaas den største Tryghed, højeste Driftssikkerhed og tillige den mest økonomiske Drift i det lange Løb.



VACUUM OIL COMPANY A/S

**Armaturog Kedelrør til Lokomotiver. BANG & PINGEL, København V.**