



34. Aargang N<sup>o</sup> 9

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Maj 1934

## DEN NATIONALSOCIALISTISKE »ARBEJDSRET«?

Hitler-Regeringen har nu endelig givet de tyske Arbejdere den længe bebudede Arbejdslov. Fraserne om den nye tyske Socialisme er dermed afsløret. Tilbage er en Lov, hvis Mangel paa Kontakt med Tiden, hvis Ensidighed til Gunst for Arbejdsgiverne og hvis reaktionære Indstilling ikke finder sin Lige i de sidste fem Aartiers Retshistorie.

Tyskland havde engang den mest moderne, i sin Udformning mest fremskridtsvenlige Arbejdsret i Verden. Den tyske Arbejdsret hvilede paa kollektive Overenskomster mellem de frie faglige Organisationer og Arbejdsgiverforbundene. Der var en Tendens til igennem almene Forbindtlighedserklæringer at lade de kollektive Overenskomster vokse ud over Forbundsmedlemmernes Rammer og blive en Fagret. I Virksomhederne var den private Ejers souveræne Stilling rokket, og Driftsdemokratiet var, omend ikke realiseret, saa dog i hvert Fald i Udvikling.

Indenfor Rammerne af de af Loven foreskrevne Bestemmelser stod sidestillet med Arbejdsgiverne, de Driftsrepræsentanter (Bedriftsraad), der var valgt af Arbejderne efter demokratiske Grundsætninger. Medlemmerne af Bedriftsraadene var faktisk udpeget af Fagforeningerne.

Den saakaldte nationalsocialistiske Revolution har ophævet Arbejdernes Ret. Fagfor-

eningerne, der til at begynde med sammen med Arbejdsgiverforbundene blev indsat som Led i den tyske Arbejderfront, er for kort Tid siden blevet endelig opløst. Den tyske Arbejdsfront bestaar nu kun af Enkeltmedlemmer, ingen kollektive Organisationer. Den kollektive Sættelse i det tyske Arbejdsliv er afskaffet.

Paa en Isolering af de enkelte Arbejdere bygger den nye tyske Arbejdsret. Da Fagforeningerne jo er ophævede, er Bedriften Midtpunkt i de nye Lovbestemmelser. I Bedriftens Centrum staar Føreren (saaledes kalder den nye Ret betegnende nok Arbejdsgiveren), om hvem »Følget«, d. v. s. Arbejderne, grupperer sig. Føreren har den afgørende Myndighed over for Følget. Føreren leder det saakaldte Tillidsraad, der har afløst de tidligere Bedriftsraad. Føreren opstiller sammen med Formanden for den nationalsocialistiske Bedrifts-celleorganisation en Liste over Tillidsmændene, der ikke alene skal tilhøre den tyske Arbejdsfront, men ogsaa være i Besiddelse af efterlignelsesværdige menneskelige Egenskaber, og af hvem det tør forventes, at de til enhver Tid uden Tøven vil gaa ind for den nationale Stat. Endelig har Føreren det afgørende Ord i alle Sager vedrørende Bedriften. Er det i det hele taget saa værd at tale om Tillidsraad, der i sin Sættelse væsentlig bestemmes af Førerens Vilje, og hvis Formand Føreren er? Man skulde næsten tro, at det bærer Navnet Tillidsraad, fordi det har Føre-

rens Tillid. Bedriftens Arbejdere har overhovedet ingen Indflydelse paa Tillidsraadets Sammensætning. De kan kun stemme ja eller nej til den Liste, der opstilles af Føreren og Formanden for den nationalsocialistiske Bedriftscelleorganisation. Forkaster Arbejderne Listen, indkalder Statens Repræsentant, den saakaldte Arbejdskurator, Tillidsmændene. Arbejdernes Vilje kan altsaa ikke give sig Udtryk. Tillidsraadets Virkekreds er kun ganske lille. Det har ikke de tidligere Bedriftsraads Funktioner, og det har kun en raadgivende Stilling. Det har ingen Medvirkningsret. Mod Arbejdsgivernes Afgørelse m. H. t. Formuleringen af de almindelige Arbejdsbetingelser kan Tillidsraadets Flertal indgive Klage til Arbejdskuratoren. Der er næppe Grund til at frygte, at den Slags Klager vil indgives hyppigt, thi Tillidsraadets Sammensætning er jo bestemt af Føreren. Vil der paa et Møde i et saadant Tillidsraad, der konfererer med Føreren som Formand, kunne dannes et Flertal mod denne Fører? Det maatte være Selvmordernaturer.

Og nu Arbejdskuratoren. Han er et Statsorgan og har teoretisk set vidtgaaende Myndighed. Han kan — hvis han vil — bryde den souveræne Førers Vilje, og føre statslige Synspunkter d. v. s. almenøkonomiske Synspunkter frem til Sejr over Fabrikantegoismen. Til Kuratorens Opgaver hører at kontrollere Tillidsraadene, at tage Stilling til disse Klager, at overvaage Bedriftsordningens Gennemførelse, eventuelt at udstede Tarifordninger og at have Sæde i de sociale Æresretter. Han kan meget, hvis han vil. Han realiserer Statsledelsens Vilje, men Staten ønsker Fabriksejernes Herredømme. Thi den har valgt Tyssen til Økonomidiktator, og Schmidt, Lederen af den største Forsikringskoncern, til Rigsøkonomiminister. Arbejdskuratoren vil altsaa, tro mod sine Mandater, arbejde i Kapitalismens Interesse og imod Arbejderne.

Bedriften er Grundlaget for den Arbejdsret. Derfor er ogsaa Bedriftsordningen og Arbejdstariffen den typiske henholdsvis Arbejds- og Lønoverenskomst i den nye Ret.

Bedriftsordningen udstedes af Bedriftens Fører. Arbejdstarifordningen, i hvilken Arbejdskuratorens, d. v. s. Statens, Vilje realiseres, bliver af Loven udtrykkelig fremstillet som Undtagelsestarif. I hvert enkelt Tilfælde fast-

sætter den souveræne Arbejdsgiver Lønnen og Arbejdsbetingelserne. Man kan her se bort fra de kun teoretiske Tilfælde af Tillidsraadets Klager.

Men den nye Lov bringer desuden noget ganske nyt, der hidtil har været ukendt i alle Folkeslags og Tidens Lovgivninger: Den sociale Æresret. Loven opstiller et saakaldt socialt Æresbegreb og straffer Forsyndelser imod det.

Praktisk taget er den væsentlige Straffebestemmelse vel nok den, at »Medlemmer af Bedriftsfællesskabet, der gentagne Gange letfærdigt forebringer ubegrundede Klager eller Ansøgninger til Arbejdskuratoren eller haardnakket handler imod hans skriftlige Forordninger . . . .«.

Denne Bestemmelse skal nok naa at knække Rygraden paa de faa ranke Folk, der maatte findes i Tillidsraadene. Forsyndelser mod den sociale Ære dømmes paa Arbejdskuratorens Begæring af Æresretten, der bestaar af en Dommer, en Fører og en »Tillidsmand«, i anden Instans af Rigsretsdomstolen, der bestaar af to Dommere, en Tillidsperson fra Rigsregeringen, en Fører og en »Tillidsmand«. Paa denne Maade er der sørget for, at Retterne er ensartet indstillet imod Arbejderne, og at Førertanken gør sig gældende i det økonomiske Liv.

Endelig er den eksemplariske tyske Opsigelsesbeskyttelse blevet væsentlig ringere ved Loven.

Den nye Lov har igen gjort Arbejdsgiverne »til Herre i eget Hus«. Den har virkeliggjort den økonomiske Individualisme i en hidtil ukendt Grad. Paa samme Tid, hvor den stærkeste økonomiske Stat, De Forenede Stater, beklæder sig til Tanken om en kollektiv Lønpolitik, gaar Tyskland tilbage til den individuelle Lønordning og bliver dermed socialpolitisk set Verdens mest reaktionære Stat.

Men denne Lov er ikke blot socialpolitisk set, men tillige økonomiskpolitisk set meningsløs. Den er uholdbar, fordi den gaar imod den økonomipolitiske Fællesudvikling. I sin Meningsløshed og i sin Forfængelighed vil den komme til at staa som et Symbol paa nationalsocialistisk Lovgivning.

## DAMP ELLER OLIE

Under Devisen: *Farten op — Belastningen* ned foregaar rundt omkring i Europa en fortsat Revision af Køreplanerne, og naar Sommerkøreplanen om kort Tid foreligger, vil der atter foreligge en lang Række Køreplansforbedringer til Fremme af de forskellige Jernbanelandes Rejseforbindelser, baseret paa Dampdrift. Jævnside hermed foregaar Forberedelsen af Diesel-Lyntogenes Indførelse i stort Antal i det mindste i Tyskland, i Holland og Amerika, og til D. S. B. er som bekendt 4 Lyn-tog under Bygning.

Om den Udvikling, der er i Vente i Tyskland, naar Lyntogene bliver færdige, meddeler saaledes Generaldirektøren for de tyske Rigsbaner, at saadanne Tog vil blive sat i Drift paa 23 Hovedstrækninger af tilsammen ca. 9000 km Banelængde, og at disse Tog vil komme til at danne Forbindelse mellem alle Tysklands større Byer, fra Grænse til Grænse. Med Berlin som Udgangspunkt skal Lyntogene paa een Dag kunne naa til alle Tysklands Hovedsteder og efter nogle Timers Ophold være tilbage i Berlin samme Dag. Af »Programmet« for denne Toggang fremgaar, at man paa Afstande af op til 500—700 km vil bringe Rejsehastigheden op fra gennemsnitlig 70 til 103 km i Timen. Men til Trods for denne Udvikling af Motordriften — siger Generaldirektør *Dorpmüller* — vil der alligevel blive Brug for Damplokomotivet, som endnu har mange Udviklingsmuligheder — de store Fjernforbindelser, i Særdeleshed de internationale Tog med gennemgaaende Vogne til andre Lande, vil endnu i lang Tid blive kørt af Damplokomotiver, og det samme gælder de svære Godstog.

De Køreplansændringer paa dampdrevne Bæner, der i denne Maaned gennemføres i Tyskland, er meget omfattende — de fylder 25 tæt trykte Sider i Rigsbanernes Maanedsbld, »Die Reichsbahn«.

I Rejsetid drejer det sig om en Række Reduktioner paa 30—40 Min. paa Hovedruterne, Navnlig Berlin—Köln, Berlin—München og Berlin—Breslau; Middelastigheder paa 100 km i Timen vil fra Køreplansskiftet blive almindelige for de tyske Hurtigtog.

Til Fremførelse af saadanne Tog benytter Rigsbanerne — ligesom for øvrigt ogsaa Engländerne — deres hidtidige Damplokomotiver

med en til Hastighedsforøgelsen svarende Nedsættelse af Togbelastningen. Det samme Princip er ogsaa prøvet her i Danmark i det sidste halve Aar ved Gennemførelsen af Hastighedsforøgelsen paa Sjælland og med tilfredsstillende Resultat, og den Omstændighed, at man nu i Tyskland beregner de hurtigste Lokomotiver for 250 t. Belastninger, tyder paa, at man i den nærmest liggende Tid vil holde denne Togvægt i Hurtigtogene.

At de allerede eksisterende Damplokomotiver kan bringes op til langt større Hastigheder end de hidtil anvendte, er aldeles ikke noget nyt, men det er Eksplosionsmotorens Fremkomst og med den Automobilet og Flyvemaskinen, der har gjort Spørgsmaalet om de store Befordringshastigheds Anvendelse aktuelt.

I den nyeste Tid er bygget en Række forskellige Vogn- og Togtyper som f. Eks. »Den flyvende Hamburger«, Kruckenbergs »Skinnezepeliner«, de franske Letmetal-Skinneautomobiler af »Micheline«- og »Bugatti«-Typerne o. fl. a., der alle bruger Forbrændingsmotoren som Kraftkilde som det nu paaeger af Henschel-Fabrikernes Direktør, Dr. *Karl Imfeld*, Kassel, kunde man deraf komme til den Slutning, at kun med denne Drivkraft kan man opnaa de store Toghastigheder, og heraf opstaar da for Lokomotivfabrikkerne Nødvendigheden af at undersøge, om Damplokomotivet ikke mere kan komme i Betragtning, saadan som Problemet nu former sig, eller om der ogsaa med Damplokomotiv kan gennemføres en økonomisk og sikker Hurtigtrafik.

At Damplokomotivet ikke foreløbig behøver at melde Pas overfor Kravet om stærkt forøget Toghastighed, vil man i Lokomotivets Historie

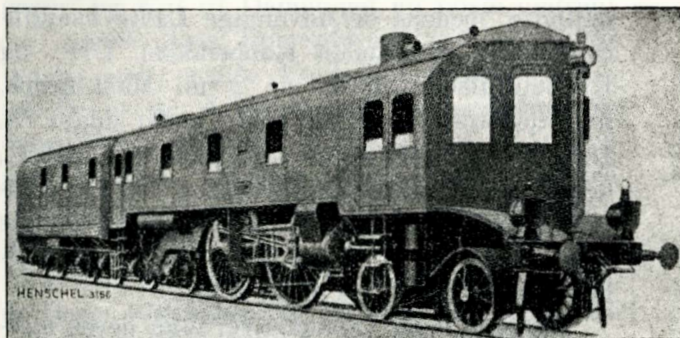


Fig. 1. Damplokomotiv for 155 km/T Hastighed. Bygget af Henschel & Sohn, Kassel, i 1904.

finde tilstrækkelige Beviser for. Som nærliggende Eksempler kan anføres, at man i Tyskland i 1904 og 1907 lod de to Lokomotivfabrikker *Henschel & Sohn* i Kassel og *I. A. Maffei* i München bygge 2 Forsøgslokomotiver, begge af Typen 2—B—2 (o: med 2-koblede Aksler), og med disse Maskiner fremførtes Tog paa 150—160 t med Hastigheder op til 155 km i Timen. Paa den Tid havde man kun ringe Kendskab til Strømlinieformen; man havde derfor ikke Anledning til at give disse Lokomotiver Form efter aerodynamiske Love og maatte tage den store Luftmodstand som en Kendsgerning (Fig. 1). Disse Kørehastigheder var Datidens Rekorder, men nogen Trang til en saadan Forøgelse af Hastigheden forelaa den Gang ikke.

I nyere Tid har Rigsbanerne ladet *Fried. Krupp* i Essen bygge to trekoblede Damplokomotiver (2—C—1) med Kedler for 25 Atm. Damptryk (mod tidligere 15—16 Atm.). Ved disse Lokomotiver er den Stephensonske Kedelform bibeholdt, men paa Grund af den med det høje Kedeltryk forbundne høje Temperatur, der bl. a. gør Anvendelsen af Kobberfyrkasse og Kobberstøttebolte umulig, og for at holde Vægten nede, har man i disse Kedler anvendt legeret Kedelstaal med høj Brudgrænse, Chrom-Molybdæn- og Kobber-Mangan-Staal, af hvilke det sidstnævnte ikke er meget dyrere end almindelige Kedelmaterialer.

Under Hensyn til, at Damp-Overhedningen er afgørende for Økonomien ved saa højt Kedeltryk, har den ene af Prøvemaskinerne *store* Overhederrør af 5,8 m Længde, hvilket giver 20° højere Damptemperatur end hidtil opnaaet; den anden Maskine har 6,8 m lange Overhederrør. Iøvrigt er Maskinerne, der betegnes Type 04, ens i alle Enkeltheder. De er bygget som 4-cylindrede Compoundmaskiner, hvis forreste koblede Aksel drives af de indvendige Højtryks-cylindre, medens de udvendige Lavtryks-cylindre driver den anden Kobbelaaksel. Driv- og Kobbelhjulsdiametere er 2 m. Maskinerne, hvis tjenstfærdige Vægt med Tender udgør ca. 183 t (56,4 t Adhæensionsvægt, Akseltryk 18,8 t), er bygget for Maksimalhastighed 130 km i Timen. Paa Prøveturene opnaaedes en vedvarende Hastighed paa 120 km i Timen og Maksimalhastighed 145 km i Timen. Fig. 2.

Hverken disse Lokomotiver eller deres nærmeste Forgængere (Type 03) har Strømlinieform; Typen 03 benyttedes i Nødsfald paa

Strækningen Berlin—Hamburg til Fremførelse af et Tog paa tre Vogne som Erstatning for »Den flyvende Hamburger«, og den bruger til Rejsen kun 10 Min. mere end »Lyntoget«. Med

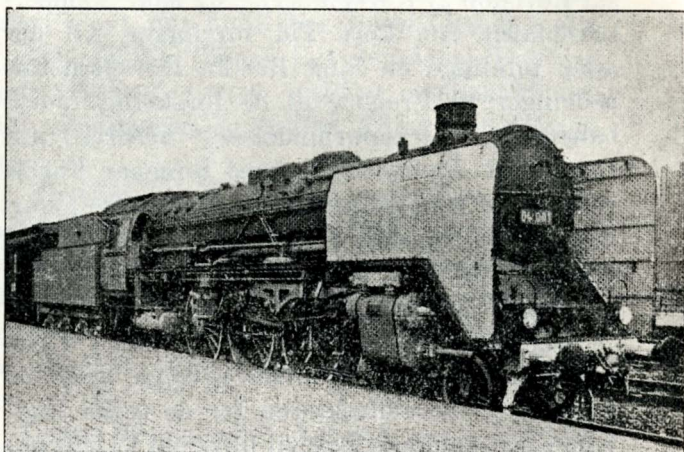


Fig. 2. Rigsbane-Lokomotiv, Type 04. Bygget af *Fried. Krupp*, Essen, 1933.

Damplokomotivet opnaas her en Middelhastighed fra 116,2 km i Timen, med det dieselelektriske Tog 124,7 km i Timen.

Paa Foranledning af Rigsbanerne har Lokomotivfabrikkerne *Krupp*, *Henschel* og *Borsig* udarbejdet Udkast til nye Damplokomotiv-Typer, dels for store Tog, og dels for lette Tog, og man maa med Interesse imødesee de Resultater, der vil fremkomme. Antydninger foreligger foreløbig fra *Henschel*, der har forelagt Rigsbanerne Forslag til et trekoblet Ekspreslokomotiv (Type 2—C—2), der kan fremføre et Tog paa 250 t med Hastighed 150 km i Timen. Forslaget foreligger i 2 Former, dels et kulfyret Lokomotiv i almindelig ydre Skikkelse, dels et oliefyret Lokomotiv, som sammen med sin Tender er omgivet af en Kappe i Strømlinieform med Førerplads i Forenden (Fig. 3).

Endvidere foreligger fra *Henschel* Forslag til et let Damp-Lyntog for 160 km Maksimalhastighed. Som det fremgaar af Fig. 4 er det et 2—B—1-Tenderlokomotiv med 2 tætkoblede Vogne i Strømlinieform, i hvilket det hidtidige

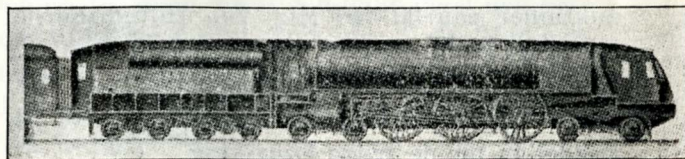


Fig. 3. Projekt til Damplokomotiv for 250 t Togvægt. Maksimalhastighed 170 km/T. *Henschel & Sohn*, Kassel, 1934.

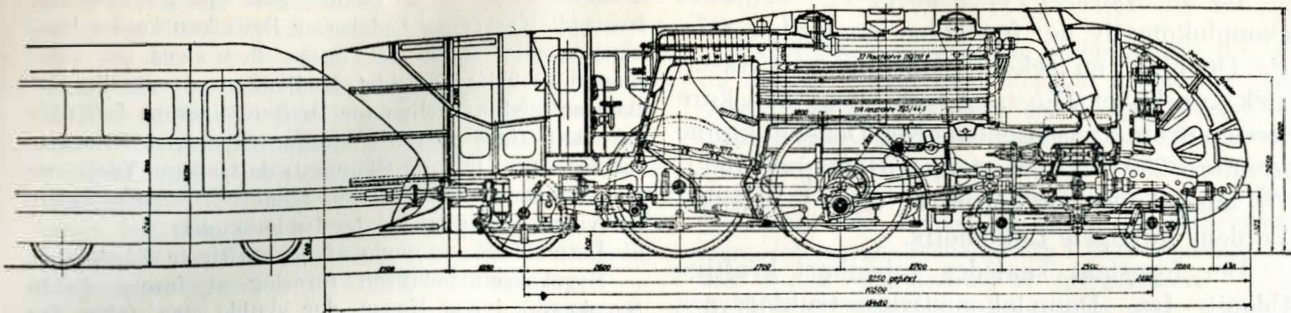


Fig. 4. Damp-Lyntog, Henschel & Sohn's Projekt 1933. Maksimalhastighed 160 km/T.

Damplokomotivs kendte og simple Enkeltheder er bevaret. Det er en 5-akslet Maskine med lang Truck, to Sæt Drivhjul med 2,3 m Diam. og Bagløberaksel. Med 20 Atm. Kedeltryk bliver Cylinderdiametere ikke større, end at Cylinderne kan faa Plads mellem Vangerne. Maskinen er 2-cylindret med Krumtapaksel paa forreste Drivhjulssæt. Ved denne Konstruktion, der i sit Princip svarer til D. S. B.s Lokomotiver Litra C, bliver Slingringsbevægelserne ret smaa, saaledes at Maskinen ved store Hastigheder har et roligt Løb.

Gennem Klapper i Siderne af Kappen er der Adgang til Maskinens bevægelige Dele.

Vandbeholdningen medføres dels i lavtliggende Vandkasser paa Siderne — skraat afskaaret fortil for at Føreren og Fyrbøderen kan have godt Overblik over Strækningen — samt under Bagakslen, medens Kulrummet er beliggende over denne Aksel.

Forbindelsen mellem Lokomotivet og Dobbeltvognen dannes af en automatisk Kobling med Bremse- og Dampvarmeforbindelse. Den udover Kulkassen forlængede Beklædningskappe rækker ud over den tilstødende Dobbeltvogn og danner saaledes mellem Lokomotivet og Vognen en glat Overgang, der ikke fremkalder Lufthvirvler; hele Toget danner saaledes med sine afrundede Før- og Bag ender et Køretøj, som ifølge sin Form frembyder den mindst muligt Luftmodstand.

Dobbeltvognen løber paa 3 Trucker, af hvilke den midterste bærer de til hinanden stødende Ender af de to Vognkasser: disse er beregnet at kunne afgive 124 Siddepladser af 2. Kl., et Bagagerum og et lille Restaurantlokale.

I tjenstfærdig Stand bliver Lokomotivets Vægt ca. 90 t (Adhæsiønsvægt 40 t), og Dobbeltvognens Vægt er beregnet til 65 t. Vand- og

Kulbeholdningen er tilstrækkelig til 3 Timers Kørsel med Gennemsnitsfart 140 km i Timen.

Henschel-Fabrikkerne gør gældende, at det foran beskrevne Lokomotiv, bortset fra Kappen, er en simpel og i Henseende til Bygning og Vedligeholdelse billig Type, hvis Enkeltheder støtter sig til Konstruktioner, der er prøvede og derfor næppe i Driften vil frembyde Overraskelser.

Man kan, hævdes det, med Damplokomotiver, hvortil der kun stilles de nævnte forholdsvis smaa Krav, opfylde disse uden de Komplikationer, som fremkaldes ved store Omdrejningstal eller særligt Slid, mangedelt Konstruktion o. l., saaledes at der ikke foreligger noget Problem, hvorimod Forbrændingsmotoren med dens begrænsede Vægt kun ved meget høje Omdrejningstal er i Stand til at yde det, der behøves, hvoraf følger stort Slid, mangedelt Anlæg og Vanskeligheder ved Anbringelsen paa Køretøjet — altsammen Forhold, hvis Løsning for Forbrændingsmotoren endnu er et teknisk Problem.

Ogsaa i økonomisk Henseende menes det foreliggende Projekt at byde Fordele i Sammenligning med det dieselelektriske Tog. Dette sidste angives at koste ca. 400 000 Rm., medens Damptoget som Helhed kan bygges for 260 000 Rm. Brændsølsolien koster 12,5 Pfg. pr. Kilometer, og Kul til Damptoget vil koste omtrent det samme. Naar Forrentning og Afskrivning regnes med, skulde Forholdet mellem Driftsudgifterne pr. Kilometer for henh. Damp- og diesel-elektrisk Drift stille sig som 1 : 1,7, og med ringere Vedligeholdelsesudgifter skulde Damplokomotivet altsaa være paa den sikre Side.

— Men det hører aabenbart til de Problemer, de tyske Rigsbaner nu vil søge at udrede ved Sammenligning mellem Forsøgs-Lokomotiver og det Diesel-Materiel, der er under Bygning.

Til de sværere Typer hører et 3-cylindret Damplokomotiv, der for Tiden bygges hos *Borsig*. Det bliver en trekoblet-Maskine, hvis Akseltryk kun bliver 17,5 t, og som altsaa kan køre næsten overalt paa Rigsbanerne. Det skal kunne fremføre 250 t Togvægt med Hastighed indtil 170 km i Timen, og det bliver vist i Øjeblikket Verdens hurtigste Lokomotiv.

Der forestaar saaledes aabenbart kraftige Udspil fra Damplokomotivkonstruktørernes Side, og hvadenten Resultatet til Slut bliver Damp eller Olie — *George Stephenson's* Arvtagere ligger ikke paa den lade Side.

## VORE SYGEKASSERS HISTORIE

(Sluttet.)

### *Statens Sygekasseinspektorat tager Standpunkt.*

Efter Indenrigsministeriets Anmodning afgav Statens Sygekasseinspektorat i 1914 en udførlig Erklæring vedrørende Statshanesygekassernes hidtidige Forhold og Drift, omfattende tillige et ret udførligt Forslag til en ny Sygekasseordning, væsentlig i Tilslutning til det paa det daværende Tidspunkt forelagte Forslag til en ny Sygekasselov.

Det kan ikke undre, at Sygekasseinspektøren vurderede Statshanesygekasserne ud fra de indenfor det almindelige Sygekassevæsen bestaaende Forhold, og det er let forstaaeligt, at Sygekasseinspektøren ogsaa stiller sine Forslag med det Formaal at tilvejebringe en vis Lighed mellem Statshanesygekasserne og de almindelige statsanerkendte Sygekasser her i Landet.

Baade i Form og Indhold var Sygekasseinspektørens Erklæring meget skarp. Med Hensyn til Statsbanernes Tilskud til Sygekasserne udtalte Sygekasseinspektøren, »at Staten har . . . dækket Kassernes Underskud gennem Aarene, saaledes at Medlemmernes Fordringer paa Kasserne og disses Ydelser har kunnet stige uden Ulempe for Medlemmerne selv om uden Kontrol fra Statsmyndighedernes Side«, og Medlemmernes Forbrug betegnedes som »forholdsvis større og tilsyneladende urimeligt større end de anerkendte Medlemmers Forbrug«. Sygedagenes Antal var efter Sygekasseinspektørens Mening »meget store og overgik langt de Tal, man ellers kender, selv for Arbejdere, der er beskæftigede ved de farligste og mest sundhedsnedbrydende Fag«, nemlig gennemsnitlig aarlig 14,96 Dage imod 12—13 Dage, og at dette »tyder paa Misbrug«. Om Sygekassernes Ydelser sagde Sygekasseinspektøren, at Kassernes »Udgifter for den samme Sygehjælp er henimod ½ Gang saa stor som de anerkendte Kassers, og dette kan næppe kaldes forsvarligt; det kan sikkert med Rette siges, at Statsbanepersonalet betaler forholdsvis mere end nødvendigt for Sygehjælp«.

Endvidere udtaltes, at hvad angaar Spørgsmaalet om, hvorvidt Kassernes Ledelse og Drift kan kaldes hensigtsmæssig, »maa det ogsaa her siges, at dette næppe er Tilfældet, idet Medlemmerne egentlig slet ikke er medansvarlige for Driften, ligesom de heller ikke kan siges at være tvungne til at vise Interesse for Kassens Drift og Økonomi: de trækker Ydelserne paa Kasserne ganske uden Hensyn til Status, naar det vides, at Staten betaler Underskudet«.

Dette blot som nogle af de kraftigste Eksempler.

Sygekasseinspektøren foreslog at forene de to Sygekasser i een Kasse, der skulde staa aaben for alle ansatte ved Statsbanerne, og at holde Begravelseskassen for sig: Adgangen til begge Kasser skulde være frivillig.

Ledelsen af Kassen, dens Formand og Revisorer, skulde vælges af Medlemmerne, dog saaledes at Statsbanerne fik Ret til at udpege et Medlem af Styrelsen, og Styrelsen skulde ansætte Kassens Personale — altsaa var det Sygekasseinspektørens Mening, at Kassen burde have Selvstyre, dog med den Begrænsning, at Vedtægter og Vedtægtsændringer skulde godkendes af Ministeren for offentlige Arbejder, og Sygekasseinspektøren skulde føre Tilsyn med Sygekassen paa lignende Maade som med andre anerkendte Sygekasser. Spørgsmaalet om Lægeerklæringerne foresloges afgjort derved, at der ansattes en »Hovedlæge«, fra hvem Statsbanerne, Ministeriet og Sygekasseinspektøren skulde have Ret til at fremskaffe Erklæringer angaaende Sygdomsspørgsmaal o. l. vedrørende Kassen og dens Medlemmer.

Statstilskudet blev foreslaaet til 3 Kr. pr. nydeberettiget Medlem over 15 Aar (hvoraf 1 Kr. som Erstatning for den manglende Sygehusmoderation) samt ¼ af de tilskudsberettigede Medlemmers Kontingent, men Statstilskud skulde ikke ydes for Medlemmer i 11. og 14.—23. Lønningsklasse (d. v. s. omtrent fra nuværende 7. Lønningsklasse og op-efter).

Med Hensyn til de Tjenestemænd, der ansættes i eller avancerer til de forannævnte Lønningsklasser foreslog Sygekasseinspektøren to Alternativer: enten at de skulde udtræde af Kassen med samt deres Hustruer og Børn, eller at Kassen som hidtil skulde staa aaben for alle, men mistede Retten til Statstilskud for de forannævnte Tjenestemænd, naar de kom op i de nævnte højere Lønningsklasser og overførtes til en særlig Afdeling, der skulde administreres særskilt og udelukkende for egen Regning med gensidigt Ansvar.

Kontingentsystemet med dets procentiske Bidrag — der af Sygekasseinspektøren betegnedes som forsikringsmæssigt uheldigt, men et Vidnesbyrd om en god Solidaritetsfølelse hos Banernes Tjenestemænd — foresloges forandret efter det i de anerkendte Sygekasser gældende Betalingssystem: fast Kontingent for Mand og for Hustru, hver for sig, men med højere Satser for de bemidlede Medlemmer.

Med Hensyn til Ydelserne foreslog Sygekasseinspektøren indført Begrænsninger i Henseende til Omfanget af Medicinudgiften, Sygehusopholds Varighed, samt af Udgiften til Bandager m. v.

Foruden det forannævnte væsentlig forøgede Tilskud fra Statsbanerne skulde Sygekasserne een Gang for alle have et Beløb paa 20—30 000 Kr. i Anledning af Overtagelsen af Sygekassens Drift samt f. Eks. 50 000 Kr. som Kapital i Begravelseskassen, der jo var tænkt at skulle staa paa egne Ben.

Den lange Række af Enkeltheder, dette Forslag rummede, vil det blive for vidtløftigt at komme nærmere ind paa, det er nok at sige om dem, at de svarer til eller er tilpasset efter den almindelige Sygekasselovgivnings Bestemmelser.

#### *Selvstyrekravet rejses puany.*

For Jernbaneorganisationerne og for Sygekassebestyrelserne laa Sagen altsaa i 1914 saaledes, at nu havde baade Jernbanekommissionen og Statens Sygekasseinspektør givet dem Medhold i Ønsket om Selvstyre paa visse Vilkaar.

Som vi har set, var denne Tilslutning i sidste Omgang blandt andet begrundet i en som et stærkt Angreb paa Kassernes økonomiske Ledelse formet Kritik, der ganske naturligt maatte give Sygekassernes Bestyrelser Anledning til et Svar, da Sagen fra Statsbanerne blev afgivet til Sygekasserne til Udtalelse i December 1914.

Svaret fremkom i Marts 1918 i en udførlig Redegørelse, der er udarbejdet af et af de to Sygekasser nedsat Fællesudvalg, bestaaende af d'Hrr. Assisterter *J. J. Bjerring* og *J. P. Mogensen*, Overportør *M. K. Sørensen*, Haandværker *K. L. Rahbek Knudsen*, Depotarbejder *V. Tietze* og Forretningsfører *Ch. Petersen*.

Indledningsvis siger dette Udvalg:

»Det skal indrømmes, at Statsbanepersonalets Sygekasser set fra et forsikringsmæssigt Synspunkt styres paa en Maade, der ikke mere kan siges at være tidssvarende, ligesom Styrelsesforholdene i høj Grad trænger til at blive ændrede efter mere moderne Principer. Naar en Ændring i saa Henseende ikke allerede er gennemført, ligger Skylden herfor ikke hos Bestyrelserne, idet der fra disses Side har været fremsat flere Forslag, der tilsigtede at gøre Styrelsesforholdene mere tidssvarende og føre Sygekasserne ind under — i forsikringsmæssig Henseende — mere betryggende Former.«

Udvalget føjer til disse Bemærkninger en Redegørelse for, hvorledes Statsbanerne i 1900 foreslog, at Banerne skulde overtage Ledelsen af Sygekasserne, hvorefter Jernbaneorganisationerne foreslog Selvstyre og Statstilskud efter de for statsanerkendte Sygekasser gældende Regler — altsaa en Ordning, der paa adskillige Punkter falder sammen med det af Sygekasseinspektøren stillede Forslag — men særlig Selvstyrekravet mødte Modstand fra Statsbanernes Administration. Med visse Forbehold blev Selvstyrekravet opgivet, da Banerne erklærede sig villige til at dække eventuelle Underskud, dersom Sygekassernes Forhold til Statsbanerne forblev uforandret, og Bestræbelserne fra Sygekassernes Side paa at tilvejebringe ensartede Vedtægter for de 2 Sygekasser var hidtil strandede, idet det i 1907 udarbejdede Forslag var Genstand for Overvejelser til

1914, da Sygekasseinspektoratets Erklæring fremkom.

Under Paavisning af, at Staten senere har vist sig uvillig til under alle Forhold at dække Underskudet, selv om Kasserne forblev adskilte og Generaldirektøren valgte Formanden (idet Ministeriet i 1917 foreslog Sygekasserne at dække de forhøjede Lægelønninger gennem en Medicinrefusion fra Medlemmernes Side) finder Udvalget, at det af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg i 1903 fremsatte Forslag er *den rette Løsning* af Spørgsmaalet.

Udvalget indenfor Sygekasserne giver i naturlig Konsekvens heraf sin Tilslutning til Sygekasseinspektørens Forslag med Hensyn til Styrelsesformen saaledes:

1. De to Sygekasser bør forenes,
2. Kassen bør have fuldstændig Selvstyre — dog med et af Generaldirektøren valgt Medlem af Bestyrelsen og under kritisk Tilsyn af en af Ministeriet for offentlige Arbejder beskikket sagkyndig Revisor.
3. Begravelseskassen udskilles, hvis der ikke kan faas Statstilskud til Sygekassen i dette Øjemed saa længe Begravelseskassen bestaar af de hidtidige Medlemmer,
4. Statstilskudet beregnes med et nærmere fastsat Beløb pr. ubemidlet Medlem plus  $\frac{1}{5}$  af de ubemidlede Medlemmers Kontingent samt endvidere en Erstatning for manglende Sygehusmoderation.

Til de af Sygekasseinspektøren fremsatte kritiske Bemærkninger om Sygekassens hidtidige økonomiske Administration fremsætter Sygekasseudvalget et omfangsrigt Svar, dokumenteret med fyldigt Talmateriale, der viser, at Sygekasseinspektørens Sammenligninger er foretaget paa en Maade, der er i Statsbanesygekassernes Disfavør, og begrundet i ikke helt rigtige Tal.

Udvalget gør Rede for, at Lægehonoraret ikke hidtil (før 1914) har været større end de anerkendte Kassers. Derimod har Udgifterne til Medicin og Sygehusophold været større end i de anerkendte Kasser, dels fordi disse sidste *standser* deres Ydelse af Medicin, Bandager og Sygehuspleje, efter at et vist Beløb er naaet, henholdsvis et vist Tidsrum forløbet, hvorefter Medlemmerne af anerkendte Sygekasser kan faa Hjælp af Kommunerne bl. a. i Form af gratis Behandling paa Sygehus, i Hovedstaden allerede gratis Sygehuspleje fra 13. Uge. Disse Indskrænkninger i de anerkendte Kassers Ydepligt nedsætter selvfølgelig disse Kassers Udgifter. Ved Siden heraf faar de anerkendte Kasser Moderation paa de kommunale Sygehuse, medens Statsbanekasserne maa betale fuld Pris, hvilket betyder, at den Dagsbetaling, Statsbanesygekasserne betaler, altid er dobbelt saa høj, ja endog indtil 6 Gange højere end den for anerkendte Kasser gældende, hvilket har svaret til en aarlig Merudgift paa ca. 50 000 Kr. (I nyere Tid har visse Kommuner indrømmet Statsbanesygekasserne de samme Takster som for anerkendte Kasser gældende.)

Med Hensyn til Sygedagene Antal paaviser Udvalget, at Sygekasseinspektøren kun har nedregnet

de af anerkendte Kasser optalte Sygedage *med Dagpenge*, medens man ved Statsbanerne optæller enhver Sygedag, og da Medlemmerne af anerkendte Kasser først faar Dagpenge fra 4. Dag, viser Sammenligningen end ikke tilnærmelsesvis det rigtige Antal Sygedage for disse, hvorfor det maa forekomme urigtigt paa dette Grundlag at fremsætte Formodninger om, at Statsbanernes Personale gør sig skyldig i Misbrug (Simulation).

Overfor Forslaget om ens Kontingent for hver Person siger Udvalget, at det maa nære Betænelighed ved at bryde med det hidtidige procentiske Kontingentsystem, fordi man bl. a. vilde blive nødsaget til at forhøje mange af de lavest lønnede Interessenters Bidrag med indtil ca. 100 pCt.

Om Statsbanernes Tilskud udtaler Udvalget, at det Tilskud, Kasserne ordinært og ekstraordinært har modtaget, har været forholdsvis mindre end det Tilskud, der er ydet de anerkendte Kasser. F. Eks. fik Sygekassen »Fremtiden« i Aarene 1910—1914 et Statstilskud paa Kr. 4,71—Kr. 4,73 pr. Medlem, medens Banernes Kasser i de nævnte Aar kun fik henholdsvis Kr. 2,74, 2,75, 2,85, 3,28 og 3,86 pr. ubemidlet Medlem.

Endnu paa dette Tidspunkt kunde man altsaa sige — som Sygekasseinspektøren allerede 16 Aar forud udtalte det — at Staten hidtil synes at være sluppet billigere ved, at Personalet er i Statsbane-Sygekasserne, end om Personalet havde staaet i anerkendte Sygekasser.

Tallene for Perioden 1905/06—1914/15 viser, hvorledes dette nærmere forholdt sig:

i ordinært og ekstraordinært Tilskud (ekskl. Smaa-Indtægterne og Administration) modtog Sygekasserne . . . . . 887 500 Kr.

dersom Sygekasserne havde været statsanerkendte, vilde Tilskudet og Sygehusmoderationen have udgjort . . . . 1 650 441 Kr.

efter Sygekasseinspektørens Forslag vilde Sygekasserne have faaet . . . . . 1 388 631 Kr.

Uagtet Kasserne efter Sygekasseinspektørens Forslag vilde faa adskilligt mindre Tilskud end efter de for anerkendte Kasser gældende Regler, *vilde Gennemførelsen af Sygekasseinspektørens Forslag dog have givet Kasserne ca. 500 000 Kr. mere* i nævnte Tiaar — forudsat at Kasserne selv betalte deres Administration.

Herigennem laa i Virkeligheden hele Sygekassernes økonomiske Problem, saaledes som det stillede sig i 1914/15, klart belyst.

Imidlertid kom der heller ikke ved denne Lejlighed noget ud af de aarelange Overvejelser.

Forholdene havde under Krigen medført store Udgifter for Sygekasserne, men Tjenestemændenes Lønningsforhold var endnu i 1918, da Udvalget sluttede sit Arbejde, omtrent paa de gamle Lønninger af 1908, og det er derfor let forstaaeligt, at Udvalget afstod fra at foretage Skridt til paa dette Tidspunkt at faa Sygekasserne skilt ud af deres Forhold til Statsbanerne.

Erklæringen slutter derfor med følgende Udtalelse:

»Under de nuværende usikre Forhold med Hensyn til Sygekassernes Udgifter til Medicin, Sygehuspleje m. m., og da det ikke vides, hvorledes Staten fremtidig vil stille sig med Hensyn til Tilskud og Sygehusmoderation, kan vi ikke fremkomme med Forslag til en detaljeret Ordning af Statsbanernes Sygekasser, og vi har derfor indskrænket os til at angive Principperne for den fremtidige Ordning.

Naar det er givet, hvorledes Staten stiller sig med Hensyn til Statstilskud, Sygehusmoderation, Begravelseskassen m. m., vil det være Tiden til at fremkomme med Forslag baseret paa økonomiske Betragtninger.

Det er af samme Grund umuligt at tage Stilling til Spørgsmaalet om en særlig Afdeling af de saakaldte bemidlede. Vi ser helst, at den nuværende Ordning med Adgang til Sygekassen for samtlige ansatte ved Banerne fremdeles bliver bestaaende. Kan dette ikke tillades, skal vi foreslaa, at de 15 første Lønningsklassers Ansatte betragtes som ubemidlede Medlemmer og som Følge deraf bliver berettiget til Statens Tilskud.«

Ved Sagens Behandling i Sygekassernes Bestyrelse fik Udvalgets Standpunkt fuld Tilslutning fra de *valgte* Medlemmer.

Formanden tog derimod ikke Standpunkt til Sagens Principper, men tilføjede til Protokollen, »at efter hans Skøn vilde Kassernes fremtidige Bestaaen — endog med mere vidtgaaende Selvstyre end efter Sygekasseinspektørens Forslag — mulig have været sikret uden Indskrænkning af Interessenternes Goder og uden Reduktion af Statskassens Bidrag til kun at gælde for de mindre Bemidlede, dersom der i sin Tid var opnaaet Enighed om de af Generaldirektoratet absolut stillede (og af Statsbaneudvalget af 1911 tiltraadte) Krav om Ret til direkte at henvende sig til Jernbanelægerne om Lægeerklæringer, og om at det lægekyndige Medlem af Kassens Bestyrelse skulde vælges efter Forhandling med Jernbanelægeforeningerne.«

#### Statsbaneudvalget af 1920.

Sygekassesagen hvilede saa til 1920, da Statsbaneudvalget optog Sagen til Behandling. Denne Kommission *deltte* sig paa Spørgsmaalet om Selvstyre i Sygekasserne, idet Udvalget i sin Betænkning af 1921 udtaler følgende:

»Rent principielt maa Udvalgets Flertal formene, at det er urigtigt, at Statsbanerne besørger Sygekassernes Administration. Det vilde i enhver Henseende være den bedste Ordning, at Administrationen af Sygekasserne overgik til Personalet, og at Staten ydede samme Tilskud til Kasserne, som den yder til anerkendte Sygekasser.

Et Mindretal (Folketingsmand *H. P. Hansen*, Lokomotivfører *M. Mortensen* og Forretningsfører *Ch. Petersen*) mener dog, at det Tilskud, som Staten bør yde til Kasserne, maa være det samme, som nu ydes af det offentlige til anerkendte Sygekasser (d. v. s. inkl. Sygehusmoderation).



Medens nogle Medlemmer af Udvalget mener, at Statstilskudet burde belastes Indenrigsministeriets og ikke Statsbanernes Budget, mener andre, at Tilskudet bør ydes af Statsbanerne.

Et andet Mindretal (Assistent *J. Dalgaard* og Stationsforstander *Chr. Mørup*) kan subsidiært slutte sig til det af *H. P. Hansen*, *M. Mortensen* og *Ch. Petersen* indtagne Standpunkt, men kan principalt ikke anbefale den foreslaaede Udskillelse af Sygekasserne. Da Statsbanernes Tilskud, dels konstant dels i Form af Administration, forholdsmaessigt ikke overstiger, hvad det offentlige yder til statsanerkendte Sygekasser, vil der ikke for Staten opnaas nogen reel Gevinst ved Ændringen, hvorimod det maa befrygtes, at denne vil betyde en Forringelse for hele Personalet og medføre, at alle Tjenestemænd med Lønning udover et bestemt, ikke særlig højt Beløb udelukkes. For Statsbanerne vil Udskillelsen formentlig betyde store Udgifter til Lægeerklæringer eller Lønning og Rejsediæter til fast ansatte Embedslæger, ligesom den af Personalet erhvervede Ret til Begravelseshjælp uden Tvivl maa bibeholdes, hvilket vil koste et ret betydeligt Beløb.

Indenfor Administrationens Vægge gav denne Betænkning fra Statsbaneudvalget af 1920 naturligvis Anledning til fornyede Overvejelser, men noget positivt Resultat kom ikke til at foreligge.

I de mere end 30 Aar, der er forløbet, siden Statsbanerne fremdrog Sygekassespørgsmaalet til Revision, har det været Statsbanernes Standpunkt, at de vilde fastholde og om muligt udvide deres Indflydelse paa Ledelsen af Personalets Sygekasser i Kraft af Banernes Tilskud til disse Kasser, og det er ikke blevet bestridt, at Kasserne gennem Statsbanernes Tilskud er blevet stillet saaledes i økonomisk Henseende, at de har kunnet røgte deres Opgave overfor deres Medlemmer paa en Maade, som har været i Pagt med den almindelige Udvikling paa dette Omraade.

Af Banernes Krav om Afskaffelse af den af Personalet valgte Sygekassebestyrelse udsprang Personalets Krav om Selvstyre. De 3 Kommissioner, der i Tidens Løb behandlede dette Spørgsmaal, anbefalede enten enstemmigt eller ved et Flertal at overgive Sygekasserne til Personalet, og fra Sygekassernes og Personaleorganisationernes Side blev dette Krav i Princippet opretholdt gennem Aarene. Opportunitets-hensyn har dog undertiden præget baade Administrationens og Personalets Standpunkter og medvirket til en Forhaling af Afgørelsen.

Med Forrentningsprincippet Gennemførelse og de deraf fulgte stærke Krav om Nedbringelse af Statsbanernes Udgifter maatte imidlertid atter det Spørgsmaal melde sig, om Statsbanerne burde frigøre sig for den med Sygekasserne forbundne Udgiftspost ved at søge den overført til Socialministeriets og Kommunernes Budgetter.

Ifølge Kommissoret for den i Sommer nedsatte Kommission til Behandling af Sygekassesagen er denne Tanke nu modnet, og Forudsætningerne for Selvstyrekravets Gennemførelse er dermed til Stede.

Dette har fundet sit Udtryk i den Kommissionen stillede Opgave:

»At overveje og afgive Indstilling om, under hvilke Vilkaar Sygekasserne kan overgaa til fuldt Selvstyre under Socialministeriets Kontrol og med Tilskud fra det offentlige som andre Sygekasser.«

Saaledes staar vi da nu foran Sygekassesagens næste og maaske afgørende Fase.

## SVERRIGS VANDKRÆFTER

Ved Udnyttelsen af Sverigs store Vandkraftmuligheder har Väneren og Götaelv faaet en stor Betydning, som vil blive endnu større, naar Arbejdet paa Vänerens Regulering er fuldført. Sverigs totale Vandkraftmuligheder beregnes efter de senest foretagne Undersøgelser til 15—16 Mill. Hestekræfter ved Middelvandføring. Af disse regnes de 14 Mill. at findes i Norrlandselvene. Eftersom Befolkning og Industrien hovedsageligt er lokaliseret til de sydlige Landsdele, er Vandkraftens Beliggenhed mindre heldig, men den elektriske Kraftoverføringstekniks stadige Fremgang har gjort det muligt at overføre Tusinder af Hestekræfter med kun ringe Tab over praktisk talt ubegrænsede Afstande. Af Vandkraften er hidtil knapt 2 Millioner Hestekræfter, d. v. s. omkring 12 pCt. taget i Brug; imidlertid er Vandfaldene i det sydlige Sverige fuldt udnyttet i Industrien og Samfærdselens Tjeneste, saa det bliver for Fremtiden fra Norrlandselvenne, der maa hentes Energi ved Forøgelse og Energikonsumtionen.

De svenske Elve og specielt Norrlandselvene udviser meget store Variationer i Vandmængde paa Aarets ulige Tider, saaledes kan Vandføringen om Foraaret være 25 Gange større end om Vinteren, hvor Vandmanglen er meget følelig for Kraftstationerne. Gennem omfattende Regulering af Søer i Elvenes Løb kan Vandmængden reguleres, dog er Søerne i Almindelighed for smaa til uden alt for store Bekostninger at give en fuldstændig Udligning. Der findes dog en Elv, som indenfor sit Omraade har en Sø af en saadan Størrelse, at den kan udligne Elvens varierende Vandføring fuldstændig; den kan endogsaa udligne Vandføringen i andre Elve. Dette er Götaelv.

Langt inde i Härjedalens Fjældtrakter nær den norske Grænse ligger en lille Sø med Navn Holmtjärn. Fra dennes venstre Ende udløber en lille Bæk, som i slingrende Bugter løber gennem Terrænet til den ved Rigsgrænsen liggende Rogensø. Denne lille Bæk er Begyndelsen til den mægtige Götaelv. Fra Rogen løber Vandet ind i Norge til den store Fämundsø og videre mod Syd ind i Sverige igen. Den er nu blevet til Klarelven og snor sig gennem Värmland ned til Väneren, Europas tredjestørste Sø. Dens Vand afledes gennem Götaelv, som med sine to Grene Nordelv og Göteborggrenen omsluttende Øen Hisingen løber ud i Kattegat. Bækken er her svulmet op til en vældig Flod med en Middel-Vandføring af 545 000 Liter i Sekundet.

Vänerens Vandspejl ligger normalt 44,4 Meter over Havet. Højdeforskellen fordeles paa Götaelv af de

tre bekendte Faldkomplekser Vargön, Troldhättan og Lille Edet med respektive 4,5 32 og 6,5 Meters Faldhøjde. Af Faldene, som alle ejes af Staten er Troldhättan udbygget for 175 000 Hestekræfter, Lille Edet for 36 000 Hestekræfter og Vargön er under Udførelse for 30 000 Hestekræfter. Ved denne Kraftproduktion konsumerer disse Værker omtrent samme Vandmængde ca. 550 000 Liter Vand i Sekundet, hvilket omtrent svarer til Elvens Middel-Vandmængde. Den ulige Effekt for de enkelte Værker beror altsaa paa Forskellen i Faldhøjden. Götaelvsværkerne, d. v. s. Troldhättan og Lille Edet arbejder sammen med de øvrige svenske Statskraftværker (Elvkarleby i Dal- elven, Motala i Motalastrøm og Dampkraftreserven i Vesteraas) paa et fælles Fordelingsnet, kaldet Statens Centralblok, hvilket praktisk talt omfatter hele Mellem Sverige fra Göteborg i sydvest og Gävle i nord- øst. I Fremtiden vil Samarbejdet udvides, og Göta- elvsværkerne sammenkobles med de kommende Værker i Norrland. Planen for Samarbejdet mellem disse Værker er i Korthed følgende: De tre Götaværker udbygges til at konsumere en Vandmængde paa 900 000 Liter i Sekundet og Værkernes lokale Effekt bliver da 400 000—425 000 Hestekræfter mod noget over 200 000 nu. I Maanederne Maj—Oktober, hvor Vandmængderne i Almindelighed er rigelig i Norr- land, skulde Götaværkerne staa stille og Vandet op- spares i Vänerne. I November—April derimod, hvor Størstedelen af Nedbøren i Norrland er bundet i Form af Sne, skal Götaværkerne køres for fuld Kraft, og det i Vänerne opsparede Vand udnyttes.

For at apnaa den nævnte Akkumulering i Vä- nern har den svenske Vandfaldsstyrelse iværksat at hæve Vandspejlet 1,75 Meter. Paa Vänerens store Fla- de rummer et Magasin af denne Højde en enorm Vandkvantitet. Om denne kan man gøre sig en Fore- stilling ved at tænke sig hele Jordens Befolkning, 2 000 Mill. Mennesker, samtidig dykke ned i Vandet; Vandstanden vilde da kun stige knapt 2 Centimeter! Vänermagasinet, som vil blive det største i Verden kommer da til at rumme 10 Kubikkilometer Vand. Ved Götaelvns Udløb i Vänerne er foretaget store Opdæmninger; ligeledes ved Afløbet fra Søen, hvor der er fire Sluseværker til Vandstandens Regulering. Den største af disse er den 13 Meter brede og 10 Me- ter dybe Svartahålan, som gennemstrømmes af 275 000 Liter Vand i Sekundet. En Sjettedel af Kraften, den- ne Vandstraale udvikler paa sin Vej mod Havet, er tilstrækkeligt til at fremføre alle Tog paa den elek- trificerede Stambane Stockholm—Göteborg. Fra øver- ste Hovedsluse udløber 170 000 Liter Vand i Sekun- det. Om kort Tid tages ved Vargön et nyt Kraftværk med to Kæmpeturbiner i Brug. Turbinernes Skovlhjul har en Diameter paa ikke mindre end 8 Meter. Vand- forbruget udgør ved fuld Belastning 300 000 Liter i Sekundet for hver Turbine. Vandledningsrørerne, som fører Vandet fra Søen til Turbinerne, er de største i Verden. Hvert saadant Rør har samme Gennem- gangsareal som otte Jernbanetuneller for Enkelt- spor!

Det mærkeligste ved hele Vargönanlægget foruden Maskinernes Dimensioner og Vandkonsumtion er

maaske, at Vandet tilføres Turbinerne gennem en Hævertanordning. Turbinekamrenes Indløbskant lig- ger over Vänerens Overflade, og hele denne enorme Vandmasse løftes gennem en Hævert for saa at strøm- me ned over Turbinens Skovlhjul. Nogen Forøgelse af Vandets Faldhøjde opnaas selvfølgelig ikke ved denne Anordning, men den muliggør store Forenklinger ved Vandvejens Anlæg. Ved Vargönværket findes ved Tur- binen ingen Spærreindretninger for Vandet. Disse er erstattet af en Luftventil, som, naar den aabnes, slipper Luft ind, hvorved Vandet falder tilbage og Turbine- kamrene tørlægges. Naar Maskinen skal startes, suges Luften ud af en Ejector. Alt Maskineriet er bygget i Sverig. Turbinerne er bygget af Værkerne i Kirstine- hamn og Nydqvist og Holm i Troldhättan. Generator- erne er leveret af A. S. E. A. Generatorerne har ikke som sædvanlig Plads i en Maskinhal, men er placeret paa Anlæggets Tag og kun beskyttet mod Vejr og Vind af Pladedækning. For øvrigt er Værket udrustet med en hel Del tekniske Finesser, saaledes Fjern- manøvreringsanordninger, hvorved Værkets Aggregat kan startes, reguleres og stoppes fra Troldhättans Kraftværks Kontrolrum. Driften bliver altsaa delvis automatisk.

Som Helhed udgør Vargön Kraftværk et teknisk Mesterværk af første Rang, man turde uden at over- dreve kunne sige, at det er det mærkeligste og mest epoekegørende Kraftværk i Verden.

### DAMPLOKOMOTIV OMBYGGET TIL AKKUMULATORLOKOMOTIV

Da der i Tyskland for Tiden haves mange over- tallige Damplokomotiver, har man paa et større Værk ombygget et mindre Tvilling-Tenderlokomotiv til Ak- kumulatorlokomotiv. Kedlen trængte til Fornyelse, og man besluttede af økonomiske Grunde at om- bygge Lokomotivet til et elektrisk Rangerlokomotiv. Cylindrene og Kedlen blev fjernet og paa Rammen anbragtes en Platform, paa hvilken der i særlige Be- holdere anbragtes et Akkumulatorbatteri paa 85 Ele- menter med en Kapacitet paa 32 kWt. Til Frem- drivning anbragtes en 25 H.K. Elektromotor, som med et Omdrejningstal paa 300/Min., og et Omsæt- ningsforhold paa 14:100 arbejder forreste Aksel. for at forhøje Adhæensionsvægten bibeholdtes Kobbelt- stængerne mellem Hjulene.

Trækkekraften af dette 14 Tons svære Lokomotiv angives til, at det kan bringe et Tog paa 200 t op paa en Hastighed af 5,5 km/T. eller et 300 t Tog til 3,6 km/T. Batteriet lades med en Ensretter paa de Tider, hvor Værkets Driftmaskiner er mindre be- lastet. Det daglige Strømforsbrug angives til 33 kWt. Lokomotivets Ombygning har med alt Udstyr kostet 13 000 Mark.

### BESPARELSER VED MODERNE LOKOMOTIVER

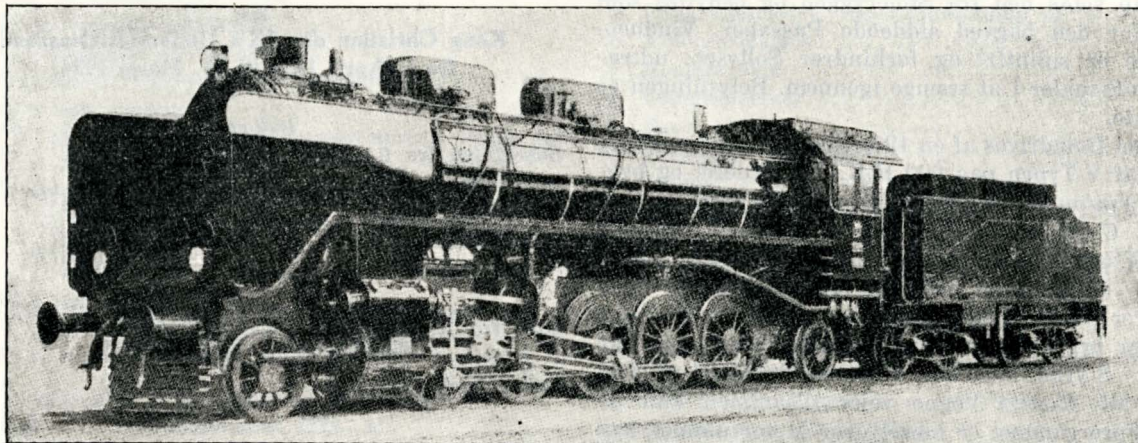
At købe nye Lokomotiver kræver store Udgifter og forøger en Jernbanes Anlægs kapital, men moderne Lokomotiver besidder saa mange tekniske Forbedrin-

ger og Fuldkommenheder overfor de ældre Lokomotiver, at de gør dem saa billige i Driften, saa det betaler sig at erstatte de ældre med nye. Det er særligt i Amerika, denne Betragtning praktiseres, og mange brugbare Lokomotiver maa vige for de sidste Frembringelser indenfor Lokomotivindustrien. De amerikanske Lokomotivfabriker leverer nu, som tidligere omtalt her i Bladet, moderne Lokomotiver paa Afbetaling paa lignende Maade, som man kan købe en Bil. Fabrikerne overlader en Jernbane Lokomotiver imod, at Købesummen betales i Løbet af femten Aar, hvorefter de er Banernes Ejendom. Man regner dog med, at Fremskridt indenfor Lokomotivbyggeriet og Reparationsomkostninger nok skal sørge for, at det

ikke kan betale sig at bruge Maskinerne efter femten Aars Brug.

Som et Eksempel paa Betydningen af at have moderne Lokomotiver tjener, at en Bane erstattede sine endnu brugelige Maskiner med nye, som havde alle moderne Forbedringer. Resultatet blev en Køretidsbesparelse paa 15 pCt. og bortfald af Forspands- og Skydelokomotiver samt en Kulbesparelse paa 10 pCt. regnet efter ydet Tonkilometer. Disse Besparelser gav en Forrentning af den nye Kapitalanbringelse paa 38 pCt. Lokomotiverne kører over ca. 12000 km om Maaneden og anvendes næsten uden nogen fast Plan, men i udstrakt Grad i den Rækkefølge de er indgaaet i Maskindepotet.

## PERSON- OG GODSTOGSLOKOMOTIVER TIL DE TYRKISKE STATSBANER



Tyrkisk Godstogslokomotiv.

### Godstogslokomotivets Dimensioner:

Cylinderdiameter .....	630 mm	Kedeltryk .....	12 at
Slaglængde .....	660 mm	Adhæensionsvægt .....	66,9 t
Drivhjulsdiameter .....	1400 mm	Tjenestevægt .....	90 t
Risteflade .....	3,03 m <sup>2</sup>	Trækkekraft .....	13,5 t
Hedeflade i Fyrkassen .....	16,5 m <sup>2</sup>	Maksimalhastighed .....	65 Klm/Tim.
Hedeflade i Rørene .....	164,5 m <sup>2</sup>	Tenderens Kulforraad .....	8 t
Overhederflade .....	68,25 m <sup>2</sup>	Tenderens Vandforraad .....	27 m <sup>3</sup>

Til de nyanlagte Baner i Anatolien, som i stor Udstrækning er anlagt af danske og svenske Ingeniører, har de to tyske Lokomotivfabrikker Henschel u. Sohn og Krupp i Fællesskab modtaget Bestilling paa 30 store Lokomotiver, hvoraf 5 Stk. 2 D Person-togs og 10 Stk. 1 E 1 Godstogslokomotiver er afleveret. Forskellen mellem Person- og Godstogslokomotiverne ligger væsentligt kun i Hjul diameteren, som for Drivhjulenes Vedkommende er henholdsvis 1650 og 1400 mm. Lokomotiverne er tillige med nogle i 1926 leverede 2 D-Personogstogslokomotiver en tro Kopi af de tyske T 18- og G 10-Lokomotiver med ens Kedel og

Cylinderdimensioner, Drivværk, Aksellejer, Førerhus, Armatur m. m. Personogstogsmaskinerne, har ca. 16 Tons Akseltryk og Godstogsmaskinerne 13,4 Tons, hvorfor sidstnævnte ogsaa kan anvendes paa Sidebaner.

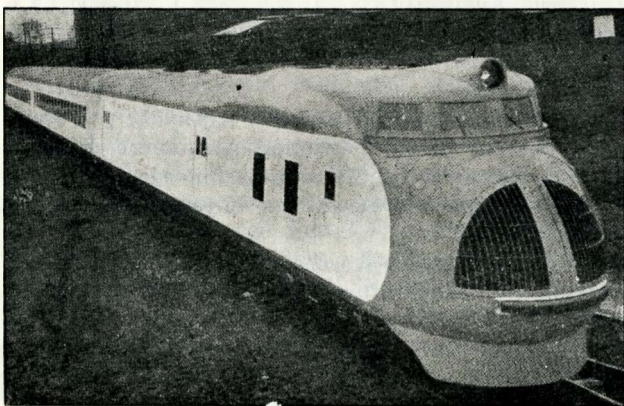
Personogstogslokomotivernes Maksimalhastighed er 80 km/T., Trækkekraften 11,5 Tons. Paa Stigninger 15 pro Mille fremfører de et Tog paa 320 Tons med en Hastighed af 35 km/T. Godstogslokomotiver fremfører paa samme Stigning et Tog paa 500 Tons med en Hastighed af 20 km/T. Begge Lokomotivtyper har en fireakslet Normaltender.

AMERIKANSKE MOTORTOG

Union Pacific Railway, Amerikas største kontinentale Jernbane, har paa Pullman-Værkene i Chicago ladet bygge et Motortog til en Maksimalhastighed af 200 km/T. Toget bestaar af 3 Vogne, som er bygget i Strømlinieform. Den forreste indeholder Førerrum, Motorrum og et Rum til 10 Tons Bagage. De to efterfølgende har tilsammen Plads til 120 Passagerer; i den bageste er der tillige indrettet en Buffé, hvorfra Drikkevarer og lettere Maaltider serveres. De tre Vogne hviler paa ialt 4 Bogier, een i hver Ende og een mellem hver Vogn, saaledes at den forreste Vogns Bagende og den bageste Vogns Forende hviler paa samme Bogie, som den midterste Vogn. Ved den Anordning bortelimineres Støj fra Hjulene og Rystelser i udstrakt Grad. Vognenes indre Indretning og Udsmykning er for at faa det bedste, som tænkes kan, udført efter en forudgaaende Præmie-Konkurrence. Hver Passager faar sin polstrede Stol med højt Rygstød og Armlæn. Ved en snild Anordning kan en Klap slaas ned fra Stoleryggen og benyttes som Bord for den bagved siddende Passager. Vinduesrunderne er splintfri og forhindrer Sollysets ultraviolette Straaler i at trænge igennem. Belysningen er indirekte.

Toget fremdrives af en 12-cylindret Forbrændingsmotor af V-Typen paa 600 H.K., konstrueret og bygget af *Vinton Engine Co.* i Samarbejde med *General Motors Corporation*. Motoren er direkte forbundet med en 425 kW. Generator. 2 Stk. 300 H.K. Bane-motorer er monteret paa den førende Truck — een paa hver Aksel. Hele Maskineriet vejer kun 20 Tons. Toget er bygget af en Aluminiumslegering, som har Staalets Styrke, men kun vejer en Trediedel af dets Vægt; alle Togets Vogne vejer tilsammen kun 85 Tons. Førerrummet er hævet over Motorrummet, saa der haves en god Udsigt gennem Vinduerne ved Vogn-taget og samtidig opnaas, at Føreren i mindre Grad er udsat for Motorens Støj. Gennem et elektrisk Signalsystem staar han i Forbindelse med Togets Personale.

Dette første Tog, som koster omkring 200 000 Dollars, skal indsættes i Trafik mellem de største Byer paa Union Pacific Railway for at demonstrere dets Brugbarhed. Man har dog ikke slaaet sig til



Amerikansk Motortog.

Ro med dette, men konstrueret et nyt, større Tog, som skal bestaa af en Motorvogn, en Post- og Bagagevogn, tre kombinerede Sove- og Dagvogne, samt en Spisevogn.



NORDISK LOKOMOTIVMANDS  
FORBUNDS KONGRES

afholdes i Stockholm i Dagene den 20., 21.  
og 22. Juni 1934.

REGNSKAB

for  
Kong Christian den IX's Understøttelsesfond  
fra 1. April 1933 til 31. Marts 1934.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1932/33 .....	64. 91
Indbetalte Bidrag i 1933 .....	155. 00
Indvundne Renter: .....	Kr. Ø.
af Obligationer .....	1 120. 50
af Bankbog .....	16. 32
	1 136. 82
Gave fra Komitéen for Tilvejebringelsen af et Maleri af Generaldirektør Andersen Alstrup .....	1 075. 31
Andre Gaver .....	12. 50
	2 444. 54
<i>Udgift.</i>	
Udbetalte Understøttelser, 23 Portioner à 100 Kr.*) .....	2 300. 00
Portoudgifter .....	16. 16
Beholdning, der overføres til næste Regnskabs- aar .....	128. 38
	2 444. 54

\*) Understøttelserne er udbetalt til: 2 Enker efter Lokomotivførere, 2 Enker efter Depotarbejdere, 3 Enker efter Portører, 4 Enker efter Overportører, Enken efter en Banearbejder, Enken efter en Jernbanepakm., Enken efter en Ledvogter, Enken efter en Lokomotivfyrb., 1 Kontorist, 1 Portør, 1 ps. Banearb., 1 ps. Banefmd., 1 ps. Ledvogter, 1 ps. Overportør og 1 Datter efter afdød Stationsforstander.

STATUS DEN 31. MARTS 1934.

<i>Beholdninger.</i>	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank ..	128. 38
Obligationer til paalydende Værdi 24 900 Kr., bogført for .....	23 578. 50
	23 706. 88

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

	<i>Gæld.</i>	Kr. Ø.
Fondets Kapital .....		20 000. 00
Til Disposition .....		3 706. 88
		23 706. 88

København, den 31. Marts 1934.

KNUTZEN.

N. Roed, Sekr.

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

København, den 20. April 1934.

FRODE NIELSEN.

G. WIETH.

## FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE DANSKE STATS BANER

afholder sin aarlige Generalforsamling Torsdag den 17. Maj Kl. 2 Em. præcis i K. F. U. K., Store Kannikestræde 19, 1., med følgende Dagsorden:

1. Valg af Dirigent.
2. Forhandlingsprotokollen.
3. Beretning fra Formanden.
4. Regnskabet fremlægges til Godkendelse.
5. Indkomne Forslag.
6. a. Valg af 4 nye Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for de efter Tur afgaaede.  
b. Valg af 2 Bestyrelses-Suppleanter.  
c. Valg af 1 Revisor samt en Revisorsuppleant.
7. Eventuelt.

*Bestyrelsen.*

## FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE DANSKE STATS BANER

*Regnskab over Indtægter og Udgifter i  
Regnskabsaaret 1933—34.*

	<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Overført Saldo fra 1932—33 .....		7 895. 44
Kassebeholdning .....		147. 89
Kontingent .....		848. 10
Indskud fra 203 nye Medlemmer .....		50. 75
Renter .....		249. 03
		9 191. 21

*Indtægt.*

	Kr. Ø.
Repræsentationsudgifter .....	36. 00
Bogtrykkerregninger .....	41. 00
Generalforsamlingen .....	219. 32
Opkrævningsgebyr .....	106. 95
Porto .....	19. 45
Kassererens Løn .....	281. 00
	703. 72
Indestaaende i Sparekassen .....	8 420. 67
Kassebeholdning .....	66. 82
	9 191. 21

Ovenstaaende Regnskaber er revideret og fundet i Overensstemmelse med de forelagte Bevisligheder.

Kjøbenhavn, d. 12. Marts 1934.

J. P. Jensen.

H. Hetmar.

N. F. A. Jensen, Kasserer.

## REGNSKAB

for

**Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring  
1. December 1932—30. November 1933.**

	<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Saldo fra forrige Aar .....		2 202. 98
1. Præmie indbetalt af Medlemmer .....		5 492. 22
2. Rabat fra Nye Danske Brandforsikrings- selskab .....		823. 35
3. Erstatninger, Lægehonorarer m. v. fra do.		5 877. 50
4. Bonus for 1931—32 .....		0. 00
5. Indvundne Renter .....		99. 40
		14 495. 45

*Udgift.*

	Kr. Ø.
1. Præmie til Nye Danske Brandforsikrings- selskab .....	5 489. 07
2. Vederlag for Præmieafkorting .....	266. 02
3. Erhvervsprovision .....	6. 00
4. Erstatninger, Lægehonorar m. v. ....	5 883. 50
5. Bestyrelsesmøder, Generalforsamling m. v.	97. 89
6. Kontormedhjælp .....	242. 70
7. Kontorartikler .....	30. 00
8. Stempelmærker .....	0. 00
9. Porto m. v. ....	31. 04
10. Forskellige Udgifter .....	61. 60
11. Telefon .....	99. 47
Saldo at overføre til næste Aar .....	2 288. 16
	14 495. 45

Ringsted, 2. Februar 1934.

*Hannibal.*

/A. Ohmeyer.

Ovenstaaende Regnskab er revideret og befundet i Orden efter de forelagte Bilag.

København, den 21. Februar 1934.

*Mogens Nielsen.*

*J. Mouritzen.*

## KNUDSHOVED FERIEHJEM

Statsbanerne har i Aar fornyet Overenskomsten med Jernbanerestauratør *Malling Mikkelsen* om Driften af Feriehjemmet paa Knudshoved i den kommende Sommer.

Sæsonen begynder 17. Juni og slutter 26. August.

Vilkaarene for at komme til at bo paa Knudshoved er de samme som i Fjor, og da Restauratøren ogsaa er den samme, kan man altsaa roligt gaa ud fra, at der vil herske samme gode Forhold paa Feriehjemmet som hidtil. Menuen lyder paa Morgenmaaltid med Kaffe eller The, Brød, Smør, Marmelade, Æg og Ost, til Middag serveres to borgerlige Retter Mad og om Søndagen tillige Dessert, derefter Eftermiddagskaffe med Brød, Aftensmaaltid som dækket Bord med Skibs- eller Hvidtøl, Mælk og The samt senere en Kop The eller Kaffe. Herfor betaler Gæsterne Kr. 3,25 pr. Dag for voksne og Kr. 2,25 for Børn under 12 Aar; udenfor Skoleferien, nemlig i Tidsrummet 17.—30. Juni og 12.—26. August er Priserne dog kun henholdsvis 3 Kr. og 2 Kr.

Iøvrigt leverer Restauratøren til rimelige Priser, hvad man kan ønske sig, udover hvad Maaltiderne omfatter.

Knudshoved er fra Naturens Haand et udmærket Ferieopholdssted, et roligt Sted udenfor Færdselen, hvor haade voksne og Børn kan færdes frit omkring, og hvor de har Adgang til en fortrinlig Badestrand direkte i Storbælt. Nyborg By og dens smukke Omgivelser ligger tæt ved, og den, der tager Cykle med til Knudshoved, kan have megen Glæde deraf.

Feriehjemmet paa Knudshoved blev aabnet i 1924 og har saaledes allerede haft 10 Sæsoner. Der er gennem denne Periode gennemført adskillige Forandringer og Forbedringer til Sommergæsternes Bekvemmelighed — Statsbanerne og Organisationerne har paa dette Omraade arbejdet paa Linie; der er skabt et smukt og hyggeligt Sommerhjem med gode Traditioner, der borger for, at der kan man godt og billigt tilbringe Ferien med sin Familie.

### STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Sj.-Følster	Jyl.-Fyn	Nye Bøger.
17000a	15904a	Zarek, ●.: Maria Thul. I.
17000b	15904b	do.: do. II.
17001	15876	Zweig, S.: Marie Antoinette.
	15900	Undset, S.: Etapper (ny Række).
17002	15921	Bengt Berg: Junglen.
17003	15915	Nygaard, F.: Tre rider mod Øst.
17004	15922	Baadsgaard, A.: Eneste Datter.
17005	15925	Lund, H. H. og Jungsbøll, E.: Blandt Slaver og Pirater.
17006		Hermann, Aage: Gifftgas over København.
17007	15916	Solo, Sono: Jeg søger en Hustru.
17008	15909	Bojer, J.: Huset og Havet.
17009	15831	Munk, Kaj: De Udvalgte.
17010	15886	Holm, H.: En Forfatter paa Trapperne.
17011		Larsen, G.: To mistænkelige Personer.
17012	15911	Eriksen, Bodil: Vi fra 1914.
17013		Bunin, J.: Mitjas Kærlighed.
17014	15912	Frenssen, G.: Det lysende Træ.
17015	15908	Bogdanoff, N.: Den første Pige.
17016		Jerndorff-Jessen, P.: Kondorens Hævn.
17017	15924	Jørgensen, Gunnar: Gorm.
17018	15920	Jægermester Plov.
17019		Caspersen, M.: En Opdagers Erindringer.
17020a		Wassermann, J.: Kerkhovens tredje Eksistens I.
17020b		do.: do. II.
17022a	9675æ	Tilskueren 1933.
17022b	9675ø	do.
17023	9676s	Gads danske Magasin.
17025		Larsson, E. G.: Martinus.
17026		Hyne, C.: Kaptajn Kettles Forlis.
17027	15946	Traven, B.: Kærren.
17028	15943	Jensen, Bernhard: Ham, i søger.
17029		Jensen, Richard: Hasard.
17030	15942	Fendrich, F.: Det store Held.
17031	15941	Dine, S. S. van: Benzon-Mordet.
17032	15954	Hitler, Adolf: Min Kamp.

17033		Plesner, K. F.: Elisa og hans Venner.
17034	15878	Andersen, S. A.: Det danske Landskabs Historie.
17035	15965	Christiansen, J.: Gyldne Lægeraad.
17036	15934	Frisch, H.: Pest over Europa.
17037		Sørensen, J. P.: 30 Aar paa Søen.
17038	15953	Armstrong, H. G.: Den graa Ulv.
17039	15980	Buck, Pearl S.: Moderen.
17040	15984	Kamban, G.: Paa Skalholt.
17041	15985	Kesten, Hermann: Lykkelige Mennesker.
17042	15982	Graversen, G.: Pengehaderen.
17043	15998	Kornerup, E.: Birma.
17044	15979	Birkenfeld, G.: Over Gaarden til venstre.
17045a	15109b	Becker, K.: Verden venter. I.
17045b	15109c	do.: do. II.
17046		Jean, James: Det gaadefulde Univers.
17047	15987	Mejdell, E.: Jeg er Kvinne.
17048		Dahl, K. B.: Alt om Opdræt af Race-duer.
17049	15989	Rørdam, V.: Jagtens Eventyr i Danmark.

### JERNBANEBLADET

Af »Jernbanebladet« ved *Vilh. Ohlsson, Chr. Schmidt og Georg Berg* haves en Beholdning af hæftede Bind II, III og VII—XVI, der vederlagsfrit kan overlades til interesserede ved Henvendelse til *Jernbanemuseet*, København, med Angivelse af, hvilke Bind der ønskes.

### TAK

Hjertelig Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum. Tak til de Fynske Afdelinger for den smukke Gave, som altid vil være mig et kært Minde om godt Kammeratskab og det gode Samarbejde.

*L. Th. Hassø.*

Vor bedste og hjerteligste Tak for al mod os vist venlig Opmærksomhed ved vort 25 Aars Jubilæum.

*K. K. Rasmussen. J. E. Jacobsen.*

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. Maj 1934.

*H. Bispekov.*



Udvarnelse fra 1.—5.—34:

Motorfører II P. Larsen, Østerbro, efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører I ved Østerbro St. (min. Udn.)

Motorfører II J. H. Larsen, Østerbro, efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører I ved Østerbro St. (min. Udn.).  
 Jernbanepakmester L. C. Pallesen, Kbhavns Hoved-  
 lgd., efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører II i Struer.  
 Lokomotivfyrbøder J. A. E. Nielsen, Slagelse, efter  
 Ans. iflg. Opslag til Motorfører II i Skælskør.  
 Togbetjent J. P. S. Fredberg, Løgstør, efter Ans. iflg.  
 Opslag til Motorfører II i Struer.

*Forflyttelse fra 1.—5.—34:*

Motorfører I L. H. Dybdahl, Randers, efter Ans. iflg.  
 Opslag til Aarhus H.  
 Motorfører I O. P. Jensen, Randers, efter Ans. iflg.  
 Opslag til Aarhus H.  
 Motorfører I O. H. Ottzen, Tønder, efter Ans. iflg.  
 Opslag til Aarhus H.  
 Motorfører I H. E. Larsen, Næstved, efter Ans. iflg.  
 Opslag til Helsingør.  
 Motorfører I H. P. Larsen, Næstved, efter Ans. iflg.  
 Opslag til Helsingør.

Motorfører I J. E. P. Gelsing, Aarhus H., efter Ans.  
 iflg. Opslag til Kbhavns Godsbgd.

*Forflyttelse fra 15.—5.—34:*

Lokomotivfører M. F. H. P. Hansen, Skanderborg til  
 Aarhus H.  
 Lokomotivfører N. C. Nielsen, Skanderborg, til Aar-  
 hus H.  
 Lokomotivfører S. L. Karlsen, Skanderborg, til Aar-  
 hus H.  
 Lokomotivfører O. H. Christensen, Skanderborg, til  
 Aarhus H.  
 Lokomotivfyrbøder J. A. J. Juultoft, Skanderborg, til  
 Aarhus H.  
 Lokomotivfyrbøder A. M. C. Axelsen, Skanderborg, til  
 Aarhus H.  
 Lokomotivfyrbøder T. G. Hansen, Skanderborg, til  
 Aarhus H.  
 Lokomotivfyrbøder J. P. K. Nielsen, Skanderborg, til  
 Aarhus H.



**50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi**

tilbyder d'Hrr. Tjenestemænd 1ste Kl.s Herreskræderi og Kon-  
 fektion 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**

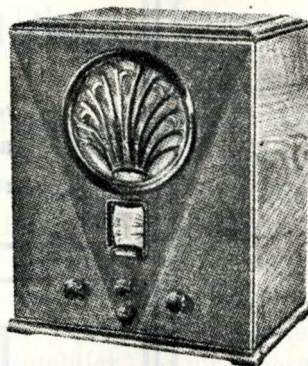
**Charles A. Hansen**  
 Vesterbrogade 31  
 Telf. Eva 692

**NEUTROFON**

**NEUTROFON**  
 Jubilæumsmodtager.

Paa en lysende Skala kommer Sta-  
 tionerne frem een for een, blot ved  
 Drejning paa en enkelt Knap, med  
 en Styrke og Klangskønhed, som  
 overgaar alt, hvad der er fremme.  
 De enkelte Stationer adskilles kniv-  
 skarpt.

Pris **Kr. 430,00.**



**NEUTROFON**

**NEUTROFON**  
 Jubilæumsapparat

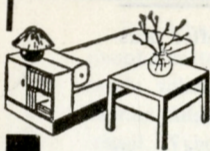
er en Modtager, som i særlig Grad  
 er falden i Jernbanemænds Smag.  
 Vi har liggende Anbefalinger fra  
 en Række Lokomotivførere, som er  
 kendt af alle indenfor Standen.  
 Skriv til os, saa vi kan tilsende Dem  
 en Afskrift af disse Anbefalinger.

**POUL PETERSEN**  
 ROLIGHEDSVEJ 10 s KBHVN. V  
 TELEFONER: 15 122 — 15 123 — 15 124

*Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 7. Maj 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:  
 Reventlowsgade 28, København V.  
 Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.  
 Postkonto 20 541.



**Der er en Del Folk  
i faste Stillinger,**

som udelukkende køber Møbler

Soveværelser fra Kr. 450

Eg Spisestuer > > 600

Herreværelser > > 650

Dagligstuer > > 350

hos det anerkendte Møbelfirma

**KREDIT**  
kan indrømmes  
fra 20 Kr. pr. Md.  
Brugte Møbler  
tages i Bytte.

**HOLM & LARSEN** INDEHAVER: Tlf.  
P. E. HOLM 7155  
Falkoner Allé 46, HJ. af Nikolajvej.



**SIGI**

**Hyg. Gummivarer — Modersprøjter.**

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

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

**SVENDBORG Orleans Eddike**  
PASTEURISEREDE

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

Oehlenschlägersgade 29 - Telefon Vester 8546

Nye Møbler i alle Stilarter Brugte Møbler tages i Bytte

- Eget Snedkerværksted -

Overslag og Tegninger gives

Lempelige Betalingsvilkaar

**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. — Ure. — Ur-Reparationer.

**Denny Laanebank** <sup>A</sup>/<sub>S</sub> Vestre Boulevard 9-11 Telf. 438 og 9708

Laan til Tjenestemænd mod Kautionsforsikring. Selvskyldnerkaution, solidarisk Ansvar eller anden Sikkerhed. — Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune som berettiget til at modtage Lønfor-skrivninger fra Tjenestemænd.

**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.

**Brødr. Braun's**  
**Kentucky Skraa**

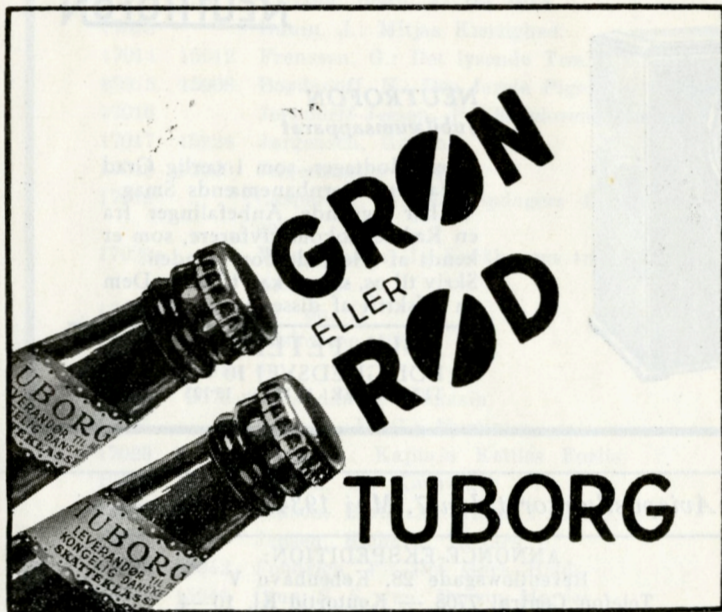
Fællesforeningen for  
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:  
**15 Njalsgade 15**

København

Telef. 4015. Telef. 4015

**ALBANI**  
PILSNER OG  
LAGER  
ØLLET DER SMAGER



**Armatuur og Kedelrør til Lokomotiver. BANG & PINGEL, København V.**