



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 2 - 52. ÅRGANG

20. JANUAR 1952



### Indhold:

Konsekvenserne .....	13
Nordisk nyt — Sverige — Norge .....	14
Danske Statsbaners Driftsberetning .....	15
Lokomotivfyrbøder elev på Kunstakademiet .....	16
Brunkul som mulig drivstof for Statsbanerne .....	17
Lønningsindtægter og fradrag på selvangivelsen .....	21
Fra medlemskredsen .....	22
Jernbaneskolens plan .....	22
Kollektiv barbarisme .....	22
Et danskbygget radaranlæg ....	23
Under DLF .....	24
Tak .....	24
Rettelse til lomhebogen .....	24
Personalía .....	24
Medlemslisten .....	24
Nye adresser .....	24
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	24
Statsbanepersonalets Biblioteker ..	24
Olsen og Jensen .....	24



### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarhavende)  
Aage Hansen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10—16.  
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.

# Konsekvenserne

Det er ikke ualmindeligt, ja, det kan måske endog betegnes som ret almindeligt, at et eller andet krav eller ønske afvises af administrationen under hensyn til de frygtede konsekvenser. Selv om der findes den største sympati for det fremsatte og dette endog i udstrakt grad, tilbagevises det alligevel med den altomfattende bemærkning »Af hensyn til konsekvenserne«.

Et sådan resultat af en henvendelse eller forhandling føles nok, som om et svar er modtaget, men alligevel som om et reelt svar mangler. Når der ikke alene er basis for at yde det ønskede, men tillige fuld forståelse herfor hos alle instanser, virker det yderligere som en brist i de eksisterende forhold, når denne alt for let tilgængelige og i de fleste tilfælde uovervindelige pasus sætter bom for videre behandling af emnet. Det kan så diskuteres, hos hvem og hvorfra årsagen til denne afslagsform stammer. Naturligvis må der ligge bevis for, at andre stiller krav om tilsvarende resultat, som naboen har opnået, men i andre tilfælde kan det også skyldes en slet og ret misforstået opfattelse af, at noget sådant vil og kan blive tilfældet. Det bortforklarer imidlertid ikke, at mange af livets fordele, foreslået og fremskaffet af den ene, ikke alene kan benyttes af den anden, men ofte efterstræbes af denne og sættes som et mål, der skal nås på et eller andet tidspunkt. Dette er vel en form for udvikling og derfor tildels uangribeligt, såfremt fremgang og stadig bedring af forholdene skal finde sted. Det retfærdige heri kan næppe afgøres i almindelighed, misundelse er en uhyggelig sygdom, hvad enten den rammer den ene eller anden. Men når den ene har et gode, som man udsætter ham for at miste »på grund af konsekvenserne«, synes uretfærdigheden til gengæld at være for stærkt rådende, og denne bliver urimelig stor, når de modkrav, der stilles, og som fremkalder de af administrationen uønskede følger, går ud over rækkevidden af såvel den linie, som har været fulgt i mange år, som af det, lovens bogstav giver ret til. Omend man anser det for muligt at drage sammenligninger mellem to eller flere kategorier, bør man vare sig overfor en alt for kraftig parallelisering.

Ved de seneste forhandlinger vedrørende bemanning af de nyeste traktorer, hvorom der er redegjort i et tidligere nummer af bladet, blev vi stillet overfor et — efter vor opfattelse — ejendommeligt standpunkt til spørgsmålet angående rangergodtgørelse til traktorførerne. Generaldirektoratet var i tvivl om, hvorvidt der kunne ydes samme godtgørelse til lokomotivpersonalet, der betjener traktorer, som der ydes til personalet, der betjener dampmaskiner.

En efter vor mening unødvendig sammenligning af stykkerne 8 og 9 i tjenestemandsløvens § 977 blev inddraget i forhandlingerne og affødte den ligeså unødvendige kendelse: »Af hensyn til konsekvenserne«. Denne paragrafs stykke 8, som må siges at være det, der skal lægges til grund for beregning af godtgørelse til disse traktorførere, er i ordlyden så klar og tydelig, at misforståelser ikke skulle kunne opstå. Stykket lyder som følger:

### Sverige

Ved årsskiftet har generaldirektør Erik Upmark udsendt en hilsen til personalet ved SJ, hvori det bl. a. hedder:

Jeg håber og tror, at statsmagterne nu skulle kunne gøre det muligt for SJ i hurtigere tempo at få bygget dobbeltspor, elektrificere, anskaffe el- og diesellokomotiver, skinnebusser og godsvogne, rationalisere signal- og sikkerhedsanlægene m. m. samt forbedre personalelokalerne.

De økonomiske udsigter for statsbanerne i 1952 bedømmes af mig til at være mørkere end for 1951 og dette i højere grad jo mere omkostningsniveauet bliver presset op. Jeg forstår, at mange blandt eder synes, at værkets chef i denne nytårshilsen anvender en alt for alvorfyldt tone. De må imidlertid forstå, at jeg ikke kan eller bør underkende det ansvar, jeg føler for værkets — og derigennem på langt sigt også for de ansattes — økonomi. Jeg er dog vel medvidende om det berettigede i mange af personalets ønskemål af i dag og håber også, at de efterhånden skal kunne gennemføres uden at værkets økonomi sættes på spil. Men alle forbedringer kan ikke gennemføres på en gang.

1951 har for mange af os været fuld af besværligheder af forskellig slags. Jeg takker alle, som har haft viljen til at klare dem. Jeg håber og tror på samme gode vilje for det kommende år og ønsker eder alle et godt nytår.

### Norge.

Som et led i Marshallorganisations tekniske hjælpeprogram har jernbaneekspert R. Wilson Brown opholdt sig to måneder i Norge for at være regeringens rådgiver i jernbanespørgsmål. Mr. Brown, som er 68 år, har nylig trukket sig tilbage efter 50 års tjeneste ved amerikanske jernbaner. Han begyndte som banearbejder, blev senere lokomotivfyrbøder og lokomotivfører, kom over i trafiktjenesten og endte som præsident for The Reading Railroad System.

»Lokomotivpersonale, der udfører rangering med egentlig rangeringsmaskine på hjemstedet, oppebærer derfor en godtgørelse svarende til halvdelen af de til enhver tid gældende kørepenge.«

Det fremgår heraf, at lokomotivpersonalet har ret til at oppebære rangergodtgørelse, når rangeringen udføres med *egentlige rangeringsmaskiner*. Den udlægning af dette afsnit, som Generaldirektoratet er kommet til, at teksten skulle forhindre samme godtgørelse til det personale, der betjener dieseldrevne rangermaskiner, finder vi ærlig talt noget søgt.

Det må anses for utænkeligt, at en kommission fremsætter forslag til en ny lov i 1946, hvori man kun tager hensyn til dampdrevne maskiner. På det tidspunkt havde Statsbanerne allerede haft motordrift i ca. 23 år, og det kan derfor næppe — selv med idéer om de allerstørste konsekvenser — have været nogens opfattelse, at hvor dampen afløstes af motoren, skulle en anden godtgørelse ydes.

Iøvrigt benytter man sig ikke i tjenestemandsløven, som i ordre A, af betegnelsen: *egentlige rangermaskiner*, men som foran nævnt af: *egentlige rangeringsmaskiner*. Skulle nogen derfor absolut hænge sig i, at det første begreb er Statsbanernes benævnelse for en dampmaskine, har man altså allerede i loven taget det mere omfattende udtryk i behold.

Administrationen har i første omgang taget afstand fra at yde godtgørelse efter stykke 8 til de nye traktorførere, men overgivet sagen til afgørelse i Finansministeriet. Og så vidt vides har man her besluttet at lade lønningsrådet træffe afgørelsen.

Foruden at vi håber på en snarlig afgørelse af hensyn til de mange, der går og venter på denne, håber vi, at lønningsrådet vil indse det rimelige i, at stykke 8's klare affattelse ikke kan give anledning til misforståelser, og at stykket naturligvis må kunne dække en almindelig udvikling indenfor etaten.

Den omstændighed, at Danske Statsbaner giver personalet en anden type maskiner at betjene, kan ikke betinge en lovændring i dette tilfælde og har iøvrigt heller ikke gjort det i tilsvarende tilfælde, f. eks. i henseende til køre- eller sejlpenge ved overgang fra damp til motor.

Traktorernes bemanning med lokomotivfyrbødere mod dampmaskinernes betjening af lokomotivførere har forlods forringet avancementsforholdene for vore medlemmer. Den part af rationaliseringsbyrden, lokomotivmændene må bære ved de store traktors indførelse, er således allerede taget endog i stort mål og som følge af konsekvenserne: de tidligere traktors bemanning. Yderligere belastning i forbindelse med denne modernisering bør derfor ikke pålignes lokomotivmændene. Skønt betjeningen af de nye rangeringsmaskiner er enklere end på de gamle, er der dog andet ved rangertjenesten, som kræver sin mand og stiller de samme krav til personalet uanset maskinens konstruktion; i denne forbindelse skal traktorernes størrelse ikke mindst tages i betragtning.

Gennem mange år har lokomotivmændene oppebåret rangergodtgørelse som anført i stk. 8, og vi forventer som sagt, at de, der skal træffe afgørelsen i denne sag, kan se det rimelige i, at denne godtgørelse bibeholdes.

# Danske Statsbaners Driftsberetning

## for driftsåret 1. april 1950—31. marts 1951

Statsbanernes oversigt over virksomheden i driftsåret 1950—51 er udsendt. Det omfattende hefte indeholder en rigdom af mangeartede oplysninger, og vi bringer i uddrag nogle af disse, som kan have interesse for medlemmerne.

Det økonomiske resultat af driften har — skønt langt fra tilfredsstillende — dog været ca. 23,3 mill. kr. bedre end året før. Driftsindtægterne udgjorde 375,7 mill. kr., dvs. 37,3 mill. kr. mere end året før, og driftsudgifterne udgjorde 393,3 mill. kr., dvs. 14,0 mill. kr. mere end året før, således at driftsåret er sluttet med et driftsunderskud på 17,6 mill. kr. mod 40,9 mill. kr. i 1949/50. Det til afskrivning opførte beløb har udgjort 10,1 mill. kr., og forrentningen andrager 18,6 mill. kr. Det regnskabsmæssige resultat er da det, at der fremkommer et underskud (tilskud til driften) på 46,3 mill. kr. mod 65,1 mill. kr. i 1949/50.

Ved bedømmelse af indtægterne må det erindres, at taksterne for befordring af personer, rejsegods og gods m. m. forhøjedes fra 1. juni 1950, og at Påskens forskellige beliggenhed i de to driftsår har givet nogen merindtægt i det sidste driftsår. Stigningen i driftsudgifterne skyldes stigninger på lønningskonti som følge af forhøjelse af det midlertidige løntillæg til tjenestemænd fra 1. april 1950, af reguleringstillægget til tjenestemænd med 2 portioner fra 1. oktober 1950, forhøjelse af de særlige ydelser til tjenestemænd (natpenge, kørepenge m. v.) samt forhøjelse af dyrtidstillægget til arbejderlønninger, alt i relation til pristallet. Stigningen i de samlede lønningsudgifter i forhold til året før har udgjort 15,8 mill. kr.

Persontrafiken på banerne var noget større end året før. Der blev foretaget ca. 98 mill. rejser, hvilket er en stigning på 2,1 mill. (2,2 pct.). Stigningen hidrører fra Københavns nærtrafik og forbindelserne med udlandet, medens rejser i indlandet uden for Københavns nærtrafik er gået ned med ca. 2 mill. På omnibusruterne blev der foretaget ca. 19,6 mill. rejser, hvilket er 3,4 mill. flere end året før (stigning 20 pct.).

Indtægten af person- og rejsegodsbefordringen har været ca. 16,7 mill. kr. (8,4 pct.) større end i 1949/50. Stigningen skyldes en merindtægt af alm. billetter og kuponbilletter på ca. 9,7 mill. kr., af rutebilbilletter på ca. 3,4 mill. kr., af abonnementskort og af rejsegods på hver 1,7 mill. kr. De elektriske tog besørger ca. 48 pct. af rejserne, men rejserne svarer kun til ca. 14 pct. af personkilometerne. Lidt over tre femtedele af samtlige rejser

på banerne faldt på Københavns nærtrafik, og ca. 84 pct. af samtlige rejser faldt på korte afstande (inden for 50 km). Antallet af rejser på 1. klasse er faldet med 4,0 pct., medens rejserne på fællesklasse er steget med 2,3 pct. Kun ca. 1,4 pct. af samtlige rejser blev foretaget på 1. vognklasse.

Godstrafiken er steget noget. Befordringsmængden af fragtpligtigt gods og levende dyr, der udgjorde 7,3 mill. t, var ca. 0,4 mill. t (5,8 pct.) større end året før, og indtægten 21,2 mill. kr. (19,4 pct.) større.

Stigningen i den befordrede tonmængde hidrører fra vognladningsgods, der er steget med ca. 5 pct., og levende dyr, der er steget med ca. 45 pct., medens stykgodsbefordringen omtrent har været uforandret.

For vognladningsgodsets vedkommende forekommer stigning bl. a. for gavntræ (+ 42,1 pct.), metaller og metalvarer (+ 30,8 pct.), gødningsstoffer (+ 12,9 pct.), stenkul (+ 16,2 pct.), og olie, petroleum og benzin (+ 18,5 pct.), medens befordringsmængden af tørv og brunkul er gået tilbage med ca. 40 pct. Antallet af bebordrede heste er steget med 59,6 pct., af hornkvæg og kalve med 41,0 pct. og af svin og grise med 38,6 pct.

Indtægten af postbefordringen er steget med 1,6 mill. kr. (11,7 pct.) som følge af forhøjelse af betalingen samtidig med de øvrige takstforhøjelser. De forskellige andre indtægter er ca. 2,2 mill. kr. eller ca. 13,4 pct. mindre end året før.

Togkørslen er blevet udvidet med 4,9 pct. som følge af køreplanudvidelser, og færge- og skibsejlsjadsen har været 4,8 pct. større end året før. På omnibusruterne er antallet af kørte vognkilometer steget med 13,6 pct.

Driftsudgifterne er som forannævnt steget med 14,0 mill. kr. Udgifterne til lønninger m. v. til tjenestemænd og andre fast ansatte er steget med ca. 13,1 mill. kr. som følge af de forannævnte lønforhøjelser, og udgifterne til løst antaget personale er steget med 2,7 mill. kr. ligeledes som følge af lønforhøjelserne.

Udgifterne til vedligeholdelse af anlæg — ekskl. lønningsudgifter — har været ca. 0,5 mill. kr. mindre, til vedligeholdelse af det rullende materiel — ekskl. lønningsudgifter — ca. 0,9 mill. kr. mindre og til vedligeholdelse af færger og skibe 1,8 mill. kr. mindre end året før. Udgifterne til brændsel (herunder elektricitet) til driftsmateriellet har som følge af udvidede driftspræstationer i forbindelse med stigende priser været 0,3 mill. kr. større end året før.

Fordeling af lokomotivmænd efter aldersklasser pr. 31. marts 1951.

	20—24	25—29	30—34	35—39	40—44	45—49	50—54	55—59	60—64	65—71	Ialt
Lokomotivførere . . . . .	0	40	264	268	153	71	311	310	92	56	1565
Elektroførere . . . . .	0	24	16	6	0	0	12	10	2	0	70
Lokomotivfyrbødere ..	25	319	49	2	0	0	0	0	1	0	396

Statsbanernes samlede personale (fast og løst antaget) har i driftsåret gennemsnitlig været 30 016 imod 29 931 i det foregående driftsår.

Banenettets længde blev ved ophøret af den normale trafik på Dalmose—Skælskørbanen den 8. oktober 1950 formindsket med 11,5 km og udgjorde ved driftsårets udgang 2 642 km. Af banestrækningerne er 656 km dobbeltsporede og 52 km elektrificerede. Længden af Statsbanernes omnibusruter er ved oprettelse af nye og omlægning af allerede bestående ruter blevet forøget med ialt 225 km og udgjorde ved driftsårets udgang 4 277 km, hvoraf 4 264 km under drift.

Af driftsmateriel ejede Statsbanerne ved driftsårets udgang bl. a. 631 lokomotiver (heraf 8 dieselelektriske), 8 lyntog, 193 motorvogne, 16 964 person-, post- og rejsegodsvogne, 22 færges og skibe samt 406 omnibusser. Statsbanernes personvognsmateriel omfatter 107 116 pladser (foruden 12 591 pladser i rutebilerne), og godsvognsmateriellet har en bæreevne af ca. 226 500 tons. Der er i årets løb anskaffet 6 damplokomotiver, 7 elektriske motorvogne, 23 personvogne, 404 godsvogne samt 25 ruteautomobiler. Af ældre statsbanemateriel er der bl. a. udrangeret 9 damplokomotiver, 17 personvogne, 264 godsvogne og 13 ruteautomobiler.

Ved ulykkestilfælde er i driftsåret 8 rejsende blevet dræbt ved egen uforagtighed, medens 12 af Statsbanernes personale mistede livet i tjenesten. Endvidere har 12 personer, som hverken var rejsende eller knyttet til banerne, mistet livet, deraf 11 ved egen uforagtighed.

#### Tog- og lokomotivbevægelsen.

Ved driftsårets begyndelse omfattede køreplanen for de personførende togs vedkommende, målt i antal togkilometer ca. 90 pct. af den normale køreplan før krigen, dvs. køreplanen pr. 15. maj 1939, når for begge driftsårs vedkommende ses bort fra elektriske tog og for driftsåret 1950/51 endvidere fra de overtagne Sydfynske Jernbaner og Slangerupbanen.

Sommerkøreplanen, der trådte i kraft den 14. maj 1950, bragte kørslen op på ca. 92,7 pct. af køreplanen i 1939.

Vinterkøreplanen trådte i kraft den 8. oktober 1950.

Det gennemsnitlige daglige antal kørte kilometer med personførende plantog efter sommerhenholdsvis vinterkøreplanen var:

	Sjælland— Falster	Jylland— Fyn	Ialt
14/5 1950 .....	30537	41787	72324
Heraf damptog ....	14029	16468	30497
motortog ...	6232	21737	27969
lyntog .....	880	3582	4462
elektr. tog ..	9396	—	9396
8/10 1950 .....	29280	40722	70002
Heraf damptog ....	13155	15890	29045
motortog ...	6139	21250	27389
lyntog .....	880	3582	4462
elektr. tog ..	9106	—	9106

Af lokomotivkilometer er der kørt 53,2 mill. mod 51,1 mill. året før, således at der har været en stigning på 2,1 mill. eller 4 pct. Lokomotivkilometerne fordeler sig således på de enkelte trækraftarter:

	I togkørsel				
	Forreste lokomotiv hhv. motorvogn (= togkilometer) tus.	Øvrige lokomotiver hhv. motorvogne (forspænd o. l.) tus.	Rangeringskilometer tus.	Tomkørsel og reservehold tus.	Ialt tus.
Damplokomotiver ..	19040	211	2005	438	21694
Rangerlokomotiver .	—	—	8366	—	8366
Lyntog .....	2225	2023	—	—	4248
Elektriske tog .....	3408	3886	—	—	7294
Øvrige motortog ....	10215	482	818	—	11518
Ialt ....	34888	6602	11189	438	53120

#### Nye sikrings- og signalanlæg.

I løbet af driftsåret er nye elektriske sikringsanlæg taget i brug på stationerne Bagsværd, Faarup, Funder, Skalborg, Vangede og Værløse.

Nye sikringsanlæg på stationerne Køge, Lejre, Onsild og Stenløse samt et nyt signalanlæg i Frørup var praktisk taget fuldført ved driftsårets udgang.

Endvidere er nye sikringsanlæg under arbejde på stationerne Hillerød, Hjørring Kirkeby, Kværndrup, Langaa og Stenstrup samt på strækningen Lyngby-Holte (automatisk linieblokanlæg af ny type).

Projekt er under udarbejdelse til sikringsanlæg på stationerne Arden, Doense, Esbjerg, København H post 4, Sig, Struer og Svendstrup, Jyll., samt til et rangersignalanlæg for København H, post 6.

## Lokomotivfyrbøder optaget som elev på Kunstakademiet

Lokomotivfyrbøder C. F. Kann, København Gb, er antaget som elev på Kunstakademiet.

Kann, der er født i 1921 og ansat i sin nuværende stilling i december 1947, udtaler i den anledning:

Som dreng bestilte jeg ikke meget andet end at tegne, men det var først, mens jeg fik min uddannelse som maskinarbejder, at jeg begyndte at lære at tegne på et korrespondancekursus. Jeg prøvede så på at leve for tegningerne og malerierne, men det kunne ikke gå sådan rent økonomisk, og derfor søgte jeg ind ved DSB.

Jeg tog undervisning hos maleren Askov Jensen, der nu fornylig opfordrede mig til at søge ind ved Kunstakademiet, men jeg troede såmænd ikke på, at det ville lykkes. Nu skal jeg være elev af professor Kræsten Iversen.

# Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne

Af C. E. Andersen.

## Det nationale brændstofforbrug.

Det aktuelle store problem, som De danske Statsbaner står overfor at skulle tage stilling til, drejer sig jo om, hvilken drivkraftsform man skal arbejde henimod i fremtiden. Skal man anskaffe nye damplokomotiver eller diesellokomotiver eller gasturbinelokomotiver? Eller skal man elektrificere hovedlinierne og lade elektrolokomotiver trække togene?

Det er nærliggende at betragte problemet som et drivkraftproblem. Men det er ikke ganske korrekt; eller rettere sagt, det er faktisk en vildledende betragtning.

Kerneproblemet drejer sig ikke om lokomotivernes art og konstruktion, men derimod om energiråstofferne, og tilmed ikke så meget om disses art som om deres oprindelsessted. Det er først og fremmest et problem om forsyning, forøvrigt på langt sigt, endvidere om transportmuligheder, om udenrigshandel og valutaforbrug, om aftaler med specielle lande, om brændstofpriser, — og dernæst om brændstoffernes art. — Andre energikilder, som vandkraft kan også inddrages i betragtningerne.

Naturligvis må dette problem betragtes ud fra tekniske synspunkter, idet energiens udnyttelse afhænger af kraftmaskinerne. Men det berettiger ikke til en motivforskydning. — De enkelte arter kraftmaskiner og lokomotiver er forøvrigt ikke strengt afhængige af bestemte slags råstoffer. Damplokomotiver kan konstrueres både til stenkulsfyring, kulstøvfyring, brunkulstøvfyring, tørvestøvfyring og oliefyring. Diesellokomotiverne kan konstrueres til fyring ikke alene med dieselolie, men også med brændselolie, samt med generatorgas. Gasturbinerne kan principielt fyres med næsten hvad som helst, der er i luftform eller vædskeform eller forstøvet. Elektricitetsværker kan udrustes med mange slags kraftmaskiner, der byg-

ges til fyring med enhver art brændsel, lige fra tørv til naturgas. Ja, de kan i fremtiden drives ved atomkerneenergi. De kan også drives af vinden eller tidevandet eller det rindende vand, hvilket sidste ganske vist forudsætter, at de placeres på et gunstigt sted, f. eks. i Norge.

Problemet er ikke blot et statsbaneproblem. Det angår staten som helhed og den enkelte skatteborger, brændstofforbruger og kaffedrikker. Sagerne ser højst forskellige ud for de forskellige parter. Det er ingenlunde givet eller blot venteligt, at statsbanernes interesser skal falde sammen med statens interesser eller den enkelte samfundsborgers interesser.

Jernbanernes energiproblem kan naturligvis betragtes isoleret. Det er endda den letteste måde at klare sagen på. Men det er ikke den ideelle måde. Thi statsbanerne skal ikke være en stat i staten, men derimod en del af staten.

Statsbanerne spiller forøvrigt kun en ret lille rolle som element i den store energiforbrugende samfundshelhed.

I sidste regnskabsår, hvorfra statistiken er offentliggjort, nemlig 1950/51, brugte Statsbanerne:

	Til en værdi af
396 300 t lokomotivkul	37,75 mill. kr.
15 400 m <sup>3</sup> dieselolie .	3,05 * *
400 m <sup>3</sup> benzin ...	0,11 * *
43 600 mWh elektr. energi .....	3,74 * *
Ialt: ca. ....	45,00 mill. kr.

Til sammenligning beløb landets samlede indførsel minus udførsel sig i kalenderåret 1950 til

	Til en værdi af
6 679 400 t faste brændstoffer .....	601,7 mill. kr.
1 768 600 t flydende brændstoffer .....	362,4 * *
10 400 t luftformige fortætt. brændstoffer	5,0 * *
177 000 mWh elektr. energi .....	5,1 * *
Ialt ca. ....	974,0 mill. kr.

For de første 10 måneder af 1951 var tallene

	Til en værdi af
4 963 400 t faste brændstoffer .....	586,0 mill. kr.
1 618 600 t flydende brændstoffer .....	406,4 * *
18 500 t luftformige fortætt. brændstoffer	9,5 * *
107 000 mWh elektrisk energi ...	3,1 * *
Ialt ca. ....	1 005 mill. kr.

For hele 1951 må man regne med et beløb i nærheden af 1200 mill. kr.

Tallene refererer til værdien ved ankomsten til dansk havn og indbefatter altså fragtomkostningerne til søs. Det kan ikke oplyses, hvor stor en del af fragtomkostningerne, der tilfalder danske rederier henholdsvis udenlandske rederier. Valutaforbruget er derfor noget problematisk. — Det gælder forøvrigt også om statsbanernes valutaforbrug.

Den effektive brændstofudgift bør egentlig beregnes henført til forbrugsstederne. Men det er uigennemførligt. Kun må man gøre sig klart, at tallet for værdien her naturligvis er højere end for værdien i havnene.

Vi producerer imidlertid også en betydelig mængde brændstof inden for landets grænser.

For træproduktionen er de foreliggende tal ret usikre, bl. a. fordi man ikke ved hvor stor en del af træet, der brændes umiddelbart eller som affald efter forarbejdning osv.

Produktionen af tørv og formbrændsel androg i 1951 meget nær 2 500 000 t.

Brunkulsproduktionen androg i løbet af årets første 10 måneder ca. 900 000 t. Men i denne periode leveredes der fra lagre og lejer ca. 1250 000 t. I løbet af året sidste 2 måneder har leverancerne utvivlsomt været forholdsvis større end i de forudgående måneder.

Brændselstræets, tørvenes og brunkullenes værdi på produktionsstederne må have været væsentlig over 100 mill. kr.

På forbrugsstederne har disse brændstoffers værdi imidlertid været langt større, sandsynligvis over

200 mill. kr. Dermed kommer den samlede nationale brændstofregning op i nærheden af 1500 mill. kr. i løbet af et enkelt år.

Dette tal kan jo nok give stof til eftertanke, både ud fra jernbanesynspunkter og nationale og individuelle synspunkter.

Statsbanernes brændstofforbrug udgør selv ved damplokomotivdrift kun ca. 3 pct. af samfundets samlede brændstofforbrug.

Tallene stiller umiddelbart en række problemer. — Disse kan synes at være endnu vigtigere end de vigtigste problemer, der angår banerne, og som nu undersøges i kommissioner og på anden måde.

#### *Brunkulsudnyttelsen.*

Når forfatteren har grebet pennen, er det især for at pege på nogle problemer angående brunkulsudnyttelsen.

Brunkulsproduktionen har efterhånden antaget et meget betydeligt omfang. I 1952 regner man med en månedsproduktion på 200 000 t. Det giver ca. 2½ mill. t på et år. — I rekordåret 1947 blev der brudt 2,8 mill. t. Senere gik produktionen stærkt ned; men nu er den atter forceret til det yderste.

Det hedder sig, at denne forøgelse af brunkulsbrydningen er en midlertidig foranstaltning til afhjælpning af forsyningsvanskelighederne og formindskelse af valutaforbruget til kulindkøb fra udlandet. Men skal man se den ubehagelige virkelighed i øjnene, må man vel tro, at forholdene ikke kan ventes at blive noget bedre i de kommende år.

For tiden er situationen endda sådan, at staten yder lån og giver direkte støtte til brunkulsproduktionen. Der er foreløbig bevilget 5 mill. kr. til lån og 3½ mill. kr. til understøttelser for at fremme den private produktion. Og man kan sikkert vente, at der bevilges langt større summer hertil i de kommende år.

Statshjælpen ydes specielt til brydning af brunkul i ældre lejer, der er blevet fyldt med vand, og til åbning af nye lejer, der er dækket af særlig tykke jordlag, som må fjernes.

Brunkulsbrydningen foregår så uregelmæssigt og forceret, at man

ikke får udnyttet forekomsterne ret godt. Man nøjes med at bryde de bedste lag og kun på de bedste steder. Resten lader man ligge og overdækker den eventuelt med jord. Det er naturligvis muligt at udgrave resterne på et senere tidspunkt; men det vil blive meget kostbart. Hvis man tog det hele med det samme og gravede ud til alle steder fra de eksisterende lejer, i stedet for stadig at åbne nye lejer, og gennemførte arbejdet i besindigt og ensartet tempo og efter grundig planlægning, kunne man få udnyttet brunkullene langt bedre. Det synes ikke at være usandsynligt, at man kunne få dem udnyttet dobbelt så godt som nu, eller at man kunne nøjes med at tære halvt så stærkt på forekomsterne.

Vore brunkulsressourcer er jo ikke særlig store. Man kan vel regne med henvend 25 mill. t med nogenlunde god brændværdi, dvs. 2000—3000 gramcalorier pr. g. Medregnes større forekomster med noget lavere brændværdi, ca. 2000 gramcalorier pr. g., kommer man op på ca. 40 mill. t.

Fortsættes den nuværende produktionspolitik, får man sikkert aldrig mere end 12—15 eller allerhøjst 20 mill. t frem.

Hertil kommer så, at man udnytter brunkullene på meget dårlig måde, så man faktisk ikke får ret megen glæde af dem.

Man brænder størstedelen af brunkullene i små anlæg, såsom kakkellovne, der tilmed er forældede og ikke er konstrueret til brunkulsfyrring, og som ikke bliver betjent eller kan betjenes efter brændstoføkonomiske principper.

På den anden side indfører man stenkul og forbrænder dem i store moderne anlæg, såsom elektricitetsværker. Disses kedler kunne ellers udnytte brunkullenes varmpotential særdeles godt. Ganske vist må de eksisterende kedler i så fald bruge blandinger af forskellige brændstoffsorarter. Eftersom man alligevel investerer store kapitaler i nye kedelanlæg, kunne man godt benytte lejligheden til at konstruere disse med henblik på brunkulsfyrring, selv om det koster en del mere.

Nationaløkonomisk set ville det være bedre at bruge brunkullene i

de dertil indrettede og af sagkyndigt personale betjente anlæg, og at bruge stenkullene og koksene i de små og primitive anlæg. —

Det er endvidere ulogisk og uøkonomisk at transportere stenkul i store mængder fra havnene, hvortil kullene kommer fra udlandet, til det indre Jylland, og samtidig transportere brunkullene fra det indre Jylland til kystbyerne, ja, for en dels vedkommende videre med skib, for eksempel til København.

Brunkulstransporterne belaster endda landets transportvæsen hårdt. De foregår både med skib, statsbaner, privatbaner og lastbiler. Når man færdes i Midtjylland, får man et stærkt indtryk af, hvordan denne trafik slider på kørende materiel og veje m. m.

Alene brændstofudgifterne til brunkulstransporterne bliver til store summer. Man må sikkert skrive en ret mærkbar del af landets benzinsregning på brunkulstransporternes konto.

Det kunne være interessant at vide, hvor stor en del af udgifterne til brunkulstransporterne, der skyldes benzin til bilerne.

Det er imidlertid værd at hæfte sig ved, at alene transportomkostningerne for et enkelt års brunkulsproduktion (1952) må formodes at beløbe sig til omkring 100 mill. kr.

For 25 mill. t vil transportregningen andrage et beløb af størrelsesordenen *en milliard kr.*

Dette eksempel må være tilstrækkeligt til at vise, at problemerne vedrørende udgravningen, transporten og udnyttelsen af brunkullene er vigtigere for landet end f. eks. problemerne vedrørende statsbanernes eventuelle omstilling fra dampdrift til dieseldrift eller elektrisk drift.

Brunkulsproblemet er tilmed højaktuelt. Fortsættes den nuværende produktionspolitik, vil det neppe vare ret mange år, før man har ødelagt brunkulsforekomsterne i en sådan grad, at en fortsat udnyttelse vil blive umuliggjort eller vil blive meget uøkonomisk.

Det allerbedste ville være at lade brunkullene blive liggende som en reserveenergikilde til vanskelige tider eller som en reserveråstofkilde i

for fremtidens kemiske industrier.

Men dette håb må man vist opgive, når man tænker på den dynamik, brunkulsgraveriet har fået, og de interesser og kapitaler, der er knyttet til udnyttelsen. Man må altså indstille sig på, at der bliver udgravet kolossale mængder brunkul i de kommende år, og at de bliver udnyttet meget slet, skønt samfundet ofrer meget store summer på udgravningen og transporten.

Brunkulsproblemet angår i høj grad jernbanerne, ikke blot fordi brunkullene i betydelig udstrækning befordres med jernbanerne og nødvendiggør forøgede kulimporter til jernbanerne, men også fordi brunkulsudnyttelsen og banernes drivstofsforbrug spiller en sideordnet og i nogen grad genindvirkende rolle indenfor den nationale energihusholdning.

Dermed melder spørgsmålet sig, om det ikke ville være muligt at udnytte brunkullene rationelt som drivmiddel for jernbanerne og samtidig at løse jernbanernes drivmiddel- og drivkraftproblemer.

Det må ganske vist understreges, at DSB ikke kan være interesseret i at skulle omstille trækraften til udnyttelse af energistoffer, som er anderledes end de sædvanlige, og som endda er dårligere og — desuden dyrere for banerne. — Statsbanerne kan iøvrigt gøre gældende med fuld ret, at det ikke er en statsbaneopgave at udnytte brunkullene effektivt for derved at reducere samfundets brændstofudgifter til udlandet.

Men det ændrer ikke den kendsgerning, at brunkulssagen er såre vigtig og fortjener at blive behandlet nøjere.

Når der nu er nedsat en kommission, »Traktionsudvalget«, der skal undersøge Statsbanernes drivkraftsspørgsmål, så kunne det være rimeligt, om dette udvalg ville tage brunkulsspørgsmålene op til nærmere undersøgelse.

Det synes at haste under hensyn til den stedfindende virksomhed. Når der nu udgraves 8000 t brunkul om dagen, og udvindingsomkostningerne — incl. statstilskud — andrager ca. 25—30 kr. pr. t, og transportomkostningerne andrager 20—50

kr. pr. t, så betyder det, at samfundet bruger 500 000 kr. hver dag til udnyttelsen af brunkullene, som man kunne få udnyttet meget bedre på andre måder. — For dette daglige beløb kunne man anskaffe et damplokomotiv eller elektrificere flere km jernbane. Blot man kunne forbedre udnyttelsen med 10 pct., kunne det på en enkelt dag betale en undersøgelseskommissions samlede virksomhed.

#### *Brunkul som lokomotivbrændstof.*

Lad os derfor se lidt på brunkullenes udnyttelsesmulighed i forbindelse med forskellige former for jernbanelokomotiv, først damplokomotiver, derpå diesellokomotiver, endvidere gasturbinelokomotiver samt luftturbinelokomotiver (gasturbinelokomotiver med drivluftpøhedning udefra), — samt elektrolokomotiver i forbindelse med forskellige slags elektricitetsværkskraftmaskiner.

Brunkul er jo et broget begreb. Selv de danske brunkul er meget forskelligartede. Men ingen af de danske brunkul indeholder virkelige gode brunkul.

Under krigen forsøgte Statsbanerne at fyre visse lokomotiver med brunkul. Det var under en nødsituation, hvor alle midler måtte prøves, ikke af hensyn til god udnyttelse af brunkullene, men derimod for banernes skyld. Resultatet var ikke godt, end ikke set på baggrund af situationen.

Det er imidlertid et åbent spørgsmål, om det ikke skulle være muligt at konstruere nye lokomotivtyper, der kan fyres med brunkul.

En engelsk lokomotivfabrik leverer i denne tid 120 lokomotiver til Victorias Statsbaner (Australien). Det drejer sig om store moderne lokomotiver, dels 1D1-koblede godstogslokomotiver, dels 2C2-koblede eksprestogslokomotiver. Nogle af disse lokomotiver skal indrettes til fyring med brunkul, der forekommer i store mængder i landet. Da der endnu ikke er fremkommet nærmere oplysninger om disse lokomotivers konstruktive udformning, endsige om driftserfaringer, kan sagen ikke kommenteres.

Der er imidlertid også muligheder

for at udnytte brunkul som lokomotivbrændstof i forarbejdet form.

Man kan således male brunkullene til fint støv og bruge det som brændstof til lokomotiverne. Støvet blandes og indblæses sammen med forbrændingsluften ved hjælp af brændere, der minder stærkt om de brændere, man bruger til oliefyrede damplokomotiver.

Teoretisk set kan man skelne mellem tørvestøvfyring, brunkulstøvfyring og stenkulstøvfyring. Men i praksis er der ikke nogen egentlig forskel.

Allerede i 1913 begyndte man i Sverige at gøre forsøg med at drive damplokomotiverne ved hjælp af tørvestøv. Fra 1915 til midten af 1920-erne indrettedes et betydeligt antal damplokomotiver af flere forskellige typer til tørvestøvfyring. Jernbanen fra Nässjö over Jönköping til Falköping blev ligefrem drevet af brændstof fra en enkelt tørvestøvmose. — Resultaterne var i mange henseender bemærkelsesværdige. Således opviste et 2C-koblet lokomotiv med tørvestøvfyring en kedelvirkningsgrad på 73 pct. mod 68,5 pct. for et stenkulsfyret lokomotiv af samme type; og fyrrumstemperaturen var 1670 ° C. mod 1510 ° C.

Der er vel grund til at tro, at tørvestøvfyring ville have været anvendt i Sverige den dag i dag, hvis man ikke havde elektrificeret alle de vigtigere jernbanestrækninger. — I Sverige er vandkraft nu engang billigere end tørvekraft.

De svenske forsøg på lokomotivdrift med tørvestøv i stor stil og udnyttelsen af en enkelt stor mose som kraftkilde for en hel jernbane, kunne måske inspirere tanken om lignende forsøg i Danmark. — Man kunne eksempelvis tænke sig at drive jernbanerne i Vendsyssel med lokomotiver, der fyres med tørvestøv, som produceres i en del af St. Vildmose, eller som fremkommer ved briketfabrikation som et biprodukt.

Denne sag skal vi dog ikke komme nærmere ind på her. De danske tørvestøsmoser ligger nemlig så spredt, at tørveprodukterne som regel kan udnyttes lokalt, hvorfor de ikke fordrer lange transporter. — For brunkullene er forholdene anderledes;

brunkullene må for størstedelen transporteres langt bort og bliver derfor urimeligt dyre. Brunkulsforekomsterne svinder hastigt — tørveforekomsterne bliver derimod genskabt i det væsentlige, når der hængår en række år.

#### *Kulstøvfyring i fremmede lande.*

De første forsøg på at fyre lokomotiverne med kulstøv af en eller anden art daterer sig fra omkring århundredskiftet, da Manhattan Elevated (New Yorks bybane) forsøgte sig med kulstøvfyring. Senere elektrificerede man linierne.

Under første verdenskrig anstillede en hel række amerikanske jernbaneselskaber eksperimenter med kulstøvfyring. I 1914 byggede (eller ombyggede) Chicago and North Western et 2B1-lokomotiv til støvfyring. Samme år indrettede New York Central et 2C-koblet lokomotiv og senere tillige et 2C1-koblet lokomotiv til støvfyring. 1915 fulgte Delaware and Hudson Railroad med et 1D-lokomotiv. 1917 anskaffede Santa Fé Selskabet et 1D1-lokomotiv med støvfyring, og 1918 byggedes et C-koblet støvfyret lokomotiv til en industribane. 1919 anskaffede Lehighbanen et 2C-lokomotiv med støvfyring.

Desuden eksporteredes der i 1917 en række 1D- og E-koblede lokomotiver til Brasilien. 1919 sendtes et 2C2-koblet lokomotiv til New South Wales. 1920 leveredes der to 2C-koblede kulstøvlokomotiver til Holland og samme år to 1D-lokomotiver til Italien. 1923 prøvedes også støvfyring i Chile.

I 1925 ombyggede Kansas City and Southern Railroad et Mallet-lokomotiv til fyring med brunkulstøv, og 1929 ombyggedes endnu et lokomotiv med forbedret brændings-system. — Resultatet var særdeles tilfredsstillende. Men kort efter fulgte den økonomiske kriseperiode. Da brændselolie kan fås for yderst små priser i disse egne, og da man ikke behøver at indrette de oliefyrede lokomotiver med apparater til finmåling af brunkullene, er man senere gået over til at fyre med olie i næsten alle lokomotiver i denne del af Amerika.

For ca. 25 år siden begyndte de tyske rigsbaner at interessere sig stærkt for at fyre damplokomotiverne med brunkulstøv, endda ikke blot af hensyn til udnyttelsen af brunkulsforekomsterne, men også for at forbedre lokomotivernes egenskaber på forskellig måde.

I 1927 ombyggedes et par 1D-koblede godstogslokomotiver af den preussiske statsbanetype G 8 = den tyske rigsbanetype 56 — til brunkulstøvfyring. Senere ombyggedes to andre lokomotiver af denne type og desuden 1E-koblede lokomotiver af den preussiske type G 12 = rigsbanetype 58, og sluttelig fire andre af sidstnævnte type. Til en privat minebane ombyggedes et D-koblet tenderlokomotiv. De ombyggedes efter to ret forskellige systemer, AEG og STUG.

Resultaterne var i begyndelsen middelmådige. Men til sidst gik det meget godt. Lokomotiverne kunne ophedes langt hurtigere end før, og kunne derfor udnyttes mere. De brunkulstøvfyrede lokomotiver opviste større kedeffect end de normale stenkulsfyrede lokotiver af samme type. Kedelbelastningen bragtes op til 69 kg damp pr. m<sup>2</sup> pr. time. Kedelvirkningsgraden var 80 pct. De ombyggede lokomotivers brændstoføkonomi var ca. 50 pct. bedre end for de udbredte lokomotiver af den preussiske type P 8 = rigsbanetype 38 = DSB-type T, — til trods for, at brændstoffet var brunkul i stedet for stenkul. Det må på den anden side fremhæves, at de tyske brunkul er langt bedre end de danske.

I krigsårene i begyndelsen af 1930-erne opgav rigsbanerne trods alt planen om at gå over til brunkulsfyring af damplokomotiverne i større stil. Stenkullene var jo meget billige på det tidspunkt. Desuden havde man jo næsten udtømmelige forekomster af stenkul, endda fortrinlige stenkul, indenfor landets grænser, og var derfor ikke så ansporet til at spare på dem, som man er det i kulfattige lande. Allervigtigst var det dog, at det kostede en del at bygge de ældre lokomotiver til støvfyring. Det havde man ikke råd til i de vanskelige år. Og

forøgelsen af de ældre lokomotivers arbejdsevne var dengang lidet vigtig. Derfor opgav rigsbanerne sagen. Efter kriseperioden begyndte man at elektrificere jernbanerne i brunkulsområderne og udnyttede derved brunkullene på anden måde.

I sidste halvdel af 1930-erne gjorde rigsbanerne imidlertid et nyt forsøg med kulstøvfyring. Men dette forsøg iværksattes ikke af hensyn til at bruge brunkul, ej heller for at forbedre lokomotivernes brændstoføkonomi. Støvfyringen tjente kun som et middel til et meget specielt formål.

Rigsbanerne søgte i disse år at forøge togenes hastigheder til det yderste og konstruerede flere typer damplokomotiver med 170—180 km/t. tilladt servicehastighed. Ved sådanne hastigheder stilles der store krav til personalets iagttagelse af signaler m. m. Derfor fandt man det ønskeligt at anbringe førerpladsen i lokomotivernes forende. Dette nødvendiggjorde imidlertid oliefyring eller støvfyring. (NB. Herved aflastedes lokomotivfyrbøderen for arbejdet med at fyre på det store lokomotiv, så også han kunne deltage i sikkerhedstjenesten). Skønt oliefyringstekniken allerede dengang var tilfredsstillende, valgte man støvfyring, af hensyn til landets kulrigdom. Man byggede et 2C2-koblet 05-lokomotiv med førerpladsen fortil og med kulstøvfyring. Kulstøvet fandtes på tenderen og transporteredes ved trykluft gennem et 14 m langt rør til lokomotivets forende, dvs. fyrkasseenden, idet lokomotivet var vendt om. Lokomotivet byggedes ikke til brunkulstøvfyring, men stenkulstøvfyring. Selve fyringssystemet viste man ikke særlig stor interesse og gjorde ikke synderlig meget ved, fordi opgaven kun drejede sig om at indrette lokomotivet til baglæns kørsel. — Resultatet blev imidlertid slet. Stenkulstøvet blev ikke forbrændt komplet. Lokomotivets ydeevne blev mindre end for de normale 05-lokomotivers vedkommende. Under krigen blev det derfor indrettet til almindelig stenkulsfyring med rist osv. og blev vendt om, så førerrummet befandt sig i tenderenden.

(Fortsættes.)



# Lønningsindtægter og fradrag, der skal påføres selvangivelsen

Under forudsætning af, at enhver er kendt med sin årsindtægts faste lønningsdeles størrelse, herunder stedtillæggets, og med henvisning til de forskellige afsnit om løn og tillæg i foreningens lommebog, hvor også årsindtægten for 1951 findes side 47 for aktive lokomotivmænd — dog uden medregnen af indtægter af særlige ydelser, betaling for eventuelt overarbejde eller mistede fri- eller orlovsdage — skal vi i det efterfølgende oplyse om de bevægelige lønningsdele og om forskellige beløb, der er fradragsberettigede på selvangivelsen.

## Reguleringsstillæg.

Indtil 1. april bestod reguleringstillægget af 26 portioner, og fra denne dato til 1. oktober af 30 portioner; de sidste tre måneder af året har det været 33 portioner. Tillæggets samlede størrelse for de enkelte kategorier er anført i nedenstående skema.

## Midlertidigt løntillæg.

Dette tillæg har i kalenderåret 1951 bibeholdt den størrelse, der fastsattes ved lov nr. 233 af 27. maj 1950 og senere ved lov af 22. marts 1951, hvorefter tillægget ydes som 6 reguleringstillægsportioner, der hver svarer til 3 pct. af grundløn, alderstillæg og pensionsgivende løntillæg, dog mindst til størrelsen af de ordinære portioner. Ugifte under 30 år har oppebåret  $\frac{2}{3}$  af tillægget og pensionister 70 pct. Det fremgår af skemaet nedenfor, hvor meget vore aktive medlemmer har fået udbetalt i midlertidigt løntillæg.

	Reguleringsstillæg		Midlertidigt løntillæg	
	gifte og dermed ligestillede	andre	Giftede og dermed ligestillede samt usgifte over 30 år	andre
	kr.	kr.	kr.	kr.
<b>Lokomotivinstruktør:</b>				
grl.	3927	2618	896	598
1.	3927	2618	1004	670
2.	4284	2856	1091	727
<b>Lokomotivførere:</b>				
grl.	3570	2380	767	511
1.	3927	2618	842	562
2.	3927	2618	940	626
<b>Elektroførere:</b>				
grl.	3570	2380	745	497
1.	3927	2618	810	540
2.	3927	2618	875	583
<b>Motorførere:</b>				
grl.	3570	2380	720	480
1.	3570	2380	756	504
2.	3570	2380	788	526
<b>Lokomotivfyrbødere:</b>				
	3570	2380	720	480

## Fradrag.

Foruden retten til fradrag af det beløb, der i det svundne kalenderår er betalt i skat, er det tilladt indtil et beløb på højst 600 kr. at fradrage udgifter til forsikringer m. m.

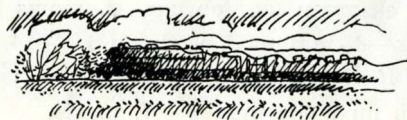
Pensionsbidraget, der udgør 5 pct. af den pensionsgivende lønning (grundløn, alderstillæg og almindeligt pensionsgivende tillæg); sygekassekontingent, der for aktive tjenestemænd indtil 1. oktober udgjorde 1,8 pct. af den samlede lønningsindtægt ÷ stedtillægget, i årets tre sidste måneder har bidraget været 1,7 pct. For pensionister har sygekassekontingentet været  $1\frac{1}{2}$  pct. af den pensionsgivende indtægt, altså den indtægt, der er lagt til grund for pensionens størrelse + 2 kr. pr. måned i januar, februar og marts og + 3 kr. pr. måned i den resterende tid af året. Tillige skal nævnes bidrag til begravelseskasse, livs- og ulykkesforsikringer og invalideforsikringer samt renter af lån, dog ikke de månedlige afdrag på disse.

Som fradragsbestemmelse er der på rigsdagen for det kommende år vedtaget en lov, hvorefter enhver lønmodtager kan fradrage et fast beløb på 300 kr., dog højst 10 pct. af indtægten. Der kræves ingen dokumentation for, hvilke udgifter de 300 kr. omfatter, men for dem, der tidligere har haft større fradrag, gælder, at hvad de 300 kr. overskrides med, skal der fremføres dokumentation for overfor skattevæsenet. Såfremt både mand og hustru arbejder for løn for fremmede, skal de begge have fradraget, og hvis et eller flere af børnene også arbejder for løn, tilkommer der ligeledes dem fradraget. De 300 kr. kan ikke fradrages i pension.

I samme forbindelse skal nævnes, at ligningslovens bestemmelser for 16 årige nu er rettet således, at de kun gælder for dem, der fylder 16 år i det pågældende skatteår, d. v. s. efter den 31. marts, hvorved de, der fylder 16 år før denne dato, har ret til både børnefradrag og børnetilskud i skatteåret 1952—53.

Samtidig gør man fejlen fra sidste år god igen ved i den nye lov at bestemme, at de, der i skatteåret 1951—52 blev ramt af bestemmelsen, kan begære ligningen for dette skatteår taget op til ny beregning. Dette kan ske ved henvendelse til sognerådet, til ligningskommissionen eller (i København) til skattevæsenet.

Det er som sædvanligt tilladt at trække halvdelen af de indtjente natpenge fra og  $\frac{3}{4}$  af kontingentet til foreningen, som i årets første 6 måneder var 7 kr. og i de sidste 6 måneder 9 kr., for medlemmer, der har stået i foreningen i over 5 år. Medlemmer med under 5 års medlemskab har betalt henholdsvis 9 og 11 kr.



### Overanstrengelse!

Jævnlig hører man om en kollega, som er sat fra motorkørselen; årsagen er, i de fleste tilfælde, noget med hjertet.

Hvad er nu grunden til de mange hjertetilfælde blandt lokomotivførere? Det rigtigste var vel at spørge specialisten, men vi, der har skoen på, ved jo udmærket, hvor den trykker. Se blot på vor arbejdstid og -vilkår.

Tager man f. eks. tur M 129 i Esbjerg, kan man teoretisk ikke påpege noget, der er i strid med tjenestetidsreglerne, men mægtigt til sammensurium skal man lede længe efter, og så er den meget anstrengende at køre i, sat op som turene tilsyneladende bliver efter princippet: »ka' de ta' den, ka' de også ta' den næste«. Intet under, at vore hustruer klager over, at når vi endelig er hjemme, skal vi sove eller er uoplagte. Det er en selvfølge, at en sådan udnyttelse af den menneskelige organisme er af det onde og giver bagslag i det lange løb.

Når man hører, at statens og kommunens kontorpersonale har fået tjenestetiden nedsat til 7½ time pr. dag, grundet på enerverende arbejde, forstår man ikke, at der stadig skal bydes en lokofører, specielt på eenmandsbetjente motorkøretøjer, en 8 timers norm, der i det daglige arbejde jævnligt bliver til både 10 og 12 timer på alle døgnets tider, uafbrudt anspændt med udkig efter signaler, bevogtede og ubevogtede overkørsler, opbremsninger hver 6 à 7 min. og med de hamrende motorer i ryggen, hvis larm ikke mindst påvirker nervesystemet, der yderligere belastes med ansvaret for de rejsendes sikkerhed.

Når kontorpersonalet på grund af enerverende arbejde kan få arbejdstiden nedsat, må vi andre vel i al beskedenhed også kunne komme i betragtning. I alle tilfælde mener jeg, og mange med mig, at det nu må være slut, lad os nu få tjenestetidsnormen sat ned og få nogle menneskelige ture, der kan redde den sidste rest af arbejdsglæden og standse tilgangen af lokopersonale til »de dårlige hjerters brigades«.

H. K. Petersen.

## Jernbaneskolens plan

*Instruktion til motoruddannelse:* 14.—17. januar.

*Instruktion til motoruddannelse i Aarhus:* 23.—26. januar.

*Motorkursus:* 18. februar—21. marts med eksamen 22.—24. marts.

*Motorkursus i Aarhus:* 27. februar—31. marts med eksamen 1.—2. april.

*Lokomotivfyrbøderkursus:* 7. januar—28. februar med eksamen 29. februar—4. marts samt 10. marts—8. maj med eksamen 10.—14. maj.

*Lokomotivfyrbøderkursus i Aarhus:* 11. januar—4. marts med eksamen 5.—7. marts.

## Kollektiv barbarisme

*Digteren Ignazio Silone om de russiske arbejdslejre.*

Af en tale, som Ignazio Silone, der er medlem af Italiens regering, har holdt i Bryssel, citerer vi:

I gamle dage kunne man ofte konstatere en overraskende mangel på fantasi selv hos store ånder. Men i vor tid har vi ret til at tilråbe disse mennesker: »Hvis I overhovedet endnu har øren at høre med, er det jeres moralske pligt at høre!« — Hvordan kan man forholde sig døv eller blot ligegyldig overfor vidneudsagn fra et stadig voksende antal flygtninge fra de sibiriske tvangsarbejdslejre — udsagn af mennesker, hvis åndelige kvalitet, hvis troværdighed og oprigtighed er hævet over enhver tvivl?

Disse uigendrivelige og uigendrevne udsagn beretter om forhold og tilstande, der alene ved de uoverskuelige masser, som rammes af denne terroren, overgår alt, hvad historien har kendt af uhyrlighed! Hvor svage, farveløse, banale og utilstrækkelige synes ikke selv de dybest alvorlige ord overfor en så uhørt, monstrøs, ja, djævelsk virkelighed! Endskønt vor ordforråd med hensyn til skildringen af de lidelser, som opfindelsen af nye og stadig mere skamløse torturinstrumenter har nedkaldt over værgeløse mennesker, har kunnet holde trit med denne udvikling, ja, endog har udvidet det i uanet målestok, svigter det dog overfor det martyrium, der har ramt de 12—15 millioner tvangsarbejdere i Sibirien, ja, overfor den enkle kendsgerning, at dette grænseløse martyrium hører til de normale, lovlige institutioner i et nyt økonomisk og politisk system. Under alvorlig overvejelse af menneskenes stilling i disse kæmpemæssige nye sibiriske slavelejre, hvis befolkningstal er på størrelse med mange nuværende staters, dukker der gamle, trøstesløse bibelske erindringsbilleder frem i sjælen. Man mindes Jesajas profeti om frelseren, den mest foragtede og uværdige, fuld af smerte og sygdom, der martres og straffes. — Også hine usalige i Sibirien hører nu til »de mest foragtede og uværdige, i hvilke alt menneskeligt — absolut alt — legeme og sjæl — forhånes og skændes«. For vort indre øje fremmanes billedet af lammet, der føres til slagtebænken, hvor det forbløder. Ingen hører dets døds-klynk, — ingen hører de døendes jammerskrig i Sibirien.

*Sovjet-regeringssystemets tragiske udarten* pålægger alle frie mennesker nye, svære opgaver, — opgaver, som vi i vor naive tro, betinget af en optimistisk historieopfattelse, anså for løst engang for alle af tidligere generationer. Vi havde håbet, at vi kunne nøjes med at beskæftige os med forbedringen af menneskehedens ydre og indre forhold, med socialismens problemer, med de »brede masser«s behov, som tiden og udviklingen ville medføre. Vi leved i den illusion, at de resultater, som tidligere generationer var nået frem til i de store og afgørende spørgsmål, var uigenkaldelige, og at en revolution i vor tid kun kunne fuldstæn-

diggøre disse resultater, det vil sige udvide de moralbegreber, der hidtil havde hersket i det snævrere privat- og familieliv, til samfundets større forhold, — at vi kunne overføre de i det politiske liv herskende principper om frihed og demokrati til det økonomiske liv. Men erfaringerne fra Sovjetrusland har givet os socialister den sørgelige lektion, at det indbyrdes afhængighedsforhold mellem et produktionssystem og en kulturtype i et bestemt samfund ikke er så ukompliceret, som vi troede. Vi må tilmed erkende, at i et land med kollektive produktionsmetoder kan der opstå rene kannibalske forhold mellem menneskene, ja, at der kan udvikle sig en kollektiv kannibalisme!

*Skal socialismens ideal være et monopol for barbarer?*

Ingen af os føler sikkert trang til at lade socialismens store ideal blive et monopol for barbarer og deres hjælpers-hjælpere! Som socialist

skylder jeg samtiden en åben erklæring om dette punkt. Jeg tror ikke, at man i vor tid kan nøjes med at kæmpe for en simpel gentagelse af historien, for en revolution, gennemført af alle fremskridtsvenlige mennesker. Vor kampfront har i lyset af de fakta, vi nødvendigvis må iagttage, fået et uanet omfang: Vi må forsvare demokratiet som helhed — demokratiet som sådan! Ganske vist må vor kamp også i fremtiden gælde arbejderens frigørelse fra kapitalens åg, men samtidig må vi tilbage-erobre tidligere tiders politiske og moralske terræn, som er gået tabt i de totalitære stater, og som er en forudsætning for arbejderklassens frigørelse i de demokratiske stater. Uden disse fremskridt mister nemlig vor fremmarch på det økonomiske og sociale område sin mening. Ganske vist er vor byrde bleven tungere, men hvis vi lader de opgaver ligge, som vi indtil fornylig anså for vor generations særlige pligter, udleverer vi vort slægtled halvt besejret til de totalitære magter ....»

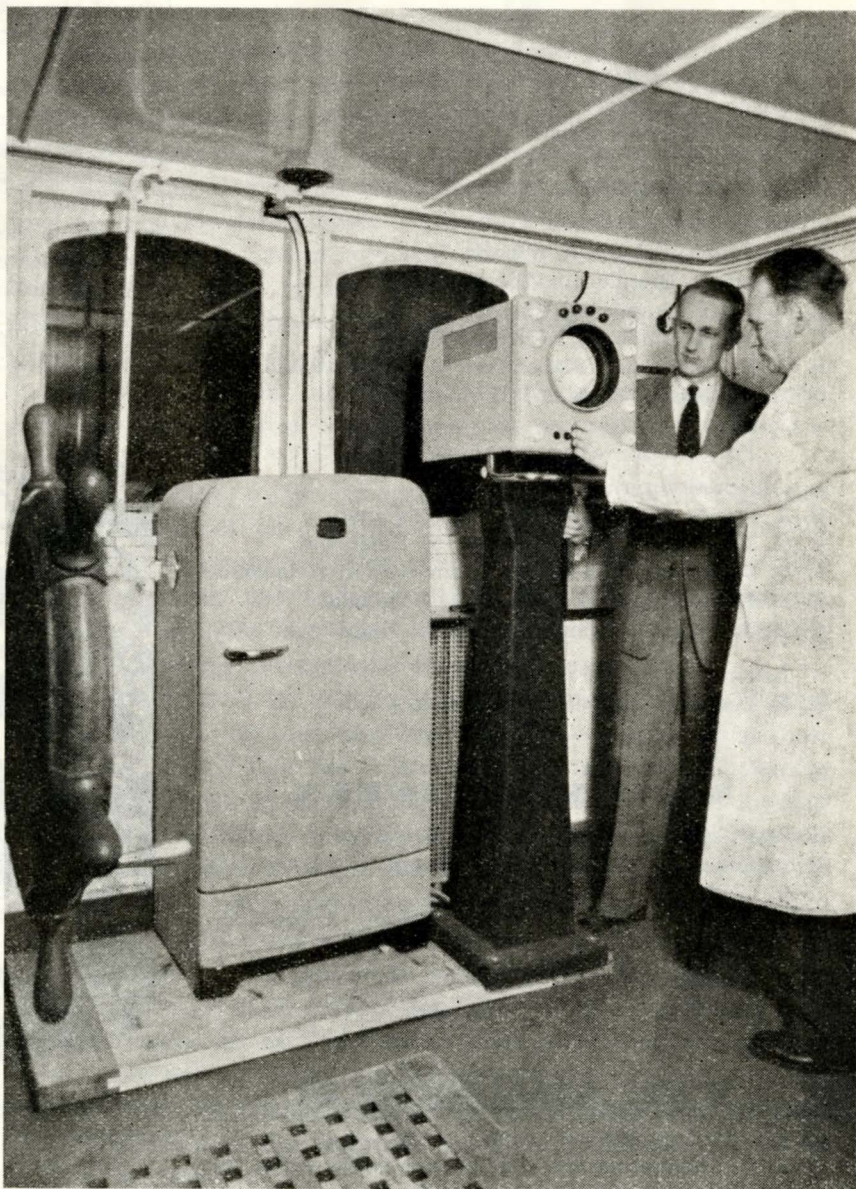
## Et danskbygget radaranlæg

Gennem ca. 1½ måned har der på Statsbanernes m/s »Jylland« på Kalundborg—Aarhus overfarten været installeret et radaranlæg, der med undtagelse af rørene er dansk helt igennem.

Det er den danske fabrik for måleinstrumenter »Terma A/S«, der har påtaget sig denne opgave for om muligt at konkurrere med de udenlandske fabrikker. Radaren er konstrueret af den norske ingeniør Th. Myhre, og anlæget regnes at kunne leveres for ca. halvdelen af, hvad man må betale for de udenlandske. Hertil kommer naturligvis den yderligere besparelse, der opnås i den »hårde valuta«.

Foruden at bygge en dansk radar, har firmaet sat sig for, at det vil gøre et skridt frem på vejen mod radarens demokratisering. D. v. s. uden at give afkald på nogen af de automatiske funktioner, som anses for nødvendige, når bølgelængden er 3 cm forsøge at fremstille en radar, som det skulle være overkommeligt også for de mindre skibe, som sejler den meste tid i lukkede farvande, at anskaffe.

*Ingeniør Th. J. Myhre th. og  
Prokurist Erik Christensen.*





### Tak.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min hustrus bisættelse.

*Johs. Pleen*

### Rettelse til lommebogen.

Ved en beklagelig fejltagelse er elektrofører L. P. V. Larsens 40 års jubilæum d. 1. maj 1952 ikke blevet optaget i foreningens lommebog for 1952, hvorfor meddelelsen bringes her.



*Forfremmelse pr. 1-1-52.*

Lokomotivfyrbøder til motorfører:  
P. A. L. Jørgensen, Odense, i Odense.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-1-52.*

Lokomotivfyrbøderne:  
F. B. Jensen, Paborg, til Viborg.  
G. Jacobsen, Brande, til Viborg.  
A. Jacobsen, Brande, til Viborg.  
O. Høyer, Kalundborg, til København Gb.  
H. C. E. Kristiansen, København Gb., til Roskilde.  
O. M. Jørgensen, Roskilde, til Brande.

*Forflytninger efter ansøgning pr. 15-1-52.*

Lokomotivførerne:  
B. E. Bigum, København Gb., til Helgoland.  
C. G. J. Loving, København Gb., til Helgoland.  
E. V. Villumsen (Lyø), København Gb., til Helgoland.  
H. H. Nielsen, København Gb., til Helgoland.  
O. P. Jørgensen, København Gb., til Helgoland.

Lokomotivfyrbøder:  
E. H. Pedersen, Korsør, til København Gb.

## MEDLEMSLISTEN

*Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-1-52.*  
Pens. lokomotivfører J. S. A. Lovmand, Langgade 118, 3., Valby.  
Pens. lokomotivfører J. K. J. Larsen, Stadionsvej, Thisted.  
Pens. lokomotivfører F. C. Jensen, Gefionsvej 27, 1., Fredericia.

## NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøder-afdeling:  
Aarhus: Kassererens navn og adresse rettes til: H. M. Pilgaard Nielsen, Ole Rømersgade 65.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Statsbanepersonalets Sygekasse meddeler, at de interessenter, der ønsker regnskabet leveret, vil få dette tilsendt, når forlangende herom indsendes til sygekassens kontor.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øjensygdomme antaget øjnelæge, doktor Jens Jensen, Aalborg, der afholder konsultation Vesterbro 73, Aalborg, kl. 11—15, lørdag dog 10—12.

## Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek

Fra 1. maj fratæder:

Som bestyrelsesmedlemmer: Trafikkontrolør A. A. Petersen og remisearbejder R. E. Clausen.

Som suppleanter: Pensioneret rangerformand I. S. Juhl og kontorassistent frk. G. Fischer.

Som revisor: Regnskabsfører A. E. L. Harnsted, 1. Distrikt.

Som revisorsuppleant: Overtrafikassistent K. P. A. Hansen, 1. Distrikt.

Alle er villige til at modtage genvalg.

Eventuelle kandidatforslag, underskrevet af mindst 10 medlemmer, skal ifølge vedtægterne være bestyrelsen i hænde senest 1. febr. under adresse: Københavns Hovedbanegaard. På forslaget må de opstillede kandidater have erklæret sig villige til at modtage valg.



— Så er vi kun 2 minutter bagefter, det er jo ikke no'et at tale om.  
— Det synes jeg heller ikke, men det var dig selv, der begyndte.