

19. Aarg. Nr. 23.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. November 1919.

Tjenestemænds Retsstilling.

Vil man under Studiet af den nye Tjenestemandslov drage Sammenligninger mellem Fortid og Nutid, kan man ikke undgaa at lægge Mærke til i hvor høj Grad det er Jernbaneanmeldenes faglige Arbejde, der har sat Spor i den nye Lov igennem de Resultater, som er tilvejebragt allerede i tidligere Tid.

Et nærliggende Eksempel er Retsordningen, som i den ved Tjenestemandslovens § 17—18 lovfæstede Form har sit Udspring i de paa Tjenestemandsorganisationernes Initiativ tilvejebragte Regler for Retsplejen ved Statsbanerne og dernæst er paavirkede af visse Bestemmelser i de senere ved Postvæsenet givne lignende Regler.

Hvad man først bør fæste sin Opmærksomhed ved, er dette, at Fremgangsmaaden i Disciplinærsager nu er lovfæstet for alle Tjenestemænd; for Statsbanernes Vedkommende, hvor Undersøgelserne i alle Sager af blot nogen Betydning all i Forvejen er henlagte til Auditøren, vil de nye Lovregler om Undersøgelsen blive bestemmende for den Retspraksis, som Auditøren fremtidig vil følge.

For Fremtiden har enhver Tjenestemand, mod hvem disciplinær Undersøgelse for tjenstlig Forseelse indledes, Ret til at lade føre Vidner; enhver Tjenestemand indenfor vedkommende Styrelsesgren, er derhos pligtig til at lade sig afhøre, og Forhørslederen vil kunne forlange hans Vidneudsagn afgivne paa Ære og Samvittighed.

Idet vi ser ganske bort fra, at en saadan Fremgangsmaade praktisk fald allerede i mange Aar er blevet fulgt ved Statsbanerne i Kraft af det System, den nuværende Auditør har indarbejdet, maa det i Almindelighed siges at være en Fordel, at det nu er blevet

en lovmæssig Ret for den anklagede at kunne føre de Vidner, han udpeger; til Sagens Opklaring.

Endvidere hjemler Loven den anklagede Ret til at medtage en Tillidsmand til at være Bisidder ved Forhør og yde Bistand ved Vidneførsel samt eventuelt senere ved Udfærdigelse af skriftligt Indlæg. Rimeligvis vil der blive givet nærmere administrative Regler om dette Spørgsmaal; men i Lovens Ord tør man formentlig lægge den Hensigt, at det ved Vidneførselen skal være tilladt saavel den anklagede som Bisidderen at stille Spørgsmaal til Vidnet.

Hvem Bisidderen skal være, er ikke nøjere bestemt ved Loven. Ved Lovens Udtryk „en Tillidsmand“ forstås naturligvis ikke alene en Tjenestemand, der er Tillidsmand indenfor vedkommendes faglige Organisation, men ogsaa enhver anden medansat, hvilken Tjenstkategori han end maatte tilhøre; en Forenings Forretningsfører, som ikke er Tjenestemand, maa ligeledes anses som kompetent Bisidder, en helt udenforstaaende Person visnok ogsaa. At det i de fleste Tilfælde vil blive en Forenings-Tillidsmand, ligger nær at antage, og at det vil forme sig saaledes, at det i mange Tilfælde bliver een og samme Person, synes saa praktisk, at denne Eventualitet er nærliggende.

Efter endt Forhør og Vidneførsel kan den anklagede ifølge Loven faa en Udskrift af Protokollen over Forhør og Vidneførsel. I Henhold til den ved Statsbanerne allerede bestaaende Praksis har den anklagede Ret til indenfor en passende Frist af indtil en Uge at afgive et skriftligt Indlæg i Sagen. Bisidderen kan bistaa ham ved Udfærdigelsen af dette Indlæg, og Udskriften af Forhørsprotokollen vil fremtidig — i Modsætning til tidligere — foreligge for den anklagede, naar

dette Indlæg skrives.

Lønningskommissionen udtaler i sin Betænkning, at det med disse Lovbestemmelser tilstræbes at sikre Tjenestemændene imod, at den disciplinære Undersøgelse sker paa ubetryggende Maade. Vi antager, at dette Formaal vil naas. Tilstedeværelsen af en Bisidder — hvis den anklagede ønsker en saadan — er ikke blot en Form for Offentlighed, som falder i Traad med den nyere Retspraksis, men den er en Betyggelse for den anklagede, som under Indtrykket af sin Skyld og de til denne knyttede særlige og for Jernbaneuhelds Vedkommende i givet Fald oprivende Omstændigheder, kan være mindre opmærksom paa, hvad der kan tjene til hans Forsvar eller til Formildelse af hans Strafskyldighed, end den udenfor Sagen staaende Kollega. Bisidderen vil derhos ved given Lejlighed kunne foranledige, at der tilføres Sagen Momenter, som Forhørslederen eller den anklagede ikke er opmærksom paa, og Betydningen heraf tør i Fagspørgsmaal ikke underkendes. For saa vidt vil det maaske fra begge Sider blive erkendt, at Bisidderens Medvirken kan være en Vinding; i alle Tilfælde tør man ikke regne med, at Forhørslederens Sæde for alle Tider vil blive beklædt med den alsidige Fagkundskab, som udkræves for Statsbanernes Vedkommende — allerede af den Grund, at det vil kunne være vanskeligt nok at finde en Person, som i lige Grad mestrer alle Grene af dette vidt omspændende Fag.

Kun hvis en Disciplinærsag er foranlediget ved Mistanke om Uærlighed, kan vedkommende Styrelse fravige de foran omtalte Regler for Sagens Undersøgelse, men i saa Fald kan Tjenestemanden forlange Undersøgelsen henvist til Retten.

Iøvrigt lovfæster den nye Lov de Regler om Straffens Tildeling, som allerede er kendte ved Statsbanerne samt endvidere, at Bøder over 10 Kr. og Forsættelse til anden Tjeneste kan, hvis der ikke foreligger en uforbeholden Tilstaaelse, ikke bringes i Anvendelse, forinden Forhør er afholdt, og Forflyttelse, Degradation eller Afsked som Straf kan aldrig finde Sted uden efter forudgaaet Forhør.

Disse Regler berøver dog ikke Administrationen Ret til, uden at der er Tale om Straf, at afskedige en uduelig Tjenestemand eller til at anvende Tjenestemændene til Tjeneste paa Steder, der passer med Tjenestens Tarv. — Dette betoner Lønningskommissionen udtrykkelig i Motiverne til de her omtalte Lovbestemmelser.

— Vi ser i de nye Regler, hvormed Retsordningen saaledes suppleres, et Fremskridt, der forhaabentlig ikke vil besvære Rettergangen mere end strengt nødvendigt er. Det er

jo ikke udelukket, at Sagernes Afslutning vil kunne trække længere ud, hvad der ikke er af det gode, fordi Delinkventerne altid lider personligt i den lange Ventetid inden Sagens endelige Afgørelse falder, og det vil maaske ikke være af Vejen at betone, at dette er lidet ønskeligt.

Vi kan derfor passende slutte disse orienterende Oplysninger, som vore Medlemmer gør klogt i at erindre sig, med det lille Tilføjelse: Hvad der skal til — det skal til — — men alt med Maade.

Statsbanerne paa Finansloven.

Hovedsummerne er paa Indtægtssiden:

Personbefordring	60,5	Mill. Kr.
Gods og Kreaturer	80,0	» »
Postbefordring	3,1	» »
Diverse	1,8	» »
Ialt: 145,4		» »

Paa Udgiftssiden er de vigtigste Poster:

Generaldirektoratet	1,0	Mill. Kr.
Søfartsvæsen, Maskinværksteder og Regnskabsvæsen	20,1	» »
Distrikterne	85,1	» »
Fællesudgifter ved Driften	31,6	» »
Pensioner, Understøttelser osv.	2,0	» »
Diverse	1,6	» »
Ialt: 141,7		» »

Af Overskudet, der saaledes udgør 3,7 Mill. Kr., skal der imidlertid afholdes Afskrivning paa Statsbanernes Anlægskapital. Afskrivningen plejer at udgøre ca. 1 pCt. af Anlægskapitalen, og da denne pr. 1. April 1920 vil være 339,4 Mill. Kr., bliver Afskrivningen 3,394 Mill., hvorefter Statsbanernes Overskud bliver nøjagtigt 312,808 Kr.

Af Anmærkningernes Rigdom paa Enkeltheder gør vi nedenstaaende et Uddrag:

Indtægten ved Personbefordringen har i 1918—19 udgjort 41 Mill. Kr., Indtægten ved Kreatur- og Godsbefordringen 46,5 Mill. Kr. Den uhyre Stigning skyldes de nye Takster.

I Finansaaret vil de under Drift værende Statsbaner have en Længde af 2102 km.

Om den Bevilling paa 6 Mill. Kr., der paa sidste Finanslov gaves »til Gennemførelse af ugentlig Fridag og Begrænsning af Arbejdstiden for Statsbanernes Personale«, hedder det i Anmærkningerne:

— Ved Bestemmelser, som gælder fra 1. April

1919, er indført en Regulering af Tjenestetiden m. v., omfattende Størstedelen af Statsbanernes Tjenestemænd. Efter disse Bestemmelser er den normale Tjenestetid 8, 9 eller 10 Timer daglig under Hensyn til det Arbejde og den Agtpaagivenhed, der udkræves af Tjenestemanden. For Arbejde udover den fastsatte Normaltid ydes der en Betaling efter visse Sætser. Der er samtidig givet Regler om Maksimaltjenestetid, som ikke maa overskrides. Der er ligeledes truffet Bestemmelse om, at der tilkommer enhver Tjenestemand mindst 52 Fridage aarlig, hvoraf ingensinde mindre end 3 maa falde i en enkelt Maaned, og som saa vidt muligt skal falde paa Søn- og Helligdage. Da der imidlertid endnu ikke haves tilstrækkeligt uddannet Personale til, at det kan undgaas at inddrage Fridage, har man midlertidigt for hver inddragen Fridag, for hvilken der ikke gives Erstatning ved en anden Fridag i samme eller næste Maaned, fastsat en Erstatning af 15 Kr. til Personale i 8.—11. samt 13. og højere Lønningsklasser og 12 Kr. 50 Øre til alt andet Personale.

Tjenestetidens Forkortelse har ganske selvfølgelig medfører Antagelse af meget nyt Personale. Der er, som det fremgaar af forskellige Poster paa Budgettet, bl. a. antaget 66 Malroser, 43 Skybsfyrbødere, 19 Bromænd, 350 Portører, 80 Togbetjente.

I 1918—19 er der kørt ca. 22,000,000 Lokomotivkilometer. Som Følge af de stadig usikre Forhold tør man ikke anslaa Kørselen i 1920—1921 til mere end 23,000,000 Lokomotivkilometer.

Der vil herefter være at regne:

Togkørsel	12,400,000 km
Rangering 1,020,000 Timer ...	10,200,000 -
Reservehold 200,000	400,000 -
Ialt..	23,000,000 km

Udgiften til Vedligeholdelse af Lokomotiver og Tendere anslaaes til 11.5 Øre pr. Lokomotivkilometer. I 1918—19 har den udgjort 11.32 Øre. Til Vedligeholdelse af det øvrige Vognmateriel anslaaes 17 Øre pr. Lokomotivkilometer mod i 1918—19 16.54 Øre.

Til Indkøb af 1500 nye Presenninger budgetteres at ville medgaa 450,000 Kr.

Antallet af Lokomotivfyrbødere foreslaas som Følge af de nævnte Foranstaltninger til Gennemførelse af ugentlig Fridag og Begrænsning af Arbejdstiden forhøjet med 40 til 989. Herved maa dog bemærkes, at dette Tal er kalkulatorisk, og at man ikke har taget Hensyn til en mulig udvidet Toggang. Man maa derfor forbeholde sig eventuelt ved Endringsforslag at søge Bevillingen yderligere udvidet.

Lokomotivfyrbøder J. Melchior, der er født den 28. September 1886 og ansat ved Statsbanerne som Lokomotivfyrbøder d. 1. Februar 1915, blev efter Ansøgning afskediget d. 31.

Januar 1919 for at overgaa til privat Virksomhed. Den 1. Maj 1919 blev han imidlertid genansat som Lokomotivfyrbøder, og da han udførte sit Arbejde til sine foresattes fulde Tilfredshed, foreslaas det, at der tillægges ham Anciennitet i Henseende til Lønning og Pension fra d. 1. Maj 1915, hvorved der er taget Hensyn til den før hans Afsked liggende Tjenestetid.

Bevillingen til Tilvejebringelse af hyggelige Opholdsværelser for Personalet og til Fremme af Adgangen til let og billigt at kunne faa afkølefri Drikke foreslaas fordoblet, saaledes at den bliver paa 50,000 Kr. Som Begrundelse henvises dels til, at Personalet siden 1918, da Bevillingen første Gang blev givet, er forøget med over 30 pCt., dels til Prisstigningerne, der „har forringet Bevillingens Værdi til omkring Halvdelen“.

Til Overnatnings- og Opholdskolaler for Tog-, Lokomotiv- og Skibspersonalet bevilges som hidtil 14,000 Kr.

Merudgiften ved den nye Lønningslov er samlet i en enkelt Bevilling paa 26.5 Mill. Kr.. I Anmærkningerne hedder det derom:

— Da det har været ganske umuligt i den ret korte Tid, der er hengaaet mellem Forelæggelsen i Rigsdagen af Forslaget til Lov om Statens Tjenestemænd og Afslutningen af nærværende Finanslovsforslags Udarbejdelse, at udregne den Løn, der efter førstnævnte Lovforslags Bestemmelser vil tilkomme hver enkelt Tjenestemand, har man ikke i nærværende Forslag kunnet lægge Lovforslagets Lønningsbestemmelser til Grund. Da det imidlertid maa anses for ønskeligt allerede nu at kunne danne sig et Skøn over, hvilken Merudgift Lønningslovens Gennemførelse vil medføre for Statsbanernes Vedkommende, har man under denne Konto opført et ganske kalkulatorisk Beløb, udgørende Forskellen mellem de nuværende Lønninger til de Tjenestemænd, der omfattes af Lovforslaget, og Lønningerne efter dette. I nærværende Forslag er opført ca. 20 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. til Lønninger til Tjenestemænd i Gruppe A; hertil maa lægges ca. $\frac{1}{4}$ Mill. Kr. til Kontorhjælpere (Kontorister), ca. 6 $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. til Banenæstformænd, Banearbejdere, Ledvogtere m. fl., der nu lønnes efter administrativt fastsatte Regler og hvis Lønninger indeholdes under forskellige Konti under Afsnittene »Banetjenesten« og »Telegraf- og Sigaltjenesten«, samt ca. 1 Mill. Kr. til maanedslønnede Depotarbejdere — ialt altsaa 8 Mill. Kr. —, idet disse Kategorier af Tjenestemænd omfattes af Forslaget til den nye Lønningslov. Efter dette Forslag — i den Skikkelse, hvori det er forelagt Rigsdagen — vil Lønningerne, indbefattet Stedstillæg, Dyrtidstillæg og Konjunkturtillæg, til det af Forslaget omfattede Personale — saaledes som dette i nærværende Forslag er foreslaaet forøget — ganske skønsmæssigt andrage ca. 55 Mill. Kr. Den budgetmæssige Merudgift bliver saaledes 26 $\frac{1}{2}$ Million Kr. Den virkelige

Merudgift for Statskassen vil dog kun blive ca. 12 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., idet der ikke paa Statsbanernes Bidrag til Finanslovsforslaget hidtil er opført nogen Merudgift til midlertidigt Løntillæg og til Dyrtidstillæg, hvilke Udgifter er blevet opført paa Loven om Tillægsbevilgning, henholdsvis paa Statsbanernes og paa Finansministeriets Budget. Det tilføjes, at man er sindet til 2den eller 3die Behandling i Folketinget af Finanslovsforslaget at stille et Ændringsforslag, hvorved nærværende Konto udgaar og de paa forskellige Lønningskonti opførte Beløb forandres i Overensstemmelse med den til den Tid forventeligt foreliggende Lønningslovs Bestemmelser.

Bevillingen til Forbedring af Lokomotivernes Vandforsyning foreslaas under Hensyn til Lønstigningerne forhøjet fra 60,000 til 75,000 Kr.

Statsbanernes samlede Anlægskapital opgøres pr. 31. Marts 1920 til 339,4 Mill. Kr. mod Aaret forud 323,2 Mill. Kr.

Til nye Udvidelser og Nyanlæg foreslaas anvendt følgende Beløb: Udvidelse af Varehuset i Frihavnen 50,000 Kr., do. af Varehuset paa Holbæk Station 62,000 Kr., do. af Læssesporanlægget paa Thureby St. 120,000 Kr., Tilvejebringelse af Opholdslokaler for Maskinpersonalet paa Masnedssund St. 75,000 Kr., Oprettelse af en Holdeplads med Krydsningsspor mellem Haslev og Olstrup St. 300,000 Kr., Udvidelse af Hjælpeværkstedet i Esbjerg 235,000 Kr., do. af Sønderskov Billetsalgssted, der oprykkes til Station, 260,000 Kr., do. af Kvissel St. 220,000 Kr., do. af He Holdeplads 245,000 Kr., Opførelse af Boliger for Tjenestemænd 1 Mill. Kr., hvoraf 600,000 til Boliger for Portører og Banearbejdere.

Til Indkøb af nye Lokomotiver foreslaas anvendt 2,85 Mill. Kr., hvoraf 750,000 Kr. til 5 Persontoglokomotiver og 2,1 Mill. til 10 svære Godstogslokomotiver. I Anmærkningerne hedder det om disse Nyanskaffelser:

— Den foreslaaede Forøgelse af Lokomotiverne tjener dels til Erstatning for en Del af de i de senere Aar udtrangerede ældre Lokomotiver, som ikke med Fordel kunde repareres eller som ikke mere egnede sig for de nuværende Trafikforhold, dels til Imødegaelse af Trafikstigningen paa de bestaaende Baner.

Persontoglokomotiverne er bestemte for Lokaltrafikken paa Nord- og Kystbanen. Godstogslokomotiverne vil blive bygget af en sværere Type end de nu brugte Godstogslokomotiver.

Endvidere skal der anskaffes 202 nye Personvogne af alle Typer (11,53 Mill. Kr.), 29 Post- og Rejsegodsvogne (1,16 Mill. Kr.) og 1090 Godsvogne (8,76 Mill. Kr.). Anskaffelserne skal strække sig over en Aarrække. Af de ialt bevilgede 24,297 Mill. Kr., skal kun 4,5 Mill. anvendes i Finansaaret 1920—21.

Af nye Statsbaneanlæg indeholder Finanslovsforslaget kun to: En Bane fra Thisted til Nykøbing M., hvortil bevilges et Beløb paa ialt 3,75 Mill. — 30,000 Kr. anvendes i 1920—21 — og et 2' Spor Lunderskov—Esbjerg, hvortil bevilges ialt 12,35 Mill., 450,000 Kr. i Finansaaret 1920—21.

Rødby-Femern-Ruten.

Den danske Femern-Rute Komité havde d. 9. Oktober indbudt til et Møde, ved hvilket Professor J. Munch-Petersen holdt et Foredrag om Rødby-Femern og nordiske Trafikforbindelser.

Foredragsholderen udtalte først, at Femern-Ruten i sin ideelle Skikkelse er en dobbeltsporet og for Eksprestogstrafik bygget Jernbanelinie, der udgaar fra Kjøbenhavn og derfra styres i saa godt som en eneste ret Linie ned over Femern Belt til Hamborg. Medens den nuværende Gedser-Linie lægger Vejen over Roskilde, gaar Femern-Ruten direkte over Vigerslev til Køge. Herfra følger den Gedser-Linien forbi Næstved og Vordingborg til Masnedø, føres ad den nye Storstrømsbro over til Falster, men gaar nu i Stedet for at følge Gedser-Linien Syd paa til Nykøbing, straks over Guldborgsund ved dettes smalleste, kun 150 m brede Sted, Guldborg, hvor der bygges en Bro, videre forbi Saks-købing ned til en Dampfærgehavn paa Lollands Sydvest Syd for Rødby.

Toget føres nu paa en Dampfærge, der ligesom Trelleborg-Færgerne gør en Fart af 17 Knob over Femern Belt til en paa Femerns Nordside ved Puttgarden anlagt tilsvarende Færgehavn, herfra videre tværs over Femern og ad en Dæmning over det kun 1 $\frac{1}{3}$ km brede Farvand mellem Femern og Holsten — Femern Sund — og gaar nu Syd paa gennem Holsten forbi Byen Neustadt til Lübeck. Her forener Linien sig med den nuværende Jernbaneforbindelse mellem Lübeck og Hamborg.

Ad denne Linie vil Rejsen mellem Kjøbenhavn og Hamborg kunne tilbagelægges i 5 $\frac{1}{4}$ Time, eller nøjagtigt udregnet 5 Timer og 11 Minutter, heri iberegnet 4 Minutters Ophold i Lübeck. Da den korteste Rejse til Hamborg over Gedser for Tiden er 9 $\frac{1}{2}$ Time, vil der altsaa ad Rødby-Femern-Ruten spares over 4 Timer. En Rejsende vil ved at tage fra Kjøbenhavn om Morgenen kunne være i Hamborg ved 12-Tiden, foretage sine nødvendige Forretninger, gaa paa Børsen m. m.

og være tilbage samme Dags Aften i Kjøbenhavn, medens der hertil for Tiden kræves mindst 2 Nætter og 1 Dag. Da Danmark, og i det hele taget Norden, har sine Hovedforbindelser nede i det vestlige Tyskland, Holland, Belgien, Schweitz, Italien, Frankrig, England, Spanien o. fl. a. over Hamborg, vil samtlige disse Lande ved Femern-Rutens Gennemførelse med et Slag være rykket ikke alene Kjøbenhavn, men det bag ved denne By liggende Norge, Sverige og Finland 4—10 Timer nærmere, saaledes som det fremgaar af nedenstaaende Tabel:

*Skandinavien—Hamborg—Paris—London
over Femern.*

	Timer		
	Nu	Femern Ruten	Besparelse
København—Hamborg....	9 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	4
København—Paris.....	26 ¹ / ₂	22	4 ¹ / ₂
København—London.....	31	24	7
Stockholm—Hamborg....	23 ¹ / ₂	18	5 ¹ / ₂
Stockholm—Paris.....	43 ¹ / ₂	35	8 ¹ / ₂
Stockholm—London.....	45 ¹ / ₂	36 ¹ / ₂	9
Christiania—Hamborg....	26 ¹ / ₂	21	5 ¹ / ₂
Christiania—Paris.....	46 ¹ / ₂	39 ¹ / ₂	7
Christiania—London.....	49 ¹ / ₂	39 ¹ / ₂	10
Åbo—Hamborg.....	40	29 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂
Åbo—Paris.....	60	46 ¹ / ₂	12 ¹ / ₂
Åbo—London.....	62	48	14

Skønt Danmark ikke har været indviklet i Krigen, er der endnu ikke fra dette Lands Side i de mere end fire Aar, Krigen har været, blevet paabegyndt noget Arbejde til Forbedring af vore Kommunikationsforbindelser med Kontinentet, endsigte nogen Femern-Rute.

Loven om Storstrømsbroens Bygning har været forelagt i Rigsdagen ialt tre Gange, i Rigsdagssamlingerne 1908—09, 1909—10 og 1917—18, men er som bekendt stadig ikke blevet vedtaget. Forøvrigt kan den faste Forbindelse mellem Sjælland og Falster — hvad enten det nu bliver en Bro eller en Tunnel — ikke siges at være noget egentlig Led i Femern-Ruten. Den vil i al Almindelighed forbedre Forbindelsen med Kontinentet og til en Begyndelse Gedser—Warnemünde-Ruten. Men den er en nødvendig Betingelse for Femern-Rutens Gennemførelse og en Forudsætning for denne.

Ikke helt med Urette kan Modstanderne af Ruten anføre overfor Femern-Komitéen, at det tyder ikke paa nogen overvæltet stor Interesse fra dansk Side for den omhandlede Rute, naar ikke en Gang en tilsyneladende saa selvfølgelig Foranstaltning som den faste Forbindelse over Storstrømmen kan gennemføres. Denne Bro betyder jo nemlig ikke alene — saaledes som af Konsul Cloos forleden Dag saa klart belyst — en betydelig Forbedring

af Gedser—Warnemünde-Ruten, altsaa af vor nuværende Hovedforbindelse med det sydlige Udland, men vil desuden være en for Statskassen økonomisk set særdeles fordelagtig Foranstaltning.

Ogsaa den direkte Bane Vigerslev—Køge bør snarest bygges som en Forbedring af Gedser-Ruten. I selve Femern-Ruten mangler Hurtigtogsbanen Orehoved—Rødby, Færgen og Færgerne.

Fra tysk Side er der selvforstaaelig under Krigen intet foretaget af Betydning. Dog er nu Bygningen af Schwarten—Neustadt-Banen vedtaget, foreløbig som en „Nebenbahn“, men den vil uden store Omkostninger kunne omdannes til en Hovedbane.

Forøvrigt stiller Forholdet til Tyskland sig vistnok nu efter Krigen betydelig gunstigere end før denne, bl. a. som Følge af de tyske Baners forestaaende Overtagelse af Staten, der vil bevirke, at de private Baner i Holsten, ligesom Hamborg—Lübeck-Banen, der for Tiden drives af Buchner Selskabet, og som jo indgaar i Femern-Ruten, kommer under en samlet Statsledelse, hvorved maaske ogsaa visse lokale Interesser, der kan virke hindrende, træder mere i Baggrunden. Endvidere var den tidligere preussiske Trafikminister Breitenbach en Modstander af Ruten. Den nuværende Trafikminister Oeser, tidligere Redaktør af „Frankfurter-Zeitung“ og Rigsdagsmand for Frankfurt am Main, hvor Handelskammeret altid har været de ivrigste Tilhængere af Ruten, vil utvivlsomt stille sig velvilligt overfor den nye Forbindelse.

Det eneste Sted paa Ruten, hvor der kan siges at være foretaget noget — om ikke direkte af Hensyn til Rutens Gennemførelse — er ved Rødby Havn, og det til Trods for, at Havnen som Følge af Krigen var saa godt som blokeret, og derfor al Trafik udelukket. Her er efterhaanden groet en lille moderne indrettet By op, og i Forbindelse med Havnen er der anlagt et stort Skibsværft, hvor der udfoldes en betydelig Virksomhed. I disse Dage gaar man i Gang med en Udvidelse af Havnen for flere Millioner, en Udvidelse, der takket være Tilslutning fra forskellige industrielle Sider, hviler paa en solid økonomisk Basis. I Rødby er man saaledes beredt til at tage imod Verdensruten og til at udnytte de Chancer, det betyder at ligge ved Vejen, der forbinder Vesteuropa med de nordiske Lande.

Foredragsholderen gik derefter over til at omtale nogle nye Trafikruter. Den ene Rute er en daglig Ekspresforbindelse mellem Danmark og Norge, den anden mellem Sverige og England.

Det førstnævnte Ruteforslag, for hvis Gen-nemførelse der navnlig i den senere Tid har været arbejdet ivrigt saavel fra Norges som fra Danmarks (Jyllands) Side, gaar ud paa, at der iværksættes en daglig Forbindelse enten pr. Damp, hvad man vist foreløbig tilsig-ter, eller pr. Dampfærge, mellem en af Hav-nebyerne ved Christiania Fjords Vestkyst, Larvik, eller maaske snarere Brevik, og Jyl-land, hvor Frederikshavn — maaske en Gang i Fremtiden Hirtshals — er tænkt som det andet Endepunkt. Der forefindes for Tiden ikke nogen normalsporet Jernbaneforbindelse til de Fjorbyer ved Kristiania Fjord, hvorom der kan være Tale, og da Ombygningen vil kræve Tid og betydelige Bekostninger, er man, saa vidt jeg ved, foreløbig nærmest stemt for en Dampskibsförbindelse. Skibene skal gøre en Fart af 16—17 Knob og være af lignende Type som „Kong Haakon“ og „Dron-ning Maud“. Fra Frederikshavn og Syd paa skal der indrettes passende nye Tog saavel i Jylland som Syd for Grænsen. Ad denne Rute vil Rejsen fra Christiania til Hamborg, — som af Konsul Cloos i Frederikshavn be-regnet — kunne gøres paa ca. 27 Timer og den anden Vej paa 25½ Time, altsaa meget nær det samme, som Turen for Tiden varer ad Trelleborg- og Gedser-Ruterne. Jernbane-turen mellem Kristiania og Brevik tager ca. 4 Timer. Den 104 Sømil lange Strækning over Skagerak kan tilbagelægges i 7 Timer, hvor-efter der er regnet med 2 Timers Ophold mellem Damp og Jernbane, og endelig tager Turen fra Frederikshavn til Hamborg ca. 13½ Time. For at disse Tider skal overhol-des, maa der indskydes nye Tog mellem Fre-derikshavn og Aalborg, Aalborg—Langaa og Fredericia—Vamdrup, mellem Vamdrup—Neumünster, ligesom Toget mellem Langaa—Fredericia maa omlægges osv. Delle bety-der en ikke helt ringe Udgift for den danske Statskasse, men den kan naturligvis over-kommes.

Det drejer sig altsaa her om en Ekspres-Rute, der i Henseende til Hurlighed vel nok vil kunne konkurrere med Gedser- og Trelle-borg-Ruterne, idet de Rejsende, der kan laade den 7 Timers lange Sejlads, maaske nok vil foretrække den, navnlig da den for Rejsen nordpaa virkelig er 1 Time kortere. Derimod vil den ikke kunne konkurrere med Remern-Ruten i Henseende til Hurlighed, idet denne giver en Rejsetid, der kun er 21 Timer, altsaa 5 til 6 Timer kortere.

Man maa nu paa ingen Maade deraf slutte, at jeg om denne Rute mener, at den skulde være mindre vel motiveret. Tværtimod. Den nye Rute vil utvivlsomt faa en meget stor

Betydning, ikke alene for Norge, men ogsaa for os.

Endvidere er det en Fordel for Norge kun at have med et Gennemgangsland, Danmark, at gøre, idet Sveriges Kommunikationsinter-esser paa Jernbanevæsenets Omraade ikke altid har været sammenfaldende med Norges.

En anden Forbindelse, der har vakt be-tydelig Opsigt i videre Kredse, er den af de svenske Statsbaner foreslaaede daglige Eks-presforbindelse mellem Göteborg og England. Man har til en Begyndelse tænkt sig denne Forbindelse iværksat med hurtiggaaende, be-kvemt indrettede Dampskibe, der skulde føre saavel Gods som Passagerer mellem England og Sverige. Men hvad der navnlig har vakt Opmærksomhed, er den afgjorte Stemning, der nu er for at etablere Ruten som Damp-færgeförbindelse. Man tænke sig Dampfærges-forbindelse paa en Strækning af over 500 Sømil, hvoraf Størstedelen af Rejsen foretages over et saa uroligt og aabent Farvand som Nordsøen! Jeg har drøftet denne Sag med adskillige af vore sagkyndige indenfor Han-delen og Industrien og paa det specielt færge-tekniske Omraade, og gennemgaaende faaet det Indtryk, at man anser et saadant Fore-tagende paa Forhaand som uigennemførligt.

De to Endepunkter for Færgelinien bliver henholdsvis Göteborg og Immingham Dok. Denne sidste Havn, der eies af Great Central Railway Selskabet, er en af de dybeste Dokker paa Englands Østkyst (30—35 Fod ved Lav-vande). Saavel Newcastle (Tyne Floden) og Harwich (Parkston Kaj) har været foreslaaet, men Immingham Dok, der har de mest til-svarende Havneanlæg, er blevet foretrukket. Den ligger 11 Sømil indenfor Humber-Flodens Munding (ca. 10 Sømil indenfor Grims-by). Den aabnedes for Trafik i 1912. Humber-Floden er hele Vejen op til Immingham bekvem sejlbar, flere Sømil bred og med en Dybde af 40—50 Fod ved Lavvande. Flod-skiftet er ca. 22 Fod; derfor maa Færgelejerne lægges inde i Dokken. I Göteborg maa der bygges to Færgelejer, der tænkes lagt ved Elfsborg Fjorden ca. 1½ km Vest for den nuværende Havn. Der skal anskaffes ialt 6 Færger, hvoraf 4 Færger samtidig er i Fart, medens 2 Færger haves i Reserve. Det for-udsættes forøvrigt, at de to Lande gaar halvt om Færgerne. Færgerne, der skal være 140 m lange, kan medtage 36 Jernbanevogne paa 3 Spor, har et Displacement paa 8000 + 8500 Tons og løber en Fart af 17 Knob. Dybgaa-endet er 9 m i lastet Stand. Til Sammen-ligning skal nævnes, at Trelleborgfærgernes Displacement er 4300 Tons, løber en Fart af 16¼ Knob og kan medtage 20 Vogne, medens

Gedserfærgens Fart er 14 Knob og kan medtage ca. 14 Vogne. Hvad angaar den økonomiske Side, da er Driftsudgifterne anslaaede til 7,31 Mill. Kr. og Indtægterne til 3,95 Mill. Kr., saa at der aarlig fremkommer en Underbalance paa 3,36 Mill. Kr.

Priserne er de fra før Krigen gældende, saaledes at de virkelige Priser bliver betydelig større og derfor ogsaa Underskudet i Forhold hertil.

Der er af mange Grunde Anledning for os til at fæstne Opmærksomheden paa dette Foretagende. Det forekommer mig, at den enestaaende Interesse, Sverige viser sine Kommunikationsforbindelser med Udlandet, maa vække vor Eftertanke og faa os til at vende vore Øjne mere udad, end vi hidtil har gjort.

Foredragsholderen kom dernæst med en Del Oplysninger om, hvorledes en Dampfærgeforbindelse Esbjerg—Parkeston vilde stille sig. Den nye Trafikhavn ved Esbjerg vil med stor Lethed kunne indrettes med de nødvendige Færgelejer, og ved Parkeston, der ligger i en Afstand af kun 345¹) fra Esbjerg (mod 504 Sømil mellem Gøteborg og Immingham), er Flodskiftet formentlig ikke større — 10 à 11 Fod, end at man her kan indrette aabne Færgelejer. Ved Immingham maa Færgen nødvendigvis dokkes ind paa Grund af det store (22 Fod) Flodskifte, hvilket naturligvis er en Ulempe paa Grund af den Tid, der medgaar til Dokningen. Jeg er kommet til det Resultat, at en saadan Dampfærgeforbindelse ved en passende Forhøjelse af Fragten paa Varerne — til Forskel fra den svenske — vil kunne betale sig. I Virkeligheden spiller en Forhøjelse af Fragten for saa kostbare Varer som Kød, Flæsk, Smør og Æg osv., der udsælges pr. Pund, en forholdsvis langt mindre Rolle, end for Massegodset.

Jeg har ønsket at henlede Opmærksomheden paa, at der kunde være Anledning for vor Regering til at skænke ikke alene Femern-Ruten, men overhovedet vore Kommunikationslinier saavel mod Nord, Syd og Vest betydelig større Interesse, end det hidtil har været Tilfældet.

I Betænkningen vedrørende Gøteborg-Ruten fremhæves Muligheden for at faa en betydelig Persontrafik — der regnes med 35,000 Rejsende aarlig frem og tilbage — bl. a. Størstedelen af de Rejsende, der hidtil har taget til England ad Kontinentalruterne over Trelleborg og Gedser. Der ankøres til Fordel

for denne Antagelse, at Ruten vil blive baade bekvemmere og kortere m. H. t. Tiden²).

Hvad angaar Bekvemmelighederne, saa kan der vist ikke ses bort fra, at den nye Rute frembyder en Sejltur over Kattegat og Nordsøen paa 30 Timer, hvilket utvivlsomt vil skræmme adskillige. Trelleborg-Ruten og Gedser-Ruten har henholdsvis 4 og 2 Timers Sejltid, medens Femern-Rutens er indskrænket til kun $\frac{3}{4}$ Time, hvortil naturligvis kommer Turen over Kanalen (5—6 Timer). Paa den anden Side, bliver Færgerne store, kraftige Farløjer, som vil paavirkes forholdsvis lidt af Søen, og, som efter hvad der oplyses, skal forsynes med al mulig Komfort: Badrum, Frisørsalon, Læsesalon, Selskabssaloner, aaben Verandakafé, Luksuskahytter, Elevatorer o. s. fr. Dette vil naturligvis lokke adskillige til at foretrække Gøteborg-Ruten, navnlig da Ruten, som vi skal se, vil betyde en væsentlig Forkortelse i Rejsetiden til England i Forhold til den Tid, der nu medgaar.

Rejsetiderne ad de forskellige Ruter vil stille sig saaledes:

	Nu	Gøteborg Imming- ham	Norge- Jylland	Femern- Ruten
	Timer	Timer	Timer	Timer
Christiania—Hamburg	26 $\frac{1}{2}$	—	26	01
Christiania—London	49 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{3}$	—	39 $\frac{1}{2}$
Stockholm—London	45 $\frac{1}{2}$	42 $\frac{1}{2}$	—	36 $\frac{1}{2}$

Som man ser, bliver der ad Gøteborg-Ruten en Besparelse i Rejsetiden til London for Christianias og Stockholms Vedkommende paa henholdsvis 8 og 3 Timer, altsaa ikke uvæsentlige Besparelser. Med denne Rutes Gennemførelse vil utvivlsomt Gedser-Rutens Rolle som skandinavisk Gennemgangsled da ganske og aldeles være udspillet. Kun Etableringen af Femern-Ruten vil kunne tage Konkurrencen op. Her bliver en yderligere Besparelse i Sammenligning med Gøteborg-Ruten paa henholdsvis 2 og 4 Timer.

Foredragsholderen sluttede med at udtale, at han haabede at have paavist, at hvilke mere eller mindre gennemfærlige Linier man end sætter op imod eller ved Siden af Femern-Ruten, vil denne Rute altid, hvad angaar Trafiken med det vestlige og sydvestlige Europa, gaa sejrrig ud af Konkurrencen. Den er og bliver uovertruffen. Denne Rute maa og skal vi have. Men det haster. Her maa alle lokal-politiske eller mere eller mindre lokale Interessen vige for et betydningsfuldt nationalt Foretagendes Gennemførelse. Det gælder nu, som aldrig før, nu, da alle Lande

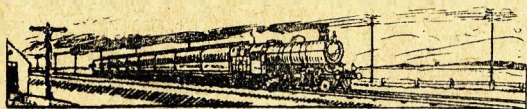
¹) Spørgsmaalet om en Dampfærgeforbindelse mellem Danmark og England bør dog, foruden af Teknikere, overvejes af Sagkyndige saavel indenfor Industrien, Landbruget, Søfarten og Handelen.

²) Her etablerer altsaa Staten Konkurrence mod en en af sine egne Hovedruter Trelleborg—Sassnitz.

rustet sig for at kunne gribe og udnytte de mange Chancer, der maatte byde sig, om ikke at komme bag efter. Vi er maaske allerede noget bag efter, for saa vidt som vi ikke har udnyttet den lange Krigsperiode, der lod os uberørte, til at udfylde de mange Trafikhuller og til, saaledes som Sverige, at gennemtænke vore mange Fremtidsmuligheder. Imidlertid er det dog, som vi har set, forholdsvis mindre Foretagender, der skal lages fat paa her i Landet i Sammenligning med, hvad der paatænkes i vort Naboland. Vi kan derfor endnu komme tidsnok.

Saavidt vides agter Regeringen nu for 4. Gang at forelægge Forslag om Storstrømsbroens Bygning. Af Referater i Bladene fremgaar det ganske vist, at Finansministeren i Folketinget Onsdag den 8. Oktober udtalte stærke Bekymringer for Muligheden af at skaffe de nødvendige Pengemidler til Storstrømsbroens Gennemførelse. Der er hertil at bemærke, at Storstrømsbroen er et produktivt Foretagende og som saadant først i aller sidste Instans burde holdes tilbage, grundet paa Statens vanskelige økonomiske Forhold. Maatte Rigsdagen derfor blot denne Gang vedtage Forslaget, Danmarks første Bidrag til Gennemførelsen af Femern-Ruten.

(Teknisk Tidsskrift.)



Elektrificeringen af Schweiz Jernbaner.

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

(Sluttet.)

Af ovenstaaende Fremstilling fremgaar, at for en Række af Aar vil for Tiden være at regne med følgende Anlægsudgifter:

Elektrificering (uden elektriske Lokomotiver)	25,000,000	Francs
Nye Linier	4,000,000	„
Suppleringsanlæg	36,000,000	„
Rullende Materiel	27,000,000	„
Ialt		92,000,000 Francs

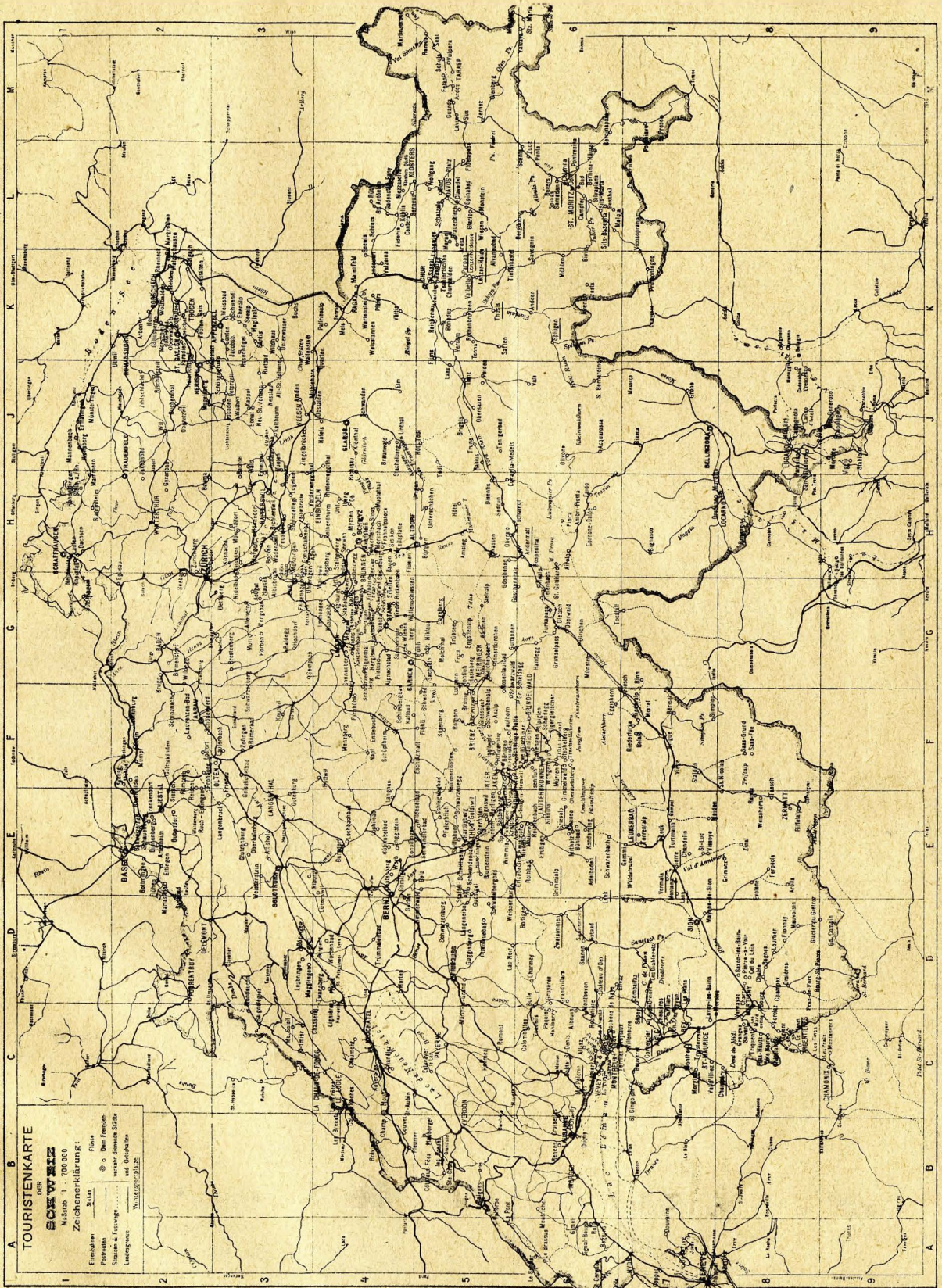
I det andet og tredje Aarti af Elektrificeringen vil Beløbet paa 92,000,000 Fres., som Følge af Bortfaldet af en Post for nye Linier og Formindskelsen af Anskaffelsen af rullende Materiel, kunde nedsættes til omtrent 80 Mill. Fres. aarlig.

Hidtil var det muligt at dække Pengekravet gennem Overskud af Driftsindtægten, Overskudet af Indsatserne af specielle Statspapirer, de for Amortisationen anvendte Summer fra draget Tilbagebetaling af Kapital saavel som af Pensions- og Hjælpekassens disponible Midler. Resten forskaffer man sig gennem forbigaaende Laan, d. v. s. ved Udsendelse af Skatkammerbeviser, Kassebeviser o. s. v.

I Fremtiden vil det falde svært at skaffe sig Pengemidler. For længere Tid maa der regnes med en højere Rentefod. Indtægtskilderne fra Driften vil være meget begrænsede. De fremtidige disponible kontante Penge, hidrørende fra Driftsregnskabet, lader sig nu ikke blot tilnærmelsesvis anslaa. Paa den ene Side vil Forøgelsen af Personaleudgifterne, Forhøjelsen af Materialepriserne, særlig Kul, og Forrentningen af den nuværende Underbalance endnu i lang Tid udøve en ugunstig Indflydelse, som muligvis maa modvirkes ved Tarifforholdsregler. Paa den anden Side kan det ikke forudses, hvorledes Trafiken vil udvikle sig, og i hvilket Omfang den efter Fredsslutningen vil tage til.

Til Tilvejebringelse af Pengene vil de schweitziske Forbundsbaner tage deres Tilflugt til Laan paa kort Frist til disse kan erstattes ved længere løbende Kassebeviser, ved faste Laan og lign. Baneledelsen mener, at den vil have Besvær med aarligt at udrede de nødvendige 90 Mill. Fres., hvis Driftsberetningerne ikke vil afsluttes gunstigere, og at det vil være vanskeligt at tilvejebringe de nødvendige Midler i Landet, naar Udgifterne til Elektrificeringen fordelte sig paa et kortere Tidsrum end nu er forudsat.

Ifølge det sidst udkomne Nr. af „Die Lokomotive“ er som en Forlængelse af den 117 km. lange Løtschberg-Linie Brig—Scherzlingen den 1,0 km. lange Strækning Scherzlingen—Thun for nogle Dage siden, som Forbundsbanernes første Linie, blevet drevet med eenfaset Vekselstrøm paa 15,000 Volt.



Kort over Schweiz.



Lokomotivmands Reven.

Mandag den 17. November, Kl. 6 $\frac{1}{2}$ Em., opføres den af Lokomotivfyrbøder N. Hammer forfattede Revy i Aarhus i Østergades Forsamlingsbygning.

Efter Revyens Opførelse arrangeres en lille Svingom. Aarhus Afdelinger venter stor Deltagelse, hvorfor man i Tide bør sikre sig Billet.

Revyen har de Steder, den har været opført, gjort Lykke.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Under *Masnedsund Lokomotivfyrbøder-Afdeling*:

Formand og Kasserers Navn og Adresse rettes til: J. Mathiesen, H. J. Hansensvej Nr. 9, og C. M. Madсен, Algade 104, begge i Vordingborg.

Under *Randers Lokomotivfyrbøder-Afdeling*:

Kassererens Adresse rettes til: Moltesgade Nr. 7¹.

Under *Viborg Lokomotivfører-Afdeling*:

Formandens Adresse rettes til: Fredensgade 51¹.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. og M. F.

Lokomotivfyrbøder H. R. Jensen, Langaa, J. P. Platz, Gb., og P. J. Hansen, Viborg.

Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Da Generalforsamlingen den 18. Oktober ikke var beslutningsdygtig, afholdes en ny Generalforsamling Lørdag den 8. November d. A. Kl. 4 Em. paa Trafikinspektør Harboes Kontor, Trommesalen 5, 2. Sal, med Kontingentforhøjelsen som eneste Punkt paa Dagsordenen.

Jernbanevogn til Cykletransport.

Den ærede Redaktion anmodes om at optage følgende:

I Efteraaret 1918 udskrev Dansk Cyklist Forbund en

Konkurrence for den bedste Løsning af Indretning af en Jernbanevogn til Cykletransport.

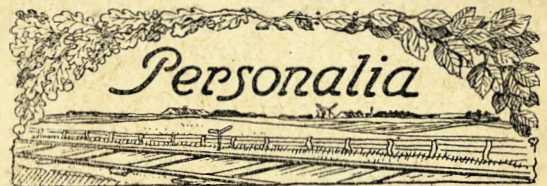
Der indkom 40 Besvarelser. — Af disse fandtes ingen værdig til 1ste Præmie som absolut brugbar. Men 5 af Løsningerne indeholdt saa gode Ideer, at de ved en videre Udarbejde'se vil kunne gøres praktisk anvendelige.

Komiteen for Bedømmelsen af Løsningerne har besluttet, at det udsatte Præmiebeløb deles ligeligt mellem Indsenderne af de 5 Løsninger. Deres Navne er: Hr. Maskiningeniør A. J. G. Christensen, Fortunvej 61, Charlottenlund, Hr. Ingeniør Lorenzo Borring, Hovmarksvej 11, Charlottenlund, Hr. Assistent ved Statsbanernes Generaldirektorat A. C. Johansen, Strandboulevard 81, Hr. Konstruktør Axel Hally, Overbyes Allé, Valby, og Hr. Kobbersmed Fr. Stevenius, Sdr. Boulevard 90

Hjertelig Tak

Min og min Hustrus hjerteligste Tak til alle, som bidrog til at glæde mig paa min Jubilæumsdag.

P. A. Jensen, Skanderborg.



Forflyttelse tilbagekaldt efter Ansøgning:

Forflyttelsen efter Ansøgning under 6. Oktober 1919 af Lokomotivfyrbøder A. A. C. Pedersen fra Gjedser til Fredericia er efter Ansøgning tilbagekaldt.

Forflyttelse efter Ansøgning under 6. Oktober 1919: Lokomotivfyrbøder J. M. Andersen, Struer, til Aarhus H.

Rettelse i tidligere Personalia:

F. N. Frederiksen, der fra 1. Oktober 1919 er ansat som Lokomotivfyrbøder i Struer, var Haandværker forinden denne Ansættelse, og ikke som tidligere meddelt Ekstrahaandværker.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.

