



25. AARG. N^o 18.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. September 1925.

NEDSATTE KØREHASTIGHEDER.

Banetjenesterne i de forskellige Distrikter er i de senere Aar kommen ind paa i udstrakt Grad at anvende Nedsættelse af Hastigheden paa Strækningen, naar der foretages Arbejder i Sporene. Om Betimeligheden af denne Foranstaltning er det ikke Hensigten her at tale, men der er vel næppe Tvivl om, at Banetjenestens Embedsmænd i en udstrakt Grad benytter sig af den Koutume, som nu er den almindelige. Det skal straks indrømmes, at det selvfølgelig er lettere at kræve nedsat Kørehastighed, naar Arbejder ved Sporet skal udføres, end at udføre Arbejdet paa betryggende Maade uden at kræve langsom Kørsel.

For Lokomotivførerne maa Betragtninger om, hvorvidt det kan anses for rimeligt at nedsætte Hastigheden, om Togenes Sikkerhed kræver det o. s. v., anses for urigtige, idet Lokomotivførerne ufravigelig maa overholde de af Banetjenestens Embedsmænd ved Forhandling med den paagældende Trafikinspektør fastsatte Kørehastigheder, og Lokomotivførerne maa derfor alene gaa ud fra, at Hastighedsnedsættelse kun kræves, naar der kan være Fare for Togenes Sikkerhed, hvis den syge Banestrækning befares med en større Hastighed, end den tilladte. Det er blevet meddelt os, at Banetjenestens Embedsmænd ofte er meget betænkelige ved Situationen, fordi det ret tit sker, at

Lokomotivføreren ikke respekterer de udsendte Meddelelser om den nedsatte Hastighed, men fortsætter Kørslen med betydelig større Hastighed end tilladt. Banetjenesten har selvfølgelig den Udvej helt at standse Togene foran det syge Banestykke, men man er selvfølgelig ikke helt tilfreds med dette Middel, for det første fordi der herved gaar unødvendig Tid til Spilde, og for det andet fordi man mener, at det dog turde være muligt at faa Lokomotivførerne, hvis Tjeneste er nøje forbundet med Sikkerheden, til at indse, at det kan være forbundet med stor Fare for Toget at undlade at respektere den paabudte Kørehastighed, ligesom det for Lokomotivførerne personligt er forbundet med stor Risiko, at lade haant om Nedsættelsen, fordi han derved bryder den Ansvarsforpligtelse, han som Fører har.

Vi skal derfor henstille til Lokomotivførerne, at de i alle Tilfælde sætter Togenes Hastighed ned, som det enten er paabudt gennem Køreplanen ved Gennemkørsel eller ved Indkørsel paa Stationerne eller ved udsendte Meddelelser, thi det kan i givet Tilfælde blive en Lokomotivfører en ret kostbar Historie at overtræde et saadant Paabud, fordi der ikke findes nogen Undskyldning herfor. At det muligt vil forvolde Tidstab, gøre det umuligt at indvinde Tid o. s. v., er i høj Grad sandsynligt, men det er i denne Sammenhæng Lokomotivføreren ganske uvedkommende, det maa blive Statsbanernes Sag;

man kan ikke baade nedsætte Hastigheden og kræve Køretiderne overholdt.

Det er altsaa en ufravigelig Pligt, Lokomotivførerne har, at overholde de foreskrevne Hastighedsnedsættelser, og saa forøvrigt ikke bryde sig om de Følger, det kan have med Hensyn til en mindre præcis Toggang.

Vi har nu talt om Lokomotivførernes Opgave i den omhandlede Henseende; vi skal nu i Korthed berøre den Opgave, det paahviler de Myndigheder, der er medinteresserede i, at dette vigtige Spørgsmaal løses paa den bedste Maade.

For det første er den Meddelelsmaade, man nu anvender, uheldig. I en Mappe, hvis Indhold ofte kan være ret broget, ind sættes Meddelelserne, og ved et saadant Depot, som f. Eks. Gb., hvor Meddelelser om en halv Snes forskellige Strækninger foreligger, er Formen ikke betryggende, fordi man ikke altid er saa omsorgsfuld eller ansvarsbevidst, som man bør være. Det overlades snart til en, snart til en anden Tjenestemand, at besørge Meddelelserne indsat i Mappen; de holdes ikke å jour, og allerede her er der nogen Usikkerhed. Det bør paahvile Depotet ved en af Depotforstanderne at sørge for dette Forholds rigtige Ordning, hvilket det sikkert ogsaa gør. Dernæst bør man gøre Adgangen til at holde sig å jour med Hastighedsnedsættelser paa den Strækning, man skal befare, mere bekvem, for Eks. ved at anbringe disse Meddelelser i Glas og Ramme, hver Strækning for sig. Gør man det, vil en betydelig Fordel være vundet.

Det har ogsaa vist sig, at Meddelelsernes Indhold har været til at misforstaa. Noget saadant bør selvfølgelig være udelukket. — Meddelelserne maa have en saadan Form, at de er let læselige og at Misforstaaelse af hvad der staar paa Meddelelsen er udelukket. Vi har ofte beskæftiget os med disse Meddelelser, og vi haaber, at det snart maa lykkes at faa en Ordning af dette Spørgsmaal paa en be-

tryggende Maade. Det vilde formentlig endvidere være rigtigt de første Par Dage efter at Hastighedsnedsættelse er paabudt, at give hvert Togs Lokomotivfører Underretning enten paa Udgangsstationen eller paa Stationen foran den syge Banestrækning. Ved en saadan Foranstaltning sikrede man sig, at alle vidste Besked.

Det er egentlig ikke uforklarligt, om end ikke forsvarligt, naar Lokomotivførerne til Tider fristes til at ignorere Hastighedsnedsættelserne visse Steder. Vi skal saaledes nævne Hastighedsnedsættelsen i Vordingborg, der stadig staar paa 25 km/T., endskønt Arbejdet tilsyneladende allerede for flere Maaneder siden er fuldført. Og det er da ogsaa mærkeligt, thi ved Forespørgsel hos den paagældende Overbanemester og Baneformand kan man ingen Forklaring faa paa Fænomenet. Man skulde da synes, at de Tjenestemænd, Stationen direkte berører, maatte vide Besked, men ikke det fjerneste ved de. Der tales om Forhandlinger med den stedlige Kommune angaaende Vejen, der fører over Stationens sydlige Ende, men der er da ingen Anledning til at holde Hastigheden helt nede paa 25 km af den Grund, det er da tidsnok, naar man skal i Lag med det Arbejde. — Det samme gælder Lundby Syd fra. Hastigheden har der i ca. 1 Aar været 25 km uden at Grunden kan oplyses.

Vi nævner disse Par Tilfælde, fordi de ligesom illustrerer det intime Samarbejde, der er mellem Trafikken og Banetjenesten. Der maa da være en plausibel Grund for Hastighedsnedsættelsen, som ikke kendes af Banestykkets Tjenestemænd, thi ellers skulde man tro, at Trafiktjenesten forlængst havde krævet de omtalte Nedsættelser ophævet.

I disse Tider, hvor der tales saa meget om Statsbanernes Drift som Forretning, var der al mulig Grund til ogsaa at indtjene de Penge, der kan spares ved i saa stor Udstrækning som muligt at undgaa Nedsættelse af Togenes Hastighed og ved

at ophæve Hastighedsnedsættelser saa hurtigt det kan ske.

Der vil herved indvindes ikke saa faa Penge mellem Aar og Dag ved Kulbesparelse og unødvendigt Slid paa Materiel, og endelig vil man opnaa en bedre planmæssig Drift.

DANSK LOKOMOTIVBYGNING

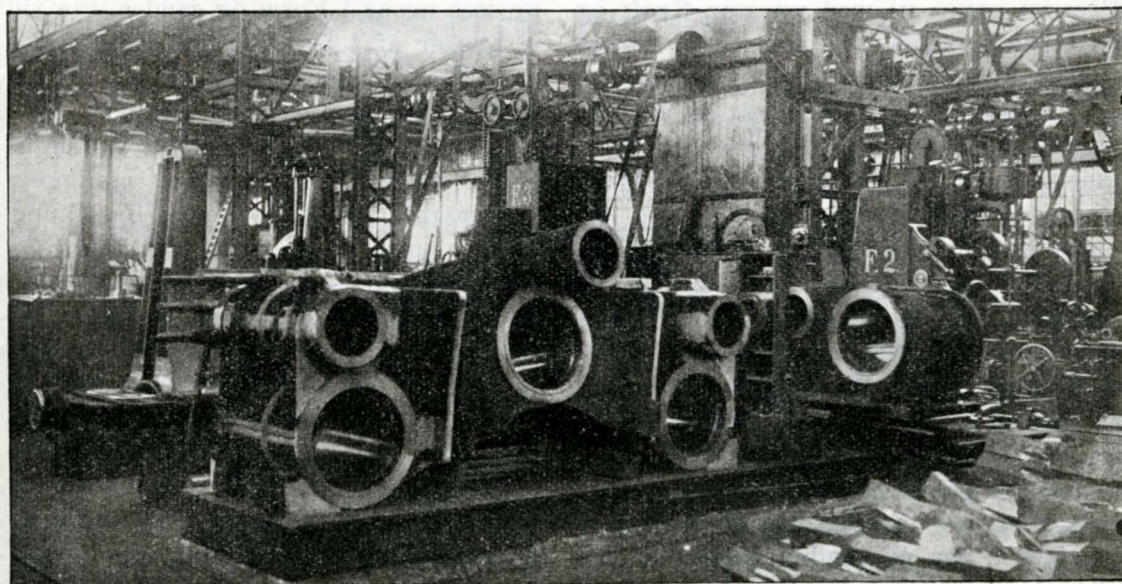
II.

A/S Frichs Fabrikker forfærdiger alt til Lokomotivet med Undtagelse af Hjul-sættene, der leveres færdige fra Udlandet. Ved den Gennemgang af Fabrikkens Lokalteter, vi havde Lejlighed til at foretage under Ledelse af Fabrikkens elskværdige Direktør, Hr. Due Petersen, fik vi Lejlighed til at gøre forskellige Iagttagelser.

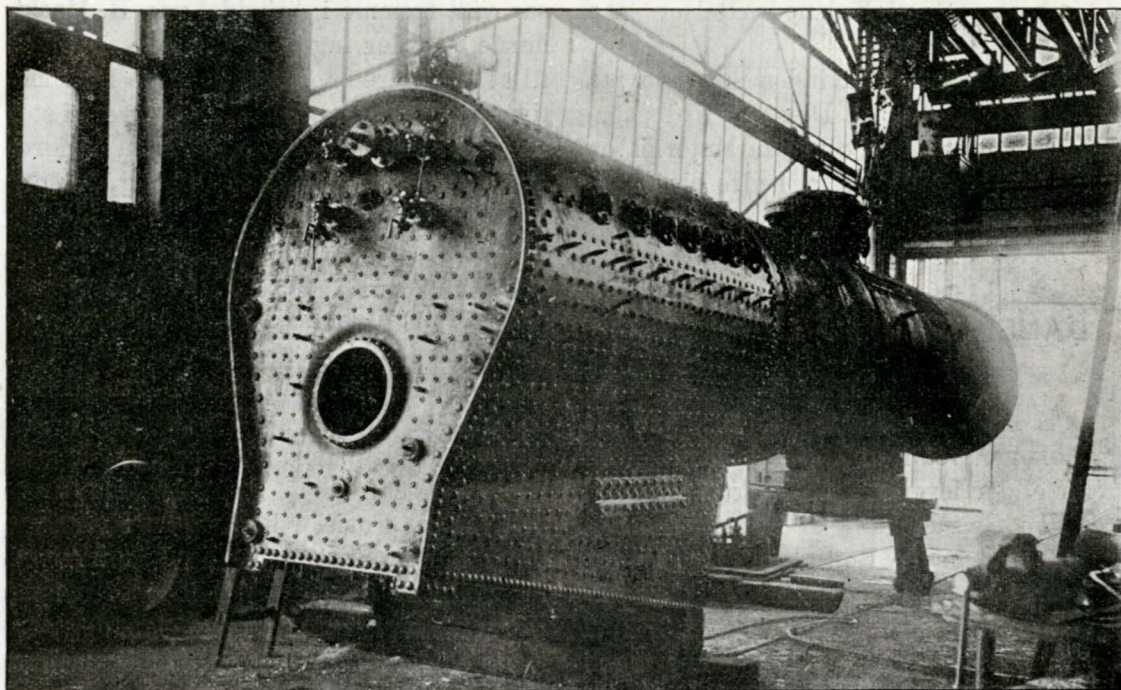
Fabrikkens egen Maskinkraft leveres af 3 liggende Dieselmotorer af Frichs eget Fabrikat paa tilsammen 700 H. K. — Maskinrummet var stort og rummeligt, og der er god Plads til Anbringelse af flere Enheder. I Støberiet, som vi derefter af-lagde et Besøg, støber man Cylindre, Cy-lindrebunde m. m.; men desværre var man

saa vidt fremme i Arbejdet paa H. Maski-nerne, saa der ingen Lejlighed var for os til at overvære en Støbning af en Lokomo-tivecylinder, hvilket vilde have været af stor Interesse, da dette Arbejde maa udføres med den største Akkuratesse og Omsorg for at være brugbart.

I Smedien, hvor der findes en 800 ts Smedepresse og en 300 ts Pladepresse, havde vi Lejlighed til at se en Bagplade til en Kedel blive presset i Form. Den store Plade blev just, som vi kom til Ste-de, trukket ud af den store oliefyrede Ovn og over en Rullebro transporteret hen til Pladepressen. Som Underdel paa Pres-sen var en Form, i hvilken en Fyrkasse-bund kunde henlægges, og paa Pressen foroven sad en mægtig Klods af samme Form, som passede i Underdelen, dog saa-ledes at der var Plads til Pladen mellem Formen foroven og forneden. — Efter at Pladen var anbragt paa Plads, gik Pres-sen ned mod Pladen og trykkede denne ned i den underliggende Form. Man pres-sede forsigtig, og da Kanten af Pladen stod i en Vinkel af 45°, fik den ikke mere i første Omgang. Pressen løftedes op, og Glødeskaller, der havde sat sig paa Pla-den, blæstes bort ved Hjælp af Luftled-



Maskinværkstedet. 1 Sæt Cylindre for Loko H.



Kedelsmedien. R Kedel set bagfra.

ning med 6 Atm. Tryk. Glødeskallerne blæstes bort for at undgaa Uregelmæssigheder i Pladen. Derefter sattes Pressen til igen, og nu gik den i Bund, og Pladen havde den ønskede Form. Man tog imidlertid Pressen op igen og pustede endnu en Gang Glødeskaller bort, hvorefter Pressen sattes til med ret stor Kraft og stod paa i nogen Tid, formentlig for at Pladen kunde beholde sin Form.

Vi havde Lejlighed til at se Smedepressen i Virksomhed, og det var en Fornøjelse at se den presse et stort 12—14 " Rundjern eller Staal ud til en Form lignende en stor rund Ost, et Stykke Smedegods, der skulde bruges til Bund til en Cylinder i en Dieselmotor. — Vi havde endvidere Lejlighed til at se Smedningen af Balancer til H. Maskinerne, der udførtes saaledes, at det, med Undtagelse af det absolut nødvendige Borearbejde o. s. v., ikke skulde have nogen yderligere Bearbejdelse, men var færdigt til Brug. Der arbejdedes paa en saadan Maade, at der til hvert Stykke Arbejde var afmaalt Jern netop til Brugen, og saaledes at der intet

gik til Spilde. I Pladeværkstedet var der for Tiden intet særligt Arbejde, idet man var saa langt fremme med den Serie Lokomotiver, der var i Arbejde, at alt var saa godt som færdigt. Vi havde dog Lejlighed til at se nogle Dombeklædninger og Sandkasser, som er i et Stykke. Disse presses ogsaa i Form og samles, saa vidt vi husker af 4 Stykker, der svejses sammen. Man var iøvrigt i Færd med at fremstille en Ramme, en Normalramme, hvori alle Kedler af en Standardtype skulde tilpasses meget nøjagtigt for at muliggøre, at Reparationer af Kedler og lign. kunde foregaa uden at forlænge Maskinens Ophold i Værkstedet derved, at der lagdes en anden Kedel i Rammen, hvorefter Maskinen kunde gøres færdig i Reparationsværkstedet, og ikke som nu henstaa i en meget lang Tid for at afvente f. Eks. ny Fyrkasse. Selvfølgelig maa Statsbanerne for at muliggøre dette være i Besiddelse af overkomplette Kedler. Fremstillingen af de enkelte Dele til Kedelen, som Fyrkasse, Røgekammer og Rundkedel udføres med en saadan Nøjagtighed, at det er lige-



Maskinværkstedet. En Serie færdige Stænger.

gyldigt, hvilke Stykker man sætter sammen.

I Kedelsmedien fremstilles foruden Kedler Rammepladerne. Disse Plader rettes først under en pneumatisk Presse, saaledes at der haves Vished for, at de er fuldsændig plane, hvorefter de høvles nøjagtig lige paa en Kant, som derefter danner Linien for Afmærkningerne for den senere Bearbejdelse. Man bearbejder ikke en Rammeplade ad Gangen, men efter at de er rettede, lægges f. Eks. 6 Plader sammen paa Rammemaskinen, paa hvilken saavel Bore- som Stikke- og Fræsemaskine er anbragt. Pladerne ligge stille under Bearbejdelsen, medens Maskinerne flyttes, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. Med denne Fremstillingsmaade opnaar man den største Nøjagtighed. Man kunde maaske antage, at Udsæringen, som findes i Rammerne, skete ved Udbrænding, men dette lader sig ikke gøre af Hensyn til Nøjagtigheden, da Rammen kan komme ud af Form.

Vi havde Lejlighed til at se Fyrkasser og Kedler i Arbejde, og det var med en Følelse af Stolthed og Glæde, vi betragtede det smukke og veludførte Arbejde saavede enkelte Stykker som de samlede Kedler.

I Maskinværkstedet saa vi, hvorledes de fræsedede Kvadranter paa en dertil særlig indrettet Specialmaskine og Bearbejdelse af mange andre Dele til Lokomotiverne som Stænger, Stempler med mere, og overalt fik vi Indtryk af den mest samvittighedsfulde Udførelse, som tænkes kunde.

Det var en Fornøjelse at se Fabrikens store og rummelige Magasin, hvor alt, efterhaanden som det var færdigt fortes hen, og hvorfra det hentedes, naar Monteringens skulde paabegyndes.

Efter Gennemgangen af Værkstederne saa vi Fabrikens store Tegnesteue, hvor alle Arbejdstegninger fremstilledes efter Fabrikens egen Metode, og der skulde bruges flere Hundrede til hver Type Lokomotiv. Direktøren omtalte efter Besøget Systemet for Fabrikationen og meddelte, at alt Arbejde udførtes paa en saadan Maade og med en Nøjagtighed af $\frac{1}{100}$ mm, saaledes at Samlingen af Maskinen gik fuldstændig glat, der var intet der skulde efterhjelpe, og i den Henseende nævnte han med en vis Stolthed, at det kunde den danske Arbejder præstere. Denne Præcision i Arbejdets Udførelse var en Betingelse for Maskinens Levedygtighed, og i

den Henseende nærede Direktøren ingen Betænkkeligheder.

Vort Indtryk af Besøget paa Frichs Fabrikker var, at det var godt og nøjagtigt Arbejde, der udførtes, og at det i enhver Henseende stod Maal med, ja, stod over det bedste, der præsteredes paa det Omraade.

Vi vil derfor haabe, at Fabrikken ved de forestaaende Forhandlinger om Levering i de kommende Aar, vil opnaa en Ordning, der sikrer det Bygning af Lokomotiver til de danske Statsbaner, thi selv om man nu stadig taler om Statsbanernes forretningsmæssige Drift, vil den betydelige Interesse, Samfundet har i at opretholde dansk Fabrikation af Lokomotiver, forhaabentlig veje tungt til, naar dette Spørgsmaal skal afgøres.

I Artiklen »Dansk Lokomotivbygning« var der i sidste Nummer (1. Side, 2. Spalte, 3. og 4. Linie f. o.) indløbet en meningsforstyrrende Fejl, idet der var faldet to Ord ud. Der skal staa: der er baseret paa at levere et å to Lokomotiver om Dagen.

RATIONELLE BANETARIFFER

SÆRLIGT I DANMARK

Foredrag i Dansk Trafikforening den 27. Marts 1925
af Jens Warming.

(Fortsat.)

Til Takst 5 beforders bl. a. Korn, til Takst 6 Kul og Kunstgødning, og til Takst 7 Brænde, Torv, Hø og Halm. Konstanten er oprindelig nærmest tænkt som Dækning for de store Udgifter paa Afgangs- og Ankomststationen. Der-til kommer der saa en Kilometerbetaling, der er aftagende efter en Rateskala, saa at der ingen slemme Knæk bliver; denne Degression paa Afstanden kan baade motiveres ved Omkostnings- og ved Nottesynspunktet, altsaa baade fra Banens og fra Kundens Synspunkt, hvilket senere skal omtales nærmere. Foreløbig ønsker jeg at samle Opmærksomheden om de 0,19 Øre pr. km, der betales, naar det groveste Gods transporteres udover 180 km, idet jeg mener, at dette er lidt under Omkostningen. Den direkte Betydning af denne Sats er vel ikke stor, idet der ikke er ret meget Gods af Klasse 7, der beforders saa langt; men er de 0,19 Øre for lavt, saa er de 0,22 og 0,4 for Takst 6 og for Stykgods det antagelig ogsaa, og maaske

nogle andre af de laveste Satter. Før Krigen var den laveste Sats 0,1 Øre, saa de 0,19 Øre er ikke i Forhold til det almindelige Pris- og Lønningsniveaus Stigning.

Til Prøvelse af de 0,19 Øre har jeg opstillet nedenstaaende *skønsmæssige Beregning over Banernes Omkostning* — ikke fordi jeg er særlig overbevist om, at Tallene er rigtige, men fordi jeg mener, at Metoden er rigtig, og navnlig at den er bedre end den, Banernes Embedsmænd har vænnet sig til at bruge. Man bygger der i sine Kalkulationer paa Gennemsnittet, idet man f. Eks. siger, at for 200 km faar man gennemsnitlig a Øre pr. Tonkm, for 500 km b Øre, og saa skønner man, om dette kan gaa. Nu vil en statistisk Fagmand jo ogsaa i høj Grad gøre Brug af Gennemsnit, men han kender ogsaa Grænsen for Gennemsnittenes Anvendelighed, og i det foreliggende Tilfælde vil et Gennemsnit kun tilsløre; ved en Beregning over Banernes Omkostning ved en vis Transport er det ganske nødvendigt at opløse Regnestykket i sine Bestanddele, navnlig Stationsudgiften og Kilometerudgiften. Dette kan kun Banens egne Embedsmænd gøre, men selv de kan ikke gøre det straks, thi naar deres Erfaringer, Instinkter og Skøn knytter sig til den gamle Metode, saa vil de rimeligvis foreløbig operere sikrere efter den; en god Udnyttelse af en daarlig Metode *kan* give et bedre Resultat end en daarlig Udnyttelse af en god Metode, men Maalet maa være at opøve sig til en god Udnyttelse af den gode Metode. Hertil kræves ogsaa en videre Udvikling af Banernes Statistik, der allerede er forbedret meget og er meget lærerig, baade om Tarifproblemer og om den indenlandske Handel med de forskellige Varer, men som dog maa tilpasses endnu mere til Tarifferegningernes Krav, hvis man skal indskrænke Omraadet for det ganske subjektive Skøn. Jeg meddeler da den følgende Beregning i det Haab, at Embedsmændene ikke blot vil kritisere den, men faa Lyst til at forbedre den ved selv at optage Metoden. (Jeg har selvfølgelig konfereret med forskellige af Banens Embedsmænd, og jeg takker dem for deres Bistand; men Beregningen staar alligevel paa mit Ansvar).

Det karakteristiske for en lang Transport eller Rejse er *Midten*. Det begynder ganske som ellers med Ekspedition, Rangering og Omrangering, men en Tur kan som Regel ikke blive lang uden at man i Midten glider ind paa en Hovedbane; henimod Slutningen bliver der saa ofte paany Omrangering til en Sidebane, Rangering ind paa et Sidespor og Ekspedition, ganske som ved Nærtrafikken. Merudgiften ved at gøre en Transport lang fremkommer

altsaa ved at forlænge det rolige Midterparti, og der er Udgiften lille, fordi Transporten foregaar i lange Tog med god Udnyttelse af Lokomotivernes Trækkraft og af Vognenes Bæreevne eller Plads, og fordi der næsten ingen *Rangering* er. Dette sidste er et meget vigtigt Moment, idet Statsbanernes Beretning viser, at af samtlige 27 Mill. Lokomotivkilometer i 1923 —24 faldt de 10 paa Rangering (samt Reserverhold og Havnebaner); dette skal dog ikke forstaas helt bogstaveligt, men betyder, at Udgiften til Kul og Løn svarer til saa mange Kilometer, selv om megen Tid optages af at holde stille. Beregningen falder iøvrigt i to Dele, nemlig Udgiften pr. *Akselkilometer* og Antallet af Akselkilometer pr. Vognkilometer; man betragter i Banekredse Antallet af Akselkm som den bedste Generalnævner for lange Truckvogne med 4 Aksler og almindelige Vogne med 2 Aksler. En saadan Beregning er nemmest at foretage i Midten, fordi der paa Hovedbaner næppe er megen Forskel paa Merudgift og Gennemsnitsudgift; jo større Trafikken er, des nærmere er man ved, at 10 pCt. mere Trafik betyder 10 pCt. flere Tog og altsaa en ganske proportional Forøgelse af de vigtigste Omkostninger. Men Merudgiften paa Stationer og Sidebaner drister jeg mig slet ikke til at opstille Beregninger over, thi her er der altfor stor Forskel mellem Merudgift og Gennemsnitsudgift.

Statsbanernes gennemsnitlige Driftsudgift pr. Akselkm beregnes i sidste Beretning til 26,4 Øre, men for Midten af lange Transporter af Vagongods kan dette reduceres til ca. 7 Øre, fordi det som nævnt er lange Tog og fordi der næsten ingen Udgift er til Stationsbetjening og Rangering m. m. Det nærmere fremgaar af følgende Tabel, hvor jeg for de forskellige Udgiftskonti har søgt at skønne over, hvilken Brøkdel af normal Udgift pr. Akselkm der bør belastes disse Midterpartier af de lange Transporter. Jeg har holdt mig paa den sikre Side, d. v. s. skønnet saa lavt som muligt, for at Resultatet ikke skulde komme for højt op over de 0,19 Øre; i Virkeligheden antager jeg, at navnlig Udgiften til Tog- og Maskintjenesten ligger noget højere. Udgifterne tages i Beretningens Orden.

For den første Udgift, *Vedligeholdelse af Materiel*, er Ræsonnementet følgende. For samtlige 526 Mill. Akselkm bliver disse 15,2 Mill. Kr. ca. 3 Øre pr. Akselkm, hvoraf vistnok ca. 1½ for Lokomotivet, 1½ for Vognene; det første Tal nedsættes til 0,75 Øre, det sidste til 0,45 Øre, altsaa til henholdsvis 50 og 30 pCt. eller i Gennemsnit 40 pCt. (som i Tabellen). Nedsættelsen til 50 pCt. for Lokomotivet skyldes de nævnte Forhold, lange Tog og ringe Rangering; for Vognenes Vedligeholdelse er der en yderligere Nedsættelse, fordi det er billige, aabne Vogne (der tages Ekstrabetaling for lukket Vogn), og fordi Ramponering ved Læsning, Losning og Rangering er en væsentlig Aarsag til Slid, men dette undgaas i Midten. (Denne skønsmæssige Nedsættelse til visse Procenter er det naturligvis ikke nødvendigt at foretage af de beregnede Øre pr. Akselkm; man kan foretage den paa hele Udgiftpostens Mill. Kr., og saa tilsidst dividere med de 526 Mill. Akselkm).

Til Motivering af de øvrige Procenter skal følgende nævnes. *Togtjenesten* maa i det mindste op til 60 pCt., da der skal mere Personale til lange Tog; til Fordel for Godsklasse 6 og 7 kan dog anføres, at Leveringsfristerne er dobbelt saa lange som ellers, saa at Vognene kan befordres, naar det er belejligt. *Banernes Vedligeholdelse* sættes saa lavt som 30 pCt., da dette overvejende er Generaludgift; meget af Vedligeholdelsen skyldes Regn m. m., der er uafhængig af Trafikkens Omfang; fra anden Side hævdes dog, at »Pillearbejdet« med at fastgøre Skruer, Bolte, Lasker o. s. v., der er rystet løse, er Hovedudgiften her, og dette beror naturligvis mere paa Trafikken. *Maskintjenesten* sættes som Materiellets Vedligeholdelse til 40 pCt., men burde maaske snarere sættes til de samme 50 pCt. som Lokomotivernes Vedligeholdelse; selve Trækkearbejdet forøges ved den større Vægt af Godsvogne og ved mindre Tomløb for Fjerntrafikken, ligesom den langsomme Kørsel vistnok betyder en større Forøgelse af Lønudgiften end Formindskelse af Kulforbruget. *Pensionerne* vedrører især Stationspersonalet, der er stort og faar den højeste Løn; sættes dog til 25 pCt., da de nuværende Pensioner ikke staar i det rette Forhold til de

40 pCt. af 15,2 Mill. Kr. til Vedligeholdelse af Lokomotiver og Vogne	Mill. Kr.	6,1
60 — „ 10,2 — „ „ „ Togtjenesten	— „	6,1
30 — „ 18,9 — „ „ „ Banernes Vedligeholdelse og Bevogtning	— „	5,7
40 — „ 28,6 — „ „ „ Maskintjenesten (Løn, Brændsel m. m.)	— „	11,4
25 — „ 7,1 — „ „ „ Pensioner m. m.	— „	1,8
30 — „ 2,3 — „ „ „ Afskrivning af rullende Materiel	— „	0,7
5 — „ 56,8 — „ „ „ Samtlige øvrige Driftsudgifter	— „	2,8
	139,1	34,6
30 — „ 5 — „ „ „ Rente af rullende Materiel	— „	1,5
		I alt Mill. Kr. 36,1

nuværende Lønninger; der burde være større Henlæggelser til Pensionsfond. Medens *Rente* og *Afskrivning* af det egentlige Anlæg holdes udenfor, foregaar Anskaffelse af mere rullende Materiel saa kontinuierligt, og Mængden søges saa nøje afpasset til Trafikken, at det vil være rigtigt at kræve denne Merudgift til Renter og Afskrivning dækket af den specielle Trafikgruppe, for hvis Skyld Materiellet anskaffes; meget af det oprindelige Materiel er dog Generaludgift, og da Godsvognene den meste Tid er paa Stationerne, betyder den længere Transport forholdsvis lidt for dem (mere for Lokomotiverne); paa den anden Side kræver Gods-transport netop derfor flere Vogne end Passagertrafikken, og de nuværende Statusværdier er langt fra i Niveau med de nuværende Anskaffelsespriser, der selvfølgelig bør være afgørende; Renter og Afskrivning sættes herefter til 30 pCt. Samtlige øvrige Driftsudgifter omfatter Stationerne, Centralledelsen, Færgerne, den øvrige Afskrivning m. m.; meget af dette er upaavirket af, om Godset kører langt eller kort, men da Stationspersonalet dog har noget Besvær selv af et gennemkørende Tog, sætter jeg alt dette til 5 pCt.

Resultatet bliver, som Tabellen viser, 36,1 Mill. Kr. eller ca. en Fjerdedel af samtlige Driftsudgifter; dette bliver 6,9 Øre pr. Akselkm, og det er altsaa denne Udgift, man skal regne med i Midten af de lange Transporter af Vagongods.

Det næste Spørgsmaal bliver saa, hvor mange Akselkilometer der skal beregnes, f. Eks. for en Vogn med 10 Tons Gods. Ganske ligefrem har Vognen 2 Aksler, men af Hensyn til Tomløbet maa der regnes noget mere. De danske Statsbaner havde i 1923—24 kun 29,4 pCt. af Godsvogdenes Bæreevne udnyttet, saaledes at over $\frac{2}{3}$ af de rullende Vognes Bæreevne gaar til Spilde. Og de Akselkilometer, der gør Gavn, maa selvfølgelig indtjene tilstrækkeligt til ogsaa at dække Omkostningerne ved dem, der spildes. Til Forstaaelse heraf maa man klare sig Misforholdets Oprindelse; det fremkommer dels ved daarligt fyldte Vogne og dels ved helt tomme Vogne, det første navnlig til Stykgods, Ilgods, Rejsegods og Kreaturer, det sidste ogsaa og navnlig ved Vagongodset, idet Vognen ofte maa gaa tom den modsatte Vej. Hvis man nu kan skønne, hvor stor Procenten er for Vagongodset, kan man regne sig til Procenten for de andre Grupper Sum (eller omvendt); der falder nemlig 460 Mill. Tonkm paa Vagongodset og 172 Mill. paa Stykgods, Ilgods, Kreaturer, fragtfrit Gods m. m.; sætter man da Vagongodset til 40 pCt. Udnyttelse, faar alt det øvrige 17 pCt., naar Gennemsnittet skal væ-

re 29, nemlig 1150 Mill. eventuelle Tonkm for Vagongodset og 1000 Mill. for alt det andet. Personlig er jeg tilbøjelig til at mene, at For-skellen er endnu større, f. Eks. 50 og 14 pCt., altsaa 920 og 1230 Mill. eventuelle Tonkm, men under mine Samtaler med Embedsmændene har jeg fundet mere Støtte for de 40 og 17, og jeg regner derfor dermed. Endvidere opfatter jeg de 40 pCt. som $45 \div 5$, nemlig at 45 pCt. af de til Vagongodset hørende Vogne er læssede, men at nogle af dem ikke er helt fulde, f. Eks. fordi det er voluminøst Gods.

Der skulde altsaa løbe 55 tomme Vogne for hver 45 Vogne med Vagongods, men da Stykgods m. m. sjældnere giver helt tomme Vogne, er der som Helhed langt under 55 pCt. Tomløb, snarere 30—40 pCt. I Danmark er en Statistik over Tomløbet under Forberedelse; i Sverige har man 20 pCt., i Nordamerika ca. 33 pCt., og det maa antages, at Danmark staar værre. Efter en Statistik fra før Krigen var vor Udnyttelse af Bæreevnen nemlig 32 pCt. mod 37 i Sverige, 44 i Norge, 42 i Tyskland, 45 i Østrig, 30 i Schweiz og 28 i Holland. (For Danmark er Privathanerne ikke med).

Til Vurdering af disse Tal og til Forstaaelse af, om Tomløbet navnlig skyldes Nær- eller Fjerntrafikken, maa man finde Aarsagerne til, at Danmark har saa daarlig Vognudnyttelse. Det skyldes især den Ejendommelighed ved Erhvervslivet, at vor Import vejer meget mere end vor Eksport; Importen bestaar af tunge Varer som Korn, Fæderstoffer, Kul, Tømmer og Kunstgødning, Eksporten af forædlede Landbrugsvarer (samt Cement m. m.; men Cementfabrikkerne ligger ved Kysten). Derfor faar Banerne meget mere at transportere bort fra Havnebyerne end til dem; Aarhus Statsbanestation har saaledes af Vagongods 6 Gange saa meget fra som til, Korsør 7 Gange og Aalborg 3 Gange, og selv med Stykgods er der lidt af den samme Ensidighed. Andre Stationer som København, Odense og Esbjerg er dog ret nær ved Balance, men derfor kan der godt komme et stort Tomløb; Esbjergs Importvarer som Kul spredes saaledes ikke til saa stort et Opland, som Landbrugets Eksportvarer stammer fra, og der maa for en meget stor Del bruges helt andre Arter af Vogne. København har af Vagongods 880 000 Tons afsendt og 820 000 modtaget, en Balance, der forklares ved Byens Størrelse, idet Forsyningen af Fødevarer, Byggematerialer m. m. maa skaffes fra et langt større Distrikt end det, hvor man kan konkurrere med andre sjællandske Importbyer; Køge, Korsør o. s. v. har et Opland, som de forsyner med Kul o. s. v., men hvorfra København faar Forsyninger. Men selv om Kø-

benhavn har Balance som Helhed, er der et betydeligt Tomløb, 1. Fordi Byens enkelte Stationer er meget ensidige, Nørrebro f. Eks. 20 000 Tons afsendt og 160 000 Tons modtaget, Frederiksberg 35 000 og 215 000. 2. Fordi de enkelte Linier, Nordbanen, Vestbanen o. s. v. ikke balancerer. 3. Fordi Afstandene er forskellige for afsendt og modtaget Gods. 4. Fordi der er Sæsonsvingninger og Tilfældigheder. Og 5. Fordi de forskellige Vogntyper, aabne og lukkede, Kølevogne, Kreaturvogne o. s. v. kun delvis kan erstatte hinanden. Og disse fem Aarsager til Uligevægt griber formodentlig ind i hinanden paa en Maade, der forøger Tomløbet.

Det er klart, at Hovedaarsagen til Tomløbet, den ensidige udenlandske Handel, navnlig vedrører *Nærtrafikken*, Havnebyernes Forbindelse med deres Opland, medens der næppe kan være nogen bestemt Tendens i Forbindelsen fra det ene Opland til det andet. Foruden saadanne Tomløbs-Aarsager, der hører organisk sammen med Landets Erhvervsliv, er der dernæst mere *tilfældige Aarsager*, og ogsaa disse er værst for Nærtrafikken; skal en Vogn i det Øjeblik, den bestilles, hentes 40 km borte, da er dette en frygtelig Fordyrelse for en Tur paa 20 km, men ret uvæsentlig for 200 km. Ogsaa disse Aarsager til Tomløb er slemme i Danmark paa Grund af de korte Distancer og *vort store Antal af Havne*, hver med et lille Bagland; den enkelte Havns Trafik bliver saa ujævn, at Vogne ofte maa føres tomme paa tværs fra den ene Havns Distrikt til den andens, efter hvor der for Øjeblikket er travlt med lossende Dampere. (Saaledes som Istiden har efterladt Danmark med mange udmærkede naturlige Havne har vi altsaa en stærkt udstykket Handel. Vi har ligeledes en udstykket Industri; det at saa mange Byer har Betingelser for en middelstor Fabrik med lokal Af sætning, har — i Forbindelse med Markedets Lidenhed m. m. — vanskeliggjort Udviklingen af en virkelig Stordrift. Maaske ogsaa Københavns Overvægt kan henføres til, at Provinsbyerne paa Grund af deres Antal har haft svært ved at blive store; Byens Forspring qua Hovedstad fik derved større Betydning. De mange naturlige Havne er vel i sig selv en Fordel, men det er tænkeligt, at det nationaløkonomisk set er for dyrt købt; dog har de stor Betydning for Landbrugets store Forbrug af Foderstoffer.)

Resultatet er altsaa, at Tomløbet er forholdsvist størst for Nærtrafikken. Medens der som Helhed for Vagongods skal lægges 55 km Tomløb til 45 km Nytteløb, altsaa 120 pCt.s Tillæg, kan det for Fjerntrafikken maaske væ-

re nok at tillægge 40 pCt., saa at den før omtalte Godsvogn skal regnes til 2,8 *Akselkm.* For en Tur paa 200 km kan man f. Eks. ansaa 40 km tilfældigt Tomløb og 40 km, fordi hver 5te Vogn maa gaa tom tilbage, eller rettere 2 af 5 Vogne, hvis Tur + Retur tages under eet, eller endnu mere, hvis Returvognen paa enkelte Strækninger kan udnyttes. 40 pCt. Tillæg synes alt i alt at være lovlig rigeligt; men den daarlige Pladsudnyttelse, 29 pCt., er jo en Kendsgerning, og et eller flere Steder maa Forklaringen søges.

2,8 Akselkm à 6,9 Øre giver 19,3 Øre for hver km af den omhandlede Godsvogn i Midten af en lang Tur. Faktisk faar man 17,5 Øre for en 10 Tons Vogn, beregnet af Tariffens 0,19 Øre ÷ en Rabat paa 8 pCt. for godt fyldte Vogne. Forskellen er altsaa lille, og regnes der med en 15 Tons Vogn, bliver den positiv; men jeg har jo søgt at være paa den sikre Side, og der gives Gods, der beforders endnu billigere end Takst 7. Saaledes som Forskellen her er beregnet, $19,3 \div 17,5 = 1,8$ Øre pr. Vognkm, er den saa lille, at Fortjenesten paa de første 180 km sikkert let kan bære den, medmindre de delvis er med Færge, jfr. næste Afsnit. Det er ogsaa muligt, at der selv paa disse Midterstrækninger bør beregnes en større Forskel mellem Merudgift og Gennemsnitsudgift.

Beregningen er jo meget skønsmæssig og opstilles her nærmest for at animere Embedsmændene til at gøre det bedre. Den minder noget om den saakaldte *politiske Aritmetik*, der for 200 Aar siden var en Forløber for Statistiken; man vilde umaadelig gerne vide noget om Folketal, Dødelighed m. v., og saa konstruerede man noget. Nu bagefter maa man ofte smile ad Metoderne og Resultaterne; men man maa ogsaa ofte beundre den Skarpsindighed, hvormed man arbejdede, og den gode Tilnærmelse til det rigtige, man trods alt dog opnaaede. Overfor Banetariffer kan man baade i Litteraturen og hos Praktikerne møde megen Skepsis, om det overhovedet er muligt at naa til rationelle Tariffer, men der synes dog at være en voksende Tro derpaa, navnlig i Amerika. (De i det følgende Afsnit meddelte Beregninger er ikke saa usikre som denne om de lange Godstransporter.)

Angaaende Tomløbet skal endnu bemærkes, at der her maa være et Omraade for de frie Nedsættelser, nemlig at fremme Transporter, der gaar *mod Strømmen*, saaledes at de udnytter Tomløbet i Stedet for at skabe Tomløb. De indenlandske Brændselsstoffers Afsætningsradius kunde maaske udstrækkes noget længere, naar de Vogne, der fører Kul, Korn m.

m. bort fra Havnebyerne, kunde tage Tørv og Brænde med tilbage; og disse Stoffer vilde jo opnaa en større Grænsenytte ved saaledes at blive spredt over en større Kundekreds. Det er ogsaa muligt, at en i nationaløkonomisk Henseende heldig Koncentration af Murstensproduktionen i nogle faa kulbesparende Teglværker kunde opnaas ved at udnytte Returvognene til de større Havnebyer. Herved maa de forskellige Varers Sæson dog ogsaa overvejes.

(Fortsættes.)



25 AARS JUBILÆUM



J. F. A. Jensen.

Den 1. September fejrede Lokomotivfører J. F. A. Jensen, Fredericia, sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Paa Jubilæumsdagen mødte en Deputation fra Lokomotivpersonalet i Fredericia, som ved Lokomotivførerafd. Formand overrakte Jubilaren et Guldur, ligeledes mødte en Deputation fra Jernbanetatens Brugsforenings Bestyrelse, der overrakte Jubilaren et Spisebestik.

Jubilaren har i mange Aar været knyttet til Afdelingsbestyrelsen deraf en Del Aar som Formand saavel for Lokofører- som Lokofrb. Afdelingerne, ved sin rolige og noble Færd har Jubilaren vundet sig mange Venner, der ærer ham som en retlinet og god Kollega.

Vi bringer ham en hjertelig Tak for godt Samarbejde i de forløbne Aar og føjer dertil Ønsket om, at han endnu i mange Aar maa færdes iblandt os.

M. R.

LOKOMOTIVFØRER-KREDSENS AFDELINGSKASSERERE

For at undgaa skriftlig Henvendelse til hver enkelt, vil jeg herved minde de Afdelinger, som endnu ikke har indsendt Beløbet til Velfærdsforanstaltninger (20 Øre pr. Medlem pr. Aar), at lade dette ske samtidig med Indsendelse af Kvartalsopgørelse for Juli Kvartal.

Paa given Anledning vil jeg samtidig bede d'Hr. Afdelingskasserere udfylde Opgørelserne korrekt og fuldstændigt, og særlig ved Flytninger, Tilgang fra Kreds II samt Pensionering og Død at paaføre Vedkommendes Løbenummer, da det omtrent er ugørligt med Sikkerhed at finde den rette i Kampfondsfortegnelsen, naar dette er udeladt. Det vilde være i høj Grad ønskeligt, om Betegnelsen »Restancer« helt kunde forsvinde af Opgørelserne og Regnskabet, og jeg beder Afdelingskassererne gøre deres bedste i den Retning, ligesom Medlemmerne selvfølgelig burde betragte det som en Æressag rettidig at indbetale Kontingentet. Hver Afdeling burde søge at faa Kontingentet indeholdt ved Lønudbetalingen, som det alt finder Sted i flere Afdelinger til stor Tilfredshed for baade Afdelingskasserer og Medlemmer.

Aug. Andersen, Kredskasserer.

FERIEHJEMMET

Sommer og Ferie, hvor lyder det herligt. I Særdeleshed i Aar, hvor vi har haft en rigtig Sommer og i Særdeleshed for os Lokomotivmænd, der har et Feriehjem, der meget vanskeligt lader sig overtræffe. Hvor var der dog dejligt, vel nok det bedste Aar, vi endnu har haft, saalænge vort Feriehjem har bestaaet.

Jeg vil gerne med disse Linier anbefale det til alle Lokomotivmænd; rejs derud i en saadan Sommer, og jeg tror meget bestemt, at alle vil blive tilfredse. Smukt beliggende, nydelige Omgivelser, glimrende Luft og Vand, udmærkede Soveværelser, alle Bekvemmeligheder og sidst men ikke mindst, god Mad; særlig i Aar, hvor Hjemmet havde faaet en særlig dygtig Dame til Køkkenchef. Fru Thommesen fortjener megen Anerkendelse for sin Mad, ikke et eneste Maaltid, uden det var særdeles godt tilrettet, selv de ferierende Husmødre maa rose Maden i høje Toner, og vi Lokomotivmænd og alle fremmede Gæster har været fuldt ud tilfredse. Det skal og maa siges uden at forringe nogen, at baade Ledelse og Betjening i Aar har været udmærket i alle Maader; og hvor kunde det være andet med en saa hyggelig Husmoder, der gik omkring og sørgede for os alle, at ingen kom til at mangle; som Hjælp havde hun to nydelige unge Piger, der altid optraadte paa en pæn og ordentlig Maade; som før omtalt en dygtig Kogerske, der ogsaa havde sin Hjælp, ogsaa Frøken »Skrap«, der sørgede for, at Pengene kom hjem paa den meget bestemte Kontortid, og Gud trøste den formastelige, der forsøgte at komme udenfor Kontortid, han blev ikke naadigt modtaget. — Alt i alt Orden og Akkuratessse, saa alle folte sig godt tilpas, og jeg vil gerne herigenennem bringe Ledelse og Betjening alle Gæsters og min bedste Tak for Opholdet, det var herlige Dage.

Palstrup

EN FESTLIGHED

Søndag den 6. September afholdt nordjydske selskabelig Forening for Lokomotivmænd Skiveskydning med paafølgende Foredrag og Bal i Klubbens Selskabslokaler, Nytorv, Aalborg. Til Skydningen, der begyndte Kl. 9 Fm., var tegnet 550 Nr. à 1 Kr. pr. Nr. og indkøbt for 300 Kr. Præmier (tretaarnet Sølvgenstande). De Skydenumrene var tegnet hovedsagelig hos Medansatte samt Venner og Bekendte, gik Størsteparten af Præmierne til disse. Dog fik følgende Lokomotivmænd ved D. S. B. Præmie: Lokomotivfb. Chr. Jensen, S. Nielsen og F. F. Jensen, og af Privatbanernes Lokomotivmænd Lokofører Jul. Rasmussen, Lfb. Chr. Hansen og J. Rasmussen. Skydningen var meget vellykket, og Overskuddet henlægges til Foreningens 10-aarige Stiftelsesfest i Februar næste Aar.

Traditionen tro, havde Foreningens Formand som sædvanlig lagt sig i Selen, saa han kunde byde Medlemmerne noget godt ogsaa ved denne Sammenkomst. Hr. Gronemann havde formaaet Hr. Maskinbestyrer Dorph til at afholde et Foredrag, der begyndte Kl. 7,30 Aften. Foredraget var ledsaget af udmærkede Lysbilleder og omhandlede de sidste Nyforbedringer paa D. S. B. Lokomotiver.

Forinden Foredragets Begyndelse bød Formanden Forsamlingen velkommen, rettede i smukke Ord en særlig Velkomst til Foreningens Gæster, Frederikshavn Lokopersonale med Lokomotivmester Hansen og Frue samt til d' Hr. Lokomotivmestre Rolder og J. Pedersen, sidstnævnte fra Nordjyske Privathaner og Aresmedlem af Foreningen, rettede derefter en Tak og Velkomst til Maskinbestyreren. Hr. Dorphs Foredrag omhandlede Friluftsventiler, Smørepresen, Slamudskilleren og Fødevandsforvarmeren. Foredraget begyndte med Omtale af Friluftsventilen, og Maskinbestyreren udtalte herunder bl. a., at det var en udmærket Foranstaltning, som gjorde god Nytte, særlig paa Lokomotiver, der benyttedes paa den østjydske Banestrækning med de stærke Fald og hyppige Dampafspærringer. Foredraget omhandlede derefter Smørepresen saavel den tyske Friedmann som den engelske Wakefields og den gamle danske Møllerup, omtalte i samme Forbindelse Natan Smøreapparatet og de Ulemper, der var ved dette Apparat, udtalte, at Olieforbruget siden Indførelsen af Smørepresen ved D. S. B. udviste en Besparelse af 12 Tons fra 180 til 168 Tons Olie. Hr. Dorph omtalte derefter Slamudskilleren og dens Forebyggelse af Kedelstensdannelse, udtalte, at det var en udmærket Anordning og medvirkende til god Økonomi. Omtalte derefter Fødevandsforvarmeren og de forskellige Konstruktioner. Foredraget var meget interessant, kun var det beklageligt, at Maskinbestyreren skulde rejse samme Aften, herved blev det en Del afkortet. Som Tak overrakte Formanden Hr. Dorph et Askebæger og bad om at modtage Gaven ikke

som Betaling for Foredraget men som en Tak, fordi Hr. Maskinbestyreren saa beredvillig ofrede en Søndag Aften paa sit Personale. Derefter serveredes fælles Kaffe, og ved Kaffebordet underholdt Lokofører J. Rasmussen Forsamlingen med Oplæsning af Smaafortællinger af A. C. Meyer og Aakjær. Desuden var der forfattet en Sang af Lfb. Nørgaard; saavel Oplæsningen som Sangen gjorde megen Lykke. Dog burde Nørgaard se at finde andre Emner for sit Vid end stadig de samme Personer, Foreningens Medlemsantal er jo stort.

Efter Kaffebordet gik Dansen længe og lystig. Alt ialt en Festlighed, som særlig Foreningens Formand havde Ære af.

B.

DET ER DOG FOR GALT!

I en lille Notits her i Bladet for 5. Maj d. A. gjordes opmærksom paa Signaltjenestens daarlige Efterretningsvæsen, idet der meddeltes, at Tillæg 6 c til det lokale Signalreglement under 1. April 1923 gav Underretning om, at Lejre Stations fremskudte Signal mod Roskilde var ændret til Blinklys, og at dette trods den forløbne Tid endnu ikke er udført. I disse Dage er uddelt Ordre A 157, 158 og 159 paa et Stykke Papir. I Nr. 157 hedder det: »I Ordre 2, Side 31, ændres 3. Linie f. n. saaledes: paa samme Side ændres 1. Linie f. n. saaledes:»

Stor bliver Forbauselsen, naar man har foretaget disse Rettelser og kommer til Ordre 158, hvor det 22 — toogtyve — Linier længere nede end ovenanførte hedder: »I Ordre 2, Side 31, udgaar 1.—8. Linie f. n.»

Maa vi snart være her.

K.

2 KR KASSEN

I Anledning af Hr. J. Andersens Artikkel om 2 Kr. Kassen, hvori han opstiller en Beregning over, hvad det vil koste den længstlevende, hvis Forslag 1 vedtages, vil jeg bemærke følgende:

Hr. Andersen kommer til en Sum af 1123 Kr., saa galt er det ikke. I 2 Kr. Kassen var der den 1. Januar 1925 254 mandlige Medlemmer, dertil vil den længstlevende komme til at betale 506 Kr., han har betalt i de sidste 25 Aar til 134 Dødsfald 268 Kr., kommer hertil at de for Tiden tjenstgørende Medlemmer, hvis Alder er omkring 50 og 60 Aar, kun vil komme til at svare i 10 Aar af deres Kampfondskonti à 12 Kr. pr. Aar = 120 Kr., indestaaende i samme 85 Kr., ser Regnskabet saaledes ud. $506 + 268 + 120 + 85 = 979$ Kr. Det er jo ingen billig Forretning for den længstlevende, men vi har ad Forsikringens Vej forsøgt at opnaa et bedre Resultat, men grundet paa

Medlemmernes høje Alder, kan det ikke lade sig gøre. Jeg maa for mit eget Vedkommende for en Forsikring paa 500 Kr. betale 4 Kr. 17 Øre pr. Maaned, og er først efter 12 Aars Forløb fritaget for at betale, det er heller ikke nogen billig Historie, men det koster noget, for at blive forsikret, naar man er oppe i Aarene. Hr. Andersen tvivler om, at der er nogen Lovhjemmel for en Reorganisation af Kassen, det er den haarde Nødvendighed, der tvinger os til det. Sygekasseinspektoratet har forlangt, grundet paa, at der ingen Tilgang er til Kassen, at enten maa vi lave Kassens Love om, i Forslag 2 har Sygekasseinspektoratet anvist en Vej, vi kan følge, eller ogsaa maa vi ophæve Foreningen. Naar vi nu ved, at der i Kassen findes Medlemmer, der i 45 Aar har betalt deres Bidrag til de indtrufne Dødsfald, saa føler vi en vis Forpligtelse til at gøre alt, hvad vi kan, for at redde Kassen fra Undergang, selv om det ogsaa skal ske med lidt Ofre. Enten Forslag 1 eller 2 bliver vedtaget, skal der blive gjort, hvad der kan gøres, for at Vilkaarene kan blive saa gode som muligt.

D. L. F. har ikke sagt sit sidste Ord i denne Sag, og Sygekasseinspektoratet lige saa lidt, der er meget at ordne, inden vi naar til et endeligt Resultat, vi haaber paa et godt Resultat, indtil da fungerer 2 Kr. Kassen paa den gamle Maade.

Aarhus, d. 14. Sept. 1925.

P. B. V.

F. Augustsen, Formand.

Da jeg i min første Artikel angaaende ovennævnte Kasse kun har omtalt Forslag I, der vel nok for de flestes vedkommende vil være tilstrækkelig afskrækkende, behøves vel næppe nogen særlig Omtale af Forslag II.

Selv om dette vel nok synes noget mere moderat, betyder det dog en ret antagelig Forhøjelse af Præmien for nævnte Forsikring uden derfor at gøre Bidraget eller Understøttelsen til Enken eller Arvingerne større, og da det er anden Gang, der reorganiseres, og det faktisk hver Gang til Forringelse for de resterende Medlemmer, synes det mig nu at være paa Tide at opløse Foreningen og fordele den opsparede Kapital mellem samtlige Medlemmer.

Jeg maa ogsaa tillade mig at spørge, hvorledes har man tænkt sig at affinde sig med de Medlemmer, der ikke kan slutte sig til et af Forslagene, og hvilket maa blive det afgørende.

J. Andersen.



33 Dages Jernbanemandskongres i Amerika.

Den 8. Juli afsluttedes i Detroit Lokomotivmandsforbundets Trearskongres. Denne havde ikke varet mindre end 33 Dage, hvorved

Søndagenes Sammentræde endda ikke var medregnet.

I Kanadas

Rigsdag drøftes vidtgaende Planer om at bygge en Mængde nye Bibaner til en Totalsum af 27 000 000 Dollars. Det menes, at Forslaget vil blive vedtaget, hvorved mange Mand vil faa Arbejde.

Biografvogne.

Paa de czekoslovakiske Statsbaner har man anskaffet Jernbanevogne med Biografteater i.

Nye Lokomotivtyper.

Arbejdet med at fremskaffe nye bedre Lokomotivtyper skrider frem Dag for Dag. Baa-de Damplokomotivet og det elektriske Lokomotiv faar en stærk Konkurrent i Motorlokomotivet. Fra Amerika meddeles, at man nylig har konstrueret tvende Diesellokomotiver. Desuden meddeles, at en Jernbane i Manschuriet i Asien har taget i Brug et Damplokomotiv af en fuldkommen ny Type, der næsten fuldkommen udnytter Brændslet.

Lokomotiv paa vilde Veje.

Det er ikke ofte, man hører tale om, at et Lokomotiv bliver stjålet, men det synes, som en saadan Begivenhed har fundet Sted i Porjus. Natten mellem den 6. og 7. ds. forsvandt nemlig et Statens Jernbaner tilhørende Lokomotiv fra Banegaarden og fandtes senere ca. 15 km drefra med aaben Regulator men uden Damp.

Benzinvogne.

De amerikanske Jernbaner købte i 1924 ikke mindre en 120 Motorvogne. De fleste af disse Vogne er forsynet med Benzinmotorer.

„Giv Agt“.

Vore Kolleger, Lokomotivmændene ved Privatanerne, har i August Maaned udsendt sit første Nummer af et Medlemsblad med Navnet »Giv Agt« og under Redaktion af N. T. Brix.

Redaktøren omtaler kort Aarsagen til Bladets Fremkomst, hvilket jo i væsentlig Grad skyldes Adskillelsen fra Privatbaneforbundet, hvorved Lokomotivmændene kom til at staa uden Meddelelsesmiddel. Nu har vore Kammerater ved Privatanerne faaet sig et Medlemsblad, og vi haaber som Redaktøren, at det maa blive et interessant og læseværdigt Blad. Vi hilser det Velkommen og haaber, at ogsaa vi kan faa Glæde af vor ny Kollega, der pyn-ter sig med at være Medlemsblad for »Dansk Lokomotivmands Forbund«, hvilket vistnok er en lille Overdrivelse.

„Lommebog for Lokomotivmænd“.

Vi henleder Opmærksomheden paa, at der omkring den 1. December udsendes en »Lommebog for Lokomotivmænd«, indeholdende for-

uden Kalender ca. 30 forskellige Afsnit omfattende Forhold Lokomotivmændene i den daglige Tjeneste staar overfor.

Der har flere Gange været falbudt Kalendere, Lommebøger til Lokomotivmændene, men det har vist sig, at disse ikke indeholdt netop det Stof, der var ønskeligt for at tilfredsstille Lokomotivpersonalet. »Lommebogen for Lokomotivmænd« vil forhaabentlig i den Henseende udfylde et Savn, og det er Udgivernes Haab, at den vil blive hilst Velkommen som en praktisk Haandbog, som en hurtig og bekvem Vejleder i de Spørgsmaal, den daglige Tjeneste stiller Lokomotivmændene overfor.

Vi skal af Indholdet bl. a. nævne: »Togenes største Hastighed«, Krydsninger og Krydsningsforlægninger«, »Førelse paa Fribaneordre«, »Km Afstande«, »Tabel over Køretider«, »Tjenestetidsregler«, »Dag-, Time-, Køre- og Natpenge«, Lokomotivernes Dimensioner, Vægt, H. K. m. m., Skema til Kørepengeregnskab, »do. til Kørselsfordeling«, »Pensionstabeller«, »Mønt, Maal og Vægt«.

Af Hensyn til Oplagets Størrelse bedes Bogen bestilt nu, hvilket kan ske ved Tegning paa de paa Opholdsværelserne henlagte Lister.

HJERTELIG TAK

Hjertelig Tak for den store Opmærksomhed, som blev vist mig paa min Jubilæumsdag.
N. P. Hansen, Ms.

BYTNING

En Lokomotivfyrb. i Slagelse ønsker Bytning med en Kollega fra Aarhus H. Billet mrk. *Sy.* sendes til Bladets Kontor.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Fredericia: Afdelingskassererens Adr. rettes til: »Helle«, Fælledvej.

SYGEKASSEN

Jernbanelæge Stamer er bortrejst fra den 2. d. M. i ca. 3 Uger, hans Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Læge Eriksen, Peder Bangsvej 59.

Konsultationstid: 1—2 og Onsdag 6—7 paa Læge Stamers Bopæl (Smallegade 8).



Tilladelse til at bytte Tjenestested e. Ans.

Lokomotivfyrbøderne H. M. Jørgensen, Frederikshavn, og V. Hansen, Assens, fra 1—10—25.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 19. Septbr.

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Telefoner 3067 & 5605. Helgolandsgade 1.
Største Kolonial- og Konserver-Import i Danmark.
Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.
Vore Automobiles kører overalt i Byen og Forstæder,
Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSKAB

Tegner alle Arter
Livsforsikringer

„KOLDINGHUS“

KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALITET: Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8178 eller Centr. 14,613
Udgaar 2 Gange maanedlig.
Abonnementpris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition
Ny Vestergade 7^a, København B.
Telefon Central 14613.
Kontortid Kl. 10—4.

Amk. Gummivare
Industri Vestergade 3 Ekstr. B.
Vedersprøjter, Sanicets & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 30 Øre i Friark.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanegård 10 pCt. Rabat

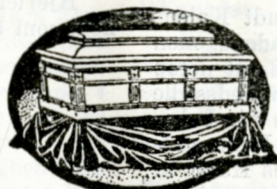
Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

TIKLO
RENSECREME
renser alt
for Olie, Maling, Tjære o.lign.
Faar 1 Dander fra 1 Kr. 50 til 20 Kr.
"Tiklo" er drøj i Brugen
WÖRNING & PETERSEN, VEJLE

A/s Det Danske Mælkekompani, København.



N. P. Rostrups

Ligkistemagasin

Walkendorffsgade 34—36. - Telf. 778.

Gl. Kongevej 103. - Telf. 13577.

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

A. Larsens Eftfl., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

Cigarforretningen Trafik, Reventlowsgade 20 Kj.

anbefaler sig med Cigarer, Tobakker, Vine og Papirvarer. Ærb. R. Svendsen.

Charles Christiansen, Flensborggade 61.

Telef. Vester 6359 y. **I. Kl. Bageri & Konditori.** Telef. Vester 6359 y.

A. Olsens Eftf., Dybbølsgade 20.

anbefaler sig med I. Kl.s Viktualier
og Paalæg til d'Hrr. Jernbanemænd.

H. Borgwardt's Bageri og Conditori

anbefaler sig til d'Herrer Jernbanemænd med **Iste Klases Varer.**
Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Eget Røgeri I. Klases Røgeri og Paalægsforretning
Varer modtages til Saltning og Røgning
Johs. Olesen, Istedgade 121. Tlf. V 1867

Da Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation i Forbindelse med Dansk Lokomotivsmands Forening har overtaget Driften af Marketeriet i Centralværkstederne og Godsbanens Remise, anbefaler vi derfor Benyttelsen af dette til ærede Medansatte.

DRIFTSUDVALGET.

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.

VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

Telf. 9327.

Istedgade 64, Istedgaard.

Telf. 9327.

Drik

Albani Øl.

Guldsmedeforretningen

Sdr. Boulevard 71.

Anbefaler sig med
Brude- og Festgaver.

Tlf. Vester 1644 x.

Blomsterforretningen „Rosen“

Dannebrogsg. 55. Tlf. Vest. 5365 x.

Moderne Kransebinderi, Palme-
dekorationer, Buketter, Myrtekranse,
Potteplanter i stort Udvalg.

Daglig friske Blomster.

Specialitet: Kistepyntning.

Ærb. **Charlotte Schmidt.**

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverander til Forbrugsforeningen.

NY RAVNSBORG

Vesterfælledvej 82

Telefon 10718

anbefaler sine Selskabslokaler og
store Festsal til Møder og Fester

FOLMER HANSEN

Vestergade 18.

Isenkram - Glas - Porcelæn

Telf. 4787.

Aarhus.

Juveler & Guldsmed

HENRI PETERSEN

„Regina“

Tlf. 1436.

AARHUS

Jensen og Nielsen

Stort Udvalg i

i moderne Gravmonumenter

Kirkegaardsvej 1. Tlf. 1379. Aarhus