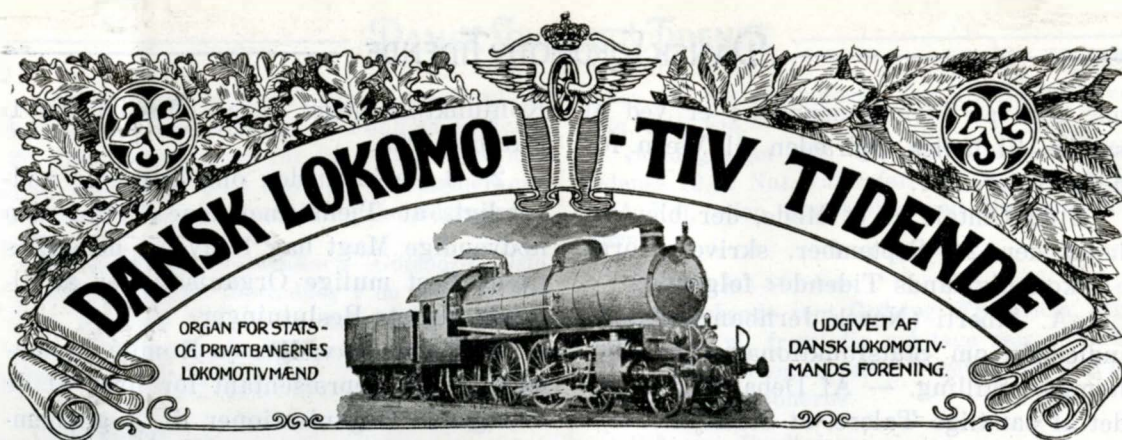




25. AARG. N^o 19.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Oktober 1925.

JERNBANERNES HUNDREDEAARSDAG

Den 27. September i Aar var det hundrede Aar siden, at den lille Jernbane fra Stockton til Darlington i England aabnedes for Drift, og dermed blev Indledningen til en Revolution i Samfærdselens Historie.

Det var en meget lille og primitiv Bane, som den 27. September 1825 aabnedes; saavel i teknisk som i andre Henseender var der mange Fejl set paa Baggrund af vore Dages Baner. Men det, der den Dag skete, var Fuldendelsen af en Opgave, som George Stephenson havde sat sig og i alt væsentlig løst paa en saadan Maade, at Nutidens Kæmpelokomotiver i Princippet arbejder paa samme Maade.

Mange Aar forud var der syslet med denne Opgave, og forskellige Køretøjer blev konstruerede; men det blev George Stephenson der konstruerede det første Lokomotiv, der magtede at løse Opgaven: paa Staalskinner at fremføre et vist Antal Voghe en vis Vej længde. Hastigheden ved den Lejlighed var selvfølgelig ikke stor, henad 14 km i Timen, og foran Toget red af Sikkerhedshensyn en Mand til Hest for at paase, at alt var i Orden, til Toget kom, og for at henlede Folks Opmærksomhed paa Toget, at de ikke skulde komme for nær Togvejen.

Det første Lokomotiv, Nr. 1, der fremførte Toget paa Strækningen Darlington

—Stockton den 27. September 1825, blev dog ikke af den Type, som George Stephenson senere konstruerede. I 1829 kom det verdensberømte Lokomotiv »Rocket«, der blev Sejrherre i en Konkurrence, paa Grund af sin bedre Konstruktion af Dampkedlen, der var forsynet med Rør. Denne Egenskab var den afgørende for Sejren, idet dermed Kedlens bedre Udholdenhed var givet.

Jernbanerne kan nu ved sit 100 Aars Jubilæum se tilbage paa en kolossal Udvikling, deres Betydning for Samfundet er af et vældigt Omfang. Der var vel næppe nogen, der i 1825 tænkte sig, at Banerne skulde faa en saa enorm Udvikling, se sig omkring Jorden med utallige Baand, og blive en afgørende Faktor for Kultur og Oplysning.

Den lille Kulbane i England blev Indledningen til denne straalende Udvikling, og derfor mindes Dagen, og England har til Minde herom i Sommer afholdt store Festligheder.

FRA NORGE

De norske Statstjenestemænd lever under meget vanskelige Forhold, og det har Gang paa Gang vist sig, at Tjenestemændene har løbet Panden mod en Mur ved deres Henvendelse til Regeringen. Det synes, efter Tjenestemandspressen at dom-

me, som at Tjenestemændene er ved at samles til fælles Optræden til Værn for deres Interesser.

I en Omtale af et Møde, der blev afholdt den 24. September, skriver Norsk »Lokomotivmands Tidende« følgende:

»A. Alberti (Norsk Jernbaneforbund) indledede om Statsfunktionærernes økonomiske Stilling. — Af Debatten fremgik det af sandtlige Talere, at Statstjenestemændenes økonomiske Stilling var værre nu end nogensinde. Det var derfor en Livsbetingelse for Statstjenestemændenes Eksistens, at der skabtes en Forandring i disse fortvivlede Forhold. Denne Fælleskonference af Statstjenestemænd maatte derfor føre til et Resultat, som kunde bringe dem ud af Uføret. . . . Det blev vedtaget at nedsætte et Redaktionsudvalg, som skulde fremsætte Forslag til en Udtalelse. I dette Udvalg fik Lederne for Organisationerne Sæde, bl. a. Norsk Lokomotivmands Forbunds og Jernbaneforbundets Forretningsførere.

Redaktionsudvalget fremsatte følgende Forslag:

1. Statens hensynsløse Lønpolitik overfor Tjenestemændene har foraarsaget Nød, Savn og Gældsstiftelse i de allerfleste Tjenestemænds Hjem.

Hensynet til Prisniveauet og det almindelige Lønniveau har ikke spillet nogen Rolle ved Fastsættelsen af Lønningerne.

Det, som det nu først maa kræves, er, at Staten helt omlægger sin Lønpolitik overfor Tjenestemændene, og ikke længere lader Hensynet til Statskassens tilfældige Stilling være afgørende for, hvad dens Funktionærer skal leve af.

De Krav, Tjenestemændene har stillet om Tilstaaelse af Konjunkturtillæg, bygger paa det Princip, at Tjenestemændenes Lønniveau stabiliseres ved, at de tildeles et bevægeligt Tillæg, som til enhver Tid skal staa i Forhold til Prisbevægelsen.

Fællesmødet maa derfor stille bestemt Krav om, at Regeringen straks optager Forhandlinger med vore Organisationer om det tidligere indsendte Krav, og at

Konjunkturtillæget gøres effektivt fra 1. Oktober 1925.

2. I Bevidstheden om, at det er nødvendigt, at Tjenestemændene sætter den nødvendige Magt bag Kravene, henstilles til de flest mulige Organisationer at tiltræde Mødets Beslutninger.

Fællesmødet vælger en Komité, bestaaende af en Repræsentant for hver af de deltagende Organisationer til at gennemføre de vedtagne Beslutninger og for at planlægge og forberede det videre Arbejde.

De Organisationer, som slutter sig til Bevægelsen, vælger en Repræsentant for hver 1000 Medlemmer. Disse Repræsentanter danner et Aktionsudvalg, som træffer Beslutning om Retningslinierne for den videre Aktion og leder denne, efter at den er besluttet og godkendt af de deltagende Organisationer.

3. Fællesmødet pointerer, at det er en bydende Nødvendighed for Tjenestemændene at faa konsolideret sine Organisationer for at faa skabt en eneste Fællesorganisation af Statens Tjenestemænd i nøje Tilknytning til Landets øvrige fagorganiserede Arbejderklasse.

Fællesmødet udtaler sin Afsky overfor Tjenestemandskomiteéns Forslag til Tugthuslov for Tjenestemændene og opfordrer alle Organisationer og alle Tjenestemænd til at bekæmpe den foreliggende Indstilling, og hvis der gøres Forsøg paa at ophøje Forslaget til Lov, erklære Arbejdsnedlæggelse i alle Statens Bedrifter for at værne om vor Aktionsfrihed, vor Organisations- og Forhandlingsret.

VINTERKØREPLANEN

Generaldirektoratet for Statsbanerne meddeler:

Fra 1. Oktober d. A. træder Statsbanernes nye Køreplan i Kraft.

Med Undtagelse af Køreplanen for Nord- og Kystbanen, hvor Toggangen som sædvanlig omlægges af Hensyn til den mindre Trafik i Vinterhalvaaret, finder der ikke paa øvrige Strækninger i Landet væsentlige Ændringer Sted.

Af de vigtigere Ændringer — for Nord- og Kystbanens Vedkommende i Forhold til forrige Vinterkøreplan og for de øvrige Strækningers Vedkommende i Forhold til Sommerkøreplanen — skal man særlig nævne følgende:

Forbindelsen Kjøbenhavn—Göteborg—Oslo.

Eksprestogene bibeholdes i de fra 15. Maj d. A. ændrede Planer, saaledes at Morgeneksprestoget afsendes fra Kjøbenhavn 7,00 Em. og Afteneksprestoget 8,40 Fm.

Kystbanen.

Tog 401, Kjøbenhavn H. Af. 5,47 Fm., lægges i en særlig Plan paa Søndage med Afg. Kjøbenhavn H. Kl. 6,33 Fm. Paa disse Dage bliver Toget gennemkørende mellem Østerbro og Rungsted med et Rungstedtog som Fortog. Dette sidste afgaar fra Kjøbenhavn 6,03 Fm.

Klampenborgtog Nr. 539, der hidtil afgik fra Kjøbenhavn 9,38 Em., er tidligere lagt med Afg. 9,02 Em., og Helsingørtog Nr. 437, Kjøbenhavn Afg. 9,50 Em., har derfor faaet Standsning ogsaa mellem Østerbro og Klampenborg.

Nordbanen.

Holtetog, der gik fra Kjøbenhavn 2,28 Em., afsendes ligesom i Sommer Kl. 2,20 Em. og videreføres til Hillerød, hvorfra det returnerer Kl. 3,53 Em. med Ankmost til Kjøbenhavn 4,52 Em. i Stedet for det tidligere Holtetog, der ankom Kl. 4,00 Em. Den anførte Ordning bevirker, at de til og fra Birkerød løbende Holtetog, Kjøbenhavn Afg. Kl. 3,50 Em. henholdsvis Ank. ca. 5,15 Em., bliver unødvendige mellem Holte og Birkerød og derfor indtages paa denne Strækning.

Sjællandske Sydbane.

Nateksprestogene over Gjedser—Warne-münde bibeholdes forsøgsvis foreløbig.

Tog 91, Kjøbenhavn Afg. 7,10 Em., faar Standsning ogsaa i Lou og Klarskov, og Togets Karakter ændres derfor til Persontog Syd for Næstved.

Tog 102, Kjøbenhavn Ank. 11,33 Em., vil fremtidig standse i Valby.

Frederikssundsbanen.

Søndagstog Nr. 145, Kjøbenhavn Afg. 11,00 Fm., inddrages som sædvanlig om Vinteren.

I modsat Retning bortfalder Tog 140, Kjøbenhavn H. Ank. 10,41 Em. paa Søn- og Helligdage.

Fyn.

Et nuløbende rent Godstog, Nyborg Afg. 8,50 Em., vil fremtidig medtage rejsende III Klasse til Odense, Ank. 9,38 Em. Toget standser ikke ved Mellemstationer og har i Nyborg Forbin-

delse fra det sjællandske Tog 31, Kjøbenhavn Afg. 3,13 Em.

Søndagstog Nr. 56, der ankommer til Odense 12,42 Nat, videreføres til Nyborg, Ank. 1,44 Nat, uden Standsning ved Mellemstationerne.

Fredericia—Aarhus.

Et nuløbende rent Godstog, Fredericia Afg. 10,00 Fm., vil fremtidig medtage rejsende III Klasse til Vejle og Horsens. Toget standser ikke ved Mellemstationerne.

Esbjerg—Fredericia.

Tog 1007, Esbjerg Afg. 8,37 Fm., standser fremtidig i Vejen.

Tog 1009, Esbjerg Afg. 9,50 Fm., omlægges paa Søn- og Helligdage i en særlig Plan, Esbjerg Afg. 10,06 Fm. Det faar i Bramminge Afg. 11,00 Fm., Tilslutning fra et omlagt Søndagstog fra Tønder.

Ringkjøbing Langaa.

Lemvighanens Motortog, der nu løber mellem Vemb og Ringkjøbing, Vemb Afg. 5,35 Fm. henholdsvis Ank. 7,01 Fm., bortfalder paa Statsbanestrækningen i Vinterperioden.

Skelde—Vester-Søttrup.

Tog 1471, Skelde Afg. 6,49 Fm., lægges paa Søn- og Helligdage i en tidligere Plan, Afg. 6,14 Fm., med Tilslutning i Vester-Søttrup til det vestgaaende Morgentog Nr. 1404.

Tinglev—Tønder.

Tog 1418, Tinglev Afg. 7,52 Em., fremskyn-des paa Strækningen til Tønder, Ank. 8,35 Em., hvor det faar Tilslutning til det senere lagte Søndagstog 1963, Tønder Afg. 8,40.

Bramminge—Tønder.

Søndagstog Nr. 1952, nu Tønder Ank. 11,16 Fm., fremskyndes ca. 1/2 Time og opnaar Tilslutning til Sønderborgliniens Tog 1409, Tønder Afg. 10,52.

Søndagstog Nr. 1955 tidligere lægges ca. 1 1/4 Time, Tønder Afg. 9,00, Bramminge Ank. 10,51 Fm., hvor det faar Tilslutning til saavel Fredericia som Esbjerg og Brande.

Løgumklosterbanen.

Enkelte Tog er omlagt fra 10—20 Minutter af Hensyn til Omlægningerne paa Strækningen Bramminge—Tønder.

Nordøstbanen.

Tog 1073, Grenaa Ank. 11,04 Fm., fremskyn-des paa Strækningen Ryomgaard—Grenaa med Ank. Grenaa allerede 10,25 Fm.

Tog 1072, Grenaa Afg. 7,55 Fm., afsendes først 8,34 Fm. og fremskyndes paa Strækningen Grenaa—Ryomgaard.

Tog 1078, der nu afgaar fra Grenaa 3,30 Em. og ankommer til Aarhus Ø. 7,40 Em., fremskyndes og vil med Afgang fra Grenaa 4,10 Em. ankomme til Aarhus allerede 6,14 Em.

Billigkørselen paa Søndage

fortsættes indtil videre efter samme Regler og paa samme Maade som hidtil. Fra Kjøbenhavn ad Nord- og Kystbanen haves om Morgen foruden Plantogene henholdsvis Kl. 6,03 til Rungsted og Kl. 6,31 til Holte følgende Billigkørsel særlig indlagte Tog:

Kystbanetog Nr. 701, Afg. Kjøbenhavn H. 6,33 Fm. og

Norbanetog Nr. 1801, Afg. Kjøbenhavn 6,47 Fm.

Ved Forhandlingerne med de fra Hillerød udgaaende Privathaner har det vist sig nødvendigt at opnaa Tilslutning til Privathanernes Billigtog, der ønskes afsendte $\frac{1}{2}$ Time tidligere end nu, at tidligere lægge Statsbanernes Billigtog omtrent tilsvarende.

JERNBANEORGANISATIONENS FÆLLESUDVALG

Under 25. September d. A. har Fællesudvalget tilskrevet Generaldirektoratet følgende:

Som det vil være Generaldirektoratet bekendt, forekommer det, at der udkommanderes Tjenestemænd til Aflesning paa et og samme Sted i ret lang Tid ad Gangen.

Da en saadan langvarig Udkommando, hvorunder Tjenestemanden jo maa leve adskilt fra sin Familie, kan paaføre de paagældende ret store Ulemper, skal man ved nærværende anmode om, at der fremtidig maa blive fulgt den Praksis, at slig Udkommando ikke mod Vedkommendes Ønske gives en længere Varighed end 2 Maaneder, medmindre der foreligger ganske særlige og tvingende Grunde til vedvarende at udkommandere netop en og samme Tjenestemand til den paagældende Aflesning.

Man tillader sig eventuelt at anmode om mundtlig Forhandling.

RATIONELLE BANETARIFFER SÆRLIGT I DANMARK

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

(Fortsat.)

Angaaende selve *Degressionen efter Afstand* mente jeg oprindeligt, at kun Konstanten og Satsen for Transport over 180 km var beregnet efter Omkostningssynspunktet, medens de tre Satser for 180 km var sat højere, fordi disse Kunder ikke lod sig fordrive af et Tillæg; Omkostningssynspunktet skulde altsaa kun føre til

Degression derved, at Konstanten til Dækning af Stationsudgifterne blev divideret med det voksende Antal Kilometer. Senere har jeg forstaaet, at ogsaa Kilometeromkostningen er større for de korte Ture, fordi der er mere Tomløb og forholdsvis mere Omrangering til og fra Sidebaner m. m. Som et tredje Moment kunde nævnes, at Togene — i alt Fald for den store Del af Nærtrafikken, der sker paa Sidebaner — er kortere, og derfor dyrere, men dette vedrører kun Totaludgiften, ikke Merudgiften, der snarest er lille, naar mere Trafik kan klares ved at forlænge de korte Tog. Kræver et 100 pCt. længere Tog kun 50 pCt. mere Lokomotivudgift, da er Merudgiften pr. Enhed for saa vidt kun Halvdelen af den oprindelige, indtil Toget ikke kan gøres længere. Derefter vil et nyt, fuldt udnyttet Tog koste $\frac{3}{4}$ af den oprindelige Enhedsudgift, og et mindre vel udnyttet Tog, som man i Gennemsnit maa nøjes med, en noget større Brøk.

For de lange *Passager-Rejser* blev det foran angivet, at den mindste Udgift i Midten, hvor man har lange, vel besatte Tog, var halvanden Øre. Beregningen svarer ganske til den for Godset foretagne, kun at de Procenter af de forskellige Udgiftskonti, der benyttes, som Regel er højere, saa at Resultatet bliver 70—80 Mill. Kr. i Stedet for 36, og pr. Aksekm faas da ca. 14 Øre. Gennemsnitlig er der nu 5,19 Passager pr. Aksel; forhøjes dette af Hensyn til den gode Pladsudnyttelse i Hovedtogene til 8, faas 1,75 Ø. pr. Personkm, der endelig nedsættes til 1,5 Ø. for III Klasse, idet 1,75 er et Fællestal for begge Klasser. (Til de 8 for Hovedtogene kan saa svare f. Eks. 4 for de andre Tog *), saa at Gennemsnittet paa Grund af de sidste større Talrighed bliver de 5,19.)

Degressionen for Passagerer kan kun i ringe Grad motiveres ved Stationsudgiften, der er langt mindre end for Godset. Derimod kan der vistnok henvises til en Slags Tomløb, idet Nærtrafikken er mere afhængig af Tiden paa Dagen: paa Hverdage gaar den om Morgen især til Byerne, om Aftenen fra Byerne, paa Søndage omvendt, og den, der kører med Strømmen, bliver da ofte Aarsag til, at der gaar daarligt udnyttede Vogne den modsatte Vej; rigeligt Materiel kan dog bøde meget herpaa. Dernæst er mange Oplandsbaner saa korte, at det er uforholdsmæssig dyrt at op-rangere et Tog, opfyre Maskinen, have Personalet rede o. s. v., for saa kun at lade Toget løbe en Times Tid. Dette er saa atter Aarsagen til, at Pladsudnyttelsen yderst paa

*) Fra sagkyndig Side formodes det, at der er endnu mere Forskel mellem Lokaltog og Hovedtog, saaledes at Merudgiften pr. Passager med de sidste kan regnes at være noget lavere end her anslaaet.

Oplandsbanerne er saa daarlig, idet det som Regel er billigere (og bedre) at betjene den yderste Strækning ved en fortsat Kørsel af et langt Tog, end at oprangere o. s. v. et særligt, kort Tog; herpaa kan de nyere Motorkonstruktioner dog bøde noget, navnlig ved at give de indre Strækninger hyppigere Kørsel med smaa Tog.

Midterpartiet af de lange Rejser er fri for disse Ulæmper, og endvidere er Trafikken baade større og jævner, saa at man ikke behøver saa megen Reserverplads; den er (bortset fra Ferietrafikken o. l.) jævner, baade ved selve det, at den er større, og fordi den er paavirket af saa mange Byers og Egnes Begivenheder og Forhold; Nærtrafikken er mere afhængig af lokale Sammenkomster og Konjunkturer m. m. Imidlertid vedrører disse sidste Momenter snarere Totaludgiften end Merudgiften, de førstnævnte Momenter, Tomløbet og de korte Ruter, paavirker ogsaa Merudgiften, men hvis Nærtrafikken har faa Passagerer, saa er Merudgiften ved at tage flere, netop lille. Mere tvivlsomt er Spørgsmaalet om Betydningen af Nærtrafikken *Ujævnhed*; den mest tilfældige Del af Svingningerne (Individualsaarsagerne) bliver forholdsvis mindre ved stigende Trafik; men hvis man maa have store Reserver af Material og Personel og maa køre med megen Reserverplads af Hensyn til Svingningsaarsager, der samtidig paavirker mange (Vejrforholdene, Møder, Fester, Dyrskuer o. s. v.), saa kan der komme en stor Merudgift, naar mere Trafik kræver Udvidelse ogsaa af disse Reserver. Har Nær- og Fjertrafikken henholdsvis 4 og 2 Pladser pr. Passager, da er det muligt, at Merudgiften ved flere Passagerer i begge Fald svarer til 2 Pladser pr. ny Passager, saa at Merudgiften er omtrent ens og Nærtrafikken Gennemsnitstal synker; men er den større Nærtrafik næsten lige saa urolig som forhen den lille, saa at der fremdeles maa beregnes 4 Pladser pr. Passager, eller dog 3 Pladser mere for hver Passager mere, saa er der en stor Merudgift for Reservernes Skyld.

Alt i alt har Nærtrafikken sikkert noget større Merudgift end Fjertrafikken, om end i mindre Grad end Godstrafikken, og da Besparelsen ved Midterpartiet antagelig gør sig gældende, saasnart Rejsen overskrider 100 km, var *den tidligere Tarif* tilsyneladende mere rationel, idet der var proportionale Takster til 100 km og derefter billige Zoner. Naar man nu udstrækker den høje, proportionale Takst indtil 225 km, saa er det vel især motiveret ved, at man mellem 100 og 225 km har en sikker Kundekreds, som ikke let lader sig fordrive af Taksterne. Paa Oplandsbanernes indre Strækninger maa man være forsigtig af Hensyn til Bilerne; og paa deres ydre Strækninger har man Overflod af Plads. Og efter 225 km begynder Skibskonkurrencen. Men derimellem kan der skaffes Bidrag til Generalomkostningerne. (Paa et underordnet Punkt har man beholdt den tidligere Tarifs Konstruktion, nemlig at Zonegrænserne er *Kvadrattal*, oprindeligt 10², 11², 12² o. s. v., nu kun 15, 16 o. s. v.

Man opnaar herved, at hver Zone er 2 km længere end den foregaaende, idet 15², 16² o. s. v. er 225, 256, 289, 324 o. s. v. med Differenser 31, 33, 35 o. s. v.; og da der som Regel tillægges 40 Øre pr. Zone, bliver det en fortsat svag Degression. Det er muligt at noget saadant netop svarer til Skibskonkurrencens Krav; men Tanken maa alligevel hellere realiseres uden Kvadrattal, ganske simpelt ved at gøre hver Zone f. Eks. 3 km længere, idet man saa for alle Zoner kunde have runde Billetpriser, delelige med 50 Øre.)

3. Færgerne.

Der tænkes i det følgende kun paa Storebæltsfarten, idet jeg ikke har naaet at undersøge Forholdene andetsteds. Paa Storebælt er der en klar *Disharmoni* mellem Passagerernes og Godssets Behov, idet der for Godssets Skyld gennemsnitlig er 5 Dobbeltture daglig udover de 8 planmæssige Ture, som Passagererne behøver, men som desuden er fuldt optagne af Godsvogne (samt Postvogne og Sovevogne m. m.). Hvis der nu var fri Konkurrence mellem flere private Færger, vilde denne Disharmoni betyde, at man vilde være ivrig efter at drage Passagerer til de rene Godsture, altsaa vilde Passagertaksten synke; men Godstrafikken maatte stige til et saadant Niveau, at Færgens Omkostninger var dækkede, selv om der var faa Passagerer. En klar Parallel haves i Skibsfarten mellem Lande, hvor der er mere Gods den ene Vej end den anden; denne Disharmoni resulterer i, at Fragten den ene Vej bliver saa høj, at Omkostningerne ved en Dobbeltrejse nogenlunde er dækkede, selv om man maa gaa tom den anden Vej, medens Returfragten tenderer mod at svare til Merudgiften og Tabet ved at tage Fragt fremfor at gaa tom tilbage, navnlig Forsinkelsen, der hindrer det fulde Antal Ture i den rentable Retning.

Statsbanerne gør imidlertid ikke Forskel paa Passagerer og Gods med Færgerne; medens Storebælt Linien faktisk er 26 km, beregner man i begge Fald 40 km og lader med dette Tal baade Passagerer og Gods glide ind i den almindelige Tarif-Konstruktion. At der regnes 40 i Stedet for 26 km, skyldes, at Færgetransport i det hele er dyr, fordi Linierne er saa korte, og fordi man kun udnytter Færgens Bæreevne gennem en Smule Dækslast, Storebælt saaledes gennemsnitlig 55 Tons pr. Tur; Færgens Maskinkraft er jo kolossal i Forhold til det Lokomotiv, der kunde trække de Vogne, der staar paa Dækket, og Vogne til de 86 Passagerer, der fordeler sig over Dæk og Kabytter. Men Tarifen tager altsaa ikke Hensyn til, at det er Godset, der under de nu herskende Forhold volder Ekstrature, medens flere Passage-

rer sagtens kan faa Plads og højest kan volde den Merudgift, at en Godstur, der alligevel foregaar, bliver til en Plantur.

En Overvejelse ud fra Principet Merudgift fører da til ganske samme Resultat som den fri Konkurrence, at Godset skal bære Broderparten af Udgiften, f. Eks. saaledes at man i Stedet for 40 km regner 50 km for Godset, 30 for Passagererne. Det stemmer ogsaa med den Sætning i Værdilæren, at Prisen maa svare til Produktionsomkostningerne hos den dyreste Producent, som ikke kan undværes til Markedets Forsyning; Ekstraturen er i Forhold til den præsterede Trafik den dyreste Producent, men kan ikke undværes. Og den »Jordrente«, den billigere Producent opnaar, kommer her Passagererne til Gode: af den samlede Udgift til en Plantur bærer Godset nemlig forlods saa stor en Part, at Passagererne faar en forholdsvis lille Differens at bære som deres Merudgift; thi ligesom Kornet fra den gode Jord med lave Omkostninger betales med samme Pris som Kornet fra den daarlige Jord, saaledes maa ogsaa det Gods betale en høj Fragt, der faktisk kommer med en Planfærge. Hvis der for hver 15 Godsvogne mere maa gaa en Ekstrafærge saa har hver Godsvogn $\frac{1}{15}$ af Skylden for en Ekstratur, selv om den selv kommer med Planfærge; den hindrer jo en anden i at komme billigt med Planfærge. Eller en anden Illustration fra Værdilæren: Overalt, hvor der foregaar Samproduktion af to Varer som Mælk og Kød, Uld og Kød, Olie og Oliekager, Sprit og Gær, Gas og Kokes (joint supply), er det sandsynligt, at stærk Efterspørgsel efter den ene Vare vil forøge den samlede Produktion saadan, at den anden Vare maa sælges billigere for at faa det hele afsat. (Det var ogsaa Samproduktion, der omtaltes paa forrige Side i Eksemplet om Fragt og Returfragt).

Det er herved principielt uden Forskel, om der er 1 eller 5 Ekstrature udover de 8 Planture; kan man ikke faa Korn nok af den gode Jord, maa Prisen være høj nok til at muliggøre Produktion paa den ringere Jord, uden Hensyn til, om det er lidt eller meget, man maa dyrke af den: saaledes bør Godset dække Ekstraturene, hvad enten der er 1 eller 5. I Praksis kommer der dog nogle Forskelle frem: er der kun 1, er det sandsynligt, at der er Perioder af Aaret uden Disharmoni eller med modsat Disharmoni, d. v. s. at Planfærgerne ikke faar Gods nok: i saadanne Perioder er der intet Motiv til at belaste Godset særlig haardt. Dernæst vil 1 Ekstratur antagelig kunne besørge som Mellemtur af de Færger, der besørger Planturene, eller af de Reservefærger, der skal være rede til at overføre Eksprestogene under Uheld, altsaa som et billigt Biprodukt. Men er man oppe paa 5 Ekstrature, er det sandsynligt, at i alt Fald den 5te Tur er til fuld Pris af en Færge, der maa have, bemandes og opfyres netop for Godsets Skyld.

I det hele er Storebælt-Trafiken saa stor, at der

nappe er stor Forskel paa Merudgift pr. Enhed og gennemsnitlig Enhedsudgift, hvilket er Forudsætningen for at en uden for staaende med nogenlunde Sikkerhed kan foretage Beregninger. Der er saa mange Færger og saa mange Hold Mandskab til Afløsning, at man kan gaa ud fra, at alt er nøje tilpasset til Trafikens Behov, og at der ikke kan ventes megen Besparelse ved større Trafik. Dog vil Reservehold blive forholdsvis billigere; den store Trafik er jævner. Og Kravet om moderne Færger til Passagererne fører maaske til, at der er rigeligt med gamle Færger til Godset, saa at der i alt Fald ikke bliver nogen forøget Kapital-Udgift til Godset, selv om der kommer noget mere Gods.

Ifølge Beretningen for 1923—24 er Storebælt-Færgernes samlede Udgift 11 Kr. pr. overført Aksel. Regnes der som før 2,8 Aksler pr. Godsvogn, faas 30,8 Kr. pr. overført Vogn, hvilket er mere end mange af dem betaler, se nedenfor. Det er dog tvivlsomt, om Tomløbet er saa stort, at der til 2 Aksler skal lægges 0,8; i Beretningen for næstsidste Aar er der S. 215 en Statistik over en Del af det overførte Gods, men desværre kun ca. en Tredjedel; der gik 97 000 Tons østpaa, 80 000 Tons vestpaa, saa at der mindst gaar en Bæreevne paa 17 000 Tons til Spilde ved overførte tomme Returvogne; men Specifikationen af dette Gods efter Art viser, at der er en Del Sæsonvarer imellem, eller andet Gods, der gaar stødvis, hvortil kommer de forskellige Vognarter (der er meget med Kølevogn); saa der maa være et ret stort Tomløb*).

Man vil endvidere indvende, at Ekstraturene er billigere end Gennemsnitsaturene, og dette er rigtigt. De moderne Færger, der især benyttes til Planturene, er hurtigere og har mere Vindfang (men har $\frac{1}{6}$ mere Sporplads end de mindste Færger); der er megen Rengøring, Pudsning, Reparation, Belysning, Opvarmning m. m. for Passagerernes Skyld; man maa til deres Sikkerhed og til Billettering have mere Mandskab o. s. v. Planturen skal gaa paa det bestemte Klokkeslet (eller vente paa forsinkede Tog), hvilket hindrer den fulde Udnyttelse af Færger og Mandskab. Endvidere er noget af den kostbare Sporplads optaget af en Pakvogn til Rejsegodset. Men paa den anden Side er kun Driftsudgiften i snævre Forstand medregnet i de 11 Kr.; der mangler Pensioner, Afskrivning, Rente, Andel i Centraladministrationen, og navnlig Andel i Stations- og Rangingsudgifterne i Korsør og Nyborg, deri ogsaa Færgelejerne Vedligeholdelse; endvidere følger

*) Efter senere modtagen Oplysning virker de øvrige to Tredjedele udjævnende, saa at Tomløbet er mindre; i Stedet for 2,8 Aksler bør der maaske kun regnes 2,3. Men de paa Side 8 omtalte manglende Driftsudgifter menes at veje saa stærkt, at Slutresultatet, 30 Kr. pr. overført Godsvogn, alligevel kan blive staaende.

undertiden lidt Landpersonale med om Bord, ligesom Vognene er optaget under Overfarten og i Ventetiden, saa at en Del af Landtrafikens Rente, Afskrivning og Reparation skal medregnes som Færgeudgift. Særlig bemærkes, at det dyreste ved de store nye Færger formodentlig er selve Anskaffelsen; men Rente og Afskrivning er altsaa ikke med i Beregningen. Jeg mener derfor, at de 30,8 Kr. kan blive staaende indtil en bedre Beregning foreligger, men afrunder den dog til 30 Kr., bl. a. fordi disse Vogne vistnok er lidt kortere pr. Aksel end de andre.

I denne Forbindelse skal nævnes, at man ikke af Beretningen for 1923—24 S. 77 maa slutte, at Færgerne giver Overskud, Storebælt saaledes $5,0 \div 3,2 = 1,8$ Kr. Som nævnt er ikke alle Udgifter medregnet, og Indtægten er beregnet efter det sædvanlige Gennemsnit pr. Personkm og Tonkm, skønt Rejser og Transporter over Færger antagelig er over Middellængde, saa at Degressionen virker, og skønt Stationsudgifterne (Konstanten) forlods bør fradrages, inden man fordeler Indtægten pr. Kilometer. Man kunde med næsten samme Ret paavise et stort Overskud af Togene, men saa svævede Stationsudgifterne i Luften. Beretningen drager da heller ikke nogen Konklusion om Overskud.

Overfor de 30 Kr. Udgift pr overført Godsvogn bliver det saa Spørgsmaalet, hvor stor Indtægten er. Tænker man paa en Vogn paa Slutningen af en lang Tur, over 180 km, da faar man for Klasse 7 kun 7 Kr., nemlig 40 km Gange de før bergnede 17,5 Øre. Men det vil være rigtigere at se paa Nærtrafiken, f. Eks. en Tur paa 60 km, nemlig 40 med Færgen, 20 i Land. For en 10 Tons Vogn med Rabat faar man 53 Kr., hvoraf 27 for de første 20 km, altsaa 26 for 40 med Færgen; det vil være rigtigt at lade de 20 km i Land beholde den sædvanlige Betaling for 20 km, især da man indtil 40 km er saa skikkelig at give Rabat paa Konstanten. Selv de 27 Kr. er vistnok meget knebent til Stationsudgifter, Vognbenyttelse, Rangering, Kørsel og Tomløb, der som nævnt er forholdsvis slemt for Nærtrafik. Og de 26 Kr. er altsaa 4 Kr. for lidt til Færgen.

Den eneste Redning for en lang Transport, hvor de første 60 km giver Tab, fordi de delvis er med Færge, og Slutningen, fordi der kun betales 0,19 Øre, er da de *ret gode Takster mellem 60 og 180 km.* Om det er nok, tør jeg ikke afgøre. Et Lyspunkt er, at naar de første 60 km er Del af en lang Tur, bør der beregnes mindre Tomløb; men passerer man to Færger, bliver det atter værre. Det maa derfor henstilles til Statsbanerne at søge at trænge til Bunde i disse Forhold, og at overveje mit Forslag om at beregne Storebælt til 50 km for Gods.

(Fortsættes.)

Maskinafdelingen har i de sidste Dage udsendt en 3. Udgave af Lærebog for Lokomotivpersonalet »Damplokomotivets og dets Betjening«, der fremtræder i en smuk Udstyrelse, blaat Bind (Maskinafdelingens Farve) med hvidt Tryk.

Lærebogen udsendes denne Gang i Modsætning til de to foregaaende Udgaver i to Bind, et indeholdende 370 Sider Tekst og i det andet 166 Planer, en Forandring, som sikkert vil blive hilst med Glæde, idet Studiet af Bogen med tilhørende Illustrationer derved gøres betydelig lettere. Bogen er betydelig større end sine Forgængere, men der er da ogsaa siden den sidste Udgave udkom, sket mange og betydelige Forbedringer ved Lokomotivet.

Den nye Lærebog følger i alt væsentlig de tidligere Lærebøgers Plan, idet Bogen indledes med en populær Fremstilling af de vigtigste matematiske Grundbegreber, hvorefter følger et Afsnit »Naturvidenskabelige Oplysninger«, indeholdende en Oversigt over og Redegørelser for mange af de Funktioner, der staar i Forbindelse med Lokomotivets Arbejde og skrevet paa en saadan Maade, at Stoffets Tilegnelse er den lettest mulige.

Efter en Omtale af Lokomotivsystemer og Lokomotivtyper, hvorunder Forfatteren bl. a. giver en Forklaring over de mest hensigtsmæssige Fyldningsgrader, kommer en lille skematisk Oversigt over Statsbanernes vigtigste Lokomotivtyper, hvorefter følger et Afsnit »Lokomotivets Udvikling«. Derpaa følger Afsnittet »Lokomotivets Indretning«, i hvilket gøres udførligt Rede for Indretningen af alle de Smaadeler, der tilsammen udgør Lokomotivet. Dette er gjort paa en ganske udmærket Maade, og vi er ikke i Tvivl om, at det Afsnit af Maskinlæren vil blive meget flittigt benyttet.

Endelig findes et udførligt Afsnit om Lokomotivets Teori og tilslut et Afsnit om »Lokomotivets Pasning«, som i alt væsentligt bør være kendt af alle Lokomotivmænd. Under dette Afsnit findes et Stykke H »Uheld under Kørslen«, som Lokomotivmænd bør kende, fordi der der kan hentes Vejledning for mange forefaldende Situationer.

I Bogen findes baade en Indholdsfortegnelse og et Sagregister, der i betydelig Grad letter Brugen af Bogen.

Den nu udkomne Bog afhjælper et længe følt Savn og er en meget smuk Fortsættelse af Maskinafdelingens Arbejde paa dette Omraade. Forfatteren, Maskiningeniør B. Svaning har megen Ære af den udsendte Maskinlære.

Bogtrykkeriet, som har leveret Bogen, burde forinden Udsendelsen have efterset Bøgerne. — Den Bog, vi er i Besiddelse af, er for et Arks Vedkommende (16 Sider) meget uheldig, idet Teksten paa nogle Sider er ved at være beskaaren for oven paa andre Sider for neden. Lidt større Omsorg vilde have været ønskelig fra Trykkeriets Side.



LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSSEN

Afdelingskassererne bedes sammen med Kontingentet for Juli Kvartal indsende Bidraget til Velfærdsforanstaltningerne. (20 Øre pr. Medlem pr. 1. Juli.)

Carl Petersen.

FANEAFSLØRING

Ved en Festlighed, der afholdes 17. Oktober, agter Falster Afdelinger at afsløre en Fane, til hvilken Medlemmerne paa forskellig Maade har bidraget.



Et Medlem

har rettet Henvendelse til os om at bekendtgøre et Middel mod *Galdesten*, fordi der ofte rettes Anmodning til ham om at sende denne Opskrift.

Denne lyder som følger:

Kl. 6 Em. drikkes en Pægl stærk The lavet paa Sennepsblade.

Kl. 7 Em. spises et godt Maaltid og Kl. 10 Em. drikkes 125 Gram Olivenolie. — Næste Fm. drikkes for 25 Øre amerikansk Olie.

Under Kuren maa Patienten holde Sengen.

Den underjordiske Jernbane

i Neapel aabnes en af de første Dage i Oktober. Den er en Del af den nye Hurtigtogsbane, som skal løbe langs den italienske Kyst og sammenknytte Rom med Neapel. Med denne nye Jernbaneforbindelse bliver det muligt at forkorte Rejsetiden mellem disse Byer med et Par Timer.

Sommertiden

Som i indeværende Aar har været indført i Belgien, England, Frankrig og Holland opfører i disse Lande Natten mellem 3. og 4. Oktober.

Transkaukasiske Jernbaner

paabegynder næste Maaned Forsøgsdrift med Tryklufthremse dels med Systemet Kunze-Knorr, dels med Systemet Kasarzeff. Det berører særlig Linien over Surdenpasset.

SYGEKASSEN

Jernbanelæge Lauritzen er bortrejst fra den 7. Oktober i ca. 5 Uger. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Illum, Ny Carlsbergvej 28.

Konsultationstid: 12—1 paa Jernbanelæge Lauritzens Bopæl og Mandag og Torsdag Kl. 7—8 paa Centralværkstedet.

Anmodning om Sygebesøg maa inden Kl. 9 Fm. rettes til Vikarens Bopæl, Telf. Vester 7795.

HJERTELOG TAK

Tak for al Opmærksomhed, der vistes mig paa min Jubilæumsdag.

Jul. S. Jensen, Masnedsund.

Lokomotivpersonalet i Viborg og Aalestrup bedes modtage min bedste Tak for den udviste Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum.

H. K. Nielsen, Lokomotivmester, Viborg.

For den mod mig viste Opmærksomhed ved mit 25 Aars Førerjubilæum bringer jeg min bedste Tak. Det blev en Mindetag for mig, som jeg sent vil glemme.

S. Juul Christensen, Fredericia.

I Anledning af den os viste Opmærksomhed fra Medlemmer i Landets forskellige Afdelinger paa Grund af vor Udtræden af Hovedbestyrelsen bringer vi vor hjerteligste Tak.

*R. Hviiid. H. Kann. E. Kuhn.
C. A. Lillelund. Vasa Nielsen.*

RABATBILLETTER

Medlemmer kan ved Henvendelse til Kontoret, Ny Vestergade 7, 3., Telf. 14 613, Kontortid 10—4, erholde Billetter til Folketeatret og til Zoologisk Have til Rabatpris.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Frederikshavn: Afdelingskassereren og Rep. for Ferie- og Rekreatiohjemmet rettes til: C. Rasmussen, Søndergade 102.

Glyngøre: Repræsentantens Navn og Adr. rettes til: Th. Mortensen.

Masned-sund: Afdelingsformandens Navn og Adr. rettes til: Th. Pedersen, Hejbergsgade 17, Vordingborg.



Udnævnelse fra 1.—10.—25:

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere: C. C. Olsen, Roskilde, i Tønder, C. L. Christensen, Fredericia, (Depotforstander) i Vojens, J. M. Petersen, Kolding (Rangerf.), (Depotforst.) i Skive (alle min. Udn.).

Haandværkere til Lokomotivfyrbødere: H. F. Brade, Kbhvns Godsbgd. i Østerbro og E. A. Christensen, Kbhvns Godsbgd., i Lunderskov.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—10.—25:

Lokomotivførerne: J. D. Hubert, Fredericia, iflg. Opslag til Odense (Rangerf.), og N. P. Gaarde, Tønder, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøderne: A. V. Vendt, Lunderskov, til Fredericia, J. M. Hansen, Tønder, til Roskilde, og S. O. S. Jensen, Esbjerg, til Tønder.

Afsked:

Lokomotivfyrbøder F. C. D. Buch, Masned-sund, fra 31.—12.—25.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.

1. September 1925: Lokfb. Asp. E. N. Christensen, Fredericia, og Lokfb. Asp. E. S. C. Petersen, København Gb.

1. Oktober 1925: A. Laursen, Struer.

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.



Amk. Gummivare

Industri Vesterbrogade 3 Kbhv. B.
Nedersprojtter, Samlets & Sygeplejeartikler
III. Præstie mod 30 Bre i Primk.
DISKRET KASPERATION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Vesterbros Vinimport Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

RENSECREMEN TIKLO

er ganske vidunderlig til at fjerne olie, Fedt, Sod, Smørelse, Snavs, Tjære o. lign. fra Hænder og Arbejdstøj.

Forlang „Tiklo“ hos Deres Købmand eller skriv til:

Worning & Petersen, Vejle.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. Oktbr.

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.

Vesterbrogade 11.

Telefoner 3067 & 5605.

Helgolandsgade 1.

Største Kolonial- og Konserver-Import i Danmark.
Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.

Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder.

Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSKAB

Tegner alle Arter
Livsfo. sikringer

„KOLDINGHUS“

KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.



Drik Albani Øl.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.

Tlf. Vester 8178 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition

Ny Vestergade 7³, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.

A/s Det Danske Mælkekompani, København.

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. Svendaen.

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
Dybbølsgade 25. Tlf. Vst. 1168 x.

anbefaler sig til d'Herrer Jernbanemænd med **1ste Klasse Varer.**

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Vesterbros Frugtlager

Enghave Plads II

Istedgade 52

Frugt og Grøntsager. - Tørrede Frugter samt Conserves. - Billige Priser.

**Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telefon 4015.

Telefon 4015

Guldsmedeforretningen

Sdr. Boulevard 71.

Anbefaler sig med
Brude- og Festgaver.

Tlf. Vester 1644 x.

Drenge- og Pigekonfektion.

Eget Fabrikat. Altid billigst.
10 pCt. til Funktionærer.

Istedgade 84.

Glenthojs Eftf.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandar til Forbrugsforeningen.

NY RAVNSBORG

Vesterfælledvej 82

Telefon 10718

anbefaler sine Selskabslokaler og
store Festeal til Møder og Fester

**Statsbanepersonalets
Brandforsikrings-Forening.**

Ekspeditions kontor:

Vesterbrogade Nr. 26.

Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca.
10,000 Medlemmer, ejer ca. 62,700 Kr.
og har i Understøttelse uddelt ca.
100,000 Kr.

Lav Præmie.

Kulant Erstatning.

Indmeldelser og Oplysninger

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene,
der for Aarhus er:

Hr. Togfører L. P. Hansen, Hr. Ma-
skinarbejder N. M. Nielsen, Hr. Maga-
sinformand M. Nielsen, Hr. Lokomo-
tørfører J. J. Nissen, Hr. Assistent
Thiede, Hr. Overbanemester Sølling.
Hr. Kontrolør Bottelet i Regnskabs-
kontrollen giver Oplysning om alle For-
eningen vedrørende Forhold.

„Roberts“ Herre-Magasin — Istedgade 140.

Alt i Herre- og Drengetøj. Lingeri, Hatte og Arbejdstøj. — Jernbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

STØT VORE ANNONCØRER

MALERIER

HENRY HASSING

Den billige Glarmester
under Clemensbro.

Spec.: Billig Indramning af Billeder.

Juveler & Guldsmed

HENRI PETERSEN

„Regina“

Tlf. 1486.

AARHUS

Jensen og Nielsen

Stort Udvalg i
i moderne Gravmonumenter
Kirkegaardsvøj 1. Tlf. 1379. Aarhus

C. M. LUND's Barber- & Frisørsalon
Holbergsgade, lige v. Læssøgade,

anbefales.

Hurtig og proper Behandling.