



25. AARG. N^o 20.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Oktober 1925.

FINANSLOVFORSLAGET

Af det nu forelagte Forslag til Finanslov for 1926—27 fremgaar det, at Statens Tilskud til Driften er nedsat til 19 347 886 Kr. imod foregaaende Aars Forslag, der viste et Tilskud af 24 395 046 Kr. Dette er en ret betydelig Nedgang, og viser, at man er inde paa den rigtige Vej, om end Løsningen af selve Opgaven, at forvandle Tilskudet til et Overskud, alligevel ligger meget langt borte. Der er i Finanslovsforslaget ingen Hensyn taget til mulig Lønningsreduktion, hvilket vel ogsaa er rigtigt at undlade, fordi en saadan Nedgang vel ogsaa følges af en tilsvarende Formindskelse af Indtægter, saaledes at Billedet ikke vil blive synderlig anderledes end foreslaaet.

Medens man for Finansaaret 1925—26 søgte Bevilling til ialt 1908 Assistentter og Medhjælpere søger man for Finansaaret 1926—27 kun Bevilling til ialt 1746 Assistentter og Medhjælpere. Nedgangen skyldes dels den ved Normeringsloven for Finansaaret 1925—26 hjemlede Udligning af Assistentpladser ved Kontrolør- og Kontoristpladser, dels de efterhaanden gennemførte Forenklinger i Driften og Omlægningen af Arbejder.

Efter Forslaget nedsættes Assistentantallet med 162 og Kontorister af 2. Grad med 80.

Under *Lokomotivtjenesten* er budgetteret en Udgift til Lønninger af 11 024 114 Kr. og under forskellige Ydelser til Tje-

nestemænd er budgetteret en Sum af 1 606 000 Kr. Af denne Sum udgør Kørepengene 1 010 000 Kr.

Det fremgaar af Finanslovsforslaget, at der ingen Forslag er fremsat om at forøge Styrken, men der er paa den anden Side heller ingen Forslag om at formindske denne. Der findes imidlertid en Bemærkning under denne Post, hvori det hedder: »En Del af det normerede Lokomotivfyrbødertjenester udføres vedvarende af Lokomotivførere«. Der er jo ingen Tvivl om, at der hermed sigtes til den Tjeneste, som udføres paa de enmandsbetjente Rangerlokomotiver. — Denne Bemærkning vil vi haabe findes for sidste Gang i et Finanslovsforslag, thi det er ganske klart, at der ingen Mening er i, at betegne Rangerførergerningen som normeret Lokomotivfyrbødertjeneste. Iøvrigt er der intet særligt at bemærke vedrørende Finanslovsforslaget udover, at der foreslaas Nedsættelse af Antallet paa Portører, Stationsbude, Togbetjente og Banearbejdere m. m.

FORHANDLINGSREGLERNE

I Anledning af et af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg fremsendt Andragende har Ministeriet for offentlige Arbejder nedsat et Udvalg til Drøftelse af Spørgsmaalet om Oprettelse af en Voldgiftsret inden for Statsbanerne til Afgø-

relse af eventuelle Tvistigheder angaaende Forstaaelsen af de af Ministeriet og Statsbanerne udstedte Tjenestetids- og Lønningsbestemmelser eller andre Reglementer, som ifølge bestaaende Forhandlingsregler er udstedt efter Forhandling med Personalets Organisationer, samt Spørgsmaalet om en Udvidelse af Forhandlingsretten til ogsaa at omfatte tekniske Spørgsmaal.

Til Formand for Udvalget er udpeget Generalsekretær *Hoskier* og som Medlemmer er endvidere beskikket:

Afdelingschef, Direktør *A. Floor*, Maskinafdelingen, Afdelingschef *H. Flensborg*, Baneafdelingen, Afdelingschef *J. J. Graae*, Trafikafdelingen, Kontorchef *J. J. Nansen*, Regnskabs- og Tarifaafdelingen, Lokomotivfører *R. Lillie*, Østerbro, Snedker *L. Hansen*, Centralværkstedet, København, Overportør *C. O. Petersen*, Enghave, Assistent *L. Chr. Larsen*, Fredericia.

Til Sekretær er udpeget Trafikkontrollør *E. D. F. Terkelsen*, Personalkontoret.

STATSBANERNES BERETNING OM DRIFTEN

1. APRIL 1924—31. Marts 1925.

Oversigt over Aarets Virksomhed.

I Driftsaaret Løb er det Statsbanerne tilhørende Banenet blevet udvidet med 26,78 km til i alt 2435,24 km, idet den dobbeltsporede Banestrækning Ringsted—Næstved aabnedes for Driften den 1. Juni 1924. Længden af de dobbeltsporede Banestrækninger er i Driftsaaret yderligere blevet forøget med 48,44 km ved Ibrugtagningen af Dobbeltsporene paa Strækningerne Lou—Klarskov, Bramminge—Tjæreborg, Dagaard—Hatting og Skanderborg—Hasselager, saaledes at Længden af de dobbeltsporede Banestrækninger ved Driftsaarets Udgang udgjorde i alt 454,94 km.

Medens det økonomiske Resultat af Statsbanedriften i de første efter Verdenskrigen følgende Aar som Følge af Krigens Eftervirkninger frembød et betydeligt Underskud, gav Driftsaarene 1922—23 og 1923—24 et mindre Overskud paa henholdsvis 0,9 og 3,3 Mill. Kr. Dette positive Resultat har man desværre ikke kunnet fastholde i Driftsaaret 1924—25, der er

endt med et — ganske vist mindre — Underskud paa 0,09 Mill. Kr.

Som det vil ses af nedenstaaende Oversigt:

Driftsaar	Indtægt	Udgift	Overskud
		(herunder Afskrivning)	
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
1923—24	142,43	139,13	3,30
1924—25	144,46	144,55	— 0,09

skyldes det økonomisk daarlige Resultat i Driftsaaret i Forhold til det nærmest forudgaaende Driftsaar den stærke Udgiftsstigning, der væsentligst maa søges i den forøgede Brændselsudgift (ca. 1,8 Mill. Kr.) og i den stedfundne forholdsvis stærke Forøgelse af Lønnings- og Pensionsudgifterne samt i større Udgifter til Banernes Vedligeholdelse foraarsagede ved, at en Del Arbejder blev udskudt fra den strenge Vinter i Driftsaaret 1923—24 til Foraaret 1924. Hvad Indtægtsiden angaar, hidrører den største Del af Forøgelsen fra Personbefordringen, hvor den udvidede Toggang og den fra 1. August 1924 i enkelte Maaneder etablerede udvidede billige Søndagskørsel har givet forøget Trafik og Indtægt.

Om de mere betydende Forhold for Statsbanernes Drift og Økonomi i Driftsaaret 1924—25 skal man i det følgende gøre Rede i store Træk.

Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe.

Den samlede Indførsel af Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe i Driftsaaret 1924—25 udgjorde ca. 400 000 t, hvoraf langt den væsentligste Del leveredes fra Storbritannien.

Beholdningen af udenlandsk Brændsel ved Driftsaarets Begyndelse udgjorde ca. 115 000 t, det samlede Forbrug udgjorde ca. 368 000 t, og Beholdningen ved Aarets Udgang var ca. 147 000 t, svarende til ca. 4½ Maanedes Forbrug.

Det i Aarets Løb til Lokomotiver, Færger og Skibe forbrugte Brændsel — ca. 356 700 t — blev ført til Udgift med ca. 15 978 700 Kr. Lagerprisen var saaledes Kr. 44,80 pr. t mod Kr. 40,80 pr. t i det foregaaende Aar.

Af indenlandsk Brændsel anvendtes Tørv til Stationsopvarmning. Prisen paa Tørv udgjorde gennemsnitlig ca. 22 Kr. pr. t mod ca. Kr. 21 i det foregaaende Aar.

Af efterfølgende Oversigt vil det fremgaa, hvorledes Banernes Udgifter til Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe har stillet sig siden Verdenskrigens Udbrud. De anførte Udgiftsbeløb er beregnede efter Lagerpriser: den Gennemsnitspris pr. t, som hver Maaned opgøres paa Grundlag af, hvad der er betalt for den tilstedeværende Beholdning med Tillæg af paaløbne Udgifter ved at bringe Brændselet i Kulgaard.

Driftsaar	Forbrugt t	Udgift Kr.	Udgift pr. forbrugt t
			Kr.
1913—14	267 719	5 575 695	20.8
1914—15	316 856	6 543 206	20.7
1915—16	409 816	11 853 913	28.9
1916—17	408 940	20 145 453	49.3
1917—18	309 365	27 537 363	89.0
1918—19	307 153	36 292 486	118.2
1919—20	329 620	40 001 321	121.1
1920—21	303 225	59 981 122	197.8
1921—22	323 920	56 055 303	173.1
1922—23	329 743	13 040 070	39.5
1923—24	347 125	14 173 909	40.8
1924—25	356 713	15 978 648	44.8

Vedligeholdelse af det rullende Materiel.

Der har ligesom i de nærmest foregaaende Driftsaar været Stigning i Værkstedernes Arbejdsomængde, men Arbejdet ved Materiellets Vedligeholdelse maa i øvrigt siges at have været normalt, og der har ikke i Driftsaaret været Vanskeligheder med Hensyn til Fremskaffelsen af de til Reparation af det rullende Materiel nødvendige Materialer.

De indskrænkede Værkstedesforhold har besværliggjort Arbejdets Gennemførelse en Del, og det har derfor i begge Centralværksteder været nødvendigt i Aarets Løb at arbejde i skiftende Hold i nogle af Værkstedesafdelingerne.

Materialepriserne, der i det foregaaende Driftsaar var stigende, har i Driftsaaret 1924—25 holdt sig ret uforandrede.

Sporenes Vedligeholdelse og andre Forhold vedrørende Bane- og Signaltjenesten.

Almindelig Vedligeholdelse af Spornettet er blevet foretaget i Aarets Løb i fornødent Omfang ved Udveksling af udtjent Materiel, hvorhos man paa forskellige Strækninger har forstærket Sporet ved Indlæg af sværere Skinner og flere Sveller pr. Skinnelængde. Til den almindelige Vedligeholdelse af Hovedsporene er for samtlige Strækningers Vedkommende medgaaet ialt 31 944 løb. m Skinner samt til Forstærkning 86 472 løb. m Skinner. Den i 1923—24 i Dobbeltsporet paa Fyn paabegyndte Forandring af Skinnestødforbindelser ved Indlægning af koblede Dobbeltsveller og Anvendelse af Vinkellasker og Svelleskruer i Stedet for de hidtil benyttede lange Z-Lasker og Skinnespiger er i Løbet af Driftsaaret fortsat i søndre Spor paa en Strækning af 6,5 km.

Den ved svenske Baner anvendte »Banevagsordning«, der i 1923—24 forsøgsvis blev indført paa Strækningerne Aarhus—Hadsten og Skive—Glyngøre, er for sidstnævnte Stræknings Vedkommende gjort permanent.

Forsøgene i foregaaende Aar med Blinklys i fremskudte Signaler er blevet fortsatte.

For at opnaa mere effektiv Afmærkning af bevogtede Jernbaneoverkørsler har der været anstillet Forsøg med forskellige Signalanord-

ninger paa Led og Bomme. Forsøgene er ikke afsluttede.

Paa Malmøoverfarten har Statsbanerne paabegyndt nogle Radiotelefoniforsøg for at undersøge Forholdene ved en eventuel Indførelse af Radiotelefonistationer paa Færger.

Der er i Driftsaarets Løb imprægneret 224 209 Stkr. Fyrresveller (223 288 Stkr. i 1923—24) og 10 959 Stkr. Bøgesveller (17 290 Stkr. i 1923—24). Gennemsnitsprisen for Imprægnering af Sveller har for Fyrresveller været 1,95 Kr. og for Bøgesveller 3,44 Kr. pr. Stk. mod henholdsvis 1,64 Kr. og 3,41 Kr. det foregaaende Aar.

I Løbet af Driftsaaret er Længden af Banestrækninger, der er forsynet med Stenballast, blevet forøget med ca. 114 km, heri medregnet den tilkomne Næstved—Ringsted Bane og det nye 2. Spor paa Strækningerne Lou—Klarskov, Daugaard—Hatting, Skanderborg—Haselager og Bramminge—Tjæreborg.

Endvidere er der til Brug ved Vedligeholdelses-, Forstærknings- og Udvidelsesarbejder anskaffet 4 867 Stkr. danske, uimprægnerede Bøgesveller til en Gennemsnitspris af 7,30 Kr. pr. Stk. og 325 822 Stkr. uimprægnerede, udenlandske Fyrre-Sveller til en Gennemsnitspris af 6,89 Kr. pr. Stk. Af Skinner er der indkøbt i Udlandet ca. 2 410 t til en Gennemsnitspris af 157,94 Kr. pr. t; af Forbindelsesdele er i Udlandet anskaffet ca. 2 693 t til en Gennemsnitspris af 193,69 Kr. pr. t og i Indlandet ca. 533 t Svelleskruer til en Gennemsnitspris af 313,65 Kr. pr. t.

Godsvognsbenyttelsen.

Ved Udgangen af Driftsaaret 1924—25 udgjorde Statsbanernes Beholdning af Godsvogne 12 039 Stkr. eller 83 færre end Aaret forud, og samtlige af Statsbanerne hos private Vognere lejede Godsvogne, der ved Udgangen af Driftsaaret 1923—24 udgjorde 300, tilbageleveredes i Løbet af Driftsaaret 1924—25.

I Begyndelsen af Driftsaaret har Foraars-trafikken foraarsaget en mindre Vognmangel, der i Maanederne April og Maj udgjorde ca. 200 Vogne daglig; i den øvrige Del af Driftsaaret har der ingen Vognmangel været.

Der er i Aaret 1924—25 kørt ca. 610 300 Særgodstogkilometer mod ca. 586 800 i 1923—24.

Toggangen.

Ved Driftsaarets Begyndelse gjaldt Køreplanen af 1. Oktober 1923.

En ny Køreplan for Sommeren 1924 traadte i Kraft den 1. Juni. Samtidig med Køreplanens Ikrafttræden aabnedes den nye dobbeltsporede Banestrækning Ringsted—Næstved samt det nye Ekspeditionssted Braaby mellem Haslev og Olstrup, og den 1. Juli aabnedes

det nye Ekspeditionssted Ordrup mellem Charlottenlund og Klampenborg.

For at aflaste Strækningen Roskilde—Næstved, og da Afstanden København—Masnedø er lidt kortere over Ringsted—Næstved, blev Dag-eksprestogene og de paa ny indlagte Nateksprestog i Forbindelse med Tyskland ledet over den nye Strækning.

Ved Braahy lod man Togene standse som ved de øvrige mindre Stationer paa Sydbanen, og ved Ordrup lod man alle Klampenborgtogene og de fleste af Rungstedtogene standse.

Af særlig Vigtighed er den ændrede Form for Billigrejser paa III Klasse paa Søndage, der indførtes fra og med August Maaned 1924 og fortsattes i flere af Driftsaarets følgende Maaneder. Efter de for Befordringen fastsatte Bestemmelser kunde Billigrejserne, der kunde foretages paa Billetter til Rejser paa 29 km og derover til Enkeltbilletpris, finde Sted med de ordinære Tog i Stedet for som hidtil med særligt etablerede billige Søndagstog. Undtagne fra Benyttelsen var dog alle Ekspres- og Iltog samt enkelte bestemte Persontog, der erfaringsmæssigt ikke kunde tage den forøgede Trafik. Endvidere var der for Nord- og Kystbanens Vedkommende paa Grund af de særlige Forhold, der gør sig gældende her, truffet visse Foranstaltninger med Hensyn til den billige Søndagskørsel.

Vinterkøreplanen traadte i Kraft den 1. Oktober. Med Undtagelse af Køreplanen for Nord- og Kystbanen, der som sædvanligt indskrænkedes paa Grund af den mindre Trafik om Vinteren, bibeholdtes Sommerkøreplanen i det væsentligste.

Det gennemsnitlig daglig kørte Antal Persontogkilometer efter Køreplanerne for 1923 og 1924 stiller sig saaledes:

				Sjæl.-Falster Jylland-Fyn		I alt
				km	km	km
Køreplan af	1/6	1923	...	13 538	23 543	37 081
"	1/10	1923	...	13 050	23 535	36 585
"	1/6	1924	...	14 055	23 901	37 956
"	1/10	1924	...	13 017	23 780	36 797

Overfarterne.

Antallet af Skibskilometer var i Driftsaaret ca. 741 000 mod ca. 751 600 i Driftsaaret 1923—24. Overførte Jernbanevognaksler udgjorde 1 019 265 mod 991 323 Aaret forud, og af Motorvogne overførtes 24 475 mod 22 234 det foregaaende Aar.

Med Hensyn til Priserne for de Materialer, hvoraf større Indkøb foretages til Søfartsvæsenet, bemærkes, at Kulpriserne — som foranført under Afsnittet »Brændsel« til Lokomotiver, Færger og Skibe — gennemgaaende var noget højere i 1924—25 end i 1923—24,

ligesom ogsaa Indkøbspriserne for Tovværk og for Smøreolie har været en Del højere. For Smøreoliernes Vedkommende steg saaledes Prisen i Begyndelsen af Driftsaaret 10—14 pCt.

Takstændringer.

I Driftsaaret 1924—25 blev der vedtaget en Lov om Ændringer i den ved Bekendtgørelse Nr. 234 af 17. Juni 1922 optrykte Lov om Statsbanernes Takster m. m.

Ved Loven, der stadfæstedes den 25. Februar 1925, blev der bl. a. givet Administrationen Bemyndigelse til i særlige Tilfælde, hvor Hensynet til Driftens Økonomi maatte gøre det ønskeligt, at nedsætte Taksterne med indtil 50 pCt. for Befordring af Personer og 33½ pCt. for Befordring af Gods og levende Dyr, med andre Ord til at slutte Fragtaftaler med de enkelte Forsendere, samt til at fastsætte Undertagelsestariffer.

Disse Bestemmelser, hvoraf navnlig den første betyder et Brud med hidtil fulgte Principper, og som tager Sigte paa en mere forretningsmæssig Drift af Statsbanerne, kunde som Følge af den korte Tid, der var tilbage af Driftsaaret 1924—25, ikke faa nogen praktisk Betydning i nævnte Driftsaar.

Af andre Bestemmelser i Loven skal nævnes, at man fik Bemyndigelse til at indføre 8 Dages Kort til samtlige Statsbanestrækninger til II Klasse — saadanne Kort har hidtil kun været udstedte til III Klasse — samt til at opkræve Tillægsbetaling til reserverede Pladser i Togene. I Henhold til disse Bestemmelser blev II Klasses 8 Dages Kort indført den 10. Marts 1925 til en Pris af 60 Kr., og fra samme Dato blev indført Pladsbilletter à 2 Kr. til de gennemgaaende Vogne mellem København og Esbjerg, ligesom Statsbanerne fra Marts Maaned faar en Andel af Betalingen for Pladsbilletterne til de gennemgaaende Vogne mellem København og Berlin og Hamburg, for hvilke Betalingen hidtil udelukkende tilfaldt de tyske Baner.

Af andre Takstændringer i Driftsaarets Løb skal nævnes:

1) Den 10. Juli 1924 blev Taksterne for Motorkøretøjer, som medføres af rejsende, nedsatte paa Sallingsund- og Oddesundoverfarterne, og den 15. Marts 1925 blev disse Takster nedsatte paa samtlige Overfarter.

2) Den 15. Marts 1925 blev Taksterne for Styksendinger af levende Dyr nedsat, og der blev indført lempeligere Fragtberegningsregler for Sendinger af levende Dyr i hele Vognladninger.

Statsbanernes Køb og Salg.

Den i Driftsberetningen for 1923—24 omtalte Ordning er opretholdt og yderligere udvidet

i Driftsaaret 1924—25, idet der til den Kommitteredes Omraade i det forløbne Driftsaar bl. a. yderligere er henlagt Behandling af Sager vedrørende Reparation af Færger og Skibe, for saa vidt den økonomiske og forrentningsmæssige Side angaar, saaledes at den Kommitterede indhenter Tilbud og træffer Aftale med Værfterne om Arbejdets Overdragelse.

Antallet af Køb og Salg har som i forrige Driftsaar udgjort ca. 10 000 fordelt paa ca. 1200 Varearter, og de gennem den Kommitterede i Driftsaarets Løb foretagne Dispositioner har beløbet sig til ca. 30 Mill. Kr.

Statsbanernes Personale.

Det samlede Antal af fast og løst Personale udgjorde den 31. Marts 1925 21 690 (18 927 fast ansatte og 2 763 Ekstraarbejdere) mod 21 944 den 31. Marts 1924 (19 800 fast ansatte og 2 864 Ekstraarbejdere).

Det præsterede Arbejde har været stigende, idet bl. a. Tog- og Sejladskilometer er gaaet op fra ca. 17,40 Mill. i 1923—24 til ca. 17,93 Mill. i 1924—25 og Antallet af Vognakselkilometer fra ca. 526 Mill. til ca. 540 Mill.

Det samlede Personale den 31. Marts 1925 var herefter — i Forhold til Arbejdsmængden — 8,68 Mand pr. Bane- og Overfartskilometer, 12,10 Mand pr. 10 000 Tog- og Sejladskilometer og 4,02 Mand pr. 100 000 Vognakselkilometer, medens der Aaret forud til Bestridelse af de samme Arbejdsheder medgik henholdsvis 8,86, 12,61 og 4,17 Mand.

I de ved Tjenestemandsloven af 12. September 1919 fastsatte særlige Lønningstillæg (Sted-, Dyrtds- og Konjunkturtillæg) skete der i Driftsaaret 1924—25 ingen Ændring af Satterne for Stedstillæggets Vedkommende; derimod blev Konjunkturtillægget, der i Henhold til Lov Nr. 113 af 28. Marts 1923 allerede var blevet nedsat i Driftsaaret 1923—24, yderligere nedsat i Driftsaaret 1924—25 efter visse i nævnte Lov nærmere fastsatte Skalaer, medens Dyrtdstillægget, der ved Udgangen af det foregaaende Driftsaar var som Maksimum 594 Kr. for gifte og 396 Kr. for ugifte, fra den 1. April 1924 forhøjedes til henholdsvis 648 Kr. og 432 Kr., og fra den 1. Oktober s. A. yderligere forhøjedes til henholdsvis 702 Kr. og 468 Kr. For hele Driftsaaret 1924—25 udgjorde Dyrtdstillægget herefter i alt 675 Kr. for gifte og 450 Kr. for ugifte mod henholdsvis 540 Kr. og 360 Kr. i det foregaaende Aar.

Arbejdstiden paa Statsbanernes Værksteder under Maskinafdelingen har i hele Driftsaaret normalt været 48 Timer pr. Uge. Paa Grund af de indskrænkede Forhold i Centralværkstederne har Arbejde i skiftende Hold dog, som allerede foran i Afsnittet »Vedligeholdelse af det rullende Materiel« bemærket, i nogen Grad

været nødvendigt i enkelte Værkstedsafdelinger, saaledes har der i hele Driftsaaret været arbejdet i 2 Hold i det ene Drejerværksted i København samt i Kedel-, Træ- og Vognværkstedet i Aarhus, medens det kun i ringe Grad har været nødvendigt i de andre Værksteder.

I Overensstemmelse med Lønbevægelserne inden for Privatindustrien forhøjedes den nominelle Timeløn for det timelønnede Personale ca. 2 pCt. i August Maaned 1924.

Kommissioner og Udvalg.

I Driftsaaret 1924—25 er nedsat følgende *Kommissioner og Udvalg*:

Den 7. Maj 1924. Et Udvalg vedrørende Omlægning af Ekspeditionen af Il- og Fragt-gods samt Frimærkepakker til og fra København.

Den 22. Maj 1924. Et Udvalg til Opstilling af Stationernes Rækkefølge.

Den 28. Maj 1924. Et Udvalg til at undersøge Muligheden for en ændret Form for Bil-ligtogskørsler paa Søndage.

De 3 Udvalg har i Løbet af Driftsaaret afsluttet deres Virksomhed og afgivet Betænkninger.

I samme Driftsaar har det under 31. Marts 1922 nedsatte Udvalg til nærmere Gennemførelse af de i den af Statsbaneudvalget af 9. September 1920 afgivne Betænkning indeholdte Forslag m. v. samt det under 3. Februar 1923 nedsatte Udvalg angaaende Lejeafgiften for Statsbanernes Lejeboliger m. m. afsluttet deres Virksomhed og sidstnævnte Udvalg afgivet Betænkning.

Den virkelige Længde af det af Staten drevne Jernbanenet, ekskl. Havnebaner, var ved Driftsaarets Udgang 2 435,24 km. *Gennemsnits-Driftslængden* af Banerne var i Driftsaaret 2 417,3 km, og *Gennemsnits-Driftslængden af Banerne og Færgeoverfarterne* var 2 498,3 km.

Færgeoverfarternes Længde udgjorde den 31. Marts 1925 81,0 km. Længden af Skibsstrækningen Kalundborg—Aarhus er beregnet til 89 km.

Lokomotiver.

Ved Driftsaarets Begyndelse havde Statsbanerne til Raadighed: 278 Persontogslokomotiver, 26 Blandettogslokomotiver og 186 Godstogslokomotiver og 209 Rangerlokomotiver. I alt 699 Lokomotiver.

I Driftsaarets Løb har Statsbanerne *anskaffet*: 7 Persontogslokomotiver.

I Driftsaarets Løb er udrangeret: 1 Persontogslokomotiv, 2 Godstogslokomotiver og 5 Rangerlokomotiver.

Ved Driftsaarets Slutning havde Statsbaner-

ne derefter til *Raadighed*: 284 Personstoglokomotiver, 26 Blandettoglokomotiver, 184 Godstoglokomotiver og 204 Rangerlokomotiver. I alt 698 Lokomotiver.

Af Toglokomotiver var 38 uden Tendere.

Antallet af Person-, Blandet- og Godstogslokomotiver udgjorde pr. Banekilometer ca. 0,20.

Ved Lokomotiverne er der i Løbet af Driftsaaret bl. a. foretaget følgende Arbejder:

227 Lokomotiver er udgaaet af Værkstederne efter at være underkastet svær Reparation.

167 Lokomotiver efter at være underkastet let Reparation.

180 Lokomotiver efter mindre Reparation uden Hjulafdrejning.

7 Lokomotiver efter fulden Montering.

Der er paasat 446 Hjulringe paa Lokomotivhjul, og 1 244 Par Lokomotivhjul er afdrejet (heri indbefattet de Hjul, der har faaet nye Hjulringe).

I 70 Lokomotiver er indsat ny Fyrkasse af Kobber.

Der er indsat 37 911 nye og reparerede Kedelrør, og der er foretaget 223 afdækkede Kedelprøver, som for 101 Lokomotivers Vedkommende har været forbundet med indvendigt Eftersyn.

5 Lokomotiver har faaet i alt 6 nye Cylindre.

12 Lokomotiver er blevet forsynet med Overheder.

6 Lokomotiver har faaet ny Kedel.

Der er paa Lokomotiverne anbragt 7 156 Bremseklodser, 375 Bremsesko og 2 712 Saaler.

437 Stkr. Vakuumslinger er fornyet, og 15 Varmeslinger er udvekslet.

201 Lokomotiver er opmalet og lakeret.

Lokomotivernes Materialeforbrug.

I Regnskabsaaret 1924—25 er forbrugt 302 274 000 kg Kul, Koks, Briketter og Tørv, og Udgiften hertil har været 13 524 177 Kr. 49 Øre. Det samlede Antal Lokomotivkilometer inkl. Rangering og Reservehold 27 780 800 km og Forbruget pr. Lokomotivkm 10,88, hvilket svarer til en Udgift pr. Lokomotivkm af 48,64 Øre og pr. kg Brændsel af 4,47 Øre.

Til Sammenligning tjener, at Udgiften pr. Lokomotivkm i 1923—24 var 43,90 Øre og pr. kg Brændsel 4,06 Øre.

Kulforbruget er fra 1923—24 til 1924—25 steget med 0,06 kg pr. Lokomotivkm.

Af Olie er forbrugt 565 396 kg til en samlet Udgift af 170 651 Kr. 96 Øre. Forbruget pr. Lokomotivkm var 0,0204 kg, hvilket svarer til en Udgift pr. Lokomotivkm af 0,614 Øre og pr. kg Olie 30,18 Øre.

Til Sammenligning anføres, at Udgiften pr. Lokomotivkm i 1923—24 var 0,641 Øre og pr. kg Olie 29,52 Øre.

Olieforbruget er fra 1923—24 til 1924—25 faldet med 0,0013 kg pr. Lokomotivkm.

Ulykkestilfælde.

I Regnskabsaaret er forefaldet ialt 756 Ulykkestilfælde, hvoraf 19 med dødelig Udgang, 57 haardt tilskadekomne og 680 mindre haardt tilskadekomne. Af de 19 døde var 3 Rejsende og 7 dræbte under Arbejde paa Banegaarde eller ved uagtsom Ophold paa Banen. De 9 dræbte var Tjenestemænd.

Skinnebrud.

I Driftsaaret har der i Hovedspor fundet 82 fuldstændige og 81 delvise Skinnebrud Sted og i Sidespor 148 fuldstændige og 165 delvise Skinnebrud.

Akselbrud.

Der har i Driftsaaret fundet følgende Antal Akselbrud Sted: Paa Lokomotiver og Tendere i Driften 1, ved Eftersyn 2. Paa Personvogne, Post- og Rejsegodsvogne og Godsvogne ingen.

Hjulringsbrud.

Paa Lokomotiver og Tendere: ingen. Paa Personvogne, ved Eftersyn 2 og paa Godsvogne ved Eftersyn 7.

Sygestatistik.

Lokomotivførerne har i Gennemsnit i Driftsaaret haft 14,3 Sygedage og Lokomotivfyrbødernes 10,5 Sygedage.

Togførerne har gennemsnitlig haft 18,7 Sygedage og Togbetjentene gennemsnitlig 11,0.

Lokomotivførernes Sygedage er fra forrige Regnskabsaar gaaet ned med 5,7 Sygedag og Lokomotivfyrbødernes gaaet ned med 0,1 Sygedag.

RATIONELLE BANETARIFFER

SÆRLIGT I DANMARK

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

(Fortsat.)

Særligt svage Punkter er Stykgods med Færgerne, hvis Vognene er daarligt fyldte, thi det er Sporpladsen, der skal betales; og dernæst *Sovevognene*, der bør indbringe de 11 Kr. pr. overført Aksel, altsaa 44 Kr. for en lang Vogn (plus et Tillæg for Planfærgernes større Kostbarhed, men uden Tillæg for Tomløb), og desuden almindelig Billet (medmindre man ved Sovevognene fastholder Folk, som ellers vilde sejle, og tjener paa dem). Det er vist meget tvivlsomt, om III Kl. Sovevogne kan gaa i Danmark, hvor de skal overføres; dog nok i Jylland, og maaske over en saa kort Strækning som Lillebælt. Til Dækning af de 44 Kr. over

Storebælt har man naturligvis kun en Del af Sovevognstillæget; Strækningerne i Land og den medfølgende Betjening skal jo ogsaa betales; der betales nu 6 Kr. for en III Kl. Sovevognsbillet København—Fredericia. — Men Cykler, som man selv trækker om Bord paa Færger, og som anbringes paa Dækket, bør behandles meget billigere end dem, der skal i en Vogn og derfor koster Sporplads.

Passagererne bør som nævnt betale Differensen mellem Omkostningerne ved Planture og ved Ekstrature, og det er vist rigeligt at beregne dette til 30 km. Med 5 Øre pr. km bliver dette altsaa en Nedsættelse fra 2 Kr. til 1,50, men for Passagerer til Jylland kan disse 50 Øre indvindes ved lidt svagere Degression, da Maalet jo er samme Pris i alt som Dampskibene; denne svagere Degression skaffer da ogsaa Indtægt paa lange Ture uden Færge. Overfor denne Nedsættelse for Passagerer og Forhøjelse for Gods vil man maaske indvende, at man vinder for faa ved Nedsættelsen og taber for mange ved Forhøjelsen; heri er i og for sig intet inkonsekvent, da der selvfølgelig gives et Optimumspunkt, hvorfra man ikke uden Tab kan fjerne sig, hverken til den ene eller den anden Side; men jeg tvivler, at man kan finde dette Punkt ved en fælles Regel for Passagerer og Gods, 40 km fra Storebælt. Nedsættelsen motiveres jo med, at der faktisk er en meget lille Merudgift ved at tage flere Passagerer med Færgerne, hvor der som Regel er rigeligt med Dæks- og Kahytspads, og hvor det værste, der kan ske, er, at man maa gøre en Ekstratur til en Plantur, saa at den skal ske paa Klokket og aldrig maa sløjfes; man kan altsaa lade Folk i Korsør-Eggen og Folk i Nyborg-Eggen besøge hinanden rigeligt, uden at det volder nogen videre Merudgift, særlig da Lokaltrafikken, hvor Nedsættelsen alene er følelig, delvis vil være paa andre Tider af Dagen og Aaret end den gennemgaaende Trafik. Den værste Indvending vilde da være, at Folk ikke vilde paaskønne en saadan Nedsættelse ved at rejse mere; skulde dette være rigtigt, har man her et Omraade, hvor man efter mindste Offers Princip kan skaffe sig en Indtægt uden at hindre ret mange i en Trafik, som de egentlig havde mere Gavn af end Banens Merudgift; og dette maa man tage Hensyn til.

Mod Forhøjelsen for Godset indvender man dernæst, at Færgernes Opgave mere er at skaffe Trafik end at skaffe Indtægt; man tjener mere paa Land, naar man har Færgerne. Jamen ingen Forsendelse maa som Helhed give Tab; for en Vogn fra København til Vejle, maa man addere Merudgifterne for de to Stationer, de to Færger og de tre Landstrækninger, og derved faar man det absolute Minimum; først derefter kan man tale om Fortjeneste, idet man

overvejer, om Transporten som Helhed er saa nyttig for Kunden, at man kan tage mere end de 7 Addenders Sum uden at fordrive ham. At sige, at man taber paa Færgerne og tjener paa Land, giver ingen Klarhed og kan let tilsløre Forholdene, saa at man uden at vide det har Tab som Helhed. (Til Forsvar for et saadant Tab henviser man endelig til, at ved at være skaansom mod Raastofferne kan man undertiden faa Fortjeneste ved at transportere de færdige Varer; dette kan tænkes, især paa Land, men paa Færgerne vil det være Undtagelsen).

Man kan endelig spørge, om der paa Land er bedre Harmoni mellem Passagerer og Gods end paa Færgerne. Dette kan jeg ikke besvare; paa Linien er det vistnok Passagertrafikken, der fører an med Merudgift til flere Tog, saaledes at der let kan tages flere Godsvogne med, i alt Fald i de svagt trafikerede Egne, hvor blandede Tog dominerer. Men paa Stationerne er det Godset, der fører an; det er især for Godsets Skyld, at man har 4400 Portører og Overportører, gennemsnitlig 10 pr. Station, og flere Passagerer vil der næppe volde saa stor Merudgift som mere Gods.

4. Stykgodset.

Der blev foran foretaget en skønmæssig Fordeling, hvorefter Vagongodset havde 40 pCt. Pladsudnyttelse, alt det øvrige Gods (Stykgods, Ilgods, Kreaturer, tomt Returgods m. m.) 17 pCt., hvorved som Helhed fremkommer Statistikkens 29 pCt. Er dette rigtigt, kræves der til Stykgods m. m. en transporteret Bæreevne af 1000 Mill. Tonkm, til Vagongodset 1150 Mill. Tonkm, saaledes at Kørselsudgiften skulde være næsten ens. Men Indtægten er 33 Mill. Kr. for Stykgods m. m., 46 Mill. for Vagongods, skønt Stationsarbejdet er langt større for Stykgodset, der skal ekspederes og vejes i smaa Partier, trilles ud fra Pakhuset m. m., medens Vagongodset læsses og losses uden Banens Mellemkomst. Stykgodset kræver ogsaa et forceret Arbejde, medens Toget holder paa Mellemstationerne. (Derimod volder det forholdsvis lidt Ranging.)

Banerne er da ogsaa klar over, at Stykgods er en meget tvivlsom Forretning, hvorfor man gerne ser de mange Fragtmænd, der samler Stykgods sammen til en Vogn, paa Københavns Godsbanegaard efter Sigende 30 Vogne daglig. Stykgodsets daarlige Rentabilitet siges at være et internationalt Onde. En Forhøjelse af Taksten kunde næppe nytte, da man kunde risikere en endnu daarligere Pladsudnyttelse. Dog bør de 0,40 Øre for Stykgods ud over 180 km sikkert forhøjes, og det selv om de 0,19 Øre for Klasse 7 skulde kunne hævdes; thi dels er Pladsudnyttelsen ringere end for Vagongodset, og dels maa man for ikke at faa en ganske

minimal Pladsudnyttelse foretage Omladninger undervejs, idet der ikke er Gods nok til direkte Vogne mellem alle Kombinationer af Banelinier; 10 Tons Stykgods giver altsaa en langt større Kilometer-Udgift end 10 Tons Vagon-gods. Det kan ogsaa nævnes, at Stykgods befordres i lukket Vogn uden særlig Betaling.

Imidlertid staar vi her paa et Omraade, hvor *Synspunktet Merudgift* vistnok giver et helt andet Resultat end *Synspunktet Totaludgift*. Ovenstaaende Beregning vedrører Totaludgiften og viser, at Institutionen Stykgods er lidt rentabel, men netop naar Pladsudnyttelsen er daarlig, kan man ofte tage mere Gods uden væsentlig Merudgift. Der er en Slags Generalomkostning ved overhovedet at befordre Stykgods, og den kniber det med at faa dækket, men derfor behøver der ikke at være Tab paa at faa mere Stykgods; ligesom en Bane som Helhed kan mangle Dækning for sine Generalomkostninger, selv om den paa alle Punkter respekterer Merudgiften som Minimaltarif. Et Spørgsmaal her er det dog, om det værste ved Stykgodset er den daarlige Pladsudnyttelse eller det store Stationsarbejde; i sidste Fald er der mere Fare for, at mere Gods betyder Tab.

Hvis det er rigtigt, at der ikke er Tab paa at faa mere Stykgods, er det alligevel ikke helt sikkert, at Statsbanernes Velvillie overfor de *private Fragtmænd* er helt berettiget. Hvis Stationen og Fragtmanden samtidig samler Gods til den samme Station, kommer der en uheldig Splittelse, som maaske resulterer i to halvtomme Vogne; og Trafikens Ujævnhed er des mere generende, jo mere udstykket den er. Fragtmanden har imidlertid en Række Bespærelser og Fortrin, saasom: Han er ogsaa Vognmand; Godset passerer ikke Pakhuset; hans Ekspedition er mere summarisk; han agenterer, han plukker de bedste Byer og Kunder ud; han samler paa bestemte Ugedage. Kunde Banne paa nogle af disse Punkter lære ham Kunsten af, kunde man maaske undgaa den uheldige Udstykning.

En Række med Stykgods sammenhørende Detailler overspringes, saasom Ilgods, Ekspresgods, letfordærlige Varer, tom Emballage og Stykgods i større Partier, d. v. s. over 500 kg (5 Sække). Ogsaa Havnebanetaksten og forskellige Tillægsydelse bliver det for vidtløftig at omtale. Endelig nogle Overvejelser om »Middelfejlen« paa den ujævne Trafik og om Fordelen ved at kunne have forholdsvis mindre Reserveplads, naar Trafiken vokser.

5. Anden Klasse.

Ganske det samme Forhold som med Stykgodset har man paa II Klasse: Institutionen II Klasse er meget urentabel, men der er ikke Grund til at tro, at der tabes ved at faa flere

Passagerer, og det kan næppe nytte at forhøje Taksten, der er 1,7 Gange III Kl. Takst, altsaa 8,5 Øre pr. km indtil 225 km. Regnestykket ligger her særlig klart, og det er ikke nødvendigt at bruge Skøn; Beretningen angiver Indtægten særskilt for hver af Klasserne, 9,6 Mill. Kr. for II Kl. (inkl. 0,2 for I Kl., der næsten er afskaffet), og 45,5 for III Kl.; endvidere Antallet af Pladskilometer, henholdsvis 556 og 2725 Mill. Altsaa er Gennemsnitsindtægten pr. Pladskm 1,73 og 1,67 Øre eller næsten det samme. Men af Tabellen over Vognenes Typer ses, at en II Kl. Plads er henvend dobbelt saa stor som en III Kl. Plads, navnlig efter Vægt, men ogsaa efter Gulvflade, og følgelig maa Udgiften til Trækraft, Slid m. m. ogsaa være meget større. Det daarlige Resultat skyldes den daarlige Pladsudnyttelse, 21 pCt. mod 36 pCt. for III Kl., og man kan altsaa sige, at Pladsens Størrelse og Pladsens Udnyttelse hver for sig berettiger Faktoren 1,7 som Forhold mellem Kilometerprisen, men man faar kun een Gang de 70 pCt. Tillæg. Og tog man det en Gang til, vilde Pladsudnyttelsen blive endnu daarligere, idet man fremdeles maatte have nogle II Kl. Kupeer i mange mindre vigtige Tog, hvor der næsten ingen II Kl. Passagerer kommer. At II Kl. Pladserne undertiden tjener som Reserve for III Kl., forbereder næppe Regnestykket meget.

I Hovedtogene er Pladsudnyttelsen procentvis maaske ligesaa god som paa III Kl., saa at Faktoren 1,7 netop passer; i saa Fald bliver Overskudet ogsaa multipliceret med 1,7. Men i de almindelige Tog er der en vældig Generalomkostning ved at opretholde Institutionen II Klasse. Merudgiften ved at befordre flere II Kl. Passagerer i de almindelige Tog er derimod minimal, netop fordi der er Masser af overflødig Plads.

Resultatet bliver da, at den gældende Takst sikkert dækker Merudgiften ved flere Passagerer, men næppe Generalomkostningen ved Institutionen (Merudgiften ved overhovedet at have II Kl.), og at den i hvert Fald ikke giver samme Bidrag til Banens almindelige Generalomkostninger som III Klasse. Vore Velhaveré, der betaler store Skatter til Sociallovgivningen m. m., maa altsaa betragte II Kl. (paa Sidebaner, se nedenfor) som et Omraade, hvor det er for deres Skyld, at Staten ofrer et Par Millioner Kroner aarlig. Afskaffede man II Kl. og beholdt man alle disse Passagerer paa III Klasse, vilde Indtægten 9,6 Mill. Kr. synke som fra 1,7 til 1,0, men Udgiften vilde synke forholdsvis endnu stærkere, baade med Pladsens Størrelse og med dens Benyttelse, og den sidste kunde endda blive større end III Kl. nuværende 36 pCt., fordi Reservehold er forholdsvis mindre nødvendig, jo større Trafikken er. Kun

hvis III Klasse er en ganske glimrende Forretning, er det tænkeligt, at II Klasse, skønt den relativt er meget ringere, alligevel absolut set er bedre.

Medens det nu er givet, at Institutionen Stykgods-Befordring maa bevares for Erhvervslivets og Befolkningens Skyld, selv om den koster en udækket Generalomkostning, er det ikke givet, at II Kl. maa opretholdes i det nuværende Omfang. II Kl. har ubetinget sin *Berettigelse* for Folk, der skal rejse langt og derfor trænger til at have det bekvemt, altsaa i *Hovedtogene*, hvor Rentabiliteten formodentlig er god; men i Lokaltogene kan den godt undværes. De Tider er forbi, hvor man af Standshensyn maatte holde de fine Folk for sig. I Amerika har man i Hovedtogene Adgang til særlig bekvemme Pladser mod Tillægsbillet, men i Lokaltogene er der kun almindelige Vogne. For Danmark maa man naturligvis indtil videre tage Hensyn til, at man nu en Gang har en Vognpark af II Kl. Vogne, som gerne skulde bruges til noget; men dette er jo kun en Overgang.

6. Merudgift og Totaludgift.

Efterat forskellige Tarifproblemer nu er bleven belyst ved Eksempler fra de danske Statsbaner, vil det være rigtigst at belyse det principielle Problem om Forholdet mellem Merudgift og Totaludgift og om Forskellen mellem disse (Generalomkostningen) ved følgende konstruerede Tabel, der ikke har nogen direkte Tilknytning til danske Baners Statistik. Tabellen illustrerer Udgiftsstigningen for en vis Bane-strækning, f. Eks. et Par Hundrede Kilometer lang, og opererer for Nemheds Skyld foreløbig kun med Gods og med een Art Gods, saaledes at hele Trafikstigningen er udtrykt i Antallet af Tonkm.

Mill. Tonkm	Samlet Omkostning	Merudgift	Minimal-tarif	Middel-tarif	Minimal-tarif dækker	General omkostning
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Øre pr. Tonkm	Øre pr. Tonkm	Mill. Kr.	Mill. Kr.
100	10	456	5.0	10.0	5.0	5.0
110	10.500	500	5.4			
120	11.040	540	5.76			
130	11.616	576	6.08			
140	12.224	608	6.36			
150	12.860	636	6.60	8.57	9.9	2.960
160	13.520	660	6.80			
170	14.200	680	6.96			
180	14.896	696	7.08			
190	15.604	708	7.16			
200	16.320	716	7.20	8.16	14.4	1.920
210	17.040	720	7.20	8.11	15.12	1.920
220	17.760	720	7.20			
300	23.520	720	7.20			
400	30.720	720	7.20	7.68	28.8	1.920

I første Kolonne angives Trafikken med en Stigning af 10 Mill. Tonkm ad Gangen. I anden Kolonne ses den samlede Omkostning, inkl.

Rente af Anlægskapitalen; denne Omkostning stiger med stigende Hast (som en Differensrække af 3. Orden, senere af 1. Orden), hvilket ses af Kolonne 3, der angiver Stigningen i forrige Kolonne. Tanken med at lade Merudgiften stige er den, at i *Begyndelsen er Merudgiften lille* (5 pCt. Udgiftstigning ved 10 pCt. Trafikstigning), fordi Togene let kan tage mere med eller let kan forlænges, og fordi Stationspersonalet er saa lidet beskæftiget, at det ikke behøver at forøges; men efterhaanden bliver al denne Overflod taget i Brug og man nærmer sig en Tilstand, hvor der køres med mange lange Tog, saaledes at mere Trafik betyder flere Tog af samme Slags som hidtil, og hvor Stationerne har skiftende Hold af Personale med nøje Tilpasning til Trafikkens Omfang. Derfor ender Kolonner 3 med at Stigningen (i Stigningen) ophører, saa at der fra et vist Punkt bliver konstant Merudgift. I Kolonne 4 er Minimaltariffen beregnet ved at dividere de 10 Mill. Tonkm ind i Merudgiften ved en saadan Stigning i Trafikken; den er altsaa ogsaa stigende, indtil den ender med at være konstant. Kolonne 5 stemmer bedre med den almindelige Opfattelse, hvorefter Trafikken kan ned-sættes med stigende Trafik; den angiver Middelomkostningen, d. v. s. Kolonne 2 divideret med Kolonne 1. Da den samlede Omkostning i Begyndelsen kun stiger 5 pCt. overfor en Trafikstigning paa 10 pCt., er det klart, at denne Kvotient maa synke. Kolonne 6 viser, hvor meget af Omkostningen der vilde blive dækket, hvis man kun opkrævede Minimaltariffen, og endelig angiver Kolonne 7 det Beløb, der derved mangler i at være fuld Dækning, og som derfor maa dækkes efter mindste Offers Princip. Sædvanlig opfattes *Generalomkostningen* som et fast Beløb, men naar Merudgiften som her antages at være stigende, vil den stigende Minimaltarif opsuge mere og mere af Generalomkostningen, idet Forhøjelsen ogsaa virker for de tidligere Kunder; først naar Merudgiften bliver konstant, bliver Generalomkostningen ogsaa fast.

Det kan omtvistes, om det i Taleksekplet er rigtigst at lade Merudgiften ende med at være konstant. Man kunde paa den ene Side hævde, at den kun vil nærme sig mere og mere til et konstant Beløb, men aldrig vil naa det, fordi selv en meget stærkt trafikeret Bane har Tider af Dagen eller Aaret, hvor Togene og Stationerne ikke er helt udnyttet, saa at mere Trafik her endnu vil være billig. Paa den anden Side kan det tænkes, at den store Trafik bliver jævner paa en saadan Maade, at den koster forholdsvis mindre; det bliver nok dyrere at skaffe mere Plads, naar det ikke længere kan ske ved at forlænge Togene; men der skal ikke skaffes saa megen Plads mere pr. Mill. Tonkm mere, naar man paa Grund af jævner Trafik kan spare paa Reservepladsen. — Og selv om Merudgiften bør opføres som konstant til sidst, bør Generalomkostningen det maaske ikke, fordi der kan

være Udvidelser af det faste Anlæg, som ikke bør debiteres Trafikken som Specialudgift, se næste Kapitel. I saa Fald bliver Kolonne 2 ikke nøjagtig lig Differenserne i Kol. 1.

Saaledes som Tabellen er opstillet, bliver der en *aftagende Forskel mellem Minimaltarif og Middeltarif*; først er det 5 og 10 Øre, tilsidst 7,20 og 7,68 Øre, idet Generalomkostningen baade er mindre og skal bæres af en større Trafik. Det Tillæg til Minimum, der skal tages efter mindste Offers Princip, er altsaa først 100 pCt. af Minimum, men til sidst 7 pCt., nemlig 0,48 paa 7,20 (eller 1,92 paa 28,80).

Dette faar nu den praktiske Konsekvens, at der paa en svagt trafikeret Bane kan være større Forskel mellem Minimums- og Maksimumstarif, f. Eks. mellem groveste og fineste Gods, end paa en stærkt trafikeret Bane. Betragter vi 100 Mill. Tonkm som Udtryk for *Jyllands Trafik* paa en vis Strækning, 150 som Udtryk for Øernes (der altsaa ikke tænkes naaet op til konstant Merudgift), da viser Tabellen, at man i Jylland kan være særligt imodekommende mod det Gods, der ikke kan taale en høj Takst; man har mange korte Tog at lægte flere Vogne til uden væsentlig Merudgift, og man kan derfor gaa ned til 5 Øre. Paa Øerne har man ikke saa korte Tog at drage Nytte af; man maa snarere indlægge nye Tog*) og maa derfor mindst have 6,6 Øre. Men hvis hver af disse Landsdele skulde hvile i sig selv og give fuld Rente, da maatte Jylland i Gennemsnit tillægge 5 til 5, altsaa 100 pCt., Øerne 1,97 til 6,60, altsaa 30 pCt. Øerne maatte være haardere ved det grove Gods, men kunde være mildere mod det fine. Maaske de billige Mergeltransporter i Jylland kan faa en vis Motivering herudfra, og Retten til frie Nedsættelser vil sikkert lidt oftere kunne udnyttes i Jylland end paa Øerne. Men den billige Tarif, som en svagt trafikeret Egn saaledes kan nyde godt af, ophører at være rationel, naar Trafikken stiger noget vist; man maa da overveje, om det er en Fordel at have en billig Tarif, som man ad Aare skal miste.

Jeg er herved kommet ind paa Problemet, om det er rigtigt at have en *fælles Tarif* for Landsdele med uensartede Forhold, saa at de isoleret betragtet burde behandles forskelligt;

*) Jeg reserverer mig mod at blive taget til Indtægt for Krav om flere Tog; det er sandsynligt, at man paa Grund af Publikums og Rigsdagens Krav har flere Tog end strengt nødvendigt. Og paa den anden Side kan Ønsket om flere Tog godt være mest levende i Jylland, hvor man paa Grund af den ringe Trafik har færrest. Merudgiften er ikke blot, hvad Trafikstigningen nødvendig kræver, men hvad den faktisk giver Anledning til; det er sværere at afvise Kravene, naar Trafikken faktisk stiger.

der mistes utvivlsomt ved Fællestariffen noget i Rationalitet, men det er nemmere i den daglige Ekspedition og det har politiske Fordele. Problemet bliver da navnli, om man skal benytte den laveste eller højeste Minimaltarif eller gaa midt imellem, men jeg skal ikke uddybe det nærmere. — I Amerika, hvor en meget energisk og kyndig Kommission har Kontrol med Banernes Tariffer og fører vidtløftige Forhandlinger med dem, kompliceres Problemet ved, at Selskaberne konkurrerer indbyrdes. Hvis den ene af to Konkurrenter da ikke kan klare sig med saa lav Tarif som den anden, søger man undertiden at faa det stærke Selskab sammensluttet med nogle svagere Linier, og dette vil jo falde særlig naturligt, hvis det første Selskabs Svaghed skyldes, at det i Forvejen har nogle daarlige Sidelinier at slæbe paa. Man har ogsaa overvejet en særlig Skat paa det stærke Selskab, eller rettere en Koncessionsafgift. Man mener altsaa ikke, at de enkelte Liniers Tariffer bør være saadan, at deres Økonomi hviler i sig selv, og dette vilde da ogsaa stride mod mindste Offers Princip.

Om nu hele denne Sondring mellem Merudgift og Totaludgift kan være vejledende for Baneadministrationen, heror paa, om man i Praksis kan opstille nogenlunde holdbare *Kalkulationer over Merudgiften*. Egentlig skulde det være særskilt for hver Trafikart, men man bør, for at have en sikrere Basis, begynde med hele Trafikken under eet, idet man spørger, hvormeget den samlede Omkostning vilde stige, hvis der f. Eks. kom 10 pCt. flere Passagerer i Nærtrafik, 10 pCt. mere Stykgods, 10 pCt. mere Vagongods o. s. v. Erfarne Embedsmænd maatte altsaa skønne: Paa Strækning A kan man Togene tage 10 pCt. mere uden Forlængelse, paa B kan de forlænges 5 pCt., paa C maa der saa et stærkere Lokomotiv, paa D maa der et nyt Tog o. s. v. Af de danske Statsbaners 446 Stationer kan f. Eks. 300 tage 10 pCt. mere uden mere Personale, 100 maa have en Mand mere, 20 2 Mand o. s. v. Materiellet maa forøges saa og saa meget, Pakhuse og Sidespor udvides der og der, o. s. v. Og alt dette vil koste saa og saa meget.

Selv om man tager saa meget som en 10 pCt. Stigning, kommer der noget tilfældigt over det, idet nogle Stationer og Linier denne Gang kan klare sig uden Udvidelse, for de næste 10 pCt. ikke, medens andre Stationer har det omvendt; for saa stort et System som de danske Statsbaner vil der dog sikkert komme en passende Udjævning, men for en lokal Privatbane vil det stødvise ved Udgiftsstigningen volde mere Tvivl.

(Fortsættes).



25 AARS JUBILÆUM



Rud. Stærregaard.

Den 1. November kan Lokomotivfører og Depotforstander **R. C. V. Stærregaard, Oreho-ved** fejrer 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Rud. Stærregaard har særlig i Organisationens første Tid taget ivrig Del i dens Arbejde, og senere som Depotforstander i Oh. har han ved sit rolige og intelligente Væsen vundet sine Medansattes Agtelse.

Vi bringer Jubilaren var hjerteligste Lykønskning med en Tak for det gode Samarbejde, og Ønsket om Held og Lykke i de kommende Aar.

Gedser Afd.



O. C. Olsen.

Lokomotivfører **O. C. Olsen, »Koldinghus«, Rosenkildevej, Helsingør,** fejrer ogsaa sit 25 Aars Jubilæum den 1. November. Jubilaren blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Thisted, blev senere forflyttet til Helsingør og kom ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører til København, hvorfra Jubilaren atter kom tilbage til Helsingør. Lokomotivfører Olsen er kendt af Kollegerne som en god Kammerat og Foreningsfælle og har ved sit gode Humør og Lune forstaaet at skaffe sig mange Venner blandt Lokomotivpersonalet. Til Lykke paa Festdagen.

L. N.

Endvidere fejrer Lokomotivfører **N. Andersen, Westend 20, 4., København., B** ogsaa den 1. November 25 Aars Jubilæum, idet Jubilaren

nævnte Dato i 1900 kom til Struer som Lokfb., og forfremmedes til Lokf. 1. Juli 1915 med Station i København.



N. Andersen.

Naar Jubilaren gennem de mange Aar har forstaaet at gøre sig afholdt af alle, han kom i Berøring med, skyldes dette hans stille og forstaaende Maade at tage Tingene paa.

Afd. I sender Jubilaren, der er et støt Medlem af vor Organisation, sin bedste Hilsen med Tak for godt Samarbejde i den lange Aarrække.

For Afd. I

L. M. S.

FANEAFSLØRING I GEDSER

Lørdag den 17. Oktober fejrede Falster Afd. en stilfuld Festlighed, idet der fandt Afsløring Sted af en af Lokomotivmændene paa Falster ved fælles Hjælp anskaffet Fane.

Kl. ca. 5 Em. aabnedes Festen ved at Formanden for Faneudvalget bød Velkommen, hvorefter blev sunget en i Dagens Anledning forfattet Indledningssang. Efter Afsyngelsen af denne Sang holdt Lokf. O. P. Olsen en meget smuk Tale for Fanen, i hvilken han skildrede dennes Tilblivelseshistorie, og bl. a. oplyste, at Arbejdet for Anskaffelsen var paa-begyndt 2. Marts i Aar. Endvidere oplyste Taleren, at Udvalget havde bestemt, hvorledes Forsiden af Fanen skulde se ud, medens Damerne i Afdelingen havde bestemt Bagsidens Udseende. Taleren redegjorde udførligt for Foreningens Motto, som havde fundet Plads paa Fanen.

Efter Afslutningen af Festtalen blev afsunget en Fanesang, hvorefter Afsløringen fandt Sted, hvilket skete derved, at den ældste Lokomotivførerfrue og den yngste Lokomotivfyrbøderfrue traadte ind paa Salens lille Scene og viste Fanens Forside frem og efter et Øjebliks Pause viste Fanens Bagside frem.

Forsiden var blaa Silke med Foreningens Navn foroven, paa Midten i en Krans af Ege- og Bøgeløv et moderne Lokomotiv set forfra, og endelig forneden Falster Afd. og Org. Stiftelsesdag. Forsiden var enkel og smuk og virkede ved sine rene Linier.

Lokomotivmændenes Damer havde til Bagsiden holdt sig til de nationale Farver, og i vort skønne Flags fire Felter var henholdsvis Foreningens Monogram og Motto anbragt. Da-

merne har Ære af det Standpunkt, de har taget, og Falster Afd. nye smukke Fane vil alle Steder tjene til Ære og Hæder for Lokomotivmændene paa Falster.

Efter Afsløringen, der foregik under Iagttagelse af meget smukke Former, samledes Deltagerne til en Festmiddag, der forløb paa den smukkeste Maade under Afsyngelsen af flere Sange og Taler i Massevis.

Foreningens Forretningsudvalg var indbudt til at deltage i Festen, og saavel Formanden som Kredsformændene havde Ordet for at udtrykke deres Glæde over Virksomheden paa Falster og over den smukke Fane.

Efter Middagen fortsattes det selskabelige Samvær ved et lille Bal, hvori saa godt som alle Falster Lokomotivmænd deltog.

Der var en fornøjelig og festlig Stemning over alle Deltagerne, og det var en Glæde at se den gode kammeratlige Aand og Fordragelighed, der hersker mellem Lokomotivmændene Falster.

Da vi tog derfra, havde vi faaet befæstet vort Indtryk fra tidligere Besøg i Afdelingerne, at der var godt at være.

Vi ønsker de falsterske Afdelinger til Lykke med deres smukke Fane.



Kursus for Lokomotivfyrbøderaspiranter.

paabegyndes paa Jernbaneskolen i Hellerup den 2. November d. A. — Det er det første Hold vordende Lokomotivmænd, der skal underkastes Prøve efter de nye Uddannelsesregler. Kursuset varer i 6 Uger.

En Trykfejl.

er indløbet i den lille Meddelelse om Midt del mod Galdesten, idet der staar Sennepsblade skal være Sennesblade.

Faneafsløring.

Ved en Festlighed, der afholdes 3. November, vil Roskilde Afdelinger foretage Afsløring af en Fane, til hvilken Medlemmerne har bidraget.

Harwick—Zeebrügge.

Dampfærgerute, som forbinder England med Fastlandet, har nu været i Drift i længere Tid. Trafikken er vedvarende meget stor, og langvejs Transporter som mellem Italien og England forekommer ofte. De italienske Statsbaner har for denne Rute anskaffet specielle Kølevogne indrettede for international Trafik.

Direkte Jernbane fra Genua til München.

Handels- og Industridrivende fra Milano og Genua i Norditalien er traadt i Underhandling med visse Myndigheder angaaende Anlæg af en direkte Jernbane fra Genua til München i Sydtykland. Den nye Banelinje skulde gaa gennem Dele af Italien, Schweiz, Tjeckoslovakiet og Tyskland. Den foreslaaede Jernbane

skulde blive et Mesterværk af Ingeniørkunst og formindske Afstanden mellem Endepunkterne fra 800 til 620 km.

Jernbanerne i de forenede Stater.

kan glæde sig ved en god Udvikling med Hensyn til de finansielle Driftsresultater. Man kan konstatere, at den nuværende Trafik kun staar lidt under Rekordaaet 1923. Jernbanerne af første Klasse havde i Juni Maaned 1925 en Nettoindkomst af 91 716 862 Dollars mod 65 806 740 Dollars i samme Maaned 1924.

Elektrificeringen af Stockholm—Göteborg Banen

skrider frem med stærk Fart, og i April Maaned næste Aar beregnes Elektrificeringsarbejdet at være fuldført. Efter den Plan Arbejdet udføres efter, beregner man i December Maaned i Aar at begynde at anvende elektriske Lokomotiver paa Strækningen Hallsberg—Falköping. Togene skal da fremføres med Damplokomotiv fra Stockholm til Hallsberg, hvor et elektrisk Lokomotiv skal kobles for til Falköping, hvorfra Farten fortsættes med Damplokomotiv til Göteborg. Da Strækningen mellem Hallsberg og Falköping er 145 km og hele Strækningen fra Stockholm til Göteborg 460 km vil altsaa omtrent en Tredjedel af hele Strækningen blive trafikeret af elektriske Lokomotiver fra dette Tidspunkt.

James Watts Værksted

i den Skikkelse, i hvilken det fandtes ved Opfinderens Død og med hans originale Redskaber, Værktøj og Hjælpemidler er nu bleven opstillet i South Kensington Museet i London. Fra amerikansk Side er der gentagne Gange budt de hittidige Ejere — Efterkommer af Watt — store Summer for Værkstedet, men er stadig blevet afslaaet, og det hele er nu uden Vederlag overladt Museet.

Andespil.

Tirsdag den 3. November afholder Lokomotivfyrbødernes selskabelige Forening »Lanternen« (Gb.) stort Andespil med paafølgende Bal i Haandværkerforeningens Festsal, Kronprinsensgade 7. Der bortlodes 20 store Ænder, og tillige sælges der Lodsedler à 25 Øre pr. Stk., hvorpaa kan vindes værdifulde Gevinster.

Lodsedlen giver Adgang til Festen, hvortil enhver Lokomotivmand med Familie indbydes.

Bestyrelsen.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER NYE BØGER

Sj. Falst.	Jyl.-Fyn	
13350		Rasmussen, Vilh.: Mellemskole-Barnet.
13352	118 10	Jensen, Hermann: Fra Helvedes Forgaard.
13353	118 20	Williamson, C. U.: Sig hendes Navn.
13356	118 11	Kielgast, E.: Prinsessen af Nordhavet.
13358	118 18	Strange, Helene: Jomfru Mossini.
13359	118 07	Clasen, Ninna: Gøgeungen.

Sj.- Falst.	Jyll.- Fyn	
13360	11809	Halk, Gerda: Mitte.
13362	11844	Paludan, Jacob: Fugle omkring Fyret.
13363	11839	Jensen, Thit: Aphrodite fra Fuur.
13364	11858	Wassermann, J.: De spildte Aar.
13365	11834	Hansen, Rob.: Gøglere.
13366	11836	Herzog, R.: Borgens Børn.
11268e	9704e	Barfod, H. P. B.: Minder fra gamle Grundtvigske Hjem.
13367	11855	Thorup, Ingeb.: Men Livet leves —.
13368	11852	Schovelin: Inkquisitionens sidste Offer.
13369	11847	Reumert, Ellen: En god Kammerat.
13370	11823	Baadsgaard, Anna: Store Søster.
13377	11815	Pontoppidan, M.: Kampen mod Negerslaveriet.
13383	11824	Beck, A.: Sønnerne fra Grandløse.
13385	11856	Thøgersen-Grønborg: Morten Bo.
13386	11826	Borchert: Jesus.
13387	11821	Aakjær, Jeppe: Rejsegildet.
13393a	11849a	Ricard, Olf.: Udvalgte Skrifter for Ungdommen.
13398	11874	Kristensen, Tom: »Bokserdrenge«.
13399	11877	Lykke, Anne: Cowboy-Kitty.
13400	11881	Petersen, Josef: En gal Streg.
13406	11873	Korch, Morten: Rolf Snare.
13407	11870	Jørgensen, G.: Palle og Per.
13408	11862	Dahlsgaard, M.: Modvind.
13409	11860	Burroughs: Tarzan og Dvær-gene.
13410	11838	Hørlych, Helene: Lærkeungerne. Grete.

Sj.- Falst.	Jyll.- Fyn	
13414	11825	Berntsen, Klaus: Erindringer fra Rigsdags- og Ministeraar.
12847b	11328b	Borregaard, E.: Victor Løwe og hans Venner.
13429	11888	Friis, Achton: Arktiske Jagter.
13435	11889	Fenger, H. M.: Erindringer fra mit Liv.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.
1. September 1925: Lokfrb. S. Aa. Hansen, Vamdrup.



Afsked:

Lokomotivfører L. P. Nielsen, Langaa, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—26 (min. Afsked).

Tilbagekaldelse af Afsked:

Den Lokomotivfyrbøder i Nyborg K. E. Mad-sen meddelte Afsked paa Grund af Svagelighed fra 31.—10.—25 er tilbagekaldt.

Navnerettelse:

Lokomotivfyrbøder K. E. Hansen, Kbhavns Godsbgd., hedder fra 25.—9.—25 Kaj Emil Jarmø.

**Drik
Albani Øl.**

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. 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.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIVTIDENDE

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSKAB

Tegner alle Arter
Livsforsikringer

„KOLDINGHUS“
KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.

TIKLO
RENSECREME
renser alt
for Olie, Maling, Tjære o.lign.
Faaes i Danner fra 1 Kr. 50 til 20 Kr.
„Tiklo“ er drøj i Brugen
WORNING & PETERSEN, VEJLE

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613
Udgaar 2 Gange maanedlig.
Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

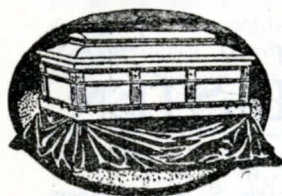
Annønce-Expedition
Ny Vestergade 7³, København B.
Telefon Central 14613.
Kontortid Kl. 10—4.

A/S Det Danske Mælkekompani, København.

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988



N. P. Rostrups
Ligkistemagasin

Walkendorffsgade 34—36. - Telf. 778.

Gl. Kongevej 103. - Telf. 13577.

Guldsmedeforretningen
Sdr. Boulevard 71.

Anbefaler sig med
Brude- og Festgaver.

Tlf. Vester 1644 x.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.
Trikotage- og Garnforretning.
Stort Udvalg.
Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

NY RAVNSBORG

Vesterfælledvej 82

Telefon 10718

anbefaler sine Selskabslokaler og
store Festsal til Møder og Fester

Roskilde

Hotel Prinsen.

Restaurations- — Festlokaler,
Foreningslokaler.

Centralvarme indlagt.

Telefoner 10 — 811 — 1071.

Andreas Jørgensens Eftf.

(Hans Larsen).

Herrekvipering og Skotøj.

Skomagergade 32. Telf. 352. Roskilde.



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.

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.

A. Larsens Eftf., 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 Konditori

Dybbølsgade 25. Tlf. Vest. 1168 x.

anbefaler sig til d'Herr Jernbanemænd med 1ste Klasse's Varer.

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

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

DRIFTSUDVALGET.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.

VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

Telf. 9327.

Istedgade 64, Istedgaard.

Telf. 9327.