



31. Aargang No 20

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Oktober 1931.

DE DANSKE STATSBANER

Trafikminister Friis Skotte har i Rigsdagen holdt nedenstaaende Tale, som formentlig i høj Grad vil interessere vore Læsere.

Fra konservativ Side i Folketinget og fra Venstres Side i Landstinget er der saa at sige samtidig stillet Forslag om en Undersøgelse af Statsbanernes Forhold, henholdsvis gennem et Udvalg paa 7 Medlemmer og en Kommission paa 17 Medlemmer. Begge Forslag er motiveret ved Statsbanernes store Underskud, og det paalægges Udvalget, henholdsvis Kommissionen, at fremkomme med Forslag til »Fremme af Driftens Rentabilitet« (Konservatives Forslag) og til en »Simplifikation og Billiggørelse af saavel Statsbanernes Organisation som deres Drifts- og Vedligeholdelsesforhold, eventuelt Forslag til Oprettelsen af et særligt Driftselskab for Statsbanerne (Venstres Forslag).

Jeg maa til begge Forslagene straks gøre den Bemærkning, at hvis Kommissioner og Udvalg kunde gøre det, saa maa Statsbanerne vel nu have de mest ideelle Organisations- og Driftsformer, thi Kommissioner og Udvalg har det jo ikke skortet paa for Statsbanernes Vedkommende, og alle har de haft samme Formaal: Simplifikation og Billiggørelse af Organisation og Drift. Statsbanekommissionen af 1898, fortrinsvis sammensat af Statsbanernes egne Folk, gennemførte fra 1903 med dette Formaal en Organisation, som vel nærmest maa betegnes som centraliseret; Statsbanekommissionen af 1911, hvorfra al Statsbanesagkundskab var udelukket, havde derimod Decentralisation paa sin Fane og gennemførte fra 1915 den Ordning, som i modificeret og forenklet Form er den i Øjeblikket gældende.

Et Statsbaneudvalg af 1920 undersøgte i Aarene 1920—21 Statsbanernes Organisation og »andre indenfor Statsbanerne raadende Forhold, der er af særlig Betydning for Banernes Drift og Økonomi«.

Sparekommissionen af 1921 undersøgte en Ræk-

ke Spørgsmaal vedrørende Personalet (Tjenestetidsregler, særlige Ydelser, Ferie, Sygdom, Avancementsprincipper m. v.), og endelig undersøgte Administrationskommissionen af 1923 »Muligheden for at forenkle Statens Administration«, herunder bl. a. for Statsbanernes Vedkommende Forholdet til Lovgivningsmagten. Denne sidste Kommission maa vel siges at have været den mest betydningsfulde for Statsbanerne og den fornuftigste af dem alle, fordi den i Virkeligheden sagde, at Statsbanerne fremtidig selv maatte søge at tilpasse deres Organisationsforhold efter de økonomiske og driftsmæssige Forhold, som maatte udvikle sig, og lagde det fremtidige Ansvar paa Statsbanerne selv.

Administrationskommissionen fastslog som bekendt, at »Forrentningskravet bør stilles til Statens Erhvervsvirksomheder, dels fordi det er rimeligt og rigtigt, at en saadan Virksomhed bæres gennem sine egne Indtægter, dels fordi en Fastholden af Kravet om Forrentning som driftsøkonomisk Synspunkt for Styrelsen er nødvendig som Drivkraft for denne i Henseende til Opnaelse af en fuldt gennemført økonomisk, altsaa forretningsmæssig Drift.«

Og Kommissionen var enig om, at et saadant Krav til en Virksomheds Ledelse nødvendiggjorde, at der gaves Lederen den til Opfyldelsen af Kravet fornødne Dispositionsfrihed.

Kommissionen foreslog, og Rigsdagen vedtog derefter, at Statsbanernes *Bevillinger* paa Finansloven fremtidig samledes i Hovedposter, og at Anmærkningerne til disse fremtidig ikke skulde opfattes som bindende, men kun som værende af orienterende Natur, endvidere at de af Rigsdagen fastsatte *Takster* kun er at opfatte som Maksimaltakster, som det er tilladt Minister og Generaldirektør under Hensyn til Driftens Økonomi at foretage Nedsættelser i, samt endelig at Statsbanernes *Organisationslov* ændredes saaledes, at der alene fastslaas visse Hovedlinjer for Organisationen, medens Detaillerne kan fastsættes og ændres, dels administrativt og dels ved de aarlige Normeringslove i Overensstemmelse med Tidens Krav.

Det tør vistnok hævdes, at det var i den 11. Time, at Statsbanerne fik denne større Handlefrihed overfor Konkurrencen fra andre Befordringsmidler, og det tør vistnok ogsaa fastslaaes, at den *moderne forrentningsmæssige Opfattelse, at Publikum er Statsbanernes Kunder, der skal fastholdes, erhverves og tilfredsstilles*, en Opfattelse, som i de seneste Aar har præget Statsbanerne i alle deres Forgreninger, og som selv den danske Presse, naar den er i godt Lune vil anerkende — det tør vistnok fastslaaes, at *denne Opfattelse er Frugten af Ordningen af 1925.*

Desværre svigtede Rigsdagen sine Forudsætninger i 1927. Den generelle Takstnedsættelse af 1927 var en politisk Takstnedsættelse, ikke en Takstnedsættelse af Hensyn til Banernes Økonomi. Den skete endda netop paa det Tidspunkt, da Konjunkturerne atter svingede opad, da Verdenspriserne for Landbrugets Eksportvarer steg, saaledes at den politiske Nødvendighed for en Tilpasning nedefter af Statsbanernes Takster ikke skulde synes længere at være til Stede.

Om det for Statsbanernes Økonomi uheldige Resultat af denne Takstnedsættelse har jeg i Samlingen 1929—30 gjort Rede, og en Redegørelse herom fra Statsbanernes statistiske Kontor findes i Bilag B, Sp. 253—274.

Denne Redegørelse er der ikke i Folketing og Landsting gjort noget Forsøg paa at modsige, og det er derfor ikke tilstrækkeligt, at det ærede Medlem, Hr. Stensballe, ved Forelæggelsen af Forslaget om en Statsbanekommission i en Strøbemærkning udtaler, at uden den generelle Takstnedsættelse i 1927 vilde Statsbanerne have været fuldstændig færdige. Det faktiske er, at Indtægten af Godsbefordringen trods nogen Opgang i den befordrede Godsmængde paa Grund af Takstnedsættelsen gik ned med ca. 14 Millioner Kroner, og at denne Nedgang repræsenterer en ikke uvæsentlig Del af Statsbanernes nuværende Underskud.

Man foreslaar altsaa nu — i Fortsættelse af de Kommissioner og Udvalg, som vi i Aarenes Løb har haft — fra Konservative og Venstre et nyt Udvalg, henholdsvis en ny Kommission. Til en vis Grad er Forslagene sammenfaldende, men der er alligevel en Karakterforskel, og jeg tror, jeg ser rigtigt, naar jeg opfatter det konservative Forslag som mere hvilende paa en saglig Begrundelse end værende af politisk Art, medens jeg omvendt bedømmer Venstres Forslag som værende af udpræget politisk Karakter og med den tyndest mulige saglige Ballast.

Fra konservativ Side har der i de sidste Par Aar under Finanslovens Behandling været rejst Spørgsmaalet om Tilkaldelsen af en udenlandsk Ekspert til at gennemgaa Statsbanernes Forhold, og jeg læser de Konservatives Forslag saaledes, at dette stadig er Hovedpunktet for dem. Jeg har om dette Punkt allerede udtalt mig i Fjor i Folketinget ud fra min bedste saglige Overbevisning. De Vanskeligheder, Statsbanerne, forøvrigt ogsaa vore Privatbaner, har at kæmpe imod som Følge af stærk Konkurrence og Depression i Erhvervslivet, gør sig tilsvarende

gældende overfor Udlandets Baner hvis Økonomi overalt viser nedadgaaende Tendens paa samme Maade som herhjemme, uden at man hidtil i Udlandet har fundet virksomme Midler til at afbøde dette (jeg vil senere komme til at nævne nogle Tal, som viser denne Tendens). Og hvad der i saa Henseende forsøges i et Land, holder et andet Lands Jernbaner sig selvfølgelig nøje underrettet om.

Der er derfor ingen som helst Grund til at antage, at en udenlandsk Ekspert skulde kunne udrette i Danmark, hvad han er ude af Stand til at udrette i sit Hjemland, og dette saa meget mere, som en Udlænding i væsentlig Grad savner den nødvendige Forudsætning, nemlig at være nøje kendt med de specielle danske Forhold.

Selv i hinanden nærliggende Lande er Forholdene saa forskellige, at de ikke kan jævnføres, hvilket erkendes af alle sagkyndige, og hvilket for Eksempel Generaldirektøren for de svenske Statsbaner, Granholm, som vel nok maa anses for at være en af de ypperste Jernbaneeksperter, offentlig gav et stærkt Udtryk for i Foraaret ved Fremkomsten af Skatteborgerforeningens Pjece om D. S. B.

Naturligvis følger ogsaa vore Statsbaner med Opmærksomhed, hvad der sker ved fremmede Baner, og drager den Nytte deraf, som Forholdene tillader. Fremfor at tilkalde en Udlænding er det sikkert langt mere formaalstjenligt at lade danske Statsbanetjenestemænd i Udlandet undersøge bestemte mere afgrænsede Arbejdsomraader, paa hvilke de selv er specielt sagkyndige, og saa drage Lære deraf.

Venstres Forslag anmeldtes i Folketinget af Hr. Madsen-Mygdal sammen med Venstres øvrige Kriseforslag og karakteriseredes af Hr. Madsen-Mygdal som et politisk Paradeforslag. Kommissionens Undersøgelser skulde nemlig, forklarede Hr. Madsen-Mygdal ikke blot resultere i, at Statsbanernes Underskud paa de 31 Mill. Kr. fjernes fra Budget og Regnskab, men ogsaa i at faa gennemført en betydelig Nedsættelse i Taksterne. Det er, som man forstaar, Løsningen af Cirkelns Kvadratur om igen, saa vist som andre Landes Jernbaners bedre Økonomi bl. a. hviler paa et højere Takstniveau end vort.

Ordførerne for Forslagsstillerne her i Landstinget, det ærede Medlem *Stensballe*, opstillede ikke noget saadant Maal for Kommissionens Arbejde, men holdt sig i saa Henseende til, hvad Lovforslaget indeholder om Kommissionens Arbejde, men det kneb i højeste Grad at finde den saglige Motivering for Kommissionens Nedsættelse. Det ærede Medlem angreb det af Statsbanerne nedsatte Stykgodsudvalg, fordi dets første offentliggjorte Resultat kun androg en Besparelse paa $\frac{1}{4}$ Mill. Kr., idet han undlod at omtale, at den omtalte Besparelse paa ca. $\frac{1}{4}$ Mill. Kr. vedrører et enkelt Omraade, Kontorekspedition, hvis samlede Udgifter er ca. $2\frac{1}{2}$ Million Kroner. $\frac{1}{4}$ Million eller foreløbig 10 pCt.s Besparelse er dog ikke at kimse ad.

Han omtalte heller ikke, at Stykgodsudvalget endnu er midt i sit Arbejde, og han ønsker saaledes ikke at afvente dettes Afslutning af dets Arbejde. Nej, siger det ærede Medlem, Bjerget har født en

BERETNING OM DE DANSKE
STATSBANERS DRIFT

Mus, at komme til det Resultat at spare $\frac{1}{4}$ Million Kroner gennem et Udvalg er vel nok den længste Omvej, man kunde gaa. Jeg tror, at man her kunne stille det ærede Medlem det Kontraspørgsmaal, hvad han da mener om den Omvej, han selv har foreslaaet, at indføre Besparelser gennem en stor Statsbanekommission.

Efter denne Bedømmelse af Stykgodsudvalgets Arbejde siger det ærede Medlem følgende: »Vi (Venstre) tror ikke, at det kan gøres med den Slags *Lapperier*, som vi hidtil har set. Der maa en radikal Ændring til, og dertil kræves jo en forudgaaende Undersøgelse. Da den jo hidtil ikke synes at være sket paa Regeringens Initiativ, har vi tilladt os at forelægge dette Lovforslag osv.»

Ja, det er altsaa det ærede Medlems Begrundelse for Forslaget til Etableringen af denne store Statsbanekommission med Repræsentanter for Rigsdagen og hele Landets Erhvervsliv. Der er sandelig for det ærede Medlem en meget stor Forskel paa, om man staaer som ansvarlig Minister eller som fremtrædende Medlem af Oppositionen. Jeg hørte ham jo selv i Samlingen 1927—28, da Retsforbundet i Folketinget havde stillet Forslag om at undersøge Muligheden af Statsbanernes Overgang til Privatdrift, hvorledes han som Minister roste Statsbanernes Initiativ og Bestræbelser for Simplifikation. Han fremhævede da, hvorledes han havde etableret et nyt Transportagentur paa to Trafikinspektører og 18 Assisterter, og hvorledes han nu agtede pr. Bil at udkøre Banernes Gods ogsaa paa Landet.

Det var de eneste to Eksempler, han nævnte overfor Retsstatspartiet, og det var sandelig ikke *Lapperier*, men Tegn paa et vaagent Initiativ. Jeg er ganske enig med den daværende Minister: det var rigtigt, hvad han gjorde den Gang, men det var jo da endelig en *Udgiftsførølgelse*, der her var Tale om. 20 Mand flere og Tilskud til Vognmænd til Udkørsel af Gods betød jo Udgiftsførølgelse, ganske vist i Forventning om mere Trafik, men dog foreløbig en Udgiftsførølgelse. Hvorfor skal det da kun være *Lapperier*, naar jeg har ladet foretage en Undersøgelse med det Formaal at gøre Banernes Udgifter ved Behandlingen og Transporten af Godset saa smaa som mulig, og at jeg allerede paa et Omraade, hvor Udgiften var $2\frac{1}{2}$ Million Kroner, er kommet til en Besparelse af $\frac{1}{4}$ Million eller 10 pCt.

Og jeg behøver ikke at nøjes med to Eksempler paa Statsbanernes Initiativ, saaledes som det ærede Medlem overfor Retsforbundets Forslag. Jeg kan overfor det ærede Medlem, som nu staaer i en lignende Situation som Retsforbundet i 1927—28, nævne en Række af Eksempler paa Statsbanernes Initiativ, siden det ærede Medlem forlod Ministeriet i 1929.

(Sluttes.)

Fra 1. Januar 1931 blev der foretaget en *Omororganisation af Generaldirektoratet*, idet den hidtilværende Regnskabs- og Tarifaafdeling blev ophævet og de under Afdelingens Ressort henhørende Kontorer og Virksomheder blev henlagt dels under Personalafdelingen, der fremtidig benævnes Personal- og Regnskabsafdelingen, dels under Trafikafdelingen, der fremtidig benævnes Trafik- og Tarifaafdelingen.

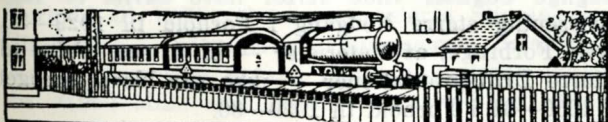
Længden af det af Staten drevne Banenet udgjorde ved Driftsaarets Begyndelse ialt 2520,98 km. Den 15. Maj 1930 toges den dobbeltsporede Banestrækning mellem Flintholm og Røvsingsgade i København i Brug, hvorved der etableredes Persontrafik direkte mellem Frederiksberg og Hellerup. Fra samme Dato aabnedes den dobbeltsporede Banestrækning mellem et Punkt paa den sjællandske Vestbane og Harrestrup, saaledes at Godstogene mellem Godsbanegaarden og Frederiksberg Station fra denne Dato førtes over Harrestrup og Damhus, hvorved man blev i Stand til at nedlægge den af disse Tog hidtil benyttede dobbeltsporede Banestrækning mellem et Punkt paa Vestbanen og Frederiksberg over Roskildevej. Den 1. Juli 1930 aabnedes den ydre Godsbane omkring København i hele sin Længde, idet man fra denne Dato tog det dobbeltsporede Banestykke mellem Damhus og Grøndal i Brug, samtidig med, at man nedlagde det dobbeltsporede Banestykke mellem Frederiksberg Station og Røvsingsgade over den hidtil værende Nørrebro Station. Endvidere nedlagdes fra samme Dato Banestrækningen mellem den gamle Nørrebro Station og Lersøen.

Det samlede Banenet er herefter som Følge af de forannævnte Forandringer i Forbindelse med visse i Aarets Løb foretagne Reguleringer formindsket med 4,80 km, saaledes at Banenettet ved Aarets Slutning udgjorde 2516,18 km.

Fra og med den 7. Oktober 1930 toges Sporene over den nybyggede Allsundbro i Sønderborg i Brug til direkte Overførsel af Jernbanevogne, hvorefter Gods m. v. samt levende Dyr kan modtages til direkte Befordring fra og til den fra Sønderborg Station udgaaende Havnebane over Allsundbroen til Havnen paa Allsiden.

Ved Ibrugtagningen og Nedlæggelsen af de foran omhandlede dobbeltsporede Banestrækninger og ved at 2. Spor paa Strækningen Tønder—Grønsen, 3,90 km, er blevet optaget, er *den samlede Længde af dobbeltsporede Banestrækninger* i Aarets Løb formindsket md 1,75 km, saa at der ved Driftsaarets Udgang ialt fandtes 500,92 km dobbeltsporede Banestrækninger.

Samtidig med Ibrugtagningen af Banestrækningen Flintholm—Røvsingsgade toges de paa denne Strækning anlagte Ekspeditionssteder Godthaabsvej og Nørrebro i Brug, og samtidig med Nedlæggelsen af Strækningen Frederiksberg—Røvsingsgade over den gamle Nørrebro Station nedlagde man denne Station, hvorhos man fra samme Dato tog en ny Gods- og Rangerstation (Nørrebros Godstation og



Lersøen) i Brug paa den ydre Godsbane. Endelig blev der i Aarets Løb oprettet 3 nye Trinbrætter, hvor enkelte Tog efter Behov standser for at optage eller afsætte rejsende, saa at der ved Udgangen af Driftsaaret 1930—31 ialt forefandtes 534 Ekspeditionssteder.

Som det vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt:

	Driftsaar 1930—31	Driftsaar 1929—30
Samlede Driftsindtægter	114,092	115,172
Rene Driftsudgifter	117,289	115,546
Driftsoverskud	÷ 3,197	÷ 0,374
Afskrivning	9,292	10,301
Forrentning	19,188	20,372
Nettooverskud	÷ 31,677	÷ 31,047

har der i 1930—31 været Nedgang i de samlede Driftsindtægter paa ca. 1,1 Mill. Kr. i Forhold til 1929—30, medens de rene Driftsudgifter i samme Tidsrum er steget med 1,7 Mill. Kr. Som Følge heraf har det økonomiske Resultat af selve Driften i 1930—31 været ca. 2,8 Mill. Kr. daarligere end i 1929—30, og Driftsaaret 1930—31 er herefter afsluttet med et Driftsunderskud paa ca. 3,2 Mill. Kr. eller nøjagtigt med 3 197 434 Kr. 34 Øre.

Stigningen i de rene Driftsudgifter udgjorde som foran nævnt ca. 1,7 Mill. Kr. eller 1,5 pCt. og hidrører alene fra de personlige Udgifter (Udgifter til Lønninger, Pensioner, Emolumenter o. l.), der er steget med ca. 2,1 Mill. Kr. eller 2,5 pCt. Derimod er de saglige Udgifter (Udgifter til Brændsel, Smørelie og andre Materialer m. m.) faldet med 0,4 Mill. Kr. eller 1,5 pCt.

Forøgelsen af de personlige Udgifter skyldes dels en Stigning i Personaleantallet, dels en Stigning i Timelønningerne til de fast antagne Ekstraarbejdere, dels en Stigning i Udgifterne til Pensioner og Understøttelser.

Det samlede Antal Personale udgjorde i 1930—31 ialt 21 925 Mand gennemsnitlig pr. Maaned mod 21 764 Mand i 1929—30. Denne Stigning i Personaleantallet (161 Mand eller 0,7 pCt.) kan for en Del føres tilbage til den Forøgelse af Antallet af præsterede Driftsydelser, som man har ment det nødvendigt at foretage for at modvirke Konkurrencen fra andre Trafikmidlers Side, særlig Automobilerne. Saaledes er der i 1930—31 præsteret 621 300 eller 2,6 pCt. flere Togkilometer, 12 804 000 eller 2,1 pCt. flere Vognakselkilometer og 39 100 eller 5,4 pCt. flere Sejladskilometer end i 1929—30. Stigningen i Antallet af Togkilometer skyldes dog fortrinsvis en forøget Kørsel med Motortog, og de af disse Tog præsterede Togkilometer, der i 1929—30 udgjorde 13,6 pCt. af samtlige Togkilometer, udgjorde i 1930—31 ialt 15,2 pCt. heraf.

Stigningen i Personaleantallet kan imidlertid ikke alene føres tilbage til Forøgelsen af Driftspræstationerne, men ogsaa andre Forhold har været medvirkende hertil. Af saadanne skal man nævne Ændring i Tjenestetidsreglerne, Antagelse af Elever, Tilstaaelse af 1 Uges aarlig Ferie til visse Ekstraarbejdere uden Tab af Løn, Forhøjelse af de ældre fast ansatte Værksted- og Remisearbejders aar-

lige Ferie fra 1 til 2 Uger, Ibrugtagningen af den nye Godsbane med den nye Gods- og Rangerstation paa Nørrebro i København, Ibrugtagning af en ny Færge paa Storebæltsoverfarten til Overførsel af Automobiler, hvorhos endelig Snerydningen har krævet et større Personale i 1930—31 end i 1929—30.

Personaleforøgelsen omfatter udelukkende de løst antagne, idet disse er steget med 280 Mand eller 6,8 pCt. Antallet af fast ansatte gennemsnitlig pr. Maaned er gaaet ned med 119 Mand eller 0,7 pCt., saa at det løst antagne Personale, der i 1929—30 udgjorde 19,0 pCt. af det samlede Personale, i 1930—31 udgjorde 20,2 pCt. heraf.

Sætter man det samlede Antal Personale i Forhold til de præsterede Driftsydelser, vil det ses, at der pr. 10 000 Tog- og Sejladskilometer har været en Nedgang i Personaleantallet paa 1,9 pCt. og pr. 100 000 Vognakselkilometer en Nedgang paa 1,1 pCt.

Timelønningerne til de løst antagne Ekstraarbejdere blev fra omkring Midten af April Maaned 1930 forhøjet, en Forhøjelse, der for Københavns Vedkommende repræsenterede ca. 4,8 pCt. og for Provinsens Vedkommende ca. 7,1 pCt. Lønningerne til Tjenestemænd er derimod ikke undergaaet nogen Forandring fra 1929—30 til 1930—31.

Som Følge af Stigningen i Personaleantallet og i Timelønningerne til de løst antagne Ekstraarbejdere samt bl. a. som Følge af den udvidede Kørsel med deraf følgende større Udgifter til visse Emolumenter er de samlede Udgifter til Lønninger, Emolumenter o. l. steget til 80 755 000 Kr. i 1930—31 fra 78 837 000 Kr. i 1929—30 eller med 1 918 000 Kr. (2,4 pCt.).

Udgifterne til Pensioner og Understøttelser udgjorde i 1930—31 ca. 7,7 Mill. Kr. imod ca. 7,4 Mill. Kr. i 1929—30. Stigningen kan i det væsentlige føres tilbage til den i Driftsaarets Løb foregaaede store Afgang af det fast ansatte Personale.

Nedgangen i de saglige Udgifter skyldes særlig mindre Brændselsudgifter til Lokomotiver, Motorvogne, Færger og Skibe og mindre Udgifter til Vedligeholdelse af Færger og Skibe. Brændselsudgifterne udgjorde i 1930—31 ialt 9 038 000 Kr. imod 9 122 000 Kr. i 1929—30, og naar det har været muligt at nedbringe disse Udgifter trods det stigende Antal Driftspræstationer, jfr. foran, skyldes det dels, at Damplokomotiverne har forbrugt mindre Brændsel pr. Lokomotivkilometer, dels at Prisen pr. forbrugt t Kul har været 0,12 Kr. mindre i 1930—31 end i 1929—30. Udgifterne til Vedligeholdelse af Færger og Skibe har i 1930—31 været 513 700 Kr. mindre end i 1929—30, hvilket kan føres tilbage til, at disse Udgifter var særlig store i 1929—30 som Følge af den strenge Isvinter i 1929.

Indkøbspriserne for de vigtigste af de af Banerne i Driftsaarets Løb forbrugte Varer har ligget ikke uvæsentlig lavere i 1930—31 end i 1929—30, og de saglige Udgifter vilde derfor have udvist en ikke uvæsentlig større Nedgang i Forhold til 1929—30, hvis Forbruget af Materialer — bl. a. som Følge af større Driftspræstationer — ikke var blevet forøget i 1930—31 i Forhold til 1929—30.

Som foran nævnt er Statsbanernes samlede Driftsindtægter faldet med 1,1 Mill. Kr. eller 0,9 pCt. fra 1929—30 til 1930—31. Denne Nedgang fordeler sig saaledes paa de enkelte Befordringsarter:

Driftsindtægter:	Driftsaar 1930—31	Driftsaar 1929—30	Forøgelse i For- hold til Drifts- aaret 1929—30 absolut i %	
Personbefordring	51,680	51,040	0,640	1,3
Gods- og Kreaturbefor- dring	52,420	54,330	÷ 1,910	÷ 3,5
Postbefordring	6,260	6,130	0,130	2,1
Andre Indtægter	3,730	3,670	0,060	1,6
I alt Driftsindtægter	114,090	115,170	÷ 1,080	÷ 0,9

Som det vil ses af Skemaet, skyldes Tilbagegangen i Driftsindtægterne alene Gods- og Kreaturbefordringsindtægterne, hvorimod der har været Stigning i Indtægterne af Personbefordringen og Postbefordringen samt i »Andre Indtægter«.

Personbefordringsindtægterne er ialt steget med 640 000 Kr. eller 1,3 pCt. i Forhold til 1929—30. Ved Bedømmelsen af denne Stigning maa det paa den ene Side erindres, at hele Paasketrafikken i 1930 samt en Del af Paasketrafikken i 1931 faldt i Driftsaaret 1930—31, medens der i Driftsaaret 1929—30 kun faldt en ringe Del af Paasketrafikken i 1929, idet Paasken i 1929 faldt i Dagene 28. Marts—1. April, Paasken i 1930 i Dagene 17.—21. April og Paasken i 1931 i Dagene 2.—6. April. Paa den anden Side maa det ogsaa tages i Betragtning, at de pr. 1. September 1929 indførte Takstnedsættelser for Dobbeltbilletter til Rejser over 60 km kun virkede i 7 Maaneder af Driftsaaret 1929—30, men i alle 12 Maaneder af Driftsaaret 1930—31, samt at Vejrliget i Sommeren 1929 var gunstigere til Foretagelse af Udflugtsrejser end i Sommeren 1930.

Uden at kunne gøre Betydningen af Paaskens Beliggenhed til Genstand for en nøjagtig talmæssig Vurdering mener man dog at kunne udtale, at der er foregaaet en egentlig Stigning i Personbefordringen fra 1929—30 til 1930—31.

Stigningen skyldes for en Del de foran omtalte Takstnedsættelser for Dobbeltbilletter samt de i Aarets Løb til Foreninger o. l. givne Reduktioner i Billetpriiserne og endelig den udvidede Kørsel med Udflugtstog. Endvidere har den forbedrede Toggang og den fortsatte bedre Udstyrelse af Materiellet, hvorom nærmere nedenfor, medvirket til at forøge Rejselysten, og endelig har den Omstændighed, at Beskæftigelsesgraden her i Landet har været større i første Halvdel af 1930—31 i Sammenligning med det tilsvarende Tidsrum af Driftsaaret 1929—30, været medvirkende Aarsag til den forøgede Personbefordring.

Omfanget af Personbefordringen i 1930—31 maalt i Antal Rejser og i Antal Personkilometer viser i Forhold til 1929—30 en noget større Stigning end Stigningen i Indtægterne af den nævnte Befordring. Medens Rejsernes Antal i 1929—30 saaledes udgjorde 30,966 Mill., steg Antallet i 1930—31 til 31,843

Mill. eller med 877 000 Rejser (2,8 pCt.), hvilket er det højeste Antal Rejser der i noget Aar har været foretaget paa de danske Statsbaner. I Driftsaaret 1919—20, der hidtil har opvist det største Antal Rejser, blev der foretaget i alt 31,723 Mill. Rejser. Af Personkilometer blev der i 1929—30 i alt præsteret 1 108,5 Mill. og i 1930—31 i alt 1 158,9 Mill. Stigningen fra 1929—30 til 1930—31 har saaledes i alt udgjort 50,4 Mill. Personkilometer eller 4,5 pCt.

Til Belysning af, hvor stor denne Stigning har været, skal man anføre, at der paa samtlige Privatbaner paa Fyn og Langeland i 1930—31 i alt blev præsteret 53,3 Mill. Personkilometer og paa samtlige Privatbaner i Jylland i samme Aar i alt blev præsteret 82,2 Mill. Personkilometer. Det paa de danske Statsbaner i 1930—31 præsterede Antal Personkilometer (1 158,9 Mill.) har hidtil kun være overgaaet i 1920—21, hvor der i alt blev præsteret 1 163,5 Mill. Personkilometer, og i 1925—26, hvor der i alt blev præsteret 1 161,2 Millioner.

Stigningen i Antal Rejser og i Antal Personkilometer hidrører alene fra 3. Klasse, hvor der i 1930—31 er foretaget 3,5 pCt. flere Rejser og præsteret 5,4 pCt. flere Personkilometer end i 1929—30. For 1. og 2. Klasse har der derimod været en Nedgang i Antal Rejser paa 11,2 pCt. og i Antal Personkilometer paa 5,4 pCt. Nedgangen i 1. og 2. Klasse skyldes særlig det forbedrede Materiel paa 3. Klasse, den udvidede Kørsel med Motortog, hvor der ikke forekommer 1. og 2. Klasse, samt den pr. 1. Juni 1930 indførte Nyordning af Københavns Nærtrafik, hvorefter Lokaltogene paa Strækningerne København—Klampenborg, København—Holte og København—Rungsted i den øvrige Del af 1930—31 kun førte 3. Klasse paa Søn- og Helligdage.

For de paa Billetter foretagne Rejser har der været en Stigning paa 509 649 Rejser, og denne Stigning skyldes særlig Rejser paa Afstande fra 1 til 10 km, men ogsaa for Rejser over 60 km har der været Stigning, der absolut set vel har været mindre end Stigningen paa de nævnte korte Afstande, men relativt set noget større (10,1 pCt. imod 6,6 pCt.). For Rejser paa Afstande 11 til 60 km har der derimod været en Nedgang, og dette samt Stigningen i Antallet af Rejser over 60 km hænger i alt Fald til Dels sammen med den Omstændighed, at der blev løst mange Billetter til Afstande indtil 60 km i Maanederne April—August 1929, for at rejsende paa Afstande paa over 60 km ved en Deling af Rejsen i to eller flere Dele kunde blive i Stand til at gøre Brug af de fra 1. April 1928 indførte Takstnedsættelser for Rejser paa Dobbeltbilletter indtil 60 km.

Antal Personkilometer for Rejser paa Billetter udviser paa de enkelte Afstande et lignende Billede som Rejserne, dog med den Forskel, af den absolutte Stigning i Antal Personkilometer for langt den største Dels Vedkommende hidrører fra Afstande paa over 60 km, og omtrent Halvdelen heraf falder igen paa Afstande over 225 km.

Indtægten pr. Rejse er fra 1929—30 til 1930—31 faldet fra 159,4 Øre til 156,6 Øre, og Indtægten pr.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Personkilometer er faldet fra 4,5 Øre til 4,3 Øre, den laveste Indtægt der har været siden 1918—19.

Naar den samlede Personsbefordringsindtægt forholdsmæssig set er steget mindre end Antal Rejser og Antal Personkilometer, skyldes det dels de tidligere omtalte Takstnedsættelser og Prisreduktioner, dels den Omstændighed at Stigningen i Antal Personkilometer hidrører fra Rejser paa 3. Klasse og for en Del fra Rejser paa Afstande over 225 km, hvor Indtægten pr. Personkilometer er mindre end paa Afstandene indtil 225 km.

Indtægterne af Rejsegodsbefordringen, der er inkluderet i de foran nævnte Personbefordringsindtægter, er steget fra 1929—30 til 1930—31 med i alt 0,145 Mill. Kr., en Stigning, der kan føres tilbage til en Stigning i Antallet af overførte Motorkøretøjer paa Overfarterne. Medens der i 1929—30 med Statsbanernes Færger og Skibe i alt blev overført 104 661 Motorkøretøjer, blev der i 1930—31 overført 133 735, der fordeler sig saaledes paa de enkelte Overfarter:

Overførte Motorkøretøjer:	Driftsaar 1930—31	Driftsaar 1929—30	Forøgelse absolut i %	
Gedser—Warnemünde	1 236	836	400	47,8
Masnedø—Orehoved	14 762	13 019	1 743	13,4
København—Malmö	439	606	÷ 167	÷ 27,6
Helsingør—Hälsing- borg	14 554	8 550	6 004	70,2
Kalundborg—Aarhus	4 703	3 434	1 269	37,0
Kørsør—Nyborg	74 514	57 077	17 437	30,5
Fredericia—Strib	10 565	9 565	1 000	10,5
Nykøbing Mors— Glyngøre	1 389	1 201	188	15,7
Oddesund Syd—Odde- sund Nord	11 573	10 373	1 200	11,6
I alt	133 735	104 661	29 074	27,8

Indtægterne af Gods- og Kreaturbefordringen er fra 1929—30 til 1930—31 faldet med 1910 000 Kr. eller 3,5 pCt.

Indtægterne fordeler sig i hvert af Driftsaarene 1930—31 og 1929—30 saaledes paa de enkelte Hovedgrupper:

Indtægt ved Befor- dring af:	Driftsaar 1930—31	Driftsaar 1929—30	Forøgelse absolut i %	
Stykgods	17,099	17,270	÷ 0,171	÷ 1,0
Vognladnings- gods	33,144	34,190	÷ 1,046	÷ 3,1
Levende Dyr	2,179	2,874	÷ 0,695	÷ 24,2
I alt	52,422	54,334	÷ 1,912	÷ 3,5

og der har, som det vil ses af Skemaet, været Nedgang i Indtægterne for alle tre Hovedgrupper.

Ogsaa i den samlede Befordringsmængde samt i den præsterede Tonkilometermængde inden for hver af de nævnte Hovedgrupper har der været Nedgang, som det vil ses af nedenstaaende Skemaer:

Befordret Vægt- mængde	Driftsaar 1930—31	Driftsaar 1929—30	Forøgelse absolut i %	
Stykgods	762 580	792 168	÷ 29 588	÷ 3,7
Vognladnings- gods	5 348 140	5 757 144	÷ 409 004	÷ 7,1
Levende Dyr	116 208	159 081	÷ 42 873	÷ 27,0
I alt	6 226 928	6 708 393	÷ 481 465	÷ 7,2

Præsteret Tonkilo- metermængde af:	Driftsaar 1930—31	Driftsaar 1929—30	Forøgelse absolut i %	
Stykgods	122 936 900	124 483 300	÷ 1 546 400	÷ 1,2
Vognladnings- gods	481 980 200	496 429 500	÷ 14 449 300	÷ 2,9
Levende Dyr	15 407 100	22 763 600	÷ 7 356 500	÷ 32,3
I alt	620 324 200	643 676 400	÷ 23 352 200	÷ 3,6

Ved Bedømmelsen af Nedgangen maa det dels erindres, at Befordringsmængden i de første Maaneder af Driftsaaret 1929—30 var særlig stor, fordi Isvinteren i 1929 medførte Udskydelse af et meget betydeligt Antal Transporter fra de første Maaneder af Kalenderaaret 1929 til April og Maj Maaneder i samme Aar, dels maa det erindres, at Paasken i 1930 faldt i April Maaned, medens den i 1929 i alt væsentligt faldt i Marts, saaledes at der kun var 304 Arbejdsdage i Driftsaaret 1930—31 imod 306 i det foregaaende Driftsaar. Udregner man derfor den samlede Vægtmængde pr. Arbejdsdag i de to Driftsaar, vil det ses, at der fra 1929—30 til 1930—31 kun har været en Nedgang i den samlede Befordringsmængde paa 6,6 pCt.

Nedgangen i Befordringsmængden fra 1929—30 til 1930—31 skyldes for en ikke ringe Del de særlig i sidste Halvdel af Driftsaaret 1930—31 indtraadte daarlige Konjunkturer, ligesom den stigende Konkurrence fra andre Befordringsmidler, særlig Lastautomobilerne, har været stærkt medvirkende til Nedgangen i Befordringsmængden. (Antallet af Lastautomobiler steg fra 27 958 pr. 30. September 1929 til 30 620 pr. samme Dato 1930.)

Nedgangen i den befordrede Vægtmængde har været saa stor, at man — naar man ser bort fra det af Kronestigningen stærkt prægede Driftsaar 1926—27 — skal helt tilbage til Førkrigstiden for at finde en tilsvarende lille Befordringsmængde. Hvad den præsterede Tonkilometermængde angaar, stiller Forholdet sig langt fra saa gælt. Saaledes har der vel været Nedgang ogsaa paa dette Omraade i Forhold til 1929—30, jfr. foran, men set i Forhold til Driftsaarene 1925—26 til 1928—29 har der været Fremgang, og i Forhold til Driftsaaret 1913—14 har der endogsaa været en Stigning paa ca. 82 Mill. Tonkilometer eller 15,3 pCt.

Aarsagerne til denne Forskel i Svingningerne i Tonmængden og i Tonkilometermængden fra Førkrigstiden og til nu er i første Række at søge i Konkurrencen fra Motorkøretøjerne, der særlig har frataget Banerne Godstransporten paa de kortere Afstande.

I hvor høj Grad dette har fundet Sted, vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt, i hvilken man for hvert af Driftsaarene 1913—14 og 1930—31 har an-

ført, hvor stor en Procentdel af den samlede Tonkilometermængde der er falden paa hver enkelt af de i Oversigten anførte Kilometergrupper:

Afstandene:	Antal Procent af samtlige Tonkilometer	
	1913-14	1930-31
1— 25 km	5,3	3,5
26— 50 »	9,4	8,0
51— 75 »	12,7	8,7
76—100 »	7,8	6,9
101—150 »	14,9	14,2
151—200 »	14,0	15,9
201—300 »	16,6	16,2
301—400 »	11,7	15,9
over 400 »	7,6	10,7
I alt	100,0	100,0

Hvor stor Nedgangen i Befordringsmængden fra 1929—30 til 1930—31 har været inden for de forskellige Forbindelser, vil ses af nedenstaaende Skema:

Befordret Vægtmængde	Driftsaar 1930-31	Driftsaar 1929-30	Forøgelse absolut	%
I lokal Færdsel ..	4 451 213	4 775 899	÷324 686	÷ 6,8
I indenlandsk gennemgaaende Forbindelse	1 076 341	1 153 395	÷ 77 054	÷ 6,7
I Forbindelse med det sydlige Udland	513 410	579 189	÷ 65 779	÷11,4
I Forbindelse med Sverige og Norge	159 237	171 748	÷ 12 511	÷ 7,3
Transiterende	26 727	28 162	÷ 1 435	÷ 5,1
I alt	6 226 928	6 708 393	÷481 465	÷ 7,2

Den største absolutte Nedgang har fundet Sted i den lokale Færdsel. I Forbindelse med det sydlige Udland har der været den største forholdsmæssige Nedgang, der iøvrigt i første Række hænger sammen med en væsentlig mindre Indførsel her til Landet af Kul m. v. fra Fastlandet.

Nedgangen i Befordringsmængden af *Vognladningsgodset* gør sig i særlig Grad gældende for:

Kunstige Gødningsstoffer	197 359 t eller	40,9 pCt.
Anlægstransporter	102 817 -	26,2 »
Tegl- og Kalkværksprodukter ..	91 924 -	22,2 »
Stenkul o. l.	73 208 -	9,7 »
Jord- og Stenarter	44 490 -	5,3 »
Træ og Trævarer	24 190 -	5,2 »
Metaller og Metalvarer	20 284 -	9,5 »

En Stigning i Befordringsmængden af de som Vognladningsgods forsendte Varer forekommer derimod bl. a. for:

Kød, Flæsk o. l.	94 117 t eller	39,6 pCt.
Sukkerroer	28 090 -	41,1 »
Kunstige Foderstoffer	18 521 -	3,6 »
Olie, Petroleum og Benzin	15 076 -	7,5 »
Sukkerroeffald	7 183 -	23,5 »
Majs	3 629 -	33,3 »
Uformalet Korn	311 -	0,2 »

Ud over de allerede foran omtalte Forhold, som har bevirket en Nedgang i Befordringsmængden, kan Nedgangen for kunstige Gødningsstoffer sikkert for en stor Del henføres til de inden for Landbruget herskende daarlige økonomiske Forhold, der har afholdt Landmændene fra at købe kunstige Gødningsstoffer i samme Omfang som tidligere. Importen her til Landet af saadanne Varer har de ogsaa været faldende med 22,6 pCt. fra Driftsaaret 1929—30 til Driftsaaret 1930—31. Nedgangen for *Tegl- og Kalkværksprodukter* kan alene føres tilbage til Konkurrencen fra andre Trafikmidler, særlig Automobileerne, da der næppe kan herske Tvivl om, at der med alle Befordringsmidler under eet er befordret flere Tegl- og Kalkværksprodukter i Driftsaaret 1930—31 end i Driftsaaret 1929—30 som Følge af den større Byggevirksomhed her i Landet.

Stigningen i Befordringen af *Kød, Flæsk o. l.* skyldes den større Eksport her fra Landet af disse Varer. I 1930—31 udførtes der saaledes her fra Landet i alt 357 760 t, medens der i 1929—30 kun udførtes 263 560 t. For Kødeksportens Vedkommende er dog at bemærke, at der samtidig med Stigningen i Eksporten er foregaaet en betydelig Nedgang i Befordringen af levende Hornkvæg.

Den større Befordringsmængde af *Sukkerroer og Sukkerroeffald* kan føres tilbage til, at saavel Sukkerroearbejdet som Udbyttet af Roehøsten var større i 1930 end i 1929.

Stigningen i Befordringen af *Majs* kan føres tilbage til Landets større Svinebestand, ligesom Stigningen i Befordringen af *kunstige Foderstoffer* har sin Aarsag i den større Produktion af visse Landbrugsprodukter.

Nedgangen i den befordrede Mængde af *levende Dyr* hidrører fra samtlige Dyrearter, dog særlig fra Heste og Hornkvæg. Saaledes er Befordringen af Heste i 1930—31 gaaet ned med 9 016 Stkr. eller 19,7 pCt. i Forhold til 1929—30, og for Hornkvæg har Nedgangen udgjort 94 621 Stkr. eller 32,7 pCt. Nedgangen for Hornkvæg skyldes for en væsentlig Del de besværlige Indførselsforhold til Tyskland, hvorfor Eksporten af levende Hornkvæg for en Del er blevet erstattet af Eksport af slagtet Hornkvæg, jfr. foran.

Trods den større Produktion af Flæsk og det dermed i Forbindelse staaende større Antal Slagtninger af Svin (Antal Slagtninger var i Kalenderaaret 1930 over 20 pCt. større end i Kalenderaaret 1929) er Befordringen af levende Svin og Grise dog gaaet ned med 6 006 Stkr. eller 1,4 pCt.

Postbefordringsindtægterne er fra 1929—30 til 1930—31 steget med 130 000 Kr. eller 2,1 pCt., og paa Kontoen »*Andre Indtægter*« har der været en Stigning paa 60 000 Kr. eller 1,6 pCt., hvilket skyldes forøgede Lejeindtægter.

Naar *Udgifterne til Forrentning af og Afskrivning paa den i Statsbanerne indestaaende Kapital* har været faldene fra 1929—30 til 1930—31 med 1,2 Mill. Kr., henholdsvis 1,0 Mill. Kr., skyldes det dels den Nedskrivning i Banernes Anlægsverdi, der

blev foretaget pr. 1. April 1930 i Henhold til det i Anmærkningerne til Forslag til Finanslov for Finansaaaret 1930—31 til Finanslovens § 2 A I B—7 anførte, dels den Afgang i Anlægsværdien, der fremkom ved, at Summen af de indtil Udgangen af Finansaaaret 1929—30 paa særlig Konto opsamlede Kommunitilskud til Statsbaneanlæg pr. 1. April 1930 blev ført til Indtægt for Finanslov for 1930—31.

D. S. B.'S NYE MOTORMASKINERIER I FÆRGER OG SKIBE

Den 1. Juni 1927 sattes Danmarks første Dieselmotorfærge, Korsør, i Drift ved Storebælts-Overfarten.

I de forløbne 4 Aar har de to 8-cylindrede B. & W. Firtakt-Hovedmotorer à 1700 I. H. K. og de tre 3-cylindrede Hjælpemotorer à 150 E. H. K., som alle er af Trunktypen med Luftforstøvning, vist sig driftsikre og økonomiske. Færgen har hvert Aar været i stadig Drift, kun afbrudt af ca. 4 Ugers Værft eftersyn og ca. 1 Uges Oplægning mellem hver af disse. Pr. Aar har den sejlet ca. 70 000 km og hvert Døgn haft 10 Gange Manøvrering ind og 10 ud af Havn.

Sammenlignet med en Dampfærge, der sejler samme Distance pr. Aar og har to Tregangsmaskiner af samme I. H. K. med overhededt Dampfærge, har »Korsør«s samlede Brændselsudgift og Vedligeholdelsesudgift for Maskineriet været henholdsvis 43 pCt. lavere og 30 pCt. større pr. km, d. v. s. at de samlede Brændsels- og Vedligeholdelsesudgifter for »Korsør«s Maskineri har været ca. 18 pCt. lavere pr. km end for en tilsvarende Dampfærge Maskineri.

Disse gode Resultater med Hensyn til Driftssikkerhed og Økonomi paa dette særlige Omraade, der væsentlig adskiller sig fra Driftsformen i andre Passager- og Fragtskibe, tjener dansk Skibsmotorbygning til Ære og har ganske naturligt ført til den siden da skete Forøgelse af D. S. B.'s Flaade med tre nye Motorfartøjer.

M/F »Heimdal«, som er bygget af Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri, blev sat i Drift ved Storebælts-Overfarten den 1. November 1930. Antal Passagerer 500, Antal Automobiles 45—50. Den har ingen Jernbanespor, men et praktisk talt frit og lukket Hoveddæk til Automobiles.

Maskineriet bestaar af to 6-cylindrede Frichs enkeltvirkende Firtakt-Hovedmotorer af Trunktypen med Trykforstøvning, à 750 I. H. K. ved 235 Omdr. pr. Min. og to 3-cylindrede Frichs enkeltvirkende Firtakt-Hjælpemotorer à 105 E. H. K., hver koblet til en 220 Volts, 50 kW. Dynamo og Totrin-Kompressor til Gangsætningsluft.

Hovedmotorerne adskiller sig fra B. & W. Mo-

toren ved, at Kamakslen, der er helt indelukket og tryksmurt, ikke forskydes aksialt under Manøvre; men at hver af to samhørende Frem- og Bakruller er anbragt indbyrdes fortsatte paa et Trekantstykke, som ved Hjælp af Gangskiftningsakslens Trækstang drejes om sit Toppunkt ligesom ved Sulzer-Motoren. Brændstofpumperne paavirkes direkte af de nævnte Ruller, medens Gangsætnings-, Indstrømnings- og Udstrømningsventilerne paavirkes ved Stødstænger fra de tilsvarende Ruller og Vuggearme. Gangsætnings-Vuggearme har en ekscentrisk Foring, hvis Arm drejes af en Olietrykcylder, der ligesom Gangskiftningsmaskinen er indskudt i Smøreolie-Kredslobet.

Der findes ydermere en Ballastpumpe paa 100 Tons Ydeevne pr. Time og en kombineret Last- og Sanitærpumpe med 2 × 15 Tons Ydeevne pr. Time. Disse to Pumper, af hvilke den sidstnævnte er en Stempelpumpe, er de eneste af udenlandsk Fabrikat. Færgen har endvidere en kombineret Kølevands- og Smøreoliepumpe og en kombineret Kølevands- og Brændoliepumpe og to Tilbringerpumper, som afgiver Brændolien ved 2 kg/cm² Tryk til Maskinens Brændstofpumper, der indsprøjter Brændolien ved 350 kg/cm². Endvidere findes der en Brændolie- og en Titan-Smøreoliecentrifuge.

Skibets Hjælpemaskineri bestaar af to elektriske Styremaskiner og to Spil, alle af Thriges Fabrikat, og en Sabroes Kølemaskine samt de fornødne Ventilatorer til Maskinrum og Saloner. Alt Hjælpemaskineri drives af Elektromotorer af dansk Fabrikat. Opvarmningen af alle Rum sker ved en oliefyret Hjælpekedel. Brændolieforbruget til alle Formaal er 158 gr/I. H. K. T.

M/S »Kalundborg«, som er bygget af B. & W., sattes i Drift ved Kalundborg-Overfarten den 15. Juli d. A. Passagerantallet er 1200, og Færgen kan overføre 25 Automobiles.

Skibet har ingen Jernbanespor, men et fuldstændig lukket Hoveddæk, hvor Automobiles kan køre helt rundt, idet Landgangen findes paa Skibets Sider og ikke — som ved Færger — i Enderne af Skroget.

Maskineriet bestaar af en 6-cylindret B. & W. enkeltvirkende Totakt-Hovedmotor af Trunktypen, 650 mm Cylinderdiameter og 900 mm Slaglængde, med Trykforstøvning, — paa 2850 I. H. K. ved 160 Omdr. pr. Min. og tre 2-cylindrede B. & W. enkeltvirkende Totakt-Hjælpemotorer à 82 E. H. K., hver koblet til en 220 Volts 55 kW. Dynamo og en Totrin-Kompressor til Gangsætningsluft.

Hovedmotoren adskiller sig fra de hidtil kendte Totaktmotorer ved at have en cylindrisk Udstrømningsglider, som er anbragt i Toppen af hver Cylinder og bevæges af hver sin Ekscentrik paa Krumtapakslen ved Hjælp af et Tværstykke og to Skraastænger. Herved opnaas der en meget virkningsfuld aksial Udskyldning af Cylinderne ved Skylleluft fra to kædedrevne B. & W. Tandhjulblæsere. Gangskiftningsmaskinen har en Trykluftcylder med tilhørende Oliebremsecylinder, og Manøvreringen sker

efter B. & W.s almindelige Princip ved aksial Forskydning af Kamakslen. Denne har kun Kamskiver til Brændstofpumperne og Gangsætningsventilerne, som paa Grund af Udstrømningsgliderne er anbragte fortsat til Siden paa hvert Dæksel. Gangsætningsventilerne bevæges indirekte ved Trykluft, som tilledes ved Hjælp af 6 i en Gruppe anbragte Plunger, der bevæges fra smaa Kamskiver paa Kamakslen. Maskinen har derfor ingen Vuggearme med tilhørende Aksel.

Der findes en 110 Tons Kølevands-, en 110 Tons Ballast-, en 20 Tons Spule- og en 20 Tons Lastpumpe med direkte koblet, overhængende Elektromotor, og de er symetrisk arrangeret, saa at alle fire kan suge fra og trykke til de Steder, hvortil hver enkelt er indrettet. I Maskinrummet findes endvidere en Saltvands- og en Ferskvandshydrofor, hver bestaaende af en 2 Tons roterende Pumpe, som automatisk vedligeholder et Tryk af 3 kg/cm² i beholdvis en 2 Tons og en 1 Tons Vandbeholder, hvorfra der udgaar Ledninger til alle Forbrugssteder i Skibet. Endvidere findes der to Smøreolie- og en Brændoliepumpe, alle af 10 Tons Ydeevne pr. Time, samt en automatisk Spildevandpumpe.

Skibets Hjælpemaskineri bestaar af en elektrisk Styremaskine, to elektriske Spil, alle af Thriges Fabrikat, samt to Evercold-Kølemaskiner fra Dansk Køleindustri, og endelig de fornødne Ventilatorer til Maskinrum og Saloner. Alt Hjælpemaskineri drives ved Elektromotorer af dansk Fabrikat. Opvarmningen af alle Rum sker ved en Cochran-Kedel, der er indrettet saavel til Udstødsgas som Oliefyring.

Brændolieforbruget til alle Formaale er meget lavt, nemlig 133 gr. pr. I. H. K. T.

M/F »Nyborg«, som er bygget af A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, blev sat i Drift den 15. September d. A.

Færgens Hoveddimensioner er: Længde 101,3 m, Bredde 17,2 m, Dybgang 4 m, Fart 15,5 Knob. Samlet Sporlængde 244 m, Antal Passagerer 1500.

Maskineriet bestaar af to 8-cylindrede B. & W. enkeltvirkende Firtakt-Hovedmotorer af Trunktypen, 450 mm Cylinderdiameter og 850 mm Slaglængde, med Trykforstøvning, à 1700 I. H. K. ved 170 Omdr. pr. Min. og fire 3-cylindrede B. & W. enkeltvirkende Totakt-Hjælpemotorer à 150 E. H. K., hver koblet til en 100 kW. Dynamo og en Totrin Kompressor til Gangsætningsluft.

Hovedmotorerne adskiller sig fra »Korsør«s ved at have 100 mm mindre Cylinderdiameter og 100 mm større Slaglængde, ved at have Trykforstøvning og ved at være indrettet til Trykfyltning ved 2 à 3 kg/cm² frembragt af to elektromotordrevne B. & W. Tandhjulblæsere af samme Art samt Skylleluftblæserne i »Kalundborg«. Herved kan Maskineriets I. H. K. forøges til 4300 ved 190. Omdr. pr. Min. og 9,35 kg/cm² Middeltryk, svarende til 15,5 Knobs Fart.

Ved 2 kg/cm² Trykfyltning er I. H. K. 3650, ved 180 Omdr. pr. Min., og 8,35 kg/cm², svarende til 15 Knobs Fart.

Om Brændolieforbruget under praktisk Drift kan der selvfølgelig paa nærværende Tidspunkt intet opgives; men Prøveturens Resultater giver Forventning om en yderligere Forbedring af Driftsøkonomien sammenlignet med »Korsør«.

Manøvreringen sker ved en roterende Trykluftmotor med Oliebremse og Forskydning af Kamakslen, ganske som M/F »Korsør«, og Brændstofpumperne, der arbejder med 400 kg/cm², er af en ny Konstruktion, hvor Plungen har en skrueformet Kanal, der samvirker med den drejelige Pumpecylinder, saa at der ikke kræves nogen særlig Brændstofpumpe-Glider til Regulering af Brændstofindsprøjtningen. Hver Cylinder har en Brændstofpumpe-Vuggearm, der i Modsætning til de øvrige Vuggearme kun er enkeltarmet, hvorfor den tillige har en særlig ydre Ekscentrik, som samvirker med en lille Vippearm, der under Manøvrer løfter Brændstofpumpe-Vuggearmens Rulle fri af Kamskiverne under Overvindelse af Fjedertrykket fra Brændstofpumpens Plunge.

Der findes to kombinerede Smøreolie- og Kølevandspumper à 35 H. K., to Brændoliepumper à 2 og 5 H. K., en Ballastpumpe à 30 H. K. (400 Tons pr. Time), to ved Tandhjuludveksling drevne Sannitær- og Lastpumper à 9 H. K. af Plungetypen, en Ferskvandpumpe à 3 H. K. og en Titan-Brændolie- og en Smøreoliecentrifuge fra samme Fabrik.

Skibets Hjælpemaskineri bestaar af to elektriske Styremaskiner à 18 H. K., fire Spil à 20 H. K. og fire Landgangsspil à 6 H. K., alle af Thriges Fabrikat, samt to Evercold-Kølemaskiner og endelig de fornødne Ventilatorer til Maskinrum og Saloner. Alt Hjælpemaskineri drives ved Elektromotorer af dansk Fabrikat. Opvarmningen af alle Rum sker ved en høj, cylindrisk Kedel, hvis Midtfyr er indrettet til Oliefyring, og hvis Side-Rørpartier gennemstrømmes af Udstødsgas fra hver sin Hovedmotor. Saavel i denne Færge som i »Kalundborg« findes der paa Udstødsledningerne Spjæld, saa at man efter Ønske kan lede Udstødsgassen gennem eller udenom Kedelen.

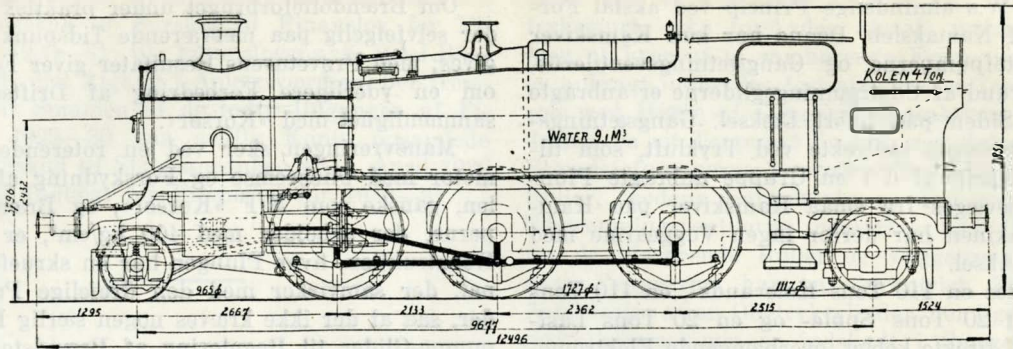
Dette nye Maskineri optager mindre Plads, gør noget mindre Støj og har formentlig lavere Brændolieforbrug end »Korsør«, hvorfor det maa anses for en hensigtsmæssig Anskaffelse.

Tidskr. f. M.

ENGELSKE »S«-MASKINER

Ved F. Spøer.

Great Western Railway har i Lokomotivværkstedet i Swindon ladet bygge 60 Stkr. 1 C 1-Tenderlokomotiver til Londons Forstads- og Nærtrafik. Dette turde dog være et Bevis for, at Elektrificering af Trafikken omkring London ikke er saa nær forestaaende. Lokomotiverne er 2-cylindrede og har 547 mm Cylinderdiameter, 762 mm Slaglængde og 1700 m mDrivhjul. Damptrykket er 15,75 Åtm.



Great Western Railways nye Tenderlokomotiv.

Cylinderantal	2	Hedeflade i Fyrkassen	11,3 m ²
Cylinderdiameter	547 mm	— i Rørene	106,3 m ²
Slaglængde	762 mm	— total	117,6 m ²
Drivhjulsdiameter	1 727 mm	Overhedeflade	7,6 m ²
Løbehjulsdiameter (forreste)	965 mm	Risteflade	1,9 m ²
— (bageste)	1 117 mm	Damptryk	15,75 Atm.
Lokomotivets Vægt	80 Tons	Kulbeholdning	4,0 Tons
Adhæensionsvægt	54 »	Vandbeholdning	9,1 m ³



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. November kan Lokomotivfører *P. J. Ley*, Villa »Højbo«, Bugvej, Aalborg, fejre sit 25-aarige Jubilæum, idet han den 1. November 1906 ansattes som Lkfb. paa Gb., kom til Nyborg 1. April 1907, blev forfremmet til Tønder 1. Juli 1920 og til Aalborg 1. Juli 1923, hvor han vist har slaaet sig til Ro.

Jubilaren, der har deltaget i flere Kongresser er godt kendt, og som den dygtige Lokomotivfører og gode Kammerat, sender Afdelingen ham de bedste Ønsker paa Jubilæumsdagen.

R.

LANTERNEN

Festen den 31. Oktober afholdes i Sommers Selskabslokaler, Valdemarsgade 8, Kl. 19,15.

Bestyrelsen.

TAK

Hjertelig Tak for den store Deltagelse ved vor kære Datter Ellens Begravelse. Særlig Tak til forhenværende og nuværende Motorførere og Lokomotivfyrbøderaspiranter paa Næstved Station.

A. Petersen, Hustru og Børn,
Femhøj Billetsalgssted.

Nye Bøger.

Sj.-Følster. Jyll.-Fj. No.

- 15991 Bruun-Rasmussen, K.: Det ligger i Luften.
- 15524b 14097b Lemche, Gyrithe: Kobberkronen (Fortsættelse af »Strømhesten«).
- 11951b 10486b Lagerløf, Selma: Et Barns Erindringer Mårbacka II.
- 15992 14629 Haste, Wm.: Strandvejen.
- 15993 14626 Stauning, Th.: Min Grønlandsfærd.
- 15994a 14627 Christiansen, Einar: Nogle Træk af mit Livs og dansk Teaters Historie. I. (1861—1898.)
- 15995a Gormann, H.: Dumas. Den fjerde Musketier. I.
- 15995b do.: do. II.
- 15996 14634 Schnitzler, A.: Havepigernes Hus.
- 15997 14621 Frich, Øvre Richter: Den flyvende Koffert.
- 15998 14623 Melbye, A.: Viser.
- 15999 Thise, Jens: Sognefogdens Svigersønner.
- 16000 Brandes, Georg: Store Personligheder.
- 16001 Fønss, Olaf: Films-Erindringer.
- 16002 Wallace, Edgar: Manden fra Malta.
- 16003 14628 Alstrup, O. og Christensen, C.: Nyboder-folket.
- 16004 Larsen, Knud: 10 Aar i Ringen.
- 16005 Tschudi, Clara: Fyrstindeskæbner.
- 16006 Gade, Niels W.: Minder om v. Wm. Behrend.
- 16007a Woel, Cai M.: Troubadourer.
- 16008a&b 9675tu Tilskueren 1930.
- 16009 9676p Gads danske Magasin 1930.
- 16010 Dansk Post- og Telegraftidende 1930.
- 16012 Kristensen, Erling: Ler.
- 16013 Kamban, G.: Skålholt.
- 16014 Rosenkrantz, P.: Arme Riddere.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Sj.-Falst. Jyll.-Fyn

- 16015 Korch, M.: Ved Stillebækken.
 16016 Mørne, H.: De eventyrlige Veje.
 16017 14614 Jensen, Johs. V.: Retninger i Tiden.
 1925—30.
 16018 Janssen, Børge: Hundrede Aar i Rom.
 16019 Maurois, A.: Byron.
 13913c 14625 Søiberg, Harry: Søkongens sidste Rejse.
 14631 Munthe, Axel: San Michele.
 16024 14630 Bergmann, Hjalmar: Farmor og Vorherre
 16025 14632 Normann-Hansen, C. M.: Stærstikkerens
 Ungdom.
 16026 14633 Renn, Ludvig: Efterkrig.
 16027 14637 Christensen, Arthur: Det gamle og det nye
 Persien.
 16028 Olsen, Ørjan: I Sydhavs-Paradiset.
 16029 14638 Boo, Sigrid: Vi, som gaar Køkkenvejen.
 16030 14643 Wolff-Heinrich v. d. Mulbe: Den store
 Chance.
 16031 14640 Firth, A.: Ægypterens Hustru.
 16032 14639 Dine van, S. S.: Biskop-Mordet.
 16033 14644 Oppenheim, E. Ph.: Det gyldne Skatkam-
 mer.
 16034a 14646a Richardson, H. H.: Richard Malonys
 Skæbne. I.



Udnævnelse fra 1.—10.—31:

Lokomotivfører A. C. Mortensen, Padborg, efter Ans. if. Opslag til Lokomotivmester II i Tønder (min. Udn.).

Udnævnelse fra 1.—11.—31:

Følgende er efter Ansøgning ifølge Opslag udnævnt til Motorfører II (min. Udn.):

- Jernbanepakmst. C. Pedersen, Masnedsund, i Randers.
 Lokfyrb. R. H. J. Winckler, Assens, i Assens.
 — A. Andersen, Aarhus H., i Randers.
 — F. C. Rosenberg, Slagelse, i Odense.
 — K. M. Nielsen, Aarhus H., i Viborg.
 — T. P. H. Laursen, Struer, i Struer.
 Togbetjent K. Angelsø, København H., i Østerbro.
 — N. H. Jensen, Aalborg, i Viborg.
 Portør H. Andersen, Nørebrogade, i Odense.

Forflyttelse under 8.—10.—31:

Lokomotivfyrbøder O. B. J. Saalbach, Sorø, til Roskilde.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i August Maaned 1931 samt i Tidsrummet April—August 1931 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1930 i runde Summer.

	August Maaned		1931	
	1931*)	1930	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	5 800 000	5 970 000		170 000
Gods- og Kreaturbefordring	4 300 000	4 270 000		420 000
Postbefordring	520 000	530 000		10 000
Andre Indtægter	230 000	260 000		30 000
Drifts-Indtægter ialt	10 850 000	11 480 000		630 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	9 510 000	10 080 000		570 000
Drifts-Overskud	1 340 000	1 400 000		60 000
	April—August		1930—31	
	1930—31*)	1929—30	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	24 900 000	25 880 000		980 000
Gods- og Kreaturbefordring	21 530 000	22 480 000		950 000
Postbefordring	2 570 000	2 560 000	10 000	
Andre Indtægter	1 600 000	1 550 000	50 000	
Drifts-Indtægter ialt	50 600 000	52 470 000		1 870 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	45 860 000	47 170 000		1 310 000
Drifts-Overskud	4 740 000	5 300 000		560 000

*) *Anm.* For hele Finansaaret udgør Afskrivningen 9 700 000 Kr. og Forrentningen til 19 800 000 Kr.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. Oktober.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal, København V.
 Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
 Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
 Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien

ANNONCE-EKSPEDITION:
 Reventlowsgade 28, København V.
 Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
 Postkonto: 20 541.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Howitzvej 49.



**Hyg. Gummivarer,
Modersprøjter.**

Brochure om Pessarier,
Børnefødslernes Begrænsning
samt vort rigt illustrerede Katalog sendes
gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Eksporthk.

Amk. Gummi-Industri, Vestergade 3,
København K.

DEN NY LAANEBANK A/S

Vestre Boulevard 9 og 11. Telefon 438 og 9708.

Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune
som berettiget til at modtage Lønforskrivninger fra Tjenestemænd.



Ekvipér Dem i London-Magasinet

Gothersgade 17. Fredericia.

Fredericia Kul- og Brændehandel A/S

Telefon 955. Telefon 955.

Alle Sorter Brændsel i prima Kvaliteter.

Fredericia Dampvaskeri,

kemisk Tøjrensingsanstalt, Vendersgade 68 A. Telefon 141.

Filial: Danmarksgade 21. Ærb. M. Brodersen

Tøjet hentes og
bringes overalt.

DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGNING

(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal- og Selskabslokaler.

Telefon 85.

VALD. PETERSEN

Telefon 85

S. Bastiansen & Søn

Vendersgade 9 — Telf. 227

Uhrmager & Guldsmed

Fest- & Jubilæumsgaver

Avertér her i Bladet.

**LØVE
MARGARINE**



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**

Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, flot og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velsmagende.

HARALD HANSEN

A K T I E S E L S K A B

NYGADE 7 "

Damekonfektion,

færdige og efter Maal. • • •

• • • Imprægnerede Frakker.

Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537.

Lagertid 9—5½.



La France

Boulevard 1. Aalborg. Tlf. 1305.

Forsender smukke Kranse-Dekorationer
og fikse Buketter overalt. — Leverandør
til D. I. F.

Det er hos mig,

absolut prima Kvaliteter.

Købmand J. C. Pedersen, Dannebrogsgade 28, Tlf. 3618

De faar Kolonialvarer,
Tobakker og Cigarer i

Kompagnihusets

Avertér her i Bladet.

Selskabslokaler anbefales

Godt Køkken. Moderate Priser

Bestillinger paa indtil 250 Kuverter modtages

Telf. 210

Telf. 210



En 1. Kl.s Cykle til billig Pris
køber De altid ved

L. C. Eriksen

Telefon 4918. Kastetvej 18.

Ratebetaling Indrømmes.

Marthinus Christensen, Holberghus.

1. Kl. Skræderi & Herrelingeri. — Tlf. 2864.

STØT VORE ANNONCØRER!