



31. Aargang No 21

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. November 1931.

GENERALDIREKTØR ANDERSEN ALSTRUP



Selv om Generaldirektør *Andersen Alstrup* fornylig har tilkendegivet, at han, naar hans 6 Aars Periode udløb, ikke ønskede at lade sig genudnævne til Generaldirektør, kom det som en stor Overraskelse, da det den 21. Oktober blev meddelt, at han allerede med Oktober Maa-neds Udgang fratraadte sin Stilling som de danske Statsbaners Chef.

Man var for saa vidt belavet paa, at Generaldirektør *Andersen Alstrup* ikke vilde mere fra Oktober 1933, og han havde ved sin Udtalelse givet Ministeren Lejlighed til at søge hans Eftermand, men at han saa hurtigt skulde blive fundet, var der vist ingen, der havde ventet, og at han saa hurtigt skulde træde til. Men at det sker saa hurtigt, maa efter Ministerens Udtalelser ses paa Baggrund af, at Generaldirektørens Helbred ikke er godt, og at han selv ønsker at fratræde ved Udløbet af hans

Funktionsperiode, og at der netop nu i disse Aar tiltrænges en fuldtud handlekraftig Chef.

Generaldirektør *Andersen Alstrup* tiltraadte sit Embede den 1. Oktober 1915 midt i Krigsperioden, og man kan vel nok med Rette sige, at vi ikke i den 16-Aars Periode, han har siddet, har haft et eneste normalt Aar, men derimod urolige og vanskelige Aar.

Fra Dagspressen kender man Bedømmelsen af Statsbanerne, der kun sker paa Grundlag af Regnskabet, man glemmer helt, at Statsbanerne ogsaa har en kulturel Opgave, og vi ønsker ikke at stille os ved Siden af dem, der nu hilser Generaldirektørens Afgang med Glæde; han har efter vor Opfattelse løst den ham paa-lagte Opgave paa fuldgod Maade.

Vi kender Generaldirektøren gennem mange Forhandlinger, og det var en mærkbar Forandring, der skete, da han tog Styret, og straks mærkedes hans udprægede Evner som Forhandlingsleder, der hurtigt skabte et tilfredsstillende Forhold mellem Personale og Administration. Generaldirektør *Andersen Alstrup* stod altid i godt Forhold til sit Personale, og uanset om han gik med eller mod sit Personale, forstod han altid paa en hjertevindende Maade at gøre Personalet forstaaelig den Stilling, han maatte indtage.

I et Interview med Dagens Nyheder 10. Oktober siger Generaldirektøren som Svar paa følgende: »Man har dannet sig den Mening om Dem, at De har været en mild Hersker«:

— Man kommer vel længst med det gode, og jeg tror, at Arbejdet gaar bedst, hvis der hos Personalet er Tillid til den øverste Ledelse.

Hertil kan vi slutte os, og derfor er der for os god Grund til at sige Generaldirektør *Andersen Alstrup* en Tak for hans Ledelse og for hans Forstaaelse af Tjenestemændenes Forhold.

GENERALDIREKTØR P. KNUTZEN



Vor Etats nye øverste Chef, hidtilværende Kontorchef i Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, cand. jur. *Peter Knutzen*, er født paa Ærø i 1887 og saaledes 44 Aar gammel. Efter at have taget Præliminæreksamen kom han i 1904 til Postvæsenet som Elev, og da han i 1907 havde bestaaet Post-Fagprøven med 14 ug'er i 14 Fag, blev han forflyttet til Generaldirektoratet, konstitueret som Assistent i 1908 og det følgende Aar udnævnt i denne Stilling. Samtidig med at passe sin Gerning som Tjenestemand tog han Studenterseksamen i 1911 og 4 Aar senere juridisk Embedseksamen med et fint Kancelli-Laud, og dog havde han i samme Periode ogsaa aftjent sin Værnepligt. Et Aar senere fulgte Udnævnelse til Fuldmægtig, og i 1919, før Overtagelsen af Sønderjylland, blev Knutzen konstitueret som Postinspektør til Raadighed for Postkommisæreren i Sønderjylland, nuværende Generaldirektør Mondrup. Herpaa fulgte i 1921 Udnævnelse til Postinspektør, og fra 1. Januar 1928 udnævntes Hr. Knutzen til Kontorchef i Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.

I Tilknytning til sin Gerning i Post- og Telegrafstaten har Hr. Knutzen røgtet adskillige Hverv, bl. a. som Medlem af Postvæsenets Kursuskommission, Luftfartsraadet og Post-Sparekommissionen af 1920, og endvidere omfatter hans Gerning en lang Række af Sekre-

tærhverv i Kommissioner og Udvalg, bl. a. i Lønningsraadet, den store Sparekommission af 1921, omfattende ikke blot de store Etater, men ogsaa Orlogsværftet, Hærens Virksomheder og næsten alle de mindre Styrelsesgrene, og se- nest i Lønningskommissionen af 1929.

Af foranstaaende Data vil fremgaa, at Statsbanernes kommende Generaldirektør er en Mand, der paa forholdsvis kort Tid har tjent sig op fra neden i Kraft af egne Evner. Han er baade en flittig Mand og en dygtig Mand, og om det ikke ad andre Veje var kendt, at hans Arbejdsevne rækker adskilligt ud over almindeligt Format, afgiver hans store Kommissionsarbejder tilstrækkeligt Vidnesbyrd derom.

Igennem sin Virksomhed i Post- og Telegrafvæsenet og sit fleraarige Arbejde i Administrations- og Sparekommissionerne under Departementschef Kofoeds Førerskab har Hr. Knutzen erhvervet sig en Indsigt i saa at sige samtlige Styrelsesgrenes Forhold, som kun faa andre besidder, og han har ad disse Veje forlængst været med til at sætte Præg paa baade Styrelsesforhold og Tjenestemandsforhold.

Det er saaledes ingen ny Mand i dansk Statsadministration, til hvem Ministeren har betroet Hvervet som Leder af Landets største Virksomhed — tværtimod. Den nye Generaldirektør møder godt forberedt til den store Op- gave, han har taget paa sine brede Skuldre.

D. J. B.

AFSKRIVNINGEN

I næsten alle Landets Dagblade staar der et Skraal, naar Statsbanerne meddeler noget om det økonomiske Resultat af Banernes Drift, fordi der kun meddeles om Underskud, og fordi Banerne ikke kan forrente deres Anlægskapital. —

Saa vel Venstre som Konservative stillede ved denne Rigsdagssamlings Begyndelse Forslag om Nedsættelse af Udvalg eller Kommission til Undersøgelse af Statsbanernes Forhold, men Trafikminister Friis-Skotte gik som bekendt mod begge Forslag; som han meget rigtigt bemærkede: hvis Kommissioner og Undersøgelser kunde bevirke en Forbedring, saa maatte Forholdene ved Statsbanerne være i Orden.

Da man i Rigsdagen gennemførte den nye

Regnskabsordning, hvorefter der skulde ske Af-skrivning og Forrentning, gjorde vi vore Be-tragtninger over denne Ordning, bl. a. fordi f. Eks. ingen Mennesker finder paa, at vore Landeveje skal forrente de kolossale Beløb, der siden Tidernes Morgen er bundet i dem; man er udmærket tilfreds, naar Bilisterne, der sli-der meget paa Landevejene, udreder den væ-sentligste Del af Vedligeholdelsesudgifterne, og man synes ikke, der er noget mærkeligt i, at det offentlige udreder og betaler en Del der-af, for ikke at tale om Forrentning og Af-skrivning, hvad der slet ikke kan blive Raad til.

Imidlertid synes man, det er en naturlig Sag at kræve dette af Statsbanerne, endskønt en ikke ringe Del af Banerne er anlagt af sam-fundsmæssig Interesse og ikke af Forretnings-hensyn. Vi staar maaske netop nu overfor en Situation, hvor der skal sættes fuld Kraft paa for at faa et Overskud bragt frem, og en god Hjælp til at faa et saadant frem er jo at op-give Forrentningskravet helt.

Trafikministeren paaviste i sin ogsaa her i Bladet gengivne Tale, at det bl. a. er Banerne i Jylland, der giver Underskudet, men hvad — er ikke netop en hel Del af disse Baner anlagt for at ophjælpe Landet, altsaa af kulturelle Hensyn? Ingen har vist tænkt sig, at de skulde give Overskud, men Landet har dem Behov og kan ikke undvære dem.

Der kan altsaa efter vor Opfattelse ikke være nogen Mening i at blive ved at stille Stats-banernes Regnskab op, som det nu sker, og sikkert vil det ogsaa blive meget vanskeligt paa den Maade at faa frem et Overskud.

Vi er tilbøjelige til at mene, at der vilde bli-ve mere Ro om Statsbanerne, hvis man opgav Forrentningskravet og fik bragt det lille Un-derskud ud af Verden uden at gaa berettigede Interesser for nær.

**MARKETENDERIET I GODSBANE-
GAARDENS REMISE OG
CENTRALVÆRKSTEDET
En Stiftelsesfest.**

I Sommeren 1921 paabegyndtes et Arbejde mellem Værksteds- og Remisearbejdernes Or-ganisation og Dansk Lokomotivmands For-ening med det særlige Formaal at overtage og drive som kooperativ Virksomhed de Marketen-

derier, der — saavel i Remisen som paa Værk-stedet — blev drevet af en privat Mand.

Der blev i den Anledning rettet Henvendel-se til Administrationen, og dette førte til, at der nedsattes et Udvalg, bestaaende af Repræ-sentanter for Administrationen, Værkstedsor-ganisationen og vor Organisation. Dette Ud-valg, der fik Værkstedschefen til Formand, af-gav i Løbet af ca. 3 Maaneder en enstemmig Betænkning, der gik ud paa, at Marketenderi-erne overtages af de nævnte Organisationer, dog saaledes, at Administrationen havde Ind-seende dermed.

Den afgivne Betænkning blev i al Væsent-lighed tiltraadt af Administrationen.

Der blev nedsat en Kontrolkomité og et Driftsudvalg, og det blev bestemt, at det even-tuelle Overskud skulde anvendes paa filantro-pisk Maade til Fordel for Medlemmerne af de to Organisationer, f. Eks. til Byggefond. Der er senere taget Beslutning om, at en mindre Del af Overskudet under visse Forhold kan anvendes til Hjælp til særlig trængende Med-lemmer.

Det viste sig straks, at det af de to Organi-sationer tagne Initiativ førte til gode Resulta-ter. Indtil Organisationerne overtog Marketen-derierne kunde der kun købes Øl og Tobak der, men den første Forandring heri skete ved, at der nu kunde købes Kaffe og Brød, og denne Foranstaltning viste sig saa velkommen, at me-dens man til at begynde med var ængstelig for at købe 100 Stkr. Wienerbrød om Dagen, varede det kun kort Tid, inden man var oppe paa 1000 Stkr. Efterhaanden udvidedes Marke-tenderiernes Omraade, saaledes at Arbejdere eller Tjenestemænd kan faa Smørrebrød saa-vel som Middagsmad. Omsætningen er derfor ogsaa steget Aar for Aar, og det Udbytte, Or-ganisationerne har haft af Marketenderiet, kan bl. a. ses deraf, at vor Organisation til sin Byg-gefond har indtjent ca. 35 000 Kr.

I Anledning af 10-Aars Dagen for Overta-gelsen af Marketenderiet afholdtes den 19. Ok-tober en stor Fest i Tivolis Koncertsal. I denne deltog ca. 1900 Mennesker, og at det var en velsitueret Institution, der havde indbudt til Fest, saas bl. a. deraf, at Adgangen var gra-tis, at hver Deltager fik et Mærke af 1½ Kr.s Værdi, og at hver Herre fik et Skindfederal med Cigarer og Cigaretter.

Kl. 19,30 blev der budt Velkommen, og

umiddelbart derefter begyndte Aftenunderholdningen, til hvilken man havde sikret sig udmærkede Kræfter.

Vor gamle Ven, Borgmester, Lokomotivfører M. Mortensen, holdt i Dagens Anledning en kraftig Tale for Kooperationen og viste, at de Besiddelsesløse ad den Vej kunde blive Herre over Kapitalen. Taleren blev hilst med et stærkt Bifald.

Der var sendt Blomsterdekorationer fra Bryggerierne, Hovedstadens Brugsforening, D. L. F. og D. L. F. Afd. 1.

Efter Aftenunderholdningen var der Dans der varede til Kl. 5, og Deltagerne morede sig fortræffeligt.

ELEKTRIFICERINGEN AF DE BRITISKE JERNBANER

I 1929 nedsatte det britiske Kommunikationsdepartement et Tremandsudvalg med den Opgave at undersøge Spørgsmaalet om Elektrificering af hele det engelske Jernbanenet. Udvalget, der blev ledet af en kendt Ekspert, Lord Weir af Eastwood, afsluttede sit Arbejde i April Maaned indeværende Aar.

Den Plan, som udarbejdedes af Udvalget, er meget omfangsrig og storstilet, idet man foreslaar Omlægning af alle britiske Jernbanelinier — ca. 32 000 km — fra Dampdrift til elektrisk Drift. I dette Arbejde skal 386 Millioner Pund investeres, og de med Elektrificeringen forbundne Arbejder vil efter Udvalgets Beregninger tage 15 à 20 Aar og regelmæssigt sysselsætte 60 000 Arbejdere.

Rapporten fra Weirudvalget — Navnet efter Lord Weir af Eastwood — behandler alle Spørgsmaalets Detailler, fremfører Fordelene og de uheldige Sider ved den elektriske Drift, beskæftiger sig med Projektets nationaløkonomiske Betydning og slutter med en Konklusion paa 27 Punkter, der anbefaler Elektrificeringen af Jernbanerne.

Det er ikke vor Opgave paa denne Plads at indgaa paa det uden Tvivl storstiledede Projekts Detailler, vi vil blot undersøge, hvilke Virkninger Elektrificeringen faar paa Personalets Arbejdsvilkaar og Ansættelsesforhold. Der er derfor Grund til at prøve Omkostningerne for Damp- og elektrisk Drift og de Besparelser, som kan gives gennem Elektrificeringen.

Af nedenstaaende Tal fremgaar, at man ialt kan spare £ 21 757 703, hvoraf alene i Løn £ 11 194 813. Dette er mere end 51 pCt. Den største Del af Besparelsen gives altsaa paa Personalets Bekostning, og vi tænker ikke paa den Besparelse, som Reparation af Lokomotiver, Vedligeholdelse af Lokomotivremise o. s. v. menneskelig Arbejdskraft bliver overflødig og Personale maa afskediges. Paafaldende høj er de omtrent 50 pCt., som skal spares paa Lokomotivpersonalets Lønninger. Denne Omstændighed viser tydeligt, at man har til Hensigt at indføre *Enmandsbetjening* paa de elektriske Lokomotiver. Dette betyder, at Lokomotivføreren paalægges større Ansvar, og at større kropslige og aandelige Anstrængelser kræves af dem. Herved bliver Spørgsmaalet om Enmandsbetjening af Lokomotiver aktuelt i England.

Weir-Rapporten beskæftiger sig ogsaa med Lokomotivpersonalets Arbejdsvilkaar ved en eventuel Elektrificering. I Kapitlet »Elektrificeringens Fordele« anføres, at Elektrificeringen kan føre til Forbedring af Lokomotivpersonalets Arbejdsvilkaar. I Kapitlet »Nationaløkonomiske Indvirkninger« siges: Frygten for, at en Del af Jernbanepersonalet bliver arbejdsløse paa Grund af Elektrificeringen er umotiveret, fordi den elektriske Drift bliver billigere, hvorved Trafikintensiteten forøges og større Ansættelsesmuligheder opstaar. Fremtiden faar imidlertid vise, i hvilken Udstrækning denne Paastand holder Stik.

Allerede i Maj Maaned tog engelske Jernbaneorganisationer Stilling til Beretningen. Man fremholdt forskellige Punkter, som særlig interesserede Jernbanemændene, og erklærede, at man i Elektrificeringen saa et ubestrideligt Fremskridt, som man ikke kunde modsætte sig, men at dette Fremskridt under visse Forhold fik uheldige Virkninger for Personalet.

I deres Bemærkninger berører de organiserede Jernbanemænd en anden Side af Elektrificeringen. De engelske Jernbaner drives ikke af Staten, men af fire store Jernbaneselskaber. Skulde disse Selskaber være i Stand til at opdrive saa megen Kapital, som kræves til Elektrificeringen? Man anser dette for udelukket. Regeringen vil sandsynligvis blive tvunget til at financiere Projektet. Derved træder Spørgsmaalet om Socialiseringen af Jernbanerne i Forgrunden, thi ingen britisk Regering turde

vel vove at stille Statsmidler til Selskabernes Raadighed uden i det mindste at betinge sig Indflydelse paa Jernbanernes Ledelse og Drift. Organisationerne tilbageviser en Elektrificering paa Statens Bekostning, hvis dette ikke sker paa Vilkaar af, at Banerne bliver Statens.

Kun paa denne Maade kan efter vore engelske Kollegers Mening Elektrificeringen iværksættes uden alt for store Opofrelser fra Personalets Side.

Driftsomkostninger	Vid Damp £	Vid elektrisk drift £	Indbespa- ringer £	I %
Lokomotivbrændsel eller Elektricitet	12 310 000	11 280 000	1 030 446	8,3
Løn til Lokomotiv- personalet	20 933 425	10 778 712	10 154 713	4,8
Reparation af Lo- komotiver	10 819 012	4 660 000	6 159 012	56,9
Vand til Lokomo- tiver	883 666	—	883 666	100,0
Forraad, Klæder, Diverse	905 992	453 000	452 000	49,9
Smøremateriel . . .	290 415	102 000	188 000	64,8
Vedligeholdelse af Lokomotivremiser og Værksteder..	436 950	175 000	261 959	59,8
Løn til Togperso- nalet	4 296 462	3 653 462	643 000	14,9
Rengøring af Vog- ne	933 500	700 100	233 400	25,0
Forsikringer, Pen- sioner o. s. v. . .	794 250	397 150	397 100	49,9
Besparelser i Ved- ligeholdelsen af Belysningsanord- ninger	—	—	513 000	—
Besparelser af Hjælpekræfter ved Belysnings- afdelingen	—	—	840 000	—
Ialt ..	52 604 127	32 199 424	2 757 703	41,3

TOGUHELDET VED STEVNSTRUP

Et Toguheld af meget alvorlig Karakter fandt som bekendt Sted den 20. Oktober ved Stevnstrup Station. Saa vidt vi ved, er Omstændighederne ved Sammenstødet følgende:

Paa Grund af Storm var Tog 915 den nævnte Dag forsinket og gik af den Grund 15 Min. for sent fra Langaa. Tog 915 skal planmæssig krydse Tog 1021 i Randers, men paa Grund af 915's Forsinkelse blev Krydsningen forlagt

til Stevnstrup. Imidlertid skete dette saa sent, at Tog 915 allerede var paa Vej mod Stevnstrup, og derved blev Lokomotiv- og Togfører ikke underrettet om Krydsningsforlæggelsen.

Paa Stevnstrup Station blev Tog 915 taget ind for »Kør frem«, da Toget planmæssigt skal standse paa Stationen, og paa Grund af, at Stationen henlaa i Mørke, det elektriske Lys var i Uorden, kunde Lokomotivføreren ikke orientere sig og kørte med ret stærk Fart forbi den bælgmørke Station ud mod det udenfor Stationen for »Stop« holdende Tog 1021.

Begge Tog var luftbremsede, og Tog 1021's Lokomotivfører har vistnok faaet sat sit Tog i tilbagegaaende Bevægelse og derved mindsket Sammenstødet's Følger. Der skete ret stor Skade paa Materiellet, men ingen Mennesker kom alvorligt til Skade.

Sagn er henvist til Auditorbehandling.

DE DANSKE STATS BANER

(Sluttet.)

Jeg kan fortsætte om Stykgodsudvalgets Arbejde, hvor det ærede Medlem slap. Udvalgets 2. Betænkning udkom i Juni i Aar, altsaa for næsten 4 Maaneder siden. Mærkeligt nok har det ærede Medlem ikke set den, den er ellers interessant nok. Den omhandler *Stykgodssets Modtagelse, Behandling, Læsning og Udlævering* og anviser Besparelser, som vel ikke er angivne i Tal, men som af en kyndig Læser og hertil regner jeg det ærede Medlem, maa vurderes til meget store aarlige Beløb. Ogsaa denne Betæknings Forslag er tiltraadt af Generaldirektør og Minister, og man er nu i Gang med at føre den ud i Livet.

Stykgodsudvalget er nu ved at udarbejde og stille Forslag om ændrede Planer for Stykgods- og Samlevognes Løb med det Formaal at faa den *bedst mulige Udnyttelse af Vognens Bæreevne* og at faa et saa lille Antal Vogne at transportere i Forhold til Godsmængden, alt naturligvis under fornødent Hensyn til Kravet om en hurtig og regelmæssig Befordring.

Hermed er Stykgodsudvalgets Opgave dog ikke endt. Der er endnu tilbage visse Undersøgelser vedrørende Stykgodstransporten, som jeg ikke for Tiden kan omtale, alt sammen med Besparelser i Transportomkostningerne for Øje.

Jeg kan endvidere oplyse, at Spørgsmaalet om *Forenkling af Driften paa Statsbanernes Sidebaner* allerede i nogen Tid har været taget op til Undersøgelse. Der er gjort visse Forarbejder hertil i Stykgodsudvalget, og man har ogsaa i nogle Maaneder beskæftiget sig med det i Distrikterne. Det vil nu blive søgt løst af Stykgodsudvalget med særlig sagkyndige fra Distrikterne.

Jeg ser af Venstres Lovforslag, at man i den foreslaaede Kommission ønsker drøftet Forsvarligheden af at *opretholde* Driften af Strækninger, hvis Trafik er stærkest tilbagegaaende, og dermed har man vel tænkt paa disse Sidebaner. Jeg synes, dette er at gaa for stærkt frem. Jeg vil ikke antage, det vilde være rigtigt i Almindelighed at overveje Nedlæggelsen af saadanne Baner, forinden man først har forsøgt at drive dem med saa faa Omkostninger som muligt. Først derefter kan Spørgsmaalet om deres Nedlæggelse komme til at melde sig og navnlig, hvis Automobildriften da er saa tilstrækkelig udviklet paa den vedkommende Egn, at denne kan overtage den fremtidige Trafik, thi uden at dette er Tilfældet, vil jeg paa Forhaand ikke tro, at Staten efter at have anlagt saadanne Baner i vundt befolkede Egne, i mange Tilfælde rene Opdyrkningsbaner, og faaet Egnen i en vis Blomstring, kan tage disse Baner i sig igen.

Ogsaa om Nedlæggelse af *Stationer* skal Kommissionen udtale sig. Jeg kan herom oplyse, at der allerede nu paa 72 Landstationer er indført simplificeret Betjening i Tidsafsnit af Døgnet med svag Toggang og Trafik.

Der har flere Gange været fremsat Ønske om at faa de enkelte Banestrækningers Rentabilitet statistisk belyst, og Statsbanerne har for enkelte Banestrækninger foretaget en saadan Opgørelse. Det er imidlertid et meget omfattende Arbejde, som vilde taget meget lang Tid og kræve adskiligt Personale, og noget helt paalideligt Resultat vilde man ikke kunne naa, da Beregningen for overordentlig store Omraader vilde hvile paa et Skøn, som kunde omtvistet. Statsbanerne har i Aar — for at begynde ved en Begyndelse — foretaget en Fordeling af Driftsunderskudet for 1930—31 mellem Landsdelene, idet man har trukket Grænsen gennem den historiske Adskillelse: Storebælt, og har fordelt Driftsunderskudet for 1930—31 mellem Landsdelene Sjælland—Falster paa den ene Side og Jylland—Fyn paa den anden Side. Dette har været forholdsvis let at gøre, og har kunnet gøres paa fuldt regnskabsmæssigt Grundlag uden nogen Anvendelse af omtvisteligt Skøn. Resultatet er altsaa fuldstændig korrekt. Fordelingens Resultat er da dette, at Driftsunderskudet paa 3,2 Millioner fordeler sig med et *Driftsoverskud for Sjælland—Falster paa 4,8 Mill. Kr og et Driftsunderskud paa 8 Mill. Kr. for Jylland—Fyn.*

Der er iøvrigt intet mærkeligt ved dette Resultat, thi det er jo fortrinsvis i Jylland, at de Baner i tyndt befolkede Egne, de rene Opdyrkningsbaner, er anlagt, hvis Nedlæggelse Venstre nu ønsker overvejet, men hvor Statsbanerne — i hvert Fald foreløbig — er i Færd med at gøre et alvorligt Forsøg paa at faa dem drevet med saa faa Omkostninger som muligt.

Jeg kan dernæst, for at gaa videre, nævne, at et i 1926 nedsat Udvalg angaaende en mere økonomisk Fremgangsmaade med Hensyn til Maling af Person- og Godsvogne, har afgivet Betænkning i Fjor Efteraar, og at Betænkningen er bragt ud i Li-

vet. Besparelserne herved er anslaaet til mindst ¼ Mill. Kr. aarlig.

Et andet Besparelsemønne er Ombytning af Rangerlokomotiver med Traktorer, hvorved Maskinpersonalet spares, idet Rangerpersonalet kan overtage Traktorernes Betjening. Adskillige Ombytninger har allerede fundet Sted, og flere vil formentlig følge.

Endvidere er Statsbanernes Værkstedsforhold Genstand for en Modernisering ved den Ombygning, som nu finder Sted. Ved en bedre Fordeling af Arbejdet i de ny Værksteder og en almindelig Rationalisering skulde ikke ringe Besparelse ved Lokomotivers og Vognes Vedligeholdelse blive Resultatet. Allerede nu er ved Standardisering af de i Vognene anvendte forskellige Effekter Vognenes Ophold i Værkstederne adskilligt forkortet.

Endelig kan jeg nævne, at *en Ekspert i Regnskabsforhold og Kontorarbejde* for nogen Tid siden har paabegyndt en Gennemgang af samtlige Kontorer i Administrationen og i de forskellige Afdelinger og Distrikter med det Formaal gennem Forenkling i Regnskabs- og Kontorarbejdet og passende Anvendelse af moderne mekaniske Hjælpemidler at nedbringe Banernes Administrationsudgifter.

Det er jo heller ikke saaledes, at Statsbanernes Organisation ikke har været under Omdannelse i den Tid, jeg har haft den Ære at være Minister. Trafiksektionskontorerne, som under den nuværende Distriktsordning var et sinkende og besværligt Mellemlid, er paa min Foranledning fjernede, bortset fra enkelte nødvendige Udliggerkontorer. Og det store sinkende Mellemlid foroven, Generalsekretariatet, er ligeledes forsvundet ogsaa paa min Foranledning, og stadfæstet af Administrationskommissionen i 1925. I Fjor nedlagdes en Afdelingschefstilling i Generaldirektoratet. Denne sidste Nedlæggelse var det eneste, det ærede Medlem nævnte i sin Tale, og han erkendte, det var rigtigt. Men, sagde han, »hvorfor ikke gaa videre i Simplifikation og Billiggørelse af Statsbanernes Administration? den trænger saa sandelig dertil, og alt opfordrer dertil.«

Jeg er enig med det ærede Medlem i, at meget endnu kan og bør simplificeres. Det ærede Medlem gennemførte ikke selv som Minister fra 1927—29 nogen Simplifikation, og jeg laster ham ikke derfor til Trods for hans utaalmodige Ord nu. Jeg vilde dog tro, at han forsømte en Lejlighed til en Simplifikation, da han i 1928 stod overfor et Afdelingschefskifte i Generaldirektoratet. Overfor en arbejdsende Organisation er Revolutioner som Regel af det onde, det giver lang Tids Uro, inden helt nye Former fæstner sig. Her er vistnok Evolutismens lidt langsommere Vej at foretrække. Dette var ogsaa Grundtanken i Administrationskommissionens Betænkning, og jeg agter ved hver foreliggende Lejlighed at overveje Mulighederne for en Simplifikation og handle derefter.

Jeg har ved, hvad jeg hidtil har nævnt, kun holdt mig til Besparelsspørgsmaal og skal heller ikke her komme ind paa det Arbejde paa at sikre Banernes Vogn- og Færgemateriel op til en Bekvemmelighedsstandard og Togfremførelsen op til en Ha-

stighed, og som ogsaa i Fremtiden — i hvert Fald paa alle Hovedruter — kan sikre Banerne, at de vil blive fortrinsvis benyttede af Befolkningens store og brede Lag.

Jeg tror dog, at jeg ved disse Eksempler uden at opholde mig ved Smaating har vist, at det ikke er Lapperier, men dybtgaaende og omfattende Undersøgelser til Forbedring af Banernes økonomiske Stilling, Banerne for Tiden beskæftiger sig med, Undersøgelser, der omfatter snart sagt alle Administrations Førgreninger, og jeg ved ikke noget Tidspunkt, hvor Statsbanerne har gjort sig mindre fortjent til den Behandling, Venstre her har tiltænkt dem, at faa sine alvorlige og dybtgaaende Besparelsesbestræbelser betegnedes som Lapperier og manglende Initiativ og faa en ny Kommission paa Halsen, end netop nu.

Og hvad mener man vel saa, at en saadan Kommission vilde kunne udrette? Hvilke specielle Værdier for Banernes Økonomi og Drift mener man vel, at de fra forskellige Erhvervsgræne eller fra Rigsdagen hentede, sikkert udmærkede, men ikke jernbanekyndige Mænd vil kunne medbringe til at løse Opgaver, som jernbanekyndige Folk i alle Lande tumler med uden at være kommet til Ende med, bl. a. fordi de Forhold, som har gjort Tiderne for Banerne vanskelige, stadig er i fuld Udvikling fra Aar til Aar kræver nye Forholdsregler.

Jeg stiller dette Spørgsmaal uden i mindste Maa-de at ville forklejne den paatænkte Kommissions eventuelle Medlemmer eller Kommissionens eventuelle Arbejde. Jeg véd, at der altid inden en Kommissions Nedsættelse næres ophøjede Forestillinger om, hvad en saadan kan udrette. Bagefter er en Kommission jo ikke altid saa anset.

Kommissionen skal være færdig inden Oktober 1932, staar der i Forslaget. En Kommission med saadanne Opgaver! Det vilde jo — undskyld jeg taler rent ud — blive det rene Jaskeri. Og saa kunde Statsbanerne derefter faa Lov til at køre videre med Kommissionens Direktiver og blive rystet paa Hovedet ad, fordi de ikke var i Stand til at bringe de Opgaver ud i Livet, som en Kommission maaske med forholdsvis Lethed kan betro et Stykke Papir. Og imens Kommissionen sidder, vil selvagt de Undersøgelser hvile, som Banerne selv er i Gang med, de vil i al Fald ikke kunne føres ud i Livet, før Kommissionen har trukket Retningslinjerne op for den fremtidige Drift og Økonomi. Kommissionen vil sidde som en Hemske for disse Besparelsesbestræbelsers snarlige Virkeliggørelse. Og det har Statsbanerne hverken Tid eller Raad til.

Men hertil kommer endnu en Ting, som jeg beder nøje bemærket. Jernbanerne har intet fredhelligt Monopol længere, de kæmper paa alle Fronter en haard Kamp mod andre Befordringsmidler baade til Lands og til Vands, og man vil forstaa, at der i Styrelsens øverste Led overvejes og drøftes Planer og fremtidige Foranstaltninger og Veje, ad hvilke Banerne kan vinde frem eller holde, hvad de endnu har. En Kommission, som vil overveje Midler og Veje for Statsbanernes Drift og Økonomi, kan ikke

være uden Kendskab til saadanne Tanker og Overvejelser, men saadanne Tanker og Overvejelser *kan ikke offentliggøres*. En Forretningsvirksomhed lægger fornuftigvis ikke sine Planer blot, før de kan gennemføres, Statsbanerne kan ikke præsentere sine Fremtidsplaner for Kommissionen til videre Forhaandsunderretning for ærede Konkurrenter i Transportbranchen.

Det ærede Medlem Hr. Stensballe fremførte senere i sin Forelæggelsestale som yderligere Begrundelse for en Kommissions Nedsættelse den Ændring i Statsbanernes økonomiske Forhold, der er sket under den nuværende Regering:

»Fra Driftsaaret 1928—29 til Driftsaaret 1930—31«, udtaler det ærede Medlem, »er der foregaaet en Udgiftsstigning paa ikke mindre end 7,4 Mill. Kr., men samtidig en Indtægtsstigning fra 112,6 til 114,1 Mill. Kr., altsaa paa 1,5 Mill. Kr. Men det, der er *det mærkværdige her i Modsætning til i andre Lande* er, at *her har Indtægten holdt*, og desuagtet er Resultatet blevet ringere, desuagtet staar vi med større Underskud, end man har kendt til, siden vi gik til generelle Takstnedsættelser. Her er sket dette, at det er Udgiftsstigningen, der volder de store økonomiske Vanskeligheder, en Udgiftsstigning paa 7,4 Mill. Kr.«

Der er intet som helst mærkværdigt i hele dette Forhold. At Statsbanerne ikke alene har kunnet holde, men endog forøge deres Indtægt i de paa-gældende Aar, er en Følge af Statsbanernes forøgede Driftspræstationer. Fra 1928—29 til 1930—31 forøgedes Antallet af Togkilometer fra 21,9 til 24,5 Mill., altsaa med ca. 12 pCt., Vognakselkilometer fra 579,6 til 682,5 Mill., altsaa med ca. 8,4 pCt., og Skibskilometer fra 775,000 til 907,000, altsaa med ca. 12,5 pCt.

En mindre Del af Udgiftsstigningen paa de 7,4 Mill. Kr. hidrører fra Stigning af Pensionsudgiften m. v., Stigning i Alderstillæg og Ekstraarbejderløn, hvilket sidste Statsbanerne som andre generelle Pristigninger ingen Indflydelse har paa, men den alt overvejende Del maa betegnes som hidrørende fra de ovennævnte forøgede Driftspræstationer, som man fra Ledelsens Side har anset for nødvendige for at fastholde Indtægterne. *Det synes som om det ærede Medlem intet vilde have haft imod, at Indtægterne gik ned, naar blot ikke Udgifterne steg*, men saaledes har Statsbaneledelsen ikke kunnet ræsonnere. Man har nærmest taget samme Stilling som Landbruget til Flæskeproduktionsspørgsmaalet under Prisfaldet, at det i første Række gjaldt at bevare Kunderne. Muligt er det, at de særlig vanskelige økonomiske Forhold for Befolkningen, der nu er til Stede, kan medføre, at man maa søge Køreplanen noget begrænset, men hidtil har det sikkert af Hensyn til Konkurrencen været rigtigt at byde Publikum saa gode Befordringsmuligheder, som man indenfor rimelige Grænser var i Stand til. Hvis ikke vilde Indtægten maaske være dalet med et endnu større Beløb end Udgiftsstigningen andrager.

(Ministeren dokumenterede derefter, at de Oplysninger, Hr. Stensballe havde bragt angaaende sven-

ske, norske, finske og tyske Baners økonomiske Forhold i den samme Tid var dels forkerte, dels mangelfulde, og han fortsatte derefter):

Men det er jo et helt andet Billede end det, det ærede Medlem gerne vilde præsentere til Sammenligning med de danske Statsbaner.

De fleste fremmede Baner viser en Forskel mellem Indtægter og Udgifter, som er ugunstigere eller i hvert Fald ikke mere gunstig end herhjemme.

Jeg kan, som det maaske allerede ret tydeligt er fremgaaet af mine Udtalelser, ikke anbefale eller tilraade eller modtage noget Forslag om Nedsættelsen af et Udvalg eller en Kommission til Undersøgelse af Statsbanernes Forhold. Jeg har paavist, at Statsbanerne i denne Tid ikke har lagt Hænderne i Skødet, men tværtimod af al Magt har søgt at imødegaa de Vanskeligheder, der har vist sig. Jeg vil hævde, at det under disse vanskelige Forhold er interne Udvalg med særlig kyndige Jernbanefolk og ikke blandede Kommissioner, der skal foretage de nødvendige Undersøgelser og Overvejelser, og jeg vil indtrængende fastholde, at Statsbanerne af Hensyn til Konkurrencen med andre Befordringsmidler ikke kan være tjent med, at deres videre Planer lægges blot for Offentligheden, hvilket selvsagt ikke kan undgaas, naar de forelægges for videre Kredse eller skal gøres til Genstand for en Kommissionsbehandling med efterfølgende Betænkning og offentlig Diskussion.

Friis Skotte.

OM SAMARBEJDE MELLEM JERNBANE OG AUTOMOBIL

Af Professor A. R. Christensen.

I en Del Artikler i »Berlingske Tidende« har jeg i Aarene 1929—30 behandlet forskellige Forhold vedrørende de danske Statsbaner, og jeg har haft den Glæde at se, at noget er blevet ændret i den Retning, jeg har ønsket; om dette nu skyldes den af mig rejste Kritik, skal jeg lade være usagt, da det vanskeligt kan oplyses, men jeg kan f. Eks. kun billige, at der køres med noget større Præcision, og at Hastigheden, som jeg ønskede forøget, virkelig er blevet forøget, selv om jeg kunde have ønsket en større Forøgelse, end Tilfældet har været, men man er i hvert Fald gaaet et Skridt i den rigtige Retning, og det synes, som om baade for Banerne selv, for Regering og Rigsdag og for Offentligheden staar klart, at vore nuværende Baneforhold ikke længere bør tolereres.

Det sidst udsendte Driftsregnskab indeholder følgende Oversigt over Statsbanernes Økonomi i Driftsaarene 1929—30 og 1930—31:

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

Det økonomiske Resultat af selve Driften har i 1930—31 saaledes været ca. 2,8 Mill. Kr. daarligere end i 1929—30.

I en for Danmark økonomisk gunstig Periode er et saadant Underskud maaske tilladeligt, men som Forholdene har udviklet sig, i en Tid, hvor Landets største Erhverv rystes af en Krise som maaske ikke før, er Stemningen for at komme fri af denne Jernbanemisère utvivlsomt voksende.

Jeg slutter dette bl. a. af, at det fra Regeringens Side, i Følge Avisreferater, er sagt, at det maaske kunde blive nødvendigt at foretage drastiske Skridt for at formindske Underskudet, og at der af Oppositionspartierne er foreslaaet nedsat en Kommission til Udredning af Forholdene ved de danske Statsbaner, noget forskelligt udtrykt i de to Partiers, Konservatives og Venstres, Forslag. Om disse Forslag eller et af dem skal blive til Virkelighed, eventuelt i en anden Form, er maaske et Spørgsmaal, og det er vel ogsaa tvivlsomt, om Kommissioner med den foreslaaede Sammensætning vil kunne føre til noget Resultat, men herpaa skal jeg ikke komme nærmere ind.

Inden jeg gaar over til min egentlige Behandling af den Opgave, jeg har stillet mig, vil jeg dog gerne bemærke, at jeg har den Opfattelse, at man næppe nogensinde vil kunne vente helt at undgaa et Underskud for Statsbanerne, hvis Regnskabet skal stilles op efter de nugældende Regler for Forrentning og Afskrivning, men Forholdet er i Øjeblikket saaledes, at Statsbanerne udover Driftsunderskudet yderligere slet intet kan betale for Brugen af Stationer, Banelinier, rullende Materiel m. m., og dette forekommer mig urimeligt.

Den følgende Undersøgelse skulde være et Forsøg paa en Udredning af, hvorledes et Samarbejde mellem Jernbane og Automobil kunde tænkes ordnet, og hvilke driftsmæssige og økonomiske Virkninger, der derved kunde naas.

Et saadant Samarbejde mellem Jernbane og Automobil har fra mange Side været omtalt og ønsket, dels i Dagpressen og dels i Fagpressen, i »Skatteborgeren«, i Motorbladene, i Jernbanemændenes særlige Blade som f. Eks. Jernbane-Tidende, men positive Forslag og Udredninger har jeg ikke truffet paa.

Jeg beder om, at nedenstaaende Betragtninger maa blive betragtet som et beskedent Bidrag til Spørgsmaalets Løsning.

Efter at man for Hundrede Aar siden havde opfundet Jernbanerne, udviklede Transportforholdene sig saaledes, at det blev Jernbanerne, der kom til at besørge den allermeste offentlige Landtrafik, baade over korte og lange Afstande. Heri indtraadte en fuldstændig Ændring ved Automobilernes Opfindelse, idet Automobilerne paa korte Afstande og ved mindre Transporter — mindre Varemængder og faa Personer — har vist sig Jernbanerne overlegne, især ved deres Evne til at besørge den saakaldte »Dør til Dør« Trafik. I Modsætning til Automobilerne er Jernbanerne overlegne, hvor det drejer sig om

Massetransporter, om hurtige og lange Transporter og om Præcision.

Her i Danmark og i Lande af lignende Struktur har man ved Jernbanernes Bygning vel i Almindelighed valgt at lægge Stationerne med en Afstand af ca. 5 km, svarende til de Forhold, der herskede da man endnu kørte med Hest og Vogn og ikke kendte Automobile. Skulde man nu bygge vort Jernbanenet op fra Grunden, vilde man vistnok vælge en Stationsafstand paa 20—25 km, svarende til Automobileernes Præstationsevne. Det vil sige, at man vilde faa Stationer i Købstæderne og maaske enkelte andre Steder, men man vilde kunne nedlægge den store Mængde af Landstationer, maaske 80 pCt., hvor ikke særlige Forhold gør sig gældende, som hvor en vis Massetrafik paa alle Dage eller paa visse Dage (Udflugstrafik) skal besørgeres. Forbindelsen fra Købstadstationerne og ud i Oplandet vilde man da have ladet besørge af Automobile.

Jernbanernes og ogsaa de danske Statsbaners Bestræbelser paa at hindre den naturlige Udvikling, der er blevet en Følge af Automobilets Opfindelse, har efter mit Skøn deres Skyld i den økonomiske Misère, hvori f. Eks. vore Statsbaner befinder sig, og naar Forholdene paa dette Punkt vistnok er vanskeligere hos os end andre Steder, skyldes dette dels vore mindre Afstande, Landets Struktur og Karakter som Landbrugsland og dels vel ogsaa vort Jernbaneadministration og det forholdsvis meget store Antal Automobile, der findes i Landet.

Man har ved Forbud søgt at hindre Rutebiltrafik langs Jernbanerne til Skade for den paagældende Befolknings Interesser og Transporttrang, man har prøvet at benytte Sporet til en Slags Rutebiltrafik ved Køb af Motorvogne, der dog ved deres ringe maksimale Hastighed, maaske 40—50 km i Timen, er uegnede til at optage Konkurrencen med Landevejenes Rutebiler, og man har ikke formaaget, med det Materiel, man disponerede over, at sætte Hastigheden paa de længere Afstande saa højt op, at man i hvert Fald paa dem var konkurrencedygtig. Og ikke alene Persontrafikken har svigtet, men ogsaa Godset og da navnlig den mere værdifulde Del er i stigende Grad, selv over ret lange Afstande, gaaet fra Jernbanerne over til Automobileerne.

Men hvad skal man da gøre? Ja for mig staar det saaledes, at man skal studere de to Transportmidlers særlige Egenskaber, som jeg ovenfor har nævnt, og saa indrette sit Transportsystem derefter.

Dette maa nødvendigvis føre til, at Jernbanerne frivilligt overlader al Lokaltransport til Automobileerne, d. v. s., at Landstationer i stort Omfang nedlægges. Parallelt med de paagældende Jernbanelinier oprettes, hvis saadanne ikke allerede findes Rutebillinier baade for Personer og Gods.

Hver Jernbanestation er i sig selv et administrativt Centrum af ret kompliceret Art og kræver, selv hvor Trafikken kun er begrænset et ret stort Apparat. Personalet er uforholdsmæssig stort, de aarlige Udgifter til Bygningers, Spors og øvrige Anlægs Vedligeholdelse er betydelige, Togenes Standsning og Ranging paa og for Stationerne kræver Tid og

koster derfor Penge. For Publikum betyder Stationerne forlænget Rejsetid, og de danner en Hindring for den mere og mere nødvendige »Dør til Dør«-Transport, som er et af Automobileernes kraftigste Vaaben i Kampen mod Jernbanerne.

Købstadsstationerne (og de andre Stationer, som maatte opretholdes), vilde ved en saadan Ordnings Gennemførelse faa mere Arbejde, og det vilde blive muligt paa langt mere effektiv Maade at simplificere og rationalisere dette Arbejde, end det i Øjeblikket er muligt.

(Fortsættes).

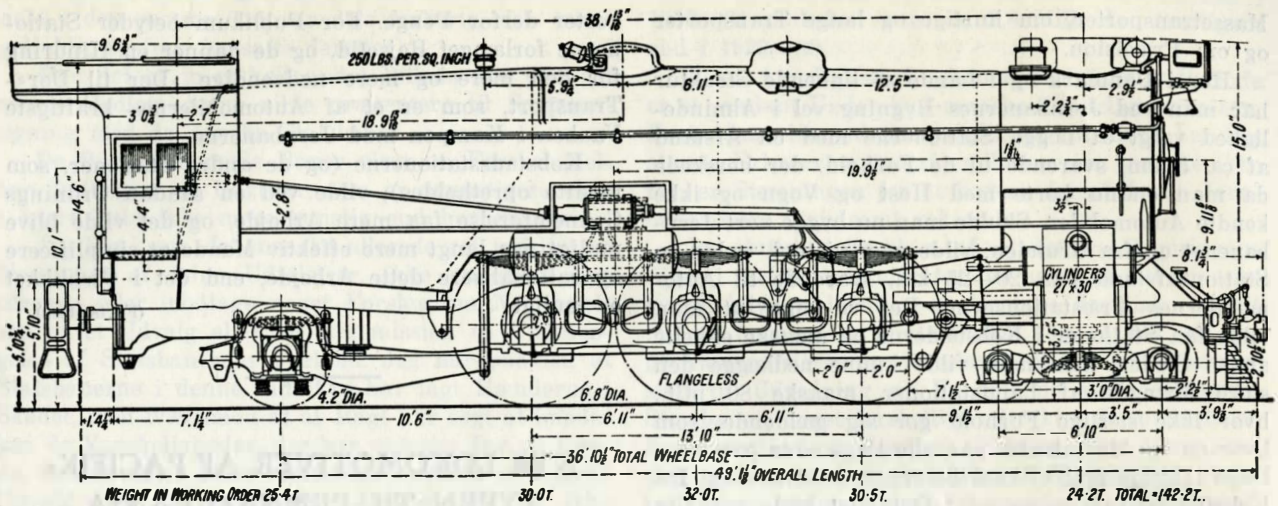
NYE LOKOMOTIVER AF PACIFIK- TYPEN TIL PENNSYLVANIA RAILROAD

Eksprestogslokomotiverne, der omtales her, og som danner Hovedindholdet af denne og efterfølgende Artikler, er konstrueret og bygget paa Pennsylvania Jernbaneværksteder i Altoona, Pa., for at opfylde de stigende Krav til Lokomotivernes Trækkeevne.

De nye Lokomotiver betegnes Klasse K 5 og følger i Konstruktion og Udseende meget den i 1914 byggede K 4, som konstrueredes af den tidligere Maskinchef. Forinden vi omtaler de nye 2 C 1 Lokomotiver, vil vi kort omtale Udviklingen af Pacific-Eksprestogslokomotiverne for svære Tog. I Tabel 1 findes de vigtigste Dimensioner til indbyrdes Sammenligning.

Nødvendigheden af større og kraftigere Lokomotiver til Betjening af Hovedliniernes hurtigste Tog blev først øjensynlig i 1906, paa hvilken Tid Togene fremførtes af Lokomotiver af Atlantic-Typen, og det blev nødvendigt at anvende det dobbelte Antal Lokomotiver, da der krævedes to Lokomotiver til at fremføre de hurtigste og tungeste Tog. For at opnaa den nødvendige Forøgelse af Trækkekraften kunde man gaa over til 3-koblede Lokomotiver, medens en større Kedelkapacitet krævede meget større Opmærksomhed, da man paa den Tid ikke havde taget Overhederen i Brug paa de amerikanske Lokomotiver.

Det første Lokomotiv af Pacific-Typen blev bygget til Pennsylvania Railroad af American Locomotive Co., Pittsburgh Works, i 1907 og sat ind i Passagerfart paa Vestlinien mellem Pittsburgh og Chicago. Det var paa den Tid det tungeste Lokomotiv og nær ved Maksimum af Kraftudvikling af Lokomotiver med mættet Damp og viste sig at være den daværende Atlantic-Type langt overlegen i Trækkeevne. De gode Resultater med den nye Maskine tilskyndede Bygningen af en ny Type, den saakaldte Altoona-Type, hvoraf den første byggedes i 1911. Disse lignede Forsøgslokomotivet, men dog med visse Modifikationer, hvoraf den vigtigste var Indførelsen af Belpaire Fyrkassen med flad Fyrkasseteppe i Stedet for Pennsylvania Railroads Fyr-



Pennsylvania Pacifik-Lokomotiv K 5.

kasse med rund Fyrkasse og -kappe og radielle Afstivninger. Disse Lokomotiver, Klasse K 2, arbejdede med mættet Damp, men blev senere ændret noget i Konstruktion og udrustet med Overheder.

I 1913 blev en ny Type, Klasse K 3, indført. De havde større Cylindre, Overheder og mekanisk Fyreapparat. For at kunne betragte det næste Trin af Pacifiklokomotivets Udvikling er det nødvendigt at referere til Atlantic-Typen, hvis videre Udvikling vakte Opmærksomhed, da et nyt 2 B 1-Lokomotiv blev bygget i Altoona, og som arbejdede med mættet Damp. Det havde de samme Maal paa Cylindre og Drivhjul og samme Damptryk som de foregaaende, men Kedlen var meget større og havde en total Hedeflade paa 335 m² og et Ristestareal paa 5,1 m². Lokomotivet vejede 103 Tons, hvoraf de koblede Hjul bar 59,5 Tons, d. v. s. et Akseltryk af omtrent 30 Tons. Succesen med dette Lokomotiv baade i Konstruktion og i Brugen førte til, at der blev bygget nogle flere, som blev forsynet med Overheder, og disse fik Betegnelsen E 6. Efter indgaaende Prøver og dermed følgende konstruktive Ændringer byggede man i 1913 i Altoona en endnu større Atlantic-Maskine, der omfattede de Forbedringer, der var Resultatet af Forsøgene med de tre første Lokomotiver. Dette Lokomotiv blev det sidste af E 6-Typen.

E 6-Lokomotiverne var i flere Henseender bemærkelsesværdige og indeholdt værdifulde konstruktive Enkeltheder. Paa det sidste var Cylinderdiameteren 600 mm, Slaglængden 660 mm, og ved en Drivhjulsdiameter paa 2000 mm og 14,5 Atm. Damptryk udviklede den store Trækkekraft af 15 600 kg, hvilket var muliggjort ved, at Adhæensionsvægten var 60,7 Tons eller over 30 Tons pr. Aksel. Der maatte ved en saa stor Kraftudfoldelse med kun to Cylindre drages Omsorg for, at de arbejdende Deles Vægt blev bragt saa langt ned som muligt, hvorfor man maatte anvende Specialstaa til Stemp-ler, Krydshoveder og Sidestænger. Forsøg paa Altoonaer-Værkstedet beviste den høje Virkningsgrad af denne Konstruktion; thi ved en højeste Ydelse af

2488 H. K. blev der sat Rekord for Maskinvægten pr. H. K., som blev 48,5 kg pr. H. K.

(Fortsættes.)

Tabel 1.

Klasse	K 28	K 2	K 2 s	K 3 s	K 4 s	K 5
Byggeaar	1907	1911	1911	1913	1914	1929
Cylinderantal	2	2	2	2	2	2
Cylinderdiameter i m/m	610	610	610	660	685	685
Slaglængde i m/m	610	660	660	660	710	760
Damptryk i at.	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5
Hedeflade i m ²	4 448	4 482	4 461	4 461	4 984	5 919
Risteflade i m ²	5,7	5,1	5,1	5,1	6,4	6,6
Drivhjulsdiameter i m/m	2 032	2 032	2 032	2 032	2 032	2 032
Trækkekraft i kg	32 620	32 620	32 620	38 233	44 460	54 675
Lokomotiv-Vægt i t	121,7	126,2	132,5	131,1	138,6	141,9

Pennsylvania Pacifik-Lokomotivernes Dimensioner.



INDSAMLINGEN

til fhv. Lokomotivfyrbøder Ovesen, Aalborg, indbragte følgende Beløb:	Kr. Ø.
Afd. 2. København Gb.	274. 00
» 6. København Ø.	28. 00
» 8. Helsingør	28. 00
» 10. Roskilde	30. 00
» 12. Gedser	21. 00
» 14. Kalundborg	44. 00
» 16. Slagelse	30. 00
» 18. Korsør	44. 00
» 20. Nyborg	90. 00
» 22. Fredericia	94. 00
» 24. Esbjerg	120. 00
» 26. Thisted	36. 00
» 28. Struer	101. 00
» 30. Viborg	92. 00

Afd. 32. Frederikshavn	73. 00
> 34. Aalborg	201. 00
> 36. Randers	22. 00
> 38. Aarhus	159. 00
> 40. Skanderborg	29. 00
> 42. Padborg	99. 00
> 44. Brande	36. 00
> 46. Langaa	45. 00
> 48. Masnedsund	13. 00
> 50. Sønderborg	46. 00
> 52. Tønder	74. 00
> 54. Herning	41. 00
Ialt	1870. 00

Paa Kredsbestyrelsens Vegne beder jeg alle, som har været medvirkende til ovenstaaende smukke Resultat, modtage vor hjerteligste Tak.

En særlig Tak bringes de Herrer Lokomotivmestre, Lokomotivførere og Motorførere, som har vist Sagen deres Interesse ved ogsaa at yde et Bidrag.

Med Hensyn til Pengenes Anvendelse vil Kredsbestyrelsen foretage det videre fornødne, og det er vort Haab, at det med den Sum, som er stillet til vor Raadighed, maa være muligt at hjælpe Ovesen til lidt lysere Kaar end dem, han har kendt i de senere Aar.

Kai Svendsen.

I »LANTERNEN«

Man skulde ikke tro, det var de sammø; de sværtede og svedige Mænd, der til daglig fodrer Dæmpesten, og de smilende smokingklædte Herrer, der med verdensmandsagtig Behændighed nød Dansens Glæder i Sommers Selskabslokaler.

Mange Foreninger maa misunde »Lanternen« den Tøne, der hersker ved deres festlige Sammenkomster. Gemytlig var Underholdningen, gemytlig var Andespillet, og det højeste høje Humør var der til Dansen. En stor Del af Æren havde her den velvalgte, fine Trio. Rigtig gammeldags, ærligt, dansk Humør træffer man i »Lanternen«.

Herligt at se, at der endnu er nogle, der ikke ser surt paa Tilværelsen; men tværtimod lukker Dagliglivets Smaasorger ude for at vise hinanden, at der endnu er Liv i de danske Dreng, og at Lokomotivfyrbøderne er i Stand til at give en Fest, der ikke let glemmes.

J. Skjoldager,
Lokomotivfører.



Sommerferie paa Jernbaneværkstederne i Swindon.

Af den engelske By Swindons 60 000 Indbyggere er over 21 000 Ansatte eller Arbejdere ved de derværende store Jernbaneværksteder.

I Aar havde samtlige i Værkstederne beskæftigede Sommerferie fra den 3. til den 13. Juli. At de engelske Baner har været saa rundhaandede med

at give Ferie i Sommerens bedste Tid skyldes næppe Hensyn til Personalet alene, men snarere, at det paa den Tid var meget smaat med Værkstedsarbejde. Da hele Forretningstilværelsen i Swindon er afhængigt af de store Værksteder havde de fleste Forretningsfolk benyttet Lejligheden til at tage en Smmerferie samtidig, og mere end Halvdelen af Byens Indbyggere tog paa Ferierejse. Alt Materiel maatte tages i Brug for at transportere de Rejsende. Den 2. Juli afgik om Aftenen mellem 20.30 og 23.30 ialt 7 Særtog med 5000 Rejsende og den 3. Juli om Morgenen 26 Særtog med 18 000 Rejsende.

Udstilling af Lokomotiv-Modeller i London.

I London findes en Jernbaneklub paa mange Hundrede Medlemmer, og denne har i Aar arrangeret en omfangsrig Udstilling af Lokomotivmodeller. Foruden en talrig Repræsentation af Modeller forestillende de engelske Fortidslokomotiver havde flere udenlandske Baner ladet sig repræsentere. Paris—Lyon Banen udstillede Modellen af et moderne 2 D 2-Lokomotiv i Størrelsen 1:20; de kanadiske Baner udstillede et 2 C 2-Lokomotiv med 240 Millimeter Sporvidde, og blandt mange andre var der en Model af et leddelt Beyer-Garatt Lokomotiv bestaaende af to Tendere, paa hvilken Cylindre og Drivværk var anordnet og Kedlen imellem begge Tendere med Røgekamret hvilende paa den forreste og Fyrkassen paa den bageste. At en saadan Klub vedblivende kan eksistere, beviser Englændernes store Interesse for Damplokomotivet.

Lommebogen.

Opmærksomheden henledes paa, at Oplagets Størrelse fastsættes i disse Dage, og det kan naas endnu at faa en Lommebog med i de Pakker med Lommebøger, der udsendes i Slutningen af Maanedens, forsaavidt Meddelelse sendes omgaaende.



Hr. Redaktør!

I Meddelelse fra Generaldirektoratet Nr. 210 er nedsatte Dagpenge for Lokomotivfyrbødere m. fl. fastsat til 4 Kr. 50 Øre, heraf Nattillæg 1 Kr. 25 Øre. Naar der anvises Soverum skal Nattillægget saa trækkes fra? N.

Ja!

Red.

RABATBILLETTER

Paa Foreningens Kontor, Reventlowsgade 28, kan Medlemmerne erholde Billetter til Folketeatret og Zoologisk Have.



Udnævnelse fra 1.—11.—31:

Følgende Lokomotivfyrbødere er udnævnt til Lokomotivførere (min. Udn.):

J. T. Poulsen, Esbjerg, i Tinglev.

F. A. Bindløv, Fredericia, i Padborg.

C. F. Madsen, Kbhavns Godsbgd., i Oddesund Nord (Depotforstander).

E. M. Søgaard, Esbjerg, i Padborg.

H. K. Rasmussen, Aarhus H., i Gedser.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—11.—31:

Lokfør. H. A. H. Malling, Gedser, til Østerbro.

• F. E. Engberg, Gedser, til Roskilde.

• V. C. Schlosser, Tinglev, til Esbjerg.

• P. V. Jensen, Padborg, Gedser.

Afsked:

Lokomotivfører P. M. Jørgensen, Viborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—31 (min. Afsk.).



Brug Svendborg Eksport Mi-Co.
ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velsmagende.

LOVE
MARGARINE



FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG

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.

Blomsterforretning
H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

TANDLÆGE
S. A. MARTENSEN
Tage Hansens Eft.
Konsultation: 10—3 og 6—7
Lørdag 10—2:
Telf. Vester 3330.
Enghave Plads 6



Støt vore Annoncører!

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.

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

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:
Reventlowgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.