



31. Aargang N<sup>o</sup> 8

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. April 1931.

## GODSTOGENES BREMSER

### Tc Toguheld.

Tirsdag den 7. ds. kørte Særgodstog 6909 ind for »Stop« paa Støvring Station og løb op i Bagenden paa det paa Stationen holdende Tog 2915, hvorved en Del Vogne knustes. Der kom ingen Mennesker til Skade.

Særgodstoget førtes af Lokomotivfører M. P. Røgilds og Lokomotivfyrbøder var E. A. Jespersen, begge af Aalborg. Vi kender alle Røgilds som en forstandig og paalidelig Lokomotivfører. Det er da ogsaa oplyst, da vi skriver disse Linier, at Lokomotivføreren har afgivet Faresignal flere Gange, — man har da hørt det inde paa Stationen, — uden at det er lykkedes at standse Toget rettidigt.

Den 23. September f. A. kørte Tog 3001 ind for »Stop« paa Vejen Station og ind i et der holdende Tog. Ved den Lejlighed knustes der ogsaa en Del Vogne, og den materielle Skade var ret betydelig.

Foranlediget af det sidste Uheld er Spørgsmaalet om Godstogenes Bremsesystem igen blevet trukket frem, bl. a. har Lokomotivføreren for det sidst forulykkede Godssærtog udtalt, at Uheldet ikke var sket, hvis vi havde haft en gennemgaaende Godstogsbremse. Og heri har Lokomotivføreren uden Tvivl Ret.

Begge de her nævnte Uheld har det tilfælles, at Lokomotivførerne har været vidende om, at der var »Stop« paa Stationen, de kørte ind paa, og skønt de har gjort, hvad der var men-

neskeligt muligt for at standse deres Tog ved Hjælp af Skruebremsene, er det ikke lykkedes.

Det giver god Anledning til at spørge, om der nu ikke er Anledning til at tage Spørgsmaalet om Indførelse af en Trykluffbremse op til fornyet Overvejelse. Vi har jo saa mange Gange fremhævet Nødvendigheden af at skride til dette og af at gøre det saa hurtigt som muligt. De to sidste alvorlige Uheld er kraftigt talende Argumenter for Indførelsen af en Trykluffbremse, og vi vil haabe, at Statsbanerne vil bestemme sig i Tide, forinden der fremstaar endnu kraftigere Argumenter; endnu har vort Bremsesystem ikke krævet Menneskeliv. — men det er jo Tilfældigheder, at de to nævnte Uheld er af en saa godartet Natur.

Vi kan for vort Vedkommende ikke tænke os, at Generaldirektoratet for Statsbanerne kan bevare den samme iskolde Ro som hidtil; det maa vel gibbe lidt i dem, hver Gang der sker et Uheld, og vi vil haabe, at de nu begynder at tænke alvorligt over Situationen. Man ved jo i Generaldirektoratet, at et Bremsesignal afgivet fra Lokomotivet til Bremsebetjeningen under visse Forhold *ikke kan høres længere end ca. tyve Vognlængder fra Lokomotivet*. Det er ikke noget, vi sidder herhjemme og finder paa, *men det er konstateret ved Forsøg*. Man ved ogsaa i Generaldirektoratet, at Godstogene maa bestaa af 120 Vognaksler, altsaa 60 to-akslede Vogne, og *derfor ved man ogsaa, at Bremsesignalet er vanskeligt — for ikke at sige*

*helt umuligt — at høre i de bageste 40 Vogne af en stor Slæber.*

— — — — —  
Men for Resten maa disse to afgivne Signaler, det i *Vejen* og nu sidst i *Støvring*, vel ogsaa give Stof til Eftertanke i Rigsdag og i Regering. Vi gaar ud fra som givet, hvis Maskinchefen ved de danske Statsbaner rejser Spørgsmaalet om Indførelse af en Trykluftbremse, at saavel Trafikministeren og Rigsdagen forstaaer, at det kan ogsaa blive dyrt at skubbe denne nødvendige Foranstaltning fra sig til bedre Tider. Hvis Maskinchefen ikke tager Initiativet til dette, vilde det være ønskeligt, om Ministeren vilde gøre det.

Vor Organisation har jo forlængst taget Stilling til Spørgsmaalet og rejst det, men vi løber Panden mod den Mur, der er rejst om denne Sag, og det er Bekostningen; men denne Mur maa nu falde. Vi ser ganske vist fornyligt, at Maskinchefen i et Interview fortæller, at det koster 12 Millioner at gennemføre Trykluftbremse paa Togene, saavel for Person- som Godstog. Det er Kunze-Knorr Bremsen, der er Tale om, den vi ogsaa helst ser gennemført. Efterhaanden maa de 12 Millioner, Statsbanerne nævner, blive betydeligt reducerede, den Sum nævnedes allerede i 1926, og Priserne er gaaet nedad siden da. Vi mener, og mente allerede paa det Tidspunkt, at Kalkulationen ikke passede, saaledes at forstaa, at den er meget for høj. Siden den Gang er der en Del Materiel forsynet med Trykluftbremse og Ledning, og hvis man giver sig til at regne ud nu, hvad Indførelsen af Trykluftbremsen koster, tror vi, at 8 Millioner nok vil vise sig at være tilstrækkeligt.

Altsaa, de 12 Millioner, Maskinchefen stiller op som Skræmmebillede, maa revideres, og vi henstiller, at man gennemregner Bekostningsspørgsmaalet igen og gennemregner den saaledes, at vi naar til et sundt Resultat, og saa skal det nok vise sig, at der er Mulighed til Stede for Gennemførelse af Sagen.

— — — — —  
Man har i sin Tid skudt Sagen fra sig paa den Maade, at Trykluftbremsen skulde indføres efterhaanden derved, at man forsynede alle nye Vogne med denne Bremse, men der vil paa denne Maade hengaa en meget lang Aarrække, og en skønne Dag skulde der alligevel en større Bevilling til.

Nu argumenterer Uheldene for en Gennemførelse, og vi henstiller, at man ikke sidder disse Argumenter overhørigt, men tager Beslutning om Indførelse af Trykluftbremsen snart, medens Tid er.

## REPARATIONER PAA RANGERLOKOMOTIVER

For nogen Tid siden henvendte en Lokomotivfører sig paa Foreningens Kontor angaaende forskelligt, han ønskede Oplysninger om. Blandt andet vilde han gerne have klareret Spørgsmaalet, hvor store Reparationer paa Lokomotiverne det kunde paalægges Lokomotivførerne at udføre paa saadanne Depoter, hvor der ingen Haandværker er stationeret. Efter de Meddelelser, vi ved denne Samtale fik, var vi ganske enige med den paagældende i, at det var bedst at faa det Spørgsmaal klareret, og i den Anledning tilskrev vi den 4. Novbr. 1930 Maskinchefen følgende:

Lokomotivførere, der er stationeret ved smaa Rangerdepoter, hvor ingen Haandværkere er stationeret, henleder Lokomotivførerkredsens Opmærksomhed paa, at det hænder, at det forlanges af dem, at de skal udføre større Reparationer paa Dage, hvor Lokomotivet udvaskes, f. Eks. Pakning af Gli-derdæksel, Sammenfuling af Driv- og Kobbeltangslejer.

I Henhold til Maskinlæren Side 354 Stk. 4 er det ikke tilladt Lokomotivpersonalet at tilpasse Stanglejerne, hvilket Arbejde kun maa udføres af de til dette Arbejde særligt uddannede Haandværkere.

I den Anledning tillader Lokomotivførerkredsen sig at tilskrive den ærede Maskinchef for at faa klareret Spørgsmaalet om, i hvilket Omfang det kan paalægges de paagældende Lokomotivførere at udføre Reparationer.

Lokomotivførerkredsen er indforstaaet med, at det omtalte Personale skal udføre visse mindre Reparationer paa Lokomotiverne ved saadanne Smaadepoter, hvor ingen Haandværkere er ansat, men maa paa den anden Side som sin Opfattelse udtale, at Reparationer som ovennævnte bør udføres af Haandværkere. Vi skal tillade os at anføre nogle Eksempler paa Reparationer, det er almindeligt, at Lokomotivpersonalet udfører: Bremsen stilles, eventuelt forsynes med Saaler eller Bremsklodser, Slibning af Fødeventiler, Vandstandshaner m. m., Pakning af Regulatorpakdaase og Dampventilpakdaaser paa Fyrpladsen og andre mindre forefaldende Reparationer.

Da der som ovenfor anført til Tider forlanges udført Reparationer af større Omfang, er det paa krævet, at dette Spørgsmaal tages op til Undersøgelse, og at der træffes Bestemmelse om, hvilke Reparationer det omtalte Personale skal udføre.

Vi tillader os at gaa ud fra, at Hr. Maskinchefen er enig med os i vor Opfattelse af Spørgsmaalet, og i saa Fald anmoder vi om, at der maa blive givet Distrikterne Instruktion herom, i modsat Fald anmoder vi om mundtlig Forhandling.

Den 11. December fik vi følgende Svar paa vor Skrivelse:

I Anledning af Kredsen Skrivelse af 4. f. M. J. Nr. 2113 tillader man sig at meddele, at man ikke hverken her eller i Distriktsledelserne er vidende om, at der ved visse Maskindepoter forlanges af Lokomotivførere, at de paa Dage, hvor Lokomotivet udvaskes, skal udføre saadanne Reparationer som de af Kredsen nævnte, nemlig: Pakning af Gliderkassedæksler og Sammenfilning af Stanglejer.

Man beder sig derfor meddelt, ved hvilke Depoter og paa hvilke Dage Reparationer af nævnte Art er forlangt udførte.

Dette Svar var i og for sig en tydelig Tilkendegivelse af, at man ansaa det for udelukket, at der kunde være Tale om, at der blev forlangt udført saadanne Reparationer, som vi i vor Skrivelse havde nævnt.

Som Svar herpaa sendte vi den 14. Januar følgende:

Ved Skrivelse af 4. November 1930, J. Nr. 2113, tillod Lokomotivførererkredsen i Dansk Lokomotivmands Forening sig at rette Henvendelse til Hr. Maskinchefen angaaende Spørgsmaalet om, i hvilket Omfang det kunde paalægges Lokomotivmænd ved smaa Rangerdepoter, hvor ingen Haandværker er stationeret, at udføre Reparationer.

I nævnte Skrivelse anførtes Eksempler paa større Reparationer, der var forlangt udført, ligesom Kredsen anførte Eksempler paa den Art af Reparationer, man var indforstaaet med skulde udføres af de omtalte Lokomotivmænd.

Maskinafdelingen har under 11. December f. A. J. Nr. 7410, tilskrevet Kredsen, at man hverken i Afdelingen eller i Distrikterne er vidende om, at der ved visse Depoter forlanges af Lokomotivførere, at de skal udføre saadanne Reparationer som de af Kredsen nævnte, og Maskinafdelingen ønsker derfor meddelt, paa hvilke Depoter og paa hvilke Dage Reparationer af nævnte Art er forlangt udførte.

Lokomotivførererkredsen skal i den Anledning tillade sig at meddele, at vor Henvendelse er fremkommet foranlediget ved personlig Henvendelse paa Foreningens Kontor, og vi kan med Hensyn til Pakning af Gliderdæksel henvise til følgende lille Skrivelse fra 2. Distrikt, der lyder saaledes:

»Aarhus, 27.—6.—1930.

Maskindepotet, Ryomgaard.

Herved meddeles, at der ikke vil blive afgivet Haandværker til Reparation af Loko 75. Pakningsmateriale afsendes i Morgen, og Reparationen maa udføres af Depotet.

E. B.

E. Olsen,

Ingass.»

Der er paa samme Depot ved en anden Lejlighed forlangt udført Sammenfilning af Stænger; men Kredsen ser sig ikke i Stand til at angive Dato herfor.

Den paagældende Depotforstander har ikke ønsket at klage over Distriktet, men kun ønsket besvaret Spørgsmaalet: »Hvad kan der forlanges udført?«

Dette er Kredsen ganske enig med ham i, og af den Grund tillader vi os paany at rejse Sagen med Henstilling til den ærede Maskinchef at afgøre Spørgsmaal.

Forventende skriftligt Svar snarest belejligt.

og den 23. Januar modtog vi nedenanførte Svar herpaa:

I Anledning af Kredsen Skrivelse af 14. ds. (2141) tillader man sig at meddele, at det i Skrivelsen anførte Eksempel fra Ryomgaard maa betragtes som en Undtagelse, og at lignende Tilfælde i Almindelighed ikke vil forekomme.

Dette Svar er Afslutningen paa denne Sag, og maa vel ogsaa siges at være helt tilfredsstillende. Maskinafdelingen kommer ganske vist ikke ind paa Livet af Sagen, men dens Skrivelse indeholder en afgjort Tilslutning til vor Stilling til Spørgsmaalet.

Vi ønsker at henlede Opmærksomheden herpaa; det er jo rart at vide, at der er Grænser for, hvad man kan forlange Lokomotivmanden til at lave, og vi ønsker at konstatere, at de af os nævnte Tilfælde er noget ganske ekstraordinært, der ligger ganske udenfor det almindelige og derfor altid skal laves af Haandværkere.

Dette er vi ganske enig med Maskinafdelingen i.

## ET SVAR TIL SKATTEBORGERFORENINGEN

Det er jo en kendt Sag, at »Dansk Skatteborgerforening« har udsendt en Pjece indeholdende et Angreb paa Statsbanernes Ledelse. Pjecen, der er forfattet af cand. polit. J. C. Jacobsen, ledsages af en vejledende Kommentar, hvori bl. a. staar, at den indeholder et alvorligt Opgør med de danske Statsbaners Ledelse

gennem Aarene og paaviser saa alvorlige Brist i den nuværende Ledelse, at man vanskeligt kan tænke sig, at denne sagkyndige Redegørelse skulde kunne gaa upaaagtet forbi den for Statsbanemiséren i høj Grad medansvarlige Rigsdag. Cand. Jacobsen drager navnlig Sammenligninger mellem de tyske Rigsbaner og de svenske Statsbaner paa den ene Side og de danske Statsbaner paa den anden.

Statsbanernes Ledelses Svar foreligger nu i Form af en Redegørelse, der er forelagt Rigsdagens Finansudvalg. I denne Redegørelse imødegaar Generaldirektøren den fremsatte Kritik. Vi gengiver nedenfor denne Redegørelse, der vistnok maa antages at være af betydelig Interesse for Statsbanernes Tjenestemænd.

I en af Dansk Skatteborgerforening i Slutningen af forrige Maaned udgiven, af cand. polit. J. C. Jacobsen forfattet Pjece med Titlen »D. S. B.«, er det behrejdet Ledelsen af de danske Statsbaner,

at Trafikken besorges paa en for bekostelig Maade, idet bl. a. Udnyttelsen af Personale og Materiel ikke er saa god, som den burde være,

at Driften i sig selv ikke besorges tilstrækkelig godt — der burde f. Eks. køres hurtigere og mere præcist,

at Banerne ikke fuldt ud tjener sine egne økonomiske Interesser og opfylder sine samfundsmæssige Forpligtelser, idet Taksterne i mange Tilfælde er saa høje, at de udelukker Befordringer, som derfor gaar over til Automobiltransport, — f. Eks. paa de kortere Afstande —, og at Taksterne i mange Tilfælde ogsaa er for lave, f. Eks. Persontaksterne paa de længere Afstande.

I denne Anledning skal man tillade sig at udtale:

Forfatteren søger at bevise sine ovennævnte Paa-stande gennem en Sammenligning mellem Forholdene ved danske Statsbaner og Forholdene ved bl. a. svenske Statsbaner og ved det tyske Rigsbaneselskab.

At anvende Sammenligninger mellem forskellige Landes Jernbaner til Vurdering af et enkelt Lands Banedrift og -økonomi kan vel i mange Tilfælde være berettiget, men en Forudsætning herfor maa være, at de paagældende Baner, der sammenlignes, ikke paa væsentlige Omraader er forskellige. Den

sidste Forudsætning kan ikke siges at være til Stede, naar det gælder danske Statsbaner p. d. e. S. og de nævnte Baner p. d. a. S.

Af Forhold, der saaledes bevirker, at Jernbanedrift maa kræve en større Personalestyrke samt blive betydeligt dyrere og mindre lønnende i Danmark end i de nævnte Lande, skal man bl. a. fremhæve:

1) Færgeoverfarterne spiller en væsentlig større Rolle ved de danske Statsbaner end ved de andre Baner, og Driften af saadanne Strækninger er særlig bekostelig. Ved tyske Baner har Færgeoverfarterne relativt set ingen Betydning. Svenske Statsbaner har kun to Færgestationer, medens danske Statsbaner har 13, og medens Antal Sejladskilometer i Sverige i 1929 kun udgjorde 0,63 pCt. af samtlige Tog- og Sejladskilometer, var den tilsvarende Procent i Danmark 2,93 i Driftsaaret 1929—30. Til Belysning af, i hvor høj Grad Driften af Færgestrækninger er bekostelig i Forhold til Driften af Banestrækninger, skal man anføre, at Forbruget af Kul o. l. pr. Toglokomotivkilometer i 1929—30 var 10,36 kg i Danmark, medens det tilsvarende Forbrug pr. Sejladskilometer var 69,19 kg, hvorhos man skal erindre om, at Færgetrafikken medfører et betydeligt og bekosteligt Rangeringsarbejde paa Færgestationerne, at der ikke tilføres Banerne nogen Trafik fra selve Færgestrækningerne, samt at Færgestrækningerne deler Banenettet i mindre Smaastrækninger, hvor det i Almindelighed ikke kan lade sig gøre saaledes som i større Trafiklande at bestride Langvejstrafikken med de billige Langvejstrafiktog, og hvor en rationel Udnyttelse af Personale og Materiel bliver vanskeligere at gennemføre.

2) For de fleste Baner gælder det, at Persontrafikken kun giver et meget ringe Driftsoverskud og maa betragtes som en daarlig rentabel Befordringsart, og hvad Stykgodstrafikken angaar, kan denne i Reglen ikke engang dække sine Driftsudgifter. Vognladningstrafikken er derimod i Reglen rentabel, og det skyldes derfor i Almindelighed denne Befordringsart, naar en Bane som Helhed viser Overskud.

Det indbyrdes Forhold mellem Omfanget af disse tre Befordringsarter vil derfor kunne øve en meget afgørende Indflydelse paa en Banes økonomiske Resultater.

Hvorledes Forholdet i denne Henseende har stillet sig ved svenske, tyske og danske Statsbaner i Driftsaaret 1929—30 (1929), vil ses af nedenstaaende Skema, i hvilket man har angivet, hvor mange Procent Indtægten af hver enkelt Befordringsart har udgjort af de paagældende Baners Indtægter:

	Danske Statsbaner	Svenske Statsbaner	Tyske Rigsbaner
Indtægt af Personbefordring.....	44,3 pCt.	31,2 pCt.	26,58 pCt.
— - Stykgodsbefordring.....	15,0 —	16,3 —	12,75 —
— - Vognladningsgodsbefordring.....	32,2 —	45,8 —	52,35 —
— - Postbefordring.....	5,3 —	3,3 —	1,66 —
Andre Indtægter.....	3,2 —	3,4 —	6,66 —
I alt.....	100 pCt.	100 pCt.	100 pCt.

Det fremgaar af Skemaet, at den Befordringsgren, der er den mest rentable i Jernbanedrift, relativt set betyder væsentlig mindre ved de danske Statsbaner end ved svenske og tyske, saaledes at de danske Statsbaner allerede af denne Grund maa være betydelig daarligere økonomisk stillet end de to andre Baner. Hvor stor Forskellen i denne Henseende maa blive, er det kun muligt at afgøre gennem detaillerede Selvomkostningsberegninger.

3) Konkurrencen fra Skibsfartens Side betyder forholdsmæssigt meget mere i Danmark end i Sverige og Tyskland, selv om der i Sverige ganske vist maa regnes med Konkurrence fra Kyst- og Kanalfarten og i Tyskland med Konkurrence fra Flod- og Kanalfarten. Da den botniske Bugt som Regel og de fleste Floder og Kanaler baade i Tyskland og Sverige ofte er tilfrosne en stor Del af Vinteren, virker den nævnte Konkurrence derhos ikke overfor tyske og svenske Baner i saa lang en Tid af Aaret som overfor danske.

4) Endvidere er det utvivlsomt, at Automobilerne forholdsmæssigt set paafører Banerne i Danmark en betydelig stærkere Konkurrence end Banerne i Sverige og Tyskland, dels paa Grund af det jævne Terræn i Danmark, dels paa Grund af vore særlig gode Landeveje, og endelig som Følge af de relativt kortere Befordringsafstande her i Landet. Der er da ogsaa i Danmark et forholdsmæssigt større Antal Automobiler end i Sverige og Tyskland. Til Belysning af det sidstnævnte Forhold har man i nedenstaaende Skema angivet, hvor mange Personautomobiler og Lastautomobiler der i 1929 fandtes i hvert af de paagældende Lande i Forhold til Indbyggerantal og i Forhold til Fladeindhold.

høj Grad paavirkede Trafikken, Driftsindtægterne og Driftsudgifterne for Danmarks Vedkommende, faldt i Driftsaaret 1928—29, men for Sveriges og Tysklands Vedkommende i Driftsaaret 1929.

At de ovenfor fremførte Synspunkter ogsaa deles af svenske Statsbaner, vil fremgaa af et i Sydsvenska Dagbladet Snällposten for den 3. ds. indeholdt Interview med Banernes Generaldirektør, der ifølge Interviewet udtaler:

»Jag har nyss läst hr Jacobsens broschyr, och jeg måste ju beteckna den som i och för en jämförelse i många hänseenden defekt och altså missvisande. Jämförelserna mellan förhållandena i de svenska och danska statsbanorna bli därför icke korrekta, men härtill kommer framför allt aat dylika jämförelser i varje fall äro ytterst svåra för att icke säga omöjliga att verkställa. Varje lands järnvägsväsen har sin egenart, har formats och utvecklats efter linjer och under tryck av omständigheter, till vilka man icke finner motsvarigheter i andre länder, icke ens grannländer. Bedömandena om järnvägsföretagens skötsel och resultat måste därför åtminstone i allt väsentligt bli interna frågor med den blick, jag över huvud taget kan ha i den debatterade frågan.»

Om end allerede Udgangspunktet for de i Pjecen indeholdte Angreb paa Statsbaneledelsen saaledes er urigtigt og uholdbart, og skønt en dybere Gennemgang af Pjecen, der saa at sige paa alle Punkter bærer Vidnesbyrd om, at Forfatteren savner virkeligt Kendskab til de Forhold, han kritiserer, derfor synes upaakrævet, skal man dog til enkelte af de i dens forskellige Afsnit fremsatte Udtalelser knytte følgende Bemærkninger:

	Antal pr. 1000 Indbyggere			Antal pr. km <sup>2</sup>		
	Danmark	Sverige	Tyskland	Danmark	Sverige	Tyskland
Personautomobiler .....	22	17	7	1,6	0,2	0,9
Lastautomobiler .....	9	6	2	0,6	0,08	0,3
I alt Automobiler .....	31	23	9	2,2	0,28	1,2
Naar Danmark = 100 .....	100	74	29	100	13	55

5) Tyskland og Sverige er som bekendt i Besiddelse af Raaprodukter (Kul, Jern, Træ, Malm m. m.) i et overordentlig stort Omfang, medens dette ikke er Tilfældet for Danmarks Vedkommende. Dette Forhold maa naturligt medføre, at Transportbehovet bliver betydelig større i disse to Lande, hvad den relativt store Befordring af Vognladningsgods, jfr. foran, tydeligt bekræfter.

Trods disse Uligheder har Forfatteren alligevel tilladt sig umiddelbart at sammenligne de danske Statsbaner med de svenske Statsbaner og med det tyske Rigsbaneselskab, hvorhos han uden videre Kommentarer har sidestillet Sveriges og Tysklands Drifts- og økonomiske Resultater m. m. i 1928 med Danmarks i 1928—29, skønt Isvinteren 1929, der i

ad Indledningen.

I Omtalen af det sjællandske Jernbaneselskab og de af den danske Stat før 1880 drevne jyskfynske Banestrækninger anføres det, at Aktierne i det sjællandske Jernbaneselskab ved Statens Overtagelse af dette indløstes til en Kurs af 125, og dette tages af Forfatteren som et Bevis for, i hvor høj Grad det sjællandske Jernbaneselskab økonomisk set var veldrevet. Imidlertid var Kursen i Aarene 1874—78 gennemsnitlig kun 112, og Kursen gik først op til 125, da det rygtedes, at den danske Stat ønskede at overtage Banerne.

Naar det anføres, at Forrentningen var betydelig bedre ved det sjællandske Jernbaneselskab end ved de jyskfynske Baner, idet det førstnævnte

Selskab i Perioden fra 1871—76 afkastede gennemsnitlig 5,88 pCt. pr. Aar, medens de jysk-fynske Baner kun afkastede 2,34 pCt., kan denne Forskel bl. a. forklares ud fra følgende Forhold:

a) Benyttelsen af Banerne var særlig paa Grund af tættere Befolkning og større Velstand væsentlig større ved de sjællandske Baner end ved de jysk-fynske Baner. Paa de sjællandske Baner befordredes der saaledes f. Eks. i Aarene 1875 og 1876 gennemsnitlig ca. 69 500 rejsende pr. Banemil og ca. 179 800 Centner Gods pr. Banemil, medens de tilsvarende Tal for de jysk-fynske Baner var henholdsvis ca. 25 300 Rejser og ca. 87 700 Centner Gods.

b) Saavel Persontaksterne som Godstaksterne var betydelig højere ved de sjællandske Baner end ved de jysk-fynske, og dette gjaldt særlig Trafikken paa de kortere Afstande.

c) Der blev af Datiden overfor det sjællandske Jernbaneselskab anket over, at dette Selskab kun paatog sig den Trafik og de Udvidelser af Anlægene, som var absolut rentable.

Som Bevis for, hvorledes Offentligheden ved Statens Overtagelse af det sjællandske Jernbaneselskabs Banestrækninger var indstillet paa, at Driften af disse Banestrækninger fremtidig i økonomisk Henseende vilde stille sig daarligere end hidtil, skal man fremføre følgende Udtalelse af daværende Finansminister Estrup: »For mig har det i og for sig ikke noget ængstende, om Udbyttet af de sjællandske Baner under Statsdrift skulde blive noget mindre end hidtil under Selskabets Drift, idet jeg holder mig fuldstændig overbevist om, at Befolkningen vil faa fuldt Vederlag for, hvad Statskassen derved taber, ja vil faa langt mere i indirekte Udbytte end det, Statskassen tager.«

Det anføres paa Pjecens Side 5, at Statsbanerne i det halve Aarhundrede siden Overtagelsen af de sjællandske Jernbaner er blevet stadig ringere saavel regnskabsmæssigt som driftsmæssigt. I alt Fald med Hensyn til den sidste Paastand maa man antage, at Forfatteren staar ret alene, da det vistnok er den almindelige Mening, at Statsbanerne i denne Henseende har tjent det danske Publikum paa en fuldt ud forsvarlig Maade ved Udvidelse af bestaaende Anlæg samt ved at skaffe Befordringsmuligheder i et saadant Omfang, som vistnok kun faa Baner har gjort.

Paa Pjecens Side 6 udtales det, at det aarlige Underskud af Statsbanedriften udgør op imod Halvdelen af Statsindkomstkattens Beløb og næsten hele Formueskattens Beløb, og at det vilde være af overordentlig Betydning for Erhvervslivet, hvis Statsbanedriften ikke gav dette Underskud. Forfatteren synes her at glemme, at saa at sige alle Statens Borgere allerede har haft en ikke ubetydelig Lettelse gennem en Befordring, der ikke har dækket sine fulde Udgifter, og at den ene Statsborger, Trafikanten, saaledes har faaet en Understøttelse af en anden Statsborger, Skatteborgeren. Man skal endvidere gøre opmærksom paa, at i det »Underskud«, hvormed Forfatteren regner, er indbefattet fuld Forrentning (5 pCt. p. a.) af Anlægs kapitalen, samt at

Forfatteren ikke synes at have Øje for, at Statsbanerne ved Betjening af Banestrækninger i lidet frugtbare og tyndt befolkede Egne gennem Aarene har hidraget til disse Egenes Opvækst og derved tjent det danske Samfund, men ganske afgjort ikke til Fordel for Statsbanernes Driftsøkonomi.

*ad Afsnittet om det tyske Rigsbaneselskab.*

I Tabellen øverst paa Pjecens Side 10 har Forfatteren angivet, hvor stor Forrentningen af det tyske Rigsbaneselskabs Anlægs kapital efter hans Beregning har været i Driftsaarene 1925—29.

I Henhold til den af Rigsbaneselskabet udgivne officielle Statistik har Selskabets Anlægs kapital i de anførte Aar imidlertid udgjort:

1925	=	24 712	Mill. Rm.
1926	=	25 101	»
1927	=	25 438	»
1928	=	25 739	»
1929	=	25 922	»
1925—1929	=	25 382	»

Som Følge af, at Forfatteren opererer med urigtige Tal for Anlægs kapitalens Størrelse, bliver hans Oplysning om, at Forrentningsprocenten i Femaaret 1925—29 har udgjort 5,9 pCt., urigtig. Gennemsnitsprocenten udgjorde rigtigt udregnet knap 3,3 pCt. i Gennemsnit for hvert af Aarene, nemlig:

i 1925	=	2,8	pCt.
i 1926	=	3,4	»
i 1927	=	3,5	»
i 1928	=	3,4	»
i 1929	=	3,3	»

For saa vidt det tyske Rigsbaneselskab paa samme Maade som de danske Statsbaner skulde have forrentet deres Anlægs kapital med 5 pCt., vilde det i hvert af de forannævnte Aar herefter have haft følgende regnskabsmæssige Underskud:

1925	=	542	Mill. Rm.
1926	=	395	»
1927	=	392	»
1928	=	422	»
1929	=	436	»

Regnskabet for Driftsaaret 1930 er endnu ikke afsluttet, men kun Perioden Januar—November foreligger regnskabsmæssigt fuldt belyst.

For denne Periode har det økonomiske Resultat ved det tyske Rigsbaneselskab stillet sig saaledes i Forhold til det tilsvarende Tidsrum i 1929:

	Januar—November	
	1929	1930
	i Tus. Rm.	i Tus. Rm.
Driftsindtægter	4 937 075	4 214 383
Driftsudgifter	4 097 726	3 769 842
Driftsoverskud	839 349	444 541

Driftsoverskuddet er herefter 394,8 Mill. Rm. mindre i Perioden Januar—November 1930 end i 1929, idet Driftsindtægterne er faldet med 722,7 Mill. Rm. og Driftsudgifterne med 327,9 Mill. Rm.

Naar Driftsudgifterne har kunnet bringes saa stærkt ned, skyldes det dels en mindre Anvendelse paa ca. 100 Mill. Rm. til Vedligeholdelse af Anlæg og Materiel, dels en mindre Afskrivning paa ca. 65 Mill. Rm. paa Anlægskapitalen, dels en Indskrænkning af Driften som Følge af Tilbagegangen i Trafikken.

Da det tyske Rigsbaneselskab som bekendt i Henhold til Youngplanen skal udrede ca. 605 Mill. Rm. i det paagældende Tidsrum af 1930 (ca. 665 Mill. Rm. for hele Aaret) som Afskrivning paa og Forrentning af Reparationsgælden til de allierede, og da Driftsoverskuddet kun har udgjort 445 Mill. Rm. for Perioden Januar—November 1930, har det været nødvendigt for det tyske Rigsbaneselskab at fremskaffe yderligere likvide Midler til Opfyldelse af Forpligtelserne i Henhold til Youngplanen.

Dette er opnaaet ved at beslaglægge Overførselen »Den Vortrag« fra det foregaaende Driftsaars Regnskab, i alt 178,9 Mill. Rm., og ved at det tyske Rige overfor Rigsbaneselskabet i Betragtning af de usædvanlige Forhold har renonceret paa Tilbagebetaling af forfaldne Laan.

Forfatterens Bemærkning paa Pjecens Side 12 om, at det økonomiske Resultat af Driften af de tyske Rigsbaner i Virkeligheden er bedre end de af ham fejlagtig angivne 5,9 pCt., fordi der i Driftsudgifterne er inkluderet Kapitaludgifter til et Beløb af 6 a 700 Millioner Reichsmark aarlig til Fornyelse og Modernisering af Bedriften, er heller ikke rigtig. De af Forfatteren omtalte Udgifter til Fornyelse og Modernisering maa nemlig træde i Stedet for Afskrivninger af Anlægskapitalen. Beløbet andrager ca. 2,4 pCt. af Anlægskapitalen, og til Sammenligning skal man erindre om, at de aarlige Afskrivninger ved de danske Statsbaner udgør ca. 2,3 pCt. af Anlægskapitalen.

Nederst paa Pjecens Side 11 angiver Forfatteren,

*ad Afsnittet om de svenske Statsbaner.*

Forfatteren udtaler paa Pjecens Side 17, at det er »bemærkelsesværdigt«, at Personbefordringen er gaaet tilbage i Danmark fra Driftsaaret 1925—26 til 1928—29, medens der har været Stigning i Personbefordringen i Sverige de nævnte Aar. Tilbagegangen i Personbefordringen i Danmark skyldes imidlertid Kronestigningen og Isvinteren i 1929.

At sammenligne Udgifterne til Centraladministrationen i de to Lande, saaledes som Forfatteren har gjort det øverst paa Pjecens Side 22, kan kun være rigtigt, for saa vidt der paahviler Centraladministrationen i de to Lande de samme Opgaver. De for de danske Statsbaner opførte Udgifter til Centraladministrationen omfatter selve Generaldirektoratet samt de under den daværende Regnskabs- og Tarifafdeling henlagte Virksomheder, hvorimod Udgifterne til Distriktsledelsen samt Søfarts- og Værkstedstjenestens Ledelse ikke er medtaget.

I Sverige paahviler der ikke Centraladministrationen ganske de samme Opgaver som i Danmark, og Udgifterne til Centraladministrationen i de to Lande kan derfor ikke — som af Forfatteren gjort — umiddelbart sammenlignes.

At bedømme Personaleantallets Størrelse — saaledes som Forfatteren har gjort — ved at sætte dette i Forhold til Banenettets Længde eller Ekspeditionsstedernes Antal, giver et misvisende og ukorrekt Billede, idet en brugbar Sammenligning i hvert Fald ikke kan naas, medmindre man tillige sætter det samlede Personaleantal — saavel fast ansatte som løst ansatte — i Forhold til de præsterede Driftsydelser. Men iøvrigt er Spørgsmaalet jo endnu mere kompliceret, idet man bl. a. tillige bør tage saadanne Forhold som Togenes Antal, Togenes Gennemsnitshastighed, Antallet af solgte Billetter, ekspederede Fragtbreve m. m. med i Betragtning. Af nedestaaende Skema vil rent eksempelvis taget fremgaa, hvorledes Personaleantallet har stillet sig pr. Tog- og Sejladskilometer og pr. Vognakselkilometer i Danmark og i Sverige fra Driftsaaret 1926—27 (1926) til Driftsaaret 1928—29 (1928):

Antal Personale pr.	Danmark			Sverige			Personaleantallets Størrelse i 1926—27 (1926) sættes = 100					
							Danmark			Sverige		
	1928—29	1927—28	1926—27	1928	1927	1926	1928—29	1927—28	1926—27	1928	1927	1926
10 000 Tog- og Sejladskm . . . . .	9.40	10.10	11.44	9.29	9.78	10.44	82	88	100	89	94	100
100 000 Vognakselkm . . . . .	3.66	3.78	4.07	2.81	2.62	2.81	90	93	100	100	93	100

at en mindre Tilbagegang igennem Perioden fra 1925 til 1928 i Persontrafikken paa de tyske Rigsbaner skyldes, at man er gaaet bort fra Systemet med 4 Vognklasser og over til det hos os benyttede System med 3 Vognklasser. Denne Forandring i Tyskland fandt imidlertid først Sted den 7. Oktober 1928.

De i Skemaet indeholdte relative Tal viser, at den Forbedring, der fra 1926—27 (1926) til 1928—29 (1928) har fundet Sted i Personaleantallet i Forhold til de præsterede Driftspræstationer, har været større i Danmark end i Sverige.

Naar Forfatteren øverst paa Pjecens Side 25 ud-

taler, at de danske Statsbaners Indkøbspris pr. Ton Kul m. v. i 1928—29 var 20 Kr., medens Prisen i Sverige kun androg 17 Kr., glemmer Forfatteren at tage i Betragtning, at der i den danske Pris er inkluderet Udgift til Udlevering, Optændingsmateriale m. v., og at den rene Udgift pr. Ton Kul kun androg 18 Kr. 30 Ø., jfr. Driftsberetningens Side 8.

Indkøbsprisen pr. Ton Kul har saaledes kun været 1 Kr. 30 Ø. større i Danmark end i Sverige, og Grunden til denne Forskel er bl. a. at søge i den Omstændighed, at man af Hensyn til Landets Eksport i højere Grad end Sverige maa placere Banernes Kulindkøb i England, hvilket medfører nogen Fordyrelse af Kullene.

Hertil kommer, at Forholdene for svenske Indkøb paa visse Punkter er gunstigere end for danske, idet Fragterne til svenske Havne er lavere, da der fra Sverige ofte kan faas Returfragt, og da Skibenes Havneomkostninger gennemgaaende er lavere.

*ad Afsnittet om de danske Statsbaners Udvikling.*

Paa Pjecens Side 28 hævdes det, at der paa de danske Statsbaner skal forekomme tallose Forsinkelser, og at der fra Statsbaneledelsens Side aldrig er gjort »noget alvorligt« for at komme dette Onde til Livs.

Forsinkelserne paa de danske Statsbaner er næppe større end ved de fleste andre Baner, i alt Fald naar man tager særlige Forhold som Overfarterne o. l. med i Betragtning, men man ser sig ikke i Stand til at give noget talmæssigt Udtryk herfor. Det kan i øvrigt ikke med Rette hævdes, at der fra Ledelsens Side ikke er gjort »noget alvorligt« for at undgaa Forsinkelser. Man skal i saa Henseende blot pege paa, hvad der f. Eks. er gennemført af Dobbeltspor.

Naar Forfatteren paa Pjecens Side 29 anfører, at Princippet om den fra 2. August 1897 indførte stærkt degressive Tarif paa Afstanden ikke viste sig heldig i Praksis, stemmer dette ikke med de faktiske Forhold. Man skal i saa Henseende henvise til Driftsberetningen for Driftsaaret 1897—98, Side XX, hvor der udførligt er redegjort for Virkningerne af den nye Tarif, som bl. a. for Personbefordringen bevirkede, at der fra Driftsaaret 1896—97 til Driftsaaret 1897—98 var en Stigning paa 6,37 pCt. i Antal Rejser paa Afstande indtil 100 km, medens der for Afstande fra 100—196 km var en Stigning paa 16,43 pCt., og for Afstande over 196 km var Stigningen endog paa 63,66 pCt.

I øvrigt synes Forfatteren at mangle Forstaaelse af, at en rationel Opbygning af Jernbanetakster paa Grundlag af nøjagtige Selvomkostningsberegninger maa føre til, at Taksterne bliver stærkt degressive paa Afstanden, samt at danske Jernbanetakster paa længere Afstande ogsaa maa tage Hensyn til Skibsfragterne for overhovedet at kunne konkurrere med Skibsfarten.

Ved Bedømmelsen af Trafik og Indtægter omkring Aarhundredskiftet synes Forfatteren endvidere at glemme at tage i Betragtning, at Aarene ved Aarhundredskiftet var præget af en Depression i det økonomiske Liv.

Der hentydes nederst paa Pjecens Side 29 til det stadig voksende Underskud, der kulminerede med 62,4 Mill. Kr. i Driftsaaret 1921—22. Forfatteren glemmer her at gøre opmærksom paa, at det stigende Underskud for en meget væsentlig Del skyldes, at Kuludgiften i disse Aar var ualmindelig høj. Den udgjorde saaledes i Driftsaaret 1921—22 i alt 56,1 Mill. Kr., medens den i de nærmest følgende Driftsaar kun udgjorde ca. 13 Mill. Kr.

*ad Afsnittet om Personaleforholdet og Driftsmateriel.*

Paa Pjecens Side 36 og 37 anfører Forfatteren, at Reduktionen i Personalet ikke har holdt Trit med den nedadgaaende Trafikmængde. Personaleantallet er imidlertid, jfr. foran, i langt højere Grad afhængig af de præsterede Driftsydelser — f. Eks. Tog-, Lokomotiv- og Vognakselkilometer — end af det præsterede Antal Person- og Togkilometer, og en Sammenligning bør i hvert Fald kun foretages, naar der — hvad Forfatteren ikke har gjort — tages Hensyn til saavel fast ansat som løst antaget Personale. Ser man derfor paa den foran anførte Tabel, i hvilken Personaleantallet i Driftsaarene 1926—27 (1926)—1928—29 (1928) er sat i Forhold til de præsterede Driftsydelser i Danmark og Sverige, vil det ses, at Personaleantallet pr. præsterede Driftsenheder udviser en større forholdsmæssig Nedgang i Danmark end i Sverige, og Forfatterens Bemærkning nederst paa Pjecens Side 37 om, at vore Nabolande i langt højere Grad har forstaaet at tilpasse Personaleantallet, er saaledes urigtig. Naar Forfatteren paa Pjecens Side 38 i første Stykke udtaler, at de danske Statsbaners Ledelse ved at følge Eksemplet fra Udlandet vil kunne spare et Personaleantal paa ca. 4000 Personer, og at dette vil medføre en Nedgang i Lønningsudgifterne paa ca. 15 Mill. Kr., er dette derfor et Postulat, som forudsætter en langt vægtigere Bevisførelse end den, Forfatteren har benyttet.

*ad Afsnittet om Driftsindtægter og -udgifter.*

Paa Pjecens Side 43 anfører Forfatteren, at Takstforhøjelserne under og efter Krigen stadig er kommen for sent, og at det »netop er et Bevis paa Statsbanernes slette administrative Ledelse, at en saadan forfejlet Takstpolitik har været praktiseret.« Statsbanernes Ledelse har ifølge Forfatterens Opfattelse ikke næret nogen »Bekymring«, men tænkt: »kom Takstforhøjelsen ikke i Dag, saa kom den i Morgen eller en anden Dag.« Forfatteren synes at have overset, at det ikke var Statsbaneledelsen, men Regering og Rigsdag, der var bestemmende med Hensyn til Taksterne, og man skal derfor indskrænke sig til at henvise til, at der fra Statsbanernes Side gentagne Gange — første Gang saa tidligt som i Slutningen af 1915 — blev foreslaaet Takstforhøjelser, men uden Resultat, idet saadanne Forhøjelser ikke harmonerede med den da fra Statens Side fulgte almindelige økonomiske Politik. Først da denne blev ændret, fulgte Takstforhøjelserne.



## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Kulde og Træk paa M. L. Vogne.

Som bekendt blev der anskaffet ikke saa faa M. L. Vogne, og efter Rygtet, der gik forud, skulde det være nogle dejlige Vogne at køre i. Det kan maaske ogsaa siges, at Publikum er tilfreds, men det er langt — langt fra Tilfældet med de Mennesker (Motorførerne), som skal køre Vognene. At Statsbanerne først og fremmest maa tage Hensyn til sine Kunders Bekvemmelighed, er i sin Orden; men Bekvemmeligheden kan ikke alene gøre det — Sikkerheden maa ogsaa være til Stede, og det kan knapt nok siges at være Tilfældet med M. L. Vognene.

De omtalte Vogne er udstyret med en udmærket Tryklufsbremse, men Haandbremsen — der er en Vægtstangsbremse — kan ikke faa denne Anerkendelse; den er meget uheldigt anbragt, og paa Grund af, at det er Vægtstangsbremse, maa der med korte Mellemlum foretages ny Indstilling.

Her har Skruebremsen sin store Fordel — og det bliver da en evindelig Stillen frem og tilbage, da alle Motorførere ikke har lige mange Kræfter. Da Tryklufften har Tilbøjelighed til at fryse, hvilket kan ske meget hurtigt, har vi Misären; man har saa Valget: enten vove at tø Luftrørene eller at bruge Vægtstangsbremsen. Vognen er maaske fuld af rejssende, og der medføres ret store Kvanta Benzin, hvis Motorføreren ikke vil løbe Risikoen ved at tø de omtalte Luftrør, saa er der kun Vægtstangsbremsen tilbage — som absolut vilde give mere Sikkerhed, hvis den omdannedes til Skruebremse.

Naar M. L. Vognene i det foranstaaende er betegnet som udmærket for de rejsende, saa at Opholdet inde i selve Vognen er behageligt, saa er Opholdet paa begge Førerpladser for Motorførernes Vedkommende i allerhøjeste Grad ubehageligt — det er maaske ikke det rette Ord — paa Grund af Kulde og Træk. Trækken fremkommer ved alle de Utætheder, som findes i Gulvet under og ved Siden af Kontrollen samt i høj Grad ogsaa ved Endedørene. I Distrikt har været saa elskværdig at stille Tæppe og Sivsko til Raadighed, hvilket Personalet er meget glade for; men Utæthederne i Gulvet og ved Dørene maa fjernes ved en rationel Ændring, hvilket vi haaber maa ske, naar Personalets Ønsker bliver forelagt Distriktet, og det kan jo være, at Spørgsmaalet bliver ført frem paa et højere Sted til Afgørelse; men vi haaber ikke, Elskværdigheden fordufter, fordi Sølvgaden ses i det fjerne.

Med Tak for Optagelsen tegner jeg mig som en af Kulde og Træk haardt ramt Motorfører.

No.

### Før Kongressen.

Nu nærmer det sig til Kongressen, og man har modtaget Beretningen hvor man finder mange Emner til Behandling, men et af Emnerne faar vist nok en krank Behandling af d'Herr. Medlemmer og Delegerede, og det er Regnskabet, men Regnskaberne er nu det vigtigste Emne for en Forening, man maa

nu ikke berolige sig med, at Regnskabet er i Orden, naar det er revideret af Revisorer eller Revisionsinstitutter. Jeg anmoder nu d'Herr. Medlemmer og Delegerede om at gaa vort Regnskab igennem, der findes mange interessante Spørgsmaal, som kan give en Kritik for eller imod.

J. Chr. R. Nissen, Sd.

Vi har ikke henlagt ovenstaaende, hvad der maaske var god Grund til, fordi det skulde anses for unødvendigt at bede Medlemmerne om at læse den af Organisationen udsendte Beretning. Regnskabet er selvfølgelig en vigtig Ting, men ikke det vigtigste, som Indsenderen skriver; det vigtigste er Organisationens Arbejde. Organisationen er ikke stiftet for at holde Regnskab, men for at faa varetaget Medlemmernes Interesser saavel af økonomisk som af faglig Karakter. Dette koster noget, derfor føres Regnskab, men dette bliver dog det sekundære af Organisationens Arbejde.

Red.

### Utaalelige Forhold.

Der er 18 Motorførere i Tønder, og vi har to Ture, hvori er henholdsvis 12 og 6 Motorførere. Det vil deraf ses, at vi alle 18 er i fast Tur, og der er saaledes ikke een Mand til Afløsning for Orlov eller Sygdom. Vi har end ikke en Lokomotivfyrbøder, der er uddannet til Afløsning. Og det ser jo ikke ud til, at den Plads der var opslaaet ledig til Tønder, skal besættes, ligesom det heller ikke ser ud til, at der skal uddannes Lokomotivfyrbødere her fra, da der, saa vidt mig bekendt for Tiden er et Hold Lokomotivfyrbødere paa Skolen til Uddannelse, og der er ingen med herfra. Af hvilken Grund ved jeg ikke, men jeg ved, at Forholdene her er ved at blive utaalelige. Vi kan snart ikke regne med at faa Orlov paa andre Tider, end naar der er et af Mv-Diesel-lokomotiverne inde til Revision. Da har vi nemlig ingen at sætte i Stedet, da skal der køres med Damp, og saa er der Personale nok trods det, at der i saa Fald skal disponeres over tre Mand mere.

Et særligt grelt Udslag af de Vilkaarligheder, vi er udsat for kan nævnes: Mv-115 var til Revision og havde været der i to Maaneder. To Motorførere havde søgt Orlov, og den var bevilget, men saa bliver Mv-115 omsider færdig og kommer til Tønder lige før de to Motorføreres Orlov skulde træde i Kraft. Nu skulde man jo tro, at de to Orlov, der var bevilget, kunde staa ved Magt. Men nej, uden Hensyn til de to Motorførere, der havde søgt om Frihed for at deltage i Familiefester, blev Bevillingerne ganske rolig annulleret, og den »røde« skulde sættes i Tur.

Man skulde jo ikke synes, at det var Livet om at gøre at faa den i Tur, i Betragtning af at Værkstedet havde haft den i to Maaneder, og i denne lange Tid havde der godt været Raad til at køre med Damp, og Erfaringen viser, at naar et Diesel-lokomotiv kommer fra Revision, saa skal der køres med Damp et Stykke Tid alligevel, og dette viste sig ogsaa at være rigtigt i dette Tilfælde.

Men tilsyneladende er der en Ret for Motorførere og en anden for andre medansatte. Her tænkes ikke alene paa Afsløsningsforholdene herude, men ogsaa paa andre tjenstlige Forhold. Man kan saaledes ikke forstaa, at vi vedblivende skal finde os i at faa tildelt Ture, hvor f. Eks. Forberedelsestiden for Mv-Loko. er sat til 30 Minutter, naar den bevislig er mindst en Time, og saa skal Motorføreren endda skynde sig, hvis han skal naa alt det, der er givet Instruks for. Og Gud naade de Motorførere, der har Nedbrud paa Grund af mangelfuldt Eftersyn eller Smøring. Han skal snart høre fra Maskinbestyreren.

Vi kan ikke forstaa, at der ikke kan faas en Overenskomst, hvori Forberedelses- og Afslutningstiden er i Overensstemmelse med det virkelige Forhold. Turene bliver jo presset op til det utaaalelige, naar Forberedelses- og Afslutningstiderne er sat saa lave, og det maa erindres, at det er altid ver Fremføring af Persontog med een Mand og meget kompliceret Maskine, vi gør Tjeneste, saa det synes at være et berettiget Hensyn at tage til os, om Turene blev lagt saadan, at vi var fri for at arbejde i vor Fritid. Som det nu er, kan jeg godt forstaa, at mange gaar fra Motorfører- over til Lokomotivførerstillingen, saa snart de kan. Og en anden væsentlig Grund herfor er, at der ikke gives lige Løn for lige Arbejde. Men dette er en daarlig Økonomi for D. S. B., selv om de spare noget ved at give Diesellokomotivførerne mindre Løn end Damplokomotivførerne. Fortjenesten bliver jo alligevel et Minus, hvis Vedkommende gaar over til Damplokomotivet, naar de tre Aar er gaaet, som han har forpligtet sig til. Da er han først ved at være fortrolig med Diesellokomotivet og de Hundreder af Finesser, der for at klare den, naar der indtræffer dette eller hint; og det gør der saa at sige daglig. Og hvor mange Nedbrud afværger den erfarne Motorfører ikke, hvor den uerfarne straks vilde gaa ned? Saa det er indlysende, at det er en daarlig Økonomi at lønne Motorførerne saaledes, at de af Hensyn til Lønnen gaar over og bliver Damplokomotivførere, hvorefter man maa begynde forfra og uddanne nye Mænd, da det ikke er nok at have været paa Skole og kørt Attesten ind. Dette er jo kun den teoretiske Side af Uddannelsen. Den praktiske Side begynder først, naar man faar overladt en Maskine og skal fremføre et Tog. Og da tør jeg paastaa, at de første tre-fire Aar, man kører, da er det saa som saa med Fortroligheden: der kan let indtræffe det Uheld enten med Transmissionen eller Maskinen, hvor man staar raadvild trods den lange Tids Erfaring, og man har jo ingen at spørge til Raads. Man har kun sig selv at stole paa.

En Ændring i de her anførte Forhold er i høj Grad paakrævet og ønskelig, — i hvert Fald for Motorførerne.

*Motorfører.*

Den ærede Indsender har Ret i, at det er utaaalelige Forhold at arbejde under, og det skyldes, som vi for nylig har gjort opmærksom paa, mang-

lende Forstaaelse. Og det er jo Maskinchefen, det er galt med. Han maa vel nu have været saa længe ved Banerne, at han burde vide, at man ikke Aar efter Aar kan skyde bl. a. Løsningen af Spørgsmaalet Forberedelses- og Afslutningstjeneste fra sig.

Vi for vort Vedkommende nærer ikke Skygge af Tvivl om, at Udskydelse af Løsningen af dette Spørgsmaal virker forringende paa Kørselsresultaterne med Motorkøretøjerne.

Det vilde derfor være ønskeligt, om man i Generaldirektoratet kunde faa Tempoet sat op med Hensyn til Overvejelserne angaaende denne Sag.

Det er en Skandale, at det ene Aar gaar efter det andet, og stadig er man lige langt.

*Red.*

JERNBANE OG AUTO

De i næsten alle Lande givne Forskrifter om Tariffer (Takster) og Transportpligt er af meget stor Betydning. Jernbanetakster bestemmes efter Godsets Størrelse, Vægt og Værdi; derved fremkommer det, at der for mere værdifuldt Gods maa betales højere Fragt end for mindre værdifuldt. Jernbanerne har derved i vid Udstrækning stillet sig forstaaende over for Erhvervslivet, idet Taksterne for mindre værdifuldt Gods ofte er saa lave, at Banerne ikke faar dækket sine Udgifter derved. Dette er kun muligt, saa længe Banerne med Sikkerhed kan regne med Befordring af Gods i højere Fragtklasser, altsaa paa en vis Maade har Trafikmonopol.

I Realiteten er Forholdene nu til Dags saaledes, at Autoen, som ingen Transportpligt har, tager det højtbetalte Fragtgodts med sig og overlader det daarligt betalte Massegoods til Jernbanerne, som ikke kan nægte at modtage det. Derved mister Banerne Muligheden for at udligne Tabet ved de lave Fragter. Nogle Tal over Godsmængden og -kvaliteten paa to schweiziske Baner viser dette.

Bane I	Befordret Gods i Ton	
	Almindelig Takst	Specialtakst
1920	7 791	3 496
1926	4 691	506
Bane II	Almindelig Takst	Specialtakst
1920	12 854	9 520
1926	12 838	2 682

Tallene viser klart den store Tilbagegang for Gods efter Specialtakst. Det samme forekommer andre Steder. De tyske Rigsbaner, Jordens største Jernbaneselskab, klager over det samme under Henvisning til, at Fragtgodsmængden fra 1925 til 1928 steg 15,8 Procent, men Stykgodsmængden steg kun 5,8 Procent i samme Tidsrum. I den interessante Brochure »Reichsbahn und Autowerkehr«, udgivet af Rigsbanerne i Januar 1930, siges, at Stykgodsbefordring over korte Afstande er næsten helt forsvunden.

Mindreindtægten i Godsbefordring regner de tyske Rigsbaner i Aaret 1928 til 200 a 210 Millioner

Mark, hvoraf de 180 Millioner falder paa Gods til højere Takster. I Persontrafikken var Indtægtsnedgangen omtrent 150 Millioner Mark, saa den samlede Mindreindtægt i 1928 var over 350 Millioner Mark. Og da Biltransporten griber mere og mere om sig, vil Tabet blive større og større. I Schweiz var Mindreindtægten i 1927: 35 Millioner Franc, og det samme Billede vil man faa at se fra andre Lande.

Betydningen af disse Tab kommer først rigtig frem, naar man tager i Betragtning, at Banernes Udgifter ikke bliver mindre af den Grund; Anlæg og Materiel skal vedligeholdes og Køreplanen overholdes. I Stedet for, at Banernes Udnyttelsesgrad skulde stige, hvad Banerne er anlagt paa, bliver den mindre til Skade for Samfundsøkonomien.

Endskønt de bestaaende Urimeligheder mærkes overalt, og at alle, der er interesseret i en trafikmæssig god Samfundsøkonomi, burde arbejde sammen for at løse Spørgsmaalet, saa overlader man ofte det hele til Tilfældet. Selv Banerne foretager sig de fleste Steder intet udover at søge at bekæmpe Konkurrenterne ved Takstnedsættelser. Men naar Stykgodset, som Banerne skal leve af, skal berøves dem eller befordres til en Pris, der ikke udligner de lave Takster for det grove Gods, saa kommer Banerne før eller senere til at forhøje Taksterne paa Vognlædningsgodset paa Bekostning af Industri og Handel, og Kampen mellem Jernbane og Auto varer ved. Jernbanerne bliver paa denne Maade Slaver for Udviklingen, som de ikke har forstaaet at tilpasse sig i egen Favør, men endog har fremmet ved en Takstkrig. Ligesaa med Autoen, den kommer til at gøre den vilde Jagt med.

Man kunde maaske sige, at det var ingen Skade til, det vilde blot medføre lavere Takster overalt; men man maa huske, at den vilde Jagt varer ikke evigt, en af Parterne kommer til at strække Vaaben, og mange berøves deres Eksistens. Gaar Jernbanerne til Grunde, bringer det et Kapitaltab, som de lave Konkurrenceetakster slet ikke kan opveje, men som maa skrives paa Offentlighedens Konto; og hvad enten den ene eller den anden Part sejrer, saa bringer Sagen med sig en Takstforhøjelse — langt større end Krigsomkostningerne — som Befragterne maa betale. Disse vil derfor i det lange Løb være daarligt tjent med de nuværende Forhold.

Men der er andre, der kommer til at ligge under først, og det er Jernbanemænd og Chauffører. Førend Jernbane eller Autokapital er konkurreret ud, vil Transportbeskæftigede komme til at mærke en Forringelse i Løn og Arbejdsvilkaar, der maa tilskynde ham til at fremvinge ordnede Forhold indenfor Transportvæsenet. I de fleste Lande findes ingen Love, der foreskriver Autotransporten at tage Hensyn til og pleje Samarbejde med Jernbanerne; det er kun faa Lande, der indser Nødvendigheden deraf, saaledes Østrig, hvor der er forelagt Parlamentet et for begge Parter godt Forslag, og England, hvor Jernbanerne i 1929 fik Bevilling paa Autodrift, hvad der hidtil var dem forbudt. I Schweiz tilstræbes en Ordning paa Forslaget af Forfatteren af dette Skrift. Et Forslag er indgaaet til Parla-

mentet og vedtaget, men der er ikke foretaget noget nævneværdigt for at føre det ud i Livet. Jernbanens og Autoens Ligeret er det første, der maa fremtvinges, og maa være en Opgave i alle Lande.

#### V. Løsning af Spørgsmaalet i Fremtiden.

Men selv om de bestaaende Love ændres til Jernbanernes Fordel, vil det dog kun være et Skridt henad Vejen mod den egentlige Løsning, som kun naas ved, at Konkurrencen ophører, og der kommer et Samarbejde igang. Parolen maa lyde: Jernbane og Auto. Kun ved at disse Trafikfaktorer supplerer og ikke undergraver hinanden, kan der faas en Løsning, som alle Parter kan være tjent med. Intet af disse Trafikmidler kan erstatte det andet, begge har Fortrin og begge har Mangler; derfor maa der skabes Mulighed for, at Fortrinene kan komme til at arbejde sammen, hvilket aldrig sker i en Konkurrencekamp. Hvor dette Ideal ikke kan virkeliggøres, maa der sørges for Oprettelse af en Instans, der overfor begge Trafikmidler kan paavise Modpartens Fordele og Overlegenhed i de enkelte Tilfælde, og derved skabe indbyrdes Forstaaelse.

Naar dette er sket, er der Mulighed for virkeligt Samarbejde, og det rette Værktøj — Jernbane eller Auto — kan anvendes, hvor det er bedst og billigst, og samtidig tjene baade Ejere og Brugere.

Det er glædeligt, at Jernbanerne søger at komme til at raade over Autotrafikken (Rutebilerne). I England og Skotland begyndte de store Jernbaneselskaber, saa snart Lovene gav dem Ret dertil, at underlægge sig Rutebilerne; ligesaa i Tyskland, hvor Rigsbanerne i 1928 arbejdede sammen med 89 Autoruter over en Strækning af 2239 Kilometer. Af disse er 46 Personruter og 43 Fragtruter, og 26 af samtlige Ruter er nu underlagt Rigsbanerne. Den franske Bane P. L. M. brugte i de fleste Tilfælde den Fremgangsmaade selv at sætte Autos i Gang og kæmpe de konkurrerende Rutebiler ned. I Schweiz har man forsøgt med et Aktieselskab »Schweizische Ekspres« for Transporter til og fra Banen, men dette har dog mere Karakteren af Konkurrence over for det bestaaende end Samarbejde. Et lignende Selskab findes i Holland, og i Amerika findes et, der raader over Fragtcentraler i næsten alle Byer. De engelske Baner har altid haft Fragtkørslen i sin Haand og derved stadig været i Føling med Befragterne. Ganske vist har Fragtkørslen vist altid givet Underskud, dog maa man ikke holde denne Gren af Godstransporten for sig, men regne den med som et nødvendigt Led i Trafikken. Vi holder for, at det engelske System er det rigtige. I 1928 rædede de engelske Baner over 32 000 Hestekøretøjer og 4000 Lastbiler.

At indordne den konkurrerende Biltrafik under Banerne er naturligvis forbundet med visse Farer. Den nærmest liggende er den, at Brugerne skal blive udbyttet, naar Konkurrencen er ophørt. Denne Indvending kan nærmest ventes fra Kapitalinteresserede, men ogsaa her maa findes en Udvej, der sikrer Brugerne, og det naturligste er, at begge Trafikmidler underlægges Staten. Dermed er det dog

ikke udelukket, at Brugerne kan blive udnyttet, men under alle Omstændigheder vil der være sat Bom for, at Faa kan berige sig paa Offentlighedens Bekostning. Staten kunde indrette sig med at fordrø et bestemt Overskud, som saa fik Karakteren af en indirekte Skat, en Ordning, der ikke er helt ideel, men den indeholder dog den Fordel, at Staten kan gribe regulerende ind og anvende Overskuddet i Offentlighedens Interesse. En anden Indvending er den, at Staten ikke er bevægelig nok til at indvinde den Fortjeneste, et saadant Foretagende kan give, men det bedste Bevis herimod turde dog være, at de største Baner i Aartier har været underlagt Staten og givet gode Resultater. Selvfølgelig maa der ved Lov skabes Garantier for, at det ikke udvikler sig til en stiv, bureaukratisk Forvaltning og Drift.

Spørgsmaalet om Indførelse af Statsdrift blev allerede behandlet paa J. T. F.s Kongres i Stockholm i 1928 og akcepteret fra alle Sider. Dermed skal ikke være sagt, at en bestemt Vej er givet for Statsdrift; Maaden at praktisere den paa maa overlades til de enkelte Lande, ligesom det ogsaa kan tænkes, at der ikke i alle Lande kan indføres Statsdrift, men her maa der dannes et Kontrolorgan med Kompetence til at gribe ind for at Grundreglerne for Samarbejde bliver overholdt. Saadanne Foranstaltninger er mulige, det har man set i England, hvor Staten har grebet regulerende ind overfor Privatbanerne.

Det kan godt tænkes, at den konkurrerende Autotrafik ikke kan kobles direkte til Jernbanedriften, men maaske bør underlægges Postvæsenet eller være en selvstændig Institution, men i alle Fald maa der sikres, at Statens forskellige Organer kommer til at arbejde godt sammen. Ofte har Statens smaa Institutioner vanskeligt ved at føle sig som et selvstændigt Led i det samlede Hele og handle derefter, og andre kan overskride deres Kompetence.

#### VI. Hvad gør Kapitalismen.

Grundfejlen er, at det er Særinteresser og ikke Samfundsinteresser, der har gjort sig gældende. Autokapitalen er paa alle Omraader foretrukket, da den stillede »Geschäft« i Udsigt, ganske uden Bekymring om Autotransporten var en naturlig Trafikforbedring, eller om den kun i Kraft af manglende Lovordning kunde vinde Indpas. Det vil gaa her, som det altid gaar i den kapitalistiske Forretningsorden — man høster, saa længe der kan høstes, og regner ikke med Kapitaltab paa andre Omraader. Og da Privatkapitalen de fleste Steder ogsaa siger det afgørende Ord i Statssager, er det i første Linie Privatkapitalens Interesser der beskyttes.

Men det er et stort Fremskridt, at Spørgsmaalet er kommet til Behandling paa Internationale Jernbanedirektioners Kongres i Madrid, først og fremmest fordi det har ført til en Undersøgelse af Spørgsmaalet paa internationalt Grundlag. Støttet til omfangsrige Beretninger fra de enkelte Lande er der forelagt Materiale, der giver fuldstændige Oplysninger. Det interessanteste deri er i Grunden noget,

man længe har vidst, dette, at der i intet Land er foretaget grundigt Forsøg paa Samarbejde mellem Jernbane og Auto, men derimod spores Stemning for, at Banerne skulde begynde Autotrafik og konkurrere de bestaaende Ruter ud. Ofte vises fra Banernes Side en forsigtig Tilbageholdenhed, som kun kan forklares ud fra, at Banerne er ængstelige for at træde op mod Ruteautoerne. Den mest konsekvente Holdning indtages i det i Tyskland udgivne Skrift »Reichsbahn und Kraftwagenverkehr«. Forhaabentlig vil dette Skrift være et velkomment Fremstød til en Ordning af Retsgrundlaget for Jernbane og Auto.

Hvad man i den omfangsrige Litteratur, der er fremkommet om Spørgsmaalet Jernbane og Auto, har savnet fra Jernbanernes Side, er en bestemt Plan for Fremtiden. Nogle Baner mener at kunne besejre Autoen ved ensvirkende Lovbestemmelser. Mere moderne lyder en Beslutning, der er taget af »Internationale Handelskammers Forretningsraad« den 30. Juni 1928.

»Internationalt Handelskammer foreslaar nedsat et Udvalg bestaaende af Repræsentanter for Jernbaneselskaber, Motorvognselskaber, Motorindustri og for Brugere af begge Trafikmidler for at undersøge Muligheden for Samarbejde mellem Jernbane, Auto og Flyvemaskiner.«

Man har intet hørt om, hvem der blev Medlemmer af Kommissionen; desværre synes man at have glemt at medtage Repræsentanter fra Perosnalet. Om Kommissionen har afsluttet sit Arbejde vides heller ikke, og den udgivne Kommissionsbetænkning indeholder ingen Forslag, der kan bringe en Løsning. Man synes heller ikke i de Kredse at ville gaa til Bunds i Spørgsmaalet.

#### VII. Jernbanemænd og Transportarbejdere.

I Internationalt Transportarbejderforbund er Jernbanemænd og andre ved Transport beskæftigede Arbejdere organiserede, og vort internationale Samarbejde har derefter den Opgave at beskytte begge Grupper. Som saadan maa I. T. F. ikke favorisere den ene for den anden, men indstille sig paa at repræsentere og forsvare begge Grupper. Naar et saadant Program opstilles, maa det være med Hensyntagen til Almenhedens Interesser, hvorved ogsaa Jernbane- og Autopersonale vil være bedst tjent. Ved Samarbejde kan det Transportmiddel, der i givet Fald er det andet overlegent, sættes ind, og den fordelagtigste Trafik — uden kunstig Fordyrelse — opnaas til Gavn for Publikum, og der skabes paa den anden Side sikre og rolige Forhold for begge Personaler.

Ved nærmere Betragtning bestaar der saaledes ingen Modsætning mellem Jernbanemænd og Chauffører. Begge Parter maa ønske at Trafikken, være sig med Personer eller Gods, maa deles mellem dem efter hvad Retfærdighed og Hensigtsmæssighed byder. Vore Bestræbelser gaar ud paa et Samarbejde, der tager Sigte paa almene Interesser og samtidig befæster Jernbanemænds og Transportarbejders sociale Fremtid. Paa dette Grundlag maa alle Par-

ter kunde finde hinanden. Denne Anskuelse har gennemtrængt I. T. F.s Handlemaade og været Ledetanken i dette Skrift. Maatte de føre til en Løsning af Spørgsmaalet »Jernbane og Auto« og samtidig bevidne Værdien og Betydningen af internationale faglige Sammenslutninger.



27. *Marts.* I Gaar Formiddags ved 10-Tiden holdt Gaardejer Marinus Jellesens Befordring, en lille Hest forspændt en Kærre, foran Mejeriet ved Kongerslev. Her blev Hesten sky og satte i Fart ad Markvejen, der gaar op mod Byen over Banelinien og kom hertil omtrent samtidig med Motortoget. Toget, der ikke kunde standse saa hurtigt, paakørte Vognen og Hesten, der væltede i Grøften. Hesten fik Benene brækket og maatte slaas ned paa Stedet.

30. *Marts.* En Gnist fra den nordgaaende Eftermiddag-Ekspres fængede i Gaar i det tørre Græs paa Banestrækningen mellem Stilling og Hørning. Da Banelinien her er under Reparation, laa der et stort Parti olieimpregnerede Sveller, og en Stabel af disse blev antændt, og en Arbejdsstyrke rykkede ud og slukkede den. Skaden beløber sig til 500 Kr.

31. *Marts.* Da Jyllandsekspressen i Gaar Morges lidt over Kl. 8 havde passeret Vigerslev og paa Vej til Glostrup satte Farten op, sprang pludselig en ung Mand op af Grøften og løb lige mod Lokomotivet. Han blev slynget ud til Siden og blev liggende livløst. Toget bremsede op, og da der kom et modgaaende Tog, Kalundborg-Toget, blev dette standset. Den unge Mand, som havde faaet Hovedet knust og aabenbart var bleven dræbt paa Stedet, blev kørt til København. Liget blev fra Hovedbanegaarden ført til Retsmedicinsk Institut.

Paa Nyborg Station skete der i Gaar Morges et nyt Uheld, der vanskeliggjorde Trafikken. En af de store Maskiner, der anvendes i Iltogsfarten, en R-Maskine, løb nemlig pludselig ud af Lokomotivremisen og havnede i Graven til den store Drejeskive, saaledes at hele Remisen blev blokeret.

Uheldet skete lidt før Kl. 6, og først henad Aften fik man Maskinen op af Drejeskiven. Uheldet skyldes formentlig en utæt Regulator.

1. *April.* Atter Rangeruheld i Nyborg. Uheldene synes i denne Tid at forfølge Nyborg Station. I Gaar Morges, da man rangerede Vogne i Land fra Færgen, løb en Godsvogn af Sporet paa Broklappen. I Løbet af en god halv Time var den atter bragt paa Skinnerne, men Persontoget Vest paa forsinkedes derved  $\frac{3}{4}$  Time.

8. *April.* Kl. 13 $\frac{1}{2}$  i Dag kørte et Gods-Særtog ind paa Støvring St., 20 km Syd for Aalborg, skønt der var Stopsignal. Toget kørte op i Bagenden paa et paa Stationen holdende Tog og knuste 11 Vogne. Der kom ingen Mennesker til Skade.

8. *April.* Ved 3-Tiden i Gaar Eftermiddags skete der paa Strib Station et Rangeruheld, der for en Tid blokerede Sporene til Pladsen, hvor Godsvognene oprangeres til Overførsel og til Sporet til tredje Færgeleje. En Rangermaskine løb af Sporet, og Afsporingen, der hører til de hændelige Uheld, gav nogen Forsinkelse i Godstrafikken. Persontrafikken foregik uforstyrret fra de to andre Færgelejer. Det maa betragtes som Held i Uheld, at ingen af Hovedsporene blev blokeret. Der arbejdedes med at faa »Grisen«, som de smaa Rangermaskiners populære Navn er, bragt paa ret Køl igen.

Den materielle Skade var kun ringe, og der var ingen af Personalet, der kom til Skade.

9. *April.* Da et Lokomotiv uden Vogne i Gaar Eftermiddags ved 15-Tiden kørte herfra mod Over Jersdal, skete der, da Lokomotivet var naaet omtrent ud paa Linien, et alvorligt Uheld, idet en Motordraisine, der kom fra Over Jersdal, ikke bemærkede Lokomotivet og kørte ind i dette. Paa Draisisinen befandt sig Telegrafformand Poulsen her fra Vojens; han paa paadrog sig svære Læsioner i Ansigtet og blev straks af Lokomotivets Personale ført ind paa Stationen, hvor han kom under Lægebehandling.

Naar der ikke skete endnu større Ulykke, skyldes dette, at Lokomotivføreren havde bemærket Faren og bremsede op. Motordraisinen blev delvis ødelagt, hvorimod Lokomotivet kunde fortsætte sydpaa.

10. *April.* I Aftes ved Halvtitiden skete der paa Roskilde Station et alvorligt Rangeruheld, som heldigvis ikke kom til at koste Menneskeliv. Et Godstog skulde omrangeres fra 3. til 2. Spor, og under dette Arbejde skiftedes et Sporskifte under Toget, hvorved 3 Vogne kørte paa Gulvet, og Skinnerne blev revet op.

13. *April.* I Gaar Eftermiddags skete der under Rangeringen paa Baneterrænet ved Dybbølsbro en Ulykke. Overportør Nielsen fra Sommerstedgade 15 fik den ene Arm i Klemme mellem 2 Vogne. Armen blev slemt læderet. I Ambulance kørtes han til Kommunehospitalet.



## 25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Maj kan de i det efterfølgende nævnte Lokomotivførere fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd.

*H. M. K. Henriksen*, Københavns Godsbanegd., (Ægils-gade 27 b, 1.). H. kom i 1926 til Gb. for at tilbringe Resten af sin Jernbanetid her, og han er af Kolleger almindelig afholdt for sin stillfærdige Optræden og pligt-opfyldende Maade, han varetager sin Gerning paa.

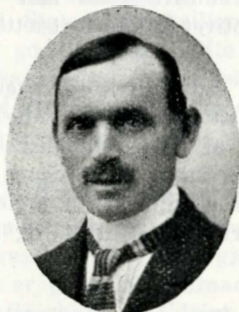


Henriksen er stærkt interesseret i Standens Velfærd, og som Følge heraf deltager han ogsaa i Afdelingens Møder, naar Tjenesten tillader det.

Afdeling 1 ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke i Dagens Anledning med Ønsker om fortsat godt Held i Gerningen i Fremtiden.

A—g 1.

*A. Grosen*, Schleppegrelsgade 17, 2., Aarhus. Grosen, der er antaget paa Aarhus Centralværksted den 17. Januar 1905, blev ansat som Lokomotivfyrbøder den 1. Maj 1906 i Struer, kom tilbage til Aarhus den 1. April 1907. Forfremmedes til Lokomotivfører i Brande den 1. April 1918, og kom atter til Aarhus den 1. November 1923, hvor han som nævnt stedse gør Tjeneste.



Anders Grosen, der er Søn af afdøde Lokomotivmester G. Skanderborg, er sin Fader lig i sit rolige, bestemte og pligt-opfyldende Væsen over for den Etat, han tjener.

Vi, der kender A. G., agter ham for hans kammeratlige og venlige Sindelag i hans daglige Færden blandt os. Aarhus Lokomotivførerafdeling siger ham Tak for de svundne Aar og ønsker alt Held og Lykke for ham og hans Familie i Fremtiden. —O.

*A. H. Jacobsen*, Ro., Vindingevej, Nyborg. Jacobsen kom til Nyborg Værksted 1904, blev forfremmet til Lokomotivfyrbøder 1. Maj 1906, og forfremmedes til Lokomotivfører 1. April 1918 med Station i Brande, blev atter forflyttet til Nyborg 1919, hvorefter Jacobsen nu nar slaaet sig til Ro her. Jacobsen er en meget stille og rolig Mand, dette præger ogsaa det Arbejde, han er sat til at varetage. Jacobsen var en Tid Afdelingskasserer, men maatte nedlægge dette Hverv, idet hans Helbred



ikke har været saa godt. Som Organisationsmand er Jacobsen et meget ivrigt Medlem, idet han ikke gaar paa Akkord med Uretten, men gerne tager en Dyst for Retsprincipperne, ligeledes gaar han op med Liv og Sjæl i Arbejdet for bedre Kaar for Lokomotivmandsstanden Fynske Lokomotivmænd bringer ham vor hjerteligste Lykønskning paa Festdagen med Ønsket om en snarlig Helbredelse, saaledes at han kan komme til at virke imellem os igen i mange Aar til Glæde for os selv og alle Kolleger. *M. A.*

*A. V. G. Jensen*, Hærvighus, Kalundborg, som den 1. Maj fejrer sit 25 Aars Jubilæum, begyndte paa D. S. B. den 4. December 1904 i Remisen, Kh., hvor han ansattes som Haandværker 10. December 1905. Jubilaren ansattes som Lokomotivfyrbøder i Korsør 1. Maj 1906, hvorfra han forflyttedes til Kk. 1. Juli 1912. Her blev Jensen til han den 1. April 1918 forfremmedes til Lokomotivfører paa Gb. Efter at have været paa Gb., søgte Jensen ud til mere rolige Forhold og blev den 1 Oktober 1920 forflyttet til Kb., hvor han nu har slaaet sig til Ro. Jensen



hører til de Kolleger, Organisationen kan være stolt af: altid i godt Humør samt en paalidelig Lokomotivfører og Organisationsmand, som ivrig deltager i alt, hvad der forekommer indenfor Lokomotivmændenes Rækker. Jensen er p. t. Formand for sin Afdeling i Kb., hvilket beviser hans Interesse for Standen. Kb. Lkf. Afd. bringer herved Jubilaren en hjertelig Lykønskning paa Højtidsdagen med Tak for godt Kammeratskab og Samarbejde i de forløbne Aar samt Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden. *H. J.*

*O. E. Ovesen*, Aalestrup, blev den 1. Maj 1906 ansat som Lokomotivfyrbøder i Aalestrup og forfremmedes til Lokomotivfører 1. April 1918 i Aalestrup, og kan derfor samtidig fejre 25 Aars Jubilæum som Borger i Aalestrup. Jubilaren har altid været en pligt-opfyldende Lokomotivmand og et godt Medlem af D. L. F., hvorfor han



ogsaa i flere Aar har beklædt Posten som Tillidsmand ved Aalestrup Underafdeling. Han vil sikkert i Dagens Anledning faa mange Beviser paa sine medansattes Agtelse.

Afdelingen ønsker til Lykke med de 25.

**DØDSFALD.**



Torsdag den 12. Marts afgik Lokomotivfyrbøder K. M. Kristensen, Korsør, ved Døden.

Kristensen havde været syg de sidste Par Aar, han begravedes fra Kapellet i Nyborg den 18. Marts.

Ved Kisten paraderede Faner fra Nyborg, Roskilde, Gedser og København.

Ved Graven bragte Lokomotivfyrbøder Madsen, Korsør, Kristensen den sidste Hilsen fra Kammeraterne i Korsør.

Fra Organisationen bragte J. Knudsen Kristensen den sidste Hilsen og udtalte et Ære være hans Minde.

**J. K.**

**NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUNDS**

13de Kongres afholdes i Aalborg i Dagene 11., 12. og 13 Juni d. A.

Dagsorden m. v. for Kongressen vil blive udsendt senere. *Sekretariatet.*

**MOTORFØREREKSAMEN**

Følgende Lokomotivfyrbødere har i Dagene 27.—28. Marts 1931 bestaaet Motorførereksamens 1. Del:

- Blume, N. H., Gedser.
- Knudsen, L. C., Københavns Godsbanegaard.
- Jensen, V. P., Aalborg.
- Nielsen, S. K. F., Nyborg.
- Jensen, H. J., Viborg.

- Jensen, J. C., Viborg.
  - Jensen, H. C. R., Aarhus H.
  - Kristensen, K. K., Aarhus H.
  - Sørensen, S. M., Fredericia.
  - Jensen, F. V., Slagelse.
  - Christiansen, H. A., Nyborg.
  - Halvorsen, S. A. P., Aarhus H.
  - Gjørtsvang, K. H., Østerbro.
  - Hansen, A. E., Roskilde.
  - Hansen, H. N., Nyborg.
  - Laursen, T. P. H., Aalestrup.
  - Gotfredsen, H. A. T., Frederikshavn.
- En Eksaminand bestod ikke.

**FERIEHJEMMET**

Foreningens Feriehjem aabnes for Gæster den 20. Maj d. A. Aabningen sker saa tidligt, for at der kan blive Lejlighed til at tilbringe Pinsedagene i de herlige Omgivelser, som et Ophold paa Refsnæs nu en Gang er; det er vor Erfaring, at mange Gæster sætter særlig Pris paa at kunne tilbringe Pinsedagene paa Feriehjemmet.

Priserne for Ophold vil undergaa en lille Ændring for Foreningens Medlemmer, der sikkert vil modtage den med Tilfredshed. Priserne vil herefter være saaledes: For Medlemmer af D. L. F. og Medlemmers Hustruer og Børn over 14 Aar 3,50 Kr. pr. Person pr. Dag. Børn fra 1—6 Aar 1,50 Kr., Børn fra 6—14 Aar 2,50 Kr., og hjemmевærende Børn over 20 Aar 4,00 Kr. pr. Dag.

Disse Priser vil — da Betjeningen er fastlønnet — i Lighed med de foregaaende Aar blive tillagt et Procentbeløb svarende til 10 pCt. for Ophold indtil 10 Dage, 8 pCt. for Ophold mellem 10 og 30 Dage og 5 pCt. for Ophold, der strækker sig over 30 Dage.

Medlemmer og andre Gæster, der ønsker Ophold paa Feriehjemmet, opfordres til i saa stor Udstrækning som det er muligt og hvor Forholdene i øvrigt tillader det, at benytte Forsæsonen til Ophold.

Gæsterne vil i Aar genfinde vor dygtige Økonoma, Frk. Petersen, ligesom Køkkenet atter vil blive forestaaet af Frk. Arentzen.

For at ordne Belægningen har det sin store Betydning, at Bestillingerne indgaaer saa tidligt som muligt. Det henstilles derfor til Medlemmer og andre Gæster, som ønsker Ophold, snarest at indsende Bestilling til Foreningens Kontor, Reventlowsgade 28, København V., under Adr.: »Feriehjemmet«. Bestillinger maa indeholde Oplysning om Antal Personer og for Børns Vedkommende tillige Alder, og om Bestillingen gælder Medlemmer eller fremmede.

*G. O. F. Lund,*  
p. t. Fmd.



# Notitser

## Albaniens Trafik.

Den første albanske Jernbane er endnu ikke taget i Brug. Banen, der bliver elektrisk, gaar fra Durazzo til Tirana, en Distance paa ca. 35 km, og Forarbejderne paa den har varet ca. 2 Aar. Paa Forbedring af Landevejsnettet, der for Storsteparten er anlagt under og efter Krigen, ofrer Landet aarlig 700 000 Kr. Imidlertid har Kongen videre ordnet Landets Kommunikationsforhold ved at skabe et første Klasses Stats-Flyvevæsen, der med store Aeroplaner (de største med Plads til 25 Passagerer) daglig sætter hver By i Landet i Forbindelse med Hovedstaden og Havnebyerne. Trafiken paa Landevejene foregaar dels paa Mulæselryg, dels med Biler — baade store Rutebiler og almindelige Drosker — og Vejnettet er nu saa udbygget, at det er muligt at køre lige fra den sydlige Grænse til den nordlige. Men det tager Tid og er mange Gange dyrere end pr. Flyvemaskine. Rejsen Korca—Tirana, via Valona og Durazzo, vil med Bil tage ca. 2 Døgn, med Flyvemaskine varer den en god Time og koster — 15 Kr.!

(Bureau de Presse de l'Etat d'Albanie.)

## Svejsningsteknik.

Westinghouse-Selskab har opført Verdens største Bygning, som kun er svejset i alle dens Sammenføjninger. Huset omfatter 25 tekniske Laboratorier, det er 58 m højt, 67 m langt og 36.5 m bredt. Der er brugt ca. 1800 Tons Staal, 16 000 m Svejsestaal og 15 Tons Svejsetraad.

(Eng. News-Record.)

## Jordens dybeste Sø.

Baikalsøens største Dybde er 1552 m, hvilket er 1060 m under Havets Overflade. Dens Tilløbsomraade er  $1\frac{1}{4}$  Gange større end Tyskland, og dens eneste Afløb er Angorafloeden, en Biflod til Jenissei. Vandet er ualmindelig klart; undertiden kan man se igennem det lige til 40 Meters Dybde. Under 250 m er Temperaturen  $3,2^{\circ}$ — $4^{\circ}$  C. og konstant hele Aaret. Søen er tilfrosset fra Januar til Maj. Paa Grund af Storm dannes ofte indtil 4 m høje Isvolde og Isskrninger. Dyreverdenen er meget ejendommeligt, bl. a. findes der den saakaldte »Oliefisk«, hvis Skolet er tyndt som Papir.

## Italiens elektriske Lokomotiver.

De italienske Statsbaner har for Øjeblikket 791 elektriske Lokomotiver. I Løbet af dette Aar skal 888 elektriske Lokomotiver være i Brug.

(Zeitschrift des Ver. deutsch. Ing.)

## Ny Jernbaneline i Spanien.

For at opnaa en gennemgaaende Jernbaneforbindelse mellem Atlanterhavet og Middelhavet er der i Spanien blevet bygget en ny 370 km lang Jernbanelinie, der fører fra Santander til Valencia.

(Zeitschrift des Ver. deutsch. Ing.)

## Bilvejene og Verdensudstillingen.

Til Verdensudstillingen i Chicago i 1933 ventes en stor Biltrafik, og Myndighederne har derfor bevilget mange Mill. Dollars til ny Brolægning og Istandsættelse af Vejene, ikke medregnet adskillige Millioner Dollars, som Nabostaterne vil bruge til Istandsættelse af deres Veje.

(Chicago Chronicle.)

## Central Rail Road

of New Jersey har nylig anskaffet 200 aabne Godsvogne af en mere usædvanlig Bæreevne og Størrelse. Vognen er nærmest beregnet til Transport af valset Jern i større Længder. Den 2.6 m brede Overbygning har en Længde af 19.83 m. Den hviler paa 2 Bogcier. Vognen vejer tom 31.5 t og laster 70 t. Vognene kan tage Kurver af 31.5 m Radius. De er byggede helt af Staal og til Overbygningen er anvendt kobberholdig Staal.

## TAK

Dansk Lokomotivmands Forening, Afd. 1 Gb

Modtag herigennem Bladet min hjerteligste Tak for den mig viste Opmærksomhed den 1. April.

Pens. Lokomotivfører K. A. Sandberg.

Min hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed, der blev vist mig paa min Jubilæumsdag. En særlig Tak til mine Sangerhrode.

Lokf. Kay Jørgensen, Esbjerg.

En hjertelig Tak til alle, som viste mig saa megen Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

Lokf. C. V. C. J. Petersen, Nyborg.

Modtag min Families og undertegnedes hjerteligste Tak for den store Pengegave, der er blevet indsamlet til mig blandt Lokomotivfyrbødere, Motorførere og Lokomotivførere.

En særlig Tak til Lokomotivfyrbøderkredsen, som har foranstaltet Indsamlingen.

Michael Mikkelsen, pens. Lokfyrb.

Paa mine og Børns Vegne bedes Lokomotivmandsforeningen modtage vor dybtfulte Tak for den smukke Deltagelse ved min kære Hustrus Død.

P. M. Rølder,

Lokomotivmester, Aalborg.

Min og min Datters hjerteligste Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfyrbøder K. M. Kristensens Begravelse, og Tak for de smukke Kranse.

Korsør, i Marts 1931.

Margrethe Kristensen.

Hjertelig Tak for al Deltagelse ved vor kære Fader, pens. Lokomotivfører Hans Christiansens Død og Begravelse.

Børnene.



**Nye Bøger.**

Sj.-Følster Jyll.-Pzo.

- 15955 14570 Munch-Steensgaard: Det gyldne Skrin.
- 15956 14569 Meyn, N.: Radio-Piraten.
- 15957 14568 Heinberg, Erna: Dukken o. a. Fortællinger.
- 15958 Munthe, Axel: Sct. Michele.
- 15959 14584 Nielsen, Jørgen: Den Hovmodige.
- 15960 14587 Vollquartz, I.: I Livets Skole.
- 15961 14588 Wägner, Elin: Svalerne flyver højt.
- 15962 14583 Lykke, Anne: Kvindeliste.
- 14519 Skovgaard-Petersen: Biblen gennem Tusind Aar.
- 14521 Bangsted, Helge: Eskimo.

## Rettelse til Adressefortegnelsen

**Lokomotivførererkredsen.**

Nykøbing F. Repræsentantens Navn rettes til: P. G. Jensen.

Skanderborg. Formandens Navn og Adresse rettes til: O. H. Christensen, »Bella Vista«, Nørregade.

**Lokomotivfyrbøderkredsen.**

Randers. Formandens Navn og Adresse rettes til: J. G. Poulsen, Fyensgade 12.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: P. S. Petersen, Nordgade 9.

**RETTELSE TIL BERETNINGEN**

Under Bilag til Dagsordenen for Lokomotivfyrbøderkredsens Generalforsamling paa Side 71 rettes i Forslag fra Afd. 2 Ordet »Ansættelsesdagen« til »Antagelsesdagen«.

## Medlemslisten

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

1. Marts 1931:

Lokfb. V. R. O. Berg, Kbhvn. Gb.

## Personalia

Udnævnelse fra 1.-4.-31:

Lokomotivfyrbøder E. Christiansen, Struer, til Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.-4.-31:

Lokomotivfører T. V. Oisen, Fredericia, til Helsingør.

Lokomotivfører A. T. Andersen, Padborg, til Fredericia.

Overgang af Helbredshensyn til anden Stilling fra 1.-4.-31:

Lokomotivfyrbøder E. L. V. Andersen, Nyborg, til Haandværker i Nyborg.

Lokomotivfyrbøder K. H. Sivertsen, Glyngøre, til Haandværker i Langaa.

Afsked paa Grund af Svagelighed men Pension fra 30.-6.-31:

Lokomotivfører A. F. Palstrup, Roskilde (min. Afsked).

Lokomotivfører N. C. Nielsen, Nyborg (min. Afsked).



## Herre- og Dreng-Klæder uden Udbetaling

til Statens og Komm. Funkt., ellers fra 20 Kr. Udbetaling.

Altid 1500 Stk. Konfektion paa Lager.

1. Kl. Herrekonfektion og Skræderi

Nr. Farimagsgade 68-70.

Husk, og glem ikke, det er den høje Stue.

Frakker og Smokings udlejes

## DEN NY LAANEBANK <sup>A/S</sup>

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. 18. April.

# GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fælledvej  
(Ved Vester Fængsel) Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslev alle ved Indgangen til Terrassen



**TUBORG**  
LAGER  
PILSNER  
PORTER  
EXPORT  
ØL

*Apollinaris  
Citron Sodavand  
Special Water  
Sports-Brus*



Brokbandager

Underlivsbælter

Gummistrømper

Sagkyndig og omhyggelig Tilpasning.  
Specialitet: Vanskelige Broktilfælde

**Bandagist G. Vogel, Vestergade 3, København K.**

FORLANG

**VILHELM LANGES**

Cigarer og Cigarillos  
Tobakker og Skraa

Leverandør til Lokomotivmændenes Ferie hjem.

Køb danske Varer!



**HARALD HANSEN**

A K T I E S E L S K A B  
AMAGERTORV 11

Damekonfektion,  
færdige og efter Maal. ♦ ♦ ♦  
♦ ♦ ♦ Inprægnerede Frakker.  
Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5<sup>1/2</sup>.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—3 og 6—7  
Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Englave Plads 6

**Ny Ravnsborg**

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

**Blomsterforretning**

H. Dammenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varene bringes overalt.

**Istedgades Legetøjshus**

A. M. Thuneby Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukke-  
reparat. Stort Udvalg i Legetøj.  
Billige Priser.

**Tilbud til Tjenestemænd!**

Som sædvanlig faar De Konto paa 1. Kl.s Herre- og Dameskræderi.

**Herre- og Damekonfektion til Lagerpris.**

Kjoler, Børnetøj, Vinterfrakker og Ulsters. Ratebetaling med og uden Udbetaling.

**Skrædermester I. V. Jensen, Gl. Kongevej 135 B.**

Vester 46 10.

Vester 46 10.