



32. Aargang No 1

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Januar

## DET GAMLE OG DET NYE AAR

Den mest overraskende Begivenhed i 1931 var sikkert den, der skete omkring 20. Oktober, da det pludselig rygtedes, at Generaldirektør Andersen Alstrup var afskediget med Udgangen af Oktober, og at Kontorchef P. Knutzen ved Post- og Telegrafvæsenet var udnævnt til Generaldirektør ved Statsbanerne fra 1. November. Ja, den var uden Tvivl den mest opsigtsvækkende Begivenhed, som siden har sat mange Sind i Bevægelse.

Ellers stod Aaret fra Begyndelsen i Forventningens Tegn, man havde ved Udgangen af 1930 lært Betænkningen at kende — og megen Utilfredshed med det foreliggende Arbejde fra Lønningskommissionen kendetegnede Situationen. Der blev gjort Forsøg paa at faa ændret ved Lønningslovforslaget, men uden noget Resultat — der kunde ikke røres ved Forslaget, det maatte tages, som det forelaa.

Forslaget skabte megen Røre i forskellige Organisationer, af Postforbundet udskilte de københavnske Postbude sig og dannede en ny Forening med specielt københavnske Interesser. Denne Forening lever endnu og kæmper for at opnaa Forhandlingsret — hvilket foreløbig ikke er naaet. Fra Dansk Jernbaneforbund udskilte en Gruppe misfornøjede sig, der trods en hidsig Agitation i Foraaret fører en hensygnende Tilværelse.

Paa Organisationens ordinære Tillidsmandsmøder, Kongres og Kredsgeneralforsamling, foregik intet bemærkelsesværdigt, og de kan betegnes som normale. Lønningslovforsla-

get som almindelig var ventet gjort til Lov fra 1. April, blev først gjort til Lov fra 1. Juli, hvilket bevirkede, at Udnævnelsen af de ca. 60—70 Lokomotivførere blev udskudt til denne Dato.

Som ovenfor nævnt blev Generaldirektørskiftet, saaledes som det foregik, en Begivenhed, der stilles meget store Forventninger til af visse Dele af Dagspressen. Og det kan ikke nægtes, at han i de forløbne to Maaneder paa forskellig Maade har henledt Opmærksomheden paa sin Person.

I Efteraaret døde 3. Distrikts Chef, og dette foranledigede Overvejelser af Betimeligheden af at nedlægge dette Distrikt, Overvejelser, der resulterede i, at det nu er nedlagt. Samtidig med, at man traf Beslutningen herom, besluttedes det at nedlægge Skanderborg Depot, hvilket medfører Forflyttelse af saa godt som samtlige Lokomotivmænd. Mod denne Forflyttelse er der af Skanderborgs Borgmester, Lokomotivfører L. Rasmussen, ved Henvendelse saavel hos Generaldirektør, som Minister gjort Forestillinger. Det foreløbige Resultat er blevet det, at Forflytterne først skal iværksættes til Sommerkøreplanens Ikrafttræden i Maj Maaned i Stedet for 1. Februar. Ved dette er der foreløbig vundet Tid.

Under den ny Generaldirektørs Ledelse gaar vi ind i det nye Aar — hvorvidt det skal blive et roligt Aar bestemmes af ham, ligesom det var ham, som ved sine kraftige Dispositioner i Slutningen af Aaret, skabte en stærk Uro, der har givet Jernbaneforeningen Anledning til at beskæftige sig med Lovligheden af at sætte gamle, veltjente Tjenestemænd paa

Ventepenge — naar ikke det er den Stilling, de beklæder, der inddrages.

En lille Forening af Lokomotivmænd, der hidtil en Gang om Maanedn udsendte et lille Blad, bebuder i sit Decemhernummer, at det fremtidig kun kommer een Gang hver Kvartal. Herregud, de maa vel efterhaanden være blevet klar paa, at den Maade, de lavede Blad paa, var det ingen Berigelse for nogen. Det var et fattigt Blad, baaret oppe af den Idé, at det kun skulde bekrige D. L. F. — eller med andre Ord skade Lokomotivmændenes Interesser. Det har det efter Evne gjort.

Vi gaar nu ind i et nyt Aar; hvad det vil bringe, ved ingen, men staar man rustet paa den bedste Maade, ved at alle Fagets Udøvere er sammenknyttet i én Organisation i ubrydeligt Sammenhold, naar man længst.

*Glædeligt Nytaar!*

## HVORNAAR ER DET AFGANG?

Det har vist i den almindelige Bevidsthed været saaledes, at Afgang med et Tog er blevet regnet fra det Tidspunkt, Toget faar Afgang, og *ikke* fra det Tidspunkt, et Tog, der skal udrangeres, paabegynder Udrangeringen med deraf følgende Tilfældigheder.

Det maa jo være saaledes i Almindelighed, at en for et Tog fastsat Køretid først kan regnes paabegyndt, naar det ved Afgang overgives til Lokomotivføreren at sætte Hastigheden op til den maksimale eller normale, og kan altsaa ikke regnes fra et tilfældigt Tidspunkt, hvor Toget er undergivet Rangerledelse, og som Følge heraf maa køre saa langsomt, at Rangerlederen uden Fare kan komme af, ja eventuelt maa Toget helt standses, naar Rangerlederen skal af eller for eventuelt fejlstaende Sporskifter. Et er imidlertid afgjort, at Afgang med et Tog i Almindelighed først er det Tidspunkt, hvor der gives Afgang, hvorefter Lokomotivføreren bestemmer Farten.

Anledningen til, at disse Bemærkninger fremsættes, skyldes, at man i 2. Distrikt synes at ville praktisere den Opfattelse, at Afgangstid og Udrangeringstid er den samme, og at der endogsaa sker Paatale overfor Lokomotivføreren, naar han ikke deler denne Opfattelse.

Lokomotivføreren siger i en Sag ang. dette Spørgsmaal, at han regner Afgangstid fra det Øjeblik, den udrangerende Portør springer af.

Det mener vi ogsaa, han er berettiget til, thi først da har han Kommandoen over Toget.

Stationen siger, at Toget ønskes fremført 5 Min. for tidligt, men herom er Lokomotivførerpersonalet ikke underrettet og kan af den Grund ikke rette sig efter den Bestemmelse — men kører som bl. a. et i Remisen ophængt Opslag paabyder det. Der staar i Punkt 14 følgende:

»Før ikke Togene frem til for tidlig Ankomst, der unyttigt forøger Kulforbrug og Stationsophold.«

Men hvornaar er det Afgang?

Vi deler Lokomotivføreren Opfattelse: herefter er det Afgang, naar Udrangeringen er endt. Derefter kan der ikke lægges Lokomotivføreren noget til Last, naar han overholder Togets Køretid, og da navnlig ikke, naar den Tid, han noterer som Afgang, er rette Tid, og det kan ikke bebrejdes ham, at han ikke vinder Tid, for det første fordi han ikke kender Trafikkens hemmelige Bestemmelse om det ønskelige i, at Toget fremføres + 5 Min., men for det andet specielt fordi han kender Punkt 14 i det omtalte Remiseopslag.

At Trafiktjenesten kan have en anden Opfattelse end Lokomotivføreren er der intet mærkeligt i, hidtil har Rangeringstid efter vor Opfattelse ikke gaaet op i Køretid, men at »Maskintjenesten er enig med Trafiktjenesten i, at Togets Afgangstid fra Aarhus H. maa regnes fra det Øjeblik, da Toget sætter sig i Bevægelse fra Stationen,« begriber vi ikke, og skyldes formentlig manglende Forstaaelse af, hvad det drejer sig om.

Lokomotivmændene opnaar i Almindelighed at faa Forstaaelse af de forskellige Foreteelser paa Trafikkens Omraade, hvilket er ganske indlysende. Det er for saa vidt ganske forstaaeligt, at Maskintjenestens Embedsmænd svinger i Retning af Trafiktjenesten, naar de ikke har Forstaaelse af, at de burde beskytte deres undergivne ansatte, bl. a. Lokomotivføreren, og da navnlig, naar han har Ret.

Men det er vi forøvrigt vant til at de glemmer — efter at de er informeret af Trafiken.

ANBRINGELSE I TUR

Ved Gennemførelse af den nye Ordre P. 100 ang. Turanbringelse efter fri Anciennitet opstod der i Helsingør et Forhold, som ikke var i Overensstemmelse med den nye Ordre. Vor Organisations Afdeling dersteds havde fastsat den trufne Ordning, der var tiltraadt af Maskinbestyreren. Ordningen gik ud paa, at man betragtede *alle Pladser* i Turene som *ledige* ved Turvalg. Dette er imidlertid ikke Tilfældet. Imidlertid medførte den omtalte Betragtning, at en paa Depotet i Tur værende Lokomotivmand blev sat ud af Tur og en med større Lokomotivmandsanciennitet i Reserven værende tilflyttet Lokomotivfører blev anbragt i Tur.

Ganske vist var den Lokomotivfører, der blev sat ud af Tur, en af de faa Lokomotivførere, der hører til den lille bitte Kreds af Lokomotivførere, der slutter sig til Bladet »Lokomotivføreren«, der væsentlig lever som Snylter paa »Dansk Lokomotiv Tidende«, men dette kunde ikke være afgørende for os; *Hovedsagen var, at Ordren fra sin Fødsel førtes rigtigt ud i Livet*, hvorfor Sagen først behandledes i vort Forretningsudvalg, der forespurgte Hg. Afd. om Sagen. Efter at have faaet klar Besked fremsendtes en Skrivelse til Generaldirektoratet.

Den omtalte lille Gruppe havde prøvet at faa en Ændring paa Ordningen, men den var mislykkedes. Ogsaa den paagældende uorganiserede Lokomotivfører havde prøvet en Henvendelse til Generaldirektoratet, men uden Virkning. Den trufne Ordning vilde eventuelt blive rettet ved en Henvendelse fra vor Organisation.

Den 19. November 1931 afsendtes følgende Skrivelse til Generaldirektoratet:

Gennemførelsen af de ved Ordre P. Nr. 100 fastsatte Bestemmelser vedrørende Turplacering efter frit Valg har i Helsingør medført en efter vor Mening urigtig Forskydning blandt Personalet, idet Lokomotivfører V. F. Jensen, som i mange har været i Helsingør og var i Linietur dersteds, er blevet fortrængt af Lokomotivfører S. O. Larsen, der ganske vist har en større Lokomotivmandsanciennitet end fornævnte Jensen, men først er kommet til Helsingør efter Ansøgning den 1. Maj 1929, hvorfor han endnu ikke har kunnet gøre sin Anciennitet gældende, idet der i den Tid, han har været i Helsingør, ikke har været nogen Plads ledig indenfor Liniaturene.

Vi for vort Vedkommende maa i den paagældende Sag holde for, at denne Personalforskydning ikke er

overensstemmende med Turvalgsreglerne, idet Larsen, der hidtil har været udenfor Tur, først kan komme i Tur, naar der opstaar Pladsledighed jævnfør Ordre P. 100, Afsnit 1 B, Stk. 3.

Imidlertid har 1. Distrikt godkendt det Forhold, at Larsen i Kraft af sin Anciennitet har kunnet trænge V. F. Jensen ud af Tur. Vi tillader os derfor at anmode Generaldirektoratet om at udtale sig til, hvorvidt vor Opfattelse af Turvalgsreglerne eller den af Afdelingen gennemførte og af Distriktet godkendte Opfattelse er den rigtige.

Imødesende Generaldirektoratets ærede Svar.

Herpaa indløb allerede den 30. November følgende Svar:

Under Henvisning til Dansk Lokomotivmands Forenings Skrivelse af 19. d. M., J. Nr. 2256, angaaende den ved Maskindepotet i Helsingør stedfundne Turbesættelse som Følge af Gennemførelse af Bestemmelserne i Ordre P. Nr. 100 skal man herved meddele, at man under Hensyn til, at Anbringelse i fast Tur saavel efter de tidligere som de nugældende Regler er betinget af Pladsledighed, med Foreningen er enig i, at en Lokomotivmand i Reserveholdet ikke paa Grund af Turvalg alene vil kunne komme i fast Tur efter Anciennitet, og at Lokomotivfører V. F. Jensen, som forinden det nu stedfundne Turvalg var i fast Tur, derfor ikke bør fortrænges fra Liniaturene til Fordel for en ældre Lokomotivfører i Reserveholdet.

Man har i Overensstemmelse hermed foranlediget, at Lokomotivfører Jensen atter anbringes i fast Tur i Stedet for Lokomotivfører S. O. Larsen.

Generaldirektoratet godkendte Foreningens Opfattelse, og Forholdet er nu bragt i Orden udelukkende og kun ved Dansk Lokomotivmands Forenings Foranstaltning.

NARRESUTTEN

Efter »Jernbanetidende«.

Vi gengav i sidste Nummer af »Jernbanetidende« Størstedelen af den Tale, Generaldirektør P. Knutzen holdt for Stationsforstanderne ved de 3 Sammenkomster, der fandt Sted i afvigte December Maaned i henholdsvis Høllerup, Viborg og Aarhus. I denne Tale kommer Generaldirektøren under sin Paavisning af Tidens Vanskeligheder ogsaa ind paa Forretningsprincippet. Hvad han siger herom, er af saglig Interesse, da det maa antages at være en Slags officiel Besvarelse — vel endog med Ministerens Tilslutning — til de her i Bladet fremsatte Krav om hurtigst muligt at komme bort fra et System, der giver Offentligheden et helt fortegnet Billede af Statsbanedriftens økonomiske Resultater.

Hvad er det da, Trafikministeren gennem sin Generaldirektør har haft at sige Offentligheden om den Sag?

Det er følgende, som vi paany gengiver efter Hr. Knutzens Manuskript (Udhævelserne har vi foretaget):

»Vi maa da se paa, hvad der kan gøres, og her vil jeg straks gøre den Bemærkning, at man maa være klar over, at det at afskaffe det nuværende Forrentningsprincip ikke er Vejen. Saa indskrænket er den danske Offentlighed ikke, at den skulde lade sig nøje med en saadan »Narresut«. Forrentningsprincippet har sin utvivlsomme Fordel, nemlig at det tvinger enhver, der skal træffe Bestemmelse om Udgifterne, til at tage Stilling til det Spørgsmaal: »Kan ogsaa Udgifterne betale sig?« Hvorvidt det i det lange Løb skulde være økonomisk og muligt at faa Ændringer paa dette Omraade, skal jeg ikke for Øjeblikket udtale mig om. Der er for Tiden andre og mere nærliggende Op-gaver.«

Selv om nu Sætningen: »Hvorvidt det i det lange Løb skulde være\*) økonomisk muligt at faa Ændringer paa dette Omraade« o. s. v., viser en endog stærkt udtalt Usikkerhed med Hensyn til Forrentningssystemets varige Hensigtsmæssighed — en Indrømmelse, som vi gerne kvitterer for — saa fremgaar det af Udtalelsens første Del, at Ministeren og Generaldirektøren ikke mener, at der for Øjeblikket er anden Vej at gaa end Forrentningsprincippet. Og de to Herrer vil altsaa ikke være med til, som Hr. Knutzen udtrykker sig, at stikke Offentligheden den »Narresut« i Munden, som et Forslag om Forrentningsprincippet's Afskaffelse efter deres Mening vilde være.

Lad os nu se lidt nøjere paa denne »Narresut«, som Ministeren og Generaldirektøren saaledes mener, at de bør forskaane Offentligheden for. Sidder Narresutten der ikke allerede og har den ikke siddet der siden 1926, nemlig fra det Tidspunkt, d'Hrr. Friis-Skotte og Knutzen gennem Administrationskommissionens Forslag, som Rigsdagen gik ind paa, fik bibragt Offentligheden den Forestilling, at det danske Samfund overfor Statsbanerne havde et aarligt Forrentningskrav paa 21 Millioner Kr.

\*) Mon der ikke her er indløbet en Fejl i Generaldirektørens Manuskript, saaledes at Ordene »økonomisk muligt« skal forstaaes som »politisk muligt« — thi kun saaledes bliver Udtrykket forstaaeligt.

Nu ved enhver — ogsaa d'Hrr. Friis-Skotte og Knutzen, som forøvrigt burde have vidst det allerede den Gang — at et saadant Krav aldrig kan opfyldes.

Alligevel kommer Generaldirektør Knutzen og mener, at han kan afvise Kravet om en rigtigere og sandere Vurdering af Statsbanerne ved at betegne en Ændring i det umulige Forrentningssystem som en »Narresut«, den danske Offentlighed ikke vil nøjes med. Paa den Maade lader det sig nu ikke gøre at jonglere med Sagen og vende op og ned paa den Kendsgerning, at »Naresutten« er tilberedt i Administrationskommissionen i 1924; men det, vi bestræber os for, er just at fjerne den og faa tilvejebragt den rigtige Vurdering af Statsbanernes Stilling indenfor Samfundshusholdningen, som alle Parter — ogsaa Statsbanernes Generaldirektør og Banernes Minister — i Længden er bedst tjent med.

### EN SAMMENLIGNING MELLEM DAMPLOKOMOTIVER, DIESEL- LOKOMOTIVER OG MOTORVOGNE

Af fhv. Statsbanedirektør O. Busse, M. Ing. F.

(Fra »Ingeniøren«.)  
(Fortsat).

For et stort Hurtigtog over en Strækning af 100 km vil der paa dette Beregningsgrundlag fremkomme følgende Forbrugstal og Udgift:

For Togstørrelse 400 Tons ved Gennemsnitshastighed 75 km/T (Maksimal-Forbrug).

	Damplokomotiv pr. 100 Loko.-km			Diesellokomotiv pr. 100 Loko.-km		
	Forbrug	Enhedspris	Udgift	Forbrug	Enhedspris	Udgift
	kg	Øre	Kr.		Øre	Kr.
Brændsel . . .	1440	2,25	32,40	310 l	6,28	19,47
Smøreolie . . .	4	20,52	0,82	5,8 kg	71,72	4,16
Vand . . . . .	10 t	20	2,00	—	—	—
	Ialt . . .		35,22	Ialt . . .		23,63

Denne Tabel er beregnet for Maksimalydelse. Ved Jernbanedrift er Lokomotivets Ydelser meget varierende baade fra Dag til Dag og paa samme Rejse; dette influerer ikke meget paa Damplokomotivets Økonomi, men Diesel-Maskinens Økonomi synker med synkende Ydelse og stiller den i dette Forhold ugunstigere end Damplokomotivet.

Man har ved Diesel-Lokomotiver ment at kunne undvære den ene Mund af Maskinpersonalet, men det forekommer mig tvivlsomt, om man af Hensyn til Togsikkerheden i det mindste ved store Tog og ved

*Hastigheder over ca. 50 km i Timen tør undvære to af de fire Øjne paa Lokomotivet\*).* Det fremhæves ganske vist, at man har det saakaldte »Dødsmands-Haandtag« paa Motormateriellet, som skal bøde paa Manglen af den ene Udkigsmand, men derom vil jeg fortælle en lille belærende Historie. Da jeg første Gang saa den Opfindelse ved Demonstration af et elektrisk Lokomotiv i Amerika, stod Opfinderen ved den ene Side af Lokomotivføreren, en af Banens Ingeniører ved den anden Side, og Haandtaget virkede som det skulde. Næste Gang, jeg saa det, var paa en Privathane her i Europa; da jeg kom ind i Førerrummet, bemærkede jeg en lille Pind ved Haandsvinget og spurgte da Føreren, hvad den var til. »Aah,« sagde han smilende, »det er saa besværligt hele Tiden at holde Haanden paa Svinget, og saa stikker vi en lille Pind derind.« »Naa,« sagde jeg, »det er, hvad man kalder at tage Patentet fra den.« »Akkurat,« svarede Manden — og dermed tabte jeg noget af Respekten for den Opfindelse. En anden Omstændighed, som ogsaa virker i negativ Retning, er, at der hænges Gardiner for Vinduet mellem Førerrummet og Kupeen, hvilket afskærer Konduktøren og Passagererne fra at holde Øje med Føreren.

Men vil man alligevel give Afkald paa den ene Mand, saa kan derved dog højst spares ca. 10 Kr. pr. Enkelttur af ca. 100 km Rejse, regnet med en Løn af 4000 Kr. med passende Tillæg for Sygdom og Ferie m. m.

*Vedligeholdelsesudgiften* for Lokomotiver er en meget større Sum end almindelig antaget — den beregnes for Tiden til ca. 13,5 Øre pr. Lokomotiv-kilometer for alle store og smaa Tog- og Rangermaskiner i Gennemsnit. Hertil kommer imidlertid et rimeligt Tillæg for almindelige Værkstedssomkostninger, og paa den 100 km Rejse falder saaledes en Reparationsudgift paa mindst 25 Kr., men for de meget store Lokomotiver bør man regne med 35 Kr., hvilket er meget nær det samme som den gennemsnitlige Materialeudgift i Driften. Man anslaaer i Almindelighed Vedligeholdelsesudgift og -tid ved et Maskinanlæg til at være proportional med Anlæggets Anskaffelsesværdi, og dette vil ogsaa gælde for en Del af et Diesel-Lokomotiv, Lokomotivets Hjul, Lagere og Ramme, hvad vi kan kalde »Vognen«, er temmelig ens; hvadenten Maskinen drives ved Damp- eller Dieselmaskine, men paa den anden Side er sidstnævntes Maskineri paa Grund af sin Sammensathed, den højere Temperatur, den ret difficile elektriske Transmission m. m. langt mere udsat for Slid, Fejl eller Brud, end den ret enkle Dampkedel og uhyre simple Dampmaskine. Reparationstiden vil følge Lønudgiften, og der synes saaledes ikke at kunne ventes Besparelse hverken i Tid eller Vedligeholdelsesudgift, men snarere det modsatte, ogsaa fordi Anskaffelsessummen for et Diesel-Lokomotiv foreløbig og vistnok ogsaa i Fremtiden vil være betydelig større end for Damplokomotivet.

*Forrentning og Afskrivning* beregnes 10 pCt. p. a.; da Værdien af et stort Damplokomotiv kan anslaaes til 120 000 Kr., bliver det 12 000 Kr. aarlig, og da den aarlige Kørsel pr. Lokomotiv næppe kan blive

meget over 60 000 km, bliver Udgiften til Forentning og Afskrivning 20 Kr. pr. 100 km med Damp-Lokomotiv.

Vi kommer saaledes til det bemærkelsesværdige Resultat, at Udgiften til Trækkekraften med store Damp-Lokomotiver og excl. Lokomotivpersonalets Lønninger fordeler sig ligelig imellem Brændsel m. m. og Vedligeholdelse med hver ca. 35 Kr. pr. 100 km, medens Renter og Afskrivning for Damp-Lokomotivet er ca. 20 Kr. med de anførte Priser.

Som en Fordel ved Diesel-Lokomotiverne er blevet fremhævet, at man behøvede et mindre Antal af Diesel-Lokomotiver end af Damplokomotiver, hvilket dog turde blive en Skuffelse. Lokomotivernes Ydelse vil altid være afhængig af Køreplanen; der er ikke altid straks et passende Returtog parat til Afgang, naar et andet kommer ind, og hvadenten det er den ene eller den anden Lokomotivtype, skal der renses, opsmøres, tages nyt Brændsel m. m., der vil for begge Typer fordres Eftersyn og Smaa-reparationer, og selv om Diesel-Lokomotiverne ikke skal have Kedeludvaskning, tager det alt ialt den samme Tid.

*Køreplanens Fordringer* vil være de alt overvejende og afgørende for Maskinbenyttelsen: som Eksempel skal nævnes, at de sjællandske Iltog paa Vestbanen Nr. 42 og 44 til daglig kun behøver ialt 2 Maskiner, men ved Højtiderne og Feriens Afslutning køres hvert af disse Tog i 2 og 3 Afdelinger og kræver da 5 Maskiner; de 3 Damplokomotiver maa altsaa være til Stede iblandt Reserven, og det bliver ikke anderledes, om man kører med Diesel-Lokomotiver.

Vi ser saaledes, at der ved Diesel-Lokomotiverne vel kan spares noget paa Materialeforbruget og muligvis paa Betjeningen, men at Vedligeholdelsen sandsynligvis bliver dyrere, og at Renter og Afskrivning vil fordre langt større Beløb, fordi Diesel-Lokomotiverne er saa meget dyrere i Anskaffelsen end Damp-Lokomotiverne.

#### *Motorvognene.*

I det foregaaende er kun foretaget Sammenligninger mellem meget store Lokomotiver.

Hvor man kan nøjes med ringe Kraft til en Driftsform, der nærmest kan sammenlignes med Sporvejsdrift, ligger Sagen helt anderledes.

Der er i Tidens Løb gjort talrige Forsøg paa at konstruere et praktisk brugbart Damplokomotiv med ringe Kraft — jeg erindrer blot om de mislykkede Forsøg med *Rowan's* Dampvogne paa nogle sjællandske og jyske Privathaner samt paa Strandvejens Dampsporvej.

Efter de glimrende Resultater med Automobileer paa Gader og Veje ligger det jo meget nær at indrette en Automobilomnibus saaledes, at den kan løbe paa Skinner, og hertil anvende Motorer for lette Olier; de er mindre sammensatte i Konstruktionen og derfor noget billigere end Diesel-Maskiner, men deres Brændselolieforbrug er til Gengæld dyrere. Hvorvidt det er økonomisk fordelagtigt at optage denne Omnibusdrift paa Jernbaner, er et nogenlunde let Regnestykke, da man paa kort Tid kan faa et

godt Begreb om de dermed forbundne Indtægter og Udgifter, som i dette Tilfælde let kan holdes særskilt for hver enkelt Rute. For at komme til Klarhed over, hvilken Trafikmængde saadanne Omnibustog kan bringe Jernbanen, er det forøvrigt ikke nødvendigt at anskaffe kostbare Motortog i første Omgang, da et mindre, ældre Lokomotiv og en eller to ældre Vogne kan gøres Fyldest i Forsøgsperioden, selv om Udgiften for en lille Tid bliver større end ved Kørsel med et til Øjemedet særlig konstrueret Materiel.

I dette Tilfælde kan man nok se bort fra Udgiften til Vedligeholdelse og Forrentning af selve Baneanlægget, da dette dog maa være til Stede af Hensyn til den øvrige Jernbanedrift, og man kan nøjes med et lille Overskud til Dækning af Administration og almindelige Udgifter, i Betragtning af, at denne Omnibusdrift vil lette, fremskynde og billiggøre den øvrige Toggang, fordi Hovedtogene ikke behøver saa mange Standsninger, naar de suppleres af hyppige Omnibustog, og fordi Blandettogene kan opløses i Omnibustog og rene Godstog. Hvad dette betyder, i Tid og Penge, vil bedst kunne forklares ved et Eksempel:

Strækningen Fredericia—Aarhus er 109 km lang med 3 Bystationer og 16 andre Stoppesteder, og til Fartens Nedbringelse og Genoptagelse kræves for hver Standsning 2 à 3 Minutter — efter Forbuddet imellem Maskinkraften og Togbelastningen — og til Togets Ophold under Ekspeditionen medgaar 1 à 2 Minutter. For 16 Stoppesteder tilsammen medgaar altsaa imellem 48 og 80 Minutter.

Den til Standsning og Igangsætning forbrugte Trækkekraft medfører samme Udgift som Kørslen paa 2 à 3 km, og opgiver man de 16 Stoppesteder, vil Besparelsen svare til en Kørsel af 32—48 Toglekilometer.

Et Blandetog, som kører forbi 16 Mellemstationer uden Standsning, koster altsaa ikke mere i Trækkekraft paa 109 km Rejselængde end et ikke standsende Tog — rent Godstog — koster paa rundt regnet 70 km Rejselængde, og samtidig forkortes Godstogets Rejsetid med omkring 1 Time, hvilket vil paavirke Lønningskontoen.

Naar Persondelen som forudsat udskilles, bliver der Plads til 3—4 læssede Godsvogne i Toget, men Forudsætningen er, at der er Brug for det forøgede Vognantal i det rene Godstog.

Heraf fremgaar, at en Omnibusdrift paa Hovedbaner kan indtjene ret bemærkelsesværdige Besparelser, der bør regnes med ved Indførelsen af Motorvognsdrift.

Det her omtalte Forhold har man været opmærksom paa i mange Aar, men Indførelsen af Omnibustog er hovedsagelig strandet paa, at en enkeltsporet Bane med nogenlunde tæt Togfølge i Reglen ikke tillader Indlæggelsen af slige Tog, fordi Krydsninger og Overhalinger af andre Tog ikke gør det muligt, og det har saaledes maattet vente, indtil der blev Dobbeltspor paa de Strækninger, hvor Omnibustog ellers var ønskelige og fordelagtige.

Det synes herefter ikke at kunne blive nogen Fordel for danske Jernbaner at erstatte de store Damp-

lokomotiver med Diesel-Lokomotiver af de nu kendte Konstruktioner, saalænge som Anskaffelsespriserne ikke nærmer sig stærkt til hinanden, men ligesom Damplokomotivet ikke er udsprunget fuldt færdigt af Robert Stephensons Haand i 1829, men stadig er gjort mere fuldkomment, saaledes kan det vel ogsaa forventes, at Diesel-Lokomotivet bliver mere enkelt i Konstruktionen og billigere i Anskaffelsen. Mange fremragende Konstruktører i alle Industrilande er beskæftiget for at naa disse Maal.

Det er ubestrideligt, at Diesel-Lokomotivernes Brændselsforbrug er billigere end Damplokomotivernes, men Udgiften til Brændsel spiller som anført kun en mindre Rolle, og derfor kan det nye Lokomotivsystem have sin Fordel, hvor Kul er meget dyre og Brændselsolien let tilgængelig, samt hvor der ikke kan skaffes brugbart Vand til Fødning af Dampkedler.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Bladstof.

I D. L. T. Nr. 24 er optaget en 8 Spalter lang Artikel, »Gennem rygende Snestorm«. Værre »Pladder« er vist aldrig set i vort Fagblad. Artiklen er skrevet af og om Lokf. N. Hammers Kamp med Snedriverne paa en Spadseretur fra Roskilde til Gadstrup, den 15. Februar 1929 Kl. 2,30. Kampen blev udført i Knæbenklæder, Gummistøvler med Laaropslag, Stortroje, Persianerhue m. m. Efter Skildringen kunde man virkelig godt have ondt af den arme Lokf., men man beroliges alligevel betydelig, naar man ved Siden af at det øvrige Selvros erfarer, at Forfatteren er godt trænet i Brydning, Svømning, Gymnastik og anstrengende Jagtture i al Slags Vejr.

Men bortset fra al den Staahej hin Februar Morgen, saa hører den Slags Almanak-Historier ikke hjemme i et Fagblad. Artiklens Fremkomst i D. L. T. skyldes sikkert kun Stofmangel, og for at blive forskaanet for denne Slags Udgydelser i Fremtiden, vil jeg som ivrig Læser af D. L. T., gerne stille Redaktøren et Forslag, som, hvis det gennemføres, vil blive hilst med Glæde og Tilfredshed af en Mængde Lokotivmænd, og som samtidig vil betyde »Stof« til Redaktøren.

Efter hvert Hovedbestyrelsesmøde plejer D. L. T. at bringe et meget kortfattet Referat af Forhandlingerne i Hovedbestyrelsen. *Udvid dette Referat betydeligt Hr. Redaktør!* Lad hvert H. B. Medlems Udtalelse i Resuméform komme i Bladet, dels faar Medlemmerne at vide; hvad det er for Sager H. B. behandler, og dels lærer man derigennem de forskellige H. B. Medlemmers Standpunkt at kende, hvilket vel nok tør siges ikke er uden Betydning for de menige Medlemmer, som har valgt d'Hrr. til at varetage deres Interesser.

Dette Forslag vil i nogen Grad betyde »Stof« til Bladet, Hr. Redaktør, og Fremgangsmaaden er ikke ukendt fra andre Fagblade.

Kvartalsberetninger, som efter sidste Kongres skal udsendes til Afdelingsformændene, har i denne For-

bindelse ingen Betydning, da disse Beretninger vel nok i de fleste Tilfælde ligger begravet i Formændenes Skrivebordsskuffer, og da Foreningen nu en Gang bestaar af andre end H. B. Medlemmer og Afd. Fm., er det ligefrem beskæmmende for Foreningens øvrige Medlemmer, intet at vide om, hvad der foregaar i »det øverste Raad«, bortset fra hverandet Aar paa Kongressen, og en aarlig Generalforsamling i Afd., og som saa endda grundet paa vor Tjenestes Art en stor Del er forhindret i at give Møde.

Den Slags Ting avler ikke Sammenhold, og Organisationsforstaaelse.

Altsaa, Hr. Redaktør, Væk med Almanak-Historierne o. l. og lad os i vort ellers gode Fagblad og udmærkede Bindeled mellem Medlemmerne faa noget at vide om det virkelige Fagforeningsarbejde.

Frederikshavn i December 1931.

Carl Petersen,  
Lokf.

Det er muligt, at Carl Petersen har Ret i, at den Slags »Almanak-Historier«, som han betegner dem, ikke har hjemme i et Fagblad, men dette var ikke en »Historie«, men derimod en sandfærdig Tildragelse fortalt paa den paagældendes egen Maade, og den fortæller om hvilke Strabadser, han maatte gennemgaa, fordi han følte det som en Pligt at møde til sin Tjeneste, selv om det medførte nogle Lidelser.

Der er dog en god Moral i Historien.

Det er jo saaledes, at det kan være forbundet med Vanskeligheder, med store Vanskeligheder, at lede et Blad, saadan at alle Medlemmer er tilfredse, det tror jeg Carl Petersen ved, Synspunkterne er saa forskelligartede; det vil være svært at finde en Generalnævner, hvori det hele gaar op. Vi havde ikke tænkt, at Carl Petersen havde faaet Kvalme af den lille Skitse, men det har han altsaa, og det er vi kede af.

Carl Petersen er imidlertid saa flink at stille et Forslag, som han ganske passende kunde have stillet og søgt gennemført, medens han sad i Hovedbestyrelsen. Der sad han da nogle Aar. Det skulde gennemføres, for at Medlemmerne kunde faa at vide, hvad det er for Sager, H. B. behandler, og dels for at lære de forskellige H. B. Medlemmers Standpunkter at kende, hvad der ikke er uden Betydning, som Carl P siger.

Nu kan Carl Petersen sagtens fremsætte dette Forslag, men det er som sagt kedeligt, at han ikke benyttede Lejligheden medens Tid var, nu er det bag efter. Det kan jo være, at der blandt tænksomme Medlemmer havde været nogle, som havde følt sig mindre godt tilpas, hvis det havde været i Brug medens C. P. sad der, ved at se C. P.s Udtalelser i Resuméform Gang paa Gang, fordi de havde faaet Vanskelighed ved at forlige dem med hinanden.

Det er imidlertid heller ikke den enkeltes Udtalelser, det kommer an paa, det, det kommer an paa, er derimod den samlede H. B.s Stilling.

Men kære Carl P., nu læser Hovedbestyrelsen dit Indlæg og lad os se, hvad det fører til. Jeg modtager med Glæde et fyldigere Stof vedrørende Foreningsarbejdet og for den Sags Skyld evtl. ogsaa godt Stof fra dig.

Red.

## OLIEFYRET DAMVUGN TIL SYDAMERIKA

Dampvognen, som ses i vedstaaende Billede, er bygget til en Bjerghane med 1,067 Meters Sporvidde mellem Caracas og Los Tegues i Venezuela. Mellem de to Byers Beliggenhed er der en Højdeforskel af 724 Meter, hvorved der ved Los Teques paa en Strækning af 15 km forekommer Stigning fra 1 : 55 og den modsatte Vej mellemliggende Stigninger paa 1 : 58. Banens største Stigning er 1 : 45 og mindste Kurveradius 60 Meter.

Dampvognen er billig i Jernbanedrift, hvad enten det gælder Bjerghane eller horisontal Bane. Ved at anbringe Maskinen paa selve Vognen og anvende Vognens Hjul til Drivhjul, opnaas ved Vognens uens Belastning en Adhæsion, der staar i Forhold til den fornødne Trækkekraft og en stor Transporterings- evne ved den mindst mulige Anstrengelse af Personel og Materiel. Det forventes, at denne Kraftvognstype vil bringe lige saa gode Resultater som mange andre paa amerikanske Jernbaner benyttede, og at den vil være et godt Middel mod Konkurrencen fra Vejtrafikken ved at byde en hyppig, billig og komfortabel Rejsemulighed. Venezuela-Olie anvendes som Brændsel, og der er lagt særlig Vægt paa at opnaa en fuldstændig Forbrænding, for at Banens mange Tunneller kan holdes rene og fri for Røg.

Maskinfabrikken *Esslingen* i Tyskland har bygget Vognen. Efter indgaaende Prøver med Venezuela-Olie har man bestemt sig til den her benyttede Konstruktion og Dimensioner. Dampvognen har to 4-hjulede Trucker, men der anvendes kun een Aksel til Vognens Fremdrift. Cylindrene sidder paa Truckrammen, som hviler paa Bladfjedre paa begge Aksler og bærer Vognkassen paa mellemliggende Skruerfjedre. Vognkassen styres ved Hjælp af Kedlens Underdel, der er fast anbragt paa Midten af Truckrammen og virker som Bæretap for Trucken, hvorigennem Maskinens Fremdrift paa Trucken og Truckens Forskydning i Tværetning overføres til Vognkassen.

Kedlen er af Kittel-Typen og er udrustet med Schmidt-Smaarørsoverheder, et Vandrenseanlæg og er beregnet til Oliefyring. Maskinerne har *Hensinger*-Styring og Stempelglider, der ligesom Cylinderstempellet er i eet med Stempelstangen. Stylingen skiftes med Haanden og Cylindrene smøres med et *Bosch*-Smøreapparat, drevet af Maskinen. Trykluft- og Haandbremse bremser alle Hjul, og Vognen er udrustet med Trykluf sandspreder. Regulator, Styring, Brændstofventil, Haner, Sandspreder, Lufttilførsel til Fyret, Injectorer, Bremses, Fløjte m. m. kan alle betjenes, uden at Føreren behøver at ændre sin siddende Stilling, hvorfor Vognen er eenmandsbetjent.

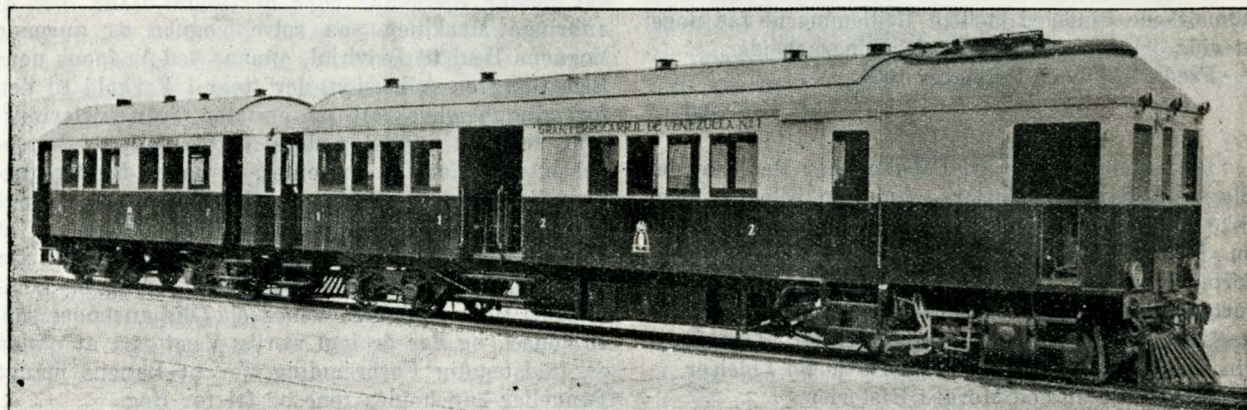
Opfyring af Kedlen i kold Tilstand varer for at sætte Dampen op til fuld Spænding  $1\frac{1}{2}$  Time, men Genopfyring naar Kedlen er varm varer kun 20 Minutter. Ved normal Kraftudvikling bruges ca. 130 kg Olie pr. Time. Der fordampes ca. 1250 kg Vand ( $1,25 m^3$ ) i Timen og Dampen overhedes til 340 à 380 Grader, hvilket svarer til en Fordampningsevne af omtrent 9,6 kg Damp pr. kg Olie og en Kedel-

virkningsgrad af 72 Procent. (Lokomotivkedlens Virkningsgrad regnes til 60 à 65 Procent.) Under disse Omstændigheder er Maskinens Ydeevne ved en Gennemsnitsfart af 30 km i Timen og en konstant Kraftydelse af 1205 kg ca. 135 H. K. og Dampforbruget er da omtrent 7,4 kg pr. H. K., fraregnet Dampen, der medgaar til Indblæsning af Brændolien. Paa det Tidspunkt, Prøven blev afholdt, var hverken Stempler eller Glidere slidt til.

Hvis Forbrændings hastigheden forøges til, at der brændes 154 kg Olie pr. Time, vil der i samme Tid fordampe 1570 kg Vand, d. v. s., at Fordampningen bliver 10,2 kg pr. kg Olie og 37 kg Damp pr.

m<sup>2</sup> Hedeflade. Damp temperaturen bliver da 400 Grader og Virkningsgraden 75 Procent. Kedlens Dampudvikling kan reduceres til omtrent  $\frac{1}{5}$  uden nogen væsentlig Forandring i Kedlens Virkningsgrad. Olie- og Lufttilførsel kan for at faa en god, rogfri Forbrænding reguleres ved at kontrollere Røggassen og Overhederens Termometer. Som Eksempel paa Dampvognens Igangsætningsevne kan anføres, at ved god Sanding paa en Stigning af 1 : 45 i en Kurve med 75 Meter Radius opnaas en Acceleration af 0,22 Meter i de første Sekunder. Dampvognen alene har 42 Siddepladser.

F. Spoer.



Oliefyret Dampvogn med Bivogn.

Cylinderdiameter (2) .....	240 mm	Damptryk .....	16 at
Slaglængde .....	330 mm	Vandbeholdning .....	1,3 m <sup>3</sup>
Drivhjulsdiameter .....	767 mm	Oliebeholdning .....	0,6 m <sup>3</sup>
Adhæensionsvægt (største) .....	10,6 t	Maksimalhastighed .....	50 km/Tim.

## JERNBANE TIL PIZ BERNINA

Bjærgbanen til Jomfruen, det meget beundrede og anerkendte Værk af Trafik teknik, vil om nogle Aar ikke mere være heromt som Europas højest førende Bjærgbane. Der er nu dannet et Selskab, som med Bistand af amerikanske og svejtsiske Pengemænd vil bygge en Bane til Bjærgtoppen Piz Bernina. Denne ligger ogsaa i Svejts, i Kanton Graubunden og hæver sig 4052 Meter. Den planlagte Bane skal udgaa fra Stationen Morterascch paa Bernina-Banen, ca. 12 Kilometer fra St. Moritz og underlægge sig Piz Bernina indtil en Højde af 4018 Meter, saa der vil for dem, der vil op paa Bjærgets højeste Punkt endnu være 34 Meter at tilbagelægge. Højdeforskellen mellem den 1899 Meter højt beliggende Udgangsstation og Banens højeste Punkt bliver saaledes 2119 Meter, og denne skal den nye Banes Hæstekræfter overvinde paa en 9,34 Kilometer lang Strækning i Løbet af 80 Minutter. Grundet paa forekommende vekslende Stigningsforhold paa Banen bliver denne skiftevis Adhæensions- eller Tandhjulsbane. Paa Strækningsafsnit med svagere Stigning er Adhætionen mellem Hjul og Skinne tilstrækkeligt til at føre Toget frem, men paa

de stærke Stigninger strækker den ikke til, hvorfor nogle under Lokomotivet anbragte Tandhjul bringes i Indgrib paa en mellem Skinnerne anbragt Tandstang.

Banen skal, som det ligger nær for at antage, drives med elektrisk Kraft. Togene kommer til at bestaa af Vogne, hvorfra der havs en god Udsigt, deriblandt en Spisevogn, saa »Bestigningen« af Piz Bernina kan foregaa under de gunstigste Forhold. I et stort Bjærg-hotel ved Banens Endestation kan de Rejsende holde Rast og overvinde Følgerne af den hurtige Luftforandring. Paa Høj-Bjærgbaner indfinder der sig hyppigt den bekendte Bjærgsyge, der særligt paa Bjærgbanen fra Lima til Oraya i Andeshjergene (Peru) kommer til Udbrud. Paa denne er de Rejsende i 11 Timer underkastet Virkningen af Forskellen mellem Limas milde Kystklima og det kolde Bjærgklima, der medfører Aandenød, Hjertebanken, Øresusen og Træthed i alle Lemmer; hos svage Naturer kan det endog give sig Udslag ved Næse- og Mundblødninger og Besvimelsesanfald. Noget lignende forekommer paa den for sine herlige Udsigtspunkter saa kendte og meget benyttede Manitou and Pikes Peak-Tandbane i Colorado, paa hvilken Togene i mindre end 90 Min. fra 2000 Meters Højde hæver sig til den 4300 Meter højt



beliggende Endestation; det er paa det nærmeste som Piz Bernina-Banen.

Anlægssummen for den nye Bjergbane i Svejts er beregnet til 11 Millioner Svejtser-Franc, hvad man nok kan kalde en stor Sum for 9,34 Kilometer Jernbane, men det maa huskes at Banen hovedsageligt gaar gennem evig Sne og mange Steder over Gletschere, og at der bliver mange Tunneller for Banen. Alene det at bringe Byggematerialerne op i saadanne Højder volder saa mange Besværligheder, at der kan være Tvivl om, at Pengene slaar til. For Banens Rentabilitet nærer man derimod ingen Bekymringer, da Turistlivet i Svejts med St. Moritz som Midtpunkt tiltrækker Velhavere fra alle Lande, og næppe vil nogen i St. Moritz undlade at bestige Piz Bernina, naar Turen kan tilendebringes paa een Dag.

Endestationen paa Piz Bernina-Banen bliver den højest beliggende europæiske Jernbanestation, men vil dog komme til at staa noget tilbage for de amerikanske Jernbanestationer. Verdens højeste Bane er den omtalte Bane i Peru, der naar op i en Højde af 4774 Meter for at passere Andeshjergene. Den er 230 Kilometer lang og snor sig fra det Stille Ocean i skarpe Kurver op ad Bjerget, og for at Stigningerne ikke skal blive mere end 40 pro Mille (1:25), gaar Banen gennem ca. 30 Tunneller og over samme Antal Broer. Lige saa imponerende er den peruanske Sydbane. Den er 522 Kilometer lang og gaar ved Portez del Cruzera gennem en 1173 Meter lang Tunnel for at naa sit højeste Punkt 4770 Meter over Havet. De amerikanske Bjærgbaner har dermed overtrumpet Banerne i den gamle Verden, og har man paa de nævnte amerikanske Baner den Fordel i Sammenligning med europæiske Bjærgbaner, at Snegrænsen i Andeshjergene ligger 5000 Meter oppe mod 2700 Meter i Svejts, saa er der til Gengæld i Sydamerika særlige klimatiske Forhold at kæmpe imod.

Bjærgbanerne har lettet Adgangen til Naturskønhederne i Bjergene, men selv om Teknikken og Trafikken paa Banerne gør Indgreb i Naturen, vil der dog være en vid Mark for Bjærgbestigere til Fods og for stille Naturbetragtere.

*cresc.*

## VERDENS HURTIGSTE JERNBANETOG

Fra Sommeren 1929 løb Verdens hurtigste Jernbanetog paa Great Western Railway mellem Swindon og London Paddington Station og brugte med en Gennemsnitshastighed af 106,3 km i Timen 70 Minutter for at tilbagelægge de 124,3 Kilometer mellem de to Stationer.

I 1930 naede de kanadiske Jernbaner op paa en Gennemsnitshastighed af 101 km i Timen og slog i 1931 den engelske Verdensrekord ved at opnaa en Gennemsnitshastighed af 110,9 km i Timen for de hurtigste Tog. Men den 14. September tog G. W. R. atter Verdensrekorden ved at køre fra Swindon til Paddington paa 67 Minutter, hvilket giver en Gennemsnitshastighed fra Start til Stop af 111,3 km i

Timen. Nogle Dage senere førtes Toget over samme Strækning i 59½ Minut og ankom 7½ Minut for tidligt til Paddington. Det bestod af 6 Vogne, vejede 200 Tons og fremførtes ifølge »The Locomotive« af Lokomotivfører J. W. Street og Lokomotivfyrbøder F. W. Scheerer. Paa Førerhuset var der paa et Skilt malet to Vinger og Paaskriften »Cheltenham Flyveren, Verdens hurtigste Tog. Gennemsnitshastigheden var 125,3 km i Timen. Da Toget havde tilbagelagt 5 km, var Hastigheden 96,5 km i Timen, og 129,2 km i Timen, da 10 km var tilbagelagt. Paa en Vej-længde af 70 km var Hastigheden ikke under 129 km i Timen, og den største Hastighed var 143,4 km i Timen. Dagen efter satte Lokomotivfører C. Wasley og Lokomotivfyrbøder A. Hoyle en ny Rekord og brugte med et Tog paa 219 Tons kun 58 Minutter, hvilket giver en Gennemsnitshastighed af 128,5 km i Timen. Toget fremførtes af en 4-cylindret Maskine med tre koblede Aksler. Nu faar man sikkert travlt i Frankrig med at faa sat Hastigheden op. Mellem Paris og St. Quentin (153 km) køres med en Gennemsnitshastighed af »kun« 104,2 km i Timen.

*driver.*

## Lønningsindtægt i Kalenderaaret 1931 for Lokomotiv- og Motorpersonalet.

	a.	b.	c.	d.	e.	f.	
<b>Lokomotivførere.</b>							
Grundløn	gifte .....	4021	3975	3858	3768	3648	3534
	ugifte over 40 Aar ..	3809	3763	3646	3556	3436	3322
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3768	3722	3605	3515	3395	3281
	andre ugifte .....	3685	3639	3522	3432	3312	3198
do., 1. A.T.	gifte .....	4351	4305	4188	4098	3978	3864
	ugifte over 40 Aar ..	4139	4093	3976	3886	3766	3652
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	4098	3969	3935	3845	3725	3611
	andre ugifte .....	4015	4052	3852	3762	3642	3528
do., 2. A.T.	gifte .....	4689	4643	4526	4436	4316	4202
	ugifte over 40 Aar ..	4473	4447	4310	4220	4100	3986
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	4432	4301	4269	4179	4059	3945
	andre ugifte .....	4347	4336	4184	4094	3974	3860
<b>Vognmestre og Motorførere af 1. Gr.</b>							
Grundløn	gifte .....	3878	3832	3715	3625	3505	3391
	ugifte over 40 Aar ..	3675	3629	3512	3422	3302	3188
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3637	3591	3474	3384	3264	3150
	andre ugifte .....	3557	3511	3394	3304	3184	3070
do., 1. A.T.	gifte .....	4171	4125	4008	3918	3798	3684
	ugifte over 40 Aar ..	3959	3913	3796	3706	3586	3472
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3918	3872	3755	3665	3545	3431
	andre ugifte .....	3835	3789	3672	3582	3462	3348
do., 2. A.T.	gifte .....	4441	4395	4278	4188	4068	3954
	ugifte over 40 Aar ..	4229	4183	4066	3976	3856	3742
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	4188	4142	4025	3935	3815	3701
	andre ugifte .....	4105	4059	3942	3852	3732	3618
<b>Lokomotivfyrbødere.</b>							
Grundløn	gifte .....	3139	3093	2976	2886	2766	2652
	ugifte over 40 Aar ..	2938	2892	2775	2685	2565	2451
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	2900	2854	2737	2647	2527	2413
	andre ugifte .....	2821	2775	2658	2568	2448	2334
do., 1. A.T.	gifte .....	3289	3243	3126	3036	2916	2802
	ugifte over 40 Aar ..	3088	3042	2925	2835	2715	2601
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3050	3004	2887	2797	2677	2563
	andre ugifte .....	2971	2925	2808	2718	2598	2484
do., 2. A.T.	gifte .....	3443	3397	3280	3190	3070	2956
	ugifte over 40 Aar ..	3240	3194	3077	2987	2867	2753
	ugifte mel. 35—Aar ..	3202	3156	3039	2949	2829	2715
	andre ugifte .....	3122	3076	2959	2869	2749	2635
do., 3. A.T.	gifte .....	3593	3547	3430	3340	3220	3106
	ugifte over 40 Aar ..	3390	3344	3227	3137	3017	2903
	ugifte mel. 35—40 Aar ..	3352	3306	3189	3099	2979	2865
	andre ugifte .....	3272	3226	3109	3019	2899	2785

Øvønnævnte Beløb maa dog for de i Sønderjylland stationerede Tjenestemænds Vedkommende yderligere forhøjes med 120 Kr. (midlertidigt Løntillæg.)

For saa vidt angaar Motorførere af 2. Grad har det ikke været muligt at anføre nogen Oversigt over Lønningsindtægten. I den nye Lønningslov er de paagældende ganske vist anbragt i 13. Lønningsklasse, men i Henhold til Overgangsbestemmelserne i Tjenestemandslovens § 832 opnaar de Motorførere II, som før 1. Juli 1931 var Motorførere, personlige Tillæg, saa den tidligere Indtægt i 12. Lønningsklasse fremdeles kan naas. Imidlertid er disse Tillæg ikke overskuelige, og der kan saaledes ikke gives nogen samlet Oversigt vedrørende Aarsindtægten for disse Tjenestemænd.



### JULETRÆ

De københavnske Lokomotivførerafdelinger afholder Juletræ og Bal Lørdag d. 9. Januar i Arbejderforeningen, Nørrevold 92.

Medlemmerne anmodes om at møde præcis med Børnene, da Indmarch til Juletræet finder Sted præcis Kl. 18.

En Julenisse vil lege med Børnene, og der opføres en Eventyrkomedie: »I Skoven skulde være Gilde«.

Bal for Børnene slutter Kl. 22, hvorefter de Voksne fortsætter til Kl. 2.

Foruden Julekurv til Børnene vil der blive uddelt flere Stykker fine Genstande gratis. Billetter faas paa Kk. hos Lokomotivfører Bredahl, Dybbølrenise, Lokomotivfører Hein, Gb., Udvalget, E. Christensen, Egevang samt K. Olsen.

Man forventer stor Tilslutning, da Festudvalget har gjort sig enorme Anstrengelser, for at Festen skal blive vellykket. Intet Billetsalg ved Indgangen.

Tag Venner og Bekendte med. *Festudvalget.*



### De franske Jernbaners Underskud

naaede i 1929 1884 Millioner Frs., i 1930: 2944 Millioner og vil antagelig naa op paa 2940 Millioner Frs. i 1932. Her vil hverken en Forhøjelse af Billetpriiserne eller en Lønnedsættelse som — paa Trods af at Regeringen nægter at give sit Minde — stadigvæk dukker op, kunne hjælpe paa Banernes skandaløse Forvaltning. Banernes 105 administrative Bestyrelsesmedlemmer indtager over 700 Pladser i de Selskabers Bestyrelse, der er Banernes Leverandører. Den socialdemokratiske Deputerede Jules Moch har nu udarbejdet et bestemt Forslag, der gaar ud paa de Private Baners Ophævelse og Nationalisering. Overenskomsten af 1921 hylder iøvrigt Banernes Uansvarlighed. Følgen er en enestaaende Administration, hvis Underskud endnu forøges ved en automatisk Forhøjelse af Billetpriiserne, d. v. s. af Selskaberne, eller i Mangel heraf, af Staten, d. v. s. Tilskuds-yderen. Selskaberne har allerede for længe siden mistet

Karakteren af Privatselskaber, idet de truedes af Bankerot; de er i hvert Fald modne til Nationalisering.

### De engelske Jernbanemænds Forbund

afholdt den 13. December to Møder i New Cross Empire og i Stradforde Raadhus, hvor C. F. Cramp og W. Dobbie talte energisk mod en hvilken som helst Lønnedsættelse. Mødet i Stradford vedtog sluttelig følgende Resolution:

»Vi har vedtaget ikke mere at tage imod nogen som helst Forringelse af vore Arbejdsbetingelser. Vi giver herved vor Organisations Ledere Mandat til at meddele Selskaberne hurtigst mulig Indholdet af denne Resolution og kræve den nationale Overenskomst af 1920 atter overholdt. Om nødvendigt er vi parate til at støtte vore Krav ved Strejke.«

### De tuniske Jernbaner

gav i 1929 et Udbytte paa 29 Millioner Frs. og i 1930 paa 18 Millioner Frs. af en Kapital paa kun 39 Millioner Frs.

Men nu synes Krisen ogsaa at have naaet Tunis; Færdslen er i aftagende, og Arbejdsgiverne, der maa betragtes som en automatisk Refleks af det kapitalistiske Styre, begynder at skære ned paa de lavere Klassers Lønninger. Direktionen har nu indskrænket Arbejdstiden med en Time daglig. Tusinder af Jernbanernes Værkstedarbejdere vil altsaa blive haardt ramte. 21 Mekaniker-Lærlinge med 1—7 Aars Tjeneste er nu i Løbet af én Dag blevet forvandlede til Arbejdsmand, der begynder deres Løbebane. Jernbanemænd, der tjente 10—11 Frs. om Dagen er blevet afskediget for at blive genantaget næste Dag mod en lavere Løn. Desuden har Selskabet faaet Regeringens Tilladelse til kun at betale 5 pCt. i Stedet for 15 pCt. til Pensionskassen. Vore Kammerater i Tunis siger, at det er »et Snyderi paa 10 pCt.«

### De østrigske Forbunds-Baner

er i en vanskelig økonomisk Situation. Forvaltningen har dog fundet paa en Løsning, som det ikke har kostet nogen Anstrengelse at finde, nemlig nye Lønnedsættelser. Hvor almindelig anvendt denne Forholdsregel end maatte synes, saa har de østrigske Baners Forslag dog alligevel noget originalt: Nedsættelsen er forholdsmæssig, men i omvendt Orden. Det vil altsaa sige, at de højeste Lønningsklasser ikke berøres. Mellemklasserne derimod faar deres Løn nedsat med 1 pCt. og de lavere Klasser med 2 pCt. Desuden har man inddraget 2 Tillæg, som højtideligt var blevet lovet Personalet for 1932 og 1933. Kontingentet til Pensionskassen er blevet forhøjet med 3 pCt., mens selve Pensionerne bliver reducerede med 5 pCt. Naar man nu regner disse Nedsættelser sammen og tilføjer de i Juli og Oktober gennemførte Lønnedsættelser, saa kommer man til den Slutning, at Personalets Indtægter er 20—25 pCt. lavere end Lønningsniveauet 1931. Og medens de østrigske Forbundsbaner stadigvæk kræver »nye Ofre« af deres Personale, har de alligevel Raad til at forøde store Beløb væk i Form af Tarifsubventioner til de store Speditører og det storindustrielle Alpine Montangesellschaft. Med disse saaledes modtagne Penge understøtter dette Selskab det fascistiske Hjemmeværn. Personalet er imidlertid ikke indstillet paa at tolerere dette og forbereder sig paa Kampen.

**Jernbanerne i Norge**

er ogsaa besat af Indskrænkningssmanien. Enmandsbetjeningen ved elektriske Lokomotiver har man allerede gennemført under Personalets og de betræffende Organisationers Protest. Nu vil man gaa et Skridt videre, idet man ogsaa vil indskrænke Antallet af Konduktører. For at alt dette kan gennemføres, er det nødvendigt at stryge Prgf. 142 i Tjenestereglementet. Distriktschefen i Oslo har derfor indgivet et Forslag desangaaende, men skønt Jernbaneforvaltningen overhovedet endnu ikke havde beskæftiget sig med Sagen, var Chefens »Sparedille« asa stor, at han uden videre gennemførte en Indskrænkning i Antallet af Konduktører. Da Personalet gjorde ham opmærksom paa denne Forholdsregels Utilladelighed, fik de til Svar, at man dog havde indgivet et Forslag vedrørende denne Paragrafs Ophævelse. At det rejsende Publikums Sikkerhed bringes i Fare, synes ikke at spille nogen Rolle.

- 16207 14940 Vestergaard, K.: Fra Syd og Nord.
- 16208 14910 Dyrehøj, R.: Vi nærer en Drøm.
- 16209 14929 Pulu, Keng: Røvere og Soldater.
- 16210 14926 Carlsen-Skiødt: Spejder Niels.
- 16211 14925 Bolt, N.: Lillepeter.
- 16212 14928 Nielsen, Sv. G.: Stue — Første og Kvist.
- 16213 14927 Jørgensen, Alb.: Ellehuset.
- 16214a 14915 Günther, A.: Helgeninden og hendes Nar I.
- 16214b 14915 do.: do. II.
- 16215 14916 Heller, F.: Hr. Collin erklærer Krig.
- 16216 14920 Passos, J. D.: Den 42de Breddegrad.
- 16217 14913 Gejlager, A. J.: Degnens Datter.
- 16218 Isberg, H.: Farmors Rosenbusk.
- 16219 14924 Soya: Jeg kunde nemt ta 100 Kr.
- 16220 14907 Baadsgaard, A.: Spirer under Sneen.
- 16221 14909 Conrad, Joseph: Tilfældet.
- 16222 14914 Gravlund, T.: Livets Undersaatter.
- 16223 14918 Lewis, Sinclair: Kampen.
- 16224 14933 Katz, R.: Glade Dage med brune Mennesker.

**Nye Bøger.**

- | Nr.-Palster | Jrll.-Fno. |  |
|-------------|------------|--|
| 16169       | 14877      | Reth, Joseph: Mendel Singer.               |
| 16170       | 14841      | Norgaard, R. B.: Naar Mænd er blinde.      |
| 16171       | 14881      | Wallace, E.: Lynet.                        |
| 16172       | 14892      | Westermann, P. E.: Strandingen i Lagunen.  |
| 16173       | 14864      | Ehrenburg, J.: 10 Hestekræfter.            |
| 16174       | 14863      | Benzon, R. Hugh: Trods Pinebæk og Galge.   |
| 16175       | 14884      | Fuller, H.: Paa Hajfangst.                 |
| 16176       | 14855      | Strachey, L.: Dronning Elisabeth.          |
| 16177       |            | Wells, H. G.: Verdens Historie.            |
| 16178       |            | Adler, A.: Menneskekundskab.               |
| 16179       | 14882      | Voss, R.: Alpetragedie.                    |
| 16180       | 14853      | Sønderby, K.: Midt i en Jazztid.           |
| 16181       |            | Ferry, G.: Hvide Ørn.                      |
| 16182       | 14890      | Ott, Estrid: Kære Chester.                 |
| 16183       | 14873      | Malling, M.: Det fatale Giftermaal.        |
| 16184       | 14889      | Lütken, V.: Den vide — vide Verden.        |
| 16185       | 14886      | Heinberg, Erna: Hemmeligheden.             |
| 16186       | 18871      | Kvik, Ellen: Med Fjerkost og Kasserolle.   |
| 16187       | 14899      | Byrd, R. E.: Min Sydpolsfærd.              |
| 16188       | 14878      | Rude, Caja: Kravet.                        |
| 16189       | 14874      | Miomandre, F. de: Fru Beauchamps Eventyr.  |
| 16190       | 14876      | Nordkild, G.: Truels i Vandmøllen.         |
| 16191       | 14867      | Herbert, A. P.: Tre Mænd og Jane.          |
| 16192       | 14869      | Jeppesen, N.: Pilatussønnen.               |
| 16193       | 14868      | Jelusich, M.: Cæsar.                       |
| 16194       | 14885      | Gjedde, Musse: Tante Gudmor.               |
| 16195       | 14891      | Mortensen, C. F.: En Æressag.              |
| 16196       | 14887      | Halberg, E.: Firkloveret.                  |
| 16197       | 14865      | Fleuron, S.: Hvor Raaen kalder.            |
| 16198       | 14872      | Leopold, S.: Lysets Magt.                  |
| 16199       | 14880      | Sinclair, U.: Dollars.                     |
| 16200       | 14900      | Vinding, A.: Fra Randers til Athen.        |
| 16201       | 14904      | Delmont, J.: Tyve Aars Stovvildt-Fangst.   |
| 16202       | 14905      | Neiendam, R.: Mennesker bag Masken.        |
| 16203       | 14917      | Lauesen, Marcus: Og nu venter vi paa Skib. |
| 16204       | 14912      | Fischer, Leck: Abehuset.                   |
| 16205       | 14919      | Møller, V. F.: Kyx.                        |
| 16206       | 14922      | Ros, J. Brown: Gyldenrøde Blomster.        |

- 16225 14934 Kearton, C.: Pingvinøen.
- 16226 14939 Svendsen, Ludwig: Jægeren, Hunden og Bøssen. Haandbog for Jagt, Fauna, Jagthunde og Skydning.
- 16227 14897 Janssen, Luplau: Verdensrummets Gaader. Populær Fremstilling af Astronomi.

**TAK**

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor Fader og Svigerfader, pens. Lokf. Søren Jensens Død og Begravelse. En særlig Tak til Roskilde Afdelingen.

*Børn og Svigerbørn.*



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

- 1. Decbr. 1931. Lokfb. S. E. Christensen, Kalundborg.
- » L. C. R. Jensen, Glyngøre.

Overført fra D. J. F. til D. L. F.

- 1. Jan. 1931. Motorf. H. Andersen, Odense
- » C. Petersen, Randers.



Udnævnelse fra 1.—1.—32:

- Lokomotivfyrbøder K. Pedersen, Nyborg, til Lokomotivfører i Holstebro.
- Lokomotivfyrbøder J. A. Nielsen, Fredericia, til Lokomotivfører i Oddesund Nord (min. Udn.).
- Ekstrahaandværker K. E. S. Dinesen, Frederikshavn, til Lokomotivfyrbøder i Struer.

Ekstrahaandværker M. Kristensen, Aalborg, til Lokomotivfyrbøder i Glyngøre.

Ekstrahaandværker V. R. Forup, Randers, til Lokomotivfyrbøder i Padborg.

Ekstrahaandværker S. A. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Padborg.

Ekstrahaandværker H. T. Stenkvist, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Padborg.

*Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—1.—32:*

Lokomotivførerne J. T. Poulsen, Tinglev—Esbjerg, C. P. Morgen, Viborg—Aarhus H., K. P. Søndergaard, Od-desund Nord—Viborg, og N. P. Jensen, Holstebro—Struer.

Lokomotivfyrbøderne: B. K. P. R. Nielsen, Padborg—

Helsingør, J. Hestbæk, Tønder—Helsingør, S. A. Thom-sen, Padborg—Roskilde, J. L. Nielsen, Struer—Roskilde, og E. V. E. Horn, Glyngøre—Slagelse.

*Min. Afsked p. Gr. af Svagelighed med Pension:*

Lokomotivfører P. E. Mejer, Aarhus H., den 31.—12.—31.

Lokomotivfører R. L. Hansen, Gedser. efter Ansøgning den 29.—2.—32.

*Navneskifte:*

Motorfører H. S. P. T. Petersen, Struer, har den 14.—12.—31 faaet Tilladelse til at hedde Søren Peter Thor-vald Mejskov.



Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velmagende.

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. Dunnenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erhoder 10 pCt.

Varene bringes overalt.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—8 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 Lønfor skrivinger fra Tjøneste mænd.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 8. Januar.

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 Sk andnavien

ANNONCE-EKSPEDITION:

Reventlowsgade 28, København V.

Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20 541.