



33. Aargang No. 1

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Januar 1933

VED AARSKIFTET

Da vi forrige Gang skiftede Aar, var det i Forventningens Tegn. Vi havde fornylig skiftet Generaldirektør og mærket Tegn paa, at han ikke var ængstelig for at foretage kraftige Dispositioner. Og i den Henseende har han fortsat saaledes, at der blandt det Personale, der er blevet ramt af hans Dispositioner, er bleven megen Uro.

Gennem Dagspressen og gennem smaa Bemærkninger i vort Blad er Medlemmerne bekendt med den Trafikinspektørudnævnelse i Jylland, der har fundet Sted. Om denne har der været og er der Uro. Jernbaneforeningens Blad »Vor Stand« skriver herom og i Anledning af den forestaaende Masseforfremmelse til gode Embeder følgende i en Artikel »Et Varsko«.

»Den opsigtsvækkende, stærkt kritiserede, men kun overmaade svagt forsvarede, Trafikinspektørudnævnelse i Struer var, længe inden Pladsen endnu var opslaaet ledig, rygtevis — efter visses Mening — besat med den Mand, som nu sidder i Stillingen. Paa lignende Maade er det gaaet i adskillige andre Tilfælde, og det er forstaaeligt, at de uhyggelige Perspektiver, som paa denne Maade oprulles for Statsbanernes Tjenestemænd, har skabt en udbredt Utryghedsfølelse.

Det gør naturligvis ikke Sagen bedre, at det, som her er sket, nu synes at skulle gentages efter en betydelig større Maalestok.

Vi har hidtil behandlet Rygter efter Fortjeneste; men den Paalidelighed, hvormed Forudsigelser har kunnet ske i Dagspressen eller

andet Steds, gør det nødvendigt, at vi endnu inden de Uhyrligheder, der efter Rygterne nu skal ske, er sket, raaber et Varsko i Tide.

Den 3. Januar afholdes i Generaldirektøret et Møde om Besættelsen af de mange vigtige Stillinger, som er ledige. For en stor Del af de vigtigste Pladser menes Afgørelsen truffet allerede inden dette Møde — ja, inden Pladserne endnu var opslaaet ledige.

Dette gælder saaledes Pladsen som Chef i Trafikkontoret, hvortil en Mand er udpeget, der for nylig er kommet ind til det Arbejde, han nu skal være Chef for, og som paa ingen Maade kan paastaas allerede at have gennemgaaet en Uddannelse, der blot tilnærmelsesvis kan kvalificere til en saadan Post.

I Praksis vil det forme sig saaledes, naar Udnævnelsen foreligger, at Manden maa gaa fra Dør til Dør til de Kontorer, hvor Arbejdet udføres, og høre Belæring om, hvorledes Sagerne skal behandles. Høste Belæring af de Folk, han nu kommer til springe forbi, og som han sættes til Chef for.

Det samme gælder en af de største københavnske Stationer, der nu skal besættes med en Mand, der i 30 Aar har været uden Tilknytning til Stationstjenesten, og som derfor naturligt er ganske ude af Kontakt med denne Tjeneste og dens Publikum.

Det gælder 2 af de stærkt trafikerede Nærtrafikstationer, og det gælder adskillige af de største jyske Stationer, der nu skal besættes med Folk, hvis Uddannelse er gaaet i en helt anden Retning, og som nu utvivlsomt vil faa dygtige stationsudannede Mænd som Konkurrenter til Pladserne.

Skulde nu alt dette vise sig at være rigtigt, da er det derved bleven aabenbaret, at Dygtigheden ikke spiller nogen Rolle ved Besættelsen. Denne var forhuandsafgjort — uanset Konkurrenterne.

Bliver det Tilfældet, da vil den Utryghedsfølelse, som allerede nu raader, blive mangefold forstærket, og mange af Statsbanernes veltjente Tjenestemænd vil med rette føle sig snydt og narret.

Stiltiende vil vi ikke finde os deri. Mon det virkelig er den danske Offentligheds og den danske Rigsdags Mening, at slige Tilstande skal indføres i Danmark.

Vi tror det ikke, og vi raaber derfor et Varsko i Tide.«

Det ser efter dette ikke godt ud, man føler en stærk Ængstelse for, at det er ganske andre Hensyn, der kan forventes at blive afgørende for Embedsbesættelserne end Dygtighed. Og det kan jo se saadan ud. Der er egentlig intet at bemærke til Princippet *at tage den dygtigste*, men paa hvilken Maade faar man fat i den dygtigste. Det er jo ikke Hr. Knutzen selv, der skønner, dertil har han forskellige Embedsmænd. Er disse Mennesker saa fuldkommen neutrale eller upartiske, at de formaar at holde personlig Sympati ude, saa de kun ser paa Dygtigheden. Er det muligt nu, under det nye Regime, saadan var det ikke før. Det var ofte ganske andre Ting, der gjorde sig gældende. Vi Lokomotivmænd har altid holdt paa Anciennitetsprincippet, som det eneste saliggørende og maa altid holde paa dette Princip, fordi det meget udskregne Dygtighedsprincip i sig indebærer og opelsker Dygtighed i ganske andre Ting, end Stillingen kræver, Ting, der af den gode Kammerat betragtes med Afsky.

Ved Aarsskiftet sidste Aar var der ca. 100 000 Arbejdsløse her i Landet. Dette Tal er i Aarets Løb steget til ca. 162 000, og dette vil sige, at Situationen nu er betydelig værre end da. De økonomiske Vanskeligheder er som Følge heraf værre, og alle Steder mærkes Trykket og vækker Bekymring, men værst er det for de mange Tusinder, som ikke kan faa Arbejde. Da vi læste Korrektur, var Tallet paa Arbejdsløse steget med 11 000 til ca. 173 000.

Aaret 1933 begynder saaledes under de vanskeligste Forhold, og indenfor Statsbanerne er man godt i Gang med at afskedige dem af Personalet, som er ved at naa 65 Aars Alderen,

uden at der er Udsigt til, at der foreløbig vil ske Avancement. Javel, det er vanskelige Tider, og særlig vanskelig er det for de unge Mennesker, som overhovedet ikke kan faa fat nogen Steder, men som paa Grund af de vanskelige Tider gaar arbejdsløse Aar efter Aar.

Det vilde derfor være ønskeligt, om der snart vilde blive en Lysning i den mørke Situation, at det vilde blive muligt at faa en Del, en stor Del af de arbejdsløse i Gang, enten med offentlige Arbejder, som vil blive foreslaaet Rigsdagen, og som den forhaabentlig vil vedtage, eller med kommunale eller private Arbejder.

1932 sluttede med, at selve Sørensen gjorde sig bemærket ved at lave Tjenestefordelinger i 1. Distrikt og med, at det Personale, som blev mishandlet gennem hans Tjenestefordelinger, alle som en er misfornøjet. Ikke alene med Tjenestefordelingerne, men ogsaa med Maskinbenyttelsen, der er mere end uheldig, fordi der kun er ringe Lejlighed til Eftersyn, hvilket allerede har vist sig paa forskellig Maade, f. Eks. med den sprængte Bandage paa Tog 5 den 6. December f. A.

THYBANEN

Stykgodsudvalget har nu afgivet Betænkning vedrørende Thybanen (Strækningen Struer—Oddsund—Thisted).

Efter de anstillede Beregninger har Driften af denne Bane (inkl. Færgeoverfarten over Oddsund) i 1930—31 med en Driftsindtægt af ca. 1 Mill. Kr. givet *et rent Driftsunderskud paa ca. 660 000 Kr.* (uden Medregning af Udgifterne til Afskrivning, der afholdes af Statsbanerne med ca. 100 000 Kr. aarlig, og til Forrentning, der opføres paa Ministeriet for offentlige Arbejders Budget med ca. 180 000 Kr. aarlig). Driftsoversigterne viser for de senere Aar omtrentlig Ligevægt saavel for Person- som for Godsbeholdningens Vedkommende. Konkurrencen fra Automobiltrafikens Side har, antagelig paa Grund af Færgeoverfartens Tilstedeværelse, været noget mindre omfattende end i adskillige andre af Landets Egne.

Under Hensyn til, at den i Løbet af de førstkommande Aar sandsynlige Bygning af en Bro over Oddsund for saavel Jernbane- som Landevejstrafik i højeste Grad maa forudsættes at ville paavirke Banens Vilkaar og Driftsresultat, er Udvalget gaaet ud fra, at det vil være uhensigtsmæssigt nu at foreslaa gennemført dybtgaaende Ændringer. Tidspunktet for en gennemgribende Revision af Banens Forhold vil naturligt være inde, naar Broens Ibrugtagning er en nærliggende Kendsgerning.

Udvalgets Flertal foreslaar herefter, at der indrages et ikke-personførende Godstogpar paa Hverdage mellem Oddesund Nord og Thisted og det sidste Persontogpar om Aftenen paa Hverdage mellem Struer og Thisted. Samtidig foretages der nogen Forlægning af de resterende 5 personførende Togpar. Stationstjenesten og Banevedligeholdelsestjenesten m. v. billiggøres mest muligt gennem den efterhaanden mulige Nednormering af Tjenestemandspersonale m. m.

Forenklingen kunne medføre, at der fremtidig kun bliver et rent Driftsunderskud paa ca. 350 000 Kr. aarlig. Det skyldes i særlig Grad de med Færgeoverfarten direkte og indirekte forbundne store Driftsudgifter, at Underskuddet ikke foreløbig kan bringes længere ned.

Dansk Jernbaneforbunds to Repræsentanter i Udvalget har ikke tiltraadt Forslaget om Begrænsning i den nuværende Toggang, men mener, at denne bør bevares til efter Broens Bygning.

Betænkningen behandles nu i Generaldirektoratet.

ASSENSBANEN

Stykgodsudvalget har nu afgivet den sidste af Betænkningerne vedrørende de Sidebaner, det var overdraget Udvalget at undersøge. Betænkningen omhandler Assensbanen, der i Driftsaaret 1931—32 med en Driftsindtægt paa ca. 310 000 Kr. har givet et rent Driftsunderskud paa næsten 250 000 Kr. uden Medregning af noget Beløb til Afskrivning (ca. 30 000 Kr.) eller Forrentning (ca. 57 000 Kr.).

Udvalget stiller Forslag om en mindre Reduktion af Toggangen (Bortfald af det sidste Aften-Togpar paa Hverdage mod samtidig Senerelægning af det næstsidste Aften-Tog fra Odense), nogen Forlægning af en Del af de øvrige Tog, hvad der blandt andet muliggør Bortfald af en Del af Kørselelen mellem Tommerup og Odense ved umiddelbar Tilslutning i Tommerup til Hovedbanens Tog, og eventuelt Indlægning af et postbefordrende tidligt Morgentog til Assens.

Ved den af Køreplansændringerne, Billiggørelse af Stationstjenesten og Banevedligeholdelsestjenesten m. m. følgende Udgiftsnedgang og ved Merindtægten af den forøgede Postbefordring regnes der med at kunne skaffes en saadan Forbedring af Banens Budget, at denne fremtidig maa kunne drives med et rent Driftsunderskud paa ca. 110 000 Kr. aarlig (foruden Afskrivning og Forrentning).

Stykgodsudvalget har ialt behandlet 14 Sidebaner med en samlet Længde af 525 Kilometer (Statsbanerne er ialt 2516 km). Driften af disse 14 Sidebaner har i det seneste Driftsaar ialt givet et rent Driftsunderskud af næsten 4 Mill. Kr. foruden Afskrivning, der andrager ca. $\frac{3}{4}$ Mill. Kr.

Det regnskabsmæssige Underskud, der for Statsbanernes Vedkommende kan føres tilbage til Driften af disse Sidebaner, andrager altsaa mellem $4\frac{1}{2}$ og 5 Mill. Kr.

Udvalget fastslaar, at uanset alle Forenklingsforslag vil det være ugørligt at opnaa Balance mellem Driftsindtægterne paa Sidebanerne. Disse vil i det Omfang, de opretholdes, stadig kræve et betydeligt aarligt Tilskud til Driften, og de vil ej heller kunne bære Udgiften til Afskrivning, lige saa lidt som de nogensinde har kunnet bære Udgiften til Forrentning. Tilsvarende gælder utvivlsomt adskillige Baner, som Udvalget ikke har haft Lejlighed til at undersøge.

Endelig udtale Udvalget, at de anstillede Undersøgelser synes at føre Bevis for, at Forrentningsmuligheden for Banerne, ihvert Fald under Nutidens Trafikvilkaar, overhovedet først indtræder ved en Trafik, der ligger adskilligt højere end den Grænse, der nu er fastsat efter Forslag af Administrationskommissionen af 1923.

Udvalgets Betænkning er nu til Behandling i Generaldirektoratet.

STATSBANERNE I 1933

Dagspressen har af Generaldirektøren faaet en omfattende Redegørelse for hvilke Arbejder og Planer, der agtes gennemført i det Aar, vi lige er traadt ind i. »Politiken« fortæller følgende:

»Hvis man kan gaa ud fra Regnskaberne for de to sidste Maaneder, Oktober og November — en enkelt Maaned kan man jo ikke bygge saa meget paa, er det derimod to Maaneder, er der straks betydelig større Sikkerhed med Hensyn til Tegnene paa Fremtiden — synes det, som vi nu har opnaaet nogenlunde at afbalancere Krisens Virkninger. Begge Maaneder viser nemlig Nedgang i Udgifterne paa henholdsvis op mod og lidt over en Mill. Kr. Det vil sige saa nogenlunde det samme Beløb, som Indtægterne er gaaet ned med.

Naar vi staar saa forholdsvis gunstigt, skyldes det det Arbejde, der gjort i det forløbne Aar. Det ligger jo altid saadan, at Udgifter ikke gaar ned af sig selv. Der er ikke foretaget nogen Lønnedsættelse ud over den ganske ringe automatiske Nedgang, som Reguleringstillæget havde i April. Resultatet er naaet ved, at der er færre Mennesker ved Banerne og bedre Økonomi paa Forbrugets Omraade.

Hvis Krisen ikke forværrer sig, skulde der derfor nu være skabt Balance, sammenlignet med Forholdene for et Aar siden. Og det næste store Spørgsmaal bliver da, om vi kan skabe en virkelig Balance mellem Indtægter og Udgifter. Det kan kun ske, hvis vi kan sætte Indtægterne op, hvis der igen kommer et Trafikbehov. Saa længe Industri, Skibsfart og meget andet ligger stille, er det jo ikke muligt at skabe nye Indtægter i større Stil. Men saa snart der kommer Sving i den almindelige Produktion, er vi rede. Vi har bragt vore Udgifter ned, saa Billedet til den Tid, skulde være forholdsvis lyst.

Det, det gælder om ved Banerne som overalt, er at skabe et Maksimum af Service med et Minimum af Udgift. Da vil man opnaa den størst mulige Indtægt, og den enkelte, der er beskæftiget i Virk-

somheden, vil opdage, at han tjener i en Virksomhed, som er værd at tjene.

Ombygnings- og Anlægsarbejderne ved Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik, der paabegyndtes i 1931, vil i Løbet af 1933 i det væsentlige blive afsluttet. De nye Stationer Axeltorv, Nrd. Frihavn og Svanemøllen fuldføres ligesom Arbejdet med en Forøgelse af Højden af Perronerne for Nærtrafikken paa Hovedbanegaarden, Nørreport og Lyngby Station.

Rejsningen af Master, Anbringelse af Kabler og Køreledninger og Forstærkningsledninger samt de tre Omformerstationer vil i alt væsentligt blive udført og fuldført i 1933, saaledes at den ydre Bane kan aabnes for elektrisk Drift omkring Nytaar 1934 og København—Klampenborg i Foraaret 1934.

Paa Nørreport Station vil de nuværende runde Pavilloner blive nedrevet og den nye Ventesals- og Garderobebygning fuldført. Hovedbygningen paa Hellerup Station vil blive ombygget og moderniseret. Arbejdet paa Opstillingsbanegaarden ved Svanemøllen fortsættes. Fjernelsen af Niveauoverskæringerne paa Kongevejen ved Lyngby og Ørnegaardsvvej paabegyndes. Birkerød og Lillerød Stationer ombygges i Forbindelse med Anlægget af det andet Spor fra Holte til Hillerød. Begge Stationer faar 3 Hovedspor og en Perronø, hvortil Adgangen foregaar ad Tunnel. Hovedbygningen paa Hillerød Station udvides og moderniseres, ligesom der foretages en betydelig Udvidelse af Stationen.

I Nyborg ventes det nye fjerde Færgeleje fuldført. I det hele foretages der her paa Banens Terræn store Arbejder. I alt drejer det sig her om et Beløb paa 1 Million Kr.

Ved Lillebæltsbroen er Landpillen og Tilslutningsbrofag paa Jyllandssiden nu fuldført, de tilsvarende Arbejder paa Fynssiden fortsættes og fuldføres ligeledes i Aarets Løb. Strømpille 4 er fuldført, og Strømpille 2 vil blive anbragt paa Plads. Man begynder paa Montering af Staaloverbygningen. Iøvrigt vil der blive arbejdet i Land med Jordarbejdet og Bygningen paa Middelfart og Fredericia Stationer.

Der er store Arbejder i Gang paa Vejle Station. Der arbejdes paa Udvidelsen af Statsbanernes Værkstedsaftelinger i Aarhus, Nyborg og København. De nye Værksteder i Nyborg er i det væsentlige fuldført.

Der vil i Aarets Løb blive foretaget omfattende Sporforstærkningsarbejder bl. a. mellem Orehoved og Gedser og mellem Roskilde og Kalundborg. Dertil vil medgaar i alt 4 Mill. Kr.

Den ombyggede Sønderborg—Mommarmarkbane vil kunne tages i Brug omkring 1. Juni.

Med Hensyn til Storstrømsbroen ligger Sagen i Øjeblikket ikke helt klar, idet Overenskomsten med det engelske Firma Dorman, Long & Co., med hvem der i længere Tid har været forhandlet om Arbejdets Overdragelse, endnu ikke er helt i Orden. Desuden er det en Forudsætning for Loven om Bronlæget, at man ikke binder sig til Arbejdets Paabegyndelse, før Rigsdagens Finansudvalg har tiltraadt, at dette kan ske.

Endelig er Anlægget af adskillige Vejbroer i Henhold til Vejkrydsningsloven, saaledes Underføring af Ejvindsvej i Charlottenlund under Kyst og Klampenborghanens fire Spor, og en Ombygning af Jernbanebroen over Landevejen ved Indkørslen til Roskilde, den saakaldte »Røde Port«.

I alt er der paa Finanslovsforslaget for 1933—34 under »Nye Statsbaneanlæg« og »Udvidelse af bestaaende Anlæg« søgt bevilget 22,5 Mill. Foruden hvad der eventuelt maatte blive bevilget til Storstrømsbroen samt Vejbroarbejderne.

10 Stk. hurtigkørende dieselektriske Personvogne, hver med en Maskinkraft paa 440 H.K. fordelt paa 2 Dieselmotorer, er bestilt hos A/S Frichs og Vognfabrikken »Scandia«. Disse Vogne konstrueres for en Maksimalhastighed af 120 km pr. Time. Leveringen ventes paabegyndt i Begyndelsen af 1934.

Overtagelsen af Ruterne Silkeborg—Herning og Herning—Ringkøbing er ved Aarets Udgang forbedret og ventes at finde Sted i Begyndelsen af det nye Aar.

For en Række vigtige Omnibusruters Vedkommende forhandles der om Overgang til Statsbanerne, og den i 1932 fastlagte Linje, hvorefter Statsbanerne ønsker at overtage Billinjerne ad Hovedvejene mellem Byerne, vil i den kommende Tid blive ført videre.

Allerede ved Sommerkøreplanen blev Kørehastigheden betydeligt forøget i Forbindelse med Maksimalhastighedens Forøgelse til 100 km i Timen. Og der arbejdes stadig paa at sætte Hastigheden op.

I Aarets Løb vil Rigsdagen jo komme til at tage Stilling til de af Stykgodsudvalget undersøgte Sidebaner, som Befolkningen i særlig Grad har vendt Ryggen.

Og saa som en lille Nyhed til sidst. Naar Sommerkøreplanen træder i Kraft, kommer der gennemgaaende Vogne fra København til Strib. Folk behøver da ikke længere at staa ud ved Storebælt.«

UTILFREDSHEDEN

Den herskende Utilfredshed med vore Tjenesteforhold holder sig stadig trods den i sidste Nummer af Bladet omtalte »Lettelse«! Intet Under er det, for de omtalte 3 Sæt var for lidt til at give en virkelig Lettelse. Medlemmerne forstaar ikke, at vore Foresatte ikke kan faa Øjnene op for vor Tjenestes Karakter, at Tjeneste Nat og Dag skal bedømmes ens, at man ofte, efter at have mødt til Tjeneste Kl. 3—4 om Morgenen og kommet hjem ved Midagstid, skal møde igen om Aftenen sent; naar man har udført en Dags Arbejde, saa maa man, som andre Mennesker, ogsaa have Lov at faa en Nats Hvile.

Vi skal kunne sove om Dagen, ofte i flere Tempi, og være lige friske. Kan Administrationen dog ikke bringes til at forstaa, at det kan man ikke i Længden gøre uden i mange Tilfælde at tage Sovemidler, og hvorledes dette virker i Tidens Løb, behøver man ikke at være Læge for at forstaa.

Er der ikke en eneste indenfor Administrationen, der vil paatage sig at følge Lokomotivpersonalet f. Eks. en Maaned for deryed at faa et virkeligt Indblik i vore Forhold. Men kom nu i Vintertiden.

Tænk paa de Lokomotiv- og Motorførere der, alene Mand ved Rattet næsten altid kører ca. 10 Timer, enten det er Nat eller Dag, tænk paa det Lokomotivpersonale der paa Damplokomotivet maa staa og dævles med Arbejdet, fordi Maskinerne skal køre alt for mange Kilometer mellem hver Udvaskning.

Det er ikke hyggeligt at køre under saadanne Forhold, naar Vandet er saa levende, at pludselig som man tror, Kedlen er fuld af Vand, er det borte, og det sker jo ogsaa at Blyskruerne smelter; men da Lokomotivpersonalet ikke er Skyld i saadanne Tilstande, bliver der selvfølgelig dækket over det.

Personalet nedbrydes paa Nerverne under saadanne Arbejdsvilkaar, men det er jo som bekendt dyrt at være syg, og derfor bliver mange ved, og Resultatet er, at der i mange Tilfælde virkelig paa Lokomotiverne staa Personale, der burde ligge hjemme i Sengen. Men hvad gør det, ræsonneres der vel, vi har jo for mange Folk, og det gælder vel om at faa dem slidt op. Mange Lokomotivmænd, som er lidt oppe i Aarene, gaar sikkert ogsaa med større eller mindre Hjertefejl. Tænk blot paa Lokomotivfører Sørensen fra Frederikshavn, som, efter lige at have faaet sit Tog standset i Hjørring, styrtede om.

Det er som alle onde Aander er sluppet løs mod Lokomotivpersonalet, og rundt omkring paa Stationspladser ser man ofte 2—3 civilklædte Herrer promenerere, er det Spejdere eller Medlemmer af en eller anden saakaldt »Mord«kommission, er der raad til sligt? Er der raad til at lade en Ingeniør rejse til Helsingør for at se paa Tavlen, hvad Tid Personalet ønsker at blive vækket om Morgenen, er det nødvendigt at have Ingeniører til den Slags Spiontjeneste?

Ak ja, alt kan anvendes for at fratage det store Gros af Personalet deres Arbejdsglæde, og er der lidt tilbage endnu, saa er der jo af Maskinchefen i den Skrivelse, der blev sendt sammen med Kørselsfordelingerne, stillet i Udsigt, at vi ved næste Køreplansskifte nok skal blive mere rationelt udnyttede, vi skal højere op i Timetal, men maa vi saa bede om, at den Tid, Statsbanerne lægger Beslag paa os, ogsaa regnes for Tjeneste helt og fuldt og ikke for $\frac{2}{3}$ eller $\frac{1}{2}$, og kan vi ikke det, saa maa vi ogsaa til Gengæld kræve, at den, Tid vi ligger paa fremmed Depot, og som betragtes som »Frihed«, bliver regnet som Del Tjeneste, saaledes det ene kan opveje det andet. Enten arbejder man, eller ogsaa arbejder man ikke, for paa den Maade, at Administrationen kan sige, at en Time kun er 40 Minutter maa berettigede os til at kræve hver Time om Natten beregnet til $\frac{5}{4}$ Time.

Guderne skal vide, at der gøres alt for, at vi skal stemme paa andre end de demokratiske Partier ved næste Valg, men forhaabentlig skal det ikke lykkes at faa nogen til at overløbe, fordi vi under en de-

мократisk Regering skal have haardere Vilkaar at arbejde under end under en reaktionær Regering, for jo stærkere vi kan gøre det nuværende Regeringsparti, jo før nærmer vi os den Dag, hvor vi kan faa Medindflydelse paa vor Tjeneste, og det kan jo ogsaa være, at Statsministeren kan blive opmærksom paa det mærkelige Forhold, der er til Stede i Øjeblikket, men det kan da ogsaa være, at vor nye Generaldirektør kan blive opmærksom paa, at hvis det skal blive ved at gaa paa den Facon, at de, der har med den vigtigste Sikkerhedstjeneste at gøre, ogsaa skal have den strengeste Tjeneste, saa ender det med, at Lokomotivpersonalet maa fremsætte sine Krav paa en mere tydelig Maade. Generaldirektøren plejer at være modtageligt for alt, hvad der er rimeligt og fornuftigt, men kan selvfølgelig ikke være inde i alt, og slet ikke i Lokomotivtjenesten, for det er jo ikke engang vore nærmeste. Desværre!

Naar nu der skal spares paa alt, ogsaa paa det sikkerhedsmæssige, var der maasske Grund til at henlede Opmærksomheden paa, hvad der foregaar i Klampenborg. For et Par Aar siden blev et nyt og kostbart Sikringsanlæg taget i Brug, Sporene var lagt om, nye Signaler opstillet, bl. a. to Udkørsels-signaler paa en stor støbt Cementblok. Nu ændres det hele, Sporene lægges om igen, Signalerne fjernes, og Cementblokken hugges i Stykker, for nu skal der opstilles Daglyssignaler. Ja, tro ikke blot, at Klampenborg Station er den eneste, hvor der lægges saa mange unødvendige Penge, nej det foregaar ogsaa andre Steder. Det gør naturligvis ikke saa meget, men drejer det sig om at spare en halv Nattime for Personalet, saa er straks Sagen anderledes, man tænker bare paa Indførelse af Vipperist paa nogle Lokomotivtyper; naar disse benyttes, beregnes der 15 Min. lagt til Personalets Tjenestetid, fordi Fyret da renses ude ved Askekassen i Stedet for inde i Remisen, men Ingeniør Sørensen, som finder paa alt, hvad der kan genere Personalet, har nu fundet ud af, at det var billigere at lade Fyret rense paa den gamle Maade med Skovl i Remisen, som er anvendt siden Ruder Konges Tid. Det kan man jo blot ikke forstaa, han kan faa Lov til, fordi Vipperisterne maa da være anbragt, fordi det er mere moderne, og den gode Hr. Sørensen som ellers ynder at sige, at 1. Distrikt er 50 Aar tilbage i Tiden, skulde dog ikke, for sin egen Prestiges Skyld, ved en saadan Foranstaltning netop bevise, at han slet ikke er den rette Mand til at udtale sig om sligt, for moderne eller ikke moderne, saa har 1. Distrikt til Ingeniør Sørensen kom her over haft et tilfreds Personale, men nu er det forbi, og alt hvad der gennem Aarene er opnaaet ved Forhandling med mere forstaaende Foresat er paa et Par Maaneder sunket i Grus, men vi maa trøste os med, at strenge Herrer sjældent regerer længe, og at den, der graver en Grav for andre, som Regel selv styrter i den.

København, December 1932.

Rosenkilde Laursen.

VANDKRAFTEN SOM ENERGIKILDE FOR JERNBANER

Etter *Die Lokomotivtechnik* ved *F. Spøer*.

Elektrisk Drift af Jernbaner frembyder en Mulighed til at nyttiggøre Energien i rindende eller faldende Vand. Lande, der maa indføre Kul, men har mange Vandkræfter, kan, hvad Banedriften angaar, frigøre sig fuldstændigt for Kulindførsel. Schweiz, der af alle Lande har langt det største elektriske Jernbaneland, er et Eksempel. Men ogsaa i Lande med egen Kulproduktion er Anvendelsen af Vandkraften til Jernbanedrift af stor økonomisk Betydning. I Tyskland var Jernbanernes Kulforbrug i 1928 ca. 10 pCt. af hele Landets Forbrug. En stor Del af Banernes Forbrug kan ved at benytte Vandkraften spares og sælges til andre Lande.

Det er undersøgt, hvor store brugbare Vandkræfter Tyskland raader over, og man er kommet til det Resultat, at disse er i Stand til at levere en Energimængde af 30 Milliarder KWT. om Aaret (1 KWT. = 1,36 HKT.). Man kan gøre sig en Forestilling om Værdien af disse Tal ved at sammenligne dem med Aarsforbruget af Elektricitet paa Berlins By- og Forstadsbaner, der i 1931 beløb sig til 287 Mill. KWT. eller knapt en Hundrededel af Tysklands brugbare Vandkræfter, hvoraf endnu kun en Tredjedel udnyttes. Over Halvdelen findes i Syd-tyskland, hovedsagelig i de bayerske Alper.

I Tyskland findes 1550 km elektrisk drevet Jernbane, hvoraf omtrent Halvdelen findes i Bayern.

I Schweiz vil der aarligt kunne indvindes 15 Milliarder KWT.

De tyske Rigsbaner ejer to Vandkraftværker, som dog kun forsyner en ganske lille Del af de bayerske Baner med Elektricitet. Værket Gartenau ved Berchtesgaden forsyner med to Vandturbiner à 400 HK. den sporvognslignende Strækning Berchtesgaden—Schellenberg og Strækningen Berchtesgaden—Königssee, ialt 17 km, med Jævnstrøm af 1000 Volt. Værket Saalach ved Reichenhall forsyner med 2 Vandturbiner paa ialt 5000 HK Linien Freilassing—Berchtesgaden med Vekselstrøm af 1500 Volt. Hovedværkerne for de bayerske Baner er Walchenseeværket ved Kochel og de tre Værker ved Isarfloden: Aufkirchen, Eitting og Pfrombach, hvori Rigsbanerne er økonomisk interesseret.

For at kunne bruge Vandkraften omsat til elektrisk Energi i Jernbaners Tjeneste er det nødvendigt at have en vis Energimængde til Raadighed altid, uden Hensyn til Aarstiderne. Damplokomotiver kan tilpasses den fordrede Kraftudvikling; man sætter dem ind, hvor der er Brug for dem, og er der Kul og Vand forhaanden, er Kraftforbruget dækket. Føder man de elektriske Baner med Elektricitet fra Dampkraftværker, har man ligeledes en vis Højsteydelse til stadig Raadighed. Men noget andet er det med Vandkraften, som jo er afhængig af Vandmængden i Floder og Søer. Naturen leverer Kraftvandet, og mangler der Vand, saa mangler der ogsaa Kraft. Der gives Floder, som paa visse Aarstider giver 2000 Gange saa meget Vand som paa

andre, og saadanne Svingninger kan et Kraftværk — i Særdeleshed for Jernbanebrug — ikke arbejde med. Det er derfor nødvendigt at regulere Vandstrømmen ved at bygge Stemmeværker og opsamle det overflødige Vand i højtliggende kunstige Søer, for saa at bruge det, naar Tilstrømningen i de tørre Aarstider ikke slaar til. Derved opnaas tillige, at Vandstanden i Floderne bliver mere ensartet, hvad der har stor Betydning for Skibsfarten. De store Damp- og Vandkraftværker er oftest i indbyrdes Forbindelse, saa det ene Værk kan hjælpe det andet i Nødstilfælde.

Energien, som Vandet for et Vandkraftværk indeholder og kan udføre et Arbejde med, kaldes Stillingenergi paa Grund af Vandets Stilling i Rummet.

Jo højere Vandet befinder sig over det Sted, hvor det skal udføre et Arbejde, desto større Energimængde indeholder det. En Vandkrafts Størrelse maalt i HK. retter sig efter, hvilken Vandmængde, der staar til Raadighed pr. Sekund og hvor stort Faldet er pr. Meter. Medens Faldet i et Anlæg er en uforanderlig Værdi, kan Vandmængden svinge indenfor snevre eller vide Grænser. Kraftudviklingen, der kan opnaas i et Vandkraftanlæg, lader sig let beregne. Et mekanisk Arbejde maales ved at multiplicere Kraften med Vejlængden. Ved Vandkraften er Kraften lig Vandets Vægt, og da 1 Liter vejer 1 Kilogram, er Vandets Vægt ensbetydende med Vandmængden, og Vandkraftarbejdet er saaledes Vandmængden maalt i Liter gange Faldet maalt i Meter. Af største Betydning er, hvor stort Arbejde, der kan udføres i et Sekund, og det viser sig, at Kraftydelse i et Faldtrin er lig:

$$\text{Faldet maalt i Meter} \times \text{Vandmængden maalt i Liter pr. Sekund.}$$

Et Faldtrin paa 8 Meter af 5 Kubikmeter Vand pr. Sekund giver:

$$8 \text{ Meter} \times 5000 \text{ Liter} = 40\,000 \text{ kgm/Sek.}$$

Værdien en HK er som bekendt 75 kgm/Sek., og det udførte Arbejde bliver i dette Tilfælde

$$\frac{40\,000}{75} = 530 \text{ HK.}$$

Dette er den beregnede Ydelse, den virkelige Ydelse vil altid være mindre, da Vandenergiens Omsætning til mekanisk Arbejde altid medfører Tab i Turbinen. Er Tabet 20 pCt., bliver det virkelige Arbejde kun

$$530 \times 0,8 = 424 \text{ HK.}$$

Man kan derudfra beregne om de med et Kraftanlæg forbundne Maskin- og Vandopstemningsanlæg vil kunne betale sig. I enkelte Tilfælde vil Omkostningerne paa Grund af de stedlige Forhold blive saa store, at en KWT. bliver for dyr til, at det kan betale sig at udnytte Vandkraften. Ved et Dampkraftanlæg er det Kulprisen, og ved et Vandkraftanlæg er det Anlægsomkostningerne, der gør Udsagnet.

Til større Udnyttelse af Vandkraften kommer Vandhjul ikke i Betragtning mere paa Grund af dets langsomme Omdrejningsantal, store Dimensioner og Vægt.

Allerede i 1835 begynder Overgangen fra Vandhjulet til Vandturbinen.

TYSKE DIESELLOKOMOTIVER TIL RUSLAND

Til Sovjetunionen har Deutsche Werke, Kiel, faaet en Bestilling paa 33 Stk. Diesellokomotiver til russiske Normal- og Smalspor.

Motoren paa disse er anbragt paa det elektrisk svejste Rammeværk og Kraften overføres gennem en Udveksling og Kædetræk til Hjulene. Det er en fir-takt-kompressorløs Motor, som er specielt konstrueret til dette Brug og løber 750 Omdr./Min., men er beregnet til ordinært kun at udnytte 80 pCt. af sin Ydeevne for at sikre mod Overbelastning. Forbruget af Brændsels- og Smøreolie opgives til 175 g og 1 g pr. HKT.

Mellem Motoren og Udvekslingen findes en Lammelkobling til at skifte med Trykluft fra Bremseluftkompressoren. Nævnte Værk anvender ogsaa paa større Diesellokomotiver Kædetræk som Kraftoverføringsmiddel, da det hævdes, at Ulemperne ved Kædetræk mere end opvejes ved, at der dermed opnaas en mere regelmæssig og rolig Kraftoverføring til Hjulene.

Memo.

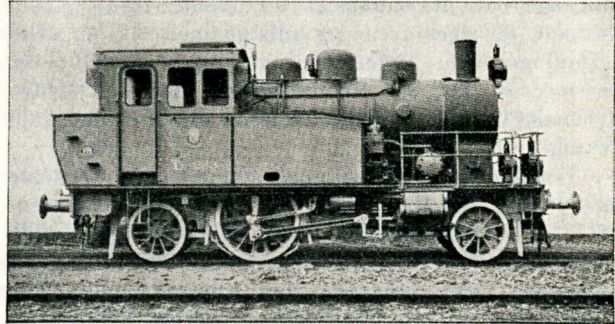
DAMPLOKOMOTIVERNE PAA PARIS' NÆRTRAFIK

Paa Nærtrafikken om Paris anvendes Damplokomotiver saavel til at skyde Toget foran sig som til at trække det, og man undgaar derved den omstændige Omkøring af Maskinen paa Endestationerne og opnaar samme Fordel som ved elektrisk Drift, at Lokomotivføreren gaar hen i den anden Ende af Toget, og Toget er køreklart.

De nye Tog for denne Driftsform bestaar af et 1 D 1-Tenderlokomotiv og 9 Staalvogne. Lokomotivfyrbøderen bliver bestandigt paa Lokomotivet, medens Lokomotivføreren, naar Lokomotivet skal skyde Toget, tager Plads i et Førerrum i den yderste Ende af den niende Vogn. Til at manøvrere Lokomotivet herfra findes en Trykluft-elektrisk Anordning, hvormed Regulatoren, Styringen og Bremsen betjenes. Ligeledes er en Telefon installeret. De nye Forstadstog vejer 40 Vognladninger og kører 70 Kilometer i Timen. Det synes noget betænkeligt at skyde et Tog af den Vægt og Hastighed, men der har længe været et Antal af den Art Tog i Drift, og Resultaterne har ført til, at der fornylig er anskaffet flere Tog.

cresc.

NYE LETTE PERSONTOGS-LOKOMOTIVER



Denne Illustration viser et af en Serie 1 A 1-Tenderlokomotiver, bygget siden 1927 til de litauiske Statsbaner. De er konstrueret med Tidens Krav for Øje: Smaa hurtige Persontog; *The Railway Engineer* kalder Lokomotivet »en interessant Enkelthjuler«. Firmaerne Krupp og Henschel u. Sohn har bygget dem til det russiske Spormaals 1524 mm. Der er to Cylindre 318 × 520 mm, Drivhjulene 1308 mm, Damptrykket 14 Atm., og den totale Hedeflade er 72,92 m². Lokomotiverne vejer 36,5 t, hvoraf 15 t hviler paa Drivhjulene. Der findes en Anordning til Afbalancerings af Vægten paa Akslerne og Forøgelse af Vægten paa Drivhjulene.

Mr. Steam.

EN HYDRAULISK KRAFTMASKINE

Dieselmotoren gaar sin Sejrs-gang ved at udnytte 30 pCt. af Brændseloliens Varmeindhold, medens Automobilmotoren kun udnytter 20 à 25 pCt. og de bedste Dampmaskiner kun 15 à 18 pCt. af den tilførte Varme. Af disse tre Maskiner har sidstnævnte saaledes den daarligste Virkningsgrad, et Forhold, der næppe kan ændres, saalænge de nu kendte Konstruktioner og Driftsmaader benyttes.

Den engelske Ingeniør *Malone* har med en af ham opfundet Maskine slaaet ind paa en ganske ny Vej. I Stedet for at lade et Stempel i en Cylinder gaa frem og tilbage ved Paavirkning af Damp af saa og saa mange Atmosfærers Tryk, anvender han kun Vand, som opvarmes og hurtigt afkøles. Naar Vand opvarmes, vil den samme Vandmængde indtage et større Rumfang end i kold Tilstand, og det er disse Udvidelsesbestræbelser, der udfører Arbejdet i den nye Kraftmaskine.

Virkeligørelsen af denne Tanke fordrer en fra Stempeldampmaskinerne stærkt afvigende Konstruktion. Dampkedlen falder fuldstændig bort, og Vandet, der driver Maskinen, opbruges ikke, men ophedes kun og afkøles. Ophedningen sker i en saakaldt hydrotermisk Cylinder, der med sin ene Ende rager ind i et Fyrrum, hvor Temperaturen er 870 Grader, og det i Cylinderen indeværende Vand ophedes til 95 Grader. Den anden Ende af Cylinderen gaar et

Stykke udenfor Fyrrummet og holdes ved Kølning nede paa en Temperatur af 10 Grader. I Cylinderen findes et Stempel, som ved en Eksentrik, anbragt paa Maskinakslens 90 Grader forud Krumtappen, bevæges frem og tilbage med Akslens Omdrejninger. En anden Cylinder. Arbejds cylinderen, er med et Rør sat i Forbindelse med den hydrotermiske Cylinders kolde Ende og er fyldt med koldt Vand.

Forinden Igangsætningen fyldes hele Systemet med Vand, og Maskinen drejes saaledes, at Stemplet i den hydrotermiske Cylinder fortrænger Vandet gennem en Ventil og naar sin yderste Stilling i den ophedede Cylinderende. Den tilbageblevne tynde Vandhinde mellem Stemplet og Cylinderbunden ophedes i en Brokdel af et Sekund omtrent til Kogepunktet, hvorved det udvider sig og udøver et Tryk, der gennem en i Stemplet anbragt Kanal og Ventil og et paa Cylinderen siddende Ventilhus forplanter sig til Arbejds cylinderen, da hele Systemet er fyldt med Vand. Dette Tryk driver Arbejds cylinderens Stempel fremad, og den med Stemplet forbundne Stempel- og Drivstang virker paa Krumtappen, og Maskinen gaar rundt. Samtidig med Arbejdsstemplets Bevægelse gaar Stemplet i den hydrotermiske Cylinder fremad, og Vandet fra Cylinderens kolde Ende strømmer gennem en Ventil om paa den anden Side af Stemplet, hvor det ophedes og gaar videre ind i Ventilhuset og udøver et Tryk paa Arbejdsstemplet. Derefter køles Vandet i Ventilhuset, og Stemplerne gaar tilbage i den første Stilling, og et nyt Slag begynder. Der er saaledes kun den lille Udvidelse, som en Del af den stadigt tilstedeværende Vandmængde undergaar ved at ophedes fra 10 til 95 Grader, der udfører Arbejdet i Maskinen.

Det synes med første Øjekast utænkeligt, at Udvidelsen af Vandet, som højst kan sættes til 4 pCt. kan udføre et Arbejde; det lader sig ogsaa kun gøre med en ganske kort Slaglængde. Men hvad Maskinen mangler i Slaglængde erstattes af det store hydrauliske Tryk, der efter Stemplets Stilling er mellem 236 og 835 kg/cm² Stempelflade, samt Omdrejningerne, som ved Prøvemaskinen var 235 pr. Minut.

Der ophobede sig store Vanskeligheder for at naa et Resultat; til den første Forsøgs maskine anvendte Malone ikke mindre end 80 smaa hydrotermiske Cylindre for at faa den ønskede Arbejdsstyrke. Til en senere bygget Maskine anvendtes 20 Cylindre og Kviksvølv i Stedet for Vand, og der opnaaedes en Kraftydelse af 100 H.K. Da allerede de første Forsøg udviste en Virkningsgrad paa 27 pCt. saa vil Dieselmotorens Virkningsgrad snart være naaet.

Efter »Voraus« ved F. Spøer.

VANDVOGNE TIL LOKOMOTIVERNES FORSYNING

For at fremme Trafikken og opnaa Besparelse ved at bringe Standsningernes Antal for Vandtagning ned til de færrest mulige, er man paa Missouri—Kansas—Texas Jernbanen kommet ind paa at med-

give Togene en Vandvogn op til Maskinen med Vand til at supplere Tenderens Vandbeholdning.

Man prøvede med en Tankvogn, som ellers bruges til Transport af Olie, og Resultatet blev saa gunstigt, at man lod bygge 48 større og mindre Vandvogne specielt udrustet til dette Brug. Af Vognene rummer nogle 60 m³, andre 40 m³ og indsættes efter Størrelse i Tog, der har længere eller kortere Strækning at gennemløbe.

Vognenes Anskaffelse kostede omtrent 500 000 Kr., men ved Brugen af dem sparede af Brændsel og ved Nedlæggelse af 18 Vandforsyningsstationer saa meget, at dette Beløb blev indtjent i Løbet af 2 Aar. Ved Vandvognenes Anvendelse i 708 Tog undgik man i 14 Dage 1560 Standsninger for Vandtagning, hvilket medførte en Besparelse af Tid til den egentlige Vandforsyning paa 320 Timer, og yderligere sparede 240 Timer ved Bortfald af Ventetider paa Krydsnings- og Overhalingsstationer. Af Brændstof sparede i 14 Dage for 13700 Kr.; det bliver en aarlig Besparelse paa over 250 000 Kr. Dertil kommer Gevinsten ved en værdifuld Forbedring af Køreplanen og mindre Slitage paa Materiellet.

Memorandum.

Lokomotivpersonalets Lønningsindtægt i Kalenderaaret 1932.

	a.	b.	c.	d.	e.	f.
Lokomotivførere.						
Grundløn	3981	3993	3819	3729	3609	3501
gifte	3834	3786	3672	3582	3462	3350
ugifte over 40 Aar	3760	3712	3598	3508	3388	3284
ugifte mel. 35—40 Aar	3687	3639	3525	3435	3315	3207
andre ugifte						
do., 1. A. T.	4341	4293	4179	4089	3969	3861
gifte	4194	4146	4032	3942	3822	3714
ugifte over 40 Aar	4120	4072	3958	3868	3748	3640
ugifte mel. 35—40 Aar	4047	3999	3885	3795	3675	3568
andre ugifte						
do., 2. A. T.	4701	4653	4539	4449	4329	4221
gifte	4554	4506	4392	4302	4182	4074
ugifte over 40 Aar	4480	4432	4318	4228	4108	4000
ugifte mel. 35—40 Aar	4407	4359	4245	4155	4035	3927
andre ugifte						
Motorførere af 1. Gr.						
Grundløn	3825	3777	3663	3573	3453	3345
gifte	3690	3642	3528	3438	3318	3210
ugifte over 40 Aar	3622	3574	3460	3370	3250	3142
ugifte mel. 35—40 Aar	3555	3507	3393	3303	3183	3075
andre ugifte						
do., 1. A. T.	4161	4113	3999	3909	3789	3681
gifte	4014	3966	3852	3762	3642	3534
ugifte over 40 Aar	3940	3892	3778	3688	3568	3460
ugifte mel. 35—40 Aar	3867	3819	3705	3615	3495	3387
andre ugifte						
do., 2. A. T.	4461	4413	4299	4209	4089	3981
gifte	4314	4266	4152	4062	3942	3834
ugifte over 40 Aar	4240	4192	4078	3988	3868	3760
ugifte mel. 35—40 Aar	4167	4119	4005	3915	3795	3687
andre ugifte						
Motorførere II						
Grundløn	3705	3657	3543	3453	3333	3225
gifte	3570	3522	3408	3318	3198	3090
ugifte over 40 Aar	3502	3454	3340	3250	3130	3022
ugifte mel. 35—40 Aar	3435	3387	3273	3183	3063	2955
andre ugifte						
do., 1. A. T.	3921	3873	3759	3669	3549	3441
gifte	3774	3726	3612	3522	3402	3294
ugifte over 40 Aar	3700	3652	3538	3448	3328	3220
ugifte mel. 35—40 Aar	3627	3579	3465	3375	3255	3147
andre ugifte						

Lokomotivfyrbødere.		a.	b.	c.	d.	e.	f.
Grundløn	gifte.....	3135	3087	2973	2883	2763	2655
	ugifte over 40 Aar..	3000	2952	2834	2748	2628	2520
	ugifte mel. 35—40 Aar	2932	2884	2770	2680	2560	2452
	andre ugifte.....	2865	2817	2703	2613	2493	2385
do., 1. A.T.	gifte.....	3285	3237	3123	3033	2913	2805
	ugifte over 40 Aar..	3150	3102	2988	2898	2778	2670
	ugifte mel. 35—40 Aar	3082	3034	2920	2830	2710	2602
	andre ugifte.....	3015	2967	2853	2763	2643	2535
do., 2. A.T.	gifte.....	3435	3387	3273	3183	3063	2955
	ugifte over 40 Aar..	3300	3252	3138	3048	2928	2820
	ugifte mel. 35—40 Aar	3232	3184	3070	2980	2860	2752
	andre ugifte.....	3165	3117	3003	2913	2793	2685
do., 3. A.T.	gifte.....	3585	3537	3423	3333	3213	3105
	ugifte over 40 Aar..	3450	3402	3288	3198	3078	2970
	ugifte mel. 35—40 Aar	3382	3334	3220	3130	3010	2902
	andre ugifte.....	3315	3267	3153	3063	2943	2835

Ovennævnte Beløb maa dog for de i Sønderjylland stationerede Tjenestemænds Vedkommende yderligere forhøjes med 120 Kr. (midlertidigt Løntillæg.)
For Tjenestemænd med Tjenestebolig nedsættes Stedtillægsbeløbet med 1/3

HIST OG HER

De franske Jernbaneverksteder i *Sotteville* ved *Rouen* har fornylig fuldført et Damplokomotiv, der betegnes som det stærkeste og hurtigste i Europa. Det blev kort før Jul demonstreret for en Mængde europæiske Jernbanemænd, deriblandt Cheferne for de tyske Rigsbaner, de schweiziske Forbundsbaner og Banerne i Italien og Ungarn. Det ny Lokomotiv, der er firekoblet (2 D 1) skal foreløbig sættes ind paa Strækningen Paris—Le Havre, hvor det skal trække de store Eksprestog, der betjener den transatlantiske Trafik. Lokomotivet har ca. 2800 H.K. og skal kunne fremføre et Tog paa 70 Vgl. med en Gennemsnitsfart af 120 km/T. Til Sammenligning tjener, at vor kraftigste Lokomotivtype RII har ca. 1400 H.K.

Odderbanen har kort før Jul faaet leveret en diesel-elektrisk Vogn fra Frichs i Aarhus. Den indvendige Montering er leveret af Scandia i Randers. Vognen er 20.5 m lang, og der er 50 Siddepladser. Motoren udvikler 250—275 H.K. og kan trække ca. 8 Vgl. Hastigheden ligger omkring 50—70 km. Dieselmotoren og Elektromotoren er anbragt paa en særlig Truck, hvorved Rystelserne fra Motoren undgaas.

I »Ekstrabladet« findes under Overskriften »Allerede« følgende Bemærkning: Generaldirektør P. Knutzen, der i Forvejen var Ridder af Dannebrog, er udnævnt til Dannebrogsmænd.

Nu er der Røre i de Kommuner, som berøres af den projekterede Midtbane Frederikssund—Hillerød, efter at det paatænkes at lade være med at fuldføre den. Der holdes Møder mellem de interesserede og vedtages Resolutioner, der gaa ud paa Protest og Krav om Fuldførelse. Borgmester Retoft i Frederikssund fremhævede, at man sikkert kom til at vælge mellem Banen og Biler. Stiftamtmanden tilsagde Kommunerne Amtets Støtte til Arbejdet for Banens Bevarelse.

I Anledning af at Dagspressen har gengivet Brudstykker af Artikler i nærværende Blad, fortæller Generaldirektøren om en Spøgefuldhed, som si-

ges netop at stamme fra det kørende Personale. Den lyder saaledes: »Nu er der da kommet Fart i Arbejdet paa Kontorerne! Der er kommet *Speedometer* paa Penneskafterne!« Hvis denne Spøgefuldhed er fremsat af en Lokomotivmand, hvad meget vel kan være Tilfældet, ma den kun opfattes som en Spøgefuldhed. Hvem kunde vel tro paa, at der skulde være kommet Fart i Arbejdet paa Kontorerne.

»Jernbane-Tidende« oplyser, at der ikke gaar en eneste Dag, uden at der paagribes Rejsende, der søger at faa Jernbanerejser gratis. Det er i første Række paa Toiletterne, de »Frirejsende« tager Ophold for at slippe udenom Billetkontrollen. Det er nemlig ikke alene Ubemidlede, der søger at slippe gratis med. Det er ofte Folk, der, naar de paagribes, straks kan betale. Det er altsaa ikke Trangen, der driver dem paa W. C.

Kort før Jul skete der et Attentat mod Personalet paa et Lokomotiv, idet der udfør Haven ved Carlsberg lød et skarpt Smeld mod den Rude, som vendte mod Havnen (venstre). Ruden blev splintret og Glasstumperne fløj ind paa Førerpladsen; Lokomotivfyrbøderen blev ramt af nogle Glasstumper. Lokomotivmændene følte sig overbevist om, at der blev skudt mod Toget, men det var dem ikke muligt at se noget til Gerningsmændene. Sagen er meldt til Politiet.

Statsbanerne har bestilt 9 Rutebiler, der skal gaa paa Als og som skal leveres i Februar. De 4 skal leveres af *De forenede Automobilfabrikker* i Odense, 3 skal leveres af *Darr* i Silkeborg og 2 af F. Bülow, der er Repræsentant for den engelske *Bedford*.

Bilerne fra Odense forsynes med en ny dansk Benzinmotor, som Fabrikkerne i største Hemmelighed har eksperimenteret med i det forløbne Aar.



DØDSFALD

En stor Sorg har ramt vor tidligere, mangeaarige Formand, pens. Lokomotivfører *C. Christensen* i *Esbjerg*, idet hans Hustru den 20. December blev paakørt af en Bil og kom saa meget tilskade, at Døden Dagen efter indtraadte.

Alle de mange Lokomotivmænd, der kender vor gamle Formand, føler sikkert med ham. Vi vil gerne udtrykke vor dybeste Medfølelse med Christensen, der saa pludseligt og haardt blev berøvet sin Hustru, med hvem han har levet sammen i 52 Aar.

Lokomotivfører *S. A. Sørensen*, Frederikshavn, døde den 9. December 1932 uden forudgaaende Sygdom. Sørensen forrettede Tjeneste Onsdag den 7. December fra Frederikshavn til Aalborg, i Hjerring blev han syg og blev indlagt paa det derværende Sygehus, to Dage efter

døde han, et for højt Blodtryk foraarsagede en Hjerneblødning, som saa brat gjorde Ende paa hans Liv kun 54 Aar gammel.

Under stor Deltagelse begravedes han, flere udenbys Lkf. og Lkfb. deltog. Statsbanerne var repræsenteret af Maskiningeniør Mansa og Stationsforstanderen (begge i Galla); ved Kisten stod 6 Lokomotivmænd i Uniform Æresvagt. Præsten talte smukt om den afdøde og trøsterigt til de efterladte. Ved Graven bragte Undertegnede den afdøde sine Kollegers og Medansattes sidste Hilsen samt udtalte vor store Medfølelse og Deltagelse med de efterladte.

Ved Sørensens Bortgang har Statsbanerne mistet en af sine bedste Lokomotivmænd; ingen som han kunde føre en Maskine, med Interesse og Pligt udførte han sin Tjeneste stille og rolig var hans Færd iblandt os en ædel og nobel Karakter, en Hjemmets Mand. Vi, der kendte ham, agtede ham og siger: »Ære være hans Minde«.

V. Heftholm.



Hr. Redaktør!

Glædeligt Nytaar og Tak for det gamle! Det var vel nok et skrappt Aar, det nye Aar tegner heller ikke helt rigtigt! Det er altsaa en kedelig Start, vi har, med Udsigt til Udnævnelse af de helt dygtige Mænd i de rigtige Stillinger, det har vi jo ellers ikke været forvænt med. Saa altsaa Stillingen tegner helt bedre. Nok sagt!

Den er vel nok første Klasse, naar der skal løbe Kongetog. Saa møder hele Musiken op. Paa Maskinen en tilsynsførende Maskiningeniør, — f. Eks. ham den 65-aarige med den blaa Vogn — og Toget kan ikke føres, som det saa smukt hedder, af mindre end en Trafikinspektør. En Togfører kan ikke klare den. Altsaa!

Forleden kom en Kammerat og sagde til mig: »Du, hvad er den af, forlanges der større Sikkerhed, naar Kongen er ude med Jernbanen, end naar almindelige Mennesker rejser? Ham Hunderup stod jo paa Maskinen fra Korsør til København forleden, da Kongen kom fra England. Det er vel nok godt gjort!«

Oh hvad skal man sige til saadan noget Sludder. Altsaa!

Naturlig er det ikke for at der skal blive større Sikkerhed. Begribeligvis! Nej, det er selvfølgelig for at man kan have en at pege paa, hvis der bliver noget at putte i Knaphullet! — Selvfølgelig bliver Sikkerheden mindre, fordi ham Hunderup nærmest staar i Vejen, og fordi hans Nærværelse skaber Nervøsitet. Man kan jo dog ikke tænke sig, at den Masse af Tog, som løber mellem Aar og Dag, ikke er tilstrækkelig sikrede, at det ikke er nok med én Lokomotivfører og én Lokomotivfyrbøder paa Lokomotivet.

Naa, sikken Masse fine Mænd, der kommer ned paa Banegaarden lille Juleaften for at se Togene gaa. Der var Generalen og Maskinbestyreren og andre Honoratiores, der alle skulde se paa Sagerne. Det er vel nok første Klasses Betjening af Kunderne. Det kan nok være, der kommer Gang i Støvlerne, men mon ikke det var bedre, de blev væk. Der har de ikke noget at gøre. Paa en Tid, hvor Banernes Kapacitet er belastet saa højt, at Sikkerhedsventilerne blæser, er det uden Tvivl bedre, at det Personale, som har Tjeneste, helt og frit faar Lov at passe denne, uden den Nervøsitet, som Tilstedeværelsen af disse høje Chefer ganske ubevidst skaber.

Nogen som helst *Nytte* gør de jo ikke der.

Til *Baxter*, som skrev saa smukt til mig sidst, vil jeg bare sige, at naturligvis bør den dygtige Driftsbestyrer i Nordvestsjælland ogsaa mindes. Den Tegning, han har lavet, kommer vist ikke til at passe. Altsaa gaar det ikke som Præsten prædiker. Mere næste Gang.

Med Haandslag og Hilsen.

Caspar Røgbrænder.

LOKOMOTIV-BILLEDER

Jernbanemuseet har bedt os eftersøge Fotografier af de i Aarene 1874 og 1876 til Jylland leverede Lokomotiver

Litra C. Nr. 65—68
Litra D. Nr. 92—96
Litra F. Nr. 61—64
Litra K. Nr. 69—76

saaledes som de saa ud som Togmaskiner med Tender i deres oprindelige Skikkelse.

Litra C. blev ophugget i 1896. Litra D. blev til Dj. og Litra K til Kj., medens F-Maskinerne kører endnu i Jylland, og Billeder af disse Maskiner i deres nuværende Tilstand uden Tender forefindes i Museet.

Hvis nogen af vore Medlemmer ejer Billeder af disse gamle Maskiner, beder Museet om at maatte laane dem til Kopiering. Adresse: Jernbanemuseet, Generaldirektoratet, København.



Jernbanernes Underskud.

Vi meddelte i forrige Nummer af vort Blad, at Statsbanernes Underskud er stigende, men hvis man ser paa Situationen i de forskellige Lande, vil man opdage, at det ikke alene er de danske Baner, der er i en saadan Situation, det samme er gældende overalt, f. Eks. er de italienske Statsbaners Underskud vokset fra 504 000 000 Lire i 1930/31 til 4 274 000 000 i 1931/32.

De franske Baner vil i 1932 faa et Underskud paa 4 600 000 000.

I. T. F.

Jernbanekatastrofer.

Dagbladene har i de sidste Uger bragt Meddelelse om forskellige Jernbanekatastrofer. Disse Katastrofer skyldes efter vor Mening for en stor Del *den fortsatte systematiske Rationalisering*, der foretages af alle Jernbaneselskaber uden Undtagelse.

Saalænge der efter Indførelse af en »Nyhed« paa Rationaliseringens Omraade ikke indtræder et Ulykkestilfælde, erklærer »Eksperterne« straks til alle, der gider høre paa dem, at Rationaliseringen slet ikke bringer Sikkerheden i Fare. De sidste Ugers Katastrofer har givet et forfærdeligt Bevis paa Usandheden af deres Paastande.

Hvad angaar Ulykken ved Orlikon (Svejts), der har kostet tre Mennesker Livet, saa tror vi allerede nu at kunne erklære, at denne Ulykke skyldes Rationaliseringen. Rangerlokomotivet, der stødte paa, var kun betjent af én Mand; ikke en eneste Rangerarbejder ledsagede ham. Paa Ulykkesdagen var der paa Banegaarden i Orlikon kun en eneste Godsarbejder, der samtidigt skulde gøre Tjeneste som Rangerarbejder. Drejer det sig her om Sparebestræbelser eller er der andre Aarsager? Dette maa Undersøgelsen bringe Klarhed i.

Rationalisering i Frankrig.

Fra 1913 til 1929 er Arbejdsydelsen i Timen pr. Tjenestemand steget fra 18 til 23 Passagerkilometer (28 pCt.) og fra 23 til 34 Tonkilometer (48 pCt.). Denne Forøgelse af den individuelle Ydelse betyder en aarlig Besparelse paa tre Milliarder fem Hundrede Millioner for Banerne. Nogle Eksempler: I visse Lokomotivdepoter er Arbejderstaben blevet reduceret med 40 pCt.; Lokomotiverne bliver reparerede paa 20 istedet for paa 50 Dage. En Vogn, der er under Reparation, er kun 60 Dage i Værkstederne, istedet for 120 Dage. Lokomotiverne kører nu tilsammen dagligt et Gennemsnit paa 70 330 km istedet for 66 200 km. Mekaniseringen af Kontorarbejdet har i visse Tilfælde medført, at 30 pCt. af Personalestyrken blev afskediget.

Jernbanefærdsselen (i Millioner Ton-km).

	Østrig	Tyskland Reichs- bahn	Italien	Kanada	U. S. A.
Dec. 1928		4 715	1 030	6 808	54 961
Dec. 1929		4 874	1 031	3 767	52 618
Dec. 1930	245	3 846	879	3 607	42 377
Dec. 1931	249	2 839	801	2 024	33 088
Juli 1932	218	3 045	?	2 614	27 835

TAK

Lokomotivpersonalet i Aarhus bedes venligst modtage min hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed, der blev udvist mod mig ved min Afsked fra D. S. B.

Depotarbejder *P. C. Petersen.*

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører S. A. Sørensens Død og Begravelse.

Tak til Afdelingerne i Nyborg, Fredericia, Aarhus, Randers, Aalborg og Frederikshavn for Kransene ved Baaren, en særlig Tak til Frederikshavns Lokomotivpersonale, og for de trøsterige Ord ved Graven.

●*line Sørensen og Børn.*

Idet vi ved Aarskiftet udtaler vore bedste Ønsker om et godt og lykkeligt Nytaar, bringer min Hustru og jeg vor hjerteligste Tak til alle, der under mit langvarige Hospitalsophold og senere Sygeleje har vist os Deltagelse efter det mig overgaaede Ulykkestilfælde.

Særligt bringer vi d'Hrr. Lokomotivfyrbødere paa Gb. og Lokomotivfører-Afd. i Helsingør, vor Tak for de tilsendte Blomster.

Helsingør, 31. Decbr. 1932.

Lokomotivfører *Jørgen Andersen og Hustru.*

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

Sj.-Følster	Tyl.-Tjn	
16560	15308	Ehrencron-Kidde: Under Josefsbjergets Skygge.
16561	15302	Benzon, R. Hugh: For Kongens Skyld.
16562	15299	Anesen, N.: Ved Agerens Ende.
16563		Polypen og andre Fortællinger fra det nye Rusland.
16664	15333	Voss, R.: Villa Falconieri.
16565	15314	Hofman-Bang, I.: En bortrømt Præst.
16566	15312	Frich, Øvre R.: Storfjellels Herre.
16567	15324	Nordkild, G.: Folket bag Skoven.
15568	15303	Bertelsen, E.: Folk paa en Fabrik.
16569	15313	Galsworthy, J.: Ventetid.
16570	15328	Sheriff, R. C.: To dejlige Unger.
16571	15323	Nilsson, N.: Heste-Truels.
16572	15340	En Storstadspræsts Dagbog.
16573	15327	Baadsgaard, A.: Professorens Plejedatter.
16574	15347	Morgan, C.: Kilden.
16575		Wassermann, J.: Klippebryderen.
16576	15354	Woel, Cai M.: Søger de ydmyge Steder.
16577	15342	Fleuron, S.: Historien om en Støver.
16578	15344	Jørgensen, Johs.: Italiensk.
16579	15343	Hjørtø, K.: Under Livets Træ.
16580	15345	Lauesen, M.: En Mand og hans Fjende.
16581	15338	Bauditz, G.: Præstens Plejebørn.
16582	15351	Roberts, Cecil: Livets Skakspil.
16583	15341	Feuchtwanger, L.: Jøden fra Rom.
16584	15350	Reumert, E.: Mit Hjem paa Nørrevold.
16585		Vogt, N. Collet: Fra Gutt til Mann.
16586a		Proust, M.: Vejen til Swann I.
16586b		do. II.
16587	15339	Behrens, S.: Ved Verdens skønneste Sund.
16588	15348	Nørgaard, R. B.: En smuk Mands Hustru.
16589	15392	Jarlsberg, F. Wedel: Rejsen gennem Livet.
16590	15384	Larsen, K.: En livlig Familie.
16591	15382	Jørgensen, G.: Højt Humør.
16592	15378	Buchhave, H.: Alle ni.
16593	15359	Elkjær, Sigurd: Charlotte Dalgaard.
16594	15361	Hansen-Valøby, H.: Hofmesterinden.
16595	15355	Andersen-Testrup: Skytten paa Højgaard.
16596	15358	Drachmann, P.: Diktatur.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

16597	15362	Hutchinson, A. L. M.: En god Forretning.	16620b	15413b	do. do. II.
16598	15353	Syrett, N.: Manor House.	16621	15429	Monies, D.: Opgang A.
16599	15352	Rønne, J. Falk: Den naadige Frue.	16622	15414	Deeping, W.: Tilbage til Livet.
16600	15370	Aakjær, Jeppe: Fra Sallingland til Øresund.	16623		Harich, W.: Gymnasiaster.
16601		Fangen, R.: Duel.	16624		Marion, F.: Champ.
16602	15367	Petersen, Robert Storm: Det er ikke muligt.	16625	15416	Estaunic, E.: Fru Clapain.
16603	15366	Simenon, G.: Den hængte i Liege.	16626		Kästner, Erich: Prik og Anton.
16604	15363	Juel, Axel: Knud Lavard.	16627	15425	Larsen Anker J.: Kong Lear fra Svendborg.
16605		Faulkner, W.: Soldatens Sold.	16628	15423	Klitgaard, Kaj: Mit Skib er ladet med —.
16606	15381	Grieg, W.: »Gunborg«s sidste Tur.	16629	15434	Steffensen, K.: Lys og Mørke.
16607	15365	Muusmann, C.: Da København blev voksen.	16630	15437	Ölander, A.: Karin Boje.
16608		Gudmundsson, K.: Det hellige Fjell.	16631	15422	Keun, I.: Gilgi, en af os.
16609	15360	Gejlager, A. J.: Fru Gylling.	16632	15408	Nexø, Andersen M.: Et lille Kræ.
16610		Lunde, J.: Evangeliet fortalt for Børn.	16633	15441	Nielsen, Krarup A.: Fra Moskva til Persepolis.
16611	15371	Haslund-Christensen: Jabonah.			
16612		Stolpe, Sv.: Madame Sallerin.			
16613	15444	Bruun-Rasmussen, K.: Dette ene Liv.			
16614	15430	O'Faolain, S.: Skærsommernats Galskab.			
16615	15356	Bjarnhof, K.: — Men hver sin Vej.			
16616	15438	Eberth, I.: 20 Aars Samliv med Ivar Kreuger.			
16617	15393	Gjedde, Musse: Sylvia.			
16618		Aimard, G.: Steppens Fyrste.			
16619	15415	Ericsson, G.: Manden, du dræbte.			
16620a	15413a	Boudier-Bakker: Det banker paa Døren I.			



Optaget som ekstraordinært Medlem:

Pensioneret Lokomotivfører R. N. Rasmussen, Aarhus.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i November Maaned 1932 samt i Tidsrummet April—November 1932 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1931 i runde Summer.

	November 1932*)	Maaned 1931	1932	
	Kalkulatorisk		Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	2 630 000	3 010 000		380 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 210 000	3 930 000		720 000
Postbefordring	450 000	500 000		50 000
Andre Indtægter	310 000	230 000	80 000	
Drifts-Indtægter ialt	6 600 000	7 670 000		1 070 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	8 540 000	9 600 000		1 060 000
Drifts-Overskud	÷1 940 000	÷1 930 000		10 000

	April—November 1932*)		1931		1932	
	Kalkulatorisk		Kalkulatorisk		Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	30 430 000	35 210 000				4 780 000
Gods- og Kreaturbefordring	26 160 000	33 800 000				7 640 000
Postbefordring	3 680 000	4 110 000				430 000
Andre Indtægter	2 870 000	2 520 000			350 000	
Drifts-Indtægter ialt	63 140 000	75 640 000				12 500 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	69 250 000	74 660 000				5 410 000
Drifts-Overskud	÷6 110 000	980 000				7 090 000

*) *Anm.* For hele Finansaaret er Afskrivningen 9 970 000 Kr. og Forrentningen 18 450 000 Kr.