



Nº 9

5. Maj 1936

36. Aargang

SOMMERKØREPLANEN OG KØRSELSFORDELINGERNE

Statsbanernes Køreplaner er noget, der i høj Grad interesserer store Dele af Befolkningen; man har da ogsaa i den senere Tid kunnet se, at Dagspressen har forespurgt, hvordan Sommerkøreplanen kom til at se ud, vel nok ihukommende sidste Sommers Trafikvanskeligheder, som man ikke gerne ser gentaget, og Generaldirektøren har ogsaa udtalt sig til Spørgsmaalet.

Der er noget forfriskende og samtidig tilidsvækkende ved, at Generaldirektøren aabent erkender, at der sidste Aar var visse Ting, man ikke helt havde taget i Betragtning, og som derfor i Aar maattet rettes, thi selv om Publikum absolut skal befordres paa den hurtigste og bekvemmeste Maade, saa maa det til den anden Side tilstræbes, at den Køreplan, der opsættes, ogsaa er en ærlig Køreplan, der kan overholdes, og som kun ganske særlige Omstændigheder kan rukke ved, thi er der noget, Publikum sætter Pris paa, er det Præcision.

Om Togets Ankomsttid til en Station er Kl. 21,40 eller 21,50 er i og for sig ikke afgørende, men har man i Køreplanen fastsat Ankomsttiden til Kl. 21,40, virker det i høj Grad irriterende, hvis den almindeligvis bliver Kl. 21,50, og kun ganske faa tænker over, at det ofte skyldes, at Holdtiderne er for stramme, og at der tabes en Del Tid paa Grund af de mange Sporarbejder, og at de skærpede Køretider ganske simpelt ikke tillader Indvinding af Tid.

For Personalet er det ogsaa en Tilfredsstillelse, altid at kunne fremføre Togene præcist; intet er saa enerverende og anstrengende, som

altid at skulle køre med Forsinkelser. Fra vor Side hilses det derfor med Tilfredshed, at der nu tages Hensyn til den Kritik, vi fremsatte i Fjor, saaledes at der gøres Forsøg paa at fremskaffe en ærlig Køreplan, og skulde det samtidig kunne lykkes at faa opsat rimelige Kørselsfordelinger, hvis Maskinløb for os kunde være mere tilfredsstillende, end de senere Aars Maskinløb har været, da vilde vi hilse ogsaa dette med Glæde.

Af enkelte Kørselsfordelinger, der allerede er udsendt til Personalet i 2. Distrikt, ser vi, at der er gjort visse Bestræbelser i den nævnte Retning, men vi vil gerne straks tilføje, at hvis det kun er sat op som Løkkemad for at faa Personalet til at sluge andre bitre Ting, saa er vi ikke nær saa begejstrede, og vil paa det bestemteste advare imod at fortsætte ad den Vej.

Vi tænker her paa de meget lange Ture, som er opstillet i de nye Kørselsfordelinger. Ganske vist har der det sidste Aar været kørt et enkelt Togpar, hvor eet Sæt Personale har gennemkørt hele Strækningen Aarhus—Nyborg eller omvendt, men Personalets Erfaringer, ikke mindst Lokomotivfyrbødernes, gaar saa sandelig ikke i Retning af at faa dette udvidet, og det maa ogsaa være aabenbart for enhver, at det er strenge Tjenester at byde Personalet. Hvis det ikke kan paavises, at saadanne Tjenesteanordninger har ganske særlige Fordele, set fra Administrationens Synspunkt, vil der ikke være nogen som helst Rimelighed i at opretholde et System, der kun kan skabe Utilfredshed.

Vi fra vor Side har forsøgt at faa 2. Di-

strikts Maskintjeneste og Personalet til at tale sammen om dette Spørgsmaal, men man har i Distriktet ikke ment, at en saadan Drøftelse kunde føre til noget. Vi finder en saadan Stilling mærkværdig, eller skulde det være et Svaghestegn? Os forekommer det i hvert Fald altid baade klogt og fornuftigt at tale sammen om Tingene, og vi kender vore Tillidsmænd tilstrækkeligt til, at hvis Administrationens Repræsentanter kan fremføre saglige og vægtige Argumenter for en bestemt Tings Indførelse, saa har vore Folk baade deres sunde Fornuft og Rygraden i Orden til at kunne tage Stilling til et bestemt Spørgsmaal, og hvorfor saa have noget som helst Gnaveri.

Det er os ikke ubekendt, hvem der laver Kørselsfordelingerne i 2. Distrikt, en tilsyneladende behagelig og velmenende Mand, men vi vil sætte mere Pris paa, om det i Praksis kom til at give sig saadanne Udslag, at vi bliver overbevist om, at vi ikke tager forkert, thi vi skal aabent og ærligt indrømme, at Tvivlen nager os noget.

Vi kender Generaldirektoratets Stilling tilstrækkeligt til at vide, at der derfra er god og ærlig Vilje til at bringe Tingene paa rette Plads; dér har man ved Udarbejdelsen af Sommerkøreplanen taget Hensyn til den fremsatte Kritik om, at forrige Aars Køreplan var for stram, lad os derfor udtale Haabet om, at Distrikterne tager samme Hensyn til Kritiken angaaende vore Tjenester, saa vi i Sommer ikke alene faar en ærlig Køreplan at køre efter, men at vi ogsaa faar taalelige Kørselsfordelinger og fornuftige Maskinløb, saaledes at der kan skabes Tilfredshed til alle Sider.

OVERFØRSEL AF FERIE

I Henhold til Feriereglerne — Ordre Serie A, Side 87 — skal Personalet inden 1. Januar hvert Aar indsende Ansøgning om den endnu resterende Del af den dem tilkommende Ferie, og hvis det i Maanederne Januar, Februar og Marts ikke er muligt at bevilge den saaledes resterende Ferie, kan denne overføres til det følgende Ferieaar; men Betingelsen er som nævnt, at Ansøgning herom skal være indsendt inden 1. Januar.

Denne Bestemmelse har undertiden forvoldt Vanskeligheder, f. Eks. hvis en Lokomotivfy-

bøder forfremmes til Lokomotivfører den 1. Januar, 1. Februar eller 1. Marts. Med den Tjenesteaider de nyudnævnte Lokomotivførere nu har, opnaas der ved Forfremmelse til denne Stilling Ret til 3 Ugers Ferie, og Lokomotivfyrbødere, der er blevet forfremmet til Lokomotivførere paa en af de nævnte Data, har selvfølgelig ønsket at benytte sig af denne Ret, men har i nogle Tilfælde faaet Afslag, og har heller ikke faaet Tilladelse til at overføre de manglende Dage til næste Ferieaar. Organisationen har tidligere rejst Spørgsmaalet overfor Generaldirektoratet og har da hævdet, at den foreskrevne Frist for Indsendelse af Ansøgninger om manglende Permissionsdage ikke kan gælde for dem, som har opnaaet Forfremmelse og dermed Ret til Forlængelse af Ferie efter denne Dato, men Generaldirektoratet har ikke kunnet tiltræde denne Opfattelse.

Den 1. Marts d. A. blev som bekendt en hel Del Aspiranter udnævnt til Lokomotivfyrbødere og opnaaede dermed Ret til 2 Ugers Ferie i Aaret 1. April 1935—31. Marts 1936. Flere af dem har imidlertid faaet Afslag paa deres Ansøgning om Ferie, ud over hvad de hidtil havde Ret til. De har derefter ansøgt om at faa disse Ferie dage overført til det nye Ferieaar, men ogsaa dette har Distrikterne afslaaet.

Ud fra den Betragtning, at et saadant Forhold er ganske urimelig, har vi paany rejst Spørgsmaalet overfor Generaldirektoratet, som denne Gang har set mere forstaaeligt derpaa. Vi citerer Konklusionen af Svaret paa den af os fremsendte Skrivelse:

»Man har underrettet Distrikterne om, at de pr. 1. Marts d. A. ansatte Lokomotivfyrbødere maa anerkendes at have Ret til Ferie for 1935—36 som fastsat for deres nuværende Tjenestestilling og til Overførsel til det følgende Ferieaar af ikke bevilget Ferie, uanset at Andragende om Ferie ikke er fremsat inden den 1. Januar 1936.«

Hermed er et gammelt tilstedeværende Irritationsmoment bragt ud af Verden. Vi takker for denne Afgørelse; det er glædeligt, at Generaldirektoratet nu har anlagt et sundere Synspunkt paa de omhandlede Forhold.



PERSONALETS UNDERRETNING OM NÆSTE TJENESTE

For nogle Aar siden havde vi forskellige Besværinger over, at Personalet i Reserven maatte ofre adskillige Timer af deres Frihed, fordi Tjenestelederne ved Afslutningen af en Tjeneste ikke kunde underrette Personalet om næste Tjenestes Paabegyndelse, men henviste dem til at »se paa Tavlen«, noget der almindeligvis fandt Sted hver Eftermiddag ved 17—18 Tiden.

Det var ikke underligt, at Personalet reagerede overfor en saadan urimelig Ordning, der kunde bevirke, at man i sin Fritid praktisk talt intet kunde foretage sig, udover at spadserere frem og tilbage mellem Hjemmet og Remisen.

Hvis en Mand en Sommerdag ved Middagstid, var kommet hjem fra Tjeneste og gerne vilde i Skoven med sin Familie, var han afskaaret herfra, fordi han i Løbet af ganske kort Tid skulde møde i Remisen for at se, hvad næste Dags Tjeneste var, og dermed var den iøvrigt ellers gode Dags Frihed ødelagt.

Vi rejste da Sagen overfor Generaldirektoratet, der imidlertid i første Omgang stillede sig noget afvisende overfor en Løsning, men da vi mente, at der maatte en klar Afgørelse til, tilsendte vi den 8. Juli 1929 Generaldirektoratet en ny Skrivelse af følgende Indhold:

»I Skrivelse af 11. April d. A. (1858) har Foreningen henledet Generaldirektoratets Opmærksomhed paa, at Reservepersonalets Fritid i mange Tilfælde beskæres derved, at det paagældende Personale om Aftenen maa møde i Remisen for at faa Underretning om Tjenesten den følgende Dag, hvorfor man anmodede om, at det fremtidig ordnes saaledes, at Personalet ved Afslutningen af den ene Tjeneste fik Underretning om den næste Tjeneste. Generaldirektoratet har under 21. f. M. (L. S. 2994) besvaret Foreningens Henvendelse ved at meddele, at det ikke i alle Tilfælde vil være gør ligt at tilrettelægge Reservepersonalets Tjeneste saa betids, at der paa det Tidspunkt, hvor en Tjeneste afsluttes, kan gives Personalet Meddelelse om den næste Tjeneste; men at Depotterne vil blive instrueret om i videst muligt Omfang at give det omhandlede Personale saadan Underretning ved Tjenestens Ophør.

I den Anledning tillader Foreningen sig paany at vende tilbage til bemeldte Sag, idet man blandt andet henviser til Maskindepotet i København. Der er Tjenesten tilrettelagt saaledes, at Reservepersonalet i al Almindelighed allerede tidligt om Formiddagen kan faa Besked om næste Dags Tjeneste. Samme Perso-

nales Søndagstjeneste bekendtgøres den forudgaaende Fredag Eftermiddag Kl. 2, og det Forhold, at Personalet i dets Fritid skal møde i Remisen blot for at faa Besked om den følgende Dags Tjeneste, er i København ganske ukendt. Men naar det paa et saa stort Depot (ca. 400 Lokomotivmænd) er muligt at tilrettelægge Tjenesten som meddelt, burde det ogsaa kunne lade sig gøre ved samtlige Landets øvrige Depoter, der alle er mindre. I hvert Fald kan man ikke anerkende Berettigelsen i vedblivende at beskære Personalets Fritid, ja, man kan vel endog betragte dette som liggende udenfor, hvad der med Rimelighed kan kræves af Personalet, hvorfor man tillader sig at anmode Generaldirektoratet om en Ændring af det omtalte Forhold, enten ved, at det paagældende Personale underrettes ved den forudgaaende Tjenestes Afslutning eller ved, at Depotterne tilsender de paagældende den nødvendige Underretning. Dersom dette ikke kan imødekømmes, maa man holde for, at der skal beregnes Tjenestetid for det Tidsrum, hvormed Personalets Fritid beskæres.«

Herpaa modtog vi den 26. September s .A. følgende Svar:

»Efter at an ved Skrivelse herfra af 21. Juni d. A., J. Nr. L. S. 2994, havde meddelt Dansk Lokomotivmands Forening, at det ikke vilde være gør ligt at tilrettelægge Tjenesten for Personalet i Reserven saa betids, at der paa det Tidspunkt, hvor en Tjeneste afsluttes, i alle Tilfælde vilde kunne gives bemeldte Personale Meddelelse om den næste Tjeneste, men at Depotterne vilde blive instrueret om i størst mulig Udstrækning at give det her omhandlede Personale saadan Underretning ved Tjenestens Ophør, har Lokomotivmandsforeningen under Henvisning til, at Tjenesten for Personalet ved Maskindepoterne i København tilrettelægges saaledes, at Personalet i dets Fritid ikke behøver at give Møde i Remisen for at erholde Underretning om Tjenesten, i Skrivelse af 8. Juli d. A., J. Nr. 1912, anholdt om, at der maa blive truffet den Ordning, at der gives Reservepersonalet ved de øvrige Depoter Meddelelse om en følgende Tjeneste enten ved den forudgaaende Tjenestes Afslutning eller ved, at der tilsendes det paagældende Personale fornøden Underretning.

I denne Anledning skal man herved meddele, at man efter Omstændighederne har ment at kunne imødekomme Andragendet saaledes, at bemeldte Personale af Depotterne underrettes pr. Bud el. lign. i Tilfælde, hvor Meddelelse om en følgende Tjeneste ikke har kunnet gives forinden Tjenestens Ophør.«

Dette var endeligt et klart Svar, og da vi gaar ud fra, at Generaldirektoratet har tilsendt Distrikterne de nødvendige Direktiver samt at Depotlederne selvfølgelig vilde rette sig efter de Anvisninger Generaldirektoratet udsender gennem Distriktet, maatte denne Sag fra vor Side anses for at være afsluttet.

Vi er derfor meget forbavset over, efter saa mange Aars Forløb at modtage Besværinger over, at der er Depotledere, som endnu ikke er kommet bort fra det gamle Forhold. Dette kan maaske skyldes, at der flere Steder er kommet nye Lokomotivmestre, som ikke har faaet set Skufferne efter, hvad de indeholder af gamle Bestemmelser; eller mon det skulde være det gamle Spøgelse, der igen dukker frem?

Skulde det sidste være Tilfældet, maa Medlemmerne reagere derimod; thi den Urimelighed, der laa i det tidligere System, vi vi alligevel ikke have genindført.

HVORLEDES BLIVER JERNBANENS FREMTID?

Forskellige Dagblade har bragt en interessant Artikel om Damp-, Motor- og elektrisk Jernbanedrift, hvilken Artikel vi tillader os at gengive, da den er af Interesse for vore Medlemmer.

Til Trods for den haarde Konkurrent, Jernbanen har faaet i Rute- og Fragtbilerne, er der dog næppe Grund til at antage, at Jernbanens Dage er talte. I de fleste Lande har man gennem Forordninger og lignende søgt at hjælpe Jernbanerne i Konkurrencen med Rutebiler, Flyvemaskiner og Skibsfarten, saaledes at man dog har taget et vist Hensyn til den sunde Konkurrence. Til Trods derfor har Jernbanerne dog de fleste Steder i Verden vanskelige Forhold, idet de ikke blot skal konkurrere udadtil, men tillige indadtil skal kæmpe med et af de vanskeligste Spørgsmaal i Jernbanevæsenets Historie. Spørgsmaalet er, om man skal køre med Elektricitet, Damp eller Dieselmotor. Spørgsmaalet er vanskeligt, fordi det ikke alene gælder om at finde den mest økonomiske Form for Jernbanedrift, men tillige ogsaa den hurtigste, idet denne i Længden vil være billigere, saafremt Anlægsomkostningerne ikke bliver for store.

Det har ikke manglet paa Stemmer, der forudsagde Damplokomotivets snarlige Død, naar Motortogene, Lyntogene, som vi kalder dem herhjemme, vandt Terræn, men den hidtidige Udvikling har imidlertid vist, at begge Togformer fuldkomment behersker hver sit Omraade, og endvidere at Damplokomotivet langtfra er udviklet til den Fuldkommenhed, man hidtil har

troet. Indførelsen af strømlinieformede Lokomotiver har allerede forøget Hastigheden betydeligt. Medens de første Lokomotiver for hundrede Aar siden kørte med 30 Kilometers Fart med 50 H. K., har det moderne Højtrykslokomotiv med sine 2700 H. K. en Hastighed af næsten 200 Kilometer.

Motortogets Fordele overfor Damptoget ligger altsaa ikke saa meget i den større Fart, men Fordelene ved Motortogene opnaas først i det Øjeblik, man benytter dem sammen med Damp- tog, idet man benytter Motortogene til at udfylde Hullerne i Køreplanen. Det vil altsaa sige, at man forbedrer Køreplanen ved i Stedet for at udfylde Hullet med ét svært Damp- tog, udfylder det med to lette Motortog.

Elektriske Tog, som man ser dem i Schweiz og Sverige, kommer næppe paa Tale for de længere Strækningers Vedkommende, med mindre der er særlige Forhold til Stede, som f. Eks. i Schweiz, hvor man har billig Elektricitet. Her i Danmark maa vi langt snarere følge de Retningslinier, man er slaaet ind paa i Tyskland, og Hr. Knutzen har da ogsaa i Erkendelse heraf vist dette Lands Jernbanevæsen sin særlige Interesse, fordi Tyskland nu en Gang er saa stort, at man dér har Raad til at eksperimenter i stor Stil.

I Tyskland har man allerede nu over 20 Motortog af lignende Art som »Kronjyden« og »Østjyden« i planmæssig Drift, og deres Gennemsnitsfart ligger noget over 100 Kilometer i Timen. I Begyndelsen af 1936 har de tyske Rigsbaner indsat et nyt Lyntog af denne Art paa Strækningen Hamborg—Kiel, hvor der før løb et Hurtigtog. Det nye Tog er udrustet med en 420 H. K. »Man«-Dieselmotor, og til hver Motorvogn hører en Bivogn, som kan kobles til, saaledes at de to Vogne danner en Enhed. Motorvognen har foruden Motorrummet og Førerpladsen et Bagagerum og Plads til en Del Passagerer. I Bivognens Bagende er der tillige indrettet endnu et Førerrum, hvorfra Toget kan styres, saaledes at man undgaar den tidsspilende Venden af Toget. Toget har Plads til 270 Personer og kan fuldt lastet gøre en Fart af 100 Kilometer i Timen, og det er Meningen, at man i Løbet af kort Tid vil sætte endnu flere Tog af denne Type i Gang og dermed forøge Toggangen ogsaa paa Fjernstrækningerne.

I det store og hele staar Danmark altsaa, som man vil se af det foregaaende, udmærket

i Forhold til de store Lande. Tyskland, der er ca. 20 Gange saa stort som Danmark, raader i Øjeblikket over 20 Lyntog, medens vi herhjemme har 2 i Drift, hvilket i Tyskland svarer til ca. 40 Tog. Imidlertid maa man huske paa, at Tyskland tillige har et stærkt udviklet Net af Luftruter, der sørger for de hurtigste Forbindelser, og i denne Henseende er vi jo noget tilbage, men vi er altsaa paa den rette Vej, og det øvrige kommer nok efterhaanden.

FRA MEDLEMSKREDSEN

En Hymne til Damplokomotivet.

Efter at Sindene var kommet lidt til Ro oven paa den ret pludselige Snevinter, vi havde i Februar, fastslog »Bornholms Tidende«, at det nyanskaffede, kostbare Motormateriel kørte fast i Snedriverne, og at Motorvognene umuligt kunde gennemføre Toggangen, medens Damplokomotiverne, der paa ny kom under Damp, pløjede igennem og derved fejrede deres Triumf, som den Herkules, Damplokomotivet nu engang er.

Bladet udtaler yderligere, at en Del af Togene maatte aflyses, da man ikke havde tilstrækkelig med Damplokomotiver.

Ved at læse dette, kommer man uvilkaarlig til at tænke paa Generaldirektørens flotte Udtalelse overfor Offentligheden, at det sidste Damplokomotiv er bygget i Danmark, og ligeledes paa Maskinchefens Bemærkning om, at Damplokomotivet gaar sin Undergang i Møde. Skal disse Ord staa ved Magt saa hele vort Togfremførelsesmateriel bliver Motormateriel, saa vil sikkert den Dag indfinde sig i en ny rigtig Vinter, at Statsbanerne ligesom Direktionen for de bornholmske Baner maa aflyse Driften, da man mangler Damplokomotiver til at trække Togene. Den meteorologiske Videnskab mener jo, at vi her i Norden vender tilbage til de strenge Vintre; om dette sker, vil Tiden jo vise.

Naar Statsbanernes Motormateriel denne Gang slæbte sig igennem, tilkommer Damplokomotiverne Æren herfor; idet disse stadig pløjede Strækningerne igennem, saa Motorvognene kunde løbe efter, og endda maatte »Kronjyden« høje Nakken og sige Stop mellem Aarhus og Aaby. Det maatte returneres til Aarhus og et Damplokomotiv førte Toget igennem til Aarhus. Damplokomotivet fejrede saaledes her sin Triumf over Lyntoget.

At det moderne Damplokomotiv i Konkurrencen med Motorvognen stadig ligger langt foran disse, bevises jo rundt om i Udlandet, hvor man vedblivende bygger hundredvis af nye Damplokomotiver bl. a. af den nye strømliniede Form. Den flyvende Hamburger — et Motortog — er slaaet ud af Damplokomotivet, og som sidste Mode er der i Tyskland indført 2 Etages-Vogne, forspændt et strømliniet Damplokomotiv, der kan køre med 120 km Gennemsnitsfart og transportere tusind Rejsende. Herved er skabt

et genialt Tog, der kan anvendes baade i Langvejs- trafikken og i Storbyernes Nærtrafik, og derved spares det kostbare Anlæg og Vedligeholdelse, som Elektrificering koster. Ogsaa dette er et Bevis paa Damplokomotivets Triumf.

Mange Lokomotivførere forstaar ikke, at Hr. Generaldirektør Knutzen, uden at afvente Resultatet af Udviklingen med Motorer som Drivkraft for Jernbanetog, har faaet Millionbevillinger til 4 nye kostbare Luksus-Lyntog og Motorvogne, medens en saa nødvendig driftsikkerhedsmæssig Foranstaltning som Tryklufsbremsen i Godstogene trækkes i Langdrag. Hertil kommer Spørgsmaalet om Modernisering af vore egne Damplokomotiver, ikke mindst at faa Forlanterne, de sølle Tallepraase fra 1847, afløst af elektrisk Lys.

Gennem højere vedkommendes energiske Meddelelser til Pressen og Offentligheden har Damplokomotiverne faaet et misvisende Skær over sig til Fordel for Motorvognen, men lad os f. Eks se Sagen fra en helt anden Side.

Bort med Støjplagen! er et Krav, der udsendes gennem Verdenspressen paa Grund af den tiltagende Larm indenfor alt Trafikvæsens Omraade. Har Damplokomotivet ikke ogsaa her et Fortrin, fremfor Motorvognen? Det er en mere lydløs Maskine, der ved sin Tilkobling til Vognene, befrier disse for den irriterende Vibration, som Motorvognene, ogsaa Lyntogene frembringer.

Hvis vi faar en Vinter med vedvarende og stærk Kulde, har Damplokomotivet ogsaa sin større Værdi, idet dette ved sit høje Damptryk kan præstere den fornødne Opvarmning af Personvognene, medens Motorvognene kun har den lille Koksopvarmer, der er anbragt paa Siden af Vognen, og den afgiver ofte uendelig daarlig Varme.

Mar Motor- og Lyntog deres Mangler om Vinteren, saa er disse endnu større om Sommeren. I Ferie-trafikken, paa de store Trafiksdage og ved Højtiderne, naar der kræves Trækraft til Tog paa 40 Vognladninger og derover, med Plads til flere hundrede Rejsende i hvert Tog, saa ruller de gamle prøvede Kæmper frem, de stolte Ekspreslokomotiver, der kan tage det store Træn, som Motor- og Lyntogene maa lade staa paa Grund af deres spinke Lemmer.

Motorvognene kan have deres Berettigelse ved Smaakørsel paa Sidebaner og lignende, men til Stor- og Langvejstrafikken, der kræver Styrke og Hastighed, er Dampmaskinen Favoritten.

De skulde, Hr. Generaldirektør Knutzen, tage Plads paa en af R. Maskinerne, 1480 HK, en Nat med Tog 2019. Afgang fra Roskilde 2,01 eller betragte denne ved Igangsætning, naar den med et Tog paa 120 Aksler, sejt, men sikkert trækker til og ruller afsted ud i det mørke Rum paa Vej mod Korsør. De vilde fra denne Gigant, med sin dundrende Slagkraft, modtage et Indtryk af, at Damplokomotivet trods sin hundredaarige Tradition, afgjort er Motorvognen langt overlegen som Drivkraft i Jernbandedriften. Og samme Maskine kan paa næste Tur køre Eksprestog med en Togstamme, der kan rumme lige

saa mange Rejsende som samtlige 4 Lyntog tilsammen og med en Hastighed af 100 km. Det er den Slags Lokomotiver, der indtjener Statsbanernes Millioner, men de bliver ikke opreklameret i »Den vide Verden«, de kendes af Folket og anbefaler sig selv.

Billedet paa Damplokomotivets Triumf er Romantik. Men ude i den store Verden pløjer Damplokomotivet sin Stævn et Hestehoved foran Motorvognen. Dér udtales ikke som hér, at »Damplokomotivet gaar sin Undergang i Møde«, dér mener man tværtimod, at Damplokomotivet i sin moderne Form vil vinde ny Rigdom og Berømmelse.

N. Hammer.

SAMMENHOLD?

I Berlingske Tidende for den 19. April fandtes en Notits om talrige Bilister, der i Paaskedagene havde overtraadt Færdselsloven. I Anledning af denne Meddelelse tilsendte undertegnede Berl. Tid. følgende Opsats, der i stærkt fremhævet typografisk Udstyr optoges i Bladet.

Under Rubrikken »I Dag« 19. April omtales forskellige Politirazziaer, der er foretaget over for hensynsløse Bilister, i hvis Hænder et saadant Køretøj er et rent Mordvaaben, fordi saadanne Mennesker i Kollisionøjeblikket intet Begreb har om, hvilket »Drøn«, der er i en saadan »Sardindaase«, idet de som oftest — reverenter talt — smadres som en Væggelus paa en Væg.

Som en af dem, der daglig har Lejlighed til ved Hjælp af Lokomotivets Hastighedsmaaler nøje at kontrollere Bilhastigheder paa Veje, der er parallelløbende med Jernbanesporene baade paa Syd-, Vest- og Kystbanen, har jeg ofte — endda meget ofte i min daglige Tjeneste — haft Lejlighed til at konstatere Biler med Landevejshastigheder paa 80, 90, 100 km og derover.

En fuld lastet Murstensbil har jeg set med 70 km Hastighed. — Eller hvad mener man om en Aften, jeg kørte »Berlinereren« og mellem Glostrup—Taastrup, hvor Roskilde Landevej er parallelløbende med Sporene, var der en Bilist, der »holdt Trit« med Toget, og samtidig svingede med en rød Lygte for at signalere til en Rejsende i Toget, at han var »med«. Hastigheden var da 100 km.

Der synes derfor — selv uden for Højtiderne — at være mere end nok at bestille for Færdselspolitiet, der, om det blev gennemført rationelt, vilde indbringe mægtige Summer.

H. P. Hansen,
Lokomotivfører v. D. S. B.

Den 24. April indeholdt samme Blad et af en Motorfører af Aargang 1919 indsendt Svar:

Naar Hr. Lokomotivfører Hansen ved D. S. B. i et Indlæg i Gaar føler Trang til at lufte sin Vrede over for »hensynsløse Bilister«, synes man, at hans Kritik burde være lidt bedre underbygget, thi den Kontrol af Bilers Hastighed, der kan udføres fra et Lokomotivs Førerhus, medens Toget bevæger sig for fuld Fart fremad, maa vist siges at være mere end tvivlsom. Landeveje, der

løber parallelt med Jernbaner, er selvsagt i de fleste Tilfælde saa uensartede og forskellige fra Skinneveje, at Sammenligning af Afstande og Hastigheder kun meget vanskeligt lader sig foretage.

Det er rigtigt at »slaa ned« paa hensynsløse Bilister, — og i den Retning behøver vi vist ikke at rette nogen Opfordring til Færdselspolitiet, der jvf. »Gribsvad-Rapporterne« fra 2. Paaskedag skyder langt over Maalet, — men lad os ikke fremkomme med Beskyldninger paa saa løst et Grundlag som Hr. Lokomotivfører Hansens.

Motorfører af Aargang 1919.

Da man ikke i et Dagblad bør føre endeløs Diskussion med en Medansat, ønsker jeg at give ham Svar i vort Fagblad.

Man ved ikke, om man skal le eller græde over de Blottelser, »Motorfører« giver sig, og den aandelige Uformuenhed, hans Svar udviser, og samtidig tilkendegiver, at han ikke har brugt sine Øjne i samfulde 17 Aar.

»Motorfører« kunde hos enhver Lokomotivmand have faaet bekræftet, at min Metode til Kontrol af Bilers Hastighed, sammenholdt med Hastighedsmaaleren, blot ved at holde to faste Punkter over Eet, er rigtig. Samme Metode er ogsaa benyttet af Færdselspolitiet.

Dernæst siger »Motorfører« om min paa personlige Oplevelser givne Fremstilling — og som jeg Ord til andet staar inde for: »Lad os ikke fremkomme med Beskyldninger paa saa løst et Grundlag, som Lokf. Hansen«. — »Motorfører« stiller sig altsaa paa samme Stade som afdøde Folketingsmand Jens Busk, der »benægtede Fakta«, men benægter man Kendsgerningerne, hører al Meningsudveksling op. Det vilde være det samme som at diskutere Latin med Per Degn. Det kunde være meget morsomt, men er Tids-spilde, fordi han ikke forstod et Muk deraf. Og ligervis med »Motorfører af Aargang 1919«, der klogelig har undslaaet sig ved at være sit Navn bekendt, som et ikke efterfølgelsesværdigt Eksempel paa »Sammenhold«.

København, den 28. April 1936.

H. P. Hansen,
Lokf.

Det kan sikkert ikke være en Motorfører, d. v. s. en af de Tjenestemand, som fremfører Motortogene, der har skrevet bemeldte Gensvar; thi disse har selvfølgelig lige saa stor Interesse som alle andre i, at Automobilisterne overholder Færdselslove og -Regler. Mon ikke Svaret er skrevet af en Motorkører af Aargang 1919 = Automobilist.

Red.



TJENESTETIDSNÆVN OG HELLIGDAGSFRIDAGE

Protokol

over Forhandlingen mellem Generaldirektoratet og Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen, samt Dansk Lokomotivmands Forening den 5. og 8. November 1935.

Forhandlingsemne: »Tjenestetidsnævn og Regler om Personalets Helligdagsfrihed«.

Tilstede var for Generaldirektoratet: Generaldirektøren, Personalechefen, Kontorchef E. Lunn og Trafikinspektør L. Larsen.

For Dansk Jernbaneforbund: Forretningsfører Charles Petersen, Sekretær Vejre (tilstede den 5.) og Overmatros Poulsen.

For Jernbaneforeningen: Stationsforstander Høgsgaard, Trafikkontrolør A. Ohmeyer (tilstede den 5.), Kontorassistent Fru O. E. Steffensen (tilstede den 8.), Trafikassistent Carl Andersen, Trafikassistent C. A. A. Larsen (tilstede den 8.), Togfører M. Kristensen, Overassistent P. From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivførerne S. Jensen, E. Kuhn, L. M. Schmidt og Nødergaard Petersen (tilstede den 8.) samt Lokomotivfyrbøder A. Skødt (tilstede den 8.)

Generaldirektøren åbnede Forhandlingen og bød Velkommen. Der var tilsendt Organisationerne et Ud-kast til Reglerne for et Tjenestetidsnævn og Personalets Hejligdagsfrihed. Henstillede, at man først forhandlede Reglerne for Tjenestetidsnævnet. Bad Organisationerne udtale sig.

Sekretær Vejre takkede for de tilsendte Forsalg, der forhaabentlig vil føre til et for Statsbanerne og Personalet gunstigt Resultat.

Forslaget om Tjenestetidsnævn kan vi i Princippet tiltræde, dog maa vi anmode om enkelte smaa Ændringer. Nævnet skal bestaa af 7 Repræsentanter, 4 fra Administrationen og 3 fra Personalet. Da det er ønskeligt, at Nævnet kan mødes med størst mulig Tillid fra Personalets Side, henstiller vi en mere lige-lig Fordeling af Repræsentanterne. Er indforstaaet med, at Administrationen besætter Formand- og Sekretærpladsen, men vil henstille, at Personalerepræsentanternes Antal udvides til 4, saaledes at Dansk Jernbaneforbund faar 2, Jernbaneforeningen 1 og Dansk Lokomotivmands Forening 1. Kan ogsaa gaa med til, at der udpeges 3 fra hver Side, men forstaar, at det volder Vanskelighed for Administrationen at nøjes med 3 Repræsentanter.

Punkt 3 ser vi meget gerne ændret saaledes, at det fremgaar af Teksten, at det er et Forligsudvalg, hvis Afgørelse ikke skaber Præcedens for andre Organisationer. Vil ogsaa gerne have dette lille Udvalg, der sikkert vil faa stor Betydning, udvidet med en Personalerepræsentant mere. Denne Personalerepræsentant skulde saa udpeges blandt Nævnets Medlemmer, og udpeges af den Organisation, hvis Sag er til Behandling, og skulde være een fra en af de andre Organisationer.

Punkt 4 ønsker vi gerne ændret til, at lokale Repræsentanter kan tilkaldes, hvis Formanden eller 2 af Nævnets Medlemmer skønner det nødvendigt.

De Ændringer, vi her foreslaar, er ikke saa omfattende, at de rækker ved Forslagets Struktur, men Gen-nemførelsen vil give Personalet mere Tillid til Nævnet og dets Afgørelser.

Stationsforstander Høgsgaard og Lokomotivfører Sophus Jensen: Hr. Vejres Udtalelser dækker ogsaa vore Anskuelser. Hvis Nævnet udvides med 1 Repræsentant, er vi indforstaaet med at Dansk Jernbaneforbund faar denne ene Mand yderligere.

Generaldirektøren: Vi har ikke noget imod at udvide Nævnet med 1 Mand mere fra Organisationerne, naar disse er enige om Mandaternes Fordeling. Derimod er det vist betænkeligt at udvide Underudvalget.

At anføre, at Afgørelsen i Underudvalget ikke maa skabe Præcedens, er næppe muligt. Der er ganske vist aldrig to Tilfælde, som er helt ens, men man kan ikke slaa fast, at Praksis er fuldkommen lige gyldig. Vi maa alle være interesseret i, at Underudvalget kan arbejde.

At trække alle Smaasager op i det samlede Nævn vil gøre Nævnet til et Omsvøbsdepartement.

Parterne maa have Tillid til hinanden, ellers betyder det hele ikke ret meget.

Personalechefen: Det mindre Udvalg bliver nærmest et Samtaleudvalg, hvor man søger at tale sig til Rette. Mener, at Organisationerne er dækkede ved Bestemmelsen om, at der skal være fuld Enighed.

Generaldirektøren: Hvis Underudvalget skal behandle noget særligt, da vil der altid være en lokal Mand tilstede. Naar der saa desuden er fuld Frihed til at faa Sagen op i det samlede Nævn, synes jeg, der er Garanti nok.

Er villig til at ændre Pkt. 4, saa det bliver Formanden, eventuelt 2 Medlemmer af Nævnet, der afgør, om der skal tilkaldes en lokal Repræsentant.

Sekretær Vejre: Vi ved godt, at den enkelte Personalerepræsentant kan faa Sagen henvist til det samlede Nævn. Men Faren er, at en enkelt Kategoris Repræsentant kan gaa med til en Ordning, som senere kan vanskeliggøre en retfærdig Afgørelse af lignende Tilfælde, derfor vil vi gerne have 2 Mand i dette Underudvalg. Generaldirektøren mener selv, at de Afgørelser, der træffes i Underudvalget, mere eller mindre vil præge Afgørelserne af fremtidige Sager, derfor er det uheldigt, at der kun er en Personalerepræsentant, som jo oven i Købet skifter mellem Organisationerne. Hvis det var et rent Forligsudvalg, hvis Afgørelse ikke skaber Præcedens, vilde vi ikke holde saa stærkt paa de 2 Mand.

Personalechefen: Underudvalget er nærmest tænkt som et Forligsudvalg, hvor den enkelte Tjenestegrens Sager er til Behandling. Det bliver let mere besværligt, naar der desuden skal deltage en Repræsentant, der ingen Interesse har i selve den konkrete Sag.

I Sverige giver det Forhold, at alle Sager i hvert Fald i første Omgang behandles i det samlede Nævn, Anledning til en meget stærk Beskæftigelse for dette. Dette er næppe nogen hensigtsmæssig Ordning.

Personalerepræsentanterne kan jo tale sammen om den enkelte Sag, inden den tiltrædes i Underudvalget. I Grænsespørgsmaal er det i begge Parter Interesse, at Hovedudvalget indkaldes.

Sekretær Vejre: Mener, det vil volde flere og større Vanskeligheder, hvis ikke Underudvalget behandler Sagerne, saa de ikke faar Konsekvenser for andre.

Hvis der kun er een Personalerepræsentant, vil han være tilhøjelig til at forlange Sagen i Nævnet for at have sin Ryg fri.

Personalechefen: Repræsentanten kan jo eventuelt tage Anstand, hvis han mener, det har Betydning for ham at tale med en Kredsformand, Hovedbestyrelsesmedlem el. lign.

Generaldirektøren: Hvorledes har man tænkt sig, at det andet Medlem skulde udpeges. Skal Sagen først i Nævnet?

Sekretær Vejre: Nej, absolut ikke. Hvis det f. Eks. er en Sag, der vedrører Lokomotivmandsforeningen, meddeler dennes Repræsentant til Formanden, at han ønsker Underudvalget udvidet med Jernbaneforeningens eller Forbundets Repræsentant.

Stationsforstander Høgsgaard: Hvis f. Eks. jeg skulde behandle en Sag, der vedrører Togførertjenesten, vil det have stor Betydning, at der var en Repræsentant for Dansk Jernbaneforbund tilstede. Togførernes og Togbetjentenes Tjeneste tangerer jo i høj Grad hinanden. Naar vi saa repræsenterer begge Kategorier, kunde vi undgaa, at Sagen kom i Nævnet. Mener, det vil være praktisk og lette Arbejdet, naar der var 2 Personalerepræsentanter i Underudvalget.

Generaldirektøren: Er bange for, at en saadan Sammenkæden af Sagerne vil medføre, at vi kører fast i dette Nævn. For at faa noget godt ud af det, for begge Parter, maa der vises Tillid til hinanden.

Forretningsfører Charles Petersen: Kan vanskeligt tænke mig, at det skulde gaa her, som Personalechefen omtalte, det gaar i Sverige. Efter min Mening bør Nævnets Eksistens være nok til at skabe Forhold, saa det ikke til Stadhighed skal være i Virksomhed.

De forskellige Tjenestefordelere vil forhaabentlig forstaa, at der skal vises Forstaaelse. Mange Tjenester er jo saadanne, at de vel ligger indenfor Tjenestetidsreglerne, men de er saa haarde, at de maa betegnes som uudholdelige. Naar en enkelt af saadanne Sager har været for Nævnet, maa det blive afgørende for mange andre.

Underudvalget maa betragtes som det Forligsudvalg, der findes ved faglige Sager. Man indkalder Parterne og taler sammen, og det sluttede Forlig forpligter ingen af Parterne ved fremtidige Sager. Der noteres kun i en Protokol, at der har været Møde, og at der er sluttet Forlig i Sagen.

Underudvalget bestaar af Formanden, 1 Administrationsrepræsentant og 1 Personalerepræsentant. Hvis vi kun havde en stor Forening, var det ikke saa vanskeligt, men vi har ligesom Generaldirektoratet forskellige Afdelinger med sideløbende Interesser, derfor er det ønskeligt, at der ved Forligets Indgaaelse er en Repræsentant tilstede for de sideløbende Interesser.

Hvis vi faar 2 Repræsentanter i Underudvalget, vil vi mene, den ene altid skal være fra en anden Organisation end den, hvem Sagen vedrører.

Vil henstille, at Generaldirektoratet viser Imødekommenhed paa dette Punkt.

Generaldirektøren: Er enig med Forretningsfører Charles Petersen i, at det var ønskeligt, om Nævnet ikke kom saa ofte i Virksomhed som i Sverige.

Mener, at de lokale Tjenestefordelere, naar en Sag har været behandlet i Nævnet, vil forstaa, hvorledes de skal se paa lignende Tilfælde i Fremtiden.

Det, vi skal beskæftige os med i Nævnet, er ikke Retsspørgsmaal som i den faste Voldgiftsret, men mere Rimelighedskrav. Hvis der gennem Forlig skabes en fast Praksis, faar den Betydning i Fremtiden.

Har taget denne Sag op for at skabe Ro og Tilfredshed hos Personalet. Hvis det stærkt ønskes, kan jeg gaa med til 2 Personalerepræsentanter i Underudvalget. Men saa maa Bestemmelserne affattes saadan, at det bliver den paagældende Organisationsrepræsentant og ikke det samlede Nævn, der udpeger det 4. Medlem.

Vi vil saa formulere Bestemmelserne om Tjenestetidsnævnet, saaledes som vi nu er blevet enige om og sender de ændrede Bestemmelser til Organisationerne.

Bestemmelserne blev herefter saaledes:

(Fortsættes.)

NYT ENGELSK TURBINELOKOMOTIV

En interessant Udvikling indenfor Lokomotivkonstruktionen har fundet Sted paa *London, Midland and Scottish Railway*. I Stedet for den sædvanlige 4-cylindrede Stempel-Maskintype er der anvendt Damp-turbiner, en Frem- og en Bakturbine, med Geartransmission til de koblede Hjul. Man antager, at denne Konstruktion vil medføre en Besparelse i Kulforbruget paa 15 pCt. Lokomotivet er bygget paa Jernbaneværkstedet i Crewe efter Tegninger af første Maskingeniør *W. Stainer*.

Turbinerne er af *Metropolitan-Vickers-Lysholm-Turbomotivtype*, fremstillet paa *Trafford Park Værket* i Manchester, hvor de tillige er monteret paa Lokomotivrammen, som i den Anledning blev sendt til Trafford.

Mulighederne for Damp-turbinen som Drivmaskine var omhyggeligt undersøgt, og da man regnede med den Forudsætning, at dette Lokomotiv skal fremføre gennemkørende Tog paa 50 Vognladninger mellem Euston og Glasgow, bestemtes det, at Turbinen skulde have 2000 HK (uden Kondensation) under Anvendelse af Damp paa 16 Atm. med en Overhedningstemperatur paa 400 Grader.

Hovedturbinen omfatter en Flertrins-Turbine, som er anbragt paa Maskinrammens venstre Side, og et tredobbelt Reduktionsgear, der er fuldstændig indkapslet i en særlig bygget Gearkasse, ophængt i tre Støtter paa Maskinrammen. Til Baglænskørsel

findes en mindre Turbine, anbragt paa højre Side, og tillige et Reduktionsgear, som til Bakning ialt udgør et firedobbelt Gear, mellem Turbine- og Drivakserne.

Fræmturbinen er permanent forbundet med Transmissionsgearet, og derfor maa Damptilførslen til Fræmturbinen være afspærret, naar Bakturbinen sættes i Virksomhed. Sidstnævnte Turbines Transmissionsgear skiftes ind ved Hjælp af en dampdrevne Anordning. Dette kan kun ske, naar Maskinen er i Ro, idet en Sikkerhedsanordning er indsat i Transmissionen til at forhindre Skiftning af Bakgearet, medens Maskinen er i Gang. Først naar Bakturbinens Gear er skiftet ind, kan der aabnes for Damptilførslen til denne Enhed, og Fare for Beskadigelser ved Gearskiftning er udelukket. Deraf følger, at naar Maskinen løber med Tenderen foran, saa vil Fræmturbinens Løbehjul bevæge sig i Baglænsretning.

Dampforsyningen til de to Turbiner foregaar først gennem Hovedregulatoren paa Kedlen, som holdes helt aaben, naar Maskinen arbejder, og saa til Regulatorerne paa de to Turbiners Ledetude, hvorefter der findes 6 paa Fræmturbinen og 3 paa Bakturbinen. Disse manøvreres fra en Kontrolkasse paa Førerpladsen, og ved Hjælp af passende Spærringsanordninger mellem Bakkoblingen og Turbineregulatorerne er det umuligt at indlade Damp i Fræmturbinen, naar Bakturbinen er i Indgreb eller omvendt. Alle Lejerne paa Turbiner, Transmissionsgear o. s. v. smøres fra et Oliebad med en Oliepumpe.

Kedlen er konstrueret til at levere Damp af 16 Atm. Tryk. Rundkedlens og Fyrkappens Plader er fremstillet saa tynde som muligt af 2 pCt. Nikkelstaalet for at holde Vægten nede. Rundkedlen er konisk. Fyrkassen er forlænget ind i Rundkedlen og danner et Rum for en mere fuldendt Forbrænding af Gasserne. Dampfordelingsstykket er anbragt paa Fyrkasssekappen og har Ventiler til Injectorer, Ejectorer, Dampbremse, Togopvarmning m. m. Under Kørslen bruges Spilledamp paa 4 Atm., som tages paa et af Turbinens Ekspansionsstrin til Togopvarmning. Kedlens Ristearaal er 4,2 m².

En Spilledampinjektor med 12 mm Tragtstykke er anbragt paa højre Side, og paa venstre Side (Førerens Side) er anbragt en 13 mm Kraftdampinjektor. Spilledampinjectoren føder gennem en Fødevandsforvarmer, som virker med Spilledamp fra Turbinerne. Begge Injectorer føder Kedlen gennem Klapventiler. Der findes 4 Stkr. Pop-Sikkerhedsventiler 2½ Tomme i Diameter, medens Kedelarmaturet er af Standardtype.

Hovedregulatoren findes i Overhøderens Dampsamlekasse i Røgkamret. Regulatoren manøvreres paa sædvanlig Maade, men for at sikre let Bevægelighed, er Haandtaget afbalanceret, og en lille Lubricator smører under Førerens Kontrol Regulatorventilen.

Anbringelsen af Turbiner i Stedet for de almindelig frem- og tilbagegaaende Kraftenheder har nødvendiggjort en betydelig Modifikation af Røgkammerarrangementet. I Betragtning af det lave Tryk paa Spilledampen fra Turbinerne har det været nødvendigt at anvende en dobbelt Udgangshætte, som til

Gengæld kræver dobbelt Skorsten. Hættens Aabningsareal varieres automatisk af en central Konus, der hæves eller sænkes, efterhaanden som Dampstrømmen gennem Turbinens Ledetude bliver forøget eller formindsket.

Alle Bærefjedre paa Maskinen og Tenderen er lavet af Silicio Manganstaalet. Mellem Fjedrene og Maskinens Hovedramme er anbragt lyddæmpende Gummimollelæg. I Førerhuset findes dobbelte Glidevinduer i begge Sider, og imellem disse kan en lille Glasskærm drejes, saaledes at den virker som en Trækformindsker. Mellem Tenderen og Maskinen er anbragt Pladedøre. Tenderen rummer 16 m³ Vand og 9 t Kul.

Mr. Steam.

BANER OG BILER

En Løsning af Problemet om en rationel Trafikdeling.

Konkurrencen mellem Jernbanerne og Automobilerne har i flere Aar staaet paa Dagsordenen Verden over, og da dette Spørgsmaal er af allerhøjeste Interesse for Jernbanernes Personale, har saavel de enkelte Jernbaneorganisationer som disse Organisations Internationale, I. T. F., fulgt dette Problem, saavidt det var gørligt. Vi erindrer her om, at det schweiziske Jernbaneforbunds Sekretær, Bratschi, og det hollandske Forbunds Sekretær, van Braambeek, begge har foretaget Undersøgelser i Spørgsmaalet og holdt orienterende Foredrag paa I. T. F.s Kongresser.

Herhjemme har en grundig teoretisk Undersøgelse af Problemet ikke hidtil været foretaget, men efterhaanden som Tiden skrider frem, og der stadig planlægges nye Vej- og Trafikprojekter, bliver det mere og mere nødvendigt, at der trænges til Bunds i Problemet, hvis det da skal være muligt at komme til en rationel Deling af Trafiken.

Vi omtalte i vort Blad for d. 5. Marts d. A., at Ekspeditionssekretær i Generaldirektoratet, cand. polit. I. A. Tork og Lektor ved Universitetet, cand. polit. P. P. Svejstrup vilde udgive en Bog, hvori det omtalte Problem gøres til Genstand for indgaaende Undersøgelser. Denne Bog er nu udkommet og faas i Boghandelen.

I Bogen gøres udførligt Rede for Trafikmidlernes økonomiske og tekniske Ejendommeligheder, det paa-vises, hvorledes Banernes Økonomi fra Begyndelsen af er baseret paa et Trafikmonopol, der er gaaet tabt ved Bilkonkurrencen, idet Automobilerne har taget en betydelig Del af den Trafikmængde, Banerne tidligere var alene om, og da Banerne jo er saadan indrettede, at en hel Del af Udgifterne er faste og ikke kan nedsættes, efterhaanden som Trafikmængden gaar ned ad, saa har Automobilkonkurrencen medført betydelige Tab for Banerne.

Ganske vist er Rejselysten i Stigen, men Befolkningens Tilvækst er aftagende, og den internationale økonomiske Kriises Indflydelse paa Handelssamkvemet over ligeledes sin betydelige Indflydelse paa Trafikmængden. Ved Ibrugtagelsen af de mange Bilruter

FERIEHJEMMET

foruden de allerede eksisterende Jernbaner er der efterhaanden opstaaet saa mange Trafikmuligheder, at det forhaandenværende Trafikapparat maa siges at være for stort.

Forfatterne har foretaget Undersøgelser og Beregninger over Transportomkostningerne og Transportpræstationerne og opstiller paa Grundlag heraf et Program for en rationel Løsning af Trafikproblemet, nemlig ved en Regulering af den indbyrdes Konkurrence mellem Baner og Biler, saaledes at Banerne faar de Transporter, det ved Omkostningsberegningerne har vist sig mest økonomisk at lade udføre af Banerne, medens Bilerne faar den Del, til hvilken det ved Omkostningsberegningerne viser sig hensigtsmæssigst at anvende Biler. Ved en saadan Regulering skulde man kunne undgaa unødigt Konkurrence samt unødvendig og uøkonomisk Kapitalanbringelse.

Paa samme Maade som andre, der har undersøgt dette Spørgsmaal, er denne Bogs Forfattere kommet til det Resultat, at det for en rationel Løsning er nødvendig, at der oprettes et Trafikraad, som skulde træffe Afgørelser baade med Hensyn til Deling af Trafiken paa Baner og Biler henholdsvis, Tildeling af Koncessioner m. v., og som skulde træffe disse Afgørelser paa sagligt beregnede Omkostningskalkuler. Paa denne Maade skulde Landets Trafikvæsen bringes til en Enhed, og samtidig vilde der gives Befolkningen Sikkerhed for fornøden Trafikmulighed til baade ensartede og lavest mulige Priser.

Det skulde være os en Glæde, om de i denne Bog nedlagte, grundige Undersøgelser kunde give Anledning til, at Spørgsmaalet om en rationel Deling af Trafikken i vort Land endeligt toges op til indgaaende Realitetsdrøftelse, til Gavn ikke alene for Jernbanerne og deres Personale, men for hele vort Samfunds Økonomi.

Bogens Pris i Boghandelen er 4 Kr., men ved Bestilling gennem Foreningens Kontor, kan Læsere, der ønsker at anskaffe sig den udmærkede Redegørelse, erholde den for 3 Kr. Vi anmoder dog om, at eventuelle Bestillinger indsendes snarest.



TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum.

A. G. Keller.

Hjertelig Tak for al Deltagelse ved Lokomotivfører J. K. C. Jensens Begravelse.

Johanne Jensen.

Børge Jensen.

Onsdag den 20. Maj aabner Feriehjemmet atter efter sin lange Dvale gennem Vinteren, klar til paa alle Omraader at modtage sine Gæster, som skal være hjertelig velkommen. Opmærksomheden henledes særligt paa den forestaaende Pinse; vore Medlemmer bør gøre deres Venner og Bekendte opmærksom paa vort Feriehjem, og anbefale dem at tilbringe Pinsen paa Refsnæs, paa Lokomotivmændenes Feriehjem, hvor man faar en god Forplejning i sunde Omgivelser og i en herlig Natur.

Vi forventer, at mange vil finde Vej til Perlen paa Refsnæs for at tilbringe en virkelig Week-end.

Opholdet er som sædvanlig billigt, dog skal bemærkes, at der er foretaget enkelte Ændringer, man skal derfor anføre Priserne.

I. Medlemmer, Medlemmers Hustruer og Børn.

Medlemmer, Hustruer og Børn over 14 Aar	Kr. 3,50 pr. Dag
Medlemmers Børn, ugifte over 20 Aar	> 4,25 > >
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage	> 4,50 > >
Børn fra 1 til 6 Aar	> 1,50 > >
> 6 > 14	> 2,50 > >
Et Maaltid udover Døgnets	> 1,50
do. for Børn til 14 Aar	> 1,00
En Frokost eller Middag	> 2,00

II. Andre Tjenestemænd med Hustruer og Børn.

Mand, Hustru og Børn over 14 Aar	Kr. 4,25 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage	> 5,00 > >
Børn fra 1 til 6 Aar	> 2,00 > >
> 6 > 14	> 3,00 > >
Et Maaltid udover Døgnets	> 1,50
do. for Børn til 14 Aar	> 1,00
En Frokost eller Middag	> 2,00

III. Besøgende ikke Medlemmer.

Voksne og Børn over 14 Aar	Kr. 5,00 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage	> 5,50 > >
Børn fra 1 til 6 Aar	> 2,50 > >
> 6 > 14	> 3,50 > >
Et Maaltid udover Døgnets	> 1,50
do. for Børn til 14 Aar	> 1,00
En Frokost eller Middag	> 2,00

Frk. Petersen vil atter være Økonoma og som før yde sit bedste for at gøre Gæsterne Tilværelsen saa behagelig som det er muligt.

Husk, at Bestilling om Ophold paa Hjemmet altid maa ske skriftlig, og indsendes til Foreningens Kontor, Reventlowsgade 28, København V. under Adr. »Feriehjemmet«.

Husk ogsaa at anføre, for hvem Ophold ønskes, og for Børns Vedkommende disses Alder, den nøjagtige Tid for Opholdets Varighed; og endelig bestemt Angivelse af Ankomsten til Kalundborg med Tog eller Skib.

Husk, at Bekræftelsen for Ophold maa ved Ankomst til Feriehjemmet tilstilles Økonomaen.

Man forventer, at de givne Anvisninger efterkommes af Gæsterne, saa Vognen altid kan være ved Station eller Skib rettidig.

P. U. V.

G. O. F. Lund.

KNUDSHOVED FERIEHJEM

Den 14. Juni begynder Sæsonen paa Knudshoved Feriehem, og antagelig vil dette smukke lille Hotel paa Spidsen af Halvøen mellem Storebælt og Nyborg Fjord atter i Aar faa stort Besøg.

Driften af Feriehemmet er som i de foregaaende Aar lagt i Hænderne paa Banegaardsrestauratør *Malling Mikkelsen* og vil ifølge den med Statsbanerne truffne Aftale — der findes i den nylig udkomne Meddelelse fra Generaldirektoratet — blive tilrettelagt paa samme Maade som før. Overfor et af Levnedsmiddelprisernes Stigning betinget Ønske om Forhøjelse af Pensionsprisen har man i Aar valgt *ikke* at forhøje Prisen, men som Kompensation at lade Aftenkaffen udgaa af Programmet.

Pensionsprisen udgør 3 Kr. 50 Øre daglig pro persona; for Børn paa indtil 12 Aar er Betalingen dog kun 2 Kr. 25 Øre daglig pr. Barn. Uden for Skoleferien nedsættes Betalingen i Dagene fra den 14. til den 27. Juni inkl. og fra den 16. til den 23. August inkl. til henholdsvis 3 Kr. 25 Øre og 2 Kr.

Iøvrigt bliver al Ting ved det gamle, gennem Aarene hævdvundne, som Gæsterne ved deres store Tilslutning har vist at sætte Pris paa.

Man finder vanskeligt et saa billigt og tillige ideelt beliggende Ferieopholdssted som Knudshoved. Her er det salte Vand og bred Sandstrand lige udenfor Døren, Skov tæt ved — som Helhed en stille, fredfyldt Plet, der dog ikke ligger længere fra den alfare Vej, end at et hvilket-somhelst Behov straks kan opfyldes.

Men forøvrigt behøver Knudshoved Feriehem ingen særlig Anbefaling, det er godt kendt over hele Landet.

NOTITSER

De svenske Statsbaner ansætter Lokomotivassistenter.

Jernbanestyrelsen har forordnet, at 38 ledige Lokomotivassistentstillinger skal besættes fra og med den 1. Marts 1936. Maskinassistenterne skal tjenstgøre som Assistent for Førerne paa de elektriske Lokomotiver. Hele Antallet Lokomotivassistent-Stillinger udgør 184. *I. T. F.*

Kæmpemæssig Trafik i London.

Festdagen for det kgl. Jubilæum sidste Efteraar har givet Undergrundsbanerne i London 1 939 000 rejsende eller 30 pCt. flere end de foregaaende Dage. Dette Tal blev endnu større den paafølgende Søndag, da der befordredes 2 250 000 Personer. I de 14 Dage omkring denne Søndag har Undergrundsbanen befordret 23,5 Mill. Rejsende. *I. T. F.*



Udmærkelse fra 1.—5.—36:

Haandværker E. E. Thiberg, Centralværkst., København, e. Ans. iflg. Opslag til Lokomotivmester II, Kbh. Godsbgd., (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:

G. P. Clemmensen, Aalborg, i Brande (min. Udn.).

J. K. Andersen, Struer, i Oddesund Nord (Depotforstander) (min. Udn.).

A. V. Jørgensen, Assens, i Lunderskov (min. Udn.).

J. A. Hansen, Struer, i Brande (min. Udn.).

K. K. Pedersen, Kalundborg, i Gedser (min. Udn.).

T. Hansen, Korsør, i Gedser (min. Udn.).

A. P. Rasmussen, Aarhus H., i Lunderskov (min. Udn.).

C. A. Eisenbichter, Aarhus H., i Lunderskov (min. Udn.).

K. Petersen, Helgoland, i Lunderskov (min. Udn.).

A. V. G. Jensen, Aalborg, i Thisted (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—5.—36:

Lokomotivførerne:

S. W. Nielsen, Struer, til Aalborg.

F. Hansen, Brande, til Aalborg.

O. F. Jensen, Thisted, til Struer.

H. F. V. Nielsen, Oddesund Nord (Depotforstander), til Thisted.

C. C. F. M. Frederiksen, Fredericia, til Aarhus H.

A. M. J. Boldreel, Thisted, til Aarhus H.

S. M. H. Petersen, Lunderskov, til Langaa.

A. J. Iversen, Masnedsund, til Nyborg.

O. M. H. Larsen, Gedser, til Nyborg.

K. Povlsen, Lunderskov, til Fredericia.

R. Frandsen, Lunderskov, til Fredericia.

F. Alsing, Brande, til Fredericia.

A. F. Jensen, Gedser, til Fredericia.

M. J. Hansen, Nyborg, til Fredericia.

E. P. J. Nissen, Lunderskov, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøderne:

N. J. Karlson, Helsingør, til Kbhavns Godsbgd.

L. C. R. Jensen, Padborg, til Kbhavns Godsbgd.

S. A. Nielsen, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.

H. T. Stenkvis, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.

N. Martinsen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.

K. V. Sørensen, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.

B. O. K. Liljekrans, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.

H. P. M. B. Hansen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.

B. A. K. Jensen, Padborg, til Kbhavns Godsbgd.

V. Jordan, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.

S. B. Christensen, Struer, til Helsingør.

K. K. Jørgensen, Herning, til Kalundborg.

J. A. J. Kjeldsen, Herning, til Kalundborg.

H. R. Ottosen, Slagelse, til Korsør.

T. N. Boysen, Struer, til Korsør.

H. C. Christensen, Thisted, til Korsør.

H. L. Hansen, Padborg, til Korsør.

A. E. V. Hansen, Struer, til Slagelse.

P. J. Andersen, Brande, til Aalborg.

N. Kristensen, Lunderskov, til Aalborg.

F. J. Jørgensen, Glyngøre, til Lunderskov.

C. E. Dalbro, Herning, til Viborg.

H. M. Sørensen, Glyngøre, til Viborg.

Afsked:

Lokomotivfører F. C. Rasmussen, Esbjerg, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører Julius Nielsen, Kalundborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—36 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. P. L. V. Møller, Hillerød, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—7.—36 (min. Afsked).

Dødsfald blandt Pensionister:

Pens. Lokomotivfører A. P. H. Andersen. (Aalborg), den 5.—4.—36.

MEDLEMSLISTEN

Optagelse af nye Medlemmer pr. 1. Marts 1936:

Overflyttet fra Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund:

Lokomotivfyrbøderne J. P. Hillbrandt, Gedser — M. B. Larsen, Gedser — B. E. Thomsen, Gedser — V. Wedel, Gedser — J. H. Møller Jørgensen, Slagelse — H. R. Ottosen, Slagelse — V. E. Andersen, Korsør — Th. Thomsen, Korsør — E. Bagger Jensen, Lunderskov — J. Chr. Danielsen, Lunderskov — K. F. V. Sørensen, Lunderskov — Kr. H. Petersen, Lunderskov — K. A. Andersen, Eshbjerg

— Aage Christensen, Eshbjerg — F. N. Hansen, Thisted — H. Chr. Christensen, Thisted — V. Stein Schmidt, Struer — H. Byrgesen Jensen, Struer — A. K. Andersen, Struer — G. A. Thøgersen, Struer, — Th. Nielsen Boysen, Struer — S. B. Christensen, Struer — A. E. V. Hansen, Struer — H. D. Frederiksen, Struer — Fr. J. Jørgensen, Glyngøre — A. C. Sinkjær Thomsen, Frederikshavn — V. G. Berg, Padborg — H. S. J. Busk, Padborg — H. L. Hansen, Padborg — S. A. Petersen, Padborg — N. J. I. Hansen, Haderslev — N. P. Jensen, Brande — H. C. F. Pedersen, Brande — V. Petersen-Rostgaard, Brande — E. E. M. Olesen, Tønder — S. P. W. Pedersen, Tønder.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Februar Maaned 1936 samt i Tidsrummet April—Februar 1935/36 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1934/35 i runde Summer.

	Februar Maaned		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 410 000	3 060 000	350 000	
Gods- og Kreaturbefordring	2 820 000	2 820 000		
Postbefordring	540 000	480 000	60 000	
Andre Indtægter	540 000	470 000	70 000	
Indtægter i alt	7 310 000	6 830 000	480 000	
Driftsudgifter	9 140 000	8 450 000	690 000	
Afskrivning	550 000	510 000	40 000	
Forrentning	980 000	850 000	130 000	
Udgifter i alt	10 670 000	9 810 000	860 000	
Statens Tilskud til Driften	3 360 000	2 980 000	380 000	

	April—Februar		1935/36	
	1935/36	1934/35	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	55 750 000	49 980 000	5 770 000	
Gods- og Kreaturbefordring	37 450 000	37 140 000	310 000	
Postbefordring	6 350 000	5 730 000	620 000	
Andre Indtægter	5 480 000	4 640 000	840 000	
Indtægter i alt	105 030 000	97 480 000	7 540 000	
Driftsudgifter	101 670 000	97 770 000	3 900 000	
Afskrivning	6 010 000	5 590 000	420 000	
Forrentning	10 530 000	9 280 000	1 250 000	
Udgifter i alt	118 210 000	112 640 000	5 570 000	
Statens Tilskud til Driften	13 180 000	15 150 000		1 970 000

D. S. B. Februar 1936.

I Forhold til Februar Maaned 1935 har der i Indtægten af Personbefordringen været en Stigning paa 350 000 Kr. (11 pCt.), og de øvrige Indtægtsgrupper er steget med 130 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. ½ Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 690 000 Kr., hvoraf en væsentlig Del hidrører fra de som Følge af ugunstige Trafikforhold i Slutningen af Maanedens fremkomne ekstraordinære Udgifter (Snerydning m. v.).

For Tidsrummet April 1935—Februar 1936 er det samlede Driftsresultat — med Hensyntagen til en Foregelse i Udgifter til Afskrivning og Forrentning paa 1,7 Mill. Kr. — ca. 2 Mill. Kr. gunstigere end i det samme Tidsrum i forrige Finansaar.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarshavende. Reventlowsgade 28, København V. Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto 20 541.