



DANSK JERNBANEBLAD

UGE-FAGBLAD FOR DEN DANSKE JERNBANEETAT

Onsdag den 29. Januar 1941

UDGAAR HVER ONSDAG AFTEN

49. Aargang Nr. 2236

Abonnementspris Kr. 4,50 pr. Halvaar.
Abonnement tegnes paa Bladets Redaktion eller Ekspedition
samt paa Postkontorerne.

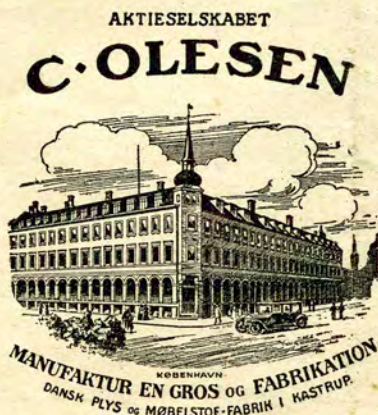
Ansvarhavende Redaktør:
Overkontrolør A. Ohmeyer,
Generaldirektoratet for Statsbanerne.

Annonce- og Abonnement-Ekspedition:
Willemoesgade 44², Tlf. Øbro 1195 y. København Ø
Redaktion: Maglekildevej 10.
Tlf. Vester 4846. København V.

Vognfabrikken Scandia

Aktieselskab

JERNBANEVOGNE AF ENHVER KONSTRUKTION
SMEDEGODS I MASSEFABRIKATION, SPEC. SÆNKSMEDEGODS.



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS OG FABRIKATION
DANSK PLYS OG MØBELSTOF-FABRIK I KASTRUP

Statsbanetjenestemænd bør forsikre i
**Statsbanepersonalets Brandforsikrings-
og Understøttelses-Forening af 1891**
Brand-, Indbrudstyveri- og Familieansvars-Forsikring.
Foreningen har uddelt ca. 306200 Kr. i Understøttelser. Ulonnede Tillidsmænd over hele Landet.
Ekspeditions-kontor: Vesterbrogade 30, København. Telf. 6626.

W A T O E L I N
S O L I G N U M
CARLSEN & PLENGE
GOTHERSGADE 27 :: TLF. CENTRAL 16 314

Stenholt Savværk
Tømmer — Planker — Brædder
Telefon Fredensborg 1600

SIEMENS
Elektrisk Togbelysning

VEILE
Bolte- og Møtrik-Fabrik
Aktieselskab

FRICHS AARHUS
INDUSTRI og LANDBRUGS-
DIESELMOTORER
JERN, STÅL og ALUMINIUM
STØBEGODS · SMEDEGODS

BESØG D.S.B.s Kino
„Den vide Verden“
Københavns Hovedbanegaard
Central 13540
Følg Teatrets ugentlige Filmsavis med Nyheder fra Alverdens Lande
Kultur - Rejse - Natur - Musikfilm og lignende kortere Film
Billetpris: 70 Øre (Incl. Skat) for Voksne og Børn over hele Salen
Forestillingsfæder: Hverdag uafbr. Kl. 14-19, derefter 1-Times Forest. Kl. 19, 20, 21 og 22. Søn- og Helligdage: Hver fulde Time fra Kl. 16, sidste Forestilling Kl. 23.
NYT PROGRAM HVER MANDAG

Junckers Savværk
KØGE
Leverandør til D. S. B.
Alle Oplysninger om Bøgeparket og dets daglige Vedligeholdelse faas fra Fabriken eller Servicekontoret i København, Vesterport 448. C. 9764

Storebælt
Færgernes
RESTAURANTER
anbefales

FROKOSTRETTER
FRA 85 ØRE

Urmager ved Statsbanerne
L. Beyer Holgersen & Søn
(C. Weistrups Eftlg.)
Colbjørnsensgade 17. Kbhvn. B.
Grundlagt 1856 — Telefon Vester 2637

GEDSER-WARNEMÜNDE
OVERFARTENS RESTAURATION
anbefales.
Restauratør Ludv. Frederiksen.

A. JESPERSEN & SØN
Murermestre og Entreprenører
Oscar Ellingsvej 17. Kbhvn. F.
Tlf. C. 5849.

J. Stürup & V. Prosch-Jensen
Ingeniør · Entreprenørforretning
København V
Vesterport 256
Telefon Palæ 4239
Telefon Palæ 2439

Privatbanefunktionærernes Forbund gennem 40 Aar.

I Anledning af 40 Aars Dagen for Oprettelsen af Privatbanefunktionærernes Forbund, den 18. Januar, har Forbundet udgivet et Mindeskrift, et stort, smukt Hæfte, hvori Forbundets Forretningsudvalg og dets mangeaarige Redaktionssekretær, Togfører L. C. Larsen, giver en Oversigt over Forbundets Historie og Udvikling og over Virksomhedens Hovedtræk.

Privatbanefunktionærernes Forbund skriver sig fra 1901, kort efter at Stats-tjenestemændene havde dannet deres faglige Organisationer. Optimister fra Kalvehavebanen satte sig i Spidsen for en Bevægelse, der fra Begyndelsen havde sin bedste Tilslutning fra Privatbanerne paa Sjælland, men som snart fik Tilslutning fra Lolland-Falster og Bornholm. Karakteristisk er, at Forbundets første Bestyrelse bestod udelukkende af Mænd fra sjællandske Privatbaner. Jyderne og Fynboerne, der senere kom til at indtage en mindre lige saa fremtrædende Stilling indenfor Forbundet, kom først til lidt senere.

Oprindeligt var Foreningens Navn „Danske Privatbaners Jernbaneforening“, omfattende Privatbanernes fast ansatte Funktionærer samt dag- og timelønnede Arbejdere, derimod ikke Kontorpersonalet, og dens første Formand var Baneformand Holgersen, Viemose. Kontorpersonalet var allerede dengang samlet i „Dansk Privatbaneforening“.

Det nystiftede Forbund traf i sin første Tid Aftale med „Dansk Jernbaneblad“ om Optagelse af Artikler om Forbundets Anliggender, men som det meget rigtig hedder i Jubilæumsskriftet: Forholdene var vel nok nærmest saaledes, at ingen rigtig turde skrive om de usle Forhold, thi et var det jo at give sin Misfornøjelse Luft i Ord Mand og Mand imellem eller paa et Møde, noget ganske andet var det at sætte det paa Tryk — saa stod det der, og Tilbageset var ikke muligt. I 1902 udkom det første Nummer af „Medlemsblad for danske Privatbaners Jernbaneforening“; en kort Overgang hed Bladet „Signalfløjten“, hvorefter det kom til at hedde som nu: „Dansk Privatbaneblad“.

I 1903 opstod Tanken om at faa et Samarbejde med Kontorpersonalets Forening „Dansk Privatbaneforening“, og Bestræbelserne lykkedes, hvorefter daværende Stationsforstander Hougaard i Havndal (den nuværende Driftsbestyrer for Ryomgaard—Gerrild—Grenaa Banen) blev Formand, og faa Aar senere fuldbyrdedes Samarbejdet i Form af en Sammenslutning af de to Foreninger under Navnet „Foreningen af Funktionærer ved danske Privatbaner“ og

Stationsforstander Hauerslev, Oxbøl, blev dens Formand. Det var i 1907, fra hvilket Tidspunkt alle Privatbanernes Mænd i nogle faa Aar stod sammen i een Forening. Den daværende Redaktør, Assistent Dupont, Aalborg, der vil være kendt i videre Kredse som Leder af Privatbanernes Jernbaneskole og Forfatter af „Lærebog i Jernbanevæsen“, fratraadte omtrent paa samme Tid sin Stilling efter eget Ønske, og man valgte da en udenfor Privatbanetjenesten staaende Mand, daværende Redaktionssekretær ved „Horsens Social-Demokrat“ Axel Sørensen, den senere Trafikminister, til Foreningsbladets Redaktør.

Man faar ved Læsning af Jubilæumsskriftet et levende Indtryk af, hvilke Svingninger der i Tidens Løb er foregaaet indenfor Privatbanepersonalets Organisationsbevægelse — Gang paa Gang Adskillelse, men atter Samling; de til de forskellige Tider reddede de Meningsforskelligheder kan vi lade høre Historien til, for det faktiske var, at hver Gang Trykket udefra blev føleligt, traadte Sammenslutningens Idé frem i Dagen og førte de adskilte sammen igen.

Adskillelsen mellem Kontorpersonalet og det øvrige Forbund indtraadte med Oprettelsen af „Foreningen af Kontorpersonalet ved danske Privatbaner“ i 1909. Det var Mulighederne for en Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund, der førte til dette Skridt, som snart efterfulgtes af en fuldstændig Adskillelse, der varede i ca. 15 Aar. Da man var kommet dertil, at Forhandlingsreglerne traadte frem som en Mulighed — de blev forøvrigt gennemført samme Aar — dannedes vel et Centraludvalg, men det bestod kun fra 1916 til 1918; i Mellemtiden var Forbundet kommet under Ledelse af Lokomotivfører Brix, og Forbundets Ror var blevet lagt om med haard Haand. Men Centraludvalget genopstod atter i 1925 og har — under ændret Betegnelse — eksisteret siden som Fællesudtryk for vekslende Grupper af Privatbanepersonalets Organisationer, men stadig med Privatbaneforbundet som Kærne.

Ved den efter Adskillelsen paafølgende Reorganisation antog Foreningen sit nuværende Navn „Privatbanefunktionærernes Forbund“, og man organiserede sig indenfor Forbundet i 4 Afdelinger for henholdsvis Trafik-, Bane-, Lokomotiv- og Depotafdelingen.

De opdukkende smaa Motorvogne førte senere til et Skisma. Maskinafdelingens Personale mente, at det alene tilkom Lokomotivmændene at køre disse Motorkøretøjer, medens Trafikafdelingens Folk ansaa det for lige saa

HOVEDBANEGAARDENS RESTAURANT ANBEFALES
KØBENHAVN
F. L. VILTOFT.

423

Valby

naturligt, at det blev dem. — En tredje Faktor, nemlig daværende Driftsbestyrer *Winge*, Hammelbanen, mente, at en Motorvogn kunde man lade køre af en dertil antaget Daglejer, hvorfor Lokomotivmændene med Tilslutning af Trafikpersonalet etablerede Blokade overfor Hammelbanen; under Forsæde af Minister *Slebsager* blev Konflikten dog hurtigt bilagt saaledes, at Banen ikke maatte bruge ikke-ansatte Folk til Føring af Motorvogne. — Men nok om det, de fast ansatte kunde ikke forliges i dette Spørgsmaal, uagtet Trafikfolkernes Repræsentanter viste megen Forhandlingsvillighed. Paa den efterfølgende Generalforsamling i 1925 var Lokomotivmændene fraværende, da man kom til Punktet om Motorvognenes Betjening, og dermed indtraadte Bruddet mellem dem og de øvrige Medlemmer. Efter dette blev Redaktøren, Haandværker *F. Fischer*, Formand for Forbundet som Afløser for Lokomotivfører *Brix*, der havde været Formand i 7 Aar.

Allerede Aaret efter indtraadte dog atter Samlingstilbøjeligheder, og da endnu et Par Aar var gaaet, blev Samarbejdet retableret gennem en Centralorganisation, der for alle Privatbanemændene i Forbundet, det nydannede Lokomotivmandsforbund og Kontorpersonalets Forening, skulde varetage Fællesanliggender. Men saa var det Kontorpersonalet, der meldte sig ud, fordi de var i Uenighed med Lokomotivforbundet. Da det var sket i 1931, gik Forbundet og Lokomotivmændene sammen i en ny Sammenslutning: „Privatbanetjenestemændenes Centralorganisation“, men senere ønskede Forbundet, at Lokomotivmændene skulde indmelde sig som en særlig Afdeling af Forbundet, og saa var man igen lige ved at skulle skilles; det lykkedes dog at redde Samarbejdet igennem en tilsvarende Sammenslutning som den bestaaende, nemlig „Privatbanepersonalets Fællesraad“, der omfatter baade det nu jubilerende Forbund, Danske Privatbaners Kontorforening og Dansk Lokomotivmandsforbund, altsaa alle Privatbanefunktionærerne. De enkelte Foreninger bevarer herefter deres Selvstændighed, og Fællesraadets Opgave er at varetage de Sager, der henvises dertil.

Siden 1918 staaer Privatbanefunktionærernes Forbund tilsluttet De samvirkende Fagforbund.

„Mærkesagerne“ indenfor Forbundet er de samme som dem, Statstjenestemændenes Organisationer i samme Tidsafsnit har beskæftiget sig med. Gennem mange Aar stod øverst paa Emnelisten: Fælles Lønningsregler, Forhandlingsret, Retsordning, og af disse indtager det første Punkt baade i tidligere Tid og i Nutiden den mest fremtrædende Plads.

Auditøren var første Gang i Virksomhed i 1909, efter at to Portører ved Aalborg Privatbaner havde faaet deres Afsked som skyldige i et Rangeruheld. Ved Henvendelse til Ministeren fik Organisationen Sagen genoptaget til Undersøgelse ved Statsbaneauditøren med det Resultat, at de afskedigede Portører blev genindsat i deres Stillinger med fuld Løn for hele Afskedigelsesperioden, medens Driftsinspektøren — om vi husker ret — fik en Tilkendegivelse af, at der havde manglet Instruktion. Siden blev Praksis, at Statsbaneauditøren undersøger de alvorligere Sager ved Privatbanerne. — Forhandlingsretten kom i 1916.

Under Hensyn til, at Lønningsreglerne for Privatbanepersonalet i sin Tid

var forskellige for omtrent alle Baner, blev Lønspørgsmaalet, da det fremkom første Gang i 1904 i „Dansk Privatbaneblad“, fremsat under den Form, at de eksisterende 18 Lønningsklasser, inden for hvilke Banerne selv kunde bestemme, i hvilken Klasse de vilde anbringe Funktionærerne, skulde ændres til et virkeligt og for alle Baner fælles Lønningsreglement. Da det efter langvarige Forsøg viste sig, at dette Ønske ikke lod sig gennemføre, og da der under den offentlige Diskussion derom fremkom Oplysninger, som Personalet fandt urigtige, ændrede Forbundet sit Krav. Nu formedes det som en Anmodning om Nedsættelse af en parlamentarisk Kommission til Undersøgelse af Privatbanernes Forhold vedrørende Personalets Forhandlingsret, Retsstilling, Avancements- og Lønforhold. Forslaget, der blev afvist af Ministeren, kom derefter frem paa Rigsdagen, men det faldt. Først paa det Tidspunkt, da Forslaget til Statstjenestemandsløven af 1919 forelaa, kom i September 1919 den saa længe ønskede Privatbanekommission under daværende Folketingsmand, nuværende Departementschef *K. H. Kofoed's* Ledelse. Paa dette Tidspunkt var Privatbanefunktionærerne blevet træt af at vente, og det kom saa vidt, at Lokomotivpersonalet og Depotpersonalet ved Aalborg Privatbaner midt under det hele, rent lokalt etablerede Strejke den 27. Oktober 1919 for at fremvinge forhøjede Forskudsudbetalinger paa det forventede Lønningsregulativ, der først forelaa — forøvrigt meget hurtigt — i Januar 1920. Forslaget førte i det væsentlige til Ligestilling med Statstjenestemændene i lønningsmæssig Henseende, og Forbundet havde dermed naaet det hidtil største Resultat af sit Arbejde.

Som Tiden gik formede Lønsituationen for Privatbanefunktionærerne sig imidlertid noget anderledes. De maatte følge med i Lønnedgangen i Tyverne ligesom Statstjenestemændene, men de kom tillige ud for de store Vanskeligheder, der fulgte af Privatbanernes utilfredsstillende økonomiske Stilling, da Konkurrencen fra Automobilene indtraadte, og for enkelte Baners Vedkommende førte til Lukning, hvorved tillige opstod Spørgsmaal om Funktionærernes pensionsretlige Stilling i saadant Tilfælde. Ligeledes blev de i 1920 vundne Tjenestetidsregler noget beskaaret.

I December 1926 fremkom et Forslag om Forringelse af Lønninger, Tjenestetidsregler og de særlige Ydelser og en dertil knyttet Trusel om Afskedigelse af de ikke pensionsberettigede Funktionærer; det endte ved en Forhandling med, at Opsigelserne blev taget tilbage, at Banerne forpligtede sig til ikke i 2 Aar at ændre Pensionsreglerne, og at Pensionsbidraget i 2 Aar forhøjedes fra 3 til 5 pCt., men iøvrigt blev Nedsættelsesforslaget akcepteret. Umiddelbart efter opdukkede de første Forslag om Privatbanefunktionærernes Deltagelse i Betalingen af Underskudet ved Banerne.

Overenskomsten af 1927 var blevet forlænget i 1929 for 2 Aar, og da den udløb i 1931, ønskede Privatbanerne bl. a. at faa Banerne delt i 5 Grupper under Hensyn til deres trafikale Betydning og økonomiske Forhold, og saaledes at Lønningerne i de forskellige Grupper kunde sættes ned med indtil 15 pCt. Der sluttedes herom et Forlig, hvorefter Funktionærerne fik samme Lønninger som Statens Tjenestemænd, men til Gengæld forpligtede de sig til

at deltage i Banernes Underskud med indtil 10 pCt. af Lønnen.

Kort efter afgik Formanden for Forbundet, *Frants Fischer*, ved Døden, og efter ham valgtes Togfører *Herlak*, Aalborg, til Formand, hvilken Stilling han altsaa har beklædt siden 1932.

Til det i 1932 sluttede Forlig var knyttet den Bestemmelse, at Forliget ikke skulde være til Hinder for, at der ved Baner, hvor Hensyn til Driftens Fortsættelse gjorde det nødvendigt, kunde optages Særforhandlinger. Heri laa Spiren til mangfoldige Ordninger angaaende Personalets Deltagelse i Banernes Underskud. Igennem denne Tillægsbestemmelse var Funktionærerne kommet i Tilbagegang, thi det var jo unægteligt, at Banerne havde store Underskud, og at enkelte af dem stod overfor Standsning, hvis Kommunerne ikke vilde dække Underskudene. Som man læser i det foreliggende Skrift kom det til mange Uoverensstemmelser mellem Banerne og Personalet, i et enkelt Tilfælde ogsaa til en Proces. Lollandsbanen mente sig berettiget til at gennemføre en Lønafkortning paa 2 pCt., hvilket Ministeriet stadfæstede, uagtet Personalet troede sig sikret derimod ved en Overenskomst om, at denne Bane altid skulde følge Statens Lønninger; Højesteret gav Banen Medhold.

Privatbanernes daarlige økonomiske Forhold havde bl. a. medført, at Forbundet indgik paa at tegne en Garanti for Østsjællandske Jernbane for Aaret 1929, hvilket kostede Forbundet 14 000 Kr., og da Kolding—Egtved Banen kom i Vanskeligheder, turde Forbundet ikke garantere for denne Bane, der derefter lukkedes i 1930. Da Banens Aktiver ikke kunne dække Pensionsforpligtelserne, og der ogsaa var andre Kreditorer, blev det nødvendigt at lade Domstolene afgøre, hvorledes det afskedigede Personale var stillet med Hensyn til Pension, og det var baade en lang og indviklet Sag. Som man vil erindre fastslog Højesteret, at Personalet ved den likviderende Bane havde Krav paa Privatbanernes Pensionskasse paa den for dem indbetalte Pensionsreserve, hvorimod Resten af Pensionen skulde udredes af Banens Likvidationsbo; Funktionærerne fik ingen Fortrinsret i Banens Bo fremfor andre Kreditorer, og forøvrigt — hvor intet er, har selv Kejseren tabt sin Ret.

Af nyere Dato er Forbundets Arbejde i den store Trafikkommission, hvor Togfører *Herlak* fik Medhold i sine Standpunkter med Hensyn til det uheldige i Personalets Deltagelse i Betaling af Underskud og Garanti for Banens fortsatte Drift, om eventuelt ledigblivende Personales Anbringelse ved Statsbanerne og om ledigblivende Funktionærers Pension. Disse Anliggender er jo ikke helt saa aktuelle nu som dengang, men de kan maaske blive det igen, og Arbejdet har derfor næppe været forgæves.

— Ja, det er i enkelte Hovedtræk, hvad Privatbanefunktionærernes Forbund har at berette fra sit 40-aarige Arbejde. Er end ikke alt gaaet efter Ønske i de senere Aar, saa er Helheden dog et Vidnesbyrd om et baade stort og dygtigt gennemført Arbejde, som har gavnet hele Privatbanestanden.

Hvorfor køres paa venstre Spor?

I en Række af europæiske Lande kører Togene paa dobbeltsporede Strækninger paa venstre Spor, andre Steder, som i Tyskland og Danmark, køres der paa højre Spor. I Almindelighed følger man indenfor de forskellige Lande en for alle Baner gældende Sporbenyttelse, men man har dog ogsaa Eksempler paa, at endog under samme Jernbaneselskab anvendtes i sin Tid Højrekørsel paa nogle Baner, Venstrekørsel paa andre. Saa vidt vides har kun eet af de europæiske Lande skiftet helt om, nemlig Østrig, der gik over fra Venstre- til Højrekørsel for en Del Aar siden.

Venstrekørselen kom fra England, Jernbanernes Oprindelsesland, og derfra førte de engelske Ingeniører, der i den første Tid anlagde Baner paa Kontinentet, Venstrekørselen med sig. Sandsynligheden taler for, at Valget beror mere paa Tilfældighed end paa Nødvendighed; i det mindste finder man ikke i Jernbanelitteraturen omtalt, at der er truffet noget begrundet Valg. Man kan altsaa lige saa godt spørge om Grunden til, at der køres paa venstre Spor, som andre vil kunne spørge om Grunden til det modsatte.

En schweizisk Jernbanemand, Bibliotekar *Mathys*, Bern, har gjort et Forsøg paa at belyse Spørgsmaalet for Schweiz' Vedkommende gennem Litteratur og Aktstykker — uden egentlig at komme til noget Resultat.

I Fagkredse i Schweiz stod der omkring 1870 en livlig Diskussion for og imod Venstrekørselen, og i en derom forfattet Beretning fremkommer følgende Bemærkning: Om man bruger Højre- eller Venstrekørsel, er nærmest et Spørgsmaal om, hvad der er Skik og Brug, thi f. Eks. har det nordtyske Forbund bestemt, at daværende Baner skal have Højrekørsel, medens de sydtyske og de fleste franske Baner anvender Venstrekørsel.

I Handbuch für spezielle Eisenbahntechnik 1873 skriver Professor *Sonne*: „Man anfører det som en Fordel ved Venstrekørselen, at Lokomotivføreren, der har sin Plads ved Styringsstangen i Maskinens højre Side, uden Hindringer kan overse det andet Spor. Forfatteren er af den Mening, at det er lige saa vigtigt, at Lokomotivføreren, der har bedre Tid til at holde Udkig end Fyrbøderen, har Oversigt over Banens Yderside paa Grund af Overkørslerne o. s. v. Nogen væsentlig Fordel frembyder ingen af de to Systemer, og en Forandring af det bestaaende er for Stationernes Vedkommende forbundet med store Bekostninger.“

Paa en Kongres af de schweiziske Baners Maskiningeniører i 1878 var det den overvejende Mening, at det vilde være ønskeligt at faa en for hele Landet gældende Regel om Sporbenyttelsen, men nogen Fordel med Hensyn til den ene eller den anden Sporbenyttelse fandt man ikke. En Forandring af Kørselen paa de eksisterende, dobbeltsporede Baner vilde, hvis man skulde undgaa at køre imod Sporskiftetungerne, koste meget store Summer til Udveksling af Sporskifter i Togvejene samt til Flytning af Vandkraner, Fyrgreve o. s. v.

I Schweiz havde man, som det ses, forskellige Regler. I Reglementet af 1854 for Schweizerische Centralbahn var det fastsat, at hvadenten Banen var enkeltsporet med Krydsningsspor, eller den var helt dobbeltsporet, skulde

I min lille Butik
faas den fineste OPTIK

Holger S. Hansen
Optiker Karl læger -
Niels Hemmingsensgade 4
v. Amagertorv. Tlf. Byen 7326

Landsbyen - Odense
Den blaa Vinstue
Koncert • Solister • Dans
Telefon 6025

Togene følge højre Spor. Højrekørselen var, saa ejendommeligt det lyder, begrundet med, at Togene paa Faldstrækningen Läufevingen—Sissach fulgte en Bjergskraaning, og at Højrekørsel da vilde frembyde større Sikkerhed end Kørsel ad det venstre Spor, der laa nærmest den stejle Skraaning! Banen fra Olten til Bern, som ovennævnte Bestemmelse tog Sigte paa, var den første dobbeltsporede Bane i Schweiz.

Nordøstbaneselskabet havde derimod valgt Venstrekørsel, hvilket medførte Ulemper for Banen fra Zürich til Olten, og man enedes da om ogsaa at bruge Venstrekørsel fra Aarau til Olten, og senere omlagdes Kørselen Olten—Bern fra højre til venstre Spor. Dermed er det muliggjort, hedder det i en datidig Beretning, paa tre Spor at ordne Ud- og Indkørselen i Olten paa en saadan Maade, at der aldrig kan ske Togsammenstød! Men fra Olten til Basel vedblev man at køre paa højre Spor i de næste 20 Aar — først i 1895 blev der indført Venstrekørsel paa denne Strækning, hvilket kostede ca. 200 000 Fr. til Ombygningssarbejder.

Dermed var Venstrekørselen indført i hele Schweiz, men Diskussionen om Højre- eller Venstrekørsel hørte ikke op. Med den store Forøgelse af Kørehastigheden, det forøgede Antal Signaler, der stod paa venstre Side, og de stadig højere Lokomotivkedler, der hindrede Lokomotivførerens Jagttagelse af Signalerne, gav „Højremændene“ ny Anledning til at rejse Sagen.

I Schweizerische Bauzeitung 1904 gik Overingeniøren i Forbundsbanernes Generaldirektion energisk i Brechen for Højrekørsel, — efter at den schweiziske Jernbaneforenings maskintekniske Sektion forud havde anbefalet Højrekørsel som en Forbedring af stor Betydning og stillet Forslag om Indledning af en nøjere Undersøgelse af Sagen. Og Lokomotivførernes Forening forlangte Højrekørsel indført, fordi Signalerne paa et langt Stykke af dobbeltsporet Bane blev skjult for Lokomotivføreren af de høje Kedler. Den Udvej, at flytte Førers Plads over i Førerhusets venstre Side, medførte andre Betæneligheder. Paa franske Baner, hvor man havde Venstrekørsel, forandrede man Lokomotiverne saaledes, at Lokomotivføreren fik sin Plads i venstre Side, men denne Løsning afviste man i Schweiz, fordi det medførte Vanskelighed for Indfyringen, naar Fyrbøderen skulde staa i højre Side af Førerhuset.

Det er i denne Forbindelse nærliggende at nævne, at de svenske Lokomotiver, som kom til Danmark for et Par Aar siden, blev forandret, inden de kom i Drift paa vore Baner. De svenske Lokomotivførere har deres Plads i venstre Side, idet Signalerne i Sverige staa til venstre for Sporet, men da de danske Signaler staa til højre, maatte Føreren ogsaa have sin Plads i højre Side, og Lokomotiverne forandres derefter.

I Schweiz vandt Tilhængerne af Højrekørsel efterhaanden Terræn, idet man erkendte, at den frembød større Sikkerhed, og ved Aarhundredskiftet var man kommet saa vidt, at Forbundsbanerne havde beregnet Udgifterne ved at gøre Forandring. Man regnede med tre Alternativer: 1) at gaa over til Højrekørsel, 2) at bevare Venstrekørselen, flytte Førers Plads paa Lokomotiverne til

venstre Side og flytte alle Signaler til Kørselsretningens venstre Side, og 3) at bevare Venstrekørsel med Førerpladsen i højre Side og flytte alle Signalerne til Kørselsretningens højre Side.

Paa den Tid, da disse Problemer var til Behandling, opstod ogsaa Bestræbelserne for at faa indført elektrisk Drift paa Hovedbanerne i Schweiz. I 1899 havde den første Hovedbane i Europa, Burgdorf—Thun, faaet elektrisk Drift. Dermed traadte Spørgsmaalet om Højre- eller Venstrekørsel i Baggrunden, thi nu kom Lokomotivets Førerplads allerforrest i Toget, og dermed var man ude over Spørgsmaalet om det mere eller mindre gode Udsyn. Man kunde da vedblive at have Venstrekørsel og spare Pengene til Flytning af Signalerne.

Smøreolie-Forbrug og Jordomdrejningen.

I det svenske Tidsskrift „Statsbaneingenjören“ behandler Maskiningeniør G. Bjuggren det Fænomen, at en Vogn bruger mere Smøreolie i Akselkasserne i Vognens ene Side end i den anden.

For at konstatere Olieforbruget paa Godsvogne har man i 1934 ladet en Vogn løbe mellem Göteborg og Stockholm i 6 Uger, frem og tilbage hver Dag, og det viste sig da, at Olieforbruget i Akselkasserne paa Vognens ene Side paa hver anden Tur var størst, medens det i Vognens anden Side var mindre paa de samme Ture.

Forklaringen paa dette ejendommelige Fænomen er efter Maskiningeniørens Opfattelse at søge i Jordomdrejningen. Et Tog, der er i Fart, paavirkes af Jordens Omdrejning paa en saadan Maade, at Hjulflangerne trykker imod højre Skinne i Kørselsretningen. Videnskaben, som kender Problemet, siger, at paa Jordens nordlige Halvkugle vil et Tog, der er i Bevægelse paa lige Bane, og som eksempelvis vejer 100 t og har en Hastighed af 15 m pr. Sekund (54 km/T) ved den 60. Breddegrad udøve et Tryk af ca. 19,3 kg mod den højre Skinne. Da Aksellejet derfor ligger an imod Akselsølen ved dennes Runding imod Hjulnavet, vil Smøreolien lettest kunne flyde indefter og langsomt slippe igennem Støvpakningen ind til Hjulet og forsvinde. I venstre Akselkasse vil der derimod være en vis Afstand fra Aksellejet til Støvpakningen, og Olien vil da vanskelig kunne flyde ind paa Hjulet.

Under ovennævnte Undersøgelse blev paagældende Forsøgsvogn vendt i et rundt løbende Spor i Stockholm, og samme Vognende var altsaa forrest i Kørselsretningen paa en hel Dobbelttur Göteborg—Stockholm—Göteborg. Paa næste Tur gik Vognen ud fra Göteborg med den Vognende forrest, som kom sidst ind. Paa den Maade gik det til, at Vognen paa sine Ture fra Göteborg til Stockholm og tilbage hver anden Gang havde den ene Side til højre og hver anden Gang til venstre i Kørselsretningen.

Ved Oliopaafyldningen i Göteborg efter hver Tur viste der sig altid at være størst Olieforbrug i de Akselkasser, der havde løbet i Kørselsretningens højre Side.

Opdagelsen heraf gav Svar paa Spørgsmaalet om, hvorfor Olien forsvinder fra Aksellejerne, og dermed Anvisning paa, at man skål sørge for at holde Akselkasserne tætte ind imod Hjulene.

MINDRE MEDDELELSER

25 Aars Jubilæum.

4. Februar. Lokomotivfører A. P. Robdrup, Aarhus H.

7. Februar. Lokomotivførerne L. N. Andresen, Aalborg, K. Rasmussen, Aalborg, og Motorfører M. H. Sørensen, Fredericia.

9. Februar. Lokomotivfører A. C. Andersen, Frederikshavn.

60 Aar.

5. Februar. Fuldmægtig F. C. G. Nielsen, 2. Distrikt, Trafiktjenesten, Aarhus, og Trafikkontrolør II P. G. G. Beyer, København G.

50 Aar.

6. Februar. Overportør I E. M. F. Witt, Nørrebro.

7. Februar. Overassistent A. Jønsson, Frederikshavn, og Telegraformand I H. V. Andersen, Herning.

Ordensdekorationer.

Baneingeniør I F. L. Nielsen, R. af Dbg., Overingeniøren, København, Lokomotivmester I C. A. C. Andersen, Slagelse, og Togfører P. M. Dahl, Fredericia, er udnævnt til Dannebrogsmænd.

Udnævnelser.

Overassistent P. M. J. Kjærholm, Aarhus H., er udnævnt til Trafikkontrolør i Aarhus H., Overassistent V. G. Foged, Aarhus H., til Trafikkontrolør i Fredericia, Trafikkontrolør II A. F. Lorentzen, Reklamationskontoret, til Trafikkontrolør i Reklamationskontoret, alle fra 1. Februar 1941.

Værkmester II J. J. Hermansen, Centralværkstedet, København (Vognværkstedet), er udnævnt til Værkmester I fra 1. Marts. Haandværker K. Andersen, Centralværkstedet, Aarhus, er udnævnt til Værkmester II i Filialværkstedet, Skanderborg, fra 1. Marts.

Ansættelser.

Kst. Ekspedient B. H. Nissen, Taulov, er ansat som Ekspedient i Taulov fra 1. Februar.

Som Ekstrakontorister paa Prøve er antaget: Frk. P. A. Jensen i Kassererkontoret fra 1. Februar og Frk. A. S. Rasmussen i Revisions- og Personafregningskontoret fra 1. Marts.

Forflyttelser.

Trafikassistent K. F. P. Stougaard, Nørrebro, er efter Ansøgning forflyttet til 1. Distrikt, Maskintjenesten, København, fra 1. Februar.

Trafikelev J. M. Koch, Hvalsø, er forflyttet til Lillerød fra 20. Januar.

Afskedigelser.

Trafikassistent K. L. Kjær, Frederiksberg, er afskediget efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 28. Februar.

Togfører C. S. H. Hegedahl, Dbm., København H., er afskediget efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30. April.

Trafikelev P. H. Christensen, Lov, er afskediget efter Ansøgning fra 31. Januar.

Vejer og Maaler.

Trafikassistent V. E. Eriksen, Brande, er beskikket til Vejer og Maaler ved Statsbanernes Ekspeditionssted ved Brunkulsløjerne i Ronum fra 8. Januar.

Overfartsvanskelighederne.

Isvanskelighederne i Storebælt den 21. ds. var heldigvis overstaaet allerede den følgende Dag, og det blev altsaa kun til een Dags Afbrydelse af Sejladsen paa Overfarten.

Regnskabsopgørelsen for December.

I Forhold til December 1939 er Personbefordringsindtægten steget med ca. 60 000 Kr. Godsbefordringsindtægten er steget med ca. 3,8 Mill. Kr., hvoraf 2 Mill. Kr. er à conto Betaling for særlige Transporter. Paa de øvrige Indtætsgrupper er der en Nedgang paa ca. 180 000 Kr. Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 3,7 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 2 140 000 Kr. Stigningen skyldes forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter.

Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Tidsrummet April—December 1940 har i Sammenligning med Beløbene i det tilsvarende Tidsrum i 1939 udgjort i runde Summer:

	April—December	
	1940	1939
Personbefordring	52 260 000	56 840 000
Gods- og Kreat.bef.	59 540 000	39 760 000
Postbefordring	5 270 000	5 780 000
Andre Indtægter	4 730 000	4 920 000
Indtægter i alt	121 800 000	107 300 000
Driftsudgifter	111 190 000	95 540 000
Driftsoverskud	10 610 000	11 760 000
Afskrivning	5 800 000	5 500 000
Forrentning	11 820 000	11 010 000
Statens Tilskud til Driften	7 010 000	4 750 000

Færdselsulykkerne.

I Oktober Maaned omkom 18 Personer ved Færdselsuheld, og 212 blev haardt saaret. I samme Maaned forrige Aar var de tilsvarende Tal henholdsvis 24 og 208.

Togulykke i Sverige.

Paa Grängesberg—Oxelösund—Eskilstuna Privatbane skete den 20. ds. et Sammenstød ved Storå Station. Et Rangerlokomotiv stødte sammen med et Motortog, hvorved 3 Personer blev dræbt og otte blev saaret.

Togulykke i Norge.

Paa Merakerbanen mellem Grænestationen Storlien og Trondheim skete den 23. ds. en Togsprængning. Ved Stationen Kopperå adskiltes 6 Vogne fra det øvrige Tog og væltede. Den forreste Del af Toget fortsatte med stor Fart nedad det stærke Fald mod Meraker, hvor Lokomotivet væltede med ca. 25 Vogne efter sig. Lokomotivføreren og Lokomotivfyrbøderen omkom. Mellem de 2 Stationer er der gennemsnitlig et Fald paa 1 : 65, og det meddeles, at der kun var een Bremse i Toget.

Ulykker i Spanien.

11 løsslupne Vogne løb forleden ud fra en spansk Station og væltede ned ad en Dæmning, deriblandt 5 Beholdervogne med Petroleum. Der gik Ild i Petroleum, et Beboelseshus blev antændt, og en „blind“ Passager, der opholdt sig i et Bremsehuse, omkom.

Faa Dage efter styrtede en Jernbanebro sammen paa Grund af Højvande i en Flod, og et Godstog styrtede i Floden. Togets Personale omkom ved Ulykken.

Personalebesparelse.

Til en svensk Station ankom Trafikinpektøren for at spørge, hvor mange Mand, der kunde spares. „26 Mand“ svarede Stationsforstanderen. Det opklaredes snart, at det var hele Styrken, og da Trafikinpektøren i en barsk Tone spurgte Stationsforstanderen, hvad Meningen var, svarede han: „Ja, akkurat, og flere kan man vel for Pokker ikke inddrage!“

Opslag af ledige Stillinger.

En Stilling som Stationsforstander under 3. Lønningsklasse. Ledig ved Vejle H. Station (fra 1. April).

Honorar for Privatbanetilslutning udgør for Tiden 300 Kr. aarlig.

Øvrige Oplysninger findes i D. J. Nr. 2234, hvortil bemærkes, at i de deri angivne Biindtægter er Honoraret for Privatbanetilslutning indbefattet.

Ansøgningsfrist 3. Februar.

Chr. E. Christensen

Tømrermester & Entreprenør
Maltevangen 12 Tlf. Ordrup 4473

L. Nielsens Eff.

Glarmester
St. Kongensgade 29 . Kontor:
Sct. Hansgade 6¹ . Nora 5034

Homøopatlæggen A. BORGGREN

Järnvägsgatan 15, Helsingborg
Telefon 8221

Henvend Dem med Tillid til mig, hvis De lider af Astma, Ekssem, Epilepsi, Engelsk

Frederik Gram

Anlægs- og Handlungartner

»Annesminde«, Fredericia

Fritz G. Eisensøe

Murermester
Hoffmeyersvej 35
Damssø 3196 - København F.

En Stilling som Stationsforstander under 5. Lønningsklasse. Ledig ved Sorø Station (fra 1. April).

Honorar som Postekspeditør udgør for Tiden 204 Kr. aarlig.

Øvrige Oplysninger findes i D. J. Nr. 2234.

Ansøgningsfrist 3. Februar.

En Stilling som Stationsforstander under 7. Lønningsklasse. Ledig ved Herlev Station (fra 1. Maj).

Honorar som Postekspeditør udgør for Tiden 942 Kr. aarlig. Postforretningerne maa ventes udskilt ved Oprettelse af Postkontor inden for den nærmere Fremtid. Stationsforstanderen vil ikke ved en saadan Omdannelse kunne paaregne nogen Udligning af det deraf følgende Honorar-Tab.

Øvrige Oplysninger findes i D. J. Nr. 2233.

Ansøgningsfrist 4. Februar.

En Stilling som Godsekspeditor under 6. Lønningsklasse. Ledig ved Vejle H. Station (fra 1. April).

Ansøgningsfrist 3. Februar.

En Stilling som Trafikkontrolør. Ledig ved Københavns Godsbanegaard.

Ansøgningsfrist 3. Februar.

5 Stillinger som Overassistent. Ledige ved Statsbanernes Reklamevæsen, Østerport (Godseksp.), Hillerød og Aarhus H. Station (2).

Ansøgningsfrist 3. Februar.

En Stilling som Kontorassistent. Ledig i Kassererkontoret (fra 1. April).

Ansøgningsfrist 4. Februar.

En Stilling som Rangermester af 1. Grad. Ledig ved Østerport Station (fra 1. Maj).

Ansøgningsfrist 3. Februar.

6 Stillinger som Pakhus-Overportør af 1. Grad. Ledige ved Københavns Godsbanegaard (2), Korsør (fra 1. April), Esbjerg (fra 1. April) og Odense Station (2).

Ansøgningsfrist 3. Februar.

En Stilling som Vognmester. Ledig i Aarhus H.

Ansøgningsfrist 4. Februar.

En Stilling som Konstruktør af 3. Grad. Ledig ved 1. Distrikt, Signaltjenesten, København.

Ansøgningsfrist 6. Februar.

2 Stillinger som Skibstører af 1. Grad. Ledige ved Storebælts-Overfarten (fra 1. April) og København-Malmø-Overfarten (fra 1. Juni).

Ansøgningsfrist 4. Februar.

En Stilling som Overmatros. Ledig ved Helsingør-Hälsingborg-Overfarten (fra 1. Maj).

Ansøgningsfrist 4. Februar.

I disse Tider

bør alle være økonomiske og lade Deres ældre Overtøj vende og modernisere. Ogsaa Herrefrakker samt Smoking- og Jakkehabitter m. m. om-syes til elegante Damefrakker og Spadseredragter.

Alt Pelsarbejde udføres.
Stort Udvalg i Besætningskind.
DE sparer Stof og Tillæg.
VI garanterer Dem et godt Resultat.
NB. Ingen Omsætningsafgift.

Nørrebro Dameskræderi
Nørrebrogade 39, 1. Sal (Elevator).
NORA 365.

Ny tiltrædende Abonnenter
erholder gratis portofrit
tilsendt et Eksemplar af
Stoumann's Frikortmappe.

Bestillingseddelen.

Undertegnede ønsker at abonnere
paa Dansk Jernbaneblad.

(Navn, med Forbogstaver)

(Stilling)

(Bopæl : By)

(Gade og Hus-Nr.)

Abonnementsprisen, Kr. 4,50 halvaarlig,
afdrages paa Lønningslisten.

Bestillingseddelen indsendes til Redaktøren
Overkontrolør A. Ohmeyer.



C. L. Seifert A/s

Kgl. Hof-Guldrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12-16, København
Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter

i bedste Kvaliteter

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

Leverandør til Statsbanerne og mange Privatbaner.

BANG & PINGEL.
Alle Artikler for Jærnstøberier og Maskinfabriker.
KØBENHAVN V.

Tandlæger

Tandlæge S. Stilling

Lyngbyvej 348 Hj. af Søgaardsvvej

Telf. Gentofte 208

Konsultation: Hverdage 10-15, Lørd. 10-12

Aftenkonsultation: Mand. og Torsd. 19-20

Anden Tid efter Aftale

Tandlæge

Henning Christensen

Højdedraget 11

(Hj. af Valby Langgade 217)

Konsultation: 10-16, Lørdag 10-13

Mandag og Fredag 17 1/2-19 1/2

Telefon Valby 5143

Tandlæge

Tove Parsing

Bernstorffsvej 142, Hellerup.

Hægeghslinde - Telefon Helrup 5800.

Konsult.: Hverdage 10-15, Lørdag 10-12.

Aftenkonsult.: Tirsdag og Torsdag 17-19.

Frode Friberg Nielsen

Tandlæge

Enghavevej 234

Tlf. Sydhavn 535

Daglig 10-16. Lørdag 10-13

Mandag, Onsdag og Fredag tillige 18-20

Ansæt ved d. samv. Sygekasser i Kbhvn.

TANDLÆGE

Knud-Mogens Christophersen

„Vestersøhus“ - Vester Søgade 50

Telefon Palæ 6066

Konsultation: Kl. 10-16, Lørdag Kl. 10-14,

Tirsdag og Fredag Aften Kl. 17-19

BOGTRYK

L. A. Jørgensen, Rosengaarden 15.

Tlf. Byen 1502. København K.

N. ANDERSEN & SØN

Blikkenslagere, Kobberdækkere,

aut. Gas- og Vandmestre,

Gasværksvej 29 Tlf. Vester 2699

RESERVERET

F. D. B.

Røge

Fællesbageriet

Det er Brød

Telefon 290

JENS CHR. HØRNING

BLIKKENSLAGER

Telefon 330 Arbejder for DSB

VIGGO HANSEN - MASKINFABRIK

Havnen 31 - Telefon 191

Jernkonstruktioner - Centralvarmeanlæg

Arbejder for DSB

H. C. Severin Glarmester

Alt til Faget henhørende

Telefon 527 Arbejder for DSB

J. V. BLUME

Tømrer- og Entreprenørforetning

Maskinsnedkeri

TELEFON KØGE 105

Grundlagt 1842 Arbejder for DSB

Roskilde

Børge Rasmussen

(C. Wilhelmssens Eftf.)

BROLÆGGER - ENTREPRENØR

Frederiksborgvej 34.

Telefon 1294.

Arbejder for D. S. B.

D. S. B's VOGNMAND

Fr. Nielsen, Vordingborgvej.

Telefon 1052.

Flytter med Omnibus overalt i Danmark

H. Gundmann

Malermester

Telefon 559 Arbejder for DSB

Slagelse

THOMAS GERNER

Tapet-, Farve- og Fotohandel

Leverer til D. S. B.

Odense

Odense Banegaards

Bladudsalg

Alle Blade faas og skaffes

FR. MADSEN, forh. Slagelse Banegaard

Horsens

Hønsfoder og Kyllingefoder

i bedste Kvaliteter

anbefales.

Horsens Dampmøllens Udsalg

ved Chr. Lucassen.

Braa

CHR. STERUP - Murermester

Telefon 85

Nyt og Reparationer

FORLANG TILBUD

Herning

Murermestrene

SKOVLUND SØRENSEN

Carit Eilarsgade 8. Tlf. 731

og J. LUND

Kastaniealle 4 Arb. for D.S.B.

NIELS NIELSEN

Malermester

Telefon 663 • Herning

Murermester Chr. Christensen

Silkeborgvej 18 Telf. 748

Nyt og Reparationer. Tilbud gives

Arb. for D.S.B.

Hjørring

Polyfoto til Kørekort og Pas

Østergade 38 - Hjørring - Telf. 360

Danmarksgade - Frederikshavn

D. S. B's Vognmand

VILH. CHRISTENSEN

Telefon 218. Sæbyvej 4

Nalborg

CHR. PALLISGAARD

Tømrermester

Telefon 1687. Østerbro 61.

A. Buus Jensen - Snedkermester

Inventar-, Bygnings- og Maskinsnedkeri

Arbejder for DSB

Helgolandsgade 13 Telefon 5726

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

Passager-, Post- og Godsforbindelse

København - Rønne.

Afgang fra København Søndag Morgen og Onsdag Kl. 11 Fm.

Afgang fra Rønne Tirsdag og Fredag Kl. 3⁰⁰ Morgen.

Passagerer kan gaa om Bord om Aftenen forud inden Kl. 23.

Billetpris: Mahyt Kr. 17.- Salonplads: Kr. 12.-

Gods til Bornholm modtages paa alle Jernbanestationer, til Omekspedition i København af

Selskabets Ekspedition og Spedition ved Th. Hørrig,

Tordenskjoldsgade 34.

Fredericia

Fredericia

Mineralvandsfabrik

anbefaler sine Produkter

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL

AKTIESELSKAB

PENSION

Fru A. Jensen, Fred d. 3. Vej 10

Propert. Rimelig Pris. Værelser anvises.

Middags Pension faas.

Sig det med Blomster!

IRIS

35 Gothersgade 35

Telefon 159

JOHAN RESTING

Isenkram- og Udstyrsforretning

Telf. 28 Fredericia Telf. 828

Cigarer, Tobakker og Vine

Westend - Vesterbrogade 3

Alle kendte Mærker føres

ogsaa Hirschsprungs Erdmann

Marhus

LINOLEUM

A. Højlund Carlsen A/S

Aaboulevarden 5 - Aarhus

Leverandør til Etaten

HANS MØLLER

Tømrermester - Konstruktør

Telf. 7415. Brammersg. 45

Arbejder for DSB

LÆDERHANDEL

en gros og en detail

J. A. Alstrup A/s

Studsogade 7 - Frederiksgade 50

— AARHUS —

De forenede Bogtrykkerier

Søndergade 11, Aarhus.

TELEFONER: Kontor Sæteri

302 636

Leverer illustrerede Tidsskrifter, Kataloger

Prislister og Værker i ethvert Omfang, sr ag-

fuldt og med kort Leveringsfrist.

HANS NIELSEN

MASKINFABRIK

Toldbodgade 22

Telf. 3749 og 6159

Rahr's tekniske Forretning

Aktieselskab

Aarhus Tlf. 8100

Leverandør til D. S. B.

Reserveret F. M. F.

København - Aarhus

JOHS. A. JENSEN, Malermester,

Skolevangsalle 65, Risskov.

Telefon Risskov 9491.

Udførelse af alt Malerarbejde

H. Hoffmann & Sønner

Entrepenører - Ingeniører

København - Aarhus

Banearbejde: Onsild-Hobro

Randers

S. M. Sørensen

Hobrovej 1 - Tlf. 2781