



27. AARG. N^o 22.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. November 1927.

SIGNALREGLEMENTS UDVALGETS BETÆNKNING

Ved Skrivelse fra Generaldirektoratet af 20. April 1922 blev Statsbanernes Signalreglementsudvalg nedsat. Udvalget, hvis Formand var Baneingeniør J. Kristensen, Baneafdelingen, har nu tilendebragt sit Arbejde og afgivet Betænkning og Forslag til et nyt Signalreglement.

Udvalget bestod ved sin Nedsættelse af følgende Medlemmer:

Lokomotivfører C. M. Christensen,
Ingeniør, daværende Baneingeniør, J.
H. Falck,

Maskiningeniør H. L. H. Havning,
Trafikinspektør A. J. Joest,
Baneingeniør J. Kristensen, Formand.
Signalinspektør H. Schmedes,
Maskinbestyrer, daværende Maskinin-
geniør, E. H. Schmidt,

Kontorchef R. N. Zachariae.

Som Sekretær for Udvalget har fungeret Ingeniørassistent K. D. Monrad.

I December 1925 afgik Maskiningeniør H. L. H. Havning ved Døden. Udvalgets Arbejde var paa dette Tidspunkt saa langt fremskredet, at det ikke fandtes paakrævet at foreslaa Udvalget suppleret med et nyt Medlem.

I Følge Generaldirektoratets Skrivelse har Udvalgets Opgave bestaaet i dels at

prøve de af Kommissionen vedrørende Sikkerhedsforholdene ved Statsbanerne fremsatte Forslag, hvis Gennemførelse nødvendiggør Ændringer i Signalreglementet, dels at foretage en almindelig Revision af dette Reglement.

Til Undersøgelse af Signalformer og Signalfarver har der været nedsat et Underudvalg bestaaende af Baneingeniør Kristensen (Formand), Lokomotivfører Christensen og Maskinbestyrer Schmidt.

Endvidere et Redaktionsudvalg bestaaende af Baneingeniør Kristensen (Formand), Maskiningeniør Havning og Kontorchef Zachariae.

Det havde været Udvalgets Hensigt at foretage en Rejse til Norge for at undersøge Daglyssignalernes Anvendelighed, men Udvalget maatte opgive Rejsen, fordi Generaldirektoratet ikke vilde sende en saa fyldig Repræsentation af Sted, som Udvalget ønskede, og af den Grund har Udvalget ikke udtalt sig til dette Spørgsmaal.

Udvalget har med Hensyn til Ordningen af Stoffet bestræbt sig for, at der gives en klar og entydig Instruktion til den, der skal modtage og adlyde Signalerne, samtidig med at man andetsteds har samlet Bestemmelserne om, hvorledes Signalgivning skal iværksættes paa en for Signalgiveren forstaaelig klar og koncis Maade. Udvalget har derfor delt Signalreglementet

i to Hovedafsnit »Signalerne og deres Betydning« og »Signaliseringsforskrifter«. Delingen er kun sket for de mere sammen satte Signalgivningers Vedkommende, som f. Eks. Signalgivning for ind-, ud-, gennem- og forbikørende Tog, medens man f. Eks. for Fløjtesignaler, Kendingssignaler og lign. ikke har anset det for nødvendigt at skabe et særligt Afsnit for Signalisering. Det er sikkert ogsaa rigtigt, som Udvalget bemærker, at Forholdene ved saadanne Signalers Anvendelse er saa enkle, at Medtagelsen af disse Forskrifter i ingen Henseende virker tyngende eller vanskeliggør Stoffets Tilegnelse.

Medens man tidligere, naar man søgte Oplysninger om et eller andet af Signalreglements mæssig Natur, maatte staa paa Hovedet i alle mulige Reglementer og Ordre, foreslaar Udvalget, at man afliver de lokale Signalreglementer og derfra overføre til Signalreglementet det egentlige Reglementsstof, medens Stof som Fortegnelse over fremskudte Signaler, Ind-, Ud- og Gennemkørselssignaler m. m. foreslaas optaget i Tjenestekøreplanen. Den foran nævnte Ulempe med Hensyn til Opsøgning af Signalreglementsstof ønsker Udvalget at ophæve, idet man i det nye Signalreglement har søgt indordnet alle de paagældende Signalbestemmelser i de Afsnit i Udkastet, hvor de hører hjemme og endvidere har Udvalget søgt at tilvejebringe en rationel Deling mellem Signal- og Togreglementsbestemmelser, der efter Udvalgets Formening har været noget for udflydende og af den Grund samlet en Del, der hører til Togreglementet i et Forslag til Tillæg til dette.

At en saadan Sondring er ønskelig, kan alle, der har Brug for Signal- eller Togreglementsstof, nemt blive enige om, og det maa derfor siges at være en saare fortjenstfuld Handling, Udvalget har udført, ved at slaa de lokale Signalreglementer ihjel og ved at gennemføre en rationel Deling af, hvad der hører hjemme i Signalreglementet, og hvad der har Plads i Togreglement eller Ordre og Bestemmelser.

Udvalget foreslaar, at »Vimpelsignalet« helt udgaar, da det ikke kan ses at være af nogen sikkerhedsmæssig Betydning for Toggangen paa Strækningen, da fornøden Underretning til alle Vedkommende om Arbejdstogenes Sker paa betryggende Maade.

Der har været Enighed om, at der tiltrænges mere Ensartethed med Hensyn til de anvendte Signalfarver, hvad enten disse benyttes i Dagsignaler eller Natsignaler. Udvalget har i denne Anledning afholdt en Række Forsøg i Marken for at faa fastslaaet, hvilke Farver der mest effektivt tilfredsstiller Kravet til Synlighed og Entydighed; man er paa Grundlag af disse Forsøg naaet det Resultat, at de med Betænkningen følgende Signalglasser bør fastslaaes som Normalfarver og opbevares af det Tjenestoomraade, der anskaffer Signalglassene.

Endelig omtales det i Betænkningens Indledning, at en Del hidtil gældende Signaler er tænkt at skulle bortfalde fra det nye Signalreglements Ikrafttræden, ligesom man for visse andre Signalers Vedkommende har ment, at disse maatte betragtes som forældede, og da ogsaa er foreslaaet erstattet af andre, saavilen pludselig Gennemførelse af en saadan Ombygning vel næppe kunne ventes foretaget paa Grund af de betydelige Udgifter. De er derfor optaget i et Afsnit »Signalformer, som efterhaanden bortfalder«.

Vi skal herefter gaa over til at omtale de forskellige Afsnit med de Bemærkninger, Udvalget fremsætter til disse i Betænkningen.

De i det nugældende Reglement saakaldte »Almindelige Bestemmelser« er i Udkastet benævnet »Grundbestemmelser«. og de i disse foretagne Ændringer er nærmest af redaktionel Natur, men det er bl. a. i disse paa en fastere Maade indskærpet Tjenestemændene den Lydighed, Stopsignalet kræver i ethvert af dets Former.

(Fortsættes.)

EN REVNE

Livet her ved Statsbanerne gaar sin daglige Gang, der kan være let eller træg, i den senere Tid mest træg, paa Grund af den Aand Administrationen søger at blæse ud over Landet, ud over Statsbanernes Tjenestemænd — denne kolde Sparommelighedens Aand, der af og til som i et Lyn- glimt viser, hvad den kan have i sit Følge.

Statsbaneadministrationen *skal* spare, og den er mere end vilig til at rette sig efter de til enhver Tid siddende politiske Magthavere, navnlig naar det gaar i Retning at presse det mest mulige ud af Personalet, og den mener nu, at der kan komme mange Penge ud af at diktere Lokomotivpersonalet nogle Forberedelses- og Afslutningstider, som er af en saadan Beskaffenhed, at det hele maa revne, og der er absolut en Revne i de voldsomme Bestræbelser, der er fremme for Tiden for at spare. Bare Revnen ikke til sidst bliver saa stor, at Sikkerheden ved Statsbanerne helt opluges deraf.

Den Sikkerhedstjeneste, Lokomotivpersonalet udfører, saavel forinden som under og efter Kørslen, er saa fin, at en Revne ikke skal være meget bred, før end Sikkerheden forsvinder, og naar Diktaturet er sat i Højsædet i Stedet for en af alle tiltraadt tilfredsstillende Ordning af disse Sikkerhedsmomenter, maa en logisk Følge af dette dog blive, at Kørslen ikke er nær saa betryggende som tidligere, og med Sikkerhedstjenesten maa det da gaa, som det kan.

Selvfølgelig er der regnet med, at Lokomotivpersonalet — af sikkerhedsmæssige Grunde — ikke kører ud af Remisen med et Lokomotiv, der ikke er forsvarligt efter- set og istandgjort, selv om man véd, at vor Organisation tydelig har frasagt sig enhver Del af Ansvaret for disse Anordninger, og at Ansvaret derfor alene maa blive Administrationens.

Det er imidlertid i høj Grad tvivlsomt, at saadanne Forudsætninger holder Stik, ja, det er for os aldeles klart, at de er

forkerte, thi den Tid, hvor Personalet paa Grund af den forøgede Tjenestetid trættes og sløves, er inde, baade af forannævnte Grund og som Følge af den diktatoriske Behandling, Personalet er Genstand for i alle Spørgsmaal vedrørende Tjenesten.

Ballonen er revnet, og Gassen — og dermed Sikkerheden — strømmer ud, *for naar Sløvheden indtræder, da er Aarvaagenheden i Fare*, ja, den er borte, og hvad der saa kan ske, skal det ikke være nødvendigt her at fortælle. De skæbnesvangre Muligheders Tid er vendt tilbage.

Den »gode« Ledelse, den dygtige Administration paatager sig altid Ansvaret, naar alt gaar godt; men hænder der noget, paatager den sig altid at finde ud af, hvem der har Skylden, samtidig med at den (Adm.) fortæller os, at det er en eller anden underordnet, der har Skylden, og at Administrationen har det reneste Mel i Posen. Selvfølgelig! — Revnen er syet sammen — —!

Forleden Aften opdagede en Lokomotivfører sammen med sin Lokomotivfyrbøder paa Vejen til Masnedsund med Afteniltoget med en P-Maskine, at Truckvängen var revnet, og det havde Administrationen ganske bestemt hverken Lod eller Del i. At Opdagelsen skete, skyldes, at der paa Maskinen befandt sig aarvaagen Lokomotivfører, der forstod at skelne mellem de hundrede af Lyde, Maskinens Gang frembringer, en usædvanlig Lyd, der fortalte ham, at der var noget i Vejen, noget der ikke var, som det skulde være, og at der krævedes særlig Agtpaagivenhed for at opdage Fejlen. Det lykkedes at finde Fejlen, da Maskinen kom i Hus i Masnedsund. Men de 25 Min., der er levnet Lokomotivpersonalet til at dreje, til at kul- og vandforsyne og til Rensning af Fyr, Askekasse og Røggammer, kunde selvfølgelig ikke slaa til, og det havde været interessant at se en af d'Hr. der oppe fra, som er Specialist paa det Omraade, og som er Indehaver af den højeste »Sagkundskab«, udføre det omhandlede Arbejde paa den korte Tid, der er sat dertil. Men tænk, at det ikke havde været aarvaagne Folk, der befandt sig paa

det Lokomotiv; sæt, at de, paa Grund af at man ikke kan faa Arbejde nok udført af Lokomotivmændene, havde været sløvede, saa den omhandlede Lyd var undgaaet deres Opmærksomhed — hvad saa?

Lykkeligvis undgik den mistænkelige Lyd ikke deres Opmærksomhed, og Resultatet, den opdagede Revne, kan Administrationen lykønske sig til, blev opdaget, forinden Lokomotivet i den sorte Nat skulde køre Tog 74 (Berlinerekspressen).

Lokomotivet kørte nu i Stedet »tom« Manedsund—København og ved Ankomsten her til Remisen, var Revnen ca. $\frac{1}{2}$ " bred, og enhver, der har Forstand paa Lokomotiver og Kørsel, forstaar, at her sandsynligvis lykkelig er undgaaet en Katastrofe, for det er jo klart, at Vangen var gaaet helt itu ved haardt Arbejde og ved en større Hastighed.

Det var tidligere saadan, at et Lokomotiv blev eftersat forud for *hver* Tur, nu løber Maskinen ca. 4 Gange over Strækningen uden egentlig Maskineftersyn. — Altsaa, Chancen for Uheld paa Grund af manglende Maskineftersyn er *firedoblet!!*

Det gik heldigvis godt denne Gang; men giver ikke en saadan Hændelse Anledning til Eftertanke? Vi vil tro, at Administrationen ogsaa kan forstaa, at den i givet Tilfælde kan komme til at staa meget svagt, fordi den bryder sig Pokker om Organisationens Mening. Det bliver efter vor Mening vanskeligt at klare et saadant Magtsprog, og det er nu ikke alle Revner, Administrationen kan sy sammen alene.

Vi noterer tilsidst — idet vi gør opmærksom paa, at *Organisationen har protesteret imod*, at Administrationen har *firedoblet* Udsigterne til, at der kan ske Uheld og Ulykker under Kørslen, at Administrationen alene har Ansvar — og ogsaa maa tage det i paakommende Tilfælde — hvis den ikke i Tide finder Anledning til at hale i Land.

Vi har nu flere Gange raabt Vagt i Gevær, og vi maa oprigtig haabe paa at blive hørt, forinden større eller mindre Ulykker sker — forinden det hele revner.

□

KREDSGENERALFORSAMLINGEN

DEN 2. NOVEMBER

Som man ved, afholdt Lokomotivfyrbøderkredsen en ekstraordinær Kredsgeneralforsamling i Fredericia den 2. November. Aarsagen var Kredsbestyrelsens Forslag til Afhjælpning af de uheldige Forhold, som er opstaaet ved Regeringens Personalereduktioner. Forhandlingerne paa Generalforsamlingen viste Lokomotivfyrbødernes gode Organisationsforstaaelse og Solidaritetsfølelse og resulterede i omtrent enstemmigt Vedtagelse af K. B.s Forslag (58 for 2 imod). Resultatet af denne Vedtagelse, vil forhaabentlig bringe lysere Tider for vore yngre Medlemmer, men for at det fuldt ud skal lykkes, maa Enigheden og Sammenholdet være usvækket inden for Kreds II. De økonomiske Forpligtelser, som er forbundet med Forslaget, er ikke større, end at alle kan være med, og som saadan maa ethvert Medlem af Kreds II med Glæde underkaste sig denne Forpligtelse.

Vor Organisations Magt og Styrke afhænger i første Række af, at alle staar tilsluttet og fast sammentømret i Organisation. Dernæst at alle har den nødvendige Forstaaelse og uden at kny loyalt bøjer sig for de *trufne Vedtagelser og Beslutninger*, selv om disse ikke passer med hvert enkelt Medlems personlige Mening.

Kredsgeneralforsamlingen, den højeste Myndighed har talt, alle Delegerede erkendte, at vi havde en Pligt til at hjælpe de yngre af vore Kammerater. Beslutning herom blev taget af et stort Flertal. Lad os derfor ikke se, at nogen Lokofb. svigter deres øvrige Kammerater, en saadan Handling vilde være nedsættende for vor Kreds' Omdømme. Alle maa og skal være med i denne Opgave. Lad os vise, at vi er Vulkans Sønner og som saadan gode og trofaste Organisationsfolk.

Derfor ingen Vaklen i Gelederne. Flertalsbeslutningen maa respekteres.

Kredsbestyrelsen for Kreds II.

ENERGIANVENDELSE I JERNBANEDRIFT

EFTER „DIE LOKOMOTIVTECHNIK“ VED F. SPØER

Kultjæren udskilles fra Kullene ved en Temperatur paa 800—1200° C. Gennem Forsøg, hvis Begyndelse ligger mange Aar tilbage, er man ved at afgasse Kul ved en lavere Temperatur naaet til at udvinde et Tjærestof, som i sine Egenskaber har meget til fælles med Jordolier.

I England og Tyskland er der sat meget ind paa at udvinde Energien af Kul paa denne Maade, den saakaldte Lavtemperaturforkoksning, som gaar ud paa at afgasse Kullene ved en Temperatur paa højst 500° C. I Tyskland har man særlig interesseret sig for Tjæren, der fremkommer ved denne Proces, Urtjæren, som den kaldes, fordi den har megen Lighed med Raapetroleum og kan ved Destillation afgive Benzin, og naar dertil kommer, at man ved Lavtemperaturforkoksningen kan faa et meget større Tjæreudbytte, er det muligt, at denne Metode en Gang kan faa stor Betydning for Fremstilling af kunstig Petroleum, da den naturlige Petroleum maaske allerede om 100 Aar vil være opbrugt.

Den store Thyssenske Maskinfabrik i Mülheim (Ruhr), arbejder allerede med Fremstilling af Maskiner til Lavtemperaturforkoksning i stor Stil, med hvilke Kullene i ganske tynde Lag afgasses ved at passere en roterende, opvarmet Tromle, og de opstigende Tjæredampe suges bort. Denne Forarbejdsningsmaade er nødvendig, naar en konstant Temperatur skal overholdes; stiger Tjæredampenes Temperatur over 500° gaar de over til at blive almindelig Tjære. Ved at behandle Kul med Brint ved højt Tryk og meget høj Temperatur har man opnaaet at føre Kul fuldstændig over i flydende Tilstandsform.

Af stor Vigtighed er det, at Koksene, som fremkommer ved Lavtemperaturforkoksningen, ikke er saa gasfattige som Koks fra almindelig Gasbrænding, men maa nærmest betragtes som »Halvkoks«,

d. v. s. en Mellemting mellem Kul og Koks, der endnu indeholde saa megen Gas, at de med Fordel kan bruges til Fyring under Dampkedler. Foruden almindelige Stenkul kan ogsaa Brunkul anvendes til Lavtemperaturforkoksning.

Ved denne Proces udvindes af 1 t Kul følgende Stoffer:

Kulart	Halvkoks kg	Urtjære kg	Benzin kg	Gas kg
Stenkul	600—700	60—150	3,5—7	80—150
Brunkul	200—450	25—80	1,5—5	80—150

Ved Lavtemperaturforkoksningen udvinder man saaledes 5 Gange saa megen Urtjære, som der udvindes Kultjære ved Gasbrænding.

Medens Gennemsnitsprisen paa 1 t Stenkul kan sættes til 16—20 Mk og paa 1 t Brunkul til 3—4 Mk, er Priserne paa Produkterne fra Lavtemperaturforkoksningen saa høje, at man med fuld Ret kan bruge Udtrykket Kulforædling eller -værdistigning. Brændolien, der udvindes af Kultjæren koster ca. 90 Mk pr. t, og Benzinen fra samme ca. 420 Mk; man ser saaledes, at et Kulkraftværk ved at lade Kullene gennemgaa en Lavtemperatur-Forkoksningsproces inden den egentlige Forbrændingsproces kan bringe Værdier ud af Kullene, der er saa store, at Salget af Brændolie og Benzin i bedste Fald kan opveje Udgiften til Kulindkøb. Brændolien og Benzinen anvendes i Motorer, medens Halvkoksene og Gassen anvendes til Fyring under Dampkedler. I Kraftanlæg der leverer Strøm til elektriske Baner, har Gasfyring en stor Fordel fremfor Kul (Koks)fyring derved, at Fyringen meget lettere lader sig regulere efter de hurtigt skiftende Belastninger af Kraftværket.

Energianvendelsen med en indskudt Kulforædlingsproces er derefter: Solenergi — Kul — Olie — mekanisk Arbejde, eller — ved Banekraftværker: Solenergi — Kul — Halvkoks eller Gas — mekanisk Arbejde — elektrisk Energi — mekanisk Arbejde.

Damplokomotivets Egenart som Damp-Kraftværk med stærkt begrænset Plads-omraade og den dermed følgende daarlige

Varmeudnyttelse har stadig tilskyndet til Forbedringer. Et væsentligt Fremskridt var Overhedning af Dampen; derefter fulgte Forvarmning af Fødevandet, senere Slamudskillelse til at modvirke skadelige Stendannelser i Kedlen og endvidere Fyr-fassevandkamre, som giver en større direkte Ildpaavirkningsflade og bedre Circulation af Kedelvandet. Fordelen, der er ved at kondensere Spildedampen fra en Dampmaskine, d. v. s. fortætte den til Vand, pumpe det i Kedlen og fordampe det paany, har man ikke kunnet drage Nytte af ved Stempellokomotivet, fordi man i dette ikke kan udnytte Dampens Ekspansion (Udvidelse og Afkøling) tilstrækkeligt. I Turbinelokomotivet kan man udnytte Dampens Ekspansion indtil Dampens Temperatur (Tryk) er faldet saa meget, at man med Luftkøling kan fortætte den. Ved Hjælp af Compoundlokomotivet har man ogsaa opnaaet store Besparelser i Kulforbruget, men ved dette klæber den mindre gode Igangsætningsve.

Hvad selve Brændstoffet angaar, gaar Bestræbelserne ud paa at anvende billigere Kulsorter til Fyring: Kul med stort Askeindhold, Smaakul og Brunkul. De, der i de senere Aar har fulgt den tekniske Udvikling, vil Gang paa Gang være gjort opmærksom paa de store varmetekniske Fordele, som er ved at indfyre Kul i Støvform. Denne Fyringsmetode vinder i stedfaste Damp-Kraftanlæg mere og mere Indpas; af disse skal her blot nævnes Anlægget i Rummelsburg (Berlin), som udvikler 360 000 HK. ved Hjælp af 16 Kedler, der hver har 1600 m² Hedeflade og producerer i Timen 65—77 t Damp med et Tryk af 37 at.

I Lokomotivindustrien arbejdes stærkt paa at konstruere Kedler til et meget højt Damptryk og Mekanismer til Kulstøvfyring, bl. a. det tyske Rigsbaneselskab, der er travlt beskæftiget dermed. Vi ser saaledes, at Udviklingen af Damplokomotivet ingenlunde er ophørt. Nedenstaaende giver en samlet Oversigt over Udviklingen:

Lokomotiver for mættet Damp (almindelige),

Lokomotiver med Compoundvirkning,

Lokomotiver med Overheder,

Lokomotiver med Fødevandsforvarmer,

Lokomotiver med Slamudskillere,

Lokomotiver med Fyrkassevandkamre.

Paa Forsøgsstadiet befinder sig:

Turbinelokomotiver,

Lokomotiver med Kulstøvfyring,

Lokomotiver med højt Damptryk.

Ved at indfyre Kul i Støvform haaber man paa en Forbedring paa 10 à 15 pCt., og med Turbinelokomotivet regnes med Kulbesparelse paa ca 20 pCt.

Resultatet af de gennem Aarene indførte Forbedringer ses af følgende Sammen-
sætning:

Aar	Kulforbrug i kg pr. HK	Dampforbrug i Timen
1830	5	31
1840	2,6	20
1850	1,9	16
1880	1,4	11,2
1900	1,2	9,6
1922	0,92	6,7

Om de kommende Formindskelser af disse Forbrugstal vil vise større Spring er vel nok et stort Spørgsmaal, men selv meget smaa Besparelser i Kulforbruget vil betyde Millionbesparelser for Jernbanedrift i større Stil.

I Sammenhæng med Damplokomotivet, hvortil man næsten overalt anvender Stenkul som Brændsel, er det interessant at undersøge, hvor stort Jordens samlede Kulforraad er. Geologerne i de forskellige kulholdige Lande har fordybet sig i dette Spørgsmaal, og efter Skøn af den 12. internationale Geologkongres i 1913 forde-
ler Stenkulforraadet sig i de forskellige Verdensdele som følger:

Amerika		2294 Milliarder t
Asien		1168 Milliarder t
Europa		747 Milliarder t
Australien	...	134 Milliarder t
Afrika		57 Milliarder t

For at udtrykke det paa en Maade, saa man bedre kan skønne over disse Kulmængders Størrelse, skal det anføres, at Amerikas Kulforraad tæt sammenpakkel vil kunne danne en Terning med 15kmlan-

ge Sider og de europæiske Kul en Terning med 10 km lange Sider; det kan ogsaa udtrykkes saaledes, at en kvadratisk Kulbunke med 10 km Sider og 2 m Højde kun er en 5000 Del af de europæiske Kulforraad. Hvis man dividerer det aarlige Forbrug i denne uhyre Kulmængde, faar man det Resultat, at Jordens Kulindhold (inkl. Brunkul) vil være opbrugt om 5000 à 6000 Aar. Saa stort et Tidsmaal ligger i Virkeligheden slet ikke uden for vore Begrebers Rækkevidde; thi siden det gamle ægyptiske Riges Blomstring, hvis Historie er os bevidnet gennem mægtige Bygningsværker og Skrifter, er der gaaet $5\frac{1}{2}$ Tusind Aar.

Da mange af de kulholdige Lande kun i forholdsvis kort Tid kan dække eget Forbrug, vil der til den Tid blive en større Kultransport mellem Landene, eller maaske snarere vil Kulenergien i Form af Elektricitet eller Gas paa det Tidspunkt kunne sendes over lange Afstande.

For hele Europas Vedkommende er der allerede dem, der ser med Betænkelighed paa Fremtiden; men naar man ser tilbage paa de store Opfindelser og Opdagelser, der er gjort blot i dette Aarhundrede, saa er der god Grund til at antage, at man indenfor en forholdsvis kort Tid — 100—200 Aar — har fundet Midler og Veje, som gør os helt uafhængig af Kulenergien. Maaske man til den Tid har Kæmpe-Kraftværker, der drives af Vandets Falden og Stigen ved Ebbe og Flod, eller maaske *Hans Domonick* har Ret, naar han i en Opsats »Die Welt im Jahre 1999« siger, at vi da udvinder vor tekniske Energi ved Atomspaltning. Ubegrænsede Energi-mængder vil saa tages i Brug og gøre Bjergmandens besværlige Arbejde med at fremskaffe vor Tids største Energikilde til noget, man knap kan tænke sig. Man vil, siger Forfatteren af nævnte Skrift, kunne opvarme Grønland og Sibirien kunstigt og omforme de tørreste Ørkener til Agerland. — Det lyder som Fantasi, men det maa da ogsaa ses med Nutidens ubegrænsede tekniske Muligheder som Baggrund.

(Fortsættes.)

FRA EN REJSE I RUSLAND

(Fortsat.)

Paa Spørgsmaal om Czarfamiliens Endeligt fik man de hjemlige Beretninger derom i det væsentligste bekræftet. De blev efter Russernes Opgivende alle skudt i Kælderen under den Villa, hvortil de som Fanger var førte i Jekatarinburg i Sibirien. Czarfamilien havde anmodet om Tilladelse til at bo paa Krim og Tilladelsen var allerede vedtaget, da en højerestaaende Person forraadte en Plan til Czarfamiliens Befrielse fra Søsiden paa Krim; hvorefter denne Tilladelse toges tilbage og ændredes til Sibirien, da man for enhver Pris vilde sikre sig mod Kup eller Flugt; men da der ogsaa her blev gjort Forsøg paa ved Bestikkelse at befri Czarfamilien, skete det samme som før, at en Person, der var utilfreds med Fordelingen af den Sum, der var stillet til Raadighed for Befrielsesmændene, forraadte hele Sagen; og da den stedlige Sovjetkomité udbad sig Ordre i Moskva i den Anledning, blev det en telegrafisk Dødsdom over hele Familien, som straks skulde eksekveres.

Det der af Møblementet i disse Rum vakte mest Interesse var Sengene, som er en Brudegave fra Bønderne i Ukraine, og skal være af ren Guld; af Form lig Jernsenge. I Dagligstuen fandtes flere Malerier med danske Motiver, samt mange Familiebilleder, hvoraf enkelte ere tagne i Danmark. Iøvrigt er jo nu alt paa Slottet ændret til at opfylde et Sanatoriums Opgave.

Vorontsovs Slot er større end Livadia, men er bygget i en lang Fløj med Side- og Taarubygninger. Stilen er halv Renaissance og halv gotisk; en Blanding af russisk og engelsk, bygget af en engelsk Arkitekt fra Aar 1828 til 1837, og har kostet $4\frac{1}{2}$ Million Rubler at opføre. Fra Midterpartiet, der danner en prægtig Portal foran en stor Sal med Scene i Baggrunden, fører en bred Trappe i tre Afsatser ned i den ubeskrivelig dejlige Park, hver Trappeafsats flankeres af to mægtige Løver i liggende Stilling, udført ligesom Trappen af flammehvidt Marmor. I Slottet findes en Mængde Rum og Sale fyldt med en enestaaende Samling af Kunst; et mægtigt Bibliotek, der omfatter 20 000 Bind fransk, engelsk og italiensk Skønlitteratur, samt en Samling videnskabelig Literatur; tillige findes en stor Vinterhave med en udsøgt Flora og smukke Fontæner i Marmor. Mest imponerende er Spisesalen, der gaar op gennem to Etager, den er noget for sig selv, med Paneler op til første Sals Højde af sjældne Træsorter, og med en i hver Ende af Salen til Væggen fastbygget Buffet af ualmindelige Dimensioner og Skønhed. Enkelte meget store Portrætmalerier smykker sammen med Fami-

liens Vaabenskjold Salens inderste Længdevæg. Ogsaa dette prægtige Bygningsværk fungerer nu som Museum.

Før vi den 17. om Eftermiddagen forlod Simeis, bad de paa Hvilehjemmet ferierende Arbejdere os om et Møde, for at udveksle Spørgsmaal. Dette Møde fandt Sted om Formiddagen, og de forelagde os en Mængde Spørgsmaal, der dog i det hele var en Gentagelse af de Spørgsmaal, vi ved alle Forsamlinger var blevet stillet overfor, derfor havde man som Regel Svarene paa rede Haand. Men her som overalt aabenbarede enkelte af Spørgsmaalene ikke saa lidt af Naivitet og Uvidenhed om Arbejderklassens Kaar i andre Lande, specielt i Skandinavien; det fremgik klart, at man mente Forholdene er nogenlunde hos os, som de var i Rusland før Revolutionen, og ud fra denne Opfattelse, kan man bedre forstaa deres store Skuffelse og Forundring over deres hidtil fejlslaaede Propaganda i andre Lande. Hvad der hos os findes af social Forsorg, Sygekasser, Alderdomshjem og Aldersrente samt Arbejdsløshedsunderstøttelse, havde de ingen Kendskab til. En anden Sag er det jo, at man ogsaa i Danmark, som Forholdene med denne Styrelse udvikler sig, er godt paa Vej til at berede Jordbunden for de kommunistiske Idéer; og den maa være blind, som ikke kan se, hvor det bærer hen. Kommer der ikke ad fredelig Vej en bedre og retfærdigere Fordeling af Livets Goder, saa vil det med Nutidens Oplysning uvægerligt blive forsøgt ad den brutale Vej, naar Tiden dertil synes moden. »Kapitalen« burde tænke sig om i Tide.

Et Spørgsmaal, der ogsaa gentagende Gange blev fremsat, angik Arbejderklassens Forhold til Kirken eller Kristendommen i vore Lande. Sovjetregeringen har, saa vidt som jeg forstod, egentlig ikke lukket Kirkerne, i hvert Fald ikke alle, men stiller sig afgjort mod al Religion. Børneundervisningen foregaar i den Retning efter Devisen: »Der er ingen Guder«. Ægteskabet er en privat Overenskomst; let at indgaa og let at løse. Vil Hustruen passe sit Hjem og eventuelle Børn, kan hun det. Vil hun arbejde ude i Lighed med Manden, saa kan hun det; Børnene opdrages da paa Børnehjem; og man fik Indtryk af, at denne Form tilstræbes. Lad det nu ogsaa være rigtigt og sandt, at Kirken i Rusland »Den russiske Synode« i sin Helhed var en ren Parodi paa Kristendom og ganske og aldeles i Hænderne paa Magthaverne, mere eller mindre tvungen til at lyse sin Velsignelse over deres Uretfærdigheder, i Stedet for at tage kraftigt til Genmæle mod Overklassens Overgreb; enkelte gjorde det dog (Gappou), saa har den ogsaa maattet føle hvad Nemesis er. Men dette berettiger

ingenlunde til at forkaste selve Kristendommen, og Historien har ingen Eksempler paa, at et Land eller Rige kan bestaa eller holde sammen uden Religion, men derimod nok det modsatte.

Der er Eksempler nok paa, at tager man Troen paa noget Hinsides bort og dermed Menneskets Ansvar over for en Gud, saa er Banen fri for alle Menneskets slette Tilbøjeligheder, der kun finder en svag Skranke i de borgerlige Love. Korruptionen vil før eller senere indfinde sig baade foroven og forneden. Denne Hypotese finder ogsaa nu for Tiden sin uafviselige Bekræftelse i hele Verdenssituationen, der gør det klart, at i samme Forhold som Folkene afkristnes, tiltager Korruptionen i alle Lag. Paa et Grundlag som Ateisme, kan et Rige ikke bygges op og holde sammen. Den russiske Tolk indrømmede ved en Samtale derom, hvor jeg fremsatte dette Synspunkt; at vel havde Historien ingen Eksempler derpaa, men Beviset derfor skulde Rusland føre.

Efter lykkelig overstaaet Biltur ankom vi til Sebastopol, hvorfra vi om Aftenen Kl. 21¹⁵ med Damperen Lenin skulde afrejse til Odessa, men der blev dog før Afrejsen Tid til at deltage i et stort Møde, hvor de ønskede at hilse paa Delegationen, og hvor vi fortalte om Forholdene i Skandinavien, samt bragte dem en Tak for Opholdet paa Krim. Sejlturen foregik i fint Vejr og sent gik man til Ro, men stod tidlig op for at nyde Sejlsadsen paa det forholdsvis rolige Hav under glitrende Sol; der var dog om Morgenens heller ikke andet at betragte end Havet og Flokke af legende Delfiner, der fulgte Skibet, først op ad Formiddagen begyndte man at skimte Bessarabiens Kyst og ved Middagstid gled Lenin ind i Odessas store Havn.

(Fortsættes.)



25 AARS JUBILÆUM

Fredag den 7. Oktober fejrede Lokomotivfører M. Matthiesen 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren, der blev ansat ved de tyske Baner og forrettede Tjeneste den meste Tid i Flensborg og Aabenraa, overgik ved Genforeningen i Juni 1920 til Danmark med Station i Aabenraa. Jubilaren er her særdeles afholdt for sin rolige og noble Optræden, ved hvilken han kun har skaffet sig Venner. Han har altid, saavel ved de tyske



M. Matthiesen

Baner som her været en god Kammerat og Organisationsmand, hvilket ogsaa blev paaskønnet fra hele Personalet i Aabenraa paa Jubilæumsdagen. Fuld Damp i de næste 25.

J.



Amerikansk.

I Anledning af Flyveren Lindberghs Modtagelse lod Pennsylvania Jernbanen et Særtog løbe fra Washington til New York. Det var Meningen, at den 361,5 km lange Strækning skulde tilbagelægges med 3 Timers Køretid og uden Ophold over Strækningen indtil udenfor New York, hvor Damplokomotivet skulde udveksles med et elektrisk Lokomotiv. Paa Grund af den voldsomme Fart fra Lokomotivet, der under Kørselen tog Vand fra en Ledning mellem Skinnerne, imidlertid ikke Vand nok, saaledes at der maatte bruges 4 Minutter til Standsning og Vandtagning paa en Mellestation, medens Omskiftning af Lokomotiv tog 3 Minutter. Hele Rejsetiden blev saaledes 3 Timer 7 Minutter, hvad der svarer til en Gennemsnitshastighed for hele Strækningen af 116 km/T. De første 348 km blev kørt med en Hastighed af 120 km/T, og over en Delstrækning var man oppe paa den voldsomme Hastighed af 137 km/T.

TAK

Hjertelig Tak til Dansk Lokomotivmands Forening, Medlemmerne af Afd. 41—42 samt alle Medansatte i Aabenraa for al udvist Opmærksomhed til mit Jubilæum.

M. Matthiesen, Lokomotivfører, Aabenraa.

Vi benytter herved Lejligheden til paa det hjerteligste at takke for den store Deltagelse, der er vist os ved vor kære Mand og Faders Sygdom, Død og Begravelse.

Lokomotivfører N. Nielsens Enke og Børn,
Aarhus H.

KONG CHRISTIAN D. IX's UNDERSTØTTELSESFOND

Af Kong Christian den IX's Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1928 kunne uddeles ca. 1100 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer eller til Personalfdelingen, hvor ogsaa Blanket til Ansøgning kan faas.

Blanketten, der maa udfyldes nøjagtig, er lydende paa saavel nærværende Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig, og Ansøgningen betragtes som gældende begge Fond, hvis ikke andet anføres. Af det sidstnævnte Fond uddeles 2700 Kr. i Portioner à 100 Kr.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør Andersen Alstrup,
Overbanemester H. Gram, Roskilde,
Søfartschef Heise, København,
Materialforvalter O. Larsen, København,
Værkmester P. Mikkelsen, København.
Trafikkontrolør Frk. Westergaard, København, og
Distriktschef Wissenbach, Struer.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

		NYE BØGER	
Sj. Faist.	Jyl.-Fyn		
14271	12712	Christensen, Arthur:	Folkestyrets Fremtid. Af Tidens politiske Problemer.
14272		Bredstrup, Stig:	I. H. Monrad. Liv og Gerning.
14273		Gøtzsche, Johs.:	Frederik Zeuthen, et Livsbillede.
14274	12711	Cash Wilson, W.:	Den muhammedanske Verden i Revolution.
14275		Tholle, Johannes:	Danske Gartnere, En Række Typer og Tidsbilleder.
14276		Ranulf, Svend:	Moralen og Samfundet. (Kultur og Videnskab)
14277	12780	Spong, Berit:	I Østgrønland.
14278	12781	Uhrskov, Anders:	To gamle Fortællinger.
14279	12762	Dixellius, Hildur:	Mereth. En Kvindeskikkelse.
14280		Esmann, Vilhelm:	Sange fra Præstegaarden.
14281	12765	Hørlyck, Helene:	Da Estrid vilde spille Gudinde.
14282	12778	Schartin-Antink, C. & M.:	Et Husfuld Mennesker.
14283	12783	Vollquartz, Ingeborg:	Den Yngste.
14284	12714	Clasen, Ninna:	Stedbørn.
14285		Skotte Mary:	Inger Kærgaard.
14286	12758	Carlsen-Skiødt, I. C. A.:	Paa Grænsevagt.

- 14287 12709 Baadsgaard, Anna: Det store Valg.
 14288 12730 Jensen, Hermann: Naquas sidste Kamp.
 14289 12759 Christensen, Karl: Den stærkeste Kvinde.
 14290 12767 Kamp, Anna: Ved Skellet. En ung Kvindes Tanker.
 14291 12773 Presskorn-Thygesen, Nanni: Da Judith skulde i Avisen. Fortælling for unge Piger.
 14292 12760 Daastrup, H.: Min Dagbog fra Fabriken.
 14293 12782 Uldall, Dorette: Nabobørnene, Fortælling for Smaapiger.
 14294 12717 Damgaard, Erna: Det ækle Bøh-Land.
 14295 12735 Kyrre, Hans: Konger og Kampe, En Fortælling fra Angars Tid.
 14296 12716 Dahlsgaard, Marius: Børnene fra Strandbjerg.
 14297 12731 Jürgensen, Jürgen: Høvdingesønnen.
 14056b Friis-Johansen, K.: De forhistoriske Tider i Europa. II Del.
 13419c 11842c Martensen-Larsen, H.: Om Døden og de døde, III Del. Paa Evighedens Kyst.
 14298 12771 Myres, J. L.: Tidernes Morgen.
 14299 Silverstolpe, G. Westin: Nationaløkonomi for alle.
 14300 12710 Buchholtz, Johannes: Skænk mig Fjender, Skuespil.
 14301 12754 Bauin, Vike: Dværgen Ulle.
 14302 12770 Korch, Morten: Perler paa Snor.
 14303 12784 Andersen, Knud: Brænding.
 14304 12800 Lacretelle, Jacques de: Marie Bonifas.
 14305 12785 Beck, Axel: Gennem Bolger og Brænding.
 14306 12816 Buchhave, H.: Paa Kryds og Tværs.



Ansættelse, henholdsvis Forflyttelse, efter Ansøgning fra 14—11—27 med Funktion som Motorførere:

Lokomotivfyrbøderne:

- A. Poulsen, Viborg, i Viborg.
 A. M. Jørgensen, Viborg, i Viborg.
 P. M. Pedersen, Viborg, i Viborg.
 P. Larsen, Østerbro, ved Østerbro Maskindepot.
 A. T. Tillebæk, Kh. Gh., til Østerbro Maskindepot.
 A. A. F. R. Jensen, Østerbro, ved Østerbro Maskind.
 J. E. P. Gelsing, Aarhus H., til Randers.
 E. K. Henriksen, Randers, i Randers.
 T. T. Riberholt, Aarhus H., til Randers.

Forflyttelse:

Lokomotivfyrbøder V. Bork, Struer, efter Ansøgning til Herning fra 1—1—27.

Lokomotivfyrbøder S. P. P. Hvam, Fredericia, til Aarhus H. under 8—11—27.

Tilbagekaldelse af Forflyttelse:

Den uansøgte Forflyttelse fra 1—11—27 af Lokomotivfyrbøder O. A. V. Michaelsen, Fredericia, til Aarhus H. er tilbagekaldt.

Afsked:

Lokomotivfører C. Christensen, Esbjerg, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31—1—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører V. Harmon, Nyborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—12—27 (min. Afsk.).



KØBENHAVNS LIGKISTEFABRIK

TELEFON 69 66

BLEGDAMSVEJ 50

TLF. VESTR. 43 57

GRUNDLAGT 1888

GRUNDLAGT 1888

Kyndig og samvittighedsfuld Vejledning samt Besørgelse af alt vedrørende Begravelse og Ligbrænding.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. November.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A 2, København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien

Annonce-Ekspedition

Ny Vestergade 7^a, København K.

Telefon Central 14,613.

Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20541.