



29. Aargang N^o 20.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Oktober 1929

ANGAAENDE BREMSESPØRGSMAALET.

I flere Artikler har vi beskæftiget os med ovennævnte Spørgsmaal, og vi har væsentligt beskæftiget os med den Side, der vedrører Sikkerheden, og der har vi bl. a. paapeget, at saaledes som Bremsebetjeningen kan være i skruebremsede Godstog er den meget mangelfuld, væsentlig fordi Togpersonalet har meget vanskeligt ved at høre Fløjtesignalerne fra Lokomotiverne. Af den Grund er Signalreglementets Forskrifter vedrørende Afgivelse af Signaler for Betjening af Bremsene meget problematiske, thi det er jo klart, at kan Signalerne ikke høres i en stor Del af Toget kan der ikke med Grund rejses Klager mod Personalet for daarlig Bremsning. Et Signal, der ikke kan høres, kan jo ikke efterkommes. Dette er af Organisationens paapeget ved den i en tidligere Artikel omhandlede Forhandling med den forrige Maskinchef, og denne maatte i det store og hele give Organisationens Repræsentanter Ret i deres Paastand. Vi har endvidere omtalt, at man vilde fortsætte med Forsøgene med Anbringelse af en Fløjte, der eventuelt skulde kunne føre til, at Fløjtesignalerne, der bliver afgivet af Lokomotiverne, kunde høres af Togpersonalet. Saa vidt vi véd er det endnu ikke lykkedes at opnaa et tilfredsstillende Resultat — det kan formentlig ikke naas. Kan Statsbanerne blive med at køre paa den Maade? Vi synes det ikke. Derfor er vi af den Opfattelse, at D. S. B., selv om det koster nogle Penge, maa gaa bort fra det nuværende Bremsesystem og over til et andet System. Og der er man jo saa heldig stillet, at der findes Sy-

stemer, der er saa gennemprøvede, saaledes at der ikke bliver Tale om Eksperimenter af nogen Art. Det gælder f. Eks. den Bremse, man anvender i vore Nabolande, Tyskland og Sverige, Kunze-Knorr Bremsen, som byder alle Fordele, baade med Hensyn til en ensartet Bremsning af hele Toget, altsaa lige kraftigt eller lige svagt i saavel forreste som bageste Del af Toget og Løsning af Bremsen paa ganske ideel Maade uden nogen Art af Ryk af Toget. Det gælder altsaa i første Række at faa indført en gennemgaaende Godstogsbremse, saaledes at den Sikkerhed, der er *nødvendig* ved Fremførelse af Godstog, opnaas.

Vi mener ogsaa, at man, naar man før eller senere bliver nødt til at skride til den paa pegede Foranstaltning, burde gaa over til at indføre Trykluftbremsen paa Persontogene, fordi man derved kunde spare de Udgifter, det medfører at bringe Vakuumbremsen i en saadan Orden, at den kan blive i sikkerhedsmæssig Henseende betryggende. Vi kan i den Henseende henvise til den af Statsbanerne udsendte Erklæring i Anledning af Uheldet ved Svanemøllen. Og selv om de i nævnte Erklæring omtalte Foranstaltninger iværksættes, bliver den Trykluftbremsen betydelig underlegen.

Med Hensyn til Sagens økonomiske Side har vi fra Ingeniør *Helge Forsman*, Stockholm, der er Leder af Svenske Statsbaners Bremseafdeling, bragt en Artikel i nærværende Blad Nr. 17, 5. September d. A. Vi har nu modtaget en Artikel fra Ingeniøren angaaende de Omstændigheder, hvorunder Trykluftbremsning af lokale Godstog finder Sted ved Sveriges Statsbaner, som vi gengiver nedenstaaende:

»For yderligere at belyse de Omstændig-

heder, under hvilke Trykluftbremsning af lokale Godstog finder Sted ved Sveriges Statsbaner, meddeles hermed nogle Opgivelser fra Strækningen Malmö—Ängelholm, hvilke Stationer ligger paa en Afstand af 82,3 Kilometer fra hverandre og med 21 Stk. mellemliggende Stationer. Afstanden mellem disse Stationer er mindst 1,1 km og højst 7,4 km (kun en Stationsstrækning). Som Regel varierer Afstanden mellem 3 og 4 km. Lokalgodstogene paa denne Strækning har et Ophold paa Stationerne mellem 3 og 15 Minutter for saa vidt Krydsninger ikke nødvendiggør længere Ophold. Efter gældende Togreglementsbestemmelser maa et almindeligt Lokalgodstog afgaa indtil 5 Minutter før Afgangstiden. Herved vindes, at et Tog, som en Dag ikke har ret meget at gøre paa en Station, kan ankomme 5 Minutter tidligere til den næste Station, hvor det kan have mere at gøre. Ligeledes kan jo et Tog uden Besvær gøre et længere Ophold paa en Station, hvis det skulde være nødvendigt.

Efterfølgende Opstilling viser nogle Opgivelser angaaende Trafikarbejdet paa en Del af ovennævnte Stationer (Aaret 1927):

	Inkommende og afgaaende Ek- speditioner pr. Dag Stk.	Antal til- og frakoblede Vogne pr. Dag Stk.	Godsmængde pr. Dag ton	Anvendt Stationspersonale pr. Dag Antal
Lomma	30	8	54	8 (9)
Önnerup . . .	4	2	18	1 (1)
Flädie	12	6	37	5 (5)
Stävieby . . .	3	3	23	3 (3)
Furulund . .	18	5	23	5 (5)
Södervidinge	6	2	15	2 (2)
Norrvidinge	8	3	20	3 (3)
Svalöf	82	15	93	8 (9)
Källstorp . .	7	3	23	2 (2)
Axelvold . . .	8	2	13	2 (2)
Kageröd . . .	23	7	40	4 (4)
Böketofta . .	3	2	13	2 (2)
Norra Vram	6	1	6	3 (3)
Spannarp . .	15	3	22	4 (6)

Tallene i (—) i Kolonnen »Anvendt Stationspersonale pr. Dag« er Antallet ved respektive Stationer inden Kraftbremsningens Indførelse*). Det fremgaar saaledes, at Personalestyrken paa Stationerne, som jo er beroende ogsaa paa mange andre Faktorer, ikke er

*) Trafikens Omfang var omtrent ens ved begge her anførte Tilfælde.

føroget siden Kraftbremsningens Indførelse. I Stedet er der jo, som ved flere Lejligheder paa vist indtraadt en stor Personalebesparelse i Lokalgodstogene, som nu bemandes med højst 3 Mands Togpersonale, hvilke maa hjælpe til ved Rangering og Godsbehandling paa Smaastationerne.

DOBBELT HUSFØRELSE.

Nedenstaaende refererer vi Højesterets Dom i den Sag, Lokomotivfører Viggo Johansen har rejst mod Generaldirektoratet. Sagen er, som det fremgaar af Dommen, henvist til Realitetsbehandling ved Landsretten. Nu vil Spørgsmaalet om V. Johansen har Ret eller om Generaldirektoratet har Ret blive afgjort.

»Lokomotivfører V. T. A. Johansen mod Generaldirektoratet for De danske Statsbaner.

Stævning dateret den 12. November 1928.

Ved Østre Landsrets Dom af 8. Oktober 1928 blev kendt for Ret: »Denne Sag afvises. Sagens Omkostninger ophæves.«

Af Højesteret afsagdes Fredag den 4. Oktober 1929 saalydende Dom:

Den indankede Dom er afsagt af Østre Landsret.

I den ved Lov Nr. 496 af 25. November 1921 Par. 7 som nyt Stykke 5 i Tjenestemandsløvens Par. 1290 indføjede Regels 1ste Punktum in fine bestemmes det, at der altid ydes en Tjenestemand Godtgørelse i Tilfælde af Forflyttelse, der sker samtidig med vedkommendes Forfremmelse. Da det af Appellanten under Sagen indtalte Krav saaledes er begrundet i en ved Forflyttelsen gældende Lovbestemmelse, maa han anses berettiget til at indtale Kravet ved Domstolene. Som Følge heraf vil Sagen i Overensstemmelse med Appellantens Paastand være at hjemvise til Landsretten til fornyet Foretagelse og eventuel Paakendelse i Realiteten, herunder om Betydningen af, at Statsbanerne har fundet Barakken egnet til Bolig for Appellanten.

Sagens Omkostninger for Landsretten i denne Del af Sagen vil være at ophæve, det Højesteretssagfører Heilesen tillagte Salær vil være at udrede af det Offentlige.

Sagens Omkostninger for Højesteret findes indstævnte at burde betale til Appellanten med 300 Kr.

Thi kendes for Ret:

Denne Sag hjemvises til Landsretten til fornyet Foretagelse og eventuel Paakendelse i Realiteten. Sagens Omkostninger for Landsretten i denne Del af Sagen ophæves, det Højesteretssagfører Heilesen tillagte Salær udredes af det Offentlige. Sagens Omkostninger for Højesteret betaler Indstævnte, Generaldirektoratet for de danske Statsbaner til Appellanten, Lokomotivfører V. T. A. Johansen, med 300 Kr., der udredes inden 15 Dage efter denne Højesteretsdoms Afsigelse.

Conform Højesterets Domprotokol.

Højesterets Justitskontor, den 4. Oktober 1929.

ELEKTRIFICERINGEN AF KJØBENHAVNS NÆRTRAFIK.

Under 21. April 1926 nedsatte Trafikminister *Friis-Skotte* et Udvalg til Undersøgelse af Muligheden for at foretage en hel eller delvis Elektrificering af den københavnske Nærtrafik. Spørgsmaalet havde tidligere været underkastet Behandling i en i 1911 nedsat Kommission, der afgav Betænkning i 1915, men Anlægene befandt sig den Gang ikke paa et Stadium, der tilstedede Elektrificering af den stærkest trafikerede Linie: Klampenborg, idet 3.—4. Spor mellem Hellerup og Klampenborg endnu ikke var bygget, og da Anlægget af nævnte Spor nærmede sig sin Fuldførelse, maatte de i 1915 afsluttede Undersøgelser anses for delvis forældede, saaledes at en fornyet Undersøgelse syntes paakrævet.

Udvalget af 1926 omfattede Maskinchef *Floor*, Formand, Banechef *Flensborg* og Trafikchef *Graae*, alle Afdelingschefer ved Statsbanerne, og Ingeniør *S. A. Faber*, der ogsaa var Medlem af Kommissionen af 1911. Efter Maskinchef *Floors* Afgang fra Banerne i 1927 indtraadte Maskinchef *Ove Munck* som Medlem og Banechef *Flensborg* tiltraadte Formandspladsen. Sem Sekretær fungerede først daværende Trafikinspektør *Juel-Hansen*, nu Sporvejsdirektør, derefter Trafikinspektør *Hyllstad*.

Udvalget har underkastet Driften af de københavnske Nærstrækninger, der i første Række kunde komme i Betragtning ved Elektrificering, en indgaaende Undersøgelse.

Der har indenfor Udvalget været Enighed om, at en omfattende Udvidelse af Toggangen paa Klampenborg- og Holtebanen vil være nødvendig — uanset Driftsformen —, hvis disse Baner — overfor den Konkurrence, som andre offentlige Befordringsmidler nu frembyder — skal kunne fastholde den nuværende Trafik, og end mere hvis en betydende Fremgang af Trafikken skal kunne forventes. Udvalget formener, at der hertil udkræves ikke blot en hyppigere Toggang, men ogsaa, at Afgangstider fra Stationerne bliver regelmæssige samt at Banernes Aktionsomraade udvides ved Opretelse af nye Mellemstationer i den Udstrækning, der kan forenes med Overholdelse af en passende kort Befordringstid. For Toggangens Vedkommende er Udvalget efter indgaaende Prøvelse kommet til det Resultat, at en regelmæssig 20 Min. Drift paa de to Linier bør søges opnaaet. Nye Stationer anses for ønskelige saaledes. Ved Etablering af Billetsalg og Nedgang fra Tietgensbroen til Nærtrafikperro-nerne paa Københavns Hovedbanegaard tilvejebringes der indenfor Hovedbanegaardens Omraade en ny Nærtrafikstation i umiddelbar Nærhed af Stoppesteder paa Sporvejslinierne 4 og 10. Udfor Axeltorv — mellem Gl. Kongevej og Axeltorvsbroen — lægges en Station med bekvem Adgang fra Hovedfærdselsaarerne Vesterbros Passage, Gl. Kongevej og Gyldenløvesgade.

Endvidere oprettes der nye Stationer ved Nordre Frihavnsgade, Svanemøllen, Bernstorfsvej (mellem Hellerup og Gentofte) og Ørne- gaardsvej (mellem Gentofte og Lyngby).

Uanset hvilken Driftsform der vælges, vil Indførelsen af en intensiv, regelmæssig Tog- gang kræve Anlægsforanstaltninger. Stations- udvidelser, Udvidelser og Ændringer af Signal- og Sikringsanlæg, Fjernelse af Niveauskærin- ger med Veje m. m., der vil medføre følgende anslaaede Udgift:

Klampenborghanen ..	ca. 2 Mill. Kr.
Holtebanen	ca. 3,7 » »

af hvilke Beløb dog henholdsvis 150 000 Kr. og 2,2 Mill. Kr. vedrører Foranstaltninger — bl. a. Udvidelse af Holte Station og Fjernelse af Niveauskæringer —, der maatte foretages indenfor et kort Aaremaal, selv om den nuværende Driftsintensitet bibeholdes.

Med Hensyn til Muligheden af at opnaa en Forrentning af de Beløb, Udbygning og Modernisering af Nærtrafikken saaledes vil kræve, er Udvalget af den Opfattelse, at en Trafikstigning, der kan forrente Udgiften, kun vil kunne opnaas, hvis den udvidede og moderniserede Drift tillige elektrificeres, idet denne Driftsform dels vil tilstede den ønskelige Udvidelse af Holdstedernes Antal, dels — uanset Standsningen ved de nye Holdsteder — vil frembyde en saa betydelig Befordringshurtighed, at Banerne i saa Henseende vil være andre offentlige Befordringsmidler langt overlegne. Til Eksempel anføres, at Befordringstiden Klampenborg—Nørreport til ca. 19 Min., Holte—Nørreport til ca. 27 Min.

Til Elektrificering vil udover de forannaævnte Beløb medgaa:

Til Klampenborgbanen ca. 4,6 Mill. Kr.
Til Holtebanen ca. 2,5 » »

Den rene Driftsudgift vil være lavere ved elektrisk Togfremførelse end ved Dampdrift. Medtages Udgiften til Forrentning og Afskrivning af de specielle elektriske Anlæg, vil elektrisk Drift medføre en ca. 96 000 Kr. højere Driftsudgift. Til Forrentning og Afskrivning saavel af de Anlæg, en intensiv regelmæssig Toggang uanset Driftsformen kræver, og af Anlægsudgiften ved Elektrificering vil der efter Udvalgets Beregning kræves en Trafikstigning paa ca. 50 pCt. Naar Fordele ved den intensive Toggang forbindes med en betydelig forøget Hastighed og en væsentlig Forøgelse af Banernes Aktionsomraade, saaledes som forudsat, anser Udvalget det for sandsynligt, at en saadan Trafikstigning forholdsvis hurtigt kan opnaas.

Udvalget i sin Helhed har forestaaet Elektrificering af de nævnte Linier iværksat, Klampenborgbanen først, derefter Holtebanen, der først kan optage en intensiv Drift, naar det i sin Tid vedtagne Dobbeltspor Holte—Hillerød er færdigbygget.

I Henseende til videre Elektrificering har der indenfor Udvalget været Enighed om, at den nye Linie Frederiksberg—Hellerup, der ventes aabnet for Drift i Forsommeren 1930, bør elektrificeres i Tilslutning til de foran nævnte tvende Linier og i saa Fald med Førsel af de elektriske Tog fra Frederiksberg over Vanløse til Hellerup (en dobbeltsporet Forbin-

delseslinie fra Vanløse Station til et Punkt paa den ydre Godslinie ved Richsvej maa bygges) og i fornøden Udstrækning videre til Klampenborg og Holte.

Vanløse Stations Ombygning samt Udbygning af Banen til intensiv Trafik vil medføre en Udgift af ca. 730 000 Kr. Elektrificering vil medføre en yderligere Udgift af ca. 2,4 Mill. Kroner.

Et Flertal indenfor Udvalget (Flensborg, Graae, Munck) har ment, at Elektrificering af Frederiksberg—Hellerup Linien bør foretages som næste Skridt i Elektrificeringen efter Holtebanens Elektrificering.

Et Mindretal (Faber) har heroverfor hævdet, at en Fortsættelse af den elektrificerede Klampenborglinie over Valby—Vanløse bør gaa forud i Rækkefølgen bl. a. under Hensyn til den stærke Udvikling af de nordvestlige By- og Landdistrikter, og at de herfor nødvendige Foranstaltninger bør paabegyndes straks efter Aabningen af den elektriske Drift paa Klampenborglinien og samtidig med Forberedelserne til Elektrificering af Holtelinien.

Flertallet har med Hensyn til Elektrificering saavel af Balleruplinien som af Roskilde- linien ment, at det først vil være muligt at angive Rækkefølgen for Elektrificeringen af Strækningerne over Valby, naar Anlægs- og Trafikforholdene vest for København til sin Tid er taget op til Behandling i Forbindelse med de store Anlægsarbejder, der i Løbet af nogle Aar maa antages at ville være nødvendige paa begge Strækninger, bl. a. Bygning af 3.—4. Spor København—Valby og Vigerslev—Roskilde (til sidstnævnte Anlæg haves Lovhjemmel, men Anlægget er stillet i Bero).

Det elektriske Materiel — Motorvogne og Bivogne — foreslaar Udvalget fremstillet op udstyret i Lighed med de nye Nærtrafikvogne, dog med bekvemmere Indstigning, idet Perro- nerne foreslaas forhøjede betydeligt. 2. Vogn- klasse forudsættes afskaffet.

Fra Københavns Belysningsvæsen og N. E. S. A. foreligger Tilbud paa Levering af elektrisk Strøm.



STUDIEREJSEN 1929.

Foreningen har atter i Aar tænkt paa de Medlemmer, som paa Grund af Sprogveskueligheder er afskaaret fra at kunne rejse i Udlandet, idet man igen har foranstaltet en Studierejse til det sydlige Udland. Det synes, som om de hidtidige Rejser er forlobet til Deltagernes Tilfredshed; thi der havde i Aar meldt sig 54 Medlemmer med Anmodning om at komme til at deltage i Rejsen. Man blev enige om at ansætte Deltagerantallet til 40, og disse afrejste da den 1. Sept. fra deres respektive Hjemsted, saaledes at alle var samlet ved Afgang fra Kolding.

Rejsens første Maal var de tyske Lokomotivmænds Feriehjem ved Hannovers-Münden, hvortil Selskabet ankom den 2. Sept. Kl. 5,20. De tyske Jernbanemyndigheder havde elskværdigst reserveret Pladser fra henholdsvis Padborg til Hamborg og derfra til Hannovers-Münden. Sidstnævnte By, som ligger ca. 1 Times Jernbanekørsel nordøst for Kassel, kaldes paa Grund af sin smukke Beliggenhed ogsaa for »lille Heidelberg«. Den har ca. 14000 Indbyggere og ligger paa det tidligere Kongerige Hannovers Grænse mod Hessen. Ved Ankomsten modtoges Rejsedeltagerne af 2 Repræsentanter for vor tyske Broderorganisations Hovedbestyrelse, Kollegerne *Motog* og *Schneider*. Berlin, førstnævnte er Formand for Feriehjemsudvalget, samt 2 i Hannovers-Münden stationerede Medlemmer af Feriehjemsudvalget, Kollegerne *Mügge* og *Jouvenal*. Paa Feriehjemmet, der ligger paa en Bjergskraaning ca. 15 Min. Gang fra Banegaarden, var der dækket Frokostbord til os, og straks efter Frokosten begav hele Selskabet sig paa Vandring ned til Byen, hvor man besaa Raadhuset, forskellige gamle Bindingsværkshuse, samt aflagde Besøg ved den saakaldte *Weserstein*. Det er en Sten, som er rejst paa det Sted, hvor de to Floder *Werra* og *Fulda* løber sammen og faar Navneforandring; idet den af de to nævnte Floder dannede Strøm er Weseren, der som bekendt udmunder i Nordsoen et Stykke udenfor Bremen. Videre gik Turen op af Bjergskraaning til et Mindesmærke »Tillysskansen«, der erindrer om 30 Aarskrigen, under hvilken General Tilly belejrede Byen. Turen gik nu atter til Feriehjemmet, hvor Middagsmaden ventede.

Om Eftermiddagen havde vi Lejlighed til at bese hele Hjemmet, som af nu pensioneret Lokf. V. P. Hansen tidligere er omtalt og afbildet i Dansk Lokomotiv Tidende, nemlig i Aargang 1922, Side 9. Hovedbygningen er opført først i dette Aarhundrede, men for nogle Aar siden er der sket en Udvidelse; idet der paa en Nabogrund er opført en Villa, saa der ialt haves Plads til 120 Personer. Hjemmet administreres nu af en forhenværende Lokomotivfører; Prisen for Opholdet er 4,50 Mark pr. Dag for Voksne og Børn over 10 Aar, for Børn fra 6—10 Aar betales Halvdelen; ved Ophold paa mindre end 3 Dage er Pensionsprisen 50 Pfennige højere. Værelserne er ikke alle ensartet udstyret, idet nemlig en stor Del af Møblerne til disse er skænket af forskellige Afdelinger, hvis Navn er angivet et eller andet Sted i Værelset, som Regel paa Døren; der

findes f. Eks. Hamborgværelse, Berlinerfærelse o. s. v. Om Aftenen var der selskabeligt Samvær mellem de i Hjemmet boende tyske Kolleger med Familier og vore Rejsedeltagere. Der holdtes fra saavel tysk som dansk Side Taler om Samarbejdet mellem de to Landes Lokomotivmandsorganisationer og om Sammenholdets Betydning. Nogle af Hjemmets Pensionærer havde dannet en Sangforening, som med velskolede Stemmer foretog mange smukke Sange. Andre Pensionærer gav ved Foredrag af lystige Sange deres Bidrag til Underholdningen, og der var Lejlighed til en ganske lille Svingom, saaledes at alle var enige om at have tilbragt en Aften, som sent vil glemmes.

De fleste af vore tyske Kolleger benytter deres Ophold paa Feriehjemmet til Spadsereure i de dejlige Skove, som til begge Sider strækker sig milevidt langs Floderne. Følgelig benyttede ogsaa vi den næste Dags Formiddag til en efter vore tyske Kollegers Udtalelser kort Tur, nemlig en Udflugt paa ialt ca. 15 km. Hele Turen tilbagelagdes i Skove med en henrivende ren og let Luft; men det var nogle Steder »Bjergbestigning«, saa da vi efter 3½ Times Fravær (hvoraf 1 Times Rast) kom tilbage til Hjemmet, var der overalt Appetit til Middagsmaden. Umiddelbart efter at denne var sat til Livs, slog Afskedens Time, Sangkoret sang en Afskedssang, og det gik mod Banegaarden for at tiltræde Rejsen til Kassel. Her modtoges vi af vor Kollega, Lokomotivfører *Jäger*, Formand for den af den tyske Lokomotivmandsorganisationes Distriktsafdelinger, som har Sæde i Kassel (2400 Medlemmer), og tillige Formand for Distriktet Kassels Bedriftsraad. Ved Herr *Jägers* Assistance var det lykkedes at arrangere et Besøg i det derværende Maskindepot, hvor vi modtoges af dettes Leder (en Maskiningeniør, som til Assistance har 4 andre Maskiningeniører) samt af en Embedsmand, hvis Stilling svarede til vore Maskinbestyrstillinger. Disse Embedsmænd gav os en Række Oplysninger om Personaleantal — Kontor-, Lokomotiv-, Depotpersonale o. a. —, Lokomotivernes og Personalets Udnyttelse m. v.; det er værd at notere, at der f. Eks. paa Drejeskiven var en lille Hytte, saa Drejeskivemanden kunde staa i Tørvej, naar han betjente Motoren, men der var paa den anden Side ogsaa sørget for, at den paa-gældendes Tjenestetid var optaget af Arbejde; thi paa et lille Spor ved Drejeskiven stod 2 Lokomotiver, hvis Aftørring paahvilede Drejeskivemanden. I det hele taget gøres der ved de tyske Baner en udstrakt Brug af Søndring mellem »Tjenestetid« og »egentlig Arbejdstid«, saaledes at den Del af Tjenestetiden, som ikke medgaar til »egentligt Arbejde«, kun medregnes med en vis Procentdel som f. Eks. vor Raadighedstjeneste; i Tyskland indskrænker Anvendelsen af denne Beregningsmaade sig dog ikke som hos os til Lokomotivpersonalet alene, men anvendes overfor hele Personalet, Kontorpersonalet indbefattet. Bemærkes maa ligeledes, at der 2 Gange ugentlig afholdes Instruktionsforedrag for Lokomotivpersonalet; her omtales forskellige tekniske Nyheder, Ændringer m. m., ligesom ogsaa Ændringer og Tilføjelser i Instruktionsstoffet behandles. Hver enkelt



Fig. 1. Deltagerne i Studierejsen samt 4 tyske Kolleger (X) paa Trappen foran vore tyske Kollegers Feriehjem.

af Personalet har Pligt til i det mindste visse Gange om Maaneden at overvære disse Instruktionsforedrag, til hvilke der i Tjenestefordelingene er afsat Tjenestetid, og hvortil der som Regel er knyttet $\frac{1}{2}$ Spørgetime; paa den anden Side er Maskinbestyreren forpligtet til mindst een Gang hvert halve Aar at holde Foredrag i hver enkelt af de ham underlagte Depoter. Af Hensyn til Reparationer paa Lokomotiverne forefandtes paa hvert enkelt Lokomotiv en Reparationsbog, som Lokf. afleverede paa Depotets Kontor efter forinden at have opført de Reparationer, der ønskedes udført. Haandværkerne maatte i Reparationsbogen kvittere for Reparationernes Udførelse og derefter anbringe Bogen paa sin Plads paa Lokomotivet. Dersom Lokf. næste eller næstfølgende Dag paany vilde anføre samme Reparation som den foregaaende eller næstforegaaende Dag, skulde dette ske med rød Skrift, saa Depotet kunde undersøge, hvorvidt Reparationen var daarligt udført eller evt. slet ikke udført. Efter en Rundgang gennem Remiserne og dertil knyttede Anlæg — Kulgaard, hvor 3 bag hinanden holdende Maskiner samtidig kunde kulforsynes, og hvor Kullenes Vanding foregik automatisk samtidig med, at de styrtede ned i Tenderen; Sandtørreanlæg gennem hvilket Lokomotiverne »sandforsynes« gennem en Kran med forskydelig Udligger akkurat som vore Vandkraner; Undervisningslokaler med forskellige Tegninger og Modeller; Markettenderi o. a. — blev 2 af Teknikkens nyeste Opfindelser paa Lokomotivernes Omraade, nemlig et »Højtrykslokomotiv« med 60 at. Spænding og et Lokomotiv med »Drivtender« (et Lokomotiv, hvor ogsaa Tenderen bruges til Fremdriftsmiddel) forevist og forklaret. »Højtrykslokomotivet«, der har baade en Røgrørskedel og en Vandrørskedel, er af Maskiningeniør Møllgaard, Aarhus, ret udførligt beskrevet i D. L. T. 1926 Side 101—102, hvor der tillige findes et Billede af bemeldte Lokomotiv; der er derfor ingen Grund til her at fremkomme med

Gentagelser, men udover at henvise til nævnte tidligere Artikel blot oplyse, at Opgaven m. H. t. Konstruktionen ikke har været let, idet det ikke er et helt nyt, men et opbygget Lokomotiv; at heller ikke Fabrikationen har været helt almindelig Lokomotivfabrikation fremgaar bl. a. deraf, at »Fyrkassen« dannes af Højtrykkedlens Vandrørssystem, der er tilpasset, saa Rørene ligger ganske tæt op ad hinanden. Maskinen kører nu fast i Tur, uden at »Forsøgsperioden« dog endnu er afsluttet. For saa vidt angaar Lokomotivet med Drivtenderen har Maskiningeniør Møllgaard ligeledes i D. L. T. 1926 Side 100 bragt en Omtale vedfojet et skematisk Billede. Princippet er det, at Spildedampen fores fra Udgangsrøret hen til en i Tenderen anbragt Turbine, der kan anvendes til saavel forlængs som baglængs Kørsel. Efter at være anvendt der gaar Dampen i Kondensator for at fortættes og paabegynde et nyt Kredsløb.

Medens fornævnte Illustration var en skematisk Fremstilling, vil Lokomotivets virkelige Udseende kunne ses af hosstaaende Billede. Den store »Udvækst« paa Røggammerdøren er en Ventilator til at frembringe den fornødne Træk i Fyret. Selve »Tendermaskinen«, d. v. s. Drivturbinen m. v. kan dog ikke ses paa Billedet, da den ligger inde i Tenderen.

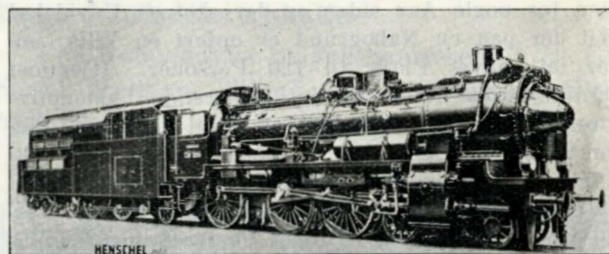


Fig. 2. Lokomotiv med Drivtender. Bygget af Henschel & Søn i Kassel.

Begge de omtalte Lokomotiver er bygget paa *Henschel og Søn's* Lokomotivfabrikker, hvortil man tidlig næste Morgen startede. Naar der tales om Fabrikker, er det saaledes at forstaa, at Monteringsværkstedet ligger inde i selve Byen, medens Storsmedie og Kedelsmedie ligger i *Rothenditmold*, Model-snedkeri og mekanisk Afdeling ligger i *Mittelfeld*. I Krigsperioden fabrikeredes paa Henschels Fabrikker store Mængder Krigsmateriel, men nu er Fabrikationen af betydelig fredeligere Art, idet der foruden Lokomotivfabrikation nu er slaaet ind paa Fabrikation af Automobiles, særlig store Omnibusser. Der er jo adskilligt, som tyder paa, at Gadetrafikens fremtidige Udvidelse vil blive Omnibuskørsel i Stedet for Sporvognskørsel, f. Eks. er *Wiesbaden* helt gaaet bort fra Sporvogne og har indført Omnibuskørsel. Fabrikkerne og en lang Række af de Lokomotivtyper, som er fremstillet der, er beskrevet i D. L. T. 1926 fra Side 136 indtil Side 173. Rejsedeltagerne deltes i 2 Hold, som under Ledelse af henholdsvis Driftsingeniør *Thiemann* og Montageingeniør *Michel* samt Overkontrolmester *Föse* og Ingeniør *Berger* førtes gennem alle 3 Fabrikker. Det var overordentlig interessant at se den Nøjagtighed, hvormed Smedegodset fremstilledes; i mangfoldige Tilfælde var det saa at sige færdigt, naar det kom fra Smedien. I Kedelsmedien bemærkedes særligt den moderne Grube, hvor alle Kedlernes Sammennitning foregaar. Nitningen sker ikke ved Slag, men ved hydraulisk Pres, og hele Historien betjenes af 2 Mand. Det var interessant at se Ordningen af Modelkamret, hvor der var et saadant System, at den enkelte Model hurtigt kunde findes blandt de mange tusinde. Med Hensyn til Automobilfabrikationen har Fabriken søgt at finde en særlig Type, som kan repræsentere Firmaet, og det er saa Hensigten kun at fremstille denne ene Type. Hvad angaar Lokomotivfabrikationen havde Fabriken for Tiden større Ordre fra Holland, Rumænien, Indien og Argentina. Nævnes maa ogsaa Læringleværkstedet og det dertil knyttede psykologiske Prøveum, hvor saavel Lærlingene som voksne Arbejdere til et eller andet Specialarbejde underkastedes psykologiske Prøver. Lærlingene anbringes det første Læreaar i Læringleværkstedet og indøves der i Betjening af de forskellige Maskiner saavel i Arbejder ved Skruestikken. Gennem hele dette Aar maa hver enkelt Lærling hver 14. Dag file paa et Stykke Jern, der er anbragt paa en saadan Maade, at der samtidig tegnes Diagram baade af Filstrøgenes Længde og deres Ensartethed med Hensyn til den under Arbejdet anvendte Energi (om der trykkes lige haardt under hele Filstrøget), ligesom det ogsaa paa Diagrammet kan aflæses om den, der prøves, fører sin Fil lige eller ej. Til bestemte Tider afbrydes Arbejdet af gymnastiske Øvelser, under hvilke Drengene maa op paa Filebænkene. Det var en Fornøjelse at se Prøvearbejder fra Drengenes første henholdsvis andet Lærehalvaar.

Efter Gennemgang af alle 3 Fabrikker var Deltagerne Firmaet Henschel og Søn's Gæster ved en Middag, hvor alene Bordets Udsmykning — Dannebrogssflag samt et Væld af røde og hvide Roser —

viste, at Firmaet ikke alene havde givet os Tilladelse til at bese dets Virksomhed, men ogsaa havde tænkt paa vore specielle Følelser som danske. Ved Bordet bragtes en Tak til Firmaet Henschel og Søn saavel for dets Beredvillighed til at lade os bese Virksomheden som for den udviste Gæstevenlighed. Driftsingeniør *Thiemann* gav en Række Oplysninger dels om Firmaets Virksomhed og Vækst gennem Aarene, dels om Antallet af de Lokomotiver, Firmaet havde leveret til Danmark (Stats- saavel som Privatbaner); han sluttede sin Tale med at minde om Mundheldet »Kærlighed skaber Genkærlighed«, idet han haabede, at den Kærlighed, hvormed Rejsedeltagerne var blevet modtaget af Firmaet Henschel og Søn, vilde vække Genkærlighed. Som Erindring overrasktes Rejsedeltagerne hver 4 Postkortfotografier nemlig af »Højtrykslokomotivet« af Lokomotivet med Drivtender, af et Lokomotiv til Kulstøvfyring og af Jubilæumslokomotivet Fabriksnummer 21 000.

Umiddelbart efter Middagen gik det ud af Byen til Slot og Park *Wilhelmshöhe*, som i sin Tid var Residens for de hessiske Kurfürster, og hvor den sidste tyske Kejser som Regel opholdt sig et Stykke Tid hver Sommer. Der blev Lejlighed til et Besøg i Slottet, ligesom man besøgte det i Slotsparken anlagte Kæmpemonument, *Herkules*, som er opført af Tufsten af vulkansk Oprindelse, og som gemmer Vandbeholder til de i Parken værende Springvand.

Fra Kassel drog vi tidlig næste Morgen videre til *Eisenach* og var dermed i Thüringens stærkest besøgte By. Eftermiddagen anvendtes til en 5 Timers Automobiludflugt i Omegnen (*Eisenach — Wartburg — Eisenach — Hohe Sonne — Wilhelmsthal — Eisenach — Burschenschaftsdenkmal — Eisenach*). Man besøgte det berømte Wartburg Slot, hvis Navn vil være alle D. L. T.'s Læsere bekendt, idet det jo var der, Morten Luther under Navnet »Junker Jørgen« oversatte Bibelen fra 4. Maj 1521 til 1. Marts 1522; da Lokf. *Spoer* i D. L. T. 1926 Side 39 har givet en Beskrivelse af Wartburg Slot, skal der ikke her fremsættes Gentagelser, men blot meddeles, at en anden af de Ting, som gør Wartburg Slot saa berømt, nemlig Maleriet af »Sangerstriden i Wartburg« efter wartburgkyndiges Mening ikke støtter sig paa Virkeligheden, men paa en Folkevis fra 1263. Paa Vejen til »Hohe Sonne«, 434 m over Havet, foretoges en Spadseretur gennem en 180 m lang Bjergkløft »*Drachenschlucht*«, som nogle Steder er saa smal, 40 cm., at to kraftige Mennesker ikke kan komme forbi hinanden.

Den paafølgende Dag Kl. 7,00 startedes paany fra Eisenach for pr. Automobil at foretage en Dagstur gennem Thüringens allersmukkeste Egne. Thüringen benævnes ogsaa »Tysklands grønne Hjerter«, og man forstaa, at de indfødte, naar de kommer udenfor Thüringens grønne Skove og henrivende Landskaber, straks faar Hjemlængsel. Automobilturen gik fra *Eisenach* over *Bad Thal — Tabarz — Friedrichroda — Tambach-Dietharz* til *Oberhof*, hvor der rastedes, derfra videre udenom Thüringens højeste Punkt »*Schneekopf*«, 978 m over Havet, over *Schmücke* til *Ilmenau*, hvor man spiste Middag, og

videre over *Plaue* — *Arnstadt* til *Erfurt*. Undervejs passeredes den Bjergstrækning, paa hvilken de aarlige Gabelsberger Automobilvæddeløb finder Sted. Hele Automobilturen var en ganske vidunderlig Tur gennem idylliske Skove og storslaaede Bjerglandskaber. Vi saa mangfoldige Turister til Fods, ældre, yngre og ganske unge; Ægtepar, unge Mænd, unge Kvinder i Følgeskøb, men ogsaa enkeltvis, alle med Stok og Rygsæk. Den tyske Arbejderstand og Middelstand, som er vænnet til og som elsker at holde Ferierne ude i Naturen for der at hente Helsebod for Dagliglivets Slid, regner ikke med nogle Kilometer mere eller mindre at gaa, blot Tiden er tilstrækkelig.

Efter en lille Rundtur i *Erfurt* fortsattes med Toget til Berlin, hvortil vi ankom Kl. ca. 22,00 hele Selskabet Besøg paa Banegaarden i Friedrichstrasse for at se paa Storstadstrafiken dér, men allerede Kl. 9,00 var vi i *Siemensstadt* hos de forenede Jernbanesignalfabriker. Paa denne Fabriks Modelsamling tilbragte Rejsedeltagerne nogle interessante Timer under d'Herrer Prokurist *Möller's* og *Hundhausen's* Ledelse. Vi havde Lejlighed til at se Blokapparater af flere forskellige Systemer hel- og halvautomatiske, Enkeltspors- og Dobbeltsporsblokke m. v., i Virksomhed. Da Apparaterne var gennemskaaet, kunde man udmærket følge hele Gangen i Anlægene. Vi saa Modeller af det sidste nye m. H. t. Rangerbanegaarde, nemlig et System med Rangerryg, som vi har det i Aarhus, men Manden, der leder Rangeringen, indstiller Sporene blot ved at trykke paa nogle Knapper; skal den kommende Vogn f. Eks. paa Spor 14, trykkes Knap 14 ned, og alle de Sporskifter, der skal skiftes for at give Togvej til dette Spor, skiftes automatisk. Saasnart den paagældende Vogn er passeret Rangerlederens Plads, kan han indstille for den næste Vogn. I Tyskland findes 8 saadanne Anlæg, og ved hver af disse kan een Maskine nu præstere mere Arbejde end tre Maskiner kunde med den almindelige Rangering. Desuden saa vi Daglyssignaler og en Model af Berlins elektrificerede Bybane med Signalanlæg, Sporspærrer osv i det hele et overmaade interessant Besøg. Fabrikens Repræsentanter gjorde ved en lille Frokost opmærksom paa, at selv om vi under Besøget havde set adskillige Ting, som ikke fandtes i Danmark, saa maatte det ikke overses, at nogle af disse Ting kun var beregnet paa Stortrafik og slet ikke kunde komme paa Tale under vore Forhold. Vilde man tage samtlige tyske og samtlige danske Statsbaner under eet, var de danske Statsbaners Stationer gennemsnitlig bedre sikrede end de tyske. Yderligere oplyste samme Repræsentanter, at de danske Statsbaners Embedsmænd ved eventuelle Køb ikke plejer at interessere sig for sikkerhedsmæssigt ringere Apparater, selv om de maaske er billigere i Indkøb. Sam et lille Eksempel paa Storbyernes Arbejds- og Trafikforhold skal oplyses, at der i *Siemensstadt*, som er en af Berlins Forstæder, bor 3000 Mennesker, men i de derværende Fabriker (*Siemens* og *Halske*) beskæftiges 64 000 Mennesker. Da det jo er klart, at BANNERNE ikke med eet Tog kan bringe saa mange Men-

nesker til eller fra Arbejdspladsen, er Arbejdstiden indrettet derefter, saaledes at et Hold Arbejdere begynder Kl. 6,30, næste 6,45, næste Hold 7,00 o. s. fr. til Kl. 8,30. Paa tilsvarende Maade er det arrangeret ved Arbejdstidens Ophør.

Resten af Lørdagen benyttedes til et Besøg i Raadhuskælderen, en Automoblrundtur i Berlin bl. a. med Besøg i Lufthavnen, og om Søndagen var alle Deltagerne paa Automobiltur til Potsdam med Besigtigelse af Slottene og Garnisonskirken. Mandag skiltes Deltagerne, idet nogle rejste hjem over Hamborg andre over Warnemünde; men alle var enige om at have tilbragt nogle skønne og udbytterige Dage sammen, ligesom der var absolut Enighed om, at vi overalt var blevet godt og imødekomende behandlet.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Til Eftertanke.

Vi har en Kongrevedtagelse, som gaar ud paa at yde et Vederlag paa 1 Kr. pr. Dag, til de Lokofb., som har været beskæftiget i Værkstederne i 1927, 1928 og 1929. Det er efter min ringe Forstand en af de daarlige Vedtagelser, som endnu har har set Dagens Lys inden for vor Organisation. Kun faa aner vist, hvad dette vil sige, at Foreningen skal yde denne Understøttelse, det vil sige ca. 25 000 Kr. ud af Foreningens Kasse. Naar man saa samtidig tænker paa, hvem det er, som skal have alle disse Penge, det er nemlig de af os (mig selv iberegnet), som den daværende Venstregering havde dømt til Afsked, grundet paa Personalbesparelse, og vi fik kun Lov til at blive i vore Pladser ved Organisationens kloge og forstandige Politik; men det var næppe gaaet op for os, at nu havde vi vor egen Skind hyttet, før end vi højlydt begyndte at raabe op om, hvor daarlige en Organisation vi tilhører, naar den ikke engang kunde skaffe os denne Forskelsløn, der var mellem vor lille Løn og denne Mands Løn, hvis Arbejde vi udførte inde i Værkstederne. Da det gik op for os, at D. S. B. ikke vilde yde os denne med Rette tilkommende Forskelsløn; fandt man hurtigt paa en anden Udvej, nemlig den at faa Foreningen til at yde en passende Understøttelse, og atter smilede Heldet til os i Form af et Forslag til Kongressen fra en af Landets Afd., gaaende ud paa at yde de Lokofb., der var beskæftiget i Værkstederne et Vederlag paa 1 Kr. pr. Dag. Et saadan Forslag syntes paa Forhaand at være dødsdømt, men paa en eller anden forunderlig Maade, som maaske mange af Kongresdeltagerne ikke engang kan redegøre for, blev Forslaget vedtaget. Men nu staar det til os, der skal have Pengene, om vi har den rette Organisationsforstaaelse, for hvis vi har dette, lad os da een som alle og alle som een være enige om, at vi i dette som i saa mange andre Spørgsmaal lader H. B. ordne det efter bedste Skøn, lad os vise, at vi har den rette Forstaaelse af Organisationens kloge Politik, den Gang den reddede os for at komme ud i de arbejdsløses Rækker, lad os vise, at vi ikke er bange

for ogsaa selv at tage et Tag med, naar det gælder Organisationens og dermed vore alles Vel; tænk paa, at en Organisations Magt ligger i Penge, hvorfor skal vi saa selv være med til at sprede Foreningens Kapital, for husk paa, at denne Gang gælder det 25 000 Kr., næste Gang maaske noget mere. Lad os være de sidste til at anvise D. S. B., at under en Venstreregering kan vi godt selv betale en Del af den Arbejdskraft, som er nødvendig, naar Regeringen skal have sit Besparelsessystem sat i Kraft. Det, vi maa tænke paa ved denne Sag, er ikke de faa Øre, vi mistede pr. Dag i Natpengetab, da vi maatte gaa i Værkstederne paa et Magtbud fra Regeringen, men de mange Kroner pr. Dag vi vandt ved vor Organisations kloge Politik, da den reddede os for at blive kastet paa Gaden, ud i Arbejdsløshedens Mørke.

En, der har været paa Værkstedet.

Fagstolthed.

En Lokfyrb. (Gb.) har været sygemeldt ca. 1 Aar paa Grund af Tilskadekomst i Tjenesten, og Forsikringsraadet har meddelt vedkommende at hans Arbejdsevne er nedsat med 10 pCt. og i Anledning af Tilskadekomsten tilkendt ham en Erstatning i Forhold dertil. Da det er Armene, der er daarlige, kan Lokomotivfyrbøderen ikke fortsætte ved Lokomotivtjenesten, (hvilket er Bevis for, at Lokomotivtjenesten fordrer 100 pCt. Arbejdere).

Generaldirektoratet tilsendte i den Anledning 1. Distrikt en Anmodning om at finde Beskæftigelse til Lokomotivfyrbøderen ved et eller andet, Fremgangsmaaden er jo ordret angivet i Lønningslovens Paragraf 56, og man skulde tro, at det i Vk., Remise, Depoter eller Magasiner havde været muligt at finde en Plads, der stod i Forhold til vedkommendes Uddannelse og Evner. Men det gik her, som saa mange Gange før, Maskinbestyreren for 1. Distrikt fandt her igen en Lejlighed til at sparke bagud (opad til er Nakken bøjet). Det var jo kun en Lokfyrb., det drejede sig om, Maskinbestyreren kendte ham ikke, han er en af dem, som ingen Sager har haft, og som saadan har der ingen Anledning været til, at Maskinbestyreren kunde lære ham at kende, og det skulde man jo tro kunde være en anbefaling for Manden, men Distriktschefen og Maskinbestyreren blev enige om, at en Ledvogter Plads i Borup kunde være passende til Manden, som har sat en Del af sin Arbejdsevne til ved Udførelse af sit Arbejde. Vedkommende Lokfyrb. er i Besiddelse af en vis Fagstolthed og nægtede at modtage Pladsen som Ledvogter, idet han mente, at Loven ikke tillader sligt, og blandt andet mener han, at han ikke har staaet 5 Aar i Lære for saa i sin bedste Alder at skulle rulle Bomme ned.

Vedkommende har ikke bedt om noget i nogen Retning, fordi han mente, at Loven ogsaa var til for at beskytte ham blandt andet.

Nu er jeg vel vidende om, at i vor demokratiske Tid er Fagstolthed ikke i saa høj en Kurs som tidligere, men jeg føler mig forvisset om, at det ikke er

de daarligste Medlemmer af Samfundet, der er i Besiddelse af den Følelse, de paagældende maa jo paa et vist Tidspunkt sætte noget ind for at blive faglært. Det er muligt, man skal være faglært for at forstaa disse Følelser, saa Distriktschefen og Maskinbestyreren i nogen Grad kan være undskyldt, naar det drejer sig om at forstaa den Side af Sagen, men ikke desto mindre maa vi forlange Lovens Bogstav respekteret.

K. 2.

Økonomi.

Med visse Mellemrum tilstiller 2det Distrikt Lokomotivpersonalet Skrivelser om at vise Økonomi med dette eller hint, det kan maaske ogsaa nok til Tider være paakrævet, og man skulde saa mene, at der ogsaa af Distriktet blev udvist Sparsommelighed, det gøres ogsaa til en vis Grad, nemlig naar det angaar at spare Personale, men paa hvilken Maade dette foregaar er vistnok Hr. Trafikminister Friis Skotte ubekendt.

I Nyborg er der stadig for lidt Lokomotivførere, hvorfor der til Stadighed kører 4—6 Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere, men efter Forlydende skal der endnu være 2 Lokomotivførere for mange, hvorimod der er for lidt Lokomotivfyrbødere. For at bøde paa dette blev der for 5 à 6 Maaneder siden antaget Lokomotivfyrbøderaspiranter, hvilket ogsaa fandt Sted i de andre Distrikter. I 1. Distrikt kom Aspiranterne hurtig ud at køre for at afhjælpe Lokomotivfyrbødermangelen, men i 2det Distrikt er man endnu saa velstillede at have Raad til at benytte Remisearbejdere til Lokomotivfyrbødertjeneste, og saa lade Aspiranterne gaa i Remisen, i Sandhed en fin Økonomi.

Var det ikke snart paa Tide, at Hr. Trafikminister Friis Skotte satte Punktum for 2det Distrikts Flothed.

Søren.

KUNZE-KNORR-BREMSEN.

Ved F. Spær.

De mange danske, svenske og tyske Godsvogne med Kunze-Knorr-Bremse eller Bremseledning, som man ser i Godstogene, og den rosende Omtale af Kunze-Knorr-Bremsen, man hører af svenske og tyske Kolleger, giver ofte Anledning til Drøftelser Mand og Mand imellem om denne Bremses Indretning og Virkemaade.

I den Anledning gives i det efterfølgende en kort Forklaring af Kunze-Knorr-Bremsen. Men forinden vil det være paa sin Plads at give en Oversigt over den almindelige Tokammer- og Etkammerbremse, som ved sine Egenskaber — gode og daarlige — har været Aarsag til Kunze-Knorr-Bremsens Fremkomst.

De mest kendte Trykluftbremsen her i Europa er Carpenter-, Westinghouse-, Knorr- og Kunze-Knorr-Bremsen.

Carpenter-Bremsen er en Tokammerbremse, er opfundet af Amerikaneren Carpenter og blev i 1883 indført i Prøjsen.

Westinghouse-Bremsen er en Etkammerbremse og opfundet af Tysk-Amerikaneren Westinghouse; den blev indført i Bayren omtrent samtidig med, at Carpenter-Bremsen indførtes i Prøjsen.

Knorr- og Kunze-Knorr Bremsen er ligeledes Etkammerbremsen.

Ved Etkammerbremsen forstaas en Bremse, der bremses ved at man lader Trykluft virke paa den ene Side af et Stempel, der paa den anden Side er paavirket af Atmosfæren.

Ven Tokammerbremsen forstaas en Bremse, ved hvilken der paa Forhaand i Bremsecylindren er Luftover- eller -undertryk paa begge Sider af Stemplet, og hvor Bremsningen foregaar ved, at man formindsker henholdsvis forøger Lufttrykket paa den ene Side af Stemplet. Vacuumbremsen, som vi har her, er altsaa en Tokammerbremse.

Da man ved Etkammerbremsen opnaaede kortere Bremseveje, besluttede man at indføre denne i Prøjsen. Den tidligere Overingeniør i Firmaet Carpenter, Georg Knorr, købte Carpenters Fabrikker i Berlin og konstruerede en forbedret Etkammerbremse, som man kaldte Knorr-Bremsen. I Aarene 1911—12 konstrueredes af Geheimeraad Kunze en yderligere Forbedring af Etkammerbremsen, og den fik Navnet Kunze-Knorr-Bremsen.

Carpenter, Westinghouse, Knorr og Kunze-Knorr Bremserne er indirekte virkende Bremsen, d. v. s. at Bremskraften ikke umiddelbart tilføres hvert enkelt Køretøj, naar der skal bremses, men er en allerede tilført Energi, der kommer i Virksomhed.

De indirekte virkende Bremsen er kendelige ved Luftovertryk eller -undertryk i Ledningen, naar Bremsen er løs og klar til Brug, og at Bremsningen sker ved at aabne til den atmosfæriske Luft. Der er ved disse Bremsen den store Fordel, at naar der af een eller anden Grund, der kan være tilsigtet eller ikke, bliver Forbindelsen med Atmosfæren, saa træder Bremsen i Virksomhed.

Ved de direkte virkende Bremsen er der atmosfærisk Luft i Ledningen, naar Bremsen

er løs, og Bremsningen sker ved at frembringe Over- eller Undertryk i Ledningen og paa den ene Side af Stemplet i Bremsecylindren, der er umiddelbart forbunden med Ledningen. Deraf følger, at hvis Ledningen paa den direkte virkende Bremse bliver synderlig utæt, saa er Bremsen ubrugelig.

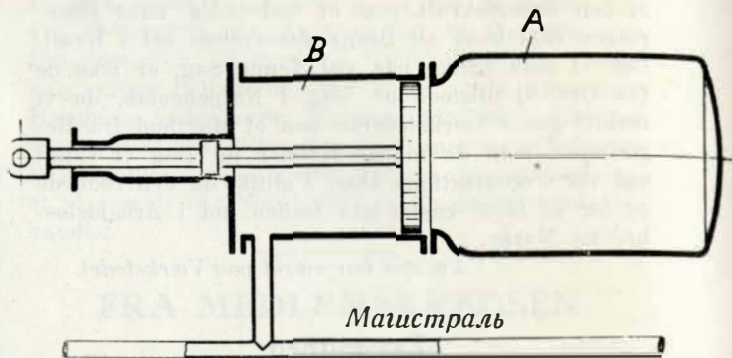


Fig. 1. Tokammerbremse.

Tokammerbremsen.

Tokammerbremsen bestaar af en Cylinder, som den i Fig. 1, og anbringes vandret under Vognen. Cylinderen er ved et Stempel, der i Løs-Stillingen har sin Plads omtrent i Midten, delt i to Rum A og B. B-Rummet er den egentlige Bremsecylinder, og A-Rummet er Bremseluftbeholderen, altsaa en Beholder, der rummer Bremseluften. I Cylindervæggen er en Kanal, som danner Forbindelse mellem B og A, naar Stemplet er i Løs-Stillingen.

Naar Bremsen gøres klar til Brug, tilføres der Ledningen Trykluft, der gaar umiddelbart ind i B og gennem Kanalen i Væggen ind i A, indtil der overalt er 5 Atmosfærers Tryk.

Bremsningen foregaar ved at slippe Trykluft ud af Ledningen og dermed af Bremsecylinderen, men da A-Luften ikke kan slippe lige saa hurtigt gennem den snævre Kanal, bliver der i A et Overtryk, der hurtigt driver Stemplet til venstre, og Forbindelsen gennem Kanalen afbrydes. Overtrykket paa Stempels A-Side føres gennem Stempelstangen og Bremsestænger videre til Bremseklodserne. Ved at forøge Ledningstrykket formindskes Bremsetrykket, og naar et Ledningstryk paa 5 at er naaet, er Bremsen løs.

Tokammerbremsen er i sin Virkemaade meget simpel, den er som Fod i Hose. Men der er den Mangel ved den, at den er for langsom til at bremse og til at løse, idet ikke alene Luften i Ledningen, men ogsaa den Luft fra Brem-

243

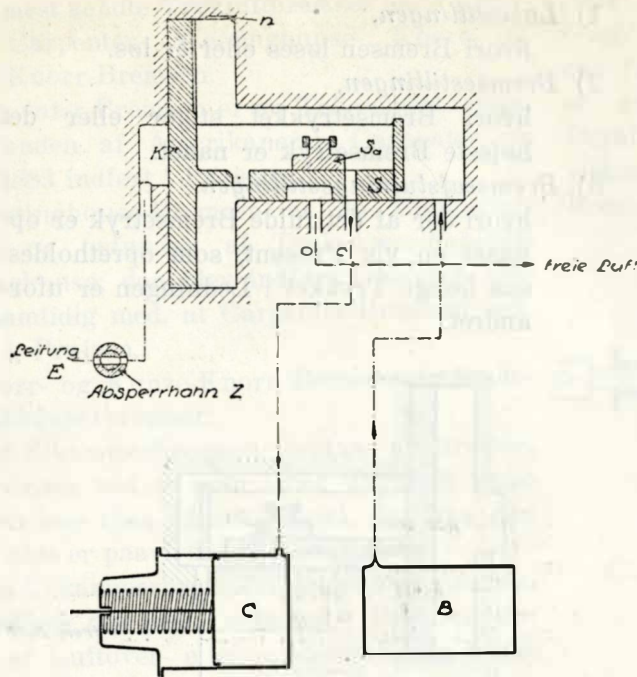


Fig. 3. Etkammerbremse. Bremsestilling.

S-Gliden ogsaa med saa langt, at der gennem Kanalen i S og Gliderspejlet bliver Forbindelse mellem Gliderkamret og Bremsecylindren; Bremseluften strømmer da fra B over i C, og vedbliver dermed saa længe Trykket er større i Gliderkamret end i Ledningen, og indtil Trykket er fordelt mellem B og C. Dette Udlig-ningstryk i B og C svarer til det højeste Bremsetryk, Fig. 3.

(Fortsættes.)



JUBILÆUM



Den 1ste November d. A. kan Lokomotivfører R. P. Lyngkilde fejre sit 25-aarige Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren, der er kendt af alle som en pligtopfyldende og paalidelig Lokomotivmand, en interesseret og fornuftig overvejende Organisationsmand, har ved sin tjenstvillige, elskværdige og retsindige Færd vundet megen Agtelse og Sympati blandt saavel Foresatte som Kammerater og Medansatte.

Hjertelig til Lykke, Lyngkilde!

C. T.

Den 1. November kan Lokomotivfører A. Kongshøj, »Villa Nidus«, Vejlevej, Fredericia, fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand, idet han efter en Værksted- og Aspiranttid paa 3½ Aar, den 1. November 1904, ansattes som Lokomotivfyrbøder i Struer, og tilbageflyttedes til Fredericia efter 2 Aars Forløb.

Kongshøj hører til den Slags Mennesker, Lokomotivmændene altid, saavel i som udenfor Tjenesten, kan være stolte af at tælle indenfor sine Rækker, altid rolig og ligevægtig, altid en god Kollega og Kammerat, og et trofast Medlem af vor Organisation. Vi siger alle Kongshøj Tak for Tiden, der gik, og ønsker ham, hans Hustru og Søn. Held og Lykke i Tiden, der kommer.

C.

ANDESPIL

Københavnske Lokomotivfyrbøderes selskabelige For-ening »Lanternen« afholder sit aarlige Andespil den 15. November Kl. 19,00 i Sass Selskabslokaler, Linnegade, Hjørnet af Frederiksborggade. Der bliver spillet om 20 Ænder. Efter Spillet bliver der en Sang og en Bid Brød, derefter Bal. Stor Tilslutning af Venner og Bekendte forventes.

Bestyrelsen.

LOKOMOTIVMÆNDENES
ENKEKASSE

Regnskabsoversigt og Beretning for Aaret 1928—29.

Indtægt.	Kr. Ø.
Kassebeholdning 1. August 1928	3 177. 26
Kontingent	7 558. 50
Renter	5 049. 35
Tilhægesendt Understøttelse	75.
	15 860. 11

Udgift.	Kr. Ø.
Understøttelser	8 669. 99
Køb af 4000 Kr. 4½ pCt. 11. Serie Østifter Obligationer	3 503. 50
Afdrag paa Lønningslisten	223. 09
Porto	42. 97
Tryksager	6.
Papir, Bøger og Blæk	4. 95
Stempel, Postanvisninger	6. 25
Box	15.
Renter	85.
Gebyr til Giro	7. 75
Kassebeholdning 31. Juli 1929	3 295. 61
	15 860. 11

Status den 31. Juli 1929.

Aktiver.	Kr. Ø.
Østifternes Kreditt. Obligationer:	
9 000 Kr. 3½ pCt. 6. Serie à 82½	7 425.
55 000 Kr. 3½ pCt. 7. Serie à 76	42 408.
5 000 Kr. 4½ pCt. 10. Serie à 83¼	4 187. 50
17 000 Kr. 4½ pCt. 7. Serie à 87½	14 875.
39 200 Kr. 4½ pCt. 11. Serie à 87½	34 300.
Indestaaende i »Bikuben«	3 295. 61
	<u>106 491. 11</u>
Passiver.	Kr. Ø.
Enkekassens Formue	106 491. 11
	<u>106 491. 11</u>

Enkekassens rentebærende Formue udgjorde den 25. Juli 1928 125 177 Kr. 26 Øre, den 1. August 1929 129 295 Kr. 61 Øre. Den 25. Juli 1928 var Medlemstallet 423 den 1. August 1929 416. Lokfb. A. K. Jespersen, Gh., indmeldt, 5 Medlemmer er døde: Lokf. J. C. Petersen, Gh., pens. Værkmester C. C. Schjerling, Lokf. E. P. J. S. Mortensen, Lokf. J. F. M. Wagner og Lokf. E. E. Andersen, pens. Lokf. C. T. V. Holm udmeldt og pens. Lokf. A. M. Dalgaard slettet for Restance. Ved Aarets Begyndelse ydedes der Understøttelser til 67 Enker og ved Aarets Slutning til 71 Enker, deraf faar 39 Enker hver 150 Kr., 31 Enker hver 100 Kr. og 1 Enke 120 Kr., herefter bliver den aarlige Understøttelse 9070 Kr.

Axel Madsen, Kasserer.

Regnskabet revideret og befundet rigtig i Overensstemmelse med de fremlagte Bilag. Kassebeholdningen tilstede.

København, den 1. September 1929.

Vilh. Andreassen. N. J. Thomsen.

RETTELSE TIL LOVENE

Følgende Ændringer af D. L. F.s Love er vedtaget paa Kongressen i Aarhus den 10. Maj 1929.

Medlemmerne bedes foretage fornødne Rettelser: Side 3, § 3 a i 3. Linie rettes »Kraftvognsførere« til »Motorførere«.

Som Fodnote Side 3 tilføjes: Se ogsaa Lovbestemmelser for Motorførerkredsen Side 18 a og 18 b.

Side 4, § 4 b 1. og 2. Linie rettes »½ Kr.« til: »1 Kr.« og »Maaned« til »Kvartal«.

Side 4, § 4 d i nederste Linie paa Siden tilføjes efter Ordet »udskrive« indtil 10 Kr. pr. Maaned i«.

Side 15, § 20 under »Byggefondens« Stk. d forandres Ordet: »Halvdelen« til »Fjerdedelen« og »½ Kr.« til »25 Øre«.

Side 16, § 20 under »Ferie- og Rekreationshjemmet« tilføjes følgende nyt Stk.:

d) For saa vidt N. L. F.s Kongres træffer Beslutning om at standse Indbetalingen til N. L. F.s Reservefond, overføres Fjerdedelen af den denne Fond i Henhold til § 4 a tilfaldende Del af Foreningskontingentet (25 Øre pr. Medlem pr. Md.) til Ferie- og Rekreationshjems-Fonden.

Kongressen vedtog endvidere følgende midlertidige Love for Motorførerkredsen (Kreds III).

MIDLERTIDIGE LOVE FOR MOTORFØRERKREDSSEN (KREDS III)

§ 1.

ORGANISATION.

Under Kreds III oprettes 6 Afdelinger: 1 for København, 1 for det øvrige Sjælland-Falster, 1 for Fyn, 1 for Vest- og Midtjylland, 1 for Øst- og Nordjylland og 1 for Sønderjylland.*)

§ 2.

KONGRESSEN.

Paa Kongressen repræsenteres Kredsen af 1 Medlem af Kredsbestyrelsen og 1 Repræsentant for hver af de i § 1 nævnte Afdelinger.

§ 3.

LEDELSE.

a) Kredsen vælger 1 Repræsentant, som tiltræder D. L. F.s Hovedbestyrelse.

b) Kredsen ledes af en Bestyrelse bestaaende af indtil 5 Medlemmer: Kredsformand, Kredskasserer og indtil 3 Kredsbestyrelsesmedlemmer.

c) Hver Afdeling ledes af en Afdelingsbestyrelse bestaaende af: Afdelingsformand, Afdelingskasserer og 1 eller flere Afdelingsbestyrelsesmedlemmer.

§ 4.

VALG AF LEDELSE.

a) Kredsbestyrelsesmedlemmerne vælges paa den ordinære Kredsgeneralforsamling. Valget gælder indtil næste ordinære Kongres.

Kredsformanden henholdsvis Kredskassereren, vælges forinden Valg af øvrige Kredsbestyrelsesmedlemmer foretages.

*) Til Vest- og Midtjylland henregnes: alle Depoter i det nuværende 3. Distrikt, til Øst- og Nordjylland alle Depoter i det nuværende 2. Distrikt Nord for Kolding, til Sønderjylland øvrige jyske Depoter i det nuværende 2. Distrikt.

TAK

Hjertelig Tak til alle som viste mig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

H. Hansen,

Lokomotivfører, Struer.

Hjertelig Tak for al udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Carl Sørensen,

Lokomotivfører, Slagelse.

For enhver udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum min hjerteligste Tak.

Niels Voldby.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

K. P. Kristiansen,

Lokomotivfører Gh.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Vilh. Martinsen,

Lokomotivfører Gh.

b) Afdelingsbestyrelserne vælges paa en ordinær Afdelingsgeneralforsamling. Valget gælder indtil næste ordinære Kongres.

§ 5.

KREDSBESTYRELSE.

Kredsbestyrelsen leder Kredsens Virksomhed i Overensstemmelse med Lovene for D. L. F. og Kredsens midlertidige Love og de af Kredsgeneralforsamlingen truffne Beslutninger.

I øvrigt gælder alle almindelige Bestemmelser i D. L. F.s Love ogsaa for Kreds III's Medlemmer.

Overgangsbestemmelse: Alle Ind- og Udbetalinger til og fra Kreds III sker fra og med 1. Juni 1929.

Saaledes vedtaget af Kongressen i Aarhus den 10. Maj 1929.

Disse midlertidige Love for Motorførerkredsen er beregnet til Udklipning og Indsætning i Love for D. L. F.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

NYE BØGER

Jyll. Fyn	Sj. Falster.	
15282	13762	Toftegaard, J.: Vore Skatter.
15283	13725	Østrup, J.: Det nye Ægypten.
15284		Woel, Cai M.: Moderne dansk Lyrik.
15285	13774	Renn, Ludwig: Krig.
15286	13776	Wothe, Anny: Øen i Havet.
15287	13767	Madelung, Aage: Med Stav i Haand.
15288	13775	Wodehouse, P. G.: Lad Psmith klare den.
15289	13768	Nygaard, F.: Med Digteren gennem Danmark.
15290	13773	Maurois, André: Kærlighedens Sfærer.
15291	13772	Fletcher, J. S.: Mysteriet i Banken.
15292		Aasen, J. & Winge, A. O.: Skrifter i Utval.
15293		Griebens Reiseführer: Belgien. 1928.

LOMMEBOGEN

Vi erindrer Medlemmerne om de udsendte Lister til Bestilling af Lommebogen. Da Listerne som bekendt skulde inddrages 15. Oktober, gør vi opmærksom paa, at for dem, der endnu ikke har tegnet sig paa Listerne, men kunde ønske at faa en Lommebog, kan dette ske ved omgaaende at indsende Bestilling herpaa. Vi skal til Slut gøre opmærksom paa, at Lommebogen som sædvanlig føres à jour, og den som hidtil er en uundværlig og praktisk Lommehaandbog for Lokomotivmænd.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Kassererens Adresse rettes til: Holbækvej 15 A, 1.

Repræsentanten for Feriehjemmet. Adressen rettes til: Jernbanegade 16.

Medlemslisten

Indmeldt fra 1.—10.—1929:

Lokf. O. A. Liljekrans, København Gb.

Overført fra D. J. F. til D. L. F.:

1. Oktober 1929: Motorfører A. C. Hansen, København Ø.

Overført som ekstraordinært Medlem:

Pens. Lokomotivfører F. Bergesen, København.

Persönalia

Overgang til anden Stilling:

Lokomotivfyrbøder H. V. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., er af Helbredshensyn overgaaet til Stillingen som Haandværker ved Kbhavns Godsbgd.s Maskindepot fra 1.—9.—29.

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

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, Kjøbenhavn V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Ny Vestergade 7, 3. Sal, Kjøbenhavn K.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.