



29. Aargang No. 21.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. November 1929.

HJÆLPE- OG AMBULANCETOGS UDRYKNING

Vi har nogle Gange her i Bladet slaaet til Lyd for, at Hjælpe- og Ambulancetogsudrykningerne blev organiseret saaledes, at alt virkede paa en saadan Maade, at det blev saa fuldkomment, saa tæt op til, som det vil komme til at foregaa, naar det er ramme Alvor med Alarmeringen.

Distriktschefen her i 1. Distrikt har Gang paa Gang søgt at dementere, hvad vi har skrevet om den Sag, uden at det er lykkedes ham. For et Par Uger siden foranstaltedes igen en Prøvealarmering, som heller ikke forløb paa programmæssig Maade, men vi er efterhaanden kommen til det Resultat, at det ikke kunde nytte at fortsætte med at paapege Fejl ved disse Alarmeringer, fordi Distriktschefen hverken er til at hugge eller stikke i, han har altid Ret, selv om han har soleklar Uret, i hvert Fald søger han i Dagspressen at give Udtryk for, at de Dispositioner, han foretager, er de eneste rigtige. For en Gangs Skyld har han paa Foranledning af en Artikel i »Samariten« udtalt, »at Øvelserne netop foretages for at faa alt til at klappe og for at rette eventuelle Fejl«, og det er rigtigt — men saa bør man ogsaa rette de værste Skavanker, der kan opdages, om man vil lukke Øjnene op — og vi har gentagne Gange gjort Forsøg paa at lukke Øjnene op paa Distriktschefen.

I »Politiken« for den 2. ds. findes en Artikel under Overskrift »Samariter og Statsbaner«, som vi skal tillade os at citere:

»Ved den Alarmering, der gik forud for Statsbanernes Katastrofeudrykning til den fin-

gerede Jernbaneulykke ved Havdrup for et Par Uger siden, blev der — som vi den Gang omtalte — begaaet en Fejl fra den vagthavende Assistent's Side, saaledes at Samaritertoget, der afgik fra Hovedbanegaarden, først naaede Ulykkesstedet ca. 2 Timer efter det fingerede Togsammenstød.

I denne Anledning retter nu Revisor *Dannefeldt Bothner* i »Samariten«, der er Organ for Foreningen af samme Navn under Røde Kors' Københavns Afdeling, et voldsomt Angreb paa Statsbaneledelsen. Alarmeringen betegnes som »en Skandalealarmering«, der fik et saa »parodisk Forløb«, at det nu maa være paa Tide at indføre Ændringer i Samarbejdet mellem Statsbanerne og Røde Kors. Det oplyses, at foruden den af den paagældende Assistent begaaede Fejl, skete der ved den paagældende Lejlighed ogsaa andre Fejltagelser. *Bl. a. kunde man ikke finde Lokomotivet*, der skulde forspændes Hjælpetoget, hvilket kostede 17 kostbare Minutter.

Vi har forelagt »Samariten«s Angreb for Distriktschef *Eir*, der udtrykker sin Forbavselse over den *Tone*, som anslaas heri, og Distriktschefen understreger stærkt, at det ikke er »Røde Kors« som saadan, der staar bag dette Angreb.

— Der tales om Skandale-Alarmering, siger Distriktschefen. Maa jeg sige, at jeg finder, det er en *Skandale* at bruge Udtryk som dette i Forbindelse med, hvad der skete ved den paagældende Lejlighed.

Distriktschefen gennemgaar derefter Angrebet Punkt for Punkt. Han erkender, at den Assistent, der lod Alarmeringen gaa videre, begik en Fejl ved at sige, at *Biler ikke maatte be-*

nyttes, medens han skulde have sagt, at *Taxa ikke skulde alarmeres*. Ogsaa i Lokomotivremisen blev der begaaet en Fejl, saaledes at man ikke straks fik den rigtige Maskine ud. Men, siger Distriktschefen, vi foretager jo netop disse Øvelser for at faa Apparatet til at klappe og for at rette eventuelle Fejl, og det er dog helt malplaceret at bruge saadanne Udtryk om det skete, som »Samariten« nu gør.»

Hvor meget eller hvor lidt, dette Angreb har paa sig, skal vi ikke udtale os om, men, selv om Distriktschefen søger at gøre det hele til intet, har der nu nok været noget galt ogsaa paa det Omraade, Revisor *Dannefeldt Bøthner* beskæftiger sig med, vi kender jo af Erfaring Distriktschefens Dementiers Værdi.

Ved denne Lejlighed var der altsaa en Maskine disponibel til Udrykning, men ikke desto mindre gik der en Del Minutter tabt, fordi Lokomotivet var forsvundet. Der var altsaa her begaaet en Fejltagelse, og den bestod i, at Lokomotivet var kørt hen til Hjælpetogene nær Remisen i Stedet for at køre til Stationen. Hvorledes kunde denne Fejltagelse ske? formentlig fordi Instruktionerne om, hvad der skal ske, naar Alarmering foretages, ikke er klare nok. De er vist for omstændelige, for langstrakte, som saa meget andet Instruktionsstof.

Hvad der med Hensyn til dette specielle Forhold kunde staa paa 3—4 Linier, bruger man en hel maskinskreven Folioside til. Meldingen fra Stationen kunde passende indeholde Oplysning om, hvor Lokomotivet skulde møde. Dette kunde maaske tages op til behagelig Overvejelse, men det udelukker selvfølgelig ikke helt Fejltagelse.

Det, vi har paapeget som den største Skavank, er stadig ikke blevet rettet, og det er, at der ofte ingen Nedbrudsmaskine er til Stede, idet den er anvendt paa en eller anden Maade. Da vi omtalte det, fortalte Distriktschefen Dagspressen, at det var vor Lyst til at kritisere, der fik os til at fremsætte disse Bemærkninger, og samtidig føjede han til, at vi for Resten ingen Forstand havde paa det vi talte om, fordi de (Distriktet) nøjagtig vidste, hvor der kunde faas en Maskine og hvor Maskinen befandt sig. For dem, der har noget Begreb om Værdien af saadan noget Sludder, er det kun til at ryste paa Hovedet af, men Dagspressen tager jo mod Distriktschefens Meddelelser med Kyshaand, thi naar en saadan Autoritet siger det, maa det jo

være rigtigt — og der kan derfor ikke siges noget til, at Dagspressen tager Distriktschefens Udtalelser for gode Varer.

Det maa imidlertid være klart for enhver, at naar der sker noget, er hvert Minut kostbart, og det maa derfor kunde forstaas, at naar der intet Nedbrudslokomotiv er til Raadighed, varer det længere at komme til Hjælp, naar Distriktet først skal studere de grafiske Planer for at finde en Maskine.

Det er derfor med Glæde vi læser Distriktschefens Udtalelse om, at de laver disse Øvelser for at kunne rette eventuelle Fejl. Vi skal derfor paany henlede Distriktschefens Opmærksomhed paa Værdien af altid at have et Lokomotiv til Raadighed i Remisen i paakommende Tilfælde — navnlig hvis det drejer sig om en *virkelig* Udrykning — saa bliver der nemlig heller ikke Tid til at forberede hverken Maskinbestyrer eller andre — som skal med for at lede Arbejdet — som Distriktschefen ved Lejlighed saa smukt sagde. Nej, lad os faa Alarmeringen som den virkelig forekommer, som en Tyv om Natten, og lad os saa se, hvor de Folk er henne, som skal bruges — og eventuelt Maskinen med.

Naar man en Gang finder paa at foretage en Prøve paa denne Maade og alt klapper, saa skal vi være de første til at indrømme, at man nu bærer sig rigtig ad.

Prøv paa en skønne Dag, allerbedst som De gaar, Hr. Distriktschef, at gaa ind og alarmér, uden at have omtalt til et eneste Menneske, at det er Deres Agt, og se saa, hvad Resultatet bliver.

Det kunde da være, at man kommer til at sande vore Ord om, at som Prøverne nu foretages, er de en Parodi.

Men inden det sker, gennemfør fremfor alt, at der altid er en Raadighedsmaskine og Personale — ellers bliver Resultatet sløjt, selv om man studerer nok saa meget i de grafiske Planer.

HOLLANDS JERNBANEFORBUNDS KONGRES

I den store smukke Sal i N. V. Huis i Utrecht tilhørende Forbundet for hollandske Jernbane- og Sporvejspersonale (Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Trampersoneel) aabnedes den 30. September Kl. 19 Forbundets Kongres i Overværelse af Kongressens Delegerede, Forbundets Styrelse og en

Række Repræsentanter for inden- og udenlandske Organisationer.

Forbundets Formand P. Moltmaker bød i sin Indledningstale Kongressens Delegerede og Gæster velkommen og gav en kort Oversigt over Forbundets Virksomhed siden sidste Kongres, han vendte sig skarpt mod Kommunisterne, som uden Held i »De Tribune og det belgiske Blad »Drapeau Rouge« havde søgt at tilsele N. V. og dets Ledelse, Fremgangen viste, at disse Splittelsesforsøg havde været resultatløse, idet det sidst forløbne Aar har Forbundet nemlig faaet 1000 nye Medlemmer, og Medlemstallet er nu ca. 20 000.

Herefter fik de forskellige Gæster Ordet.

Edo Fimmen (I. T. F.) oplyste i sin Tale, at I. T. F. nu havde 2½ Million Medlemmer fordelt paa 85 Organisationer i 32 Lande, omtalte Betydningen af, at alt Trafikpersonale sluttede sig sammen *saavel nationalt som internationalt*. Til Slut overrakte Fimmen N. V. en ny Fane, idet han udtalte Ønsket om, at denne maatte blive Samlingsmærket, som markerede det hollandske Jernbanepersonales Enhed.

Forinden Mødet sluttede beredtes der Sekretær H. Jochade, som repræsenterede den tyske Enhedsorganisation (Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands) en Overraskelse, idet han, der den paafølgende Dag (1. Oktober) i 25 Aar havde været knyttet til I. T. F. som Tak for sit Arbejde og som Tak og Anerkendelse for den Støtte han ved adskillige Lejligheder havde ydet den hollandske Jernbaneforbund, udnævntes til Æresmedlem i N. V. Samtidig overrakktes des Jochade en Guldmedalje, paa hvis ene Side var præget Forbundets Navn, paa den anden Side »Voor trouw an de Organisatie« (For Troskab mod Organisation). Det Tilfælde, at en Organisation viser en udenlandsk Tillidsmand en saa ud-søgt Opmærksomhed lader formode, at den paagældende maa have gjort sig særlig fortjent.

— Til Underretning skal oplyse, at H. Jochade oprindelig var Havnearbejder i Hamborg, og at han i 1904 valgtes ind i I. T. F.s Ledelse. Da Krigen i 1914 brød ud indkaldtes I. til Militærtjeneste og var med saavel ved Vest- som ved Østfronten.

Efter Krigen tog han paany Organisationsarbejdet op, og at hans Arbejde bar Frugt, viser »Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands« som nu tæller over 25 000 Medlemmer, og det synes, efter de Udtalelser som fra forskellige Sider fremsattes under Kongressen i Holland, kun at være et Tidsspørgsmaal, naar samtlige Jernbanemænd i Tyskland, staar som Medlemmer af Enhedsorganisationen i Lighed med, hvad Tilfældet er i Østrig, Schweiz m. f. S. H. Jochade er nu Sekretær for det tyske Enhedsforbund.

Den 1. Oktober aabnedes Kongressen officielt, 207 Delegerede repræsenterede de ca. 20 000 Medlemmer. Om den af Formanden aflagte Beretning udspandtes der sig en meget lang Diskussion, der, selv om der ovedes Kritik, ogsaa indeholdt Anerkendelser til Forbundsledelsen.

Ved det derefter følgende Bestyrelsesvalg genvalgttes, med Undtagelse af 1 Medlem, den siddende Bestyrelse.

Efter at Forbundets Regnskaber og Beretningen for Fagbladet var behandlet og godkendt, gik man over til at behandle de af Ledelsen og Afdelingerne stillede Forslag, ialt 125, hvoraf kun skal nævnes nogle enkelte, som gav Anledning til livlig Diskussion, saaledes Spørgsmaalet om Tvangsmedlemsskab for alle Jernbane- og Sporvejsmænd; det skal her bemærkes, at af de ca. 40 000 Tjenestemænd indenfor dette Omraade er ca. 20 000 Medlemmer af N. V., ca. 18—19 000 i 2 kristelige Foreninger, Resten dels uorganiserede dels i mindre Foreninger.

Spørgsmaalet henvistes til et Udvalg til videre Behandling. Et Forslag om at sende en Kommission til Rusland for at studere de derværende Forhold, toges tilbage.

Endelig behandledes en Række Tjenestetidsforhold.

Kongressen sluttede den 3. Oktober Kl. 15, og i sin Afslutningstale udtalte Formanden, at den nu afsluttede Kongres var den bedste Kongres, som havde været afholdt under hans 10-aarige Formandsvirksomhed, vel var der rettet Kritik, men denne var rettet paa saglig og kammeratlig Vis og med en Disciplin, som var Organisationen værdig, og som havde aftunget de udenlandske Repræsentanters Anerkendelse. Med denne Kongres Forløb gik han med Fortrøstning det nye Organisationsaar i Møde.

Paa de udenlandske Gæsters Vegne takkede Gæsternes Senior Værkmester Winter, Wien, for Gæstevensligheden og for de gode og lærerige Dage ikke alene paa det organisationsmæssige Omraade, men ogsaa fordi man havde givet Gæsterne Lejlighed til at se en Del af det gigantiske Arbejde, som for Tiden udføres ved Zuider Søens Udtørring for Øjet.

Ved Kongressen var følgende Lande repræsenterede: Tyskland ved H. Jochan (Enhedsorg.), Warstein (Lokomotivmændene), Belgien ved Laeremans, Deman og Bordelaise, Østrig ved Winter, Tjekko-Slovakiet ved Grünzner, Danmark ved Soph. Jensen og K. Johansen.

Forinden jeg slutter denne korte Beretning om Besøget i Holand, kan jeg ikke undlade at anføre nogle enkelte smaa Notitser.

— Som nævnt ejer N. V. den Bygning i Utrecht, hvori Kongressen blev afholdt. Denne Bygning var i det 15.—16. Aarhundrede et Kloster; trods den gennemgribende Ombygning som har været nødvendig for at gøre den anvendelig til sit nye Formaal, ser man endnu flere Rum, som bærer Præget af Bygnings Oprindelse, senere har Bygningen været anvendt som Vajsenhus, og ogsaa fra denne Tid findes endnu Minder.

Bygningen er købt for 136 000 Gylden, men staar nu efter endt Ombygning og Montering Forbundet i ca. ½ Million.

I Bygningen findes foruden en Række Kontorlokaler en stor Restauration, en meget stor Sal med Teater (hvor Teatret nu er, var forhen Klosterkirken) og nogle mindre Mødelokaler. —

Med Hensyn til Lokomotiverne er de renere, end vi almindeligvis er vant til at se dem ude og hjemme,

en stor Del af dem som vore gamle Loko Litra Fs med blanktpudset Dombeklædning og ligeledes pudse Metaller i Kanterne af Førerhuset, som det endnu vil erindres hos os fra for ca. 20 Aar tilbage.

— Som foran nævnt havde N. V. arrangeret en Udflugt for de udenlandske Gæster og med en Baneafdelings Embedsmand, Hr. Klene, som Leder foretoges en Udflugt til »Medemblik ved Zuidersøen, hvor man havde et stort Overblik over det gigantiske Arbejde, som her udføres for at indvinde Land et Besøg ved et under Opførelse værende Sluse- og Pumpeværk, senere ved et allerede under Kultivering værende Areal, viste, hvilke store Kræfter der i Holland lægges paa dette Omraade, og som vel nok er en medvirkende Aarsag til, at Arbejdsløshed er lidet kendt der. Arbejdet paabegyndtes i 1920, men laa af finansielle Grunde stille fra 1922—25, man tog igen fat med forøget Kraft, og det er Maalet, at Værket skal staa fuldført i 1952, naar Landindvindingen er fuldført, vil man have indvundet ialt ca. 225 000 ha eller have forøget Hollands Areal med ca. $\frac{1}{10}$ frugtbart Land.

Det vil føre for vidt at komme længere ind paa dette Omraade, men for dem, der ønsker at rejse og se noget andet end Storbyer o. l., er Holland værd at besøge, dets egne Byggemaade, der tænkes her nærmest paa Gaarde og Huse paa Landet, de uendelig flade Strækninger i Nord-Holland, med dets utallige Kanaler og Vindmøller er en Seværdighed selv for et forvænt Øje.

K. Johansen.

AF STATSBANERNES BERETNING OM DRIFTEN I AARET FRA 1. APRIL 1928 TIL 31. MARTS 1929.

Oversigt over Aarets Virksomhed.

I Driftsaarets Løb er det Statsbanerne tilhørende Banenet blevet udvidet med 34,09 km, idet den enkeltsporede Banestrækning Hvalso—Frederikssund aabnedes for Driften den 17. November 1928. Ved en Flytning mod Nord af Padborg Stationsbygning er Banestrækningen Padborg—Tørsbøl bleven formindsket med 0,55 km, og Længden af det af Staten drevne Banenet udgjorde derefter ved Driftsaarets Slutning ialt 2517,39 km. Paa Strækningen Hellerup—Klampenborg blev et 3.—4. Spor taget i Brug 15. Maj 1928, hvorved Længden af de med to Dobbeltspor forsynede Strækninger forøgedes med 5,5 km. Den samlede Længde af dobbeltsporede Banestrækninger udgjorde ved Driftsaarets Udgang ialt 487,95 km. Foruden de paa den nyaabnede Banestrækning Hvalso—Frederikssund oprettede 4 Stationer, 1 Billetsalgssted med offentligt Sidespor og 4 Trinbrætter, hvoraf 1 med offentligt Sidespor, er der i Aarets Løb paa andre Strækninger oprettet 17 nye Trinbrætter, hvor enkelte Tog efter Behov standser for at optage eller afsætte rejsende, saa at der ved Driftsaarets Udgang ialt forefandtes 508 Ekspeditionssteder.

I de Driftsaar, der er forløbet siden Indførelsen af de nugældende Regler for Afskrivning og Forrent-

ning af den i Statsbanerne indestaaende Kapital, har det økonomiske Resultat af Statsbanedriften stillet sig saaledes:

	Driftsaar 1928—29	Driftsaar 1927—28	Driftsaar 1926—27	Driftsaar 1925—26
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
Samlede Driftsindtægter	112.620	111.510	128.300	137.630
Rene Driftsudgifter	109.940	112.960	121.760	137.970
Driftsoverskud	2.680	÷1.450	6.540	÷340
Afskrivning	10.160	10.020	9.560	9.420
Forrentning	19.950	20.260	19.370	19.400
Nettooverskud	÷27.430	÷31.730	÷22.390	÷29.160

Driftsaaret 1928—29 har saaledes økonomisk set stillet sig noget bedre end Driftsaarene 1927—28 og 1925—26, men daarlignere end Driftsaaret 1926—27. Det bedre økonomiske Resultat i Forhold til det sidst forudgaaende Driftsaar skyldes ikke alene, at Driftsudgifterne i 1928—29 har været nedadgaaende, men tillige, at Driftsindtægterne har været stigende.

De rene Driftsudgifter er faldet fra ca. 113,0 Mill. Kr. i 1927—28 til ca. 109,9 Mill. Kr. i 1928—29, endskønt Banenettet er forøget med 34,09 km, og endskønt de af Banerne præsterede Driftsydelser er steget ikke uvæsentligt. Saaledes er Antallet af Togkilometer steget med 1 932 300 eller 9,7 pCt., Antallet af Toglokomotivkilometer steget med 2 137 700 eller 9,4 pCt., Antallet af Vognakselkilometer steget med 28 414 500 eller 5,2 pCt., og Antallet af Vognladningskilometer steget med 15 738 600 eller 3,9 pCt., medens paa den anden Side Antallet af Skibskilometer er faldet med 5900 eller 0,8 pCt. som Følge af den paa Grund af den strenge Isvinter indskrænkede Færge-drift. Naar det til Trods for en saa stærk samlet Stigning i Banernes Driftsydelser i 1928—29 alligevel har været muligt at bringe Driftsudgifterne ned i Forhold til Driftsaaret 1927—28, skyldes det særlig en Nedgang i Brændselsudgifterne til Lokomotiver, Motorvogne, Færger og Skibe fra ca. 9 545 300 Kr. i 1927—28 til ca. 7 846 400 Kr. i 1928—29 som Følge af et Fald i Indkøbsprisen, der for Kullenes Vedkommende i 1928—29 gennemsnitlig udgjorde ca. 18,30 Kr. pr. t imod ca. 20,50 Kr. pr. t i det foregaaende Aar. Der har dog ogsaa været Nedgang i visse andre Materialepriser samt i Udgifterne til Vedligeholdelse af Færger og Skibe, ligesom Lønningsudgifterne har været faldende. Saaledes beløb de samlede Udgifter til Lønninger m. m. til det fast ansatte og til det løst antagne Personale sig til ca. 76,9 Mill. Kr. i 1928—29 imod ca. 77,1 Mill. Kr. i 1927—28. Uaar Nedgangen i Lønningsudgifterne ikke har været større, til Trods for at den ved Lov Nr. 126 af 27. Juni 1927 om Statens Tjenestemænd foretagne Nedsættelse af det fast ansatte Personales Dyrtds- og Konjunkturtillæg kun virkede i 9 Maaneder af Driftsaaret 1927—28, og til Trods for at Antallet af det fast ansatte Personale er faldet fra 18 055 Mand pr. 31. Marts 1928 til 17 684 Mand pr. 31. Marts 1929, skyldes det særlig, at Antallet af løst antaget Personale er steget uforholdsmæssigt stærkt i Driftsaarets 3 sidste Maaneder som

Følge af stærke Snefald og vanskelige Overfartsforhold.

Stigningen i Driftsindtægterne fra 1927—28 til 1928—29 vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt:

	Driftsaar 1928—29	Driftsaar 1927—28	Forøgelse i For- hold til Drifts- aaret 1927—28	
			absolut	i %
Driftsindtægter:	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	
Personbefordring....	51.420	52.430	+1.010	+1.9
Gods- og Kreaturbefor.	51.750	49.990	1.760	3.5
Postbefordring.....	5.980	5.840	0.140	2.4
Andre Indtægter....	3.470	3.250	0.220	6.8
Ialt...	112.620	111.510	1.110	1.0

af hvilken det vil ses, at Indtægten af Personbefordringen har været faldende, medens alle de andre Driftsindtægter har været stigende, saaledes at de samlede Driftsindtægter ialt er steget med 1,1 Mill. Kr. eller ca. 1,0 pCt. i Forhold til Driftsaaret 1927—28.

Hvad Personbefordringen angaar, har Trafikken i de senere Aar stadig været faldende, og ved de Takstnedsættelser for Rejser paa II Klasse samt for Rejser paa Dobbeltbilletter inden for Afstande indtil 60 km, som indførtes den 1. August 1928 for at standse Nedgangen, regnede man med en Risiko paa 3 à 3½ Mill. Kr. aarlig.

Naar Indtægten af Personbefordringen fra 1927—28 alligevel kun er falden med ca. 1,0 Mill. Kr., hvoraf ca. 400 000 Kr. faldt paa Driftsaarets 4 første Maaneder, inden Takstnedsættelsen traadte i Kraft, vil det ses, at der ved ovennævnte Takstnedsættelser og andre Lempelser synes skabt en betydelig Mertrafik, og det uagtet Takstnedsættelsen ikke virkede i de bedste Sommermaaneder, hvor Muligheden for gennem Takstnedsættelsen at skabe Mertrafik er størst. Den Nedgang af Persontrafikken, der var en Følge af den strenge Isvinter, blev opvejet ved, at Paasken 1929 faldt i Marts Maaned. I hvor høj Grad Persontrafikken er steget i Forhold til 1927—28, vil lettest ses gennem Antallet af præsterede Personkilometer, den i 1928—29 i alt udgjorde 1061,3 Mill. imod 1028,7 Mill. i 1927—28.

Indtægten af Gods- og Kreaturbefordringen er steget med ca. 1,8 Mill. Kr. i Forhold til 1927—28, en Stigning, der i alt væsentlig kan føres tilbage til en Mertrafik, som — udtrykt i Togkilometer — har udgjort ca. 3,4 pCt. Denne Mertrafik skyldes dels det Akkvisitionsarbejde, der bl. a. er udført gennem det af Banerne oprettede Transportagentur, dels Nedsættelser i Taksterne paa forskellige Omraader og Udvildelse af Vognmandskørsel fra og til Stationerne, dels de for hele Landet forberedte Konjunkturer, dels at de vanskelige Vejr- og Temperaturforhold, som hindrede Befordringen ad Sø- og Landevej for andre Trafikmidler, i Modsætning til Persontrafikken tilførte Banerne en Mertrafik af Gods. Paa den anden Side vanskeliggjorde Vejrforholdene ogsaa Trafikbesørgelsen for Banerne, og for flere Erhvervs Vedkommende — saaledes f. Eks. Byggevirksomheden — be-

virkede de en Standsning i Arbejdet med deraf følgende Udskydning af Transporter til Begyndelsen af indeværende Driftsaar.

Brændsel til Lokomotiver, Motorvogne, Færger og Skibe m. v.

Den samlede Kulimport udgjorde ca. 362 000 t, der for Størstedelen leveredes fra Storbritannien.

Kulbeholdningen ved Driftsaarets Begyndelse udgjorde ca. 96 000 t, det samlede Forbrug udgjorde ca. 391 000 t, og Beholdningen ved Aarets Udgang var ca. 67 000 t, svarende til ca. 2 Maaneders Forbrug.

Indkøbsprisen for Kullene varierede fra 14,50 Kr. til 36,00 Kr. pr. t (under Isperioden) og udgjorde som Gennemsnit ca. 18,30 Kr. mod ca. 20,50 Kr. det foregaaende Aar. Priserne forstaas frit i Jernbanevogn eller frit i Krankasserne.

De i Aarets Løb til Lokomotiver, Færger og Skibe forbrugte Kul — ca. 377 000 t — blev ført til Udgift med ca. 7 530 000 Kr. eller gennemsnitlig ca. 20 Kr. pr. t mod ca. 26 Kr. pr. t i det foregaaende Aar. I disse Beløb er medregnede Udgifter til Udlevering, Optændingsmateriale m. v.

Det samlede Forbrug af Brændselsolie og Benzin til Diesel-Lokomotiver og Motorvogne er som Følge af den forøgede Anvendelse af saadan Trækkekraft steget ret betydeligt. I Driftsaaret 1928—29 forbruges der saaledes i alt 1 188 667 kg Brændselsolie og Benzin imod 408 246 kg i 1927—28, og Udgiften her til udgjorde ca. 200 300 Kr., henholdsvis ca. 65 200 Kr. Forbruget af Brændselsolie til Motorfærger »Korsør« har været noget faldende fra 1927—28 til 1928—29 som Følge af noget mindre Sejlads i sidstnævnte Driftsaar.

I Aarets Løb er endvidere anvendt en Del Tørv til Stationsopvarmning. Prisen har i Gennemsnit udgjort ca. 18,50 Kr. pr. t mod ca. 20,00 Kr. det foregaaende Aar. Af indenlandsk Brændsel er til Stationsopvarmning derhos forsøgsvis anvendt en Del Bøge- og Fyrrebrænde.

Vedligeholdelse af det rullende Materiel.

Antallet af udførte Lokomotivreparationer i Centralværkstederne har i Driftsaaret været omtrent det samme som i 1927—28, men inden for de enkelte Værksteder har der været visse Forskydninger i Arbejdsmængden, idet de store tidsbestemte Lokomotivreparationer er forefaldet i noget mindre Antal i Centralværkstedet i København, medens Centralværkstedet i Aarhus har haft et væsentlig større Antal af saadanne Reparationer end i 1927—28, idet den i Aarhus Centralværksted imod Slutningen af Driftsaaret 1927—28 indtraadte Forøgelse i Lokomotivværkstedets Arbejdsmængde har holdt sig ret konstant i 1928—29.

Med Hensyn til Vognreparationernes Antal stiller Forholdet sig derimod saaledes, at Centralværkstedet i København har udført et noget større Antal Reparationer end i 1927—28, medens disses Antal i Centralværkstedet i Aarhus har været noget mindre. I begge Værksteder har Vognreparationernes Antal været stigende henimod Driftsaarets Udgang, bl. a.

paa Grund af den langvarige Frostperiodes Indflydelse paa Materiellets Tilstand.

Arbejdsstyrken i Værkstederne er ved Aarets Udgang ca. 80 Mand større end ved Ugangen af 1927—28, men den gennemsnitlige Styrke for hele Driftsaaret har været lidt lavere end i 1927—28.

Udgiften til Vedligeholdelse af det rullende Materiel, indbefattet de egentlige Reparationsarbejder, som er udført i Distrikterne, udgjorde i 1928—29 for Damp-Lokomotiver 12,8 Øre pr. Lokomotivkilometer (13,7 Øre i 1927—28), og for Vogne 0,96 Øre pr. Vognakselkilometer*) (1,04 Øre i 1927—28).

Sporenes Vedligeholdelse og andre Forhold vedrørende Bane- og Signaltjenesten.

Den usædvanlig strenge og langvarige Vinter med dens meget stærke Snefald medførte talrige Opfrysninger af Sporet og foranledigede forskellige Steder Nedsættelser af Kørehastigheden. Vejrforholdene lagde ikke alene Toggangen Hindringer i Vejen, men besværliggjorde tillige Vedligeholdelsesarbejdet og forsinkede de sædvanlige Foraarsarbejder ved Spor m. v. betydeligt. Med Benyttelse af Ingeniørkorpsets Materiel og Arbejdskraft blev Statsbanernes Radioanlæg i forannævnte Anledning midlertidig udvidet til ogsaa at omfatte Storebæltsoverfarten. En Række Undersøgelser vedrørende Muligheden for en permanent Radioordning i større Omfang end hidtil er bleven iværksat.

Paa forskellige Strækninger er Sporet blevet forstærket ved Indlæg af sværere Skinner og ved Forøgelse af Antallet af Sveller pr. Skinnelængde. Til den almindelige Vedligeholdelse af Hovedsporene er for samtlige Strækningers Vedkommende medgaaet i alt 25 503 løb. m Skinner samt til Forstærkning paa forskellige Strækninger 187 877 løb. m Skinner.

Den i foregaaende Driftsberetning omtalte »Banevagsordning« er i Aarets Løb yderligere indført paa Banestrækningerne Slagelse—Værslev og paa den nye Banestrækning Hvalsø—Frederikssund.

Den i sidste Aars Driftsberetning nævnte nye Konstruktion af V B Krydsningssporskifte 1 : 11 er endvidere indført ved nye Krydsningssporskifter 1 : 9, og den nye Konstruktion vil herefter udelukkende blive anvendt.

Anvendelsen af Hulpløkke af Træ til Propning af udslidte Svelleskruehuller er fortsat i større Udstrækning, efter at de første Forsøg har givet tilfredsstillende Resultater.

For at opnaa Besparelser ved Arbejdet med Overbygningens Vedligeholdelse og Forstærkning anvendes nu Tryklufftanlæg — monterede paa Skinnevogn — til Brug ved Stopning af Skærveballast, endvidere ved Paasprøjtning af Cementpuds paa Jernbetonbroer og Jernbroers Rensning ved Sandblæsning og Maling ved Paasprøjtning.

Benzinmotordrevne, transportable Maskiner er anskaffet til skruning af Svelleskruer.

Man har paa forskellige Banestrækninger for-

*) Beregnet paa Grundlag af det paa Statsbanerne kørte samlede Antal Vognakselkilometer.

søgsvis oversprøjtet Ballasten med en Opløsning af Natriumklorat for derved at undgaa Lugearbejde. Resultaterne har været gunstige, og Sprøjtningen vil blive fortsat i kommende Driftsaar.

Der er i Driftsaarets Løb imprægneret 156 766 Stkr. Fyrresveller (313 453 Stkr. i 1927—28), deraf 71 040 Type 2, og 13 422 Stkr. Bøgesveller (14 773 Stkr. i 1927—28). Gennemsnitsprisen for Imprægnering af Sveller har for Fyrresveller været 1,63 Kr. for Type 1 og 1,22 Kr. for Type 2 og for Bøgesveller 2,62 Kr. pr. Stk. mod henholdsvis 1,72 Kr., 1,27 Kr. og 2,73 Kr. i det foregaaende Aar.

I Løbet af Driftsaaret er Længden af Banestrækningerne, der er forsynet med Stenballast, bleven forøget med ca. 34 km.

Til Brug ved Vedligeholdelses-, Forstærknings- og Udvidelsesarbejder er der anskaffet 9 863 Stkr. danske uimprægnerede Bøgesveller til en Gennemsnitspris af 5,00 Kr. pr. Stk. og 160 959 Stkr. uimprægnerede udenlandske Fyrresveller, deraf 37 705 Type 2 til en Gennemsnitspris af henholdsvis 5,99 og 5,50 Kr. pr. Stk. Af Skinner er der indkøbt i Udlandet ca. 14 137 t til en Gennemsnitspris af 122,44 Kr. pr. t, af Forbindelsesdele er i Udlandet anskaffet ca. 5 586 t til en Gennemsnitspris af 167,05 Kr. pr. t, hvorhos der i Udlandet er købt ca. 1 025 t Forbindelsesdele til en Gennemsnitspris af 251,99 Kr.

Godsvognsbenyttelsen.

Ved Ugangen af Driftsaaret 1928—29 udgjorde Statsbanernes Beholdning af Godsvogne 11 749 Stkr. eller 54 færre end det foregaaende Aar. Der er ingen nye Vogne tilgaaet, medens 54 Godsvogne er ophugget.

Der har i det forløbne Aar været Vognrigelighed undtagen i Februar og Marts Maaneder 1929, i hvilke der har været en gennemsnitlig daglig Vognmangel paa 400 Vogne i Februar og 200 Vogne i Marts.

Vognmangelen skyldes i første Række det usædvanligt strenge Vintervejr med Sne og Is, hvilket forårsagede en saadan Uregelmæssighed i Toggangen paa Banerne og ved Overfarterne, at læssede Vogne har maattet henstaa i lang Tid rundt omkring paa Stationerne og ved Overfarterne uden at kunne blive viderebefordret, ligesom Standsningen i Landevejstrafikken har bevirket, at Vogne har henstaaet længe under Af- og Paalæsning. Issituationen har endvidere bevirket, at de i de foran nævnte Maaneder for vore Havne bestemte Skibe for en stor Del har siddet fast i Isen i vore Farvande og først er kommet fri ved Isbryderhjælp, saaledes at et stort Antal Skibe er kommet i Havn paa een Gang, hvorved Vognforbruget er steget uforholdsmæssigt.

Til Modarbejdelse af Vognmangelen blev der lejet 546 Vogne.

Toggangen.

Ved Driftsaarets Begyndelse gjaldt Køreplanen af 2. Oktober 1927.

En ny Køreplan for Sommeren 1928 traadte i Kraft den 15. Maj.

Vinterkøreplanen traadte i Kraft den 1. Oktober.

Den 17. November toges den nye Banestrækning Hvalsø—Frederikssund i Brug. Motortogene mellem Næstved og Hvalsø gennemførtes herefter til og fra Frederikssund.

Antallet af de i Driftsaaret 1928—29 kørte Togkilometer er steget med 1 932 300 eller 9,7 pCt. i Forhold til 1927—28. Af de samlede Togkilometer blev der i alt præsteret 1 823 000 med Motortog imod 537 700 i 1927—28, altsaa en Stigning paa ca. 239 pCt., saaledes at 8,3 pCt. af det samlede Antal Togkilometer blev præsteret i 1928—29 med Motortog imod 2,7 pCt. i 1927—28.

Det gennemsnitlig daglig kørte Antal personførende Plantogkilometer efter Køreplanerne for 1927 og 1928 stiller sig saaledes:

	Sjælland-Falster	Jylland-Fyn	Ialt
Køreplan af 15/5 1927	16 852 km	28 217 km	45 069 km
» » 2/10 1927	16 052 »	28 402 »	44 454 »
» » 15/5 1928	18 528 »	30 910 »	49 438 »
» » 1/10 1928	18 230 »	30 776 »	49 006 »

Der er i Aaret 1928—29 kørt ca. 688 400 Særgodstogkilometer mod ca. 450 200 i 1927—28.

Overfarterne.

Antallet af Skibskilometer var i Driftsaaret ca. 775 100 mod ca. 781 000 i Driftsaaret 1927—28. Antallet af overførte Jernbanevognaksler udgjorde 1 062 693 mod 1 085 443 Aaret forud, og af Automobiler overførtes 70 350 mod 57 545 i det foregaaende Aar.

Naar Antallet af Skibskilometer og overførte Jernbanevognaksler saaledes har været mindre end i 1927—28, skyldes det de betydelige Vanskeligheder, Isforholdene voldte Færgefarten i Aarets sidste Maaneder.

Motorfærgen »Korsør« præsterede i Driftsaaret 1928—29 ca. 66 300 Skibskilometer imod ca. 74 800 i det foregaaende Driftsaar, en Nedgang som i alt væsentligt kan føres tilbage til den Indskrænkning i Sejladsen, der fandt Sted i Driftsaarets 2 sidste Maaneder som Følge af de vanskelige Overfartsforhold.

Af det samlede Antal Skibskilometer, der er præsteret paa Korsør—Nyborg Overfarten i Driftsaaret 1928—29, har Motorfærgen udført 23,6 pCt. imod 26,7 pCt. i 1927—28, og af de paa Overfarten overførte Vognaksler samt Automobiler og Motorcykler er der i Driftsaaret 1928—29 med Motorfærgen befordret henholdsvis 33,8 pCt. og 30,9 pCt. imod 35,9 pCt. og 33,6 pCt. i 1927—28.

Med Hensyn til Prisen paa de vigtigste Forbrugsmaterialer, der benyttes af Søfartsvæsenet, skal man — under Henviisning til det foran under Stykket om Brændsel til Lokomotiver, Motorvogne, Færger og Skibe m. v. oplyste om Priserne paa Kul — bemærke følgende:

Prisen for Brændselsolie dalede i den sidste Fjerdedel af Driftsaaret ca. 12 pCt., og den gennemsnitlige Udgift pr. forbrugt kg Brændselsolie udgjorde derefter ca. 7,86 Øre i 1928—29 imod 9,17 Øre i 1927—28.

Smøreolieprisen har været uforandret i Driftsaarets Løb.

Prisen paa Tovværk har været ca. 18 pCt. lavere end i det foregaaende Driftsaar.

Udgiften til Vedligeholdelse af Færger og Skibe har været ca. 600 000 Kr. eller ca. 28 pCt. lavere end i det foregaaende Driftsaar. Dette skyldes for en Del, at der i 1928—29 har været foretaget færre gennemgribende Reparationer, særlig af Skibenes Skrog og Dæk, end i 1927—28, samt at man desuden har bestræbt sig for at holde Vedligeholdelsesudgifterne saa lave som muligt. De Reparationer af Færger og Skibe, som Isvanskelighederne i Driftsaarets sidste Maaneder direkte foraarsagede, kommer først til Udgift paa Regnskabet for Driftsaaret 1929—30.

Kulforbruget til Dampfærgerne og Dampskibene i Tidsrummet April 1928—Januar 1929 udgjorde gennemsnitlig 67,2 kg pr. Skibskilometer mod 68,7 kg i det tilsvarende Tidsrum i det foregaaende Aar, men steg i de to sidste Maaneder af Driftsaaret 1928—29 som Følge af Isvanskelighederne, saaledes at det gennemsnitlige Kulforbrug for hele Driftsaaret udgjorde 73,3 kg pr. Skibskilometer imod 68,8 kg i 1927—28.

Motorfærgens Brændselsforbrug udgjorde i Tidsrummet April 1928—Januar 1929 gennemsnitlig pr. Skibskilometer 19,7 kg imod 19,5 kg i det tilsvarende Tidsrum i Driftsaaret 1927—28, medens Forbruget for hele Driftsaaret 1928—29 udgjorde 21,3 kg imod 20,1 kg i det foregaaende Driftsaar.

Udgiften pr. Skibskilometer til Brændsel og Smøreolie til Motorfærgen har i Sammenligning med den tilsvarende Udgift til de to store Dampfærger paa Korsør—Nyborg Overfarten stillet sig saaledes i Driftsaaret 1928—29:

Motorfærgen »Korsør«		1 Kr. 75 Øre pr. Skibskm.
Dampfærgen »Christian IX«	1 »	60 » » »
Dampfærgen »Odin«		1 » 82 » » »

Det bemærkes, at Kulprisen har været forholdsvis lav i Forhold til Brændselsolieprisen.

Udgiften til Vedligeholdelse af Motorfærgen »Korsør« har i Driftsaaret 1928—29 været ca. 50 pCt. højere end Vedligeholdelsesudgifterne til de nævnte Dampfærger, men en fuldtud gyldig Sammenligning af Vedligeholdelsesudgifterne for et enkelt Aar kan imidlertid ikke foretages, da tilfældige Forhold her let gør sig gældende.

(Fortsættes.)

KUNZE-KNORR-BREMSEN.

Ved F. Spøer.

(Fortsat.)

Bremseafslutningsstillingen.

Styrestemplet giver efter for en meget ringe Trykforskel paa Stemplets Sider. Hvis man ikke vil bremse kraftigt og derfor kun slipper lidt Luft ud af Ledningen, vil der hurtigt blive Overtryk i Ledningen igen, da Trykket i Gli-

derkamret falder, ved at B-Luften strømmer over i C.

Saa snart Trykket i Gliderkamret er sunket en Ubetydelighed under Ledningstrykket, vil dette Tryk paa Stemplet overvinde Gnidningsmodstanden mellem den lille Sa-Glider og S-Glideren, og Stemplet gaar tilbage, men standses af S-Glideren, da der jo kræves større Kraft til at bevæge denne med sin langt større Glideflade. I denne Mellemstilling er Forbindelsen mellem B og C afbrudt, og det i C opnaaede Bremsetryk vedvarer saa længe, Trykket i Ledningen ikke forhøjes eller formindskes.

Ved et nyt lille Trykfald i Ledningen gaar Sa igen til venstre, og B-Luften strømmer over i C og forhøjer Bremsetrykket; man kan fortsætte denne Manøvre og regulere Bremsetrykket gradvis opefter, indtil Trykkene i B og C er lige store, Fig. 4.

Naar man vil løse Bremsen, forhøjes Trykket i Ledningen ved at tilføre Trykluft, og saa snart Ledningstrykket overstiger det Tryk, der er tilbage i B og Gliderkamret, tilstrækkeligt, gaar Styrestemplet med begge Glidere helt tilbage til Løse-Stillingen. Der findes ingen Midler til at standse en paabegyndt Løsemanøvre. Bremsen løses uhjælpsomt helt uden noget Mellemtrin. Det er jo en meget uheldig Egenskab ved Etkammerbremsen, der især gør sig gældende paa Faldstrækninger.

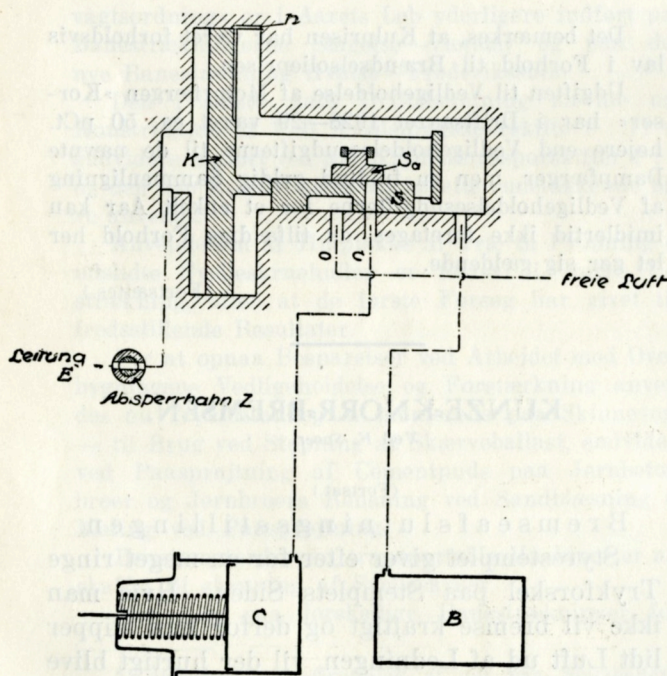


Fig. 4. Etkammerbremse. Bremsaflutningsstilling.

Som man her ser, gælder det med denne Bremse om ikke at bremse for stærkt til at begynde med, da man kun kan regulere Bremsningen opefter. Har man først bremset for stærkt og løser Bremsen, og derefter bremser paany, saa kommer Etkammerbremsens anden Skavank frem, nemlig den, at Bremseluften opbruges ved hurtigt paa hinanden følgende Bremsninger, og Bremskraften ophæves. Forholdet er i Praksis noget lignende det, som vi kender paa en Maskine, hvor Vakuüm i Beholderen synker for hver Bremsning, og der mellem hver Bremsning ikke er Tid til at faa Beholderens Vakuüm helt op.

Kunze-Knorr-Bremsen.

Kunze-Knorr-Bremsen er en forbedret Etkammerbremse. Den bestaar ogsaa af en Bremscylinder med Bremsluftbeholder. Cylinderen C til venstre, Fig. 5—8, er den egentlige Bremscylinder og indeholder et Stempel, der ved en Skruefjeder trykkes i Bund. Rummet paa Stemplets venstre Side er i stadig Forbindelse med Atmosfæren. Tryklufften virker paa Stemplets højre Side, og gennem Stempelstangen, Bremsstænger og Vægtarme føres det opnaaede Bremsetryk til Bremsklodserne.

Bremsluftbeholderen er ved et Stempel, A-B-Stemplet, delt i to Kamre A og B, B-Kamret indeholder Bremseluften, og A-Kamret indeholder en Luftmængde, der bruges til at udøve et Tryk paa A-B-Stemplet og paa Gliderkammersiden af Styrestemplet. A-Kamret og Gliderkamret er uden Afbrydelse i Forbindelse med hinanden, der er altsaa altid det samme Tryk i Gliderkamret som i A-Kamret.

Paa A-B-Stempelstangen er der foruden anbragt et mindre Stempel, der for en Del ophæver Trykluffens Virkning paa A-B-Stemplet og er samtidig Stopbøsning mellem A-Kamret og Atmosfæren.

Naar B- og A-Kamret fyldes med Trykluft af 5 at, saa er det virksomme Tryk paa Stemplets B-Side Stemplets Areal i $\text{cm}^2 + 5 \text{ kg}$, og paa A-Siden er det Stemplets Areal $+ 5 \text{ kg}$ minus det lille Stempels Areal $+ 5 \text{ kg}$, idet Trykket paa det lille Stempel virker modsat Trykket paa det store.

Hvis man, for at bruge nogle Tal, tænker sig, at A-B-Stemplets Areal er 100 cm^2 , og det lille Stempels Areal er 20 cm^2 , saa er der paa

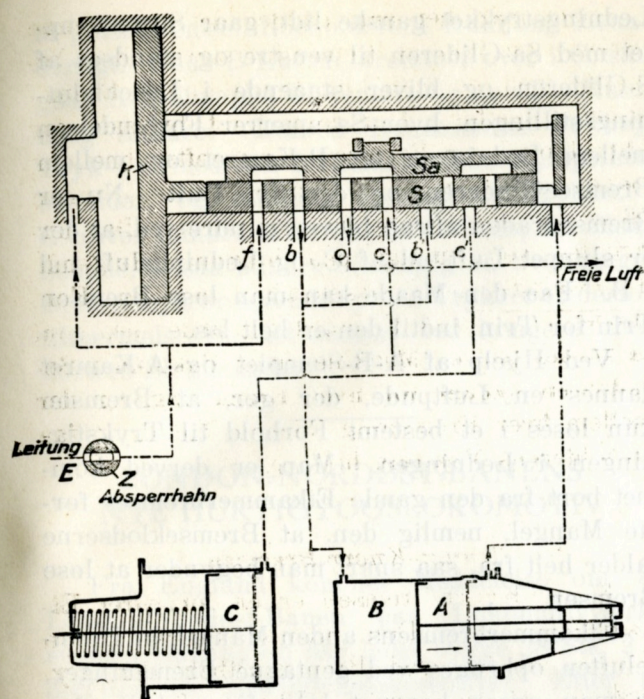


Fig. 5. Løsestilling.

B-Siden et Tryk af 500 kg og paa A-Siden et Tryk af 500 kg ÷ 100 kg = 400 kg. Trykket paa B-Siden er 100 kg større end det effektive Tryk paa A-Siden, og dette har til Følge, at Trykket paa B-Siden vil skyde Stemplet til højre, indtil A-Trykket er saa stort, at det kan opveje B-Trykket, og Stemplet bliver da i Hvile. I Virkeligheden er Stemplernes Areal saaledes, at Trykket i A er 7,2 pCt. større end i B.

Paa Cylinderen er skruet en Styreventil med Styrestempel og Bundglider S og Reguleringsglider Sa, som ved Etkammerbremsen; Sa-Gliden følger ogsaa her alle Stemplets Bevægelser, medens S først følger med, naar Stemplet har bevæget sig et Stykke. Fyldekanalen, som er paa Etkammerbremsen, findes ikke, men erstattes af Kanaler i Glideren og Gliderspejlet.

Styrestemplet kan ved Kunze-Knor-Bremsen indtage fire Stillinger:

- 1) *Løsestillingen*, hvori Bremsen løses eller er løs.
- 2) *Bremsestillingen*, hvori Bremsetrykket stiger, eller det højeste Bremsetryk er naaet.
- 3) *Bremseafslutningsstillingen*, hvori der af det fulde Bremsetryk er naaet en vis Procent, som opretholdes, saa længe Trykket i Ledningen er uforandret.
- 4) *Løseafslutningsstillingen*, hvori Bremsens Løsen afbrydes, og det tilbageværende

Bremsetryk opretholdes, saa længe Trykket i Ledningen er uforandret.

Løsestillingen.

Naar Bremsen fyldes og løses, strømmer Trykluft af 5 at fra Ledningen gennem Afspærringshanen Z ind i Stempelkamret og trykker Stemplet med Glidere til højre til Løsestillingen.

Naar Styrestemplet er i Løsestillingen, strømmer Tryklufften gennem Kanal f og Kanaler i Glidere og Gliderspejl ind i B-Kamret og trykker A-B-Stemplet til den yderste Stilling til højre, Fig. 5.

I denne Stilling er der gennem en Kanal i Væggen Forbindelse mellem B og A, hvorved der bliver 5 at overalt undtagen i Bremsecylinderen, der gennem Kanal c, begge Glidere og Kanal o er i Forbindelse med den fri Luft.

Bremsestillingen.

Hvis man for at bremse nedsætter Trykket i Ledningen blot 0.3 at, saa gaar Styrestemplet med begge Glidere til venstre og indtager Bremsestillingen. I denne er Forbindelsen mellem Bremsecylinderen og Atmosfæren afbrudt, og B-Luften strømmer gennem Kanal b, begge Glidere og Kanalen c over i Bremsecylinderen. Derved falder Trykket hurtigt i B, og det større Tryk i A trykker A-B Stemplet til venstre,

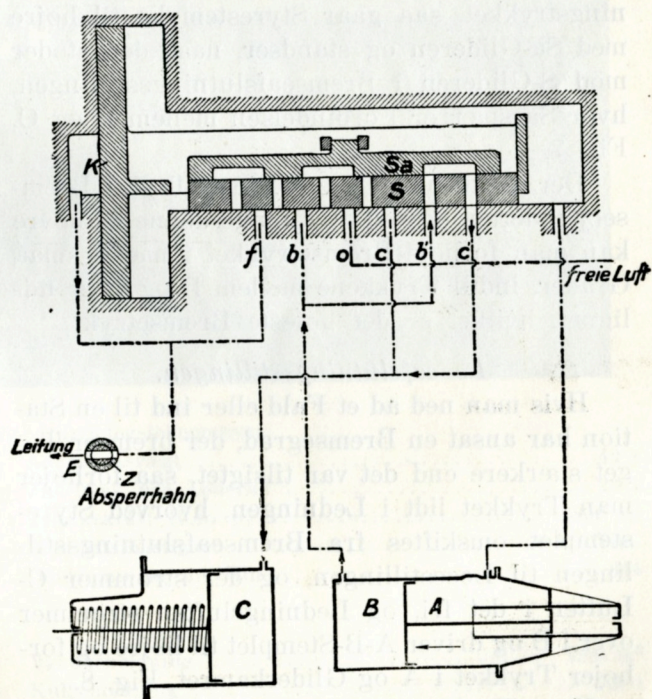


Fig. 6. Bremsestilling

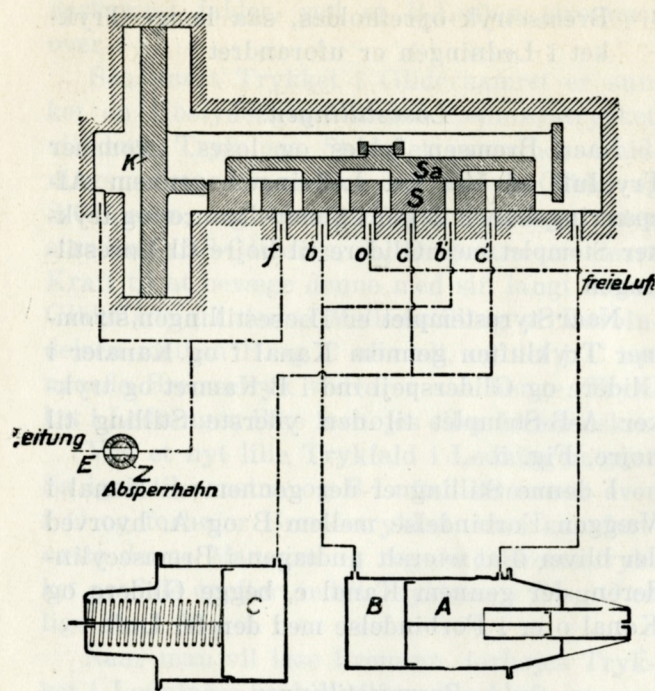


Fig. 7. Bremseafslutningsstilling.

hvorved Forbindelsen mellem B og A afbrydes. Den omtalte Trykforskel i B og A vil da være til Stede, naar A-B Stemplet kommer i Hvile, Fig. 6.

Bremseafslutningsstillingen.

Naar Trykket er faldet saa meget i B, at det nævnte procentvis større Tryk i A og Gliderkamret er sunket en Ubetydelighed under Ledningstrykket, saa gaar Styrestemplet til højre med Sa-Gliden og standser, naar den støder mod S-Gliden i Bremseafslutningsstillingen, hvor Sa spærrer Forbindelsen mellem B og C, Fig. 7.

Der er nu opnaaet et bestemt Tryk i Bremsecylindren, og ved at gentage denne Manøvre kan man forhøje Bremsetrykket i meget smaa Grader, indtil Trykkene mellem B og C er udlignet, hvilket er det højeste Bremsetryk.

Løseafslutningsstillingen.

Hvis man ned ad et Fald eller ind til en Station har ansat en Bremsegrad, der bremser Toget stærkere end det var tilsigtet, saa forhøjer man Trykket lidt i Ledningen, hvorved Styrestemplet omskiftes fra Bremseafslutningsstillingen til Løsestillingen, og dér strømmer C-Luften i det fri, og Ledningsluften strømmer over i B og driver A-B-Stemplet til højre og forhøjer Trykket i A og Gliderkamret, Fig. 8.

Naar Trykket i Gliderkamret saa overstiger

Ledningstrykket ganske lidt, gaar Styrestemplet med Sa-Gliden til venstre og standses af S-Gliden og bliver staaende i Løseafslutningsstillingen, hvor Sa spærrer Forbindelsen mellem Ledningen og B-Kamret og mellem Bremsecylindren og den fri Luft. Nu er Bremsegraden altsaa bleven mindre ved, at der er sluppet Luft ud af C og Ledningsluft ind i B. Paa den Maade kan man løse Bremsen Trin for Trin, indtil den er helt løs.

Ved Hjælp af A-B-Stemplet og A-Kamret dannes en Luftpude, der gør, at Bremsen kun løses i et bestemt Forhold til Trykstigningen i Ledningen. Man er derved kommet bort fra den gamle Etkammerbremses første Mangel, nemlig den, at Bremsklodserne falder helt fra, saa snart man begynder at løse Bremsen.

Etkammerbremsens anden Mangel, at Bremseluften opbruges ved gentagne Bremsninger, er man ogsaa kommet bort fra ved Kunze-Knorr-Bremsen, idet man for at løse Bremsen maa tilføre B-Kamret lige saa meget ny Luft fra Ledningen, som der er brugt ved Bremsningen. Naar Bremsen er løs paany, saa er B-Kamret, altsaa Bremseluftbeholderen, fyldt helt op igen og parat til en ny Bremsning.

Ved Hjælp af A-B-Stemplet opnaas som nævnt at danne en Luftpude, der muliggør gradvis Løsen af Bremsen, men samtidig opnaas det

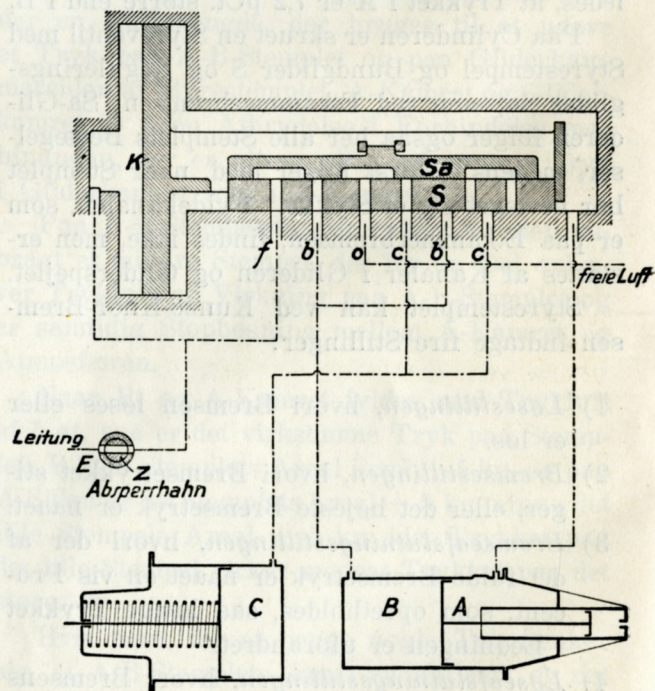


Fig. 8. Løseafslutningsstilling.

at gøre Bremsluftbeholderens Rumfang foranderligt. Naar B-Luften strømmer over i C, saa gaar A-B-Stemplet til venstre og gør B's Rumfang mindre. Derved fremkommer et højt Tryk i C med den forholdsvis lille Hjælpeluftbeholder, og samtidig opnaas, at Trykket i C bliver mindre afhængig af C-Stemplets Slaglængde, altsaa mindre afhængig af, hvor meget Bremsetøjet er spændt op. C-Trykket er derfor tilnærmelsesvis det samme ved længere eller kortere Slaglængder.

LONDON-NORDØST-BANENS NYE HURTIGTOGSLOKOMOTIV

Fra England kommer Meddelelse om, at London-Nordøst-Banen paa Lokomotivværkstedet i Darlington har ladet bygge 28 Stk. 2 B 3-cylindrede Hurtigtogslokomotiver. Efter at man i de senere Aar overalt er gaaet over til tre- eller firekoblede Hurtigtogslokomotiver, maa man betragte Bygning af 2 B som noget af en Begivenhed.

Midland-Banen har i nogen Tid haft et Antal 2 B 3-cylindrede Compoundlokomotiver, som i Driften har givet gode Resultater. Nordøst-Banens nye Lokomotiver har 3 Højtrykscy-

lindre med en Diameter paa 420 mm og 660 mm Slag. Grunden til, at nævnte Baner kan anvende 2 B Lokomotiver, maa søges i det høje Akseltryk, som for de sidstes Vedkommende er 21 t paa Drivakslen.

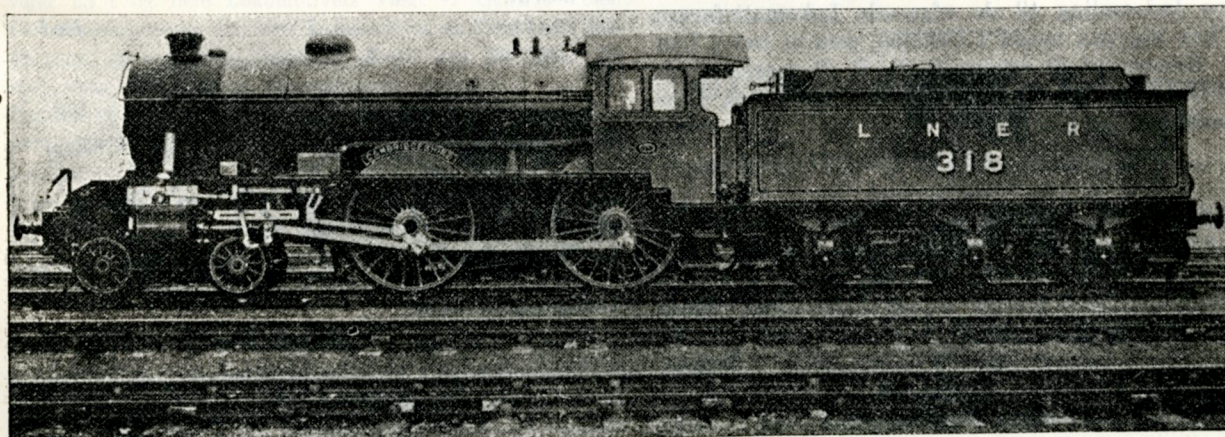
Kedlen er 6 225 mm lang med en Rundkedeldiameter paa 1 676 mm. Kedelrørenes Antal er 198, hvoraf de 21 er Overhederrør. Fyrkassen er placeret mellem Rammepladerne; dens Længde er 2 945 mm og Bredden 1 232 mm. Kedlen er forsynet med 2 Ross-Sikkerhedsventiler.

Maskinens koblede Hjul har den store Diameter af 1 980 mm. Truckfjedrene er Skruetfjedre med 128 mm Diameter. De 3 Dampcylindre ligger vandret paa Truckens Midte. Dampfordelingen sker paa de 20 først byggede med 204 mm Stempelglidere og paa de sidste 8 med *Lentz*-Ventiler; til alle Lokomotiverne er anvendt udvendigt anordnet *Hensinger*-Styring, som ved en af Maskindirektør *Gresley* konstrueret Overføring ogsaa fordeler Dampen for den indvendigt liggende Cylinder.

Lokomotivet er udrustet med *Westinghouse*-Bremsen med én Bremseklods paa hvert af de koblede Hjul. Sandkasserne er anbragt paa Fodpladen og sander kun foran Drivhjulene.

Den 3-akslede Tender rummer 19 m³ Vand og 7,5 t Kul.

F. Spøer.



London-Nordøstbanens nye Hurtigtogslokomotiver.

Cylinderdiameter	420 mm	Adhæensionsvægt	42 t
Slaglængde	660 mm	Akseltryk paa Løberne	24 t
Drivhjulsdiameter	1980 mm	Trækkekræft (0.85 p)	9800 kg
Damptryk	12,5 at	Maksimalhastighed	120 km/Tim.
Hedeflade i Fyrkassen	16,0 m ²	Omdrejninger pr. Min.	344
— i Rørene	114,0 m ²		
— paa Overhederen	25,4 m ²	Tenderen:	
— total	155,4 m ²	Vandbeholdning	19,0 m ³
Risteblade	2,42 m ²	Kulbeholdning	7,5 t
Tjenestevægt	66,0 t	Tjenestevægt	53,0 t

FRA MEDLEMSKREDSSEN.

Et Forsvar!

Man forbavses i allerhøjeste Grad over, at se den Maade, hvorpaa den Lokomotivfyrbøder, der har gaaet paa Værkstedet, behandler det Spørgsmaal, der for de af Medlemmerne, der har forrettet Værkstedstjeneste har økonomisk Betydning. Vedkommende mener altsaa, at nogle af Medlemmerne, de vilkaarligt udtagne, skal bære det Tab, som Værkstedsgerningen har forvoldt, fordi Venstreregeringen fik det lavet saaledes, at der pludselig blev for mange Lokofyrb. Med Hensyn til vor Organisations kloge Politik maa det jo betragtes som en Ting for sig; men et er sikkert, hvorfor har vi vor Organisation og vort Kampfond, og hvorfor staar vi solidariske knyttede, hvis den og dette ikke skulde træde hjælpende til, naar Hjælp er nødvendigt. Mange Lokofyrb. blev forflyttede til de store Depoter for at forrette Værkstedstjeneste og havde Udgifter ved Flytning o. s. v., som vi for en stor Del selv maatte dække og i mange Tilfælde af ovennævnte Grund er der sikkert flere af os, der er kommet lidt bagefter i økonomisk Henseende. Andre har døjet den Haan daglig at se fremmede Maskiner kommet til Depotet med Remisarbejder som Lokofyrb., medens vi selv maatte forrette Haandværkergeringen med Lokofyrb.løn. Jeg synes, naar man har prøvet og set ovenstaaende, bliver man ikke saa let filantropisk anlagt, at man med en flot Haandbevægelse afviser den Hjælp, som vi saa længe har ventet paa, at der forlængst skulde været foretaget noget i den Retning er indlysende, hvorfor kunde Kreds 2 ikke lige saa let have hjulpet Kollegerne, der gik paa Værkstedet, som de kunde gaa med til en Indsamling til de afgaaede Lokomotivførere, der har lige saa meget i Pension, som vi har i Løn. Med Hensyn til at anvise D. S. B. Besparelser, da har vi jo saa grundigt prøvet det, tænk paa Røngermaskine-Spørgsmaalet.

En, der ogsaa har været paa Værkstedet.

Uden iøvrigt at komme ind paa Spørgsmaalet, som den ærede Indsender beskæftiger sig med, finder vi Anledning til at henlede Opmærksomheden paa, at Kampfonden har vi ikke til det i Artiklen omtalte Brug. Se Lovene.

Red.

Kongresbeslutning.

I D. L. T. af 20. Oktober læser man en Artikel, som den ærede Indsender har benævnt: »Til Eftertanke«. Indsenderen forbavses over den Sum, som det vedtagne Forslags Gennemførelse vil koste. Enhver Lokomotivmand maa indrømme, at Summen, det drejer sig om, er anselig; men Lokomotivfyrbøderen, der lige har været med til at gennemføre et andet Forslag med maaske langt større Konsekvenser, og hvor Summerne gik langt højere end den i omtalte Forslag hvilende, vil eventuel have vanskeligt ved at finde ud af at give den ærede Indsender Medhold i sine Betragtninger.

Uden iøvrigt at komme ind paa Omtalen om Forskelsløn, Forslagets Berettigelse og den eklatante Selvkritik, den ærede Kollega fremfører, skal jeg nøjes med at holde fast ved et i Artiklen nævnte Citat. (Et saadant Forslag syntes paa Forhaand at være dødsdømt, men paa en eller anden forunderlig Maade, som mange af Kongresdeltagerne ikke engang kan gøre rede for, blev Forslaget vedtaget.)

Ærede Kollega! Maa jeg spørge, er du i Besiddelse af parlamentarisk Forstaaelse, saa ved du, at Afdelingerne Landet over umiddelbart før Kongressen gennemgaar den udsendte Dagsorden, tager Stilling til Beretning og Forslag og foretager, efter at de enkelte Medlemmers Stilling til Forslagene er kendt. Valg af Kongresdeltagere.

I Delegationen, valgt af Afdeling 2, var Stillingen til omtalte Forslag bestemt, af den før Kongressen i Afdelingen afholdte Generalforsamling, og at man nu, efter at Forslaget er vedtaget, farer i Blækkhuset og svarer Papiret over med insinuerende Bemærkninger om Kongresdeltagernes manglende Agtpaagivenhed overfor dette Forslag, syntes mig derfor at være malplaceret.

Ogsaa jeg vil gøre alt for Organisationens Vel, men vil ogsaa være med til at vogte dens Anseelse, og vil derfor fraraade, at man beder om Eftergivelse af nogen Art.

København, i Oktober 1929.

A. E. Martinsen, Kh. Gb.

For at man ikke skal diskutere alt for svimlende Tal skal vi gøre opmærksom paa, at den Sum, der kan blive tale om, er betydelig mindre end den, der er nævnt.

Red



Lommehaandbogen.

Lommehaandbogen vil som sædvanlig blive udsendt *en af de sidste Dage i indeværende Maaned*. Det kan *endnu* lade sig gøre at *indsende* Bestilling paa Bogen.

For den Lokomotivmand, der anser det for nødvendigt at have en let haandterlig Raadgiver ved Haanden, er Lommebogen uundværlig, thi den er altid ført à jour og derfor absolut paalidelig, saa enhver Lokomotivmand bør derfor være i Besiddelse af den.

Den er i anden Henseende meget værdifuld, nemlig med Hensyn til Opførelse af den daglige Tjeneste og de for Tjenesten tilkommende Emolumenter.

Regnskabet i Bogen er let at føre, og det kan have stor Betydning, at Lokomotivmanden fører daglig Regnskab og fører det rigtigt. At Lokomotivmanden ikke fører nøjagtig Regnskab har i visse Tilfælde medført Vanskeligheder.

Derfor: Køb Lokomotivmandens Haandbog for dens klare Vejledning i Tjenestesager, men ogsaa fordi du ved dens Hjælp kan holde den bedste Orden i dit Regnskab.

Hvis Bogen endnu ikke er bestilt, indsend da Bestilling nu med det samme — og den kan da udsendes sammen med alle de tidligere bestilte Bøger.

New Yorks Kommunikationsnævn

har bekendtgjort, at den første Stigning i Udviklingen af Storbyens Jernbanesystem bliver Anlægget af flere Hundrede Miles nye hurtige, hovedsagelig underjordiske Linier til en beregnet Udgift af 438 Millioner Dollars. Stor New Yorks nuværende Jernbanenet har en Længde af 94 Miles med 288 Miles Spor, hvoraf en Strækning paa 57 Miles og en Sporlængde af 170 Miles tilhører det underjordiske System. Udvidelsen tilfører hver Bydel hurtige Forbindelser og føjer 294 Miles nye Spor til det nuværende Net. De fleste af de nye Linier bliver firesporige. Størstedelen af Omkostningerne falder paa de indre Bydele. Anlægene i Queens beregnes til 120 Mill., i Brooklyn til 114 Mill. og i Manhattan til 78 Mill.

Canadian National Jernbane

har efter tre Aars Eksperimenteren konstrueret et Dieselelektrisk Lokomotiv, som udfører Kørselen over det amerikanske Kontinent fra Montreal til Vancouver paa 67 Timer uden at blive forsynet med Brændsel under Rejsen. Den normale Rejsetid er 90 Timer.

Lokomotivet kan drives op til Hastighed af over 100 Miles i Timen, og tiltrækker sig især Opmærksomhed paa Grund af det lille Brændselsforbrug, som ved samme Arbejde udgør $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{5}$ af et kulfyret Lokomotivs. Lokomotivet bestaar af to Enheder paa 2660 HK., der kan arbejde uafhængig af hinanden. Hver af disse Maskiner vejer 23 t og hele Lokomotivets Vægt er ca. 300 Tons. Ved Accelerationen udvikler Lokomotivet en Trækraft paa 46 tons og ved jævn Gang en Kraft paa 20 Ton. De med tung Olie drevne Dieselmotorer arbejder i en Takt fra 300 til 800 Omdrejninger i Minuttet og er forbundne med Generatorer, som i Tur trækker de med Akslerne forbundne Motorer.

Konstruktionen af et saa driftbilligt olieelektrisk Lokomotiv er af den største Betydning i en Tid, da Udviklingen Verden rundt tenderer til Overgang fra dampdrevne til elektrificerede Jernbaner.

Lokomotivfyrbødere i Amerika.

I internationalt Transportarbejder Forbunds Maanedssblad findes en Artikel om Sikkerhed og Sundhed ved de amerikanske Baner, vi tager af nævnte Artikler nogle Uddrag.

En Lønstrid ved de forenede Staters Sydøstbaner var henvist til Voldgiftsretten, i hvilken Anledning Lokomotivfyrbødernes Organisation forelagde Voldgiftsretten en interessant Pjece om Lokomotivpersonalets Arbejdsforhold og de dermed forbundne Farer for Sundheden. Det hedder i Pjecen: »Lokomotivfyrbødere er under Udøvelsen af sin Gerning bestandig udsat for Fare; thi hans Arbejdsplads er altid Lokomotivets Førerplads, og selv naar han rykker op i Lokomotivførerstillingen formindskes Faren ikke«.

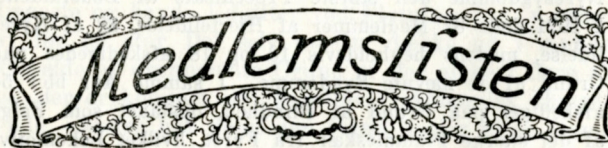
Ved Hjælp af Tal indsamlede af Staternes Handels-

kommission paaviser Pjecen, at ikke mindre end 1315 Lokomotivfyrbødere i Tidsrummet 1916—25 er døde som Følge af Jernbanekatastrofer, og at 67437 Lokomotivfyrbødere i samme Tidsrum og af samme Aarsag blev saarede. Videre anfører Pjecen, at der alene i 1925 dræbtes 30 og saaredes 1058 Personer ved Baneoverkørsler i de paagældende Baners Omraade. Fagforbundet henviser til, at Lokomotivpersonalet altid maa anspænde dets Nerver til det yderste, hvilket i Forbindelse med andre Sygdomsspirer, Lokomotivpersonalet bestandig er udsat for, virker nedbrydende. Det paagældende Fagforbund har en lægekyndig Konsulent, som bl. a. fører et Sygdomsregister over Forbundets Medlemmer. Af en Statistik, som gaar helt tilbage til 1882, fremgaar, at Lungebetændelse er den Sygdom, som hyppigst hjemsøger det paagældende Personale, i 1924 døde 128 Medlemmer af Lungebetændelse, 66 af Tuberkulose, ligesom 101 afskedigedes som arbejdsudygtige paa Grund af sidstnævnte Sygdom. Samme Statistik viser, at i de sidste 10 Aar opviser Hjerter- og Nyresygdomme den største Procentsats af Dødsfaldene. I 1924 døde 87 Medlemmer af Hjertelidelse, 28 af Nyrelidelse, medens henholdsvis 18 og 18 afskedigedes paa Grund af de nævnte Sygdomme. I samme Aar blev 54 afskediget paa Grund af Blindhed, opstaaet som Følge af det stærke Flammeskær fra Fyret, hvilket Lokomotivfyrbødere jo under sin Gerning maa stirre ind i. Lægekonsulenten henleder i den omtalte Pjece Opmærksomheden paa, at Statistiken ogsaa viser, at Stigningen i Hjerter- og Nyresygdomme samt i Antal Tilfælde af Blindhed staar i nøje Forbindelse med Udvidelsen af Fremdriftsmidlerne med deraf følgende tungere Tog samt med Forlængelsen af Tjenestetiden. Disse Omstændigheder er nemlig nøje forbundet med en usædvanlig legemlig og aandelig Anspændelse af for lang Varighed.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER NYE BØGER

Jyll. Fyn	Sj. Falster	
15340	13838	Begtrup, Holger: Grundtvigske Hjem i det 19. Aarhundrede.
15341	13859	Tandrup, Harald: Manden fra Havet.
15342	13842	Oppenheim, E. Phillips: Den hemmelighedsfulde Vej.
15343	13847	Grandjean, L. E.: En Støtte for ham.
15344	13854	Münster, O.: Kærlighed og andre Smating.
15345		Andersen, S.: Mørk Latter.
15346	13843	Andersen, Knud: Ved det yderste Hav.
15347	13846	Estaunie, E.: Tingene ser.
15348	13840	Dahl, Valborg: Valget.
15349	13841	Martin, Stuart: De femten Celler.
15350	13853	Mikaely, L.: Anita.
15351	13845	Duharnel, G.: To Mænd.
15352	13858	Silkeborg, Ellen: Barnet.
15353		Frederiksen, Carla: Thorborg.
15354	13862	Uldall, D.: Krigskammerater.
15355	13849	Heinberg, Erna: Lille Husmor.
15356		Geismar, O.: Den evige Sang.
15357		Kejser Marcus Aurelius' Tanker »Til sig selv«.
15358	13852	Meyer, A. C.: 7n Agitators Erindringer.

- 15359 Altenhausen: En berømt Mands Kærlighed i Breve 1898—1903.
 15360 Johnson, Martin: Løver.
 15361 Odysseus und sein Sänger Homer (tysk).
 15362 13885 Nordkild, G.: Kulsvierblod.
 15363 13855 Oterdahl, Jeanna: En af os.
 15364 Kamban, G.: Gesandten fra Jupiter.
 15365 13888 Strøm, J.: Fordømt.
 15366 Gomard, A.: I Havn.
 15367 13857 Roberts, C. G. D.: Røde Ræv.
 15368 Fischer, Fr.: Slesvigske Folkesagn.
 15369 13863 Viksten, A.: Bæverbækken.
 15370 13856 Paludan-Müller, Johs.: Det Par Aar.
 15371 13870 Anet, Claude: Da Jorden skælvede.
 15067c 13465c Aakjæjr, Jeppe: Før det dages.
 13865 Gorki, Maxim: Erinnorungen an Zeitgenossen (paa tysk).
 13866 Hutchinson: The unselrain Trumpet (paa engelsk).



Overført fra D. J. F. til D. L. F. 1.—12.—29:

- Motorfører G. J. Ørskov, Randers.
 Motorfører N. P. Christensen, Randers.
 Motorfører Chr. Pedersen, Randers.
 Motorfører M. Sørensen, Randers.



Lokomotivførererkredsen:

Viborg: Formandens Adresse rettes til: Brovej 5.

Motorførererkredsen:

Fyn: Kassererens Adresse rettes til: Kochsgade 26, 1., Odense.

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Slagelse: Repræsentantens Navn og Adresse for Næstved Underafdeling rettes til: E. Jørgensen, Ndr. Fari-magsvej 12.



Forflyttelse efter Ansøgning:

Lokomotivfører O. S. Fisker, Gjedser, til Københavns Godsbgd. fra 1.—11.—29.

Lokomotivfyrbøder S. A. T. Petersen, Herning, til Aarhus H. fra 1.—12.—29.

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—11.—29:

Motorførerne A. P. Andreasen, Assens, og A. T. Rosendahl, Viborg.



Brug Svendborg Eksport Mil-Co
 med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velmagende.
 (Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)



Til alt Kontorarbejde
 Smith
 Premier
 først
 og
 bedst
 Alfred Fischer & Co.s Eftf.
 Jernbanegade 6.
 Tlf. 7319. København. Tlf. 7337



Amk. Gummi-Industri.

Vestergade 3 - København K.

Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.

Vor Brochure: **Børnefødslernes Begrænsning**, m. 14 Bill, giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler. Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert. Tjenestemænd 10% Rabat

Støt dansk Industri!

Tapet
 billigst.

R A B A T

til Medlemmerne.

HAMMERICHSGADE 4
 Tlf. Byen 3707.

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. - København K.
 Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler
 i stort Udvalg,

Specialitet:
 Bandager til vanskelige Tilfælde.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. November.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København 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, København K.
 Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
 Postkonto: 20 541.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.