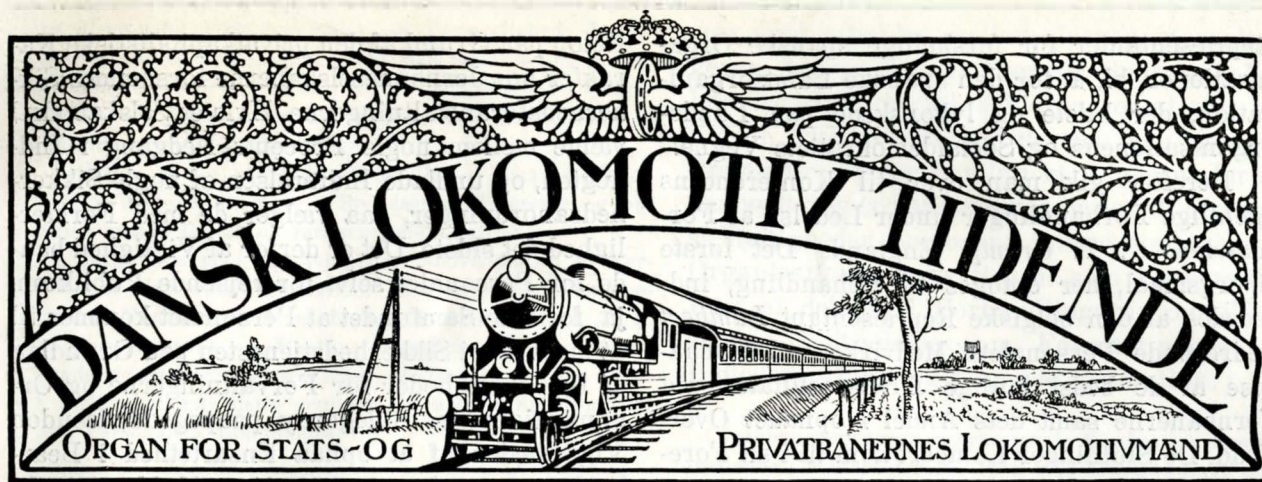




30. Aargang N^o. 10.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Maj 1930.

DEN INTERNATIONALE JERNBANE- KONFERENCE I MADRID

Paa samme Maade, som Jernbanepersonalets Organisationer er internationalt sammen-sluttede i I. T. F., har ogsaa Jernbaneadmini-strationerne en international Sammenslutning, der med visse Mellemrum afholder Kongresser. Den forrige Kongres afholdtes i London, og i Dagene fra den 5. til den 15. Maj d. A. har Ad-ministrationernes Internationale afholdt Kon-gres i Madrid. Paa Dagsordenen var bl. a. op-ført Spørgsmaal ang.: Personalets Medvirken til Fremskaffelse af Overskud samt Andel i Overskudet; faglig, teknisk og almen Uddan-nelse af Personalet; Automobil Konkurrencen; Signaler paa Jernbaner med hurtiggaaende Trafik, Lyssignaler, automatisk Bloksystem og lignende; Anvendelse af specielle Trækkeind-retninger ved Rangering paa mindre Bane-gaarde; Forbedringer af de maskinelle Redska-ber m. m.

Da Administrationerne jo ikke er alene om at have Interesse i disse Spørgsmaal, men da jo ogsaa Personalets Organisationer er stærkt interesseret i disse, blev der gjort Forsøg paa at faa sendt et Antal Personalerepræsentanter til Administrationskongressen. I Danmark, hvorfra der saa vidt os bekendt afsendtes 8 Re-præsentanter, lykkedes det ikke at faa Regerin-gen til at udpege en Personalerepræsentant, derimod indsaa den engelske og franske Rege-ring det berettigede i et saadant Krav, hvorfor de udpegede een henholdsvis to Personale-

repræsentanter, saaledes at Personalet dog var repræsenteret paa Administrationernes Kon-gres.

Under disse Forhold fandt Internationalt Transportarbejder Forbund det rigtigst, at sam-mes Jernbanesektion samledes til Konference, hvor man kunde tage Stilling til en Del af de Spørgsmaal, Administrationerne skulde be-handle. En saadan Konference afholdtes derfor ligeledes i Madrid i Dagene fra den 28. April til den 3. Maj d. A. Af Forhandlingerne paa Konferencen meddeler vi følgende:

Mandag den 28. April aabnedes den inter-nationale Jernbanemandskonference i Madrid. Der havde indfundet sig 49 Repræsentanter for 18 Organisationer med et samlet Medlemsantal af 1 100 000. Det internationale Arbejdsbureau havde ogsaa sendt en Repræsentant.

Konferencen aabnedes af det spanske Jern-baneforbunds Formand *Gomez*, som hilste de tilstedeværende Udlændinge velkomne til Spa-nien og udtrykte sin Glæde over, at I. T. F.s Jernbanemandssektion havde henlagt sin Kon-ference til Madrid. Det skulde, mente han, bi-drage til yderligere at udbrede Organisations-tanken blandt Spaniens Jernbanemænd, der i forbigaaende sagt er forholdsvis daarligt or-ganiserede. Imidlertid befinder de sig dog i Fremgang. Ved Aarsskiftet havde Forbundet ca. 20 000 Medlemmer, men nu ved Konferen-cens Afholdelse er Tallet steget til 25 000 og Gomez nærede grundede Forhaabninger om, at Forbundet inden Aarets Slutning havde naaet 30 000 Medlemmer. — Derefter holdtes Taler af

Repræsentanter for forskellige spanske Organisationer, bl. a. for den spanske Landsorganisation, der hilste og lykønskede paa Landsorganisationens og Socialdemokratiets Vegne.

Derefter gik man over til Konferencens egentlige Forhandlinger under Ledelse af Formanden, *C. T. Cramp*, England. Det første Spørgsmaal, der optoges til Behandling, indlededes af den belgiske Repræsentant *Lambert* vedrørende Personalets Medvirken til Opnaaelse af de bedst mulige Driftsresultater ved Jernbanerne samt dets Andel i opnaaet Overskud. De Slutninger *Lambert* kom til i sit Foredrag var følgende:

Jernbanemandsorganisationerne maatte stræbe efter officiel Repræsentation i Jernbanernes Ledelse og i Særdeleshed i paritetiske Indretninger som skabes i den Henseende at forbedre Driftsresultaterne. Herved bør man stræbe efter:

- 1) at tjene det almene bedste i Spørgsmaalet om Takstvæsenet og Leverancer til Industrien for at forberede Vejen for Socialiseringen.
- 2) Sikkerhedsforanstaltninger til Beskyttelse for Trafikanter og Arbejdere.
- 3) At undgaa Aflønningssystem, som forværrer de egentlige Lønninger, medføre Overanstrengelse eller opdrager Arbejderne til individuel Egoisme.
- 4) At sørge for, at den sociale Forsorg, Boliger, Uddannelses-, Velfærds- og andre Indretninger dannes paa et saadant Grundlag og arbejder paa en saadan Maade, at Arbejdernes Uafhængighed af sit Arbejde og Arbejdsgivere garanteres.

Heri var Konferencen enig.

Bidegaray, Frankrig, indledede Spørgsmaalet om Trafiksikkerheden ved Jernbanerne. Paa Grundlag af omfattende Studier af Ulykkestatistikken i forskellige Lande gjorde *Bidegaray* gældende, at Jernbaneselskaberne af Hensyn til sin Gevinst i en vis Udstrækning forsømt Forholdsregler saavel for Personalets som for det rejsende Publikums Sikkerhed. Sikkerhedsanordninger som er opfundne og udeksperimenterede, saaledes at de er fuldstændig anvendelige i Jernbanedriften, bliver dog ikke indførte, fordi de efter Jernbaneselskabernes Mening er for dyre. Naturligvis kan ingen forlange at Jernbanerne skulde drives med Tab eller lige kunne slæbe af. Paa den anden Side kan Stræben efter Gevinst ikke helt og holdent overskygge nødvendige Sikkerhedsforholdsregler. Selv om det skulde medføre noget formindskede Indtægter maa Personalet kræve, at de bedst mulige effektive Sikkerhedsanordninger indføres.

Netop paa Grund af den privatkapitalistiske Karakter hos Jernbaneselskaberne forsømmes Sikkerhedsforanstaltningerne. Hvis et Selskab skal vælge mellem nogle Procents Nedgang i Indtægten, og undlade Indførelsen af nogle Sikkerhedsanordninger, saa vælger de med Forkærlighed det sidste. Det er derfor af Vigtighed baade for Personalet selv, for rejsende Publikum, ja, for hele Samfundet at Personalet kommer til at medvirke i Sikkerhedstjenesten paa Grundlag af lige Rettigheder for Forvaltningerne og Organisationerne. *Bidegaray* paapegede desuden Vigtigheden af at opnaa Ensartethed i Bearbejdningsmetoderne af Ulykkestilfældestatistikken i de forskellige Lande, samt fremholdt at man burde indgaa til Internationale Arbejdsbureau og Nationernes Forbund med Begæring om at disse Institutioner søgte at fremskaffe en saadan Ensartethed. *Bidegarays* Foredrag fremkaldte ikke nogen Diskussion, da alle var temmelig enige i de Synspunkter han havde fremsat.

I Spørgsmaalet om Jernbanemændenes Uddannelse holdt *Scheffel*, Tyskland, Indledningsforedraget. Uddannelsen kan med Hensyn til de Anordninger, hvorigennem den meddeles, deles i officiel og frivillig. De officielle Anstalter kunne forekomme i Form af Tjenesteskoler hvor Undervisning gives for en eller flere Tjenestegrupper, Forvaltningsskoler, der er at betragte som en Slags højere Tjenesteskoler samt endelig Værkstedsskoler. Læreapparater og Undervisningsvogne bør fremskaffes for at give den officielle Undervisning praktiske Former. Den frivillige Undervisning har givet sig Udtryk i Oprettelse af Jernbanefagskoler. Saadanne bør oprettes af Personalorganisationerne, der har anordnet Kursus som afsluttes med Eksamen, hvilke Jernbanestyrelserne har godkendt. Efter en kort Diskussion vedtog Konferencen følgende Resolution:

Internationale Jernbanemandskonference i Madrid, paa hvilken 1,100,000 Jernbanemænd, fordelt over 13 Lande, er repræsenteret, har meget indgaaende og med Støtte af en af Kollega *Scheffel* (Tyskland) udarbejdet Rapport, behandlet Jernbanepersonalets obligatoriske og frivillige Uddannelse i diverse Lande.

Konferencen har fundet, at man i nogle Lande, saavel fra Styrelserne som fra de faglige Organisationers Side har skabt Indretninger, som kunde tjene til Forbillede. I Almindelighed savnes imidlertid, og det er bemærkelsesværdigt, en systematisk, teoretisk og praktisk Uddannelse af Personalet, noget som er meget nødvendigt med Hensyn

til Personalet i Spørgsmaalet om Bevægelighed. Aandsnærværelse og Beslutsomhed. Et godt uddannet og dueligt Personale er en vis Garanti for Forebyggelse af Ulykkestilfælde og Katastrofer, der kunde koste Menneskeliv og foraarsage store Omkostninger.

Nytten af en god Uddannelse ligger altsaa i Personalets, men endnu mere i Styrelsernes Interesse og opvejer mange Gange de foraarsagede Udgifter.

Heraf fremgaar den tvingende Nødvendighed af Personalets Interessepræsentation, de nationale Jernbanemænds Forbund og deres faglige Internationale I. T. F. og Arbejdsgivere — offentlige eller private — trods alle raadende økonomiske og sociale Modsætninger maa virke i Fællesskab paa dette neutrale Omraade i Spørgsmaalet om Personalets Uddannelse.

Konferencen godkendte de Retningslinier, som er anvist af Indlederen og forventer, at alle tilsluttede Organisationer skulde rette sig efter disse Retningslinier, samt paa alle mulige Maader søge at fremme de anbefalede Anordninger, thi at udvikle Jernbanetrafiken og at tvinge sine Kræfter og sine Midler til fuld Udvikling er en Tjeneste for hele Folket.

Bratschi, Schweiz, holdt Indledningsforedraget i Spørgsmaalet om Konkurrencen mellem Jernbaner og Biler. Det paa et omfattende Materiale byggede Foredrag bliver paa I. T. F.s Foranledning udgivet paa forskellige Sprog og bliver saaledes i sin Helhed tilgængeligt. *Bratschi* kom til det Resultat, at man burde søge fremmet en fornuftig Arbejdsfordeling mellem Transportmidlerne, saaledes at disse komplette-re hverandre til Samfundets Fordel i Stedet for at søge at underminere hverandre. Følgende Resolution vedtoges:

Den af I. T. F. indkaldte Konference, der taler i 1 100 000 organiserede over 13 Lande fordelte Jernbanemænds Navn, har paa Grundlag af en Redegørelse fra Kollega *Bratschi* grundigt prøvet den moderne Trafiks Konkurrenceforhold i Særdeleshed Spørgsmaalet om Samarbejde mellem Jernbane og Bil.

Konferencen har udtalt sig for de Retningslinier, som er udarbejdet af Indlederen og anser en fornuftig Arbejdsfordeling, ens behandlet i Lov, samt at begge Trafikmidler overtages af Staten. Konferencen anmoder saavel I. T. F.s Ledelse samt de tilsluttede Organisationer, at saavel internationalt som i de respektive Hjemlande med alle til Raadighed staaende faglige, propagandistiske og parlamentariske Midler virke for Virkeliggørelse af disse Retningslinier.

Endelig fremkom ved Konferencen Spørgsmaalet om international Medbestemmelsesret for Jernbanepersonalet. Indlederen, Sekretær i I. T. F.s Jernbanemandssektion, *Nathans*, tog særlig Sigte paa de internationale Sammenkom-

ster som afholdes mellem Jernbaneforvaltningerne, ved hvilke en Mængde Spørgsmaal behandles. Spørgsmaal, der ogsaa er af stor Vigtighed, ikke blot for Styrelserne, men ogsaa for Personalet og for Samfundet. Ligesom Jernbanemændenes Organisationer nationalt gives visse Rettigheder, bør ogsaa internationalt samme Organisationer have Ret til som ligeberettiget Part at deltage i Forhandlingerne og tildeles samme Indflydelse som Forvaltningerne. — Indlederen foreslog følgende Resolution:

Jernbanemændenes internationale Konference sammentrædende i Madrid den 28. April med følgende Dage under I. T. F.s Ledelse, og hvis Deltagere repræsenterede 1 100 000 organiserede Jernbanemænd fra 13 forskellige Lande, konstaterer:

at vigtige Spørgsmaal stadig mere og mere opstaar ved Jernbanerne, i hvis Løsning Personalet er interesseret i højeste Grad, og

at den internationale Behandling af disse Spørgsmaal sammen med Vedtagelser, som senere iværksættes naionalt sker ensidigt gennem Styrelsen uden nogen som helst Medbestemmelsesret for Personalet.

Efter Konferencens Opfattelse er dette meget uheldigt ikke alene for Personalet men ogsaa for Samfundet og Foretagendet selv.

Konferencen anser det derfor nødvendigt, at dette uværdige Forhold, i hvilket Personalet — som før ogsaa nationalt — befinder sig paa internationalt Omraade, ophever, at Personalets Organisationer uden Forbehold erkendes saavel af Arbejdsgiverne internationale Instanser som af Regeringerne, samt at Organisationerne erholder Medbestemmelsesret.

Konferencen giver I. T. F.s Sekretariat som Opgave at stræbe efter Oprettelse af en international Instans, indenfor hvilken Repræsentanter for Regeringerne, Jernbanerne og I. T. F. som Repræsentant for Personalet fuldstændigt ligeberettiget kunde overlægge, om forskellige Spørgsmaal, hvorved Personalet bliver givet samme Indflydelse paa Beslutninger, som skulde fattes, som Arbejdsgiverne.

Fra I. T. F.s Side var der til Administrationskongressens Ledelse rettet Henvendelse om, at Repræsentanter for I. T. F. fik Lejlighed til overfor Administrationskongressen at fremsætte Personalets Synspunkter. Ledelsen var ikke uvenlig stemt overfor denne Tanke, men noget endeligt Tilsagn var endnu ikke givet, da I. T. F.s Kongres sluttede, hvorfor Repræsentanter fra forskellige Lande blev tilbage i Madrid med den nævnte eventuelle Henvendelse for Øje.

LØNNINGSKOMMISSIONEN

Der har i de sidste Dage i Dagspressen staaet nogle alarmerende Artikler om Arbejdet i Lønningskommissionen, der efter en Artikel i »Berl. Tid« for Fredag d. 16. Maj skulde være afbrudt og uden at der er fastsat noget nyt Møde.

Det siges i Artiklen, at det var et af Kommissionens Formand, Departementschef Kofoed stillet Forslag til Lønningssatser, der bevirkede en Afbrydelse af Kommissionens Arbejde. »Berl. Tid« mener, at vide, at Forslaget indeholdt et Tilbud paa en samlet Forhøjelse af det nuværende Lønningsbudget paa 2-3 Millioner Kroner. Det siges endvidere at Formanden stod ganske isoleret med sit Forslag, som Bladet mener er Regeringens Tilbud til Tjenestemændene. Endvidere siger Bladet at dette Forslag skabte fuldkommen Enighed mellem baade højere og lavere Tjenestemands Repræsentanter i Kommissionen, der har forkastet Forslaget.

»Social-Demokraten« siger Dagen efter i en Artikel, at det var bestilt Arbejde fra den Side i Lønningskommissionen, der tidligere har foranlediget offentlig Omtale af Kommissionens interne Forhandlinger, naturligvis serveret paa den Maade, der skal tjene Formaalet med Indiskretionerne. Bladet siger videre:

Indenfor Kommissionen er der ikke, efter vort Indtryk fra visse Samtaler, en saadan Uenighed, at der ikke skulde være Haab om en Forstaaelse. Forhandlingen kan ingenlunde siges at være afbrudt; men det skal endnu en Gang slaas fast overfor den eller de emsige Personer, der stadig render til en vis Del af Pressen med ensidige forvrængede Oplysninger, at de nu gør hele den danske Tjenestemandsstand en meget daarlig Gerning ved denne Fremfærd, og de gør Kommissionen og dermed deres eget Arbejde indenfor denne en saare slet Tjeneste ved denne fra andet Kommissionsarbejde uhørte Optræden. Det er offentlig kendt, at Kommissionen for Tiden beskæftiger sig med det sidste Afsnit af sit store Arbejde, Tjenestemændenes Placering i de forskellige Lønningsklasser og derunder Spørgsmaalet om Lønningssatserne; men Kommissionen maa og skal have Lov til at arbejde i Ro.

»Berlingske Tidende« meddeler, at Guldsnorenes Repræsentanter har søgt at faa en Konference med Finansministeren.

Efter hvad vi erfarer ved Henvendelse til Hr. Bramsnæs er dette rigtigt.

— En Deputation fra Guldsnorene henvendte sig til mig Torsdag — udtaler Hr. Bramsnæs; men da jeg ikke havde Tid til at tale med Deputationens Medlemmer, fordi jeg var optaget af meget andet Arbejde, aftalte vi en Konference til paa Onsdag.

— Hvad ønskede Guldsnorene? spørger vi.

— Det ved jeg ikke; men det er en given Sag, at jeg ikke i mindste Maade kan blande mig i Kommissionens Arbejde.

— Hvad mener Ministeren ellers om Guldsnorenes Stilling?

— Herom er jeg ikke i Stand til at udtale noget, da jeg ikke ved, hvad der er foregaaet indenfor Kommissionens Rammer; men saa meget kan jeg sige, at hvis det er Guldsnorenes Hensigt at sprænge Lønningskommissionen, saa paatager de sig et Ansvar, hvis Rækkevidde, de sikkert ikke er i Stand til at vurdere. Med Hensyn til Konferencen paa Onsdag med Guldsnorene vil jeg gerne understrege, at Lønforhandlinger ikke kan føres i Finansministeriet, saa længe Kommissionen ikke har sluttet sit Arbejde.

— — —
Mere ønskede Ministeren ikke at sige paa nærværende Tidspunkt. Men Guldsnorene vil ogsaa heraf kunne forstaa Ministerens Stilling. Saa længe Kommissionsarbejdet staar paa, kan der ikke være Tale om Lønforhandling i Finansministeriet. Regeringen kan og vil ikke tage nogen Stilling, før Kommissionen er færdig.

»Politiken« siger den 18. ds. at Administrationen og de politiske Partiers Repræsentanter erklærer, at Forslaget er velegnet som Forhandlingsgrundlag, og at den Omstændighed, at Formanden har anset det for betimeligt at dekretere en Pavse i Forhandlingerne har fremkaldt Rygterne om, at Forhandlingerne skulde være sprængt. Det, der er sket, er, at Kommissionens Formand har fremsat et Forslag til Regulering af Tjenestemændenes Lønforhold.

Bladet siger, at fra bedste Kilde meddeler man, at Forslaget vil betyde en Merudgift for Staten af 5—6 Millioner Kr. om Aaret, og at Paastanden om at de lavere lønnede Tjenestemænd ikke vil opnaa Forbedringer af deres Kaar langt fra er rigtig. Naar der nu er en Pavse i Forhandlingerne er Grunden den, at man vil give de enkelte Medlemmer Tid til Overvejelse af den Stilling, de skal indtage overfor Forslagets lønmæssige og finansielle Konsekvenser, og naar en saadan Afklaring har fundet Sted, vil der under en eller anden Form blive genoptaget Forhandlinger paa det nu foreliggende Forslags Grund.

Den Forhandling C. O. II Repræsentanter ønsker med Finansminister Bramsnæs finder Sted paa Onsdag, men der kommer næppe noget positivt ud af denne Drøftelse, idet Ministeren har erklæret at Forhandlingerne om Lønspørgsmaalet finder Sted i Lønningskommissionen og ikke i Ministeriet.

DEN NYE BANE HELLERUP—FREDERIKSBERG

Onsdag den 14. ds. blev ovennævnte nye Bane præsenteret for Pressen, ogsaa Jernbanepressen, de nærmere Enkeltheder vedrørende denne Bane meddeles i det følgende.

Anlægget af den Ydre Godsbaner, der toges i Brug den 15. Maj, er sket i Henhold til Lov af 12. Februar 1919, idet der ved denne bevilgedes de fornødne Penge til Gennemførelsen af en ny Forbindelsesbane fra Godsbanegaarden og Roskildebanelen paa den ene Side over Frederiksberg til Nord- og Kystbanen, Østerbro og Frihavnen paa den anden Side.

Denne Forbindelsesbane skulde træde i Stedet for den nuværende gamle Bane fra Valby Gasværk og Vigerslev over Frederiksberg. Nørrebro gl. Station til Lyngbyvej, hvor Banen forgrener sig mod Hellerup og Østerbro. Den gamle Bane skærer i Niveau 14 stærkt trafikeret delvis med Sporveje forsynede Gader i København og Frederiksberg.

Ved Loven blev det samtidig bestemt, at der paa denne ydre Linie skulde oprettes Persontrafik mellem Frederiksberg og Hellerup med en ny Station for Nørrebrogade. Senere er der truffet Bestemmelse om Anlæg af yderligere to Stationer ved Godthaabsvej og Lyngbyvej.

Længden af Banelinien er ca. 12 km og de samlede Udgifter ved dens Anlæg ca. 8.5 Mill. Kroner.

Da Fjernelsen af de mange Niveauoverkørsler og en forbedret Toggang paa Frederiksberg og Nørrebro Stationer vilde være af stor Betydning for saavel København som Frederiksberg Kommuner vedtog disse at yde hver et Tilskud paa 2½ Mill. Kr. til Anlæggets Gennemførelse.

De 14 Gader, hvis Niveauoverkørsler ved den ydre Linies Ibrugtagning fjernes, er Valby Langgade (2 Stkr.), Roskildevej, Peder Bangsvej, Nordre Fasanvej, Falkoneralléen, Rolighedsvej, Rantzausgade, Jagtvejen, Stefansgade, Hillerødgade, Nørrebrogade, Heimdalsgade og Tagensvej.

Da Banen er ført ud af Niveau med de denne skærende Veje og andre Baner, dog med Undtagelse af Dalgas Boulevard, har Baneanlægget krævet Bygning af 18 Broanlæg foruden en 600 m lang Højbro mellem Hillerødgade og Nørrebrogade. Banen skærer endnu

Lyngbyvejen i Niveau, men der bygges for Tiden Broer, der vil føre saavel ydre Linie som Frihavnsbanen over den til 42 m Bredde udvidede Lyngbyvej.

Sporanlægget paa den Del af Banen, der skal befares af Persontog, er udført med Statsbanernes sværeste Overbygning — 15 m lange Skinner, der vejer 45 kg pr. 1 m. — Over Højbroen mellem Hillerødgade og Nørrebrogade er Skinnerne af Hensyn til Støjen sammensvejsede to og to, saaledes at der kun findes Skinnestød for hver 30 m.

Banen udstyres med elektriske Sikringsanlæg efter de mest moderne Principer, delvis med Anvendelse af Daglyssignaler.

Da den nye Bane aabnedes — den 15. Maj — ophørte Motortogskørslen mellem Nørrebro gl. Station og Hellerup, og i Stedet etableredes der paa den nye Bane Motortogskørsel mellem Frederiksberg og Hellerup med Standsninger ved de nye Stationer Godthaabsvej, Nørrebrogade og Lyngbyvej.

Efter den 1. Juli d. A. vil nævnte Motortogskørsel mellem Frederiksberg og Hellerup paa Søn- og Helligdage blive suppleret med Damp- tog, der føres igennem til Klampenborg, saaledes at man herefter fra Frederiksberg vil kunne køre direkte til Klampenborg uden Omstigning i Hellerup.

Samtidig med at Klampenborgbanen elektrificeres — maaske endog før — vil ydre Linie paa Strækningen Frederiksberg—Hellerup blive elektrificeret og de elektriske Tog vil da fra Frederiksberg blive ført over Vanløse til Godthaabsvej og videre mod Hellerup, saaledes at ogsaa Vanløse og dermed hele Frederikssundsbanelens Opland inddrages under den elektrificerede Nærtrafikstrækning.

Samtidig med at Arbejderne paa den ydre Linie har staaet paa, er der i den tidligere Lersø mellem Nørrebrogade og Lyngbyvej anlagt en ny moderne Gods- og Rangerstation.

Disse Stationers Anlæg er bragt til Udførelse i Henhold til Loven af 29. Marts 1904 om Københavns Personbanegaard.

Saavel Gods- som Rangerstationen tages i Brug til 1. Juli d. A.

Dette Anlæg omfatter et Areal paa ca. 15 ha med en Sporlængde for Godsstationens Vedkommende paa ca. 5 km og for Rangerstationens Vedkommende paa ca. 7 km. Den samlede Udgift vil andrage ca. 3 Mill. Kr.

Godsstationen, der er beliggende mellem Nørrebrogade og Tagensvej, træder i Stedet for Nørrebro's gl. Station, der som før nævnt nedlægges. Den nye Station er udstyret med 6 lange Læssespor med tilhørende Læsseveje. Varehuse, elektriske Kraner m. v.

Paa Rangerstationen, der er beliggende mellem Tagensvej og Lyngbyvej, vil al Rangering af Godsvogne til og fra Nord- og Kystbanen. Frihavnen, Østerbro, Hovedrangerbanegaarden ved Kalvebodstrand og Roskildebanen foregaa. hvorved nævnte Hovedrangerbanegaard aflastes betydelig.

Den nye Gods- og Rangerstation i Lersøen vil i Mørke blive belyst efter et ganske nyt og herhjemme hidtil ukendt System, idet det ca. 1.5 km lange Sporareal belyses fra tre 30 m høje Taarne med Projektører.

Paa Frederiksberg vil Togene indtil videre afgaa fra den gamle Station, men i Løbet af et Aars Tid vil den i Loven om Elektrificeringen vedtagne nye Station umiddelbart ved Falkoneralléen blive taget i Brug. Denne Station byder de Rejsende meget bekvemme Forhold ved Billetsalg og Kontrol og forkorter Afstanden fra Gaden til Toget (nærmeste Ende) til ca. 20 m.

Station Godthaabsvej faar en mindre Bygning udført efter samme Princip liggende i Højde med Gaden og derfra Trapper ned til de 2 Perroner, medens Station Nørrebro og den under Udførelse værende Station Lyngbyvej, vil blive »Højbanestationer« med Vestibule og Billetsalg i Gadehøjde og derfra Trapper op til Perronerne ca. 6 m over Gaden. Paa Perronerne findes mindre Venterum. Paa ydre Linie vil de Rejsende faa behagelige Ind- og Udstigningsforhold, idet Perronerne gøres 87 cm høje, den for de elektriske Tog fastsatte Perronhøjde.

Toggangen vil blive om Hverdagen gennemsnitlig 2 Tog i Timen, paa Helligdage i de aktuelle Tider 3 Tog i Timen.

MEDLEMSKREDSSEN

Solidaritet.

Her i Foraaret har vi været Vidne til at Privatindustriens Arbejdere har ført Forhandlinger med deres Arbejdsgivere om bedre Løn og Arbejdsvilkaar, og tilsyneladende med Held; Forholdene er bragt i Orden for ca. 100 000 Arbejdere, og det er lykkedes i en forholdsvis kort Tid at komme igennem disse Forhandlinger med Gevinst til Arbejderne over hele Linien.

Det er glædeligt for de paagældende Arbejdere, og Resultaterne rykker os ind paa Livet, idet mange Arbejdere ved Statsbanerne f. Eks. Ekstra-Arbejderne ved Trafik- og Maskinafdeling faar udbetalt Lønninger i Forhold til de private Arbejdere i samme Branche.

Ekstraarbejderne har uden Spor af Forhandling med Statsbanerne, faaet *forhøjet* deres Lønninger, med 6 pCt., fra 1,26 til 1,34 i Timen. For Arbejde mellem 17 og 5 forhøjes selvsagt forholdsvis. — For Tjeneste mellem 17 og 5 ydes følgende Godtgørelse: fra 17—18, 25 pCt. 18—19, 33 $\frac{1}{2}$ pCt.. 19—20, 50 pCt. 20—5, 100 pCt., og for al Tjeneste paa S. og H. 100 pCt. —

De omtalte Arbejdere er naturligvis tilsluttede de samvirkende Fagforbund, gennem Dansk Arbejdsmandsforbund. For os Tjenestemænd maa saadanne Oplysninger virke nedslaaende paa Baggrund af, at det skal vare ca. 2 Aar for at finde ud af hvilke Lønninger, der eventuelt skal betales os for vort Arbejde, naar de private Arbejdere, ca. 100.000, i Løbet af nogle Maaneder kan faa deres Forhold bragt i Orden, og her drejer det sig om Arbejdsgivere fra hele Landet, medens vi Tjenestemænd kun har én Arbejdsgiver, nemlig Staten.

Hvorfor er det nu tilsyneladende saa vanskeligt at faa Tjenestemændenes Lønningsforhold bragt i Orden, saa det er nødvendigt at en Kommission skal tygge paa det et Par Aar; er det ikke fordi at vi i høj Grad er underkastet de politiske Forhold.

Lønningskommissionen er jo i høj Grad præget deraf, idet den er sammensat af saavel Politikere fra alle Partier, Embedsmænd og Organisations Repræsentanter, og naar man kender lidt til, hvorledes det mange Gange gaar i store Forsamlinger, hvor Tiden gaar med at varetage Principrytteri, da fristes jeg til at tro, at Tiden gaar med at diskutere, om de eventuelle Millioner, som skal bruges, skal gaa i de højest lønnedes Lommer, eller om de skal spredes imellem de Tusinder daarligst stillede Tjenestemænd; men hvorfor ikke bruge Privat-Industriens Lønninger som Maalestok, der tales saa meget om f. Eks. at Statsbanerne skal drives saaledes, at de kan forrente sig, altsaa nogenlunde som de private Aktieselskaber, det gaar udmærket, naar det drejer sig om det timelønnede Personale, de har alle deres Lønninger i Forhold til Privat-Industriens i samme Branche, vi Lokomotivmænd er alle Maskinarbejdere, og vore Kammerater i Statsbanernes Værksteder, de er Medlemmer af Metalarbejder Kartellet, har i 1929 haft en gennemsnitlig Indtægt paa ca. 4300 Kr. og her finder vi Grundlaget for Lokomotivmændenes Lønninger, det skulde man ikke tro kunde være vanskeligt at hitte ud af, for det kan vel være ligemeget, om Maskinarbejderen kører med Lokomotivet eller han reparerer det, deres Arbejde maa vel have samme Værdi.

Hvorledes kan vi eventuelt sikre os imod, at vi til næste Aar føler os skuffede, naar vi bliver præsenteret for Kommissionens Arbejde, for vi maa huske paa, at det jo sikkert varer mindst 10 Aar inden vi igen faar Lønrevision; det eneste, som er at gøre, er

efter min Mening at vise den samme Solidaritet som alle andre Arbejdere, ved i overvældende Grad, at staa tilknyttet de samvirkende Fagforbund; det kan ikke nytte at vi tror, at det at være Tjenestemand, er noget for sig selv, eventuelt tro, at vi er for fine til den Slags, det har maaske været bedre før i Tiden at være Tjenestemand, men naar vi ser, hvorledes vore Kammerater paa Værkstederne lønnes, da synes jeg ikke vi kan være i Tvivl længere, dersom vi ikke vil køres længere agter ud i Forhold til dem.

Hvad betales der for at være tilsluttet de respektive Org. D. s. F. og Metalarbejder Kartellet. Dansk Jernbaneforbund har i de sidste 3 Aar betalt til de samvirkende Fagforbund 1.17 Øre aarlig gennemsnitlig pr. Medlem, det vilde for vort Vedkommende sige ca. 2,000 Kr. aarlig, det ordinære Kontingent er 70 Øre pr. Medlem aarlig. (ca. 1286 Kr. ialt for os).

Som Medlem af Metalarbejder Kartellet betales kun det, der koster at administrere Kartellet, Arbejdsløsheden sørger de respektive Organisationers Arbejdsløshedskasser for. Privathanernes Lokomotivmænd har i mange Aar været tilsluttet saavel de samvirkende, som Kartellet.

Det økonomiske Offer er overkommeligt, det kan ingen afskrække. Jeg tror at det er bedre at have ca. 350,000 organiserede Arbejdere i Ryggen, end et Kampfond, som vi selv indbetaler. Vi kan ikke i det lange Løb vedblive at isolere os, vi maa være indstillet paa, at vil vi være med i at hævde os, og kæmpe for bedre Løn og Arbejdsvilkaar,—tænk paa hvorledes 8 Timers Dagen praktiseres af vor Administration overfor os Lokomotivmænd — da maa vi tilslutte os de Organisationer, hvor vi naturligt hører hjemme, de samvirkende Fagforbund og Metalarbejder Kartellet, og det hurtigst muligt, vi har nemlig tøvet alt for længe; men bedre sent end aldrig.

København i Maj.

J. Knudsen.

Tjenestefordelinger.

Det er nu, de ny Ture for Sommeren skal til at træde ud i Livet, mange har vel faaet Ture, som er bleven tilfredsstillende; men mange er utilfredse med de ny Ture; men er det uden Grund. F. Eks. i 2. Distrikt er det saaledes: man faar tilstillet et Udkast til Kørselsfordeling med Anmodning om at faa det tilbagesendt inden 8 Dage. Ja, der var ikke noget at sige om Sagen, hvis Distriktet kun havde 8 Dage til Raadighed til Udarbejdelsen af ny Kørselsfordelinger, men det passer vist ikke helt. Distrikterne faar en Forhaandsviden om de forskellige ny Planer, som kan ventes i Løbet af den kommende Sæson; som saadan maa det kunne lade sig gøre at tilstille Personalet de ny Kørselsfordelinger, saa der kan blive optaget Forhandling med Distriktet, saaledes at naar Turene skal træde i Kraft, saa er man færdig med dette Arbejde.

For Fyns Vedkommende har man faaet tilstillet Turene til Behandling 8 Dage før de skal træde i Kraft.

Imidlertid kan de ikke naa at blive færdige, da disse skal gennemgaas af Personalet i de forskellige

Ture, men hvad sker; man faar tilstillet nogle andre Ture fra Sektionen, som midlertidigt træder i Kraft, til de andre Ture er færdige fra Distriktet. Disse ny Ture er af en saadan Karakter, at Tjenestetidsreglerne slet ikke er taget i Betragtning. Man forstaar slet ikke, at dette kan bydes Personalet, vi havde tænkt, naar der kom en demokratisk Regering, at man da kunde vente sig nogen Forstaaelse fra vore Foresatte, men det lader sig ikke gøre. Embedsmandstanden har ikke faaet Forstaaelse af, at det var bedre med en god og tilfreds Tjenestemandstand under gode Forhold, end se en mistroisk Stab. Man er glad for de ny Arbejdsvilkaar vor Organisation har faaet gennemført for Personalet, men skal de udnyttes paa den Maade, at der skal tages nogle Minutter her og der, og man paa Forhaand ved, at der ikke direkte gaaes frem efter den Rettesnor, som Organisationen giver, da vil der altid blive en mistroisk Tjenestemandstand.

×

Det første den ærede Indsender klager over, er at Turene kommer for sent til Udtalelse til Afdelingerne, og dette har Foreningen ofte paataalt, men det paa-staas, at det er umuligt at faa Forslagene udsendt før, fordi Forhandlinger m. m. om Togplanerne tilendebringes saa sent, at det er udelukket, at Forslagene kan komme ud før.

Hvorvidt dette er rigtigt, kan vi jo ikke kontrollere, men den ærede Indsenders Beklagelse over Forholdet er berettiget. Det vilde være ønskeligt, om der kunde ske en Forandring til det bedre i dette Forhold.

Den ærede Indsender siger dernæst, fordi man ikke kan naa at blive færdige med Behandlingen af Turforslagene, sætter Distriktet helt andre nye Ture i Kraft, der oven i Købet er i Strid med Tjenestetidsreglerne. Det synes vi er en meget mærkelig Fremgangsmaade og synes os, der jo ikke kender de saaledes iværksatte Ture, ganske meningsløs og utilladelig i Henhold til Tjenestetidsreglerne, der jo fore-skriver en ganske anden Fremgangsmaade.

Red.

VARMEØKONOMI I INDUSTRIELLE VIRKSOMHEDER

Uddrag af et Foredrag af Dipl. Ingeniør
P. Limprecht, Berlin.

Efter Borsig-Zeitung ved *F. Spøer.*

Et Bevis for, at de opstillede Betragtninger over Varmøkonomi ikke er ren Teori, men er fremsat paa Grundlag af praktiske Erfaringer, er det i Fig. 5 viste Diagram af Varmeforbrugets Udvikling i de amerikanske Kraftværker. Dette viser Varmeforbrugstallet pr. Kwt. i de Kraftværker, der fra 1913 til 1925 er anlagt i De forenede Stater. Den indtegnede Kurve, som svarer til Middelværdien af Resultaterne i de enkelte Aar, viser en stærk Nedgang i Varme-

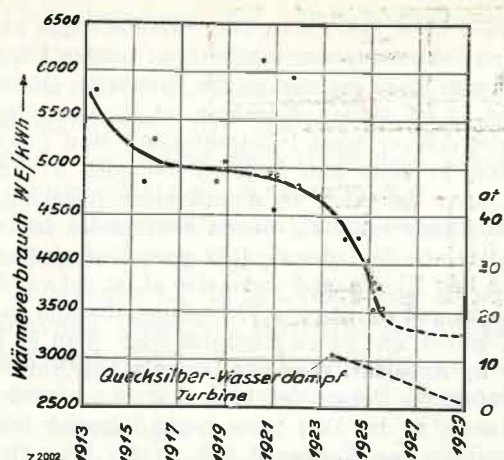


Fig. 5. Oversigt over Damptrykket og Varmeforbruget i amerikanske Kraftværker.

forbruget i Krigens første Aar, fremkaldt af den store Kulknaphed og de høje Kulpriser. De under Krigen byggede Værker udviser omtrent lige god Økonomi. Ved Fødevarmsforvarmning med Spildedamp, Forvarmning af Forbrændingsluften, Kulstøvfyring og endelig de siden 1921 anvendte høje Damptryk, er der fremkommet en stærk Sænkning i Forbrugskurven.

Disse Oplysninger stammer fra meget store Kraftcentraler. Ved mindre Værker kan opnaas langt bedre Resultater, naar de drives som kombineret Kraft- og Varmeanlæg. Naar Spildevarmen anvendes fuldt ud, kan man opnaa en teoretisk Nytteeffekt paa 100 Procent, men praktisk er den yderste Grænse for Nytteeffekten 80 Procent, da der altid tabes Varme i Kedlen og Rørledningerne. Naar man sammenligner de tidligere omtalte Forbedringer, hvorved Nytteeffekten i et Turbineanlæg er hævet fra 17 til 28 Procent, med den økonomiske Gevinst ved et kombineret Kraft- og Varmeanlæg, saa viser det sig, at sidstnævnte er tre-fire Gange saa stor som den første.

Saadanne Resultater kan dog kun naas, naar der ses bort fra Omsætningstab og den samlede Spildevarme kan tages i Brug; i dette Tilfælde er der kun regnet med den Varmemængde der er ækvivalent med det udførte Arbejde. Det hedder saaledes, at der til at opnaa en Ydelse af 1 Hkt. eller 1 Kwt. medgaar henholdsvis 632 og 860 VE, men i Praksis forhøjes disse Tal grundet paa Tab i Omsætningsprocessen til ca. 1000 VE. til en Hkt. og til 1400 VE. til en Kwt. Ved en Sammenligning med den forhen nævnte Værdi af 6000 VE. pr. Kwt. kan

man drage Slutninger over hvilken Betydning, det vilde have for hele Varmeøkonomien, naar et større Antal Kraftværker kunde opvise saa gode Resultater.

Af det tidligere sagte fremgaar det, at det i og for sig er ligegyldigt ved hvilket Tryk Spildedampen nyttiggøres; det afhænger derimod af i hvor stor Udstrækning Spildedampen anvendes. I Nyanlæg tilstræbes den størst mulige Varmeøkonomi ved at anvende høje Damptryk og udnytte Spildedampens Varme.

Som bekendt er det Varmen, som Dampen indeholder, der er i Stand til at udføre et Arbejde, og Dampforbruget bestemmes derfor af, hvor megen Varme Dampen kan afgive; med andre Ord af Dampens brugbare Temperaturfald eller den i Arbejde omsættelige Varme i Dampen. Dampens brugbare Temperaturfald er i Fig. 6 fremstillet for stigende Begyn-

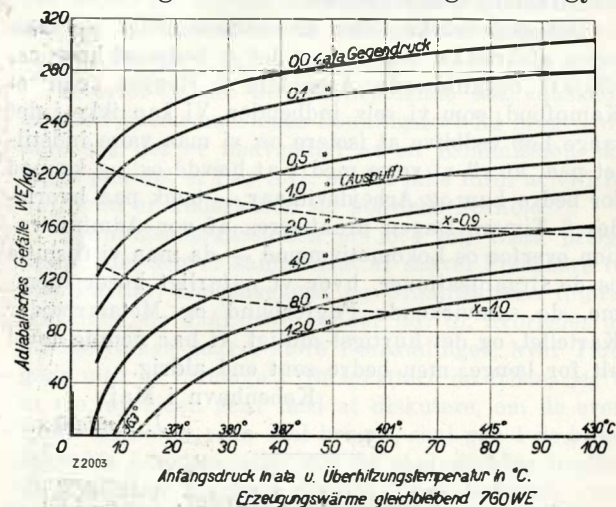


Fig. 6. Varmeudnyttelsen ved stigende Begyndelsestryk og forskellige Modtryk.

delsestryk og med forskellige Modtryk. Jo mindre Modtrykket er, desto større er naturligvis det brugbare Temperaturfald, da Dampens Tryk og Temperatur altid staar i bestemt Forhold til hinanden; men Kurverne viser, at den procentvise Forøgelse af det brugbare Varmeindhold er ulige større, naar der anvendes høje Damptryk og høje Modtryk end i Kondensationsdrift. Deraf fremgaar det, hvor stor Betydning det har at anvende Højtryksdamp i en Stempelmaskine med Modtryk paa Stemplet.

For Nytteeffektens Skyld er det ligegyldigt, hvilken Temperatur Spildedampen har, naar den udnyttes. Varmeøkonomisk set er det derfor uden Forskel, om Kondensationsvandet

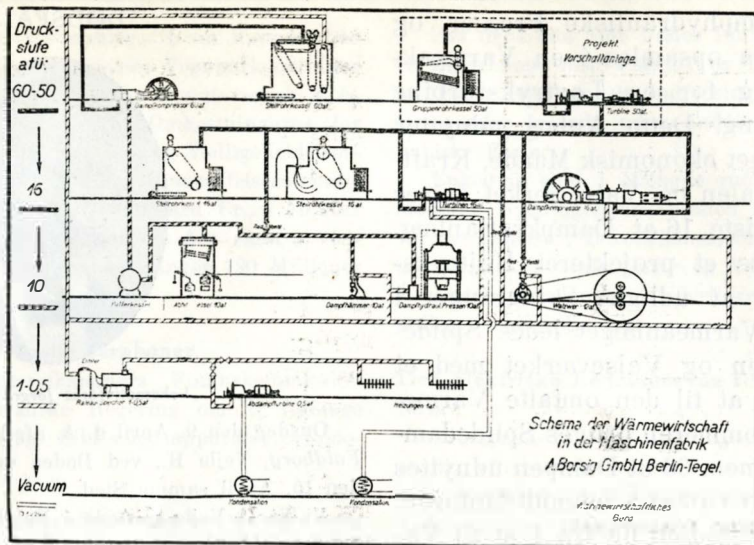


Fig. 7. Dampanvendelse paa Borsig-Værket.

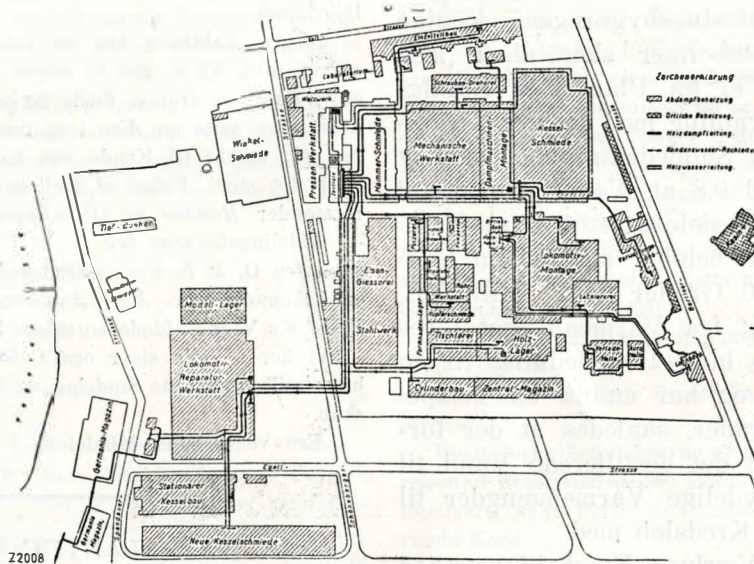


Fig. 8. Plan over Spildedamps-Fjernopvarmningsnettet paa Borsig-Værket.

bruges til Badning eller Opvarmning, om Spildedampen som Vakuumdamp bruges til Vakuumdampopvarmning eller om Spildedampen har et Tryk af 10 at og anvendes som Fabrikationsdamp.

Et interessant Eksempel paa Varmeøkonomi er Kraft- og Varmeanlægget paa Borsig-Værket, Berlin-Tegel, som ses skematisk i Fig. 7. I en Vandrørskedel fremstilles Damp af 60 at, som anvendes i en saakaldt Schmidt-Motor (i Figuren benævnt som Dampkompressor). Fra denne gaar Spildedampen med 10 at Tryk i en Trykudligningsbeholder (Pufferkessel) og videre til Kedlen, som ophedes af Spildevarmen fra Glødevnene. Derefter udnyttes Dampen i

Kulforbruget i en Højtryks- og en almindelig Kondensationsmaskine.

		Højtr. mask.	Kond. mask.
Damptryk	atm.	60	16
Modtryk	atm.	11	0,15
Kraftydelse	EHKT	760	760
Dampforbrug pr. IHKT	kg/IHKT	7,6	4,2
Vandforbrug pr. EHKT + Tab i Kedel og Rør	VE/EHKT	1000	4450
Kulforbrug pr. EHKT	kg/EHKT	0,147	0,65
Kulforbrug i 3000 Timer	t/Aar	335	1417
Kulforbrug til Damp af 10 atm.	t/Aar	2250	2250
Kulforbrug total		2585	3730
Kulbesparelse ved Højtryksdamp	t/Aar	1145	
Kulbesparelse ved Højtryksdamp	Procent	30	

Damphamre og damphydrauliske Presser, og Spildedampen derfra opsamles i en Varmeakkumulator til Brug for en Lavtryksturbin samt til Opvarmning. Dette Anlæg udnytter Dampen paa en meget økonomisk Maade. Kraftmaskinerne i Centralen og Valseværket drives af det i Figuren viste 16-at Dampkraftanlæg. Øverst til højre ses et projekteret Højtryks-Turbineanlæg. For at udligne Svingninger i Varmeforbruget i Varmeanlægget ledes Spildedampen fra Smedjen og Valseværket med et Tryk af 0,5 til 1,0 at til den omtalte Varmeakkumulator. Om Sommeren bruges Spildedampen i Lavtryksturbinen. 60 at Dampen udnyttes i tre Trin: fra 60 at til 10 at i Schmidt-Motoren, fra 10 at til 1 at i Smedjen og fra 1 at til Vakuum til Opvarmning eller i Lavtryksturbinen. Hele Opvarmningen af de mange Bygninger: Værksteder, Forvaltningsbygninger, Kasino samt nogle Tjenesteboliger sker alene med Spildedamp. Fig. 8 er en Plan over Borsigt-Værkets Fjernopvarmning med det vidt forgrenede 7,8 km lange Spildedamprørnet med et Damptryk af 0,3 til 0,8 at. Varmeforbruget i Kontorer og Værkstedslokaler med et Rumfang af 1 200 000 m³ beløber sig ved en Ude-temperatur af $\div$ 10 Grader til 27 Mill. VE. Kondensationsvandet fra Varmeanlægget føres gennem en 3,4 km lang Returledning til en Fødevandsbeholder og har endnu en Temperatur af 50—60 Grader, saaledes at der foruden Gevinsten ved det destillerede Vand til Fødning haves betydelige Varmemængder til at begynde det nye Kredsløb med.

Paa Grund af Værkets Forskelligartethed og Svingninger i Produktionshøjde og -art haves ingen paalidelige Sammenligningsgrundlag for Kulbesparelsen, som dog andrager mere end tusinde Ton om Aaret. Anlægget har nu i over 5 Aar været i Drift 8 Timer hver Dag og i enhver Henseende svaret til de Forventninger, der stilledes.



LOKOMOTIV OG TOGMAND

Under denne Overskrift har Hr. Togfører H. C. Jørgensen skrevet en Artikel i »Vor Stand« for den 15. ds., der først er kommet os i Hænde den 17. ds., paa hvilken vi i næste Nummer skal bringe et Gensvar.

DØDSFALD



Lokomotivfører Jørgen Faldborg.

Onsdag den 9. April d. A. afgik Lokomotivfører Jørgen Faldborg, Vejle H., ved Døden og blev begravet Tirsdag den 15. April samme Sted.

Vi her i Vejle mistede i Faldborg en god Kammerat, og det bliver vanskeligt at erstatte ham, baade som Repræsentant for D. L. F. og som Depotforstander for Lokd. i Vejle; to Tillidsposter, han beklædte med stor Dygtighed.

Jørgen Faldborg var en rolig og støt Natur, som aldrig med Villie gjorde nogen Uret. Han var i sin stille Færd en trofast Fælle og en god Kollega og medansat, der satte en Ære i at bevare et Venskab, hvilket gav sig smukt til Kende ved hans Baare.

I det store Følge af Kolleger, saas ogsaa Stationsforstander Hansen og Godsekspeditor Larsen, Vejle H., — Afdelingsfanerne fra D. L. F. Aarhus og Fredericia samt fra D. J. F. Vejle paraderede ved Baaren.

Lokomotivfører Aug. Andersen, Aarhus, bragte paa D. L. F.s Vegne afdøde en sidste Hilsen og Tak.

Vi her i Vejle siger ogsaa Jørgen Faldborg Tak for hans gode, retskafne Sindelag, og Tak for godt Kammeratskab.

Ære være hans Minde!

T.

»LANTERNEN«

Den selskabelige Forening »Lanternen« afholder Onsdag den 4. Juni Sommerudflugt til »Sommerriva« i Helsingør. Afg. fra Kh. Kl. 10,20. Madkurv medbringes. Alle Betingelser er til Stede for en god og fornøjelig Tur. Middag serveres Kl. ca. 18 og derefter Bal. Medlemmer med Damer indbydes. Ikke Medlemmer kan deltage.

Bestyrelsen.



Med den automatiske Kobling i Frankrig.

har man gjort et nyt Skridt frem paa Vejen mod den almindelige Indførelse af den automatiske Kobling. Det franske Deputeretkammers Finansudvalg har nemlig udtalt sig for Antagelse af Slutsatserne i Kammermedlem Moch Rapport, efter hvilken en automatisk Kobling skal

indføres ved Jernbanerne i Frankrig. I sin Rapport har Moch bl. a. fremhævet, at den franske Vognpark omfatter 600 000 Enheder, og at Levetiden for et automatisk Koblingsapparat beregnes til 20 Aar. Omkostningerne for hvert Apparat opgør han til 2000 Fr. og Vedligeholdelsesomkostningerne til 30 Fr. pr. Aar. Anskaffelsesomkostningerne skulde beløbe sig til 2,4 Milliard Fr., i 10 Aar en løbende Udgift paa 36 Millioner pr. Aar samt i Vedligeholdelses- og Amortiseringsomkostninger 120 Millioner Fr. pr. Aar.

Signalkontrol ved de franske Jernbaner.

har det franske Deputeretkammers Finanskommision henvendt sig til den franske Regering om at foretage Forsøg med Kontrol- og Sikkerhedsapparatet »Rodolause» I. T. F.

Modernisering af Lokomotivudrustning hos os og i vore Nabolande.

Følgende to Uddrag af vort svenske henholdsvis norske Broderorgan taler for sig selv:

»Paa en af Svensk Lokomotivmands Forbund til Generaldirektoratet fremsendt Skrivelse er modtaget følgende Svar:

— — — Hvad angaar Spørgsmaalet om elektriske Haandlygter, er det Generaldirektoratets Hensigt at anskaffe saadanne i det paakrævede Antal, naar de nu stedfindende Forsøg m. H. t. den mest anvendelige Type er afsluttet.«

»Paa de fleste moderne Lokomotiver er de paamonteret Luftsandapparater. Dette er jo et stort Fremskridt, som bevirker en betydelig Lettelse ved et Togs sikre Fremførelse i glat Føre.«

Vi er langt tilbage i Danmark.

Universitetskursus for Lokomotivpersonalet.

i Argentina. For et Par Aar siden er der ved Universitetet i Tucuman i Argentina oprettet Kursus for Lokomotivførere i Elektricitet og Teknik. Disse Kursus har haft en saadan Fremgang, at Universitetet i Cordoba har fulgt dette Eksempel og ligeledes anordnet for Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere. Studieplanen omfatter et forberedende Kursus i Fysik, Matematik, Metal-lære, Metalbearbejdning samt Tegning, medens Specialkursus afholdes for Studiet af Lokomotivbygning og Jernbanelove.

Rullende Restauration for det schweiziske Jernbanepersnale.

Paa den nye Rangerbanegaard i Basel har Forbundsbanerne anordnet en bevægelig Restaurant for Personalet. Lokale har man faaet paa den Maade ved Ombygning og Sammenbygning af to gamle Jernbanevogne til et Køretøj. Foruden Restauration indeholder Vognen et elektrisk Køkken, et Forraadsrum og et Ekspeditionslokale. Varme Retter kan faas hele Døgnet.

Lysende Bygningsmaterialer.

Atrax-Gesellschaft i Berlin har bragt en Nyhed paa Markedet, den saakaldte *Atrax-Terning*, en Slags lysende Bygningssten forfærdiget af massivt Opalglas og af kubisk Form.

Paa dens ene Side findes Indføring til et Hulrum for en Glødelampe med Fatning og Holder, som tillader Op-hængning eller anden Indføjning af Terningen, som da fremtræder lysende uden anden Begrænsning end dens kubiske Form.

Enkeltvis eller i Mængde rummer den navnlig i den moderne Bygningskunst, næsten ubegrænsede Muligheder for Anvendelse i Dekorationsøjemed, til Reklame, Kontur-optrækning, lysende Gulve og Vægge m. m.

Anvendeligheden øges yderligere ved at Terningen fremstilles i mange Farver.

Den elektriske Ledningsevne i Kobber, Aluminium og Jern.

Det synes, som om Ledningsevnen i Metaldele er forskellig, eftersom Metallet har været underkastet varm eller kold Bearbejdning. Under Trækning af Kobber aftager Ledningsevnen først ganske langsomt indtil en Formindskelse med 30 pCt. Ved yderligere Tværsnitsformindskelse falder Ledningsevnen nu hurtigt til 50 pCt., som er Mindsteværdien, for derpaa igen at stige. I Aluminium falder Ledningsevnen under Trækkepaavirkning omtrent jævnt efter en ret Linje. I Elektrolytjern, blødt Jern og Staal sker Forandringen ret uregelmæssig; i sidstnævnte Materiale kan endog konstateres en svag Stigning. I Almindelighed kan Formindskelse i Ledningsevnen ved kold Bearbejdning tilskrives de opstaaede indre Spændinger, og disse er i høj Grad afhængig af Koldbearbejdningens Art.

Bringer man Spændingerne til at forsvinde ved Ophedning til lidt under RekrySTALLISATIONstemperaturen, vil Ledningsevnen atter vokse, og dette gælder Legeringer i højere Grad end de rene Metaller.

Ved langvarig Udglødning med forholdsvis lav Temperatur viser det sig, at Kobber, som er ødelagt efter Paa-virkning af meget høje Temperaturer, tildels atter regenereres.

Blødt Jerns Ledningsevne er uafhængig af Krystalstørrelsen; i Staal vokser den jævnt med Kulstofindholdet og hurtigere, naar Perlit findes aflejret i Lamelform end i runde Korn.

Elektrisk Opvarmning.

Man har iflg. *Electrical World* iværksat en Række Forsøg for nærmere at fastslaa Mulighederne for elektrisk Opvarmning af Beboelseshuse paa Basis af de for Tiden bestaaende driftøkonomiske Forhold.

Som Helhed kom man til det Resultat, at elektrisk Opvarmning økonomisk ikke kan staa Maal med Kulopvarmning; men at en betydelig Bedring i Økonomi dog kan opnaas ved, at Beboelseshuset isoleres med Kork.

Eksempelvis fandt man, at Energiforbruget i Tidsrummet 4. Februar 1927 til 14. Maj 1928 androg 52 545 Kwt. for det ikke isolerede Hus, mod 30 400 Kwt. for det kork-isolerede. I samme Tidsrum forbrugtes 11 739 kg Kul i de kulopvarmede Huse.

Ved Sammenligning maa man dog ikke glemme den Fordel, som ligger i, at den elektriske Opvarmning kan gøres fuldkommen automatisk og altsaa fri for Betjeningsomkostninger, samt dens absolute Renlighed.

Stor Fordel i korkisolerede Huse byder Anvendelse af Varmeakkumulatorer — Varmeelementer indlagt i store stenfyldte, isolerede Beholdere, som da opvarmes ved billig

Nalstrøm og i Løbet af Dagen igen afgiver sin Varme til Huset.

Skibskedler med højt Tryk.

Babcock og Wilcox har paabegyndt Bygningen af en Vandrørskedel, der skal fremstille Damp af 109 kg pr. cm² og med en Damptemperatur paa 427 ° C. Det er Meningen, at de ved Forsøg med denne Kedel indhøstede Erfaringer skal danne Grundlag for Konstruktion af fremtidige Skibskedler, og man er ved denne Forsøgskedel gaaet saa højt med Tryk og Temperatur, som man under Hensyntagen til Skibsforhold og Kedelmaterialets Styrkeforhold paa nogen Maade kan forsvare. Kedlen skal kunne levere 10—12 Tons Damp pr. Time.

Yarrow & Co. bygger for Tiden ligeledes en Forsøgskedel til Skibsbrug. Denne skal arbejde med 84 kg pr. cm², er indrettet til Kulstøvfyring og skal prøves med mange forskellige engelske Kulsorter. Denne Kedel fordamper pr. Time ca. 13—14 Tons Vand med et Kulforbrug over samme Tidsrum af 1,3—1,4 Tons. Al Forbrændingsluft, ogsaa Sekundærluften forvarmes. Der anvendes en Kennedy-van-Saun-Mølle til Formaling af Kulstøv.

Efter indgaaende, heldig gennemførte Forsøg er der i et tysk Skib opstillet en Schmidt-Højtrykskedel til 65 kg pr. cm². Kedlen er bygget saavel med Højtryk- som Lavtrykdelen; førstnævnte med 30 m² Varmeflade og 65 Atm., Lavtrykdelen med henholdsvis 91 m² og 13 Atm. I Højtrykdelen fordampes 1860 kg pr. Time, i Lavtrykdelen 175 kg.

I Modsætning til de engelske Kedler, som har direkte Ildpaavirkning, ophedes Schmidt-Kedlen ved Hjælp af Rør, gennem hvilke Damp og Vand cirkulerer. Trykket i disse Rør, der er anbragt i Forbrændingskamret, er ca. 30—40 Atm. højere end Trykket i Højtrykdelen. Lavtrykdelen opvarmes af Forbrændingsprodukterne.

MOTORBOGEN

Ingeniørerne Niels Balle og Preben Hempel har paa Teknologisk Instituts Forlag udsendt »Motorbogen«, i hvilken der redegøres for saavel Forbrændingsmotorer, Traktorer og Elektromotorers Indretning, og Arbejdsmaade.

Bogen, der er paa 321 Sider, er smukt trykt med mange Illustrationer, er let læselig og indeholder som Indledning en kort historisk Oversigt over Forbrændingsmotorer og derefter en elementær Forklaring af Kraft og Arbejde, Bremsning m. m.

Vi skal nævne af Bogens Indhold følgende Kapitler: Indiceret Hestekraft, Varme og Arbejde, Forbrænding, 4 Takts Motoren og dens Arbejdsmaade. Sammenligning af 2 Takts og 4 Takts Motorer.

Et Afsnit er helliget Dieselmotorer og omtaler bl. a. Fordele og Mangler ved de forskellige Dieselmotortyper.

»Motorbogen« beskæftiger sig med alle Slags Motorer og da Stoffet som anført er skrevet paa et læseligt Sprog og let vil kunne forstaas af alle, kan vi paa det bedste anbefale den til alle, der har Interesse for at lære Motorer nærmere at kende, specielt har den Bud til alle, der til daglig arbejder ved eller med Motorer.

Bogens Udsalgspris er 5 Kr.

For saa vidt Medlemmer af Organisationen ønsker denne Bog, kan vi ordne det fornødne, naar man samtidig med Bestillingen indsendes Beløbet til Bladets Kontor.

»PERSONALFORTEGNELSEN«

Idet vi henleder Opmærksomheden paa ovennævnte Bog, der forlængst er udsendt, skal vi samtidig bemærke, at Udgiverne denne Gang — i Modsætning til tidligere — har trykt et lille Reserveoplag. Der er altsaa Mulighed for dem, som i første Omgang ikke har bestilt, at komme i Besiddelse af den nyttige Bog.

JYSK-FYNSKE STATSBANEPERSONALES BIBLIOTEK

Lørdag den 14. Juni 1930 Kl. 4 ½ Eftm. afholder ordinær Generalforsamling i Bibliotekslokalet paa Bane-gaarden med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af Regnskab i 1929—30.
2. Valg af Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Regnskabsfører Lund og Godsbestyrer Hansen, der afgaar efter Tur.
3. Valg af en Revisor og en Revisorsuppleant i Stedet for de efter Tur afgaaende: Assistent Dahl Jensen, 2. Distrikt, og Kontorist Frk. Agger, 2. Distrikt.
4. Eventuelt.

Regnskab 1. April 1929—31. Marts 1930.

Indtægt.	Kr. Ø.
Kassebeholdning fra forrige Aar	15 006. 06
Bidrag fra Interessenterne	17 678. 50
Indvundne Renter	717. 10
	33 401. 66

Udgift.	Kr. Ø.
Indkøbte nye Bøger	5 343. 58
Indbinding af nye Bøger	3 188. 05
Indkøbt Bøger til Erstatning for udrangerede ..	231. 08
Indbinding af Erstatninger for udrang. Bøger samt Vedligeholdelse af Bøger	205. 95
Tryksager	175. 00
Inventar	763. 62
Porto, Kontorhold	26. 88
Lovforsikring	53. 26
Brandforsikring	75. 10
Opvarmning, Rengøring	733. 44
Lønninger til Bibliotekar, 2 Medhjælpere, Bud og Regnskabsfører	5 865. 00
Transport af Bøger mel. Banegaard og Bibliotek ..	196. 00
Flytning til nye Lokaler, Fornyelse og Reparation af Skranke, Reoler m. v.	1 610. 00
Nyt Katalog, Udarbejdelse med sagkyndig Assistance, Korrekturlæsning, Udsendelse m. m.	4 993. 64
Kassebeholdning	9 940. 96
	33 401. 66

RABATBILLETTER

Paa Foreningens Kontor kan Medlemmerne faa Rabatbilletter til Tivoli og Zoologisk Have.

STATSBANEPERSONALETS

BIBLIOTEKER.

Nye Bøger.

gj.-Følger 1/11.-7/12.

- 15182b 13593b Ludendorff, Erich: Frimureriets Avsløring II.
- 15687 Ludendorff, Margarethe: Als ich Ludendorffs Frau war.
- 15688 14229 Siggaard, Niels: Om den danske Befolknings Fødemidler gennem Tiderne.
- 15689 14224 Aakjær, Jeppe: Fra Agermøld og Hedesand.
- 15690 14242 Locher, Jens: Aargang 1929.
- 15691 Niels, Alfred: Muhamedansk Tankegang i vore Dage.
- 15692 14237 Wallace, Edgar: Prætoria-Smith.
- 15693 14231 Bedel, Maurice: Greven af Slevén.
- 15694 14233 Hayness, Annie: Vidnet.
- 15695 14235 Poulsen, Frederik: Muntre Historier.
- 15696 13861 Uhrskov, A.: Skæbner.
- 15697 Barth, Karl og Thurmeysen, E.: Kom. Skaaber Aand.
- 15698 13521 Madsen, Vilhelm: Biskop Absalon.
- 15699 14236 Schnitzler, A.: Frk. Else.
- 15700 14234 Machdonald, Philip: Patrulje.
- 15701 Frich, Øvre Richter: Men Rocambole var ikke død.
- 15702 14232 Duhamel, G.: Uvejrnsnatten.
- 15703 14240 Thuborg, A.: Immanuel Kant.
- 15704 Aagaard, V. Vilh.: Lukkede Porte.
- 15705 14258 Wallace, Edgar: Det store Kup.
- 15706 14244 Lindholm, K. H. v.: I kinesisk Tjeneste.
- 15707 14259 Wallace, Edgar: Mayfield Mysteriet.
- 15708 14256 Panferov, F.: Plovfuren.
- 15709 14252 Mariot, C.: Sargossohavets Hemmelighed.
- 15710 14255 Michaelis, Karin: Hjertets Vagabond.
- 15711 14251 Bast, Jørgen: Ørkenelskov.
- 15712 Petra, Søster: Fra en Rejse til det hellige Land.
- 15713 14260 Nielsen, Harald: Rejse i Europa.
- 15714 14261 Jensen, Ad. S. m. fl.: Udviklingslæren.
- 15715a Møller, Vald.: Fra svundne Dage I.
- 15716 Krarup, F. C.: Fra Romantisme til Realisme.
- 14228 Glückstadt, Laura: Emil Glückstadt.
- 14248 Wanscher, Vilh.: Rosenborgs Historie 1606—1634.
- 15717 14290 Presskorn-Thygesen, N.: Dyrlægens Lisbeth.
- 15718 14301 Stockley, G.: Under fjerne Stjerner.
- 15719 14272 Mulford, C.: Ranch Nr. 20.
- 15720 14289 Hørlyck, H.: Lis.
- 15721 14287 Rochau, E.: Jet og hendes Chevrolet.
- 15722 14299 Dunsterville, L. C.: Stilks Erindringer.
- 15723 Gunnarson, G.: Rævepelsene.
- 15724 14274 Nørgaard, R. B.: Falsk Stolthed.
- 15725 Klein, E.: Den gale Hertuginde.
- 15726 14276 Petersen, Johan H.: Yngste Reserve.
- 15727 14283 Wells Carolyn: Den rødhaarede Pige.
- 15728 14310 Eipper, P.: Øjne bag Gitret.
- 15729 14297 Henriques, Axel: Glade Aar.
- 15730 14295 Marott, E.: Tidsbilleder.
- 15731 14311 Kristensen, Ewald Tang: Heden.
- 15732 13910 Sheriff, R. C.: Vejs Ende.

- 15733 14282 Wallace, E.: Hævneren.
- 15734 14266 Fischer, Leck: Krøbling.
- 15735 14284 Williams, V.: I Rovdyrets Klør.
- 15736 14315 Brun, A. H.: Blnadt Krigsfanger i Turkestan.
- 15737 Andersen, H. C.: Digte. Ved P. V. Rubow.
- 15738 Cour, Poul la: Leviathan.
- 15739 14270 Lewis, Sinclair: Didsworth.
- 15740 14281 Sabatini, R.: Den romantiske Prins.
- 15741 14280 Ruck, Berta: En Charmeur.
- 15742 14279 Radiguet, R.: Djævelen i Kroppen.
- 15743 Grey, Z.: Sporet, som forsvandt.
- 15744 14285 Williamson, A. M.: Sandas Sheik.
- 15745 14294 Cavling, H.: Journalistliv.
- 15746a-b 14273 Neumann, R.: Syndflod I. II.
- 15747 14269 Leopold, Sv.: En ung Kvindes Roman.



Optaget i D. L. F. 1. August 1929:

Motorfører P. K. P. Stougaard, Østerbro.

Optaget som ekstraordinært Medlem:

Lokomotivmester O. M. T. Christensen, Brande.



Forflyttelse fra 1—5—30:

Efternævnte Motorførere er fra 1. Maj d. A. at regne forflyttede:

Efter Ansøgning ifølge Opslag:

A. C. M. Laursen, Næstved—Aarhus H., P. O. J. Nielsen, Tønder—Aarhus H., N. Rasmussen, Tønder—Aarhus H., E. H. Nielsen, Struer—Roskilde.

Uansøgt:

J. E. P. Gelsing, Randers—Aarhus H., O. P. Jensen, Tønder—Randers, C. J. S. Sørensen, Randers—Roskilde, P. K. P. Stougaard, Roskilde—Østerbro, J. P. K. Sørensen, Roskilde—Østerbro, N. A. N. Heinemeier, Struer—Østerbro, F. E. Hørner, Roskilde—Østerbro.

Efternævnte Motorførere beholder Tjenestested som hidtil, indtil videre med Tjeneste som Dieselmotorførere:

E. K. Henriksen, Randers, L. H. Dybdal, Randers, P. Iversen, Randers, T. T. Riberholt, Randers, A. T. Tillebæk, Roskilde, A. A. F. R. Jensen, Roskilde, H. Enevoldsen, Roskilde.

Udnævnelse fra 1—5—30:

Efternævnte er fra 1. Maj d. A. at regne efter Ansøgning ifølge Opslag udnævnt til Motorfører med Tjenestested som udfor hver enkelt anført:

Lokomotivfyrbøderne:

V. C. Schlosser, Esbjerg—Esbjerg, C. C. V. Nielsen, Skanderborg—Randers, A. P. Robdrup, Aarhus H.—Ran-

ders, H. P. O. Hansen, Skjelskør—Randers, N. P. E. Nielsen, Næstved—Randers.

Togbetjent:

J. M. Alstrup, Aarhus Ø—Østerbro.

Efternævnte er fra den 1. Maj d. A. at regne udnævnt til Lokomotivfyrbøder med Tjenestested som udfor hver enkelt anført, nemlig:

Huandværkerne:

O. Jørgensen, Slagelse—Korsør, J. M. Christensen, Struer—Struer, H. B. Bertelsen, Fredericia—Lunderskov, O. T. Hansen, Roskilde—Herning, N. P. B. Larsen, Københavns Godsbanegaard—Herning, J. P. K. Nielsen, Struer—Herning, H. N. Jensen, Københavns Godsbanegaard—Herning, O. Berner, Tønder—Tønder, H. K. Jensen, Fredericia—Lunderskov.

Ekstrahaandværkerne:

H. P. G. Petersen, Københavns Godsbanegaard—Nyborg, C. M. C. Knudsen, Fredericia—Aabenraa, P. F. Jørgensen, Viborg—Viborg, H. N. V. Hansen, Frederikshavn—Aalestrup, K. W. Hansen, Padborg—Padborg, H. N. Aunskjær, Esbjerg—Tønder, S. A. Iversen, Fredericia—Haderslev, V. E. M. Jensen, Thisted—Glyngøre, A. E. Ravn, Fredericia—Padborg, C. Hansen, Padborg—Padborg, A. P. C. Christensen, Helsingør—Nyborg, S. A. K. Sørensen, Københavns Godsbanegaard—Nyborg, K. R. Kettner, Roskilde—Padborg, N. E. R. J. Stigborg, Gjedser—Gjedser, P. Guldager, Gjedser—Gjedser, E. G. F. Andersen, Københavns Godsbanegaard—Padborg, G. J. Pedersen, Korsør—Padborg, H. E. C. Jørgensen, Korsør—Padborg, B. L. Petersen, Korsør—Padborg.

I »Personalia« i Nr. 9 rettes under Forflyttelse af Lokomotivførere: H. C. Christensen Skjern—Slagelse til Kjøge.



GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fælledvej
(Ved Vester Fængsel) Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslev alle ved Indgangen til Terrassen

**Øjet faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele**
i 112 Aar „Briller“ Købmagergade 3

Sammenlign vore Priser og Tilpasning med andres og dem selv. — Lev. til Sygekassen.

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905 x.



Støt vore Annoncører!

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.

Støt vore Annoncører!

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby) Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukke-reparat. Stort Udvalg i Legetøj.
Billige Priser.

Ny Ravnsborg

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—8 og 6—7

Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads



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

Brug Svendborg Eksport Mil-Co
med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velsmagende

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

NOMA
BARBERSÆBE

Mild og behagelig
— for Huden. —

Giver tæt og hold-
— bart Skum. —

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

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, Howitzvej 49.