



30. Aargang N^o. 2.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Januar 1930.

BETRAGTNINGER

Et Spørgsmaal, som næst efter Lønsørgsmaalet vel kan betragtes som det vigtigste, er Spørgsmaalet om godt ordnede Tjenesteforhold, ja det er maaske endog ikke rigtigt at sige næst efter, det kan vel siges at være sideordnet. Og nu, hvor vi har faaet genindført Tjenestetidsregler svarende til dem vi havde før 1927, er der Mulighed til Stede for Gennemførelse af ordnede Tjenestetidsforhold — naar blot Tillidsmændene rundt om i Afdelingerne forstaar at bruge dem paa den rigtige Maade.

For at kunne dette, er det selvfølgelig en Nødvendighed at Tillidsmændene søger at erhverve sig et saa intimt Kendskab til Tjenestetidsreglerne som paa nogen Maade muligt og derefter sørger for i Praksis at faa anvendt den saaledes tilegnede Viden og derved forhindrer de mange grove Brud paa nævnte Regler, der finder Sted ude omkring i Landet. Og dem er der sikkert mange af, mange flere end Tillidsmændene kan antages at have set, thi havde de bemærket dem, maa man antage, at der var bleven gjort Indsigelse, og at Tillidsmændene, saafremt deres Indsigelse ikke havde frugtet, havde fremsendt Sagen til Hovedbestyrelsen. Derfor er der Grund til at minde Tillidsmændene ude i Afdelingerne om Tjenestetidsreglernes Tilstedeværelse og om Nødvendigheden af at kende dem. Sagen er jo ikke klarlagt, at der er gennemført saa gode Regler som vi i Øjeblikket kan faa dem og som de er prentet paa Papiret, Sagen er ogsaa den at passe paa, at de gennemføres efter deres Mening, og netop her ligger en stor og vigtig Opgave, som

væsentlig kun kan løses af Tillidsmændene for deres lokale Omraade. Og netop her maa de lokale Tillidsmænd sætte ind, fordi det er en Opgave, Hovedledelsen ikke uden deres Bistand ret vel kan magte, — i hvert Fald vil det være forbundet med meget store Vanskeligheder.

Det er naturligvis ikke uden Begrundelse vi fremsætter disse Betragtninger, tværtimod ligger det saaledes, at man efter nogle foretagne Undersøgelser har konstateret, at Tjenestetidsreglerne overtrædes paa saa godt som alle Omraader, og det er navnlig kedeligt, for saa vidt Tillidsmændene muligvis ikke véd Besked herom. Og det maa man antage, thi i modsat Fald maatte man gaa ud fra, at Hovedbestyrelsen var bleven underrettet om Forholdene — thi man kan ikke tro, at Tillidsmændene glat væk godkender Tjenestefordelinger, der er stridende mod Tjenestetidsreglerne.

Ved et flygtigt Blik paa Tjenestefordelinger ser det hele saare godt ud, men tager man dem som sagt op til Undersøgelse, aabenbarer der sig mange »skjulte« Fejl, og det er jo dem, de lokale Tillidsmænd uden synderligt Besvær har meget bedre Betingelser for at opdage end Hovedledelsen.

Vi skal nævne nogle Eksempler. Det er saaledes i Henhold til Tjenestetidsreglerne ikke tilladt at have mere end 10 Timers uafbrudt Tjeneste. Ikke desto mindre kan man finde Ture, hvor denne Tid overskrides med 2 à 3 Timer. Det er selvfølgelig ganske meningsløst, det er jo ganske klart, at 10 Timers Grænsen er fastsat for det første for at hindre Misbrug af Personalet og for det andet af Sikkerheds-

hensyn; det er jo ikke nødvendigt at paapege eller at fortælle, at der ogsaa er en Grænse for Menneskets Aarvaagenhed og Paalidelighed med Hensyn til Pasning af Signaler m. m. Ved Godkendelse af saadanne Tjenester, paatager Tillidsmændene sig et Medansvar, som det er ganske utilladeligt at paatage sig. Det er jo ikke ligegyldigt, om Lokomotivmanden sover eller er vaagen.

Der er endvidere en Bestemmelse, der siger, at Tjenesten den enkelte Dag som Regel ikke maa overskride 12 Timer uden passende Op- hold. Naar der staar som Regel, betyder det selvfølgelig ikke, at man kan tilrettelægge Tjenester paa 14, 15 à 16 Timer pr. Dag, ja endog i Ture have et Par saadanne Dage indlagt efter hinanden. Det er ubegribeligt, at det kan passere, en mindre Overskridelse af de 12 Timer kan forstaas, men absolut ikke Overskridelser af den Art. Ogsaa ved Godkendelse af saadanne Tjenester paatager Tillidsmændene sig et Medansvar, som han aldeles ingen Ret har til at paatage sig; der bør fra vor Side absolut ikke finde nogen Medvirkning Sted til Sabotering af Tjenestetidsreglerne.

Vi skal standse her med Eksemplerne, der er mange andre af snart sagt alle Arter, for korte Nattehvil, for korte Afløsningstider m. m., men det maa være nok at sige dette i første Omgang, hvorved Opmærksomheden henledes paa Sagen, og dernæst gentage det, vi sagde i Begyndelsen af Artiklen: lær Tjenestetidsreglerne, undersøg saa Kørselsfordelingerne og prøv at opdage de »skjule« Fejl og se at faa dem rettet i Tide. Og skulde det endelig knibe med Forstaaelse af forskellige konkrete Forhold, saa spørg Organisationen.

FRA FAGPRESSEN

I en Nytaarsartikel den 2. Januar gør Jernbanetidende følgende Betragtninger:

1930! hvad vil du bringe for De danske Statsbaner og vore Medlemmer? Vi tænker naturligvis ikke paa de enkelte Foreteelser af ondt og godt, hvoraf Livet væves, men paa Udviklingslinien, som den i store Træk vil forme sig gennem den nærmeste Fremtid. For at vurdere Fremtidens Muligheder maa man, hvis man ikke ligefrem mener at være i Besiddelse af Evnen til at kigge ind bag Skæbnens For-

hæng, vælge sit Udgangspunkt i de øjeblikkelige Tilstande.

For den Institution, som vore Medlemmer tjener, synes den seneste Tid heldigvis at have bragt nogen Lysning. Ikke saaledes, at Banerne herhjemme, saa lidt som dem ude, er kommet over de Vanskeligheder, Transportvæsenets hastige Udvikling har skabt; vi tænker her navnlig paa Bilkonkurrencen, thi her tror vi, at en fornuftig Jernbanepolitik og den nødvendige Tilpasningsevne lidt efter lidt vil bringe Forholdene i Leje. Det vil næppe være helt forkert at regne med, at de forøgede Transportmuligheder ogsaa tilvejebringer forøget Transport, saaledes at Banerne for sit Vedkommende paa de Omraader, hvor de er overlegne og i hvert Fald foreløbig vil være det, kan indvinde, hvad der er tabt i den mere lokale Samfærdsel og som næppe kan tilbageerobres.

Det, der har gjort de sidste 8 Aars Jernbanedrift særlig vanskelig, er den Omstændighed, at den haarde Konkurrence paa Transportmarkedet satte ind samtidig med en almindelig økonomisk Svækkelsestilstand i Samfundslivet; det var et Angreb paa 2 Fronter, som ifølge sin Natur maatte faa følelige Virkninger.

Naar vi mener det berettiget at se lidt frejdigere paa Situationen nu, støtter vi os til den Opgang i det økonomiske Liv, som vi har haft i det sidste halve Aar og som vi haaber maa fortsættes sundt og jævnt gennem det kommende Aar.

At man i ledende Administrationskredse og indenfor Lovgivningsmagten ligeledes har Troen paa, at vi har overstaaet det værste af Efterkrigstidens Vanskeligheder, fremgaar af de betydelige Udbygninger af Statsbanedriften, man har givet sig i Lag med. Lillebæltsbroens Paabegyndelse, betydelige Forbedringer af Færgemateriellet, omfattende Nyanskaffelser af Vogne og Lokomotiver og nu sidst det interessante Elektrificeringsforslag, omfattende Hovedstadens Nærtrafik, er Beviser for Initiativets Tilstedeværelse og Troen paa, at Banerne ogsaa ud i Fremtiden har en vigtig Samfundsfunction at varetage.

Det er godt, vi saaledes har faaet Bugt med Sortsynet, thi ved det overvindes ingen af Tidens Vanskeligheder — det gør Maskineriet træt og tungt og sætter sit kedelige Præg paa alt og alle.

Vi betragter det ogsaa som en betydelig Fordel, at Rigsdagen nu har vendt sig fra den Idé, at Banerne fremfor alt skal forrente sig og har placeret dem som en Samfundsinstitution, der først og fremmest skal tjene offentlige Formaal og varetage almene Opgaver.

Som bekendt hvilede Friis Skottes Forrentningsprincip, der i sin Tid blev tiltraadt af alle Rigsdagens Partier, paa den Forudsætning, at Taksterne skulde fastsættes under forretningsmæssige Hensyn og ikke underkastes Ændringer af politiske Grunde. Denne Overenskomst kunde Venstre som bekendt ikke holde længe end til det atter var kommet til Magten i 1927, hvor Hr. Stensballe gennemførte sin store politiske Takstnedsættelse, der med et eneste Slag fjærnede Grundlaget for Forrentningsprincippet. Fra det Øjeblik var Forrentningssystemet udelukkende vendt mod Personalet, hvad særlig vore Medlemmer har faaet at føle. Konsekvenserne af denne Kovending holdt Friis Skotte, efter at han igen havde overtaget Portefeullen som Minister for offentlige Arbejder, op for Rigsdagen. Han paaviste i sin Tale under Finanslovdebatten i Folketinget nu i Oktober, at vi for Øjeblikket har Takster, der højst kan antages at bringe Dækning for de rene Driftsudgifter og maaske delvis Afskrivning, men afgjort ikke Forrentning. Forrentningsprincippet er, understregede Ministeren, suspenderet, og, tilføjede han, Statsbanernes Underskud paa Finansloven maa tynde paa Rigsdagens Samvittighed, og det skal ikke, saa længe jeg er Minister, gaa ud over Tjenestemændene.

Ingen prøvede paa for Alvor at imødegaa Friis Skottes Betragtninger, fordi de var saa logisk rigtige, og hermed er der i hvert Fald saa længe den nuværende politiske Stilling bevares, bragt Klarhed over dette Spørgsmaal, hvad vi hilser med Glæde.

For Statens Tjenestemænd vil det kommende Aar bringe Klaring om vor fremtidige lønningsmæssige Stilling og andre under Tjenestemandsløven hørende Forhold af Betydning.

Den Lov, der kommer, vil forventelig modernisere vore disciplinære Retsforhold samt klare Spørgsmaalet om Voldgiftsret og tekniske Forhandlinger; vi nævner her bare et Par Afsnit af Lovens mange vigtige Bestemmelser uden for de egentlige Lønninger, hvorom Cen-

tralorganisationen har fremsat Forslag om Ændringer.

Arbejdet ude i Grupper og Afdelinger med paa Grundlag af de nye Arbejdstidsbestemmelser at reparere Stensballeperiodens Skavanker er for en stor Del tilendebragt, og vi vil antage, at det, der staar tilbage, snart lader sig ordne. Det er vor Overbevisning, at de Foranstaltninger, der her er truffet, vil gayne Arbejdet og i det lange Løb tjene det Formaal, der er fælles for Administration og Personale, at gøre Statsbanerne til en stedse bedre, sikrere og paalideligere Trafikinstitution, der paa tilfredsstillende Maade er i Stand til at opfylde Tidens Krav og de Opgaver, Samfundet stiller dem at løse.

EN ERKLÆRING

En i Dansk Lokomotiv Tidende for 5. December 1929 optaget Artikel »Rangering med Iltogsfart« er i Værksteds Tidende for Januar 1930 blevet besvaret ved en Artikel, der kunde foranledige fortsat Diskussion. I den Anledning har de interesserede Organisationer paa et Møde drøftet de paagældende Forhold og enedes om ikke at ville foranledige en Bladpolemik, men standse yderlige Indlæg i nævnte Sag.

København, den 18. Januar 1930.

Soph. Jensen. L. Hansen.

Osvold Heintze.

FRA MEDLEMSKREDSEN.

Fint Besøg!

Mod Slutningen af det gamle Aar modtog Københavns Godsbaneqaards Remise et meget fornemt Besøg, selve Finansudvalget med Formanden Niels Andreasen i Spidsen, flankeret af Repræsentanter fra Statsbanerne og forskellige Organisationers Formænd —, efter Sigende gjaldt Besøget en Besigtigelse af Forholdene med en eventuel Udvidelse af Kaffestuen, og hvad mere var, en Etagebygning til Udvidelse af Omlædningsrum og Hvile- og Opholdsværelserne.

Hvad Resultat, Finansudvalget er kommet til, vides endnu ikke — men saa meget er sikkert og vist, at der er andre Forhold, der kan trænge til at ændres, og her tænkes først og fremmest paa de fortvilede Remise- og Kulgaardsforhold, hvorunder vi arbejder. Havde vi nu blot haft Lejlighed den paagældende Dag til at tage den rare Niels Andreasen ved Haanden og vandret sammen en Tur ud i Re-

misen og Kulgaarden, det kunde maaske saa være, at naar Turen var til Ende, at den ærede Formand vilde slaa sig paa Lommen og lade et Par Dalere springe. Vi vilde allerførst være gaaet ud i Skydebrosgraven og vist ham et Betongulv under Reparation, i Maaneder har dette været brækket op, uden at der har været foretaget det mindste, men maaske der først skal et Par brækkede Ben til, inden Gulvet kan blive istandsat. Havde Belysningen været saaledes, at man kunde orientere sig, men ak, desværre, et rugende Mørke hviler over Remisen, og her var der vel nok Anledning til at gøre et Forsøg med en bedre Belysning — hvad om man tog Lære af det de private Virksomheder, der forlængst har indført den moderne og praktiske P. H. Lampe — der netop lyser ned paa Fladen, der skal ses, og ikke som nu, hvor utallige Lamper lyser ud i det tomme Rum til ingen Verdens Nytte, det er da nede ved Jorden at Arbejdet foregaar og ikke oppe i Luften. Medens vi gaar dernede i Remisen kan vi ikke undgaa at træffe en Lokomotivfyrb., der er paa Vej fra Magasinet til Maskinen med en 10 kg Dunk i den ene Haand og en 3 kg Dunk i den anden, og med en Mine, der tydelig røber, at det gælder om at holde Balancen. Det er den Maade man henter Olie paa ved Gh. Remise; kan der tænkes noget mere fjollet end det, at vi, der lever i en teknisk Tidsalder, hvor Fremskridtet gaar frem fra Dag til Dag, endnu ikke er kommet længere, det er ganske simpelt oldnordisk. Skal vi saa ikke være enige om, at Olietankens naturlige Plads er ude hvor vi kul- og vandforsyner Maskinerne og ikke paa Magasinet, og for at tage det hele med, saa flytter vi ogsaa Sandkassen derud, saa kan vi med Sindsro køre Maskinen i Hus og sige med et Statsbaneudtryk, at Maskinen er i tjenestedygtig Stand.

Naar man kommer udenfor Remisen er noget af det første man ser, en lang Række af Rangermaskiner, der holder langs med Remisemuren. Hvad holder de nu derfor? Er deres Plads ikke inde i Remisen?

Jo, ganske vist, men der er Pladsmangel her paa Gh, og derfor maa de holde udenfor, og herude maa saa Lokomotivmanden i al Slags Vejr klargøre Maskinen; det siger sig selv, at dette er meget ubehageligt og det faar saa gaa som det bedst kan. Hvad var nu mere nærliggende, end at den lige overfor Remisen beliggende store Træbygning, hvor der er opmagasineret en Del overtallige Maskiner, som der ikke er Brug for, blev indrettet som Remise og at man solgte de gamle Lokomotiver til Petersen & Albeck til Ophugning.

Staal.

Faresignalet.

At D. S. B., som det fremgaar af en Beretning i Dansk Lokomotiv Tidende om Lokomotivmændenes sidste Rejse i Udlandet, dersteds anses for at have et i sikkerhedsmæssig Henseende bedre Signalsystem end Udlandet, kan kun glæde danske Lokomotivmænd; dog kunde jeg ønske at fremsætte nogle Betragtninger over den Del af D. S. B.s Signalsystem,

der kaldes D. S. B.s Faresignal, og disse Betragtninger mener jeg bedst at kunne illustrere ved at give en kortfattet Beretning om en kørt Strækningstur: Tog 1193 holder klar til Afg. paa Herning St. Kl. 21,30, Udkørselssignalet er stillet paa Udkørsel, der gives Afgang og Toget sætter sig i Bevægelse nordpaa. Forinden Stationsområdet forlades, passeres den store Overkørsel ved Vejlevej, der vises hvidt Lys derfra, saa Bommene maa være nede, men hvad er det for et rødt Lys der ligeså ved Sporet, er det Faresignal? — — Regulatoren lukkes, Stylingen lægges frem, — — naa nej, det er blot en Bil, der ked af at holde og vente er ved at dreje rundt, og under Forsøg herpaa, viser et stærkt rødt Lys, lige ved Bommen, imod Toget. — Naa vi maa videre. — Saa! Der er en blaa violet Lygte lige ved højre Skinnestreg: Sporskiftet stillet til Afløb. Naa, det kommer ikke os ved, det er jo Afløbssporskiftet paa Gasværkssporret, anbragt paa samme Side som den fri Banes Spor og lige op ad dette, — — et til af samme Slags, — — naa, dette er til Cementstøberiet, kommer heller ikke os ved! — — Uforstaaeligt, at disse Afløbssporskiftesignaler ikke flyttes bort fra den fri Bane og Hovedsporenes Nærhed, helst helt fjernes. Nu nærmer Toget sig Overkørselen ved Skjernvej, men umiddelbart foran denne passeres en privat Overkørsel og fra den næres rødt Lys, der paa Grund af Kurven er midt for Sporet. Fyrhøderen raaber Stop, der spærres af for Dampen, gribes om Fløjtrækket — — Det røde Lys er saa underligt stillestaaende — — er det Faresignal eller ikke. Nej, det er en stærktlysende Carbidcyklelygte med rødt Lys til den ene Side og grønt Lys til den anden Side. Underligt at disse Lygter ikke forlængst er forbudte. Ved Skjernvejen holder der et Par Biler paa hver Side af Banen og kaster Kaskader af Lys over Banen, det kniber med at faa Øje paa den hvide Haandsignallygte i dette Hav af Lys, naa der er den jo, der er ret! Vi fortsætter:

Længere oppe ad Strækningen, midt mellem to Stationer, viser sig pludselig et rødt Lys, naa, der er da Faresignal, der fløjtes og bremses, men idet Fløjten lyder, vises der grønt Lys — — aab, det var blot nedsat Kørehastighed paa Grund af Ombygning af Sporet. — Hastigheden sættes op efter at det svage Sted er passeret, men kun et kort Moment, saa mærkes nogle stærke Ryk i Toget, der er skruebremset, det maa være Signal fra Bremsebetjeningen til hurtig Standsning, der maa være noget i Vejen, nu har vi Faresignalet paa en anden Maade. Efter at Toget hurtigt er bragt til Standsning, viser Grunden sig at være den, at bageste Togbetjent har set rødt Lys vist mod det passerende Tog, altsaa: »Faresignal«. Faresignalet viser sig at være af samme Beskaffenhed som de foregaaende, nemlig af dem, der ikke skal respekteres som Faresignal, i dette Tilfælde Lygten paa Leddet ved den sidst passerede Overkørsel, der, idet Leddet efter Togets Passage lukkes tilbage igen, viser rødt Lys efter det sig fjernende Tog.

Undertegnede og min Medhjælper paa Maskinen er efterhaanden, som Følge af de paa Turen indtrufne Hændelser, bragt i en Tilstand af let nervøs Ophidselse, og denne Tilstand bedres ikke, da vi un-

der Indkørslen til en af de efterfølgende Stationer ser et rødt Lys vist fra Toget, mends dette endnu er i ret hurtig Bevægelse. — Naa, det var heller ikke »Faresignal«, Togføreren var blot bange for at vi skulde køre for langt og mente hurtigst at faa Toget standset ved at give »Faresignal«, der ikke mentes som saadant. Togføreren naaede sin Hensigt at faa hurtigt standset, Toget maatte trækkes længere frem, der blev holdt for tidligt. Denne Anvendelse af dette Signal maa efter min Mening anses for at være i højeste Grad forkastelig. Endelig er vi ved Endestationen, det føles som en Befrielse. —

Med ovenstaaende har jeg ment at gøre et Forsøg paa at slaa fast, at det er den daglige Færden paa Banen efterhaanden i altfor høj Grad er vanskeliggjort Lokomotivpersonalet med Henblik paa den enorme Mængde »Faresignaler«, vi daglig ser, og som ikke skal respekteres som saadanne, at røgte vort Hvert paa Maskinen under den Følelse af Tryghed, der betinger en god og økonomisk Kørsel og en sikker Fremførelse af Togene, og skal den Dag komme, hvor en Lokomotivmand ved de danske Statsbaner staar med den Beskyldning rettet imod sig, at han ikke tilstrækkelig hurtigt har reageret overfor et Faresignal (rødt Lys), men i et kort Nu har resonneret over, om det nu ogsaa var et »Faresignal« eller ikke, og derved har spildt det kostbare Øjeblik, der skulde have været udnyttet for at afværge den skete Ulykke, da vil jeg henstille til D. S. B.s Ledelse, at den med ovenstaaende i Betragtning vil forstaa, hvor vanskelige Forholdene for Lokomotivmændene i Øjeblikket er paa dette Omraade.

Skulde muligvis en eller anden falde i Forundring over mine Udtalelser og mene, at der selvfølgelig i alle Tilfælde, hvor der vises »Faresignal« mod Toget, skal standses hurtigst, vil jeg til Vedkommende sige, at saafremt alle de røde Lys, der under Kørselen vises sig paa eller ved Sporet, skal respekteres som Faresignaler, vil Jernbanedrift være en Umulighed.

Struer, i Januar 1930.

V. Givskov,
Lokomotivfører.

ENERGIANVENDELSE I JERNBANEDRIFT

Forsøg paa at forbedre Damplokomotivets Virkningsgrad.

Ved F. Spøer.

I sidste Artikel over dette Emne omtales hvorledes man for at fremskaffe et kulbesparende Lokomotiv forsøger at anvende Damp-turbiner som Lokomotivmaskiner. Det vil i denne Forbindelse være paa sin Plads at omtale Dampturbinens Konstruktion og Virke-maade, navnlig naar man erindrer, at denne som Kraft-askine i store og mellemstore Kraft-værker for længe siden har fortrængt Stempel-dampmaskinen.

Efter nogle indledende Oplysninger om Dampturbinens Arbejdsprincip vil de vigtigste Grupper af Turbiner, som omtales i Lokomotivdrift, omtales.

Den spændte Kedeldamp er Bærer af Spændingsenergi, den saakaldte »potentielle Energi«. Det forholder sig med spændt Damp som med Vand i en Bjergsø eller i et højtliggende Vandreservoir, hvor Vandet i begge indeholder Energi, hvormed det kan udføre et Arbejde.

Dampens Energi fremkommer ved at der tilføres Varme. Den i Brændstoffet slumrende Varme bliver ved Forbrænding gjort fri og optages af Kedelvandet, som derved forandrer sin Tilstandsform og bliver Damp. Stempeldampmaskinen fortærer under sit Arbejde Dampens Energi og lader den afspændte Damp strømme ud i det fri eller opsuge i en Kondensator.

Spændt Damp kan ogsaa sammenlignes med en spændt Fjeder derved, at begge under Anspændingen kan udføre et Arbejde. Ved at afspænde en Fjeder pludselig kan et foran liggende Legeme sættes i hurtig Bevægelse, det stødes bort og antager either Forholdene en vis Hastighed. Fjederens Spændingsenergi (potentiell Energi) omsættes i Bevægelsesenergi eller levende Kraft, den saakaldte kinetiske Energi. At Energien overføres til et andet Legeme, d. v. s. til det, der stødes bort, er uden Betydning.

Værdien af den levende Kraft i et Legeme, som er i Bevægelse, faar man ved at anvende Ligningen

$$\text{Levende Kraft} = \frac{\text{Massen} \times \text{Hastigheden}^2}{2}$$

Ved et Legemes Masse forstaas Legemets Vægt i kg divideret med Tyngdeaccelerationen, som er 9,81, rundt regnet 10. Massen i et Stykke Jern paa 10 kg er saaledes 1. Af denne Ligning fremgaar det, at Arbejdsevnen i et faldende, glidende eller rullende Legeme er større, jo tungere Legemet er. Et Legeme paa 10 kg, som er i Bevægelse, har dobbelt saa stor Arbejdsevne som et Legeme paa 5 kg, forudsat at Bevægelseshastigheden er den samme.

Hastigheden spiller en langt større Rolle end Vægten, da der i Ligningen regnes med Hastighedens Kvadrat. Ved den dobbelte Hastighed vokser den levende Kraft i et bestemt Legeme til at blive fire Gange saa stor, ved tre Gange saa stor Hastighed bliver den ni Gange

saa stor o. s. v. Tager man den levende Kraft Arbejdsenergien) i et kørende Jernbanetog som Maal for Ødelæggelsen ved at et Tog løber mod en fast Hindring, saa fremgaar det klart, hvor stor Betydning Hastigheden har ved Sammenstød, ja selv ved Afsporing.

De her strejfede Energilove gælder ikke alene for faste Legemer, men ogsaa for vædske- og luftformige (Vandkraft, Damp). Naar spændt Vanddamp faar Lejlighed til at udvide sig pludselig, f. Eks. ved at strømme fra en Dampkedel gennem en Boring ud i det fri, saa antager Dampen en overordentlig stor Strømhastighed. Denne andrager ved et Trykfald fra 10 at til 0 at Overtryk ca. 1200 m/Sek., altsaa væsentlig større end Hastigheden af et Projektil.

Ved strømmende eller faldende Vand er Hastigheden forholdsvis lille, men her spiller Vands Vægt ($1 \text{ m}^3 = 1 \text{ t}$) en stor Rolle. Vanddamp af atmosfærisk Tryk vejer derimod kun 580 g/m^3 . En Liter Vand vejer saaledes 1000 g og en Liter Damp af nævnte Tryk kun lidt over $\frac{1}{2} \text{ g}$; man kan derfor knap forestille sig, at en Strøm af et saa let Stof kan indeholde saa stor levende Kraft, men det er i dette Tilfælde Hastigheden, som gør Udslaget.

I Dampturbinen omsættes den levende Kraft i en Dampstrøm til mekanisk Nyttearbejde. Udviklingen af den teknisk brugbare Dampturbinen gaar ca. 45 Aar tilbage. 1883 traadte Sverkeren *de Laval* († 1913) og omtrent samtidig Englænderen *Parson* frem for Offentligheden med deres Turbineopfindelser. Som ved alle Opfindelser har det ikke manglet paa Forsøg, som strakte sig langt forud for denne Tid. En af de første Parson-Turbiner løb paa Udstillingen i Manchester 1886, og allerede de første Driftserfaringer syntes at love en god Fremtid for de nye Kraftmaskiner. De af de Laval og Parson konstruerede Turbiner danner endnu Grundlaget for Nutidens mange Turbinearter.

Laval gik ud fra følgende Tanke:

Leder man en Dampstraale gennem en halvcirkelformet Kanal (Fig. 1), og Dampen ved A har en stor Strømhastighed, saa vil Dampen paa sin Vej mod B af Kanalens Form tvinges til at ændre Strømretning og derved udøve en Kraft paa Kanalvæggen i Retningen P. En lignende Erfaring kan i Jernbanedrift gøres med Varme- og Trykluftslanger, hvor Damp- eller Luftstrømmen ofte omstyres indtil 90 Grader.

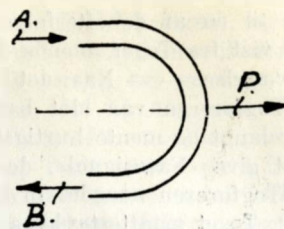


Fig. 1. Kanal til at omstyre en Dampstrøms Bevægelsesretning.

Fig. 2 viser en Laval-Turbine skematisk. Kanalerne til at omstyre Strømretningen er dannet af krumme Løbeskovle, som i en bestemt indbyrdes Afstand er anbragt paa Omkredsen af et Løbehjul og danner en Skovlkran. Den i Fig. 1 angivne Kraft P virker tangentialt paa Hjulet og sætter det i omdrejende Bevægelse. Løbeskovlene i Fig. 3 danner ingen Halvcirkel, men kun en mindre Cirkeldel, hvilket dog ikke ændrer omtalte Paavirkning af Dampen. Friskdampen ledes til Løbeskovlene i en spids Vinkel gennem fastsiddende Ledetude (Dyser).

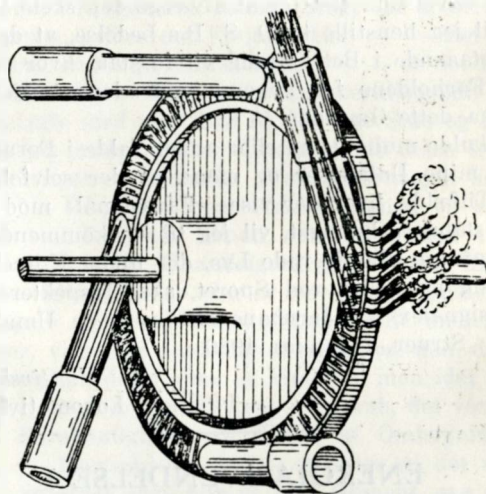


Fig. 2. Laval-Dampturbinen.

I Fig. 3 er angivet Forholdet mellem Dampens Tryk og Strømhastighed i Ledetude og Løbeskovle. Man ser, at Dampens Tryk allerede i den kegleformigt udvidede Ledetud næsten helt omsættes til Strømhastighed, saa Dampstrømmen gennem Løbeskovlene har det lave Damptryk p. Løbeskovlenes Gennemgangsareal er omtrent det samme overalt i Skovlen, hvilket har til Følge, at Damptrykket forbliver omtrent uforandret. Til Dampens Passage gennem Løbeskovlene medgaar $\frac{1}{2}$ 5000 Sekund.

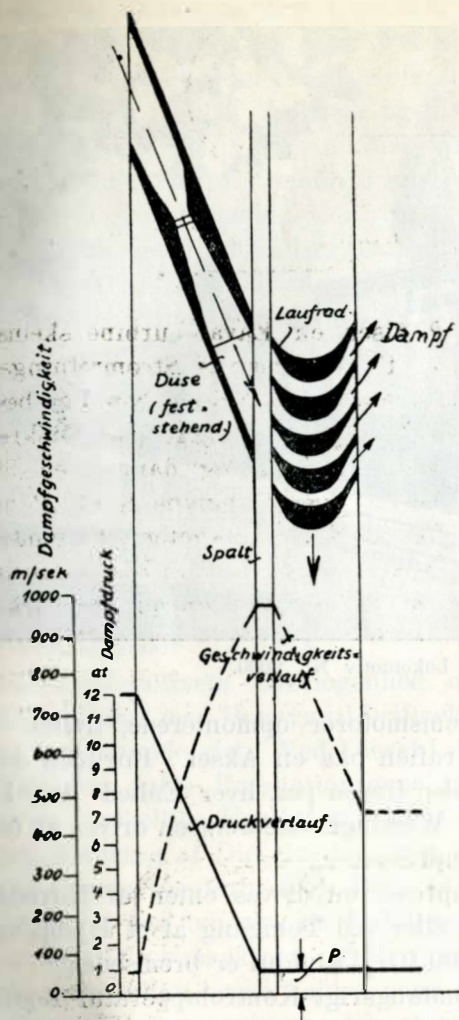


Fig. 3. Diagram af en Laval-Dampfturbine.

Det ligger nær at antage, at Dampens Strømhastighed maa sætte Løbehjulet i en Laval-Turbine i en meget stor Omdrejningshastighed. Energiomsætningen i denne Turbine forløber efter Erfaringerne fordelagtigst, naar Skovlhastigheden er omtrent halv saa stor som Dampens Strømhastighed under Indstrømningen i Skovlkransen. Ved en Damphastighed af 1200 m/sek. vil Løbehjulet derfor faa en Skovlhastighed af 600 m/sek., men endskønt man af Hensyn til Centrifugalkraften, som paavirker Løbehjulets Materiale, kun tillader en Skovlhastighed af 300—400 m/sek., giver dette et Omdrejningstal af 20 000—30 000 pr. Min., et Omdrejningstal man knap kan forestille sig. Til Sammenligning kan anføres, at Luftpropeller gør 1500—2000 Omdr./Min. Laval-Turbinen kan kun anvendes som Drivkraft for Arbejdsmaskiner, naar der indskydes en Tandhjulsud-

veksling med Omsætningsforholdet ca. 1 : 10. Grundet paa det høje Omdrejningstal fremstilles Laval-Turbinen kun paa indtil 500 HK., men dog mest som Smaaturbiner.

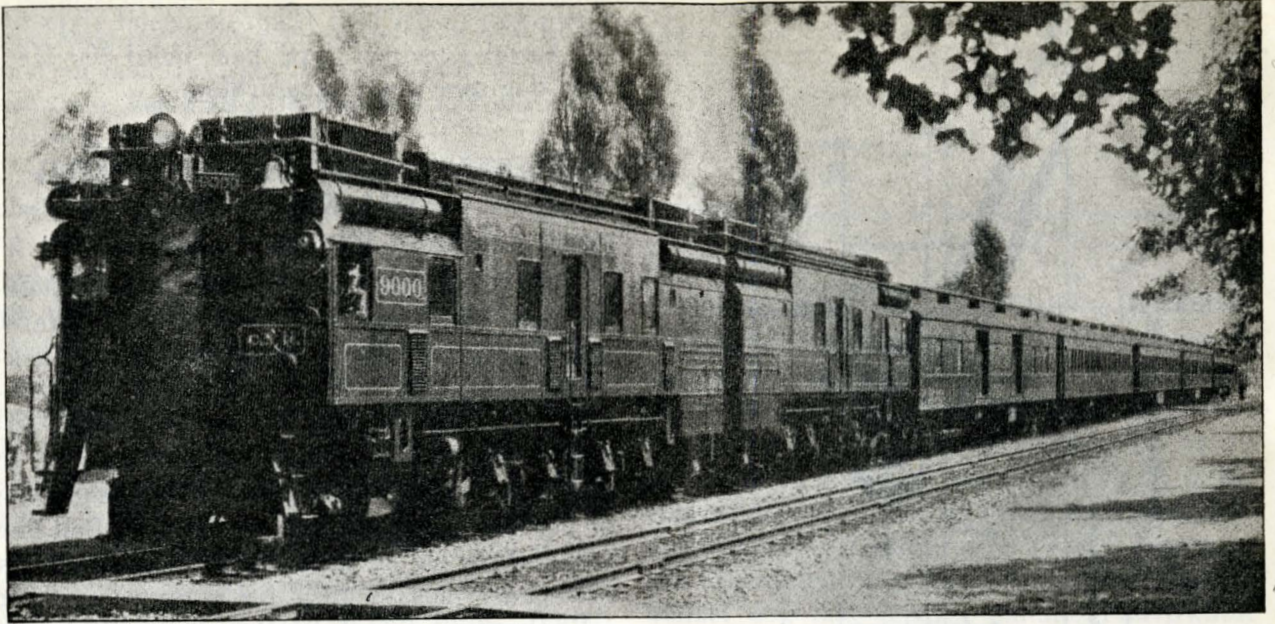
ET DIESELELEKTRISK LOKOMOTIV FRA KANADA

Ved C. M. C.

The «Canadian National Railways» (Statsbanerne i Kanada) har i Slutningen af Aaret 1928 indsat i Tjenesten en ny Type Diesel-elektrisk Lokomotiv. Udviklingen af denne Lokomotivtype, hvilken begynder at anvendes i stigende Grad paa det amerikanske Kontinent, er sket forbausende rask. Denne nye Kanadatype er den største og stærkeste i Verden. Den har udviklet sig fra de Motorvogne, som Kanadas Statsbaner indsatte 1925, for at kunne staa sig i Konkurrencen med Autobusser og Biler paa kortere Strækninger. En af disse Motorvogne satte forresten Rekord, idet den tilbagelagde den 4726 km lange Strækning mellem Montreal og Vancouver, fra Atlanterhavet til Stillehavet, paa 67 Timer uden at Dieselmotoren blev slaaet fra.

Det nye kanadiske Diesel-elektriske Lokomotiv, der har faaet Nr. 9000, bestaar af to ensartet byggede med hinanden formede Enheder. Totalvægten er 303 t, hvoraf de 202 t hviler paa Drivhjulene. Hver af Enhederne er monteret med en tolvcylindret Dieselmotor, der er direkte koblet paa en Jevnstrømsmotor, der tilvirker den elektriske Energi til Driften af fire Elektromotorer. Dieselmotorens Cylinderanordning er V-formet. Alle seks Cylindre ligger i en Række, begge Rækkers Cylinderaksel er samlede i en skæv Vinkel. Den normale Effekt er 1384 HK ved en Hastighed af 800 Omdrejninger pr. Minut. Dieselmotorens Hastighed varierer mellem 300—800 Omdrejninger pr. Minut. Motorens Brændselsforbrug er ved fuld Kraftudvikling 0,185 kg pr. HKt. Fra en Akkumulator med 56 Celler og en Kapacitet af 340 Amperetimer drives Jevnstrømsgeneratoren som Motor og muliggør paa denne Maade Dieselmotorens Start. Den er leveret af Firmaet William Bardmore & Co. i Glasgow.

I hver af Enhederne medfører Lokomotivet 3360 kg Olie for Driften. Denne Oliemængde tillader under almindelige Forhold tolv Timers uafbrudt Gang.



Prøvetoget forspændt det Diesel-elektriske Lokomotiv Nr. 9000.

Dieselmotorernes Afkøling opnaas ved at man leder Vand i Cylinderkapperne. Hver Aggregat har til dette Formaal 1360 kg Kølevand. Det af Cylinderne opvarmede Kølevand ledes til Taget, hvor det afkøles af en Køler Type *Hanningsvabe*. Begge Kølerne ventileres med Luft, hvilken ogsaa fungerer ved ringe Fart. Smørcoliens Afkøling opnaas gennem de i Taget anbragte Radiatorer.

Saa vel ved elektriske som ved Diesellokomotiver opstaar Vanskeligheder med Togets Opvarmning. Den Mulighed findes jo altid, at indmontere Varmeclementer i Vognene og tage Energi til disses Opvarmning. Denne Anordning kræver da enten et helt elektrisk Net eller ogsaa maatte hele Driften ske med Diesel-elektriske Lokomotiver. Ganske vist har Kanadas Jernbaner bestilt en hel Serie saadanne Lokomotiver, men Driften bliver endnu en lang Række af Aar blandet. Man har derfor ikke forladt den gamle Dampopvarmning og man har derfor forsynet hver Diesellokomotivenhed med en Dampkedel, der fyres med Olie. Hver Kedel kan levere 1134 kg Damp pr. Time. Dampkedlens Drift er fuldstændig automatisk, Fyring, Vandpaasætning og Trykregulering. Under normale Forhold og ved ringe Kulde ned til $+2^{\circ}$ C. findes en mindre Dampkedel, som ophedes af Dieselmaskineriets Forbrændingsgas. —

I hver af Lokomotivaggregaterne er fire

Jevnstrømsmotorer opmonterede, hvilke overfører Kraften paa en Aksel. Foruden de fire Drivaksler findes paa hver Enhed fire Løbeaksler. Westinghousebremsen drives af tvende Luftkompressorer.

Kompressoren drives enten af Hovedgeneratoren eller ved Tomgang af et Hjelpeaggregat. Alle fire Drivhjul er bremsede.

Et omfangsrigt Kontrolapparat regulerer Dieselmaskinens Hastighed, Generatorernes Spænding saavel som Motorernes Takt. Samtlige Kontrolanordninger er anbragte i tvende Førerhuse, som befinder sig en i hver Ende af de sammenbyggede Enheder. De kan køres fra begge Ender. Lokomotivet er bygget til Iltogstjeneste. Det udvikler en Startkraft af 45,35 t under den fartøgende Periode og en Trækkraft af 19,3 t, naar Hastighed er naaet.

Paa en Stigning af 4 pro mille er det i Stand til at trække et Tog paa 2800 t med en Hastighed af 31 km/t. De for Godstogstrafik byggede Diesel-elektriske Lokomotiver kunne fremføre et Tog paa 3700 t paa en Stigning paa 4 pro mille med en Gennemsnitshastighed af 24 km/t. Dens Maksimalhastighed er 50 km/t.

Prøvekørselen med Diesel-elektriske Lokomotiv Nr. 9000 gav overraskende gode Resultater. Eksempelvis fremførte Lokomotivet den 26. August »the International Limited«, et af Canadas Baners Luksustog, der bestod af en kombineret Røg- og Bagagevogn, tre Salonvogn-

ne og tre Pullmanvogne, der tilsammen havde en Vægt af 663 t. Den fastsatte Køreplan for Ekspressen er 7 Timer 40 Min. for den 537 km lange Strækning mellem Montreal og Toronto. Grundhastigheden er 70 km t inklusive 13 Op-hold. Diesellokomotivet fremførte nu ikke bare Toget paa Køreplanstid, men indkørte en Mængde opstaaede Forsinkelser, saa at Maksimalhastigheden i visse Tilfælde gik op til 125 km t. I denne Sammenhæng publiceredes følgende Jevnførelse med et Damplokomotiv, som plejer at fremføre Eksprestoget:

	Diesellokomotiv Nr. 9000	Damplokomotiv Nr. 6000
Totalvægt	303 ton	270 ton
Adhæsionsvægt	210 "	195 "
Antal Drivhjul	16	8
Drivhjulsdiameter	1294 mm	1853 mm
Ildpaavirkningsflade	—	376 m ²
Cylinderdiameter	—	660/770 mm
Damptryk	—	14,5 kg
Maksimaltrækkekraft	45,36 ton	22,49 ton
Gennemsnitstrækkekraft	19,3 "	—

Diesel-Lokomotivets Overlegenhed overfor Damplokomotivet med Hensyn til Driftsøkonomi er i det foregaaende vist. Ved Diesel-Lokomotivet kan dets fulde Præstationsevne til hver Tid og de forskellige Hastigheder altid udnyttes uden Ændring af Dieselmotorernes Hastighed eller Overføringsforholdet. Dette er muligt paa Grund af den udmærkede Koblingsanordning mellem Dieselmaskinen og Motorerne.

Lokomotivet kan ogsaa bakke, naar det udfører Rangeringsbevægelser, uden at man behøver at stoppe Dieselmaskineriet. Ved den førnævnte Prøvetur viste det sig, at ved en Hastighed af mindre end 30 km/t var Diesel-Lokomotivets Trækkekraft væsentlig overlegen over det jevnførte Damplokomotiv. Ved en Hastighed over 50 km/t var begge Lokomotivers Trækkekraft ganske ens. Starten er betydelig hurtigere med Diesel- end med Damplokomotiver. Paa Prøveturen opnaaede man en Hastighed af 90 km/t paa det halve af den Tid, som medgik for Damplokomotivet.

Fra et Driftssynspunkt var Prøveturens Resultat udmærket. Diesellokomotivets Driftsomkostninger var flere Gange mindre end Damplokomotivets. Det viste sig, at 1800 gram Dieselolie gav samme Præstation som 3200 gram Driftolie til et oliefyret Damplokomotiv, fordi en Varmeenhed hos Diesel-Lokomotivet gav syv Gange saa meget Arbejde som en modsvarende Enhed hos et lige saa stærkt Damplokomotiv.

LOKOMOTIVMANDEN ET RADIOFØREDRAG

Efter Opfordring fra flere Lokomotivmænd bringer vi i dette og et følgende Nummer en Gengivelse af det Radioforedrag i Serien »Fag og Fagfolk«, som den 18. Januar blev holdt af C. M. Christensen:

Den 6. Oktober 1929 var det 100 Aar siden, Lokomotivslaget stod ved Rainhill i England, hvis Resultat var, at George Stephenson's Lokomotiv »The Rocket« vandt Sejrr. Med denne Dyst, hvor bl. a. ogsaa en Skandinav deltog, nemlig Svenskeren John Ericson med det af ham konstruerede Lokomotiv »Novelty«, regner man i Almindelighed, at det brugbare Lokomotiv opstod; George Stephenson betragtes som dets Fader, omend der før den Tid var gjort Forsøg med Konstruktion af Lokomotiver, der skulde kunne transportere Vogne med Last.

Selv efter denne Episode havde Stephenson Vanskelighed med at faa Indpas med sit Lokomotiv, man vilde hellere anvende Hestekraft, men tilsidst efter mange Genvordigheder fik han ført sin Villie igennem.

Det er altsaa nu godt 100 Aar siden, den omtalte Konkurrence afholdtes, og man kan vel med Føje sige, at George Stephenson var den første Lokomotivmand, al den Stund han selv førte sit Lokomotiv til Sejrr, og det er om Lokomotivmanden og hans Gerning, jeg i Aften skal fortælle de ærede Lyttere.

Siden »The Rocket« foretog sin ærefulde Kørsel, er der løbet meget Vand i Stranden og sket meget, man kan vist med Sandhed sige, at dersom George Stephenson saa Nutidens Lokomotiver, vilde han vel næppe tro sine egne Øjne, hans Lokomotiv var en Pusling paa ca. 4 Tons, og Nutidens Kolosser, der vejer indtil 60, 70 Gange saa meget, vilde antagelig for ham tage sig ud som frygtelige Uhyrer, som han, skønt han var en Mand med skabende Fantasi, ikke havde drømt om.

— — —

Lokomotivet har en vis dragende Magt, ja, jeg tænker i denne Forbindelse ikke paa Lokomotivets Trækkekraft, det er vel nok gaaet saadan for mange af de ærede Lyttere, især de mandlige, at de, naar de har skullet ud at rejse med Toget, og der har været Tid til det, ogsaa har været henne for at se paa det Lokomotiv,

der var spændt for Toget, studere det lidt, se hvor mange Hjul det havde, og saa har De vel ogsaa bemærket dets Utaalmodighed efter at komme afsted, naar det pludselig som en fnyssende Hest først brummede og derefter med et Smæld har sluppet en Del af dets overskydende Spænding ud gennem Sikkerhedsventilerne.

Dette at køre med Lokomotivet staar i et vist romantisk Skær hos mange Mennesker, Lokomotivmanden kommer jo ud og ser sig om, han kan nyde Naturen og se paa de mange herlige Landskaber, vort lille Land er saa rigt paa — ja, saaledes ser det ud, men saaledes er det ikke. Det er rigtigt nok, at Lokomotivmanden kommer forbi mange skønne Egne, og at han er ude i den frie Natur, men hans Arbejde forhindrer ham i at nyde Naturen, thi medens den Rejsende kan nyde Udsigten, maa han arbejde, og han har nok at bestille fra det Øjeblik, han møder i Remisen paa Hjemstedet, til Lokomotivet er vel placeret og eftersat o. s. v. paa Endestationen. Der er en Tjeneste, der paahviler Lokomotivmanden, man tør vel nok sige paa en vanskeligere Maade end andre Tjenestemænd, og det er Sikkerhedstjenesten, Ansvar for, at Toget uden Uheld af nogen Art kommer godt til Rejsens Maad, uanset om Taagen dækker alt, eller om en Snestorm raser. Ansvarets Tyngde hviler paa ham, hvert Sekund skal der passes paa, derfor bliver der ingen Tid til at nyde Naturen.

Som Lokomotivet staar ved Perronen, naar det er rengjort og pudset, er det skønt og imponerende, skjulende sine gigantiske Kræfter bag et smukt Ydre, parat til at yde sin Tjeneste i Samfærdselens Interesse. Saadan mødte det altid op for nogle Aar siden, pyntet som skulde det til Fest; nu derimod møder det oftest op, indgroet med Snavs, og ser nærmest ud som en Landstryger, der aldrig soignerer sig. Ganske vist, Lokomotivet *er* en Landstryger, men en Landstryger, der maa arbejde haardt, og af den Grund burde Sparedjævlen ikke gaa saa haardt frem mod det, men give det, hvad det trænger til — en god Behandling — bl. a. af Sikkerhedshensyn.

— — —

Forinden Lokomotivet naar saa langt, som at blive spændt for Toget, skal Lokomotivmanden foretage nogle forberedende Øvelser, som vi kalder Forberedelsestjeneste, der har overordentlig stor Betydning for Sikkerhedstjene-

sten, idet Lokomotivet skal underkastes et grundigt Eftersyn af alle bevægelige Dele, af Bolte og Møtrikker, der mulig kan været gaaet løse eller mangle, om Hjulbandagerne er hele, Hjulbandagerne er de svære Ringe af Martin Staal, der er anbragt omkring Hjulkransene. Det vilde føre for vidt at nævne i Detailler alt det, der skal prøves, og det vilde kunne gøres bedre, hvis det altid var rent, men han skal undersøge, om der er Kul og Vand paa Tenderen; Tenderen er det, de ærede Lyttere kalder Kulvognen; han skal forvisse sig om, at Fyret er i Orden, og om Kedelrørene er tætte, om der er Vand paa Kedlen, om Vandstandsglassene, der er i Reglen to, arbejder rigtigt, d. v. s. viser den rigtige Vandstand, om Manometeret, det Instrument, der maaler Kedeltrykket, arbejder rigtigt, om Injektorerne eller Fødepumperne arbejder rigtigt, det er de Apparater, hvormed der fyldes Vand paa Kedlen; han skal prøve, om Bremsen er i Orden og arbejder paa tilfredsstillende Maade, fordi Bremsen er en meget vigtig Indretning til Betryggelse for Togenes sikre Fremførelse. Der skal være Sand i Lokomotivets Sandkasser, og Sandkassetrækket, hvormed der aabnes og lukkes for Sandet, skal kunne bevæges let.

Foruden det jeg har nævnt, er der mange Ting, der skal efterses og eventuelt bringes i Orden.

Lokomotivfyrbøderen skal foruden at være behjælpelig ved Eftersynet opsmøre Lokomotivet, og dette skal gøres saa omhyggeligt som muligt, for den, der smører godt, kører godt, og det skal gøres for at undgaa Varmløbninger, hvorved forstaas, at Hjulleder eller Stanglejer eller andre Maskindele bliver saa varme under Kørslen, at der ikke kan fortsættes, og at der maa tilkaldes en Nedbrudsmaskine, der saa maa fortsætte med Toget til dets Bestemmelsessted. Saadanne Uheld medfører altid Forsinkelser, og det er derfor nødvendigt, at Opsmøring af Lokomotivets bevægelige Dele foretages sanvittighedsfuldt, hvad der ikke er det samme som Ødselhed, men selv om der er vist den største Omhu, kan Varmløbninger finde Sted af flere forskellige Aarsager, som f. Eks. daarlig Olie, paa Grund af, at Sand, Grus eller Jord er blæst ind mellem Leje og Aksel eller Krumtap, maaske ogsaa fordi Metallet i Lejerne ikke helt svarer til Hensigten eller paa Grund af mindre god Tilpasning. Ingen anden Damp-

maskine arbejder under saa ugunstige Forhold som Lokomotivet, der er udsat for alle de Vanskeligheder, som stærke Regnskyl, Sne eller Storm med deraf følgende Jord- eller Grusfygning kan foraarsage.

Efter at de mange forskellige Dele er efterset og bragt i Orden, er vi klar til at køre, men der er endnu en vigtig Ting, vi ikke maa glemme. Vi skal nemlig ind paa Lokomotivpersonalets Opholdsværelse og forvisse os om, hvorledes det staar til paa den Banelinie, vi skal ud paa, om der meldes, at der arbejdes et eller andet Sted, hvilket maaske har medført, at den for Banelinien normale Hastighed er nedsat, hvilket vi maa vide af Hensyn til Togets Sikkerhed, en for stor Hastighed paa en »syg« Banestrækning kan jo selvfølgelig medføre Fare for Uheld, og det har De, mine ærede Lyttere, af og til læst om i Dagspressen. Vi skal ogsaa vide, om Vandforsyningsanlægene paa Banelinien er i Orden og indrette os paa at vandforsyne efter de indløbne Meddelelser. Et Lokomotiv uden Kul og Vand er som en Helt uden Mad og Drikke. Endelig skal vi forvisse os om der ved Signalindretninger skulde være noget at bemærke. Naar vi er à jour med det, begiver vi os til vort Lokomotiv, men forinden gør vi en lille Afstikker hen til Vindstyrkemaaleren for at se, hvad denne kan fortælle os. Hvis Vinden er ugunstig, maa vi kontrollere, om det Kvantum Kul, der er paa Tenderen, kan slaa til, hvis vi nærer Frygt for det, maa vi ud i Kulgaarden og tage en Tons eller to. Vel er vort Lokomotiv vor gode Kammerat, som vi kæler for og plejer paa bedste Maade, men det kan sommetider forlange noget rigeligt med Mad for at gøre sit Arbejde, og dette forlanger det altid, hvis Vinden er daarlig, og den daarligste Vind er Sidemodvind. Endelig maa vi huske at tænde Lanterne, hvis det er mørkt.

Til det forberedende Arbejde medgaar der gennemsnitlig en Time, for nogle Lokomotiver lidt mere for andre lidt mindre, uden Hensyn til, om det Tog, der skal fremføres, er et Persontog eller et Godstog.

Nu kører vi ud af Hus og er paa Vej til Togstammen, saaledes kaldes den Gruppe Vogne, der sammen med Lokomotivet danner et Tog. En Del af Vejen klarer vi selv, Lokomotivfyrbøderen maa løbe foran for at skifte Spor,

men fra Grænsen af Maskinafdelingens og Trafikafdelingens Omraade ledsages Lokomotivet af en Trafikmand, der ogsaa kobler Lokomotivet til Stammen. Er det et Persontog, vi skal køre, samles Bremsledningen og er det koldt, saaledes at Toget skal opvarmes, samles Varmeledningen ogsaa. Naar der er samlet, suges Luften ud af Togets Luftledning, Bremscylindre m. m., og derved fremkommer der Vakuum, og viser Ledningen sig at være tæt, saaledes at Vakuum paa 0,65 Atm. let kan holdes, erklæres dette for godt. Er der for store Utætheder, saa der er Vanskelighed ved, eller det er umuligt at holde Vakuum oppe paa 0,65 Atm., maa Vognenes Ledninger m. m. undersøges for at finde Fejlen. Faar vi nu fundet Fejlen og rettet den, er vi færdig til Prøve af Bremsen. Medens alt dette foregaar, har vi lukket op for Dampen til Varmeledningen. Hvis Toget staar ude paa Pladsen, kører vi til Perronen. Her møder Togføreren og giver Lokomotivføreren Underretning om Togets Størrelse, hvor mange Vogne det bestaar af og hvor mange Vognladninger, d. v. s. hvor meget det vejer. En Vognladning er 10 Tons; Vognene i et Persontog vejer fra ca. 10 til 40,50 Tons pr. Stk. Vore Iltog vejer i Reglen 300 à 400 Tons foruden Lokomotivet. Lokomotivføreren underretter derefter Togføreren om, at Bremsen er god til Prøve. Togføreren gaar sammen med en Vognpasser til Togets Bagende, men hver paa sin Side af Toget, og efterser, at Bremseklodserne ikke er faste eller slæber paa Hjulbandagerne. Togføreren gaar ind i den bageste Vogn for at lukke en saakaldt Konduktørventil op og derved slippe Luft ind i Ledningen, hvorved Bremsvirkning opnaas, Bremsen virker altsaa ved, at den atmosfæriske Luft slippes ind. Lokomotivføreren holder Øje med Vakuumeteret, og naar Vakuumeterviseren falder, slipper han ligeledes Luft ind i Ledningen, og saa skal Bremseklodserne klemme sig fast mod Hjulene. Togføreren gaar atter hen til Lokomotivet og meddeler, hvorledes Bremsen har virket. Er det godt, suger vi Luften ud igen og er for saa vidt klar til at køre. Imedens har Lokomotivfyrbøderen set til Fyret, eventuelt stukket dette nogle Skuffer Kul og bagefter gaaet en Tur rundt omkring Lokomotiv og Tender for endnu en Gang at overbevise sig om, at alt er i Orden. Nu afventes det, at der skal blive sat Udkørsel for Toget, d. v. s., at den til Togets

Vej hørende Signalvinge bevæges fra Normalstillingen »Stop«, en vandret Stilling, til »Kør«, Vingen vender skraat opad tilhøjre i en Vinkel paa 45°. Sættes Signalet paa »Kør«, betyder det, at Banen er farbar til det første forekommende Hovedsignal. Naa, nu er Signalet sat, og saavel Lokf. som Lokfbr. afventer med spændt Opmærksomhed Afgangssignalet for Toget. Begge har indrettet sig paa, at idet Signalet lyder, er Dampspændingen paa Maksimum, Vandstanden i Kedlen passende, Trykket i Varmeledningen ligeledes, og endelig at Bremsen paa hele Toget er løs, d. v. s., at Vakuumetret staar paa 0,65 Atm.

Det er godt Vejr, sigtbart, nu lyder Afgangssignalet, Lokomotivføreren griber fat i Haandtaget til Regulatoren og aabner forsigtigt for at undgaa, at Hjulene slipper Skinnerne, »spiller«, som det med et teknisk Udtryk hedder, hvorved forstaas, at Hjulene snurrer rundt paa Skinnerne, uden at Lokomotiv eller Tog bevæger sig. Naa, vi aabner som sagt Regulatoren, Hjulene staar godt fast, Skinnerne er tørre, og Toget er i Gang, og ganske jævnt stiger Farten — men det kan ogsaa hænde, naar Regulatoren lukkes op, at det ikke paa nogen Maade kan mærkes, at der er sat Damp til — ja, saa maa vi lukke for Dampen, lægge Styringen den anden Vej, saaledes at Lokomotivet i Stedet for at gaa frem gaar tilbage, og samtidig maa vi lukke den Damp ud, der star i Gliderkasser og Cylindre ved at aabne for Glider- og Cylinderhaner eller Ventiler, for at undgaa Modtryk paa Stemplerne. Naar dette er sket, sættes Damp til igen, og i Reglen lykkes dette Eksperiment. Saa lukker vi igen for Dampen, lægger Styringen til fremad Kørsel og sætter paany Damp til, hvorefter Kørslen mod Bestemmelsesstedet kan paabegyndes. Den Kalamitet, at Lokomotivet ikke vil gaa i Gang, er i Reglen begrundet i, at Lokomotivets Drivværk staar i en uheldig Stilling, en Dødpunktstilling, eller at Toget er saa stort, at det er ved Grænsen for, hvad Maskinen kan trække, ja, endda overskrider Maksimum Trækkekraften, endvidere kan det være paa Grund af, at Toget er saa fast sammenkoblet, at en ganske lille Bevægelse af den første Vogn ikke kan finde Sted, inden der trækkes paa den anden Vogn o. s. v., d. v. s., at den faste Sammenkobling er ensbetydende med, at *hele* Toget i

samme Nu skal bevæges, og dette har Lokomotivet Vanskelighed ved, hvis Togets Størrelse som sagt er paa Højden af Lokomotivets Trækkeevne. Ja, det passerer endog, at dette Forhold kan bevirke Tidstab paa flere Minuter, men det er dog kun sjældent, at dette sker. Saadanne Manipulationer paa Lokomotivet undgaar sjældent de Rejsendes Opmærksomhed, idet der ved Omskiftningen af Styringen meget ofte mærkes et Ryk i Toget.

(Fortsættes.)



25 AARS JUBILÆUM



Den første Februar kan Lokomotivfører *Joh. Jørgensen*, Tousvej, Aabyhøj, Aarhus, fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren har, med kun ganske smaa Afbrydelser i Anledning af Forfremmelser, altid været stationeret i Aarhus, hvor han er kendt som en pligtopfyldende Lokomotivfører. Jørgensen har en retsindig Karakter, der gør ham til et godt Medlem af D. L. F. og er en trofast Ven, der altid har sat Kammeratskab højt.

Til Lykke med Dagen og Held og Lykke i Fremtiden.
H.



1. Februar kan Lokomotivfører *P. Bøttern*, Frodesgade 12, Esbjerg, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Jubilaren begyndte paa Aarhus Værksted den 30. April 1901 og ansattes som Lokomotivfyrbøder 1. Febru-

ar 1905 med Station i Esbjerg, hvor han forblev til hans Forfremmelse til Lokomotivfører 1. September 1917 med Station i Struer, men der kunde Jubilaren selvfølgelig ikke trives, hans Hu stod til Esbjerg, og allerede 2 Maaneder efter drog Peder hjem til den raske By ved Havet.

Bøttern er Typen paa den joviale, besindige Lokomotivfører, pligtopfyldende og samvittighedsfuld til det yderste, altid ligevægtig som en Lokomotivfører bør være, forfægter selv sine Meninger om Tingene, men retter sig altid efter de af Organisationen givne Regler, en tjenstvillig og god Kollega, som sikkert kun har Venner.

Afdelingen bringer herved Jubilaren sin bedste Lykønskning med Tak for Aarene, der svandt. Held og Lykke med Fremtiden.

P. Rasmussen.

JULETRÆSFESTER

Afd. 11—12, Falster, afholdt Søndag den 5. Januar under stor Tilslutning deres aarlige Juletræsfest paa Hotel Dannebrog i Gedser. Kl. 18.30 marcherede Børnene ind i Salen, hvor et smukt Juletræ stod pyntet. Efter at Juletræet var taget i Øjesyn, sang man nogle Julesange, hvorefter 2 Julenisser kom frem fra en Granskov, som var arrangeret paa Scenen, hvilket vakte stor Jubel blandt Børnene. Efter at Nisserne havde underholdt Børnene paa forskellige Maader, tog de deres Sække paa Ryggen, gik ned i Salen, hvor de omdelte Godter og Huer og dansede og legede med Børnene, og imedens samledes de Voksne til et vellykket fælles Kaffebord.

Efter at der var budt Velkommen havde flere Talere Ordet; men da man hørte Musikkens lokkende Toner blev man enige om at hæve Kaffebordet og gaa ind og svinge sig i Dansen, som varede til Kl. 4, hvorefter man skiltes med Bevidstheden om at have fejret en vellykket Juletræsfest.

Referenten.

Tirsdag den 7. Januar holdt de københavnske Lokomotivfyrbødere Juletræsfest i Haandværkerforeningens smukke Lokaler i Kronprinsensgade 7. Kl. 18 samledes Deltagerne, som straks fik Humøret godt stemt ved et stort »Velkommen«, som var anbragt over Døren til Festsalen. Derefter marcheredes ind i Salen om det smukke Juletræ. Børnene tog nu kraftigt fat med at synge et Par Julesalmer, som Arrangørerne havde ladet trykke i et fikst Programhæfte. Efter Sangene blev der banket paa Døren til Salen og ind traadte en dejlig Julenisse, som begyndte med at fortælle Børnene en køn lille Historie, som de meget andægtigt hørte paa, derefter mange morsomme Lege om Juletræet, saa blev Børnene budt ind paa Chokolade (og lækre Flødeskumskager manglede ikke), en stor Pose Godter og et Stykke pænt Legetøj, som altid gør stor Lykke. Da dette Traktement var vel overstaaet, tog Nissefatter igen fat, nu havde han faaet en Medhjælper, der var udklædt som Gaas, hvilket vakte vild Jubel, Børnene var ved at flaa ham af bare Glæde, paa dette Tidspunkt var Klokken imidlertid blevet mange, og Julenissen afsluttede saa Børnefesten med nogle vældig morsomme Tegninger, som Børnene sikkert med mere eller

mindre Held øver sig i hjemme, saa blev Lodsedlerne trukket, og det bekendte Stof til en Habit fra Skrædermester Jensen manglede ikke. Saa begyndte de Voksne med Liv og Lyst at svinge sig i Dansen, som varede til hen paa de smaa Timer. Denne Fest var en særdeles vellykket Fest som Arrangørerne har Ære af.

Drevs.

Den 4. ds. afholdt Lfb. Afd. i Hg. under meget stor Tilslutning en særdeles vellykket Juletræsfest i de hyggelige Lokaler paa Hotel Øresund. Traditionerne tro overgik ogsaa denne alle de Forventninger, Deltagere mødte med. Festkomitéen med Lkf. Alberg i Spidsen skyldes den største Paaskønnelse for det store uegenyttige Arbejde, som er gaaet forud for Festen.

Kl. 18 spillede et 6 Mands Orkester op til Lokomotivmands Marchen, og over 100 glade Børn marcherede forventningsfulde ind i den festlig pyntede Maagesal og omkring det smukkeste Juletræ, de nogensinde havde set. Efter Afsyngning af 3 Julesalmer tog Scenen straks deres Interesse fangen. Der opførtes en rigtig Julekomedie, som gjorde stormende Lykke. Derefter fulgte nogle glade Timer for Børnene med Leg og Dans, Uddeling af Kotton og fine Godter og gratis Bortlodning af 2 Dukker og 2 Slæder. Aftenens rare Nissefar Lfb. Nielsen, Gb., holdt med rutineret Dygtighed Børnene i Aande fra først til sidst.

Kl. 22 begyndte Ballet for de Voksne, og efter den glimrende Stemning, der herskede, er det ikke underligt, at der efter Kl. 1 blev krævet flere Timers Overarbejde. Til Slut takkede Lfb. Alberg for den store Tilslutning og Deltagerne for den yderst forrydelige Aften.

Distriktet og Lokom. Schollert fortjener Tak for den beredvillige Imødekommenhed, der gjorde Afløsning muligt.

Deltager.

LODTRÆKNING

Ved de københavnske Lokomotivføreres Juletræ den 4. Januar 1930 blev følgende Numre udtrukne: 19 — 341 — 104 — 174 — 5. — Paa Nr. 60 blev et af Lokomotivfører Karl Olsen skænket Akvarie vundet.

Ved de københavnske Lokomotivfyrbødernes Juletræ i Haandværkerforeningen Tirsdag den 7. Januar blev følgende Nr. udtrukket:

932 — 1393 — 625 — 749 — 693 — 622 — 588 — 1416 — 997 — 1014.

Gevinsterne kan afhentes hos A. Knudsen, Absalons-gade 30 B, 4. Sal. Tlf. Vester 95 y.

SPØRGSMÅAL OG SVAR

Artiklen »Rangering med Htogsart« i Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 23 for 5. Decembef. A. har givet mig Anledning til nogle Betragtninger og deraf følgende Spørgsmaal til Bladets ærede Redaktør.

Uheldet i Thureby skete den 12. November f. A.,

og Nytaarsaftensdag blev den paagældende Lokomotivfører tilsagt til Forhør i Masnedsund Kl. 10 Fm. efter at have sluttet Tjenesten efter Tog Kl. 3,39 om Morgen.

Altsaa efter at have haft over 9 Timers Tjeneste paa Lokomotivet kan Lokomotivføreren faa Lov at sove ca. 5 Timer, inden han skal i Forhør.

Nu spørger jeg Dem, Hr. Redaktør:

1. Burde Lokomotivføreren ikke have gjort Indsigelse mod en saadan Ordre?
2. Er det, for at den paagældende Ingeniør, der afholdt Forhøret, kan tjene nogle Timepenge, at Forhøret skulde afholdes i Masnedsund?
3. Synes De ikke, Hr. Redaktør, at det havde været et større Hensyn at vise Statsbanernes Pengekasse, at Ingeniøren havde tilsagt Lokomotivføreren til Møde i København, hvor han er stationeret, da han dog først skulde møde til Tjeneste Kl. 18 Dagen i Forvejen, og Dagen før igen havde han haft Fridag?

Ja, Hr. Redaktør, det kan gerne være, det er mig, der er forkert paa den, men jeg ved da, at naar der kan spares en halv Natte paa Lokomotivpersonalet om Morgen, da skal Lokomotivet intet Eftersyn have paa Hjemstedet, til Trods for at der staar i Ordre P 71, at Eftersyn 1 a skal foretages paa Hjemstedet mindst én Gang i Døgn.

Ordren er udstedt af Generaldirektoratet efter Overenskomst med Organisation, men Distriktets Ingeniører, Maskinbestyrer og følgagtige emsige Kontrolører, som laver Kørselsfordelingerne, fortolker saadanne Ordre paa deres Maade og derved saboterer Organisationens Overenskomster med Generaldirektoratet.

Kan De nu ikke, Hr. Redaktør, foranledige, at den omtalte Ingeniør faar Paalæg om ikke at lave sig kunstige Fortjenester ved at flytte Forhørsstedet fra København til Masnedsund og samtidig at han faar Tilhold om at lade Personalet, som skal afhøres, faa udhvilet først.

Til Slut et Spørgsmaal endnu:

Naar Ingeniøren lader Lokomotivmesteren være til Stede under det omtalte Forhør havde Lokomotivføreren da ikke haft Ret til ogsaa at have et Vidne eller ogsaa forlangt Lokomotivmesteren til at gaa sin Vej, naar han ikke selv havde saa megen Taktfølelse?

Ja, Hr. Redaktør, jeg spørger kun. 

ad 1. Hvorvidt Lokomotivføreren *burde* have gjort Indsigelse skal vi ikke svare paa, men der havde jo været Anledning for ham til Bemærkning paa Grund af den *upassende* Tid, som det maa siges at være, at blive tilsagt til Forhør efter den forholdsvis korte Hvile, der blev givet ham efter Tog 2073. — Og han havde ogsaa nok faaet Lov at være i Fred, hvis han havde fastsat en senere Tid efter endt Søvn. Der var jo god Tid i Masnedsund.

ad 2. Den ærede Indsender kan formentlig forstaa, at herom kan vi intet vide eller antage, selv om det maaske kan siges, at det har været Ingeniørens

Bevæggrund, at han ved at henlægge Forhøret til Ms. kunde tjene nogle Timepenge, tror vi at kunne forsikre om, at Bevæggrunden selvfølgelig har været af ganske anderledes ophøjet Art, som f. Eks. *Tjenestens Tarv*, den Slags Bevæggrunde er de almindelige i de højere Lønklasser. — De ligger ikke saa lige for længere nede!

ad 3. Det er muligt, den ærede Indsenders Formodning om, at det havde været rigtigt at afholde Forhøret i København, havde været mere passende af Hensyn til Pengekassen. Vi er nærmest tilbøjelig til at tro, at Forhøret er arrangeret i Ms. af Hensyn til Lokomotivføreren for at gøre ham det saa bekvemt som muligt. At man har været lidt uheldig med Tiden er vel en Tanketorsk — eller maaske i Overensstemmelse med de Tanker, man har om, hvor megen Hvile en Lokomotivfører behøver! Den ærede Indsender ved jo meget godt, at vore Overordnede altid lader sig lede af, hvad der tjener Personalet bedst. *Ikke?* — Det har vi jo utallige Eksempler paa! Og saa er der forresten Tjenestens Tarv!

Den ærede Indsender kan være forvisset om, at naar man fritager Lokomotivmændene for Eftersyn 1 a paa Hjemstedet, er det naturligvis ikke for at spare en halv Natte. Hvor absurd at faa en saadan Tanke! Nej, man har vovet at trodse Generaldirektoratets Bestemmelse alene for at vise Personalet det Hensyn, at det kan faa Lov at sove den halve Time længere om Morgen. — Eller muligvis er Grunden den, at man ikke har faaet læst Ordren ordentlig igennem endnu. Hvis det er dette sidste der er Tilfældet, saa skal vi hermed henlede Opmærksomheden paa Forholdet, idet vi henstiller at man prøver at overholde Ordren, og det gør man bedst ved at læse den rigtig igennem.

Vi vil ikke love at kunne foranledige noget med Hensyn til omhandlede Ingeniørs mulige *kunstige* Fortjenester, men vi gaar ud fra, at Revisionen ogsaa har Lejlighed til at se hans Regninger, og den Mulighed er jo tilstede, at Revisionen finder Lejlighed til Paatale. Det er derimod ikke udelukket, at dette kan give Anledning til, at det henstilles ikke at hale Folk ud af Sengen, før de er udhvilede, for at gaa til Forhør.

Endelig er der Spørgsmaalet om Lokomotivmesterens Nærværelse under Forhøret.

Vi kan ikke se nogensomhelst Grund til Lokomotivmesterens Tilstedeværelse. Vi anser det for at være i høj Grad upassende og sikkert ganske ulovligt. Ingeniøren har maaske ønsket hans Nærværelse, der kan i saa Tilfælde ikke bebrejdes Lokomotivmesteren noget, men hvis han af egen Drift er forbleven paa Kontoret under Forhøret, og Maskingeniøren har *glemt* at bede ham gaa, saa synes vi Lokomotivmesteren har optraadt taktløst.

Lokomotivføreren har selvfølgelig Ret til at tilkalde en Bisidder, hvis han er *sigtet*, og behøver i saa Fald ikke at udtale sig før han er tilstede. — Og endelig behøver Lokomotivføreren ikke at lade sig forhøre i Overværelse af ganske Uvedkommende, i dette Tilfælde Lokomotivmesteren. *Red:*

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Fra den 1. Maj d. A. fratræder:
som Bestyrelsesmedlemmer: Fuldmægtig C. P. Petersen
og Kontorchef E. Kolb.
som Suppleanter: Assistent A. A. Petersen og Hovedkas-
serer H. C. Bruun,
som Revisor: Assistent C. W. Bodenhoff Olsen.
som Revisor-Suppleant: Assistent E. A. L. C. Olsen.

Med Undtagelse af Fuldmægtig C. P. Petersen og Ho-
vedkasserer H. C. Bruun er ovennævnte villige til at mod-
tage. Genvalg.

Kandidatlistes, underskrevet af mindst 10 Medlemmer,
bedes indsendt til Bestyrelsen for Biblioteket, Istedgade
Nr. 3, København, inden den 8. Februar d. A.

**HAANDBOGEN
DE DANSKE STATSBAANERS TJENESTEMÆND
UDGAVE 1930**

Den af undertegnede tre Fuldmægtige i Generaldirek-
toratet i Begyndelsen af 1928 udgivne Personalfortegnelse
og Haandbog: *De danske Statsbaners Tjenestemænd* blev
straks efter Udsendelsen fuldstændig udsolgt, saaledes at
det ikke har været muligt at efterkomme talrige senere
indløbne Bestillinger. Siden Udgivelsen har der fundet
meget betydelige Forandringer Sted, bl. a. som Følge af
usædvanlig stor Afgang fra Etaten (Afsked og Død) og
deraf følgende Udnævnelser til nye Poster, Oprettelse af
nye Stillinger og omfattende Forflyttelser saavel blandt
Kontorpersonalet og Plads- og Pakhuspersonalet som
blandt det kørende og sejlede Personale og Banetjene-
stens Personale. En her å jour-ført Haandbog indehol-
der saa mange Rettelser, at Bogen ikke længere i Al-
mindelighed taget kan betegnes som brugbar. Under Hen-
syn hertil indbydes herved til Subskription paa en ny
Udgave af Haandbogen. Denne, der med Tilladelse af
Generaldirektøren for Statsbanerne udarbejdes direkte ef-
ter Generaldirektoratets Bøger, kommer bl. a. til at inde-
holde:

1. Oversigt over Statsbanernes Organisation.
2. Fuldstændige Anciennitetslister over samtlige Tjeneste-
mænd ved Statsbanerne.
3. Beregnede Forfremmelseslister over stationsmester-
prøvede Tjenestemænd.
4. Beregnede Forfremmelseslister over togførerprøvede
Tjenestemænd.
5. Oplysninger om de forskellige Tjenestemænds Løn-
ninger, Antal m. m.
6. Oplysninger om Stationernes Rækkefølge efter Stør-
relse.
7. Fuldstændigt alfabetisk Navneregister.

Man vil paa forskellig Maade søge at forøge Indholdet
for derved at gøre Bogen saa nyttig som muligt for Kø-
berne. Foran i Bogen vil der — efter Opfordring fra
flere Sider — blive indsat et Stambogsblad, i hvilket
Ejeren kan indføre alle sine Data for Ansættelse, For-
fremmelser, Forflyttelser o. s. v. ved Statsbanerne.

Prisen for Bogen bliver ligesom sidst 3 Kr. Udgivelsen
finder kun Sted, for saa vidt et tilstrækkeligt Antal for-
udbestilles. Oplagets Størrelse fastsættes efter Forudbe-

stillingerne, saaledes at det ikke vil kunne paaregnes, at
Bestillinger efter Bogens Trykning kan blive effektueret.

Kjøbenhavn, den 7. Januar 1930.

D. O. HØGSGAARD, H. V. C. G. TAUSON,
Fuldmægtig, Fuldmægtig,
Personalfdelingen. Personalfdelingen.
E. TERKELSEN,
Fuldmægtig,
Personalfdelingen.

Idet vi henleder Opmærksomheden paa ovennævnte
Haandbog, almindelig betegnet som Personalfortegnelsen,
skal vi bemærke, at det jo er den sidste Haandbog, som
udsendes under den nuværende Lønningslov, og at der
paa Grund af Oprettelse bl. a. af Motorførerstillingen er
sket mange Ændringer i Anciennitetsrækkefølgen og
blandt Lokomotivmændene er der ligeledes sket adskilligt,
som for den, der ønsker at følge med, gør det nødvendigt
at anskaffe Bogen. Vi kan paa det bedste anbefale
Bogen.

Red.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj. Falster.	Jyl. Fyn	
15518		Trampe-Poulsen, Ch.: Virkelighedsbilleder fra 80erne og 90erne.
15519	14046	Nordentoft, Johs.: Dansk Kirkeliv, medens Tiderne skifter.
15520	14036	Freund, F. H.: Fyrretyve Aar i Urskoven.
15298b		Begtrup, Holger: Levned.
1353c	12201c	Andersen, Jacob: Omkring Genforeningen (Erindringer III).
15521		Elster, Kristian d. y.: Av Skyggernes Slegt.
15522	14112	Undset, Sigrid: Gymnadenia.
15523	14087	Gunnarsson, G.: Svartfugl.
15524	14097	Lemche, G.: Strømhesten.
15525	13978	Eggers, O.: Skyggen fra Muren.
15526	14086	Erichsen, E.: Lykken langs Landevejen.
15527	14034	Ehrencron-Kidde, A.: Den barmhjertige Samaritan.
15528	14079	Bojer, J.: Folk ved Sjøen.
15529	14107	Siwertz, S.: Jonas og Dragen.
15530	14016	Hansen, L.: Hvalrossen av Tromsø.
15531	14078	Bertelsen, E.: Rent tilfældigt.
15532	14032	Christensen, C.: Maanedrosen.
15533	14039	Keyte, J. C.: Minsan.
15534	14037	Frifeldt, S. J.: Gennem de jyske Udmarker.
15535	14040	Nielsen, Aage Krarup: I Doktorbaad og Kariol.
15536	13988	Schougaard, Aage: Jeanne d'Arc.
15537	14055	Madsen, Vilh.: Adam Oehlenschläger.
15538	14044	Marzinkowskij, W. P.: Under Sovjets røde Flag.
15539	14050	Bruun-Rasmussen, K.: En Herre viser sig.
15540	14080	Constant, B.: Adolphe.
15541	14075	Benoit, P.: Axelle.
15542		Baroja, P.: En Svermers Dagbog.
15543	14120	Bruun-Rasmussen, K.: Dagsrejse.
15544	14091	Hutchinson, A. S. M.: Basunen.
15545		Morand, P.: Lewis og Irene.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

15546	14082	Cour, Poul la: Aske.	15597	14131	Stein, A.: Roms Smed.
15547	14114	Vibe, Jørgen: Over Tagene.	15598	14125	Geisenheyner: Jorden rundt i »Graf Zeppelin«.
15548	14089	Hartvig, T.: Drømmersken fra Helleby.	15999	14123	Ellsherg, Edw.: Paa Havets Bund.
15549		Ager, W.: Hundecøjne.	15600	14189	Hoffmeyer, Skat: Tilværelsens Sammenhæng.
15550	14085	Gjesdahl, K.: En fremmed i hans Hus.	15601	14118	Birket-Smith, Kai: Jens Munks Rejse og andre danske Ishavsfarter under Christian IV.
15551	14109	Paracelsus: Parabler.	15602	14128	Malmstrøm, Johs.: Olfert Ricard.
15552	14086	Gudmundsson, K.: Livets Morgen.	15603		Madsen, Sigurd: Mads Samuel Jørgensen.
15553		Henriksen, J., Trafikkontrolør: Haandbog for Trafiktjenestens Kontorpersonale.	15604	14126	Larsen, Morten: De levende Vandstrømme.
15554	14103	Ott, Estrid: Ungen prøver Vingerne.	15605	14121	Birkedahl, J.: Dansk national Kunst.
15555	14076	Bentzon, Inger: Et vanskeligt Barn.	15606a		Russel, Charles T.: Studier i Skriften. I Guds Verdensplan.
15556	14053	Heinberg, Erna: Trolde.			do. do. II Tiden er nær.
15557	14105	Rasmussen, Emil: Lærerinden.	15606b		do. do. III Komme Dit Rige.
15558	14090	Hempel, Hellen: Ninas Amerikatur.	15606c		do. do. IV Slaget ved Harmagedon.
15559	14074	Bendow, P.: Frøken Statsadvokat.	15606d		do. do. V Forsoningen mellem Gud og Mennesket.
15560	14081	Christiansen, S.: Riket.	15606e		do. do. VI Dem nye Skabning.
15561	14116	Berg, Bengt: Arizona Charleys Dreng.	14980b		Hansen, Povl: Højskoleforstander Ernst Trier II Del.
15562	14115	Vollquartz, I.: Hendes Lykkedrøm.	15607	14145	Haukland, A.: Flo og Tjære.
15563	14110	Soya: Parasitterne.	15608	14138	Eriksholm, A. J.: Folkene paa Store Birket.
15564	14095	Kielgast, E.: Hurra Ungdom.	15609	14140	Gandrup, C.: Potteskaar.
15565	14111	Sparre, C.: Ti Tusindkrone-Sedler.	15610	14144	Harbou, Thea v.: Kvinden paa Maanen.
15566	14057	Michaelis, K.: Bibi.	15611	14151	Schiøler, Anna Koch: Ceylonperler.
15567	14092	Hørlyck, H.: En køn Kavalier.	15612		Aikio, Matti: Bygden paa Elveneset.
15568	14106	Rochau, E.: Merkurs Datter.	15613		Møller, Ingeborg: Herrens Regn.
15569	14104	Presskorn-Thygesen, N.: Telegrammet.	15614		Kinck, Hans E.: Torvet i Cirta.
15570	14058	do.: Cora fra Haiti.	15615		Gløersen, K.: De Tre.
15571	14060	Hørlyck, H.: Børnene i Møllegaarden.	15616		Moren, Sven: Styrkeprøve.
15572	14063	Thyregod, S. T.: Eneboeren fra Drageklippen.	15617	14160	Andersen, H. C.: Lykke-Per. Illustreret af Gerda Ploug Sarp.
15573	14122	Collodi, C.: Pinocchio og hans forunderlige Eventyr.	15618	14184	Bugnet, C.: Marechal Foch.
15574	14062	Munch-Steensgaard: Havørnen fra Hoek.	15619	14199	Thorsen, Th.: Gud er — — —
15575	14064	Vollquartz, I.: Lille Bente.	15620		Den hellige Benedikt af Nurcias Munke-Regel. Oversat, indledet og kommenteret af P. Schnidler.
15576	7791	do.: Inger-Lise.	15621		Holsen, K.: Franz Liszt.
15577	14061	Meyn, Niels: Den forsvundne By.	15622		Briem, Efraim: Stigmatisationer og Visioner.
13771h	14056	Mathiassen, Therlel: Eskimoerne i Nutid og Fortid.	15623	14191	Kielland, B.: Min Far Alexander L. Kielland.
8839e	7176e	Rørdam, C. H.: Svundne Dage V. Hofdage hos Christian IX.	15624		Krog, Helge: Meninger om Bøger og Forfattere.
15578	14117	Aakjær, Jeppe: Langs Karupaaens Bred.	15625		Ræder, A., Dr.: Rom om Kamp om Jord.
15579a	14052	Bygd, Tidsskrift for Oplysning om Folket. Redigeret af Thorkil Gravlund.	15626		Caspari, Theodor: Fra mine unge Aar.
15580	14096	Lauesen, M.: En Mand gaar bort fra Vejen.	15627		Graae, Frederik: Kjøbenhavnner-Minder.
15581		Becker, Jenny: Et Fristed.	15628	14159	Ølander, Anna: Stefansbjerget.
15582		Moody, D. L.: Fortællinger og Smaatræk.	15629	14161	Bjørn, E. Th.: Kinas Helte.
15583	14185	Feuchtwanger, L.: Den hæslige Hertuginde.	15630	14150	Rode, Helge: Den Rejsende.
15584	14135	Buchholtz, J.: Skørsilden.	15631	14154	Tomassen, T.: Lønlig iblandt os — — Ju-lehistorier for Voksne.
15585		Heine, Heinrich: Sangenes Bok. Gendiktet af H. Wildenwey.	15632		Werswick, K.: Fra Menneske til Soldat.
15586	14102	Oterdahl, J.: Rejsen til Løvingen.	15633	14201	Topelius, Z.: Fortællinger for Børn.
15587	14099	Michaelis, Karin: Pigen, der smilede.	15634		Koed, Peter: Poul Ryde.
15588	14098	Lütken, Hulda: Degnens Hus.	15635	14157	Wilson, A. E.: Edna.
15589	14124	Fränkel, John: Røde og hvide Rejsende.	15636	14153	Svedstrup, A.: Fortællinger fra øst og vest og ingensteder.
15590	14108	Solhverv, Juleskrift til Ungdommen.	15637	14147	Lange, Ib.: En Lykkejæger.
15591	14083	Cather, W.: Professorens Hus.			
15592	14077	Berntsen, Aage: Den kostelige Gave. Digte.			
15593	14101	Nielsen-Illebølle: Dronning Kristine paa Tranekær.			
15594	14202	Ring, Barbra: Minder og smaa Bekjendelser.			
15595	14127	Lo-Johannson, I.: Nedfarten til Dødsriget.			
15596		Falkeberget, J.: I Forbifarten.			

- 15638 14166 Jørgensen, Alb.: En Københavnerdreng.
 15639 14133 Berglund, Annine: Faderløs.
 15640 14134 Beskow, E.: Sommerferien.
 15641 14152 Schücking, L.: Luther i Rom. Roman.
 15642 Holte, P. B.: Trampeliv i Troperne.
 15643 14136 Bull, Jacob B.: En Høvding.
 15644 14155 Westergaard, A. Chr.: Et Juleeventyr.



Overført fra »D. S. & M. F.« til »D. L. F.«:

Den 1. December 1929 Lokfb. H. P. B. Orstrand,
 Lunderskov.
 Den 1. Januar 1930 Lokfb. P. H. Jensen, Lunderskov.



Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—1.—30:

Lokomotivfører O. Kornild, Kolding, til Aarhus H.
 Lokomotivfører V. Larsen, Bramminge (Depotforstan-
 der), til Kolding.
 Lokomotivfører C. V. B. Petersen, Slagelse, til Hel-
 singer, og
 Lokomotivfører L. G. Jensen, Oddeund Nord (Depot-
 forstander), til Slagelse.

Dødsfald.

Lokomotivfører Frits Julius Hansen, Københavns Gods-
 banegaard, den 21.—12.—29.



BIFORTJENESTE

Herværende større Firma søger indenfor Jernbaneetaten en Re-
 præsentant for Salg af Pianoer, Harmoniums og Lysnet Radiomod-
 tagere paa Afbetaling. Gode Vilkaar tilbydes. Billet mrkt. F. C.
 bedes indlagt paa Bladets Kontor.

Istedgades Legetøjshus
 (A. M. Thuneby) **Istedgade 66**
 Specialitet: Dukker og Dukke-
 reparat. Stort Udvalg i Legetøj.
 Billige Priser.

Tandlæge
FRK. SØRENSEN
 Konsultation: 10—7.
Istedgade 69.
 Telf. Vester 905 x.

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.



TANDLÆGE
S. A. MARTENSEN
 Tage Hansens Eft.
 Konsultation: 10—3 og 6—7
 Lørdag 10—2:
 Telf. Vester 3330.
Enghave Plads 6

Brug Svendborg Eksport Mil-Co med 12% Fedt.

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

Cigarforretningen Trafik, Reventlowsgade 20 KJ.
 anbefaler sig med Cigarer, Tobakker, Vine og Papirvarer.
 Ærb. R. Svendsen

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

Sammenlign vore Priser og Til-
 pasning med andres og døm
 selv. — Lev. til Sygekassen.

Tilbud til Tjenestemænd!

Som sædvanlig faar De Konto paa 1. Kl.s Herre- og Dameskræderi.

Herre- og Damekonfektion til Lagerpris.

Kjoler, Børnetøj, Imprægnerede Herre- og Damefrakker. Ratebetaling med og uden Udbetaling.

Skrædermester I. V. Jensen, Gl. Kongevej 135 B.

Vester 46 10.

Vester 46 10.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 22. Januar.

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.

A. Andersen & Søn
Murermestre.

Telf. 175.

Tlf. 175.

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346

NYBORG

Telefon 346

Steentoft — Skotøj

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. [^]/_s

Kakkellovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

Nyborg Kulimport
ved Chr. Petersen
Havnegade 6 & 8 - Tlf 15 & 23

DREWSSEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-,
Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

HJ. MARTENS
GULDSMED

Telefon 369. - Nørregade 6.

C. F. SCHALBURG

FORNEMME

..... Aktieselskab

VELLAGREDE

KVALITETER

Grundlagt 7. Juli 1817.

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperings. - Telef. 68

Brug Thuesens Skraa.

Altid frisk og gennemsaucet.

Ensartet Smag fra først til sidst.

Nyborg Herregaardsmejeri.

1. Kl.s Mejeriprodukter.

Telf. 79.

SKOV MADSEN, Hj. af Nygade og Mellemsg., Tlf. 661

Alt i Trikotage og Børneudstyr

Hans Jørg. Hansen Murermester
anbefaler sig med
1ste Klasses Nybygninger & Reparationer.

Nyborg
forenede Træløstforretninger
Strandvejen 1
Tlf. 146

Største Lager i Østfyn.

A. GEHLERTS
Bageri & Conditori.

Nørregade 36.

Telefon 442.

V. Schøнемanns
Boghandel.

Telefon 7.

Største Lager af Fyldepenne.

Hotel Royal

Concert hver Aften

Ærbødigst R. Øst-Larsen

P. Kongsted,

Kongegade 15

Ure, Optik og Bijouteri.

Fotograf
I. Westergaard
14, Kongegade 14.

Fotografier i alle Størrelser
til rimelige Priser.



Husk!

Søren Jensen

Oste- og Fedevare-
forretning.

Største Udvalg i
Dame- og Børnehatter
Minka Jensen
Nørregade 10.

Albani Bryggeri

Afdeling:

Slotsbryggeriet's

Husholdningsøl og Skibsøl i original pasteuriseret Aftapning saavel paa Hel- som Halvflasker, samt Slots-Apollinaris og Slots-Citronvand er bedst.

Køb Klæder hos

Jens Kjeldsen,

Vestergade 48. Odense. Tlf. 2342.

Alt i Herreekviperings.

KNUD MØLLER

FLENSBORG MAGASINET

Vestergade 54.

ODENSE

Telefon 1471.

„Odense“ Pilsner

den mest velsmagende Pilsner