



31. Aargang N^o 16

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. August 1931.

VORE GODSTOGSBREMSE

Lokomotivmændene er blevet forbavsede over Maskinchefens Udtalelser; hans sidste Udtalelser, som vi altsaa mener, ikke er i Overenstemmelse med Udtalelser, han tidligere har fremsat. Det er maaske ogsaa saaledes, at han ikke kunde svare anderledes paa det stillede Spørgsmaal, som ansvarlig Leder af Maskinafdelingen ved de danske Statsbaner. Thi havde han sagt det modsatte, vilde der have ligget et Hus. Derfor kan det antages, at han for Publikums Skyld har følt sig forpligtet til at svare, som det fremgaar af Interviewet, men —

Senere omtaler Maskinchefen, at der er andre Ting, f. Eks. Varmeapparaterne og Belysningen i Togene, som det er mere paakrævet at reformere. Vi har ganske vist af Dagspressen set, at man ønsker bedre Belysning i Togene, og vi skal villigt indrømme, at denne kan være bedre, og at det maaske ogsaa kan være paakrævet at indføre Forbedringer i saa Henseende; men at Indførelse af en bedre Godstogsbremse skal tilsidesættes for saadanne Foranstaltningers Skyld, kan vi ikke erkende. Ganske vist lægger det rejsende Publikum mere Mærke til Foranstaltninger i Kupéer og lignende, men en Sikkerhedsforanstaltning som en gennemgaaende Godstogsbremse erfarer Publikum først Nyttens ved eller Manglen af, naar der sker et eller andet Uheld eller Katastrofe, det sidste har vi heldigvis været forskaanet for — endnu!

Hver Gang, der sker noget, understreges det med Tydelighed, at vi har Ret i vor Op-

fattelse, at vore Godstogsbremser *ikke* er fuldt forsvarlige.

Vi har nu erfaret, at man daglig paa Jyllands Østkyst kører med Godstog, som vejer op til 80 Vognladninger, hvilket vil sige, at vore store H-Maskiner, som kun kører derovre, udnyttes helt ud. Man kan derfor fristes til at spørge, naar det er Tilfældet: Hvorledes staar Maskinchefens Udtalelser til dette Faktum, naar han siger: »Vore Godstog har desværre heller ikke den Størrelse, at en gennemgaaende Godstogsbremse er *absolut nødvendig*«.

Og det er ikke alene der, man kører med fuldt lastede Godstog, det køres der med paa mange andre af Statsbanernes Strækninger, maaske ikke i det ønskelige Omfang, men det er altsaa Tilfældet, og naar dette sker, *kan Lokomotivmændene ikke staa roligt og trygt i dets Gerning*.

Det er saa sandt, som det staar skrevet, og Grunden kender alle, der er fortrolig med Forholdene. Det maa antages, at de danske Statsbaners nuværende Maskinchef ogsaa maa have Kendskab hertil, og derfor kan man antage, at naar han har udtalt sig, som omtalt, skyldes det, at han har ment, han ikke kunde udtale sig anderledes. Nu er vor Maskinchef ikke saa gammel i Gaarde, men han har da en Stab af Embedsmænd om sig, som maa være vidende om Situationen, og som derfor kunde understøtte ham i hans Gerning ved at holde ham velunderrettet.

Imidlertid er det saaledes, at Personalet i den praktiske Tjeneste ofte, maaske daglig, be-

læres ad Erfaringens Vej om vore Bremsers mangelfulde Evne til at opfylde de Krav, der stilles til dem, noget som de Herrer i Kontorerne maaske ikke ved, og som de ikke, naar de faar det at høre, vil tro paa, fordi de sidder med deres Beregninger, der fortæller dem, at saa og saa mange Bremsers i et Tog skal være nok. Hvad kan det nytte at sidde og se sig blind paa saadanne Beregninger, naar de ikke holder Stik under Togenes Fremførelse, paa Grund af at Signalgivningen fra Lokomotivet ikke kan høres. Det er det, vi prøver paa at faa d'Hrr. i Administrationen til at forstaa. Vi prøver at give Signal, som kan høres, og vi skal ikke blive træt af at give Faresignal, før vi er sikre paa, at det virker.

Det maa kunne forstaaes, at man ikke i Tyskland, i Sverige og andre Lande indførte den gennemgaaende Godstogsbremse alene af Hensyn til Lokomotivpersonalet, men fordi det var nødvendigt for at opretholde tilstrækkelig Sikkerhed paa Banelinien.

En Gang gaar det vel op for de bevilgende Myndigheder, at det er billigere at tage den Udgift end at risikere det, der er værre, og vi vil haabe, at den manglende Forstaaelse, som synes at være herskende i Administrationen, snart maa vige for Erkendelsen af Nødvendigheden af, at vi snart maa have den gennemgaaende Godstogsbremse indført, hvis man vil kunde beraabe sig paa, at der er *tilstrækkelig* Sikkerhed paa de danske Statsbaner, og mere ønsker Lokomotivmændene ikke.

»HINDSGAVL«

I Nærheden af Middelfart, ca. 3 km derfra, ligger Herregaarden »Hindsgavl«. Denne ejes nu, for Slottets Vedkommende af Selskabet »Norden«, der er dannet af Foreningen »Norden«, der har et kulturelt Formaal, hvilket sikkert vides af alle vore Medlemmer, idet man gennem Dagspressen erfarer, at der nu og da afholdes Møde med Foredrag, der strækker sig over nogle Dage, og disse Foredrag er en sammenhængende Kæde om et eller andet Emne. F. Eks. afholdtes i Dagene fra 10. til 15. August et Hindsgavlmøde, hvor Emnet var Beskæftigelsesspørgsmaalet, Arbejdsløsheden og de til dette Emne knyttede Problemer.

Først nogle Ord om Hindsgavl. Slottets Beliggenhed er pragtfuld, omgivet som det er

af Skov og Vand. Lillebælt og Fænøsund ligger i umiddelbar Nærhed, og Slottet ligger i en stor Park, der er kranset af Skov og Vand. Der er mange glimrende Udsigtspunkter, hvorfra en storslaaet Udsigt haves til Jylland og til Fænø. Der er en Sti ved Hindsgavl, der kaldes »Paradisstien, et Sted der kaldes »Abrahams Skød«, og et andet Sted, der kaldes »Verdens Ende«. Ved denne Sti findes en lille afspærret Pavillon. Paa Gulvet i denne staar en Tavle med et lille Digt af H. C. Andersen til Christian den 8.

»Kong Christians milde Blikke dvæled her,
Hans Herskersjæl sig for Naturen bøjed,
Thi milde Følelser laa hans Hjerte nær,
Og smaat med stort han kærlig sammenføjed,
Derfor han kaldte Stedet Sorgenfri,
Og ønsked Sorg fra Hindsgavl maatte vige,
Og at man mindes her det Sorgenfri,
Hvorfra han huldrig styred Danmarks Rige.«

Det fortælles, at han paa dette Sted har tilbragt mange lykkelige Timer.

Den første Betegnelse kan vist med Rette benyttes om det hele Hindsgavl med Park o.s.v., fordi det er et paradisisk Sted paa det frodige Fyn, man har anlagt Herregaarden. Naar Solen skinner, skinner den her paa noget af det smukkeste af Danmark.

Om den anden Betegnelse kan det vel siges, at den er fundet passende, fordi man har anset det for givet, at uden for Hindsgavl og dets Tilliggende var der ikke værd at være, og derfor blev den Del af Hindsgavl, den Landtunge, der begrænses af Lillebælt kaldt »Verdens Ende«. De tidligere Ejere eller Beboere har altsaa været særdeles begejstrede for Stedet, og det er ikke uden Grund.



»Hindsgavl« set fra Gaardsiden.

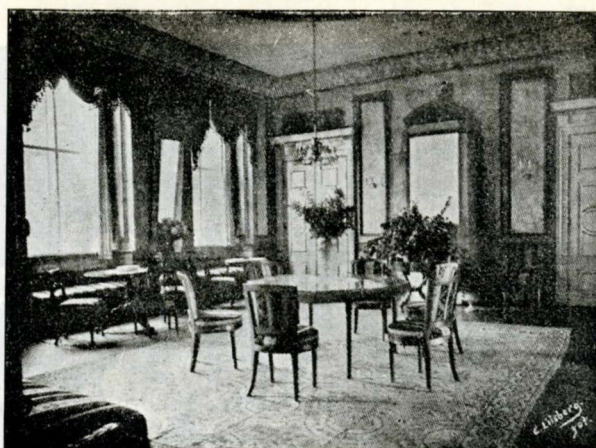
Vi bringer et Billede af Hindsgavl set fra Gaardsiden, det ses af en Inskription, at det er nyopført 1784. Imidlertid har det en lang Historie, idet det afbrændtes i 1287 af Erik Glippings Mordere. Iøvrigt knytter der sig megen Historie til Hindsgavl, blandt andet underskrev Frederik VI. her det Dokument, der skilte Norge fra Danmark i 1814.

Det andet Billede forestiller Havesalen, og det tredje Billede forestiller »Marmorsalen«, der har faaet sin Betegnelse af, at Bordplader m. m. er af Marmor, og Væggene er marmorerede. Saavel i denne Sal som i Havesalen og de andre Lokalteter findes gamle, prægtige Møbler, Kaminer, Lysekroner m. m., som Selskabet erhvervede sig samtidig med Købet af Slottet. Vi skal endelig nævne, at der findes en lille Dam, der er fuld af Guldfisk paa Størrelse med Sild, og en lille Sø, hvori Slottet spejler sig meget smukt. Den kaldes »Spejlsøen«.

Til dette Møde paa Hindsgavl er der efter Fortegnelsen 67 Deltagere, og Deltagerne repræsenterer, kan vi godt sige, alle Samfundsklasser, og blandt disse 67 finder vi vor Forenings Formand og Redaktør. Hindsgavl er saa godt optaget, at der kun kan være et Par Gæster til. Vi maa dog bemærke at Fortegnelsen ikke indeholder alle Deltagere, hvis Tal var ca. 90.

Vi ankom dertil Mandag d. 10. ds. Kl. ca. 2 og befordredes dertil i Bil, hvor vi blev budt velkommen af Sekretær Andr. Bøje, og efter at vi havde faaet Værelse anvist, fik vi en Kop Te Kl. 3.

Gæsteværelserne er udstyrede i al Tarvelighed, men med gode Senge og propre. Det,



Marmorsalen.

der falder en i Øjenene straks, naar man betræder Lokalteterne er, at der ikke er elektrisk Lys, men til Belysning anvendes paa Gæsteværelserne kun Stearinlys og i Fælleslokalerne dels Stearinlys og dels Petroleumslamper, af hvilken Grund det efter Velkomsthilsenen indskærpedes Gæsterne at omgaas Lys med Varsomhed, da f. Eks. Gardiner og tændte Stearinlys daarligt kan med hinanden.

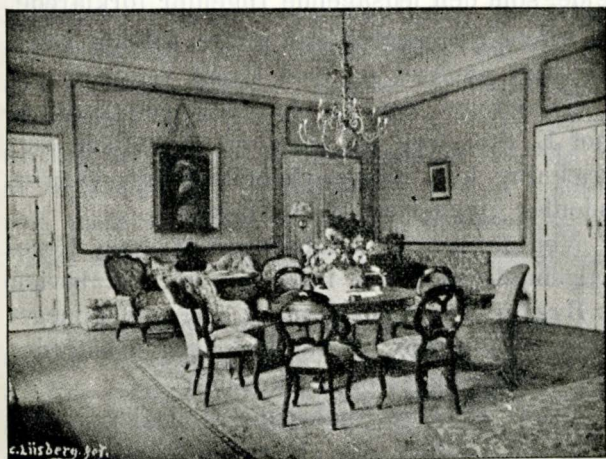
Endnu et Par Bemærkninger om »Hindsgavl«. Avlsgaarden drives af Middelfart Kommune. Denne Gaard er meget stor, den har et Jordtilliggende paa 300 Tdr. Land og Besætningen bestaar af ca. 100 Malkekøer, ca. 50 Stk. Ungkæg og 3 Tyre, ca. 100 Svin og 16 Heste.

Til selve Slottet hører et Tilliggende paa ca. 90 Tdr. Land, Skov og Park.

Gæsterne sammenkaldes til Spisetiderne ved, at en af Pigerne blæser Reveille; paa samme Maade vækkes man Kl. 7½ om Morgenen. Til Foredragene sammenkaldes ved at der slaas paa en Gongong. Der er altsaa sondret klart mellem Tilkaldelse til den aandelige og den materielle Føde.

Efter at der var spist til Middag den første Dag, holdt Kontorchef C. F. Lytting Foredrag om »Privatøkonomi og Samfundsøkonomi«, af hvilket det klart fremgik, at Foredragsholderen ikke var Socialdemokrat. Efter Foredraget en Pause paa ca. 10 Minutter, hvorefter Diskussionen, der var meget interessant og meget langvarig, fulgte, og først sluttede Kl. 23½.

Om Tirsdagen, efter at Morgenmaden var indtaget, der serveredes Havregrød og Kaffe, holdt Kontorchef K. Vedel Petersen Foredrag om »Arbejdsløshedens samfundsøkonomiske



Havesalen.



Mødedeltagere i Hindsgavl-mødet 10.—15. August 1931.

Aarsager«, der med tilsluttende Diskussion sluttedes ved 12-Tiden. Denne Foredragsholder mente, at Redningen for Samfundet nødvendigvis maatte ske ved at gaa fra Privatkapitalismen over til et andet Samfundssystem. Om Eftermiddagen Kl. 3 holdt Dr. polit. Mads Iversen Foredrag om »Befolkningsforholdenes Betydning for Beskæftigelsen«. Dette var et meget statsvidenskabeligt Foredrag spækket med en Masse Tal og Statistik og meget interessant.

Diskussionen efter dette Foredrag sluttede umiddelbart før Middag.

Om Aftenen foretoges en Udflugt til Fæno, paa hvilken man fra det højeste Punkt ved Mølen har en pragtfuld Udsigt.

Onsdag den 12. Kl. 9 Fm. holdt Dr. phil. A. Fraenkel et Foredrag »Kan Told hjælpe«. Dette Foredrag varede ca. 2½ Time og sluttede kort før Frokost, saa Diskussionen efter Foredraget udsattes til om Aftenen paa Grund af, at Mødedeltagerne skulde en Tur med Motorbaad til »Løverodde« paa den sydlige Side af Koldingfjord, lige ved Udløbet i Lillebælt, en Tur, der varede fra Kl. 2 Em. til Kl. 6 Em., og paa hvilken man fik Lejlighed til at se de smukke Kyststrækninger langs Lillebælt, Fænosund m. m. Desværre var Turen ikke begunstiget af godt Vejr. Forøvrigt blev Motorbaaden, man befordredes i, døbt »Noahs Ark« paa Grund af dennes ejendommelige Form.

Torsdag den 13. holdt Redaktør Ernst Christiansen Foredrag om »Rationaliseringens Indvirkning paa Arbejdsløsheden«. Ogsaa dette Foredrag var meget interessant. Foredragsholderen redegjorde for Ordets Betydning ved at sige, at det betød »Ved et minimalt Arbejde at naa Maksimums Ydelse« eller ved »den korteste Vej fra Raamateriale til det færdige Produkt.«

Indledningsforedraget efterfulgtes af en meget horeværdig Diskussion.

Efter Middagen foretoges en Udflugt til Kongebroen og til Snoghøj, hvor Lillebæltsbroen besaas. Under Ledsagelse af en Ingeniør førtes Deltagerne rundt og saa paa det store Arbejde, som den ledsagende Ingeniør forklarede.

Aftenen tilbragtes som andre Aftener i selskabeligt Samvær og med Musik og Sang.

Foredraget den 14. ds. indledede Bureauchef E. Storsteen fra Oslo om »I hvilken Udstrækning kan Sæsonarbejdsløsheden (særlig indenfor Byggeriet) modvirkes«.

Ved forskellige Undersøgelser, som Foredragsholderen havde foretaget, var det bevist, at Byggeriet kunde foretages selv under meget store Kuldegrader. Dette Foredrag ledsagedes som sædvanlig af en Diskussion.

Efter Frokost indledede Godsejer, cand. polit. Th. Junker om »Moderne Landbrug og Samfundets Beskæftigelsesproblem«.

Ogsaa dette Foredrag var meget interessant og gav bl. a. den Oplysning, at efterhaanden som Landbruget mekaniseredes blev der midre Brug for Arbejdskraft. Medens Befolkningen siden 1880 var steget med 50 pCt. er Antallet af de ved Landbrug beskæftigede gaaet ned med ca. 10 pCt. De Synspunkter Indlederen lagde til Grund for sit Foredrag faldt ikke sammen med Flertallet af Deltagernes og foranledigede en længere Diskussion, der maatte fortsættes efter Middagspausen.

Med dette Foredrag sluttede Foredragsrækken. Der herskede blandt Mødedeltagerne næppe Tvivl om, at det var udbytterige Dage, thi saavel af Foredrag som Diskussioner kunde der læres. Fredag Aften sluttedes af med et selskabeligt Samvær med Punch og Kager. Der holdtes adskillige Taler og blev afsunget nogle Sange forfattet i Dagens Anledning.

Hermed sluttede Mødet paa Hindsgavl, der havde beskæftiget sig med Arbejdsløshedsproblemet, og Deltagerne rejste Lørdag den 15. ds. til deres Hjem mange smukke Indtryk og Minder rigere. C. M.

DET GAAR HURTIGT —?

Naar man som tjenestegørende Motorfører har Tid til at tænke over de mange forskellige Spørgsmaal, som den daglige Gerning medfører er der som Regel et Punkt Tankerne dvæler ved — om ikke staar helt stille — nemlig Administrationens Standpunkt overfor Indførelse af Tider for Forberedelse- og Afslutningstjenesten for samtlige Motorvogne og Diesellokomotiver.

Det er jo snart nogle Aar siden, at de første Motorvogne havde deres Debut ved D.S.B., men en Ting glemtes: Regler for Personalets Tjenestetid. Man kan aldrig komme uden om — det har den private Industri maattet erkende — at Tjenestetiden (Arbejdstiden) maa sættes ned, naar Arbejdet er særligt enerverende og virker sløvende for ikke at sige sundhedsfarligt.

Motorførerne ved Statsbanerne staar paa samme Standpunkt som Arbejderne gjorde for 50 Aar siden, der var ogsaa Regler den Gang, men kun som den ene Part bestemte dem — som her — noget som hverken var Fugl eller Fisk.

Hvordan kan man i vor demokratiske Tid i Aaret 1931 indtage et saa inhumant Standpunkt og sige: at Motorkørselen er Forsøg, og Forsøgene fortsættes. Jeg spørger: Hvorlænge bliver de ved, hvor mange Aar varer de Forsøg endnu, da Motorførernes Tjenestetidsregler jo er afhængige deraf.

Nej, skal vi ikke være ærlige og indrømme, at saa er al Arbejde Forsøg, og at *Forsøget* fra Administrationens Side ganske naturligt gaar ud paa at udnytte Personalet det mest mulige. Burde man ikke nu tage en Forhandling om Spørgsmaalet med Motorførernes Hovedorganisation og prøve paa, om den Utilfredshed, der nu er tilstede, ikke kunde fjernes. Prøv, Hr. Maskinchef! — Og giv Motorførerne Tjenestetidsregler, som de igennem deres Organisation har været medbestemmende om, jeg tror, et Resultat er opnaeligt. X O

HØJTRYKSMASKINERS KONSTRUKTION

Af Dipl. Ing. *Friedrich Clar*.
Efter *Borsig Zeitung* ved F. Spær.

Om dette Emne har Dipl. Ing. *Friedrich Clar* i *Borsig Zeitung* skrevet en Artikel, som vi med Borsig Værkets sædvanlige Velvilje lader gengive her. Det er ofte omtalt, hvilke Krav Nutidens Økonomiseringsbestrebelsers stiller til Konstruktion og Fabrikation af Dampmaskiner. I det efterfølgende skal omtales, hvilke Midler der staar til Raadighed til at bygge Maskiner for meget høje Damptryk, og hvilke Vanskeligheder, der stiller sig mod at forhøje Damptemperaturen.

En Dampcylinder for højt Damptryk maa være saa enkel og ligetil som muligt. Da der kræves stor Styrke af Materialet, maa det tilstræbes at undgaa nævneværdige Spændinger i Godset og uregelmæssig Opvarmning under Driften. I en almindelig Dampcylinder spiller Cylindervæggens Tykkelse ikke saa stor Rolle, men kan til en vis Grad afhænge af, hvad vedkommende Støberi formaar, men i en Dampcylinder til Højtryksdamp (50—100 Atm. eller mere) bestemmes Vægtykkelsen i langt højere Grad af Materialets Styrke og den Paavirkning, som godsteknisk set virker mest paa naastøbte Dele som Flanger, Gliderkasse m. m. Ved tætliggende eller sammenstødende Vægge er det ikke let at undgaa Godsammenhobning, der i en stærkt ophedet Cylinder nemt fører til Overanstrengelse af Materialet. Spændinger og Utætheder. Jo højere Damptryk, der skal anvendes, desto vanskeligere er Støberiets Opgave, da man er tvunget til at forlade Støbejernet og bruge stærkere Materiale, nemlig Staalstøbegods. Dette er vanskeligere at støbe end almindeligt Støbegods, men paa gode Støberier lader det sig gøre.

Staalstøbegods har den gode Egenskab, at Støbe-
fejll lettere kan udbedres end paa Jernstøbegods, men
har ogsaa den Ulempe, at det ikke giver nogen god
Løbeflade paa Cylinder- og Gliderspejl. Derfor an-
bringes i Cylinder og Gliderkasse en Foring af Spe-
cialstøbejern, hvilket bringer den Fordel med sig, at
Foringens Varmeudvidelse ikke helt overføres til sel-
ve Cylindergodset. En anden Fordel er den, at en
udslidt Cylinder kan udbedres ved at indsætte nye
Foringer. I saadanne Cylinder kan alle forekom-
mende Damptryk anvendes.

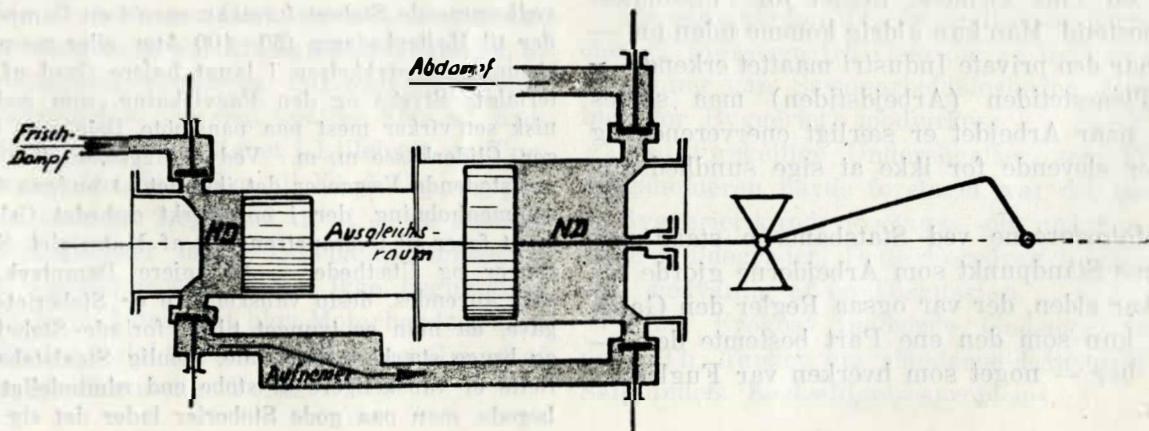
Den af Varmen fremkaldte Formændring af Cy-
lindre og Dæksler paa Højtryksmaskinen adskiller
sig fra den, der forekommer i en Forbrændingsmo-
tor. Paa sidstnævnte maa en stor Varmemængde
ledes bort med Kølevandet for at holde Cylinderen
i brugbar Stand. Cylinderkølingen giver en Tem-
peraturforskel paa Cylinderens indre og ydre Flader
paa nogle Hundrede Grader Celsius og forårsager
derved Spændinger i Materialet. De indvendige og
udvendige Flader vil hver for sig tilstræbe at udvide
sig tilsvarende Temperaturen, de er udsat for, hvad
der dog i nogen Grad ophæves ved, at begge Flader
er paa samme Stykke Gods, men der forekommer
Spændinger, som ofte fører til Brud.

I en Dampmaskine faar Cylinderens Varme en
helt anden Behandling. Her afleder man ikke Var-
me fra Cylinderen gennem Cylinder væggen, men sø-
ger med alle Midler at forhindre Varmen i at und-
slippe gennem Vægge og Dæksler; thi for at opnaa
en god Virkningsgrad, er en høj Middeltemperatur
af Cylinder væggen nødvendig. For at holde denne
maa Afstrømning af Varme fra Cylinderen hindres
ved Isolering og Beklædning.

Jeg har tidligere omtalt Begrebet Virkningsgrad
i Forbindelse med Overhedning; her skal tales om-
den i Forbindelse med Cylinder væggens Temperatur.
Under Dampens Indstrømning i Cylinderen og den
første Del af Ekspansionen afgiver Dampen noget
af sin Varme til Cylinder væggen, og dette saa me-
get mere, jo koldere Væggen er. Derved opvarmes
Cylinder væggen, og Dampens afkøles indtil Væggen
Temperatur er lig den ekspanderende Damp. Ved
Stemplets fortsatte Bevægelse ekspanderer Dampen
yderligere og dens Temperatur kommer under Cy-
linder væggen. Nu vender Varmestrømmen sig: Var-
men gaar nu fra Væggen og varmer Dampen op

og dette vedvarer, indtil Stemplet er gaaet tilbage
og Restdampen ved Kompressionen faar en Tempe-
ratur, der er højere end Cylinder væggen, og Pro-
cessen begynder forfra. Vi ser saaledes, at noget
af Dampens Varme først optages af Cylinder væggen
for saa at afgives til Dampen igen. Er dette nu
et Tab? Ja, thi naar Dampen ved at drive Stemp-
let fremad faar større Rumfang og lavere Tempe-
ratur, saa afgiver den sin Varme i Form af meka-
nisk Arbejde paa Stemplet. Men naar Cylinder væg-
gen tager noget af Dampens Varme og først giver
den tilbage efter at Dampen har udført sit Arbejde
paa Stemplet, saa kan denne Varme ikke afgive
sin Arbejdsenergi, men optages af den udstømmen-
de Damp under Stemplets Tilbagegang og gaar tabt,
med mindre den kommer til at arbejde i en anden
Cylinder eller afgive sin Varme i et Varmeanlæg.
Størrelsen af dette Tab bestemmer for en stor Del
Maskinens Virkningsgrad.

Efter at vi nu har haft Dampens Tilstand un-
der dens Arbejde i en Cylinder for Øje, vil vi vende
tilbage til Temperaturen paa Cylinderens indvendi-
ge Flader. Ligger denne under Mætningstemperatu-
ren for Damp af det tilstedeværende Tryk under
Indstrømningen, afkøles Dampen saa meget, at der
danner sig Vanddraaber paa Cylinder væggen. Dette
kalder man Indstrømningskondensation. Det, der
sker, er det samme, som naar man aander paa et
Spejl eller en anden Genstand; den af Legemet op-
varmede fugtige Luft fortætter sig og efterlader et
tyndt Lag Vand, som fordamper igen, naar det bli-
ver koldere end Spejlet. Er Cylinder væggen der-
imod saa varm, at der ikke opstaar Indstrømnings-
kondensation, saa sker der kun et Fald i Dampens
Temperatur og Rumfang, hvad der ogsaa er et Tab,
men ikke nær saa stort som naar Dampen bliver
til Vand. Vi har nu set Skaden ved Indstrømnings-
kondensation og en af Fordelene ved at overhede
Dampen. Det ligger deri, at Vandets Fordampnings-
varme, d. v. s. den Varmemængde, der er nødvendig
for at forvandle Vand til Damp, er meget større
end den Varmemængde, som medgaar til Dampens
Overhedning. Naar Damp under Indstrømning kon-
denseres til Vand og dette fordamper igen, sker det
paa Bekostning af baade Fordampnings- og Over-
hedevarmen, og Dampens Arbejdsevne er spildt. Der-
til kommer, at Dampens Varmeledsevne stiger med



dens Fugtighedsindhold, med andre Ord afgiver fugtig Damp meget mere Varme til Cylindervæggen end tør og navnlig overhedet Damp. Jeg har omtalt dette saa indgaaende, da jeg ved flere Lejligheder har bemærket, at Betydningen af høj Overhedning i Cylinderen og god Cylinderisolering undervurderes. Man opholder sig ved Besparelsen ved Fremstillingen af overhedet Damp, men glemmer den mindst lige saa vigtige maskintekniske Side.

Da Vandets Fordampningstemperatur stiger med Damptrykket, maa Dampen nødvendigvis have en højere Indstrømningstemperatur i Højtryksmaskiner, og er en Maskine indstillet saaledes, at der finder et stort Tryk- og Temperaturfald Sted ved Dampens Ekspansion, saa maa Dampens Overhedning være saa meget større for at holde en fordelagtig Middelttemperatur paa Cylindervæggen. Det vil føre for vidt at komme ind paa disse interessante Forhold her, og jeg maa indskrænke mig til disse Antydninger af, hvor nødvendigt det er at holde en høj Cylindertemperatur. Men vi vil ogsaa se paa Ulemperne derved, hvoraf den største er, at hele Cylinderkonstruktionen udvider sig, og Formændringen indvirker paa de tilsluttende Dele. Et Eksempel herpaa er Cylinderens Udvidelse i Længderetning, som vanskeliggør Gliderens Indstilling; ligeledes Spændingen mellem Cylinderen og de tilsluttende Rørledninger, hvis Flanger udsættes for en stor Kraftpaavirkning, endvidere Forskydninger i selve Cylinderlegemet, navnlig paa opretstaaende Maskiner, hvor Temperaturen bliver højere i Cylindertoppen end i -bunden. Paa det Omraade læres mest af begaaede Fejl, men Vanskelighederne er dog ikke større, end de kan overvindes.

Der er nogle Maskindele paa Højtryksmaskinen, der maa omtales. Først Stemplet og Stempelringene. Her har det almindelige staaletøbte Stempel vist sig brugbart med et tilstrækkeligt Antal fjedrende Stempelringe af blødt Støbejern. Temperaturerne af Cylinder, Stempel og Stempelringe, der maa lægges til Grund for Dimensioneringen af disse Dele, maa fastsættes efter Skøn. I kold Tilstand kan de maaske arbejde godt sammen, men da Stemplet i Driften bliver varmere end Stempelringene og disse bliver varmere end Cylindervæggens Middelttemperatur, medfører det en Fare for, at Stempelringene sætter sig fast paa Stemplet, og dette endog i selve Cylinderen.

Der kræves af Konstruktøren en stor Indsigt, men vi tør hævde, at vi paa Borsig-Værket har tilbagelagt et langt Stykke paa den rigtige Vej.

Som man kan tænke, ligger der i Stophøsninger for høje Damptryk en Vanskelighed. Der gives dertil mange Konstruktioner med Tætningsringe af Specialstøbejern eller en Broncelegering, men man maa dog sige, at de alle har skuffet Forventningerne i større eller mindre Grad. Den bedste Udvej er som Borsig har gjort, at undgaa Stophøsninger fuldstændig. Dette lader sig kun gøre i en enkelt virkende Cylinder, hvor Dampen skyder paa Stempelstangen. I Figuren ses en Høj- og Lavtrykscylinder, den saakaldte Schmidt-Anordning, et Patent tilhø-

rende Schmidt-Heddampelskabet, med Borsig som Licenshavende. Det er en Tandemmaskine, enkeltvirkende i begge Cylinder. Denne Anordning har mange Fordele, og den vigtigste er, at der ingen Stophøsninger findes paa Højtrykscylinderen. Ved et Indstrømningstryk af 120 Atm. bliver Trykket i Lavtrykscylinderen næppe mere end 40 Atm med en Temperatur af 300 Grader, og for dette Tryk findes driftssikre Stophøsninger. Rummet mellem begge Stempler kaldes Udligningsrummet; her samles Dampen, som maatte passere Stempeltætningsringene, og ved ganske simple Anordninger kan der i dette Rum holdes et bestemt Damptryk, saa Spildedampen, som fremkommer ved utætte Stempelringe, kan anvendes efter Behov. Det drejer sig kun om smaa Dampmængder, men i et moderne Kraft- og Varmeanlæg maa intet spildes. Til Tætning af Flangeforbindelser kan kun bruges Metalpakninger med Asbestindlæg, og Flangerens Form og Materiale er af stor Betydning.

Smøringen af en Dampcylinder med en høj Temperatur er et Problem, som ikke er helt afklaret, men ved Omtale af Cylindersmøring, vil jeg dog gaa lidt ind paa de saa hyppigt gjorte Sammenligninger med Forbrændingsmotoren. Her ligger Forholdene mellem en Dieselmotor og en Dampmaskine ogsaa vidt forskellige. Det er fuldkommen urigtigt at tro, at Middelttemperaturen paa Cylindervæggen i en Dieselmotor er lavere end den tilsvarende i en Højtryksdampcylinder, tværtimod forekommer der i Dieselmotoren højere Temperaturer end i nogen som helst Dampmaskine, og Smøreløse kan i førstnævnte forbrænde omtrent som de egentlige Forbrændingsprodukter. I en arbejdende Dampcylinder kan Olien ikke forbrænde, thi der mangler Tilførsel af Luft: Olien undergaar andre fysikalske og kemiske Forandringer, fremkaldt af den høje Temperatur, idet den kan spaltes eller fordampe. I første Tilfælde danner der sig af Olien Bestanddele, som ingen Smøreevne har og endog kan angribe Cylinder- og Stempelflader; i sidstnævnte er det Oliens lettere Bestanddele, som overgaar i dampformig Tilstand. Er der ikke tilstrækkelig svær Olie i Blandingen, fordamper Olien totalt og efterlader asfaltagtige Rester, som ingen Smøreevne har.

I det nyeste og mest omfattende Skrift om Stempeldampmaskinen begynder Forordet med følgende Sætning: »Dampmaskinen staar nu ved Slutningen af sin Udvikling«. Den moderne Dampmaskinkonstruktør kan ikke dele den Opfattelse. Patentmeddelelser, der er et godt Barometer for Intensitet af teknisk Interesse og Frembringelse, viser, at mange Hjerner har beskæftiget sig med Stempeldampmaskinens Forbedring og opnaaet gode Resultater. Ud fra konstruktivt tilvante Former og teoretisk Uddykning af Maskinteknikken er Forbedringer mulige, og den skarpe Konkurrence mellem Dampmaskine og Forbrændingsmotor har fremtvunget Bestræbelserne for at gøre Dampmaskinen til en økonomisk Energiomformer. Denne Udvikling har staaet paa i Aartier og er nu i Tidsalderen med den største

tekniske Fremskridtshastighed fremskyndet yderligere. Bygning af Højtryks-Heddampmaskiner er blevet et Fagomraade for sig. Fra ældre Dampmaskiner har man taget Drivværksdelene uforandret og brugt de høje Tryk i Forbrændingsmotoren som Forbillede, men saa kom Vanskelighederne med de høje Temperaturer, som nødvendigvis maa opretholdes, et Spørgsmaal, som løstes ved Fremstillingen af dertil egnet Specialmateriale.

Den gennemførte Tryk- og Oliebadsmøring og den dermed følgende Køling fordrer fuldstændig indkapslede Maskiner, og de arbejdende Dele bliver utilgængelige, men paa en moderne Maskine skulde et varmt Leje ikke forekomme og Efterspænding kun yderst sjældent. Man har lært at udelade de sædvanlige Smøreoter i Lejerne som skadelige og trykker nu Olien ind mellem Tap og Lejer, hvorved direkte Berøring af Maskindelenes indbyrdes undgaas og Slidtagen bringes ned til et Minimum.

En moderne Dampmaskine virker ikke imponerende ved sit Udseende, da alt er sammentrængt og indkapslet. Kun en dæmpet Brummen og den egenartede Lyd af den i Maskinen sprøjtende Olie forraader den iltomme Takt af de tæmmede Hestekræfter, som ved Siden af den syngende Generator næppe er til at høre. Ingen oliet Maskinist med den obligate Oliekande og Tvistlok klatrer til Smørestederne. Maskinens Pasning indskrænker sig til Iagttagelse af Maaleinstrumenter for Damp, Olie og Lejer. Vi har for os en prober og driftssikker Maskine, der tilfredsstillter Tidens Krav.

REFERAT

af Lokomotivpersonalets Hjælpefonds Generalforsamling i København den 7. Maj 1931 Kl. 17,45 i Studenterforeningens Bygning.

Dagsorden:

1. Valg af 1 Dirigent og 1 Sekretær.
2. Beretning om Hjælpefondens Virksomhed.
3. Fremlæggelse af Hjælpefondens Regnskaber for 1929 og 1930.
4. Forslag fra Ng. Afd. 19.
5. Valg af 2 Repræsentantskabsmedlemmer.

Formanden hød paa Repræsentantskabets Vegne velkommen.

Punkt 1. Til Dirigent valgtes G. O. F. Lund, Gb., og til Sekretær P. A. Jensen, Ro.

Dirigenten oplæste Dagsordenen, der godkendtes enstemmigt.

Punkt 2. *Formanden* henviste til Beretningen. Ønskes der nærmere Oplysninger om de forskellige Punkter, er jeg til Tjeneste med Besvarelser.

J. Knudsen, Gb., mente, at det var meningsløst Aar for Aar at holde denne Generalforsamling. Hvorfor kan Hjælpefondens ikke lægges ind under Organisationen og dermed ogsaa Generalforsamlingen.

Nedergaard-Pedersen, Gb., slog til Lyd for, at alle Mulkt betales af Fonden. Maaske lige undtagen, naar Spiritus har været Aarsag til Mulkten.

Bramsen, Pa., har længe været af samme Mening som Knudsen. Hjælpefondens skal ikke være noget selvstændigt.

Joh. Hansen, Ar., udbad sig Oplysning om Aarsagen til, at der i nogle Tilfælde kun var ydet delvis Erstatning, var det Spiritus?

Rasmussen, Gb.: Renterne af Kapitalen kan nu dække de aarlige Udgifter. Lad Kapitalen staa som et Fond i Organisationens og benyt Renterne til Dækning af Mulkterne m. m.

Eisenbeichler, Ar.: Bøder bør erstattes fuldt ud.

Formanden: Administrationen bliver ikke billigere hvis Fonden kommer ind under Organisationens, for det koster nemlig slet ikke noget nu. Repræsentantskabet spiser ikke Pengene op. Det staaer selvfølgelig ethvert Medlem frit at stille Forslag om en Omorganisation.

Bøderne, som de er betalt, er i Overensstemmelse med gammel Praksis. Er der Spiritus tilstede, saa faar vedkommende slet intet. Ved Suspension (kun et enkelt Tilfælde) fik vedkommende hele Beløbet udbetalt. De Retningslinier, der blev trukket ved Starten, er de gældende endnu, maaske har Tiden medført, at der bør gøres Forandringer, men der maa jo i saa Fald stilles Forslag.

J. Knudsen, Gb.: Man skal være varsom med Udbetaling af Bøder. Det skal ikke være en Sovepude for Personalet, at Hjælpefondens i alle Tilfælde betaler Bøden Skal der betales, saa betal enten det hele eller intet.

Ramkilde, Ar.: Er det Repræsentantskabet, der bestemmer, naar en Bøde skal betales? Hvorfor skal Hjælpefondens betale Husleje, naar ikke nogen af de andre Afdelinger af Organisationens betaler?

Milne, Gb.: Man kan ganske rolig betale enhver Bøde. Knudsen er ved Siden af.

Heftholm, Frh.: Vi bør stole paa Repræsentantskabet; vi kan ikke dømme her; lad dem om det; det er umuligt for os at sætte os ind i alle de Sager.

Joh. Hansen, Ar.: Administrationen vil sikkert ikke idømme Bøder, hvis de ved, at Hjælpefondens altid betaler.

Formanden: Jo de vil; men de vil i saa Fald bare sætte Bøden op. Lovene fastslaar bestemt, at er der »Spiritus« betales intet.

Det har alle Tider været Koutume *ikke* at trelle de enkelte Sager op paa Generalforsamlingen. *Joh. Hansen* vilde sikkert ikke selv være med til at betale alle de Krav, der stilles. Vi har ingen Ret til her at give Oplysninger om den enkelte; men jeg vil gerne være med til, at et Udvalg faar Lov til at gennemse de forskellige Sager.

Vi er ikke interesseret i at beskære den enkelte, men vi dømmer efter vor Mening og Overbevisning retfærdigt. Man skal være meget varsom med at fastslaa, at alle Bøder skal betales. Hjælpefondens skal ikke som Knudsen sagde være en Sovepude. Refererede et Tilfælde, hvor en Mulkt, der tidligere var 1 Kr. for en bestemt »Forseelse« eller nærmest Uheld, nu, efter at Hjælpefondens betaler, er sat op til 6 Kr.

Punkt 2. Enstemmig vedtaget.

Punkt 3. Kassereren henviste til Regnskabet i Beretningen.

Ramkilde, Ar., henstillede til Repræsentantskabet, at de slap af med Huslejen.

Formanden: Naar vi i Regnskabet staar for den Husleje, er det fra gammel Tid som Godtgørelse for Papir og andet Skrivemateriale, samt for Hjælp fra Kontorets Personale. Jeg synes ikke, vi skal se saa meget paa denne Post, ganske vist maa jeg indrømme, at den er maskeret; men enten Beløbet betales for det ene eller det andet, saa bliver Resultatet dog det samme.

Ramkilde, Ar.: De andre Afdelinger af Organisationens maa saa ogsaa betale Husleje.

Kassereren gav Oplysning om, at Organisationens Husleje er 1800 Kr., deraf betaler Hjælpefonden 150 Kr.

Skødt, Gb.: Saa vil jeg foreslaa, at der opføres 1800 Kr. i Husleje paa Organisationens Regnskab, saa var vi ude af det. *Regnskabet godkendtes.*

Punkt 4. Storm, Ng., forelagde Afdelingens Forslag og motiverede dette med, at Fonden var Genstand for Misbrug; refererede et bestemt Tilfælde, hvor en uberettiget havde faaet Understøttelse; men var dog ikke i Besiddelse af Navnet paa vedkommende.

Formanden har ikke noget imod Skødts Forslag, er klar over, at vi muligvis bliver snydt, der kan dog opstaa visse Vanskeligheder for en Enke med at faa dokumenteret sine økonomiske Forhold ved Afdelingen i den By, hun bor, f. Eks. København. Selv om vi faar Forslaget vedtaget, kan vi blive snydt, (fortalte et Eks.). Henstillede til, at man ikke fik denne Pasmus ind, den vil kun virke hæmmende paa nogle, som derved ikke faar Understøttelse, selv om de er trængende dertil.

Forskellige Talere havde Ordet for og imod Forslaget.

Ved Afstemningen blev Forslaget forkastet.

Punkt 5. K. Johansen genvalgt ved Akklamation. Generalforsamlingen sluttede Kl. 18,40.

P. A. Jensen.

Referatet kontrolleret.
Ejnar Christensen.



25 AARS JUBILÆUM

Efternævnte Lokomotivførere kan den 1. September fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd.

J. C. A. Malling, Kbhvns Godsbgd., Helgolandsgade 21, 3. V., fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Malling er godt kendt over det ganske Land, da han har været stationeret baade i Jylland og paa Sjælland og er ud af Lokomotivførerslæggt, og det er vel ogsaa derfor han er saa interesseret en Lokomotivfører, som han er,

og dertil kommer, at han er af dem, man henregner til de dygtige Lokomotivførere — rolig og ligevægtig.

Malling er kendt for sit venlige Sindelag, er altid — om gør lig — parat til at gøre en Kollega en Tjeneste, og saa er han — hvad der altid er velset paa Gb. — altid oplagt til et Spil Kort.

Det skal ligeledes fremhæves her, at Malling er et meget interesseret Medlem af Organisationens, og han vil sikkert paa Dagen modtage mange Beviser paa, hvor afholdt han er. Afdeling I bringer Malling sin bedste Tak for de svundne 25 Aar og ønsker Held og Lykke i Fremtiden

A—g 1.



J. C. A. Malling.



L. C. D. R. Sørensen.

Lokomotivfører *L. C. D. R. Sørensen*, Strandvejen 64, Korsør.

Jubilaren blev ansat 1. September 1906 i København som Lokomotivfyrbøder og blev forflyttet til Korsør 1910 og forfremmet til Lokomotivfører 1. November 1918 til Grindsted var der en kort Tid og kom saa igen til Korsør, hvor Jubilaren følte sig hjemme, og har i den Tid udført sin Gerning til alles Tilfredshed.

Jubilaren hører til de stille og rolige, men er bestemt og pligtopfyldende i sin Tjeneste, en god Kammerat og tillige et godt Medlem af D. L. F.

Korsør Lokomotivførerafd. ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke i Dagens Anledning og med Ønsket om fortsat Held og Lykke i sin Gerning i Fremtiden.

A. G.



M. Jensen.

Lokomotivfører *M. Jensen*, Rantzaustræde 34, Aalborg, Jubilaren, der blev ansat den 1. September 1906, kom ved sin Forfremmelse den 1. Februar 1919 fra Randers til Brande og kom til Aalborg i 1925.

Lokomotivfører *F. A. Nielsen*, Kærvang Allé, Aalborg. Jubilaren, der blev ansat i København, kom til Aalborg den 1. April 1907 og kom ved sin Forfremmelse den 1.

Februar 1919 til Struer og tilbage til Aalborg den 1. Oktober 1920.

Jubilarene er begge dygtige og pligtopfyldende Lokomotivmænd og tillige gode Kammerater og trofaste Organisationsmænd. De vil sikkert, afholdte som de er, blive Genstand for megen Opmærksomhed paa Jubilæumsdagen.

Vi ønsker dem begge Held og Lykke i Fremtiden.

K.

Endvidere vilde vor fleraarige Formand, nuværende Materialforvalter Rich. Lillie, kunde have holdt 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand, men —

Den 1. August fejrede Lokomotivfører K. M. Høyer sit 25 Aars Jubilæum. Jubilaren, der blev ansat den 1. August 1906 i Aarhus, kom ved sin Forfremmelse til Aalborg. Høyer, der er en dygtig og pligtopfyldende Lokomotivmand, har ved hele sin Færd gjort sig ualmindelig afholdt, hvilket han fik Bevis for paa sin Jubilæumsdag.

MOTORFØRERNES KREDS- BESTYRELSESMØDE

Kredsbestyrelsesmøde afholdtes paa Foreningens Kontor Torsdag d. 6. August. Samtlige Bestyrelsesmedlemmer H. P. Christensen, Ar., P. Jensen, Næ. og O. Berrig, Ac., var mødte.

Formanden bød velkommen og oplæste Dagsordenen, der godkendtes.

Sekretæren oplæste Forhandlingsbogen, der godkendtes.

Formanden omtalte Arbejdet for, at de før Lønningslovens Ikrafttræden udnævnte Motorførere, der fremtidig henførtes til 13. Lønklasse, kunde bevare de opnaaede Goder. Det var lykkedes Hovedbestyrelsen at opnaa, at Motorførerne bevarede Retten til Frirejse paa 2. Klasse, Uniform som 12. Lønklasse samt Godtgørelse for Overarbejde og Godtgørelse for mistede Fridage som fastsat for 12. Lønklasse. Endvidere at de, der den 1. Juli 1931 havde Ret til Frikort og 3 Ugers Ferie, ligeledes bevarede denne Ret. Berrig bad Formanden takke Hovedbestyrelsen for dens Arbejde herfor, men mente, at Ministeren her havde været mindre demokratisk end Rigsdagen med Lønningsloven, idet denne ikke alene gav Ret til den opnaaede Løn men endvidere Muligheder for fremtidige personlige Tillæg. Ministeren burde her have givet 3 Ugers Ferie og Frikort til Motorførere, naar dette kunde være opnaaet efter den gamle Lov. Kassereren oplæste Regnskabsoversigten. Indtægtssiden viste 2 458 Kr. 31 Øre og Udgiftssiden 2 278 Kr. 75 Øre. Kassebeholdning 179 Kr. 56 Øre. Toges til Efterretning.

Formanden meddelte, at der forelaa følgende Sager: En Sag om Forflyttelsesgodtgørelse efter den ny Tjenestemandsslov samt om Ret til sønderjysk Tillæg. Formandens Afgørelse godkendtes. En Besværing om Føring af Motorvogne ved Haandværker vedtoges det at fremme. En Sag om Tognedbrud samt en do. om Højhelligdagsarbejdsgodtgørelse var fremsendt til Generaldirektoratet,

hvorfra der endnu ikke var kommet Svar. Nogle Motorførere havde ønsket Udnævnelse til Lokofører med vedvarende Tjeneste som Motorførere. Gdir. havde dog afslaaet dette. En Sag vedrørende et Paakørselsuheld var overdraget Hovedformanden til nærmere Undersøgelse.

Kredsbestyrelsen vedtog enstemmig at udtale overfor Hovedbestyrelsen, at der snarest raades Bod paa den Uret, der skete Motorførerne ved Lønningslovens Vedtagelse.

Paa Forslag af Formanden vedtoges det at undersøge Afdelingernes Tjenestetider og i den Anledning at udsende et Cirkulære til samtlige Afdelinger.

Bestyrelsen omtalte de skete Forflytninger af Motorførere I og vedtog følgende Udtalelse til Hovedbestyrelsen:

»Motorførerkredsens Bestyrelse maa beklage den Maa-de, hvorpaa flere af Forflytningerne af Motorførere I fandt Sted, idet man anser det for at være et Brud paa Forhandlingen i Gdir. d. 26. Juli 1930.«

P. Jensen omtalte en Række af Velfærdsforanstaltninger, der vilde blive foretaget ved Ml. Vogne.

Formanden anmodede om, at Medlemmerne vilde sende alle Spørgsmaal og Sager angaaende Motorførernes nuværende og fremtidige Stilling til Kredsbestyrelsen gennem de respektive Afdelingsbestyrelser. O. Berrig.



Mot enmänsbemanning av lokomotiv. (I. T. F.)

Norska landsorganisationens kongress, som hölls i Narvik den 17 februari och följande dagar, antog enhälligt nedanstående resolution:

»Landsorganisationens XIII ordinarie kongress ansluter sig alla punkter till den av Norska lokomotivmannaförbundet till arbetsministeriet riktade protesten, i vilken protest också järnvägsmannaförbundet och den lokala samorganisationen deltagar, mot Luosavaara—Kirunavaara-A. B. avsikt att införa enmänsbemanning på de elektriska loken å bolagets växlingsbangård i Narvik.«

1½ pCt.s Lønedsættelse ved de svenske Privatbaner.

I Begyndelsen af dette Aar blev der afsluttet en Overenskomst mellem det svenske Jernbaneforbund og Lokomotivmandsforbund paa den ene Side og Arbejdsgiverforbundet for de svenske Privatbaner paa den anden Side, der gik ud paa, at der i det første Halvaar 1931 skulde udbetales det samme Dyrtidstillæg som i sidste Kvartal 1930, nemlig 31 pCt. til Lønninger og Gager, som oppebæres af de ved de store Privatbaner ansatte Folk, uanset at Pristallet er gaaet ned under 161. Da Pristallet i 2. Halvdel 1931 er faldet til 158, maatte man gaa til Forhandling om Dyrtidstillæggenes Størrelse for 2. Halvaar 1931.

Disse Forhandlinger fandt Sted den 6. Juni og forløb resultatløst. Stridsspørgsmaalet blev henvist til Forligs-

dommeren. Efter næsten fem Dages Forhandlinger faldt Kendelsen, som gik ud paa, at sænke Dyrtilstillæggene med ca. 2 Points, d. v. s. fra 31 til 29 pCt. for de tolv Privatbaner og fra 29 til 27 ved en stor Privatbane.

Som Følge heraf nedsættes Privatbanefolkenes Lønninger med 1½ pCt.

De spanske Jernbanemænds Fremskridt under det nye Regime i Spanien.

Da Diktaturet faldt, og den unge Republik rejste Hovedet i Spanien, blev det muligt for det spanske nationale Jernbanemænds Forbund at udvikles under friere Former og at plukke Frugten af mange Aars møjsommeligt Forberedelsesarbejde. Paa Forbundets aarlige Kongres i Salamanca i Begyndelsen af Maj Maaned vedtog Forbundet otte Anmodninger til Regeringen. Af disse er nu ikke mindre end fem blevet gennemført, nemlig: Indførelsen af Ottetimersdagen, de militære Tropper, der arbejder i Jernbaneselskabernes Tjeneste, bliver trukket tilbage; Arbejdere og Medhjælpere, der havde faaet deres Afsked paa Grund af Deltagelse i Strejker, bliver nu genantaget; Udvidelse af Antallet af Arbejderrepræsentanter i det øverste Jernbaneraad; og en Ændring af Jernbanernes paritetiske Udvalg. Disse Fremstød har selvfølgelig haft en heldig Indflydelse paa Medlemstallet; de sidste Tal viser, at der nu ialt er 40 000 organiserede Jernbanemænd. For at blive klar over, hvad dette vil sige, kan man gaa tilbage til 1. Januar 1930, da Totalmedlemstallet var 22 000 eller til Aaret 1924, da der blev betalt Kontingent til I. T. F. af 6 000 Medlemmer.

(I. T. F.)

TAK

Tak for al venlig Deltagelse ved vore kære Mands og Faders Død og Begravelse.
Anna Zabel.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.
Hjalmar Nielsen, Lokomotivfører, Randers.

Hjertelig Tak til Lokomotivfører og Lokomotivfyrbødere paa Aarhus H. for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. August d. A. En Mindedag, jeg aldrig glemmer. En særlig Tak til Lokomotivfører Tægge for hans glimrende Underholdning under hele Festen. — Tak!
J. Jensen Borup, Aarhus H.

Hjertelig Tak til Kolleger og Medansatte i Fa., Kd. og Lk. for al udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.
H. M. Petersen.

Tak for venlig Opmærksomhed ved vor kære Moder og Svigermoder Margrethe Andersens Død og Begravelse.
Familien.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum.
S. M. R. Poulsen.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.
H. Høyer, Lokfører, Ab.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Juni Maaned 1931 samt i Tidsrummet April—Juni 1931 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1930 i runde Summer.

	Juni Maaned		1931	
	1931*)	1930	Føregelse	Formindskelse
Personbefordring	4 320 000	5 190 000		**)870 000
Gods- og Kreaturbefordring	4 350 000	4 290 000	60 000	
Postbefordring	500 000	500 000		
Andre Indtægter	420 000	330 000	90 000	
Drifts-Indtægter ialt	9 590 000	10 310 000		720 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	9 890 000	9 830 000	60 000	
Drifts-Overskud	÷ 300 000	480 000		780 000

	April—Juni		1930—31	
	1930—31*)	1929—30	Føregelse	Formindskelse
Personbefordring	12 830 000	13 300 000		470 000
Gods- og Kreaturbefordring	12 910 000	13 100 000		190 000
Postbefordring	1 520 000	1 510 000	10 000	
Andre Indtægter	1 050 000	940 000	110 000	
Drifts-Indtægter ialt	28 310 000	28 850 000		540 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	26 620 000	27 340 000		720 000
Drifts-Overskud	1 690 000	1 510 000	180 000	

*) Anm. For hele Finansaaret udgør Afskrivningen 9 700 000 Kr. og Forrentningen 19 800 000 Kr.
**) I 1930 faldt Pinsen i Juni, i 1931 i Maj.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge M. Lerche, Carlsbergvej 4, er bortrejst fra den 10. August til den 12. September d. A.; hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge C. Algreen-Petersen, Valby Langgade 9. Telf. Valby 1001. Konsultationstid: Kl. 14—15 samt Onsdag Kl. 18—19.



Dødsfald:

Lokomotivfører K. Petersen, Esbjerg, d. 9.—8.—31.



Brokbandager

Underlivsbælter

Gummistrømper

Sagkyndig og omhyggelig Tilpasning.
Specialitet: Vanskelige Broktilfælde

Bandagist S. Vogel, Vestergade 3, København K.

DEN NY LAANEBANK A/S

Vestre Boulevard 9 og 11.

Telefon 438 og 9708

Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune som berettiget til at modtage Lønfor skrivelser fra Tjenestemænd.

**KORSØR
LØVE
MARGARINE**



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**



Ekvipér Dem i London-Magasinet

Gothersgade 17. Fredericia.

Fredericia Kul- og Brændehandel A/S

Telefon 955.

Telefon 955.

Alle Sorter Brændsel i prima Kvaliteter.

Fredericia Dampvaskeri,

Tøjet hentes og bringes overalt.

kemisk Tøjrensingsanstalt, Vendersgade 68 A.

Telefon 141.

Filial: Danmarksgade 21.

Ærb. M. Brodersen

DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGNING

(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal- og Selskabslokaler.

Telefon 85.

VALD. PETERSEN

Telefon 85

S. Bastiansen & Søn

Vendersgade 9 — Telf. 227

Uhrmager & Guldsmed

Fest- & Jubilæumsgaver

Avertér her i Bladet.

Brug Svendborg Eksport Mil-Co.

fin, flot og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velmagende.

HARALD HANSEN

A K T I E S E L S K A B

NYGADE 7 "

Damekonfektion,

færdige og efter Maal. ♦ ♦ ♦

♦ ♦ ♦ Imprægnerede Frakker.

Kun mod Rekvizition.

Tlf. Byen 3537.

Lagertid 9—5¹/₂.

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

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.

Udgaar 2 Gange mæl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Reventlowsgade 28, København V.

Telefon Central 14613. — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20 541.