

31. Aargang No 17

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. September 1931.

BREMSESPØRGSMAALET

Baade til Dagspressen og i et Interview med en Lokomotivmand har Statsbanernes Maskinchef udtalt sig angaaende Bremsningen i vore Godstog, der jo endnu foregaar med haandbetjente Skruebremser og efter Fløjtesignaler fra Lokomotivet. Udtalelserne er ikke ganske overensstemmende, eftersom Maskinchefen i sin Udtalelse til »Politiken« ikke omtaler Skruebremserne, men kun dette: At man ikke mener, det er nødvendigt at indføre Trykluftbremsen i Persontogene, da Vacuumbremsen, hvormed vort Personmateriel er forsynet, virker tilfredsstillende for disse Togarter og yder erfaringsmæssig fuld Sikkerhed.

Det er ganske naturligt, at Publikum har opfattet denne Udtalelse, som om det var en given Sag, at Godstogene nu blev forsynet med en gennemgaaende Bremse i Lighed med, hvad man i andre Lande anser for en uomgaaelig Nødvendighed for en sikker Fremførelse af disse Tog. Vi Lokomotivmænd har ogsaa hittil gaaet i den glade Tro, at man nu i Administrationen for de Danske Statsbaner endelig var kommet til Erkendelse af, at Lokomotivførernes Paastand om manglende Sikkerhed for rettidig Standsning af vore Godstog med det nuværende Bremsesystem er rigtig og godt underbygget.

Det er jo nemlig saaledes, at et Par Tilfælde i Godstogstrafikken uafviseligt har bekræftet Lokomotivpersonalets Paastand.

Det er derfor med stor Forundring, man i Lokomotivtidende læser om det Interview, der

har fundet Sted, og de Udtalelser, Maskinchefen ved denne Lejlighed er fremkommet med, gaaende ud paa: At vore haandbetjente Skruebremser er fuldt forsvarlige i Godstog af den Størrelse, man her i Landet kører med. Nu er det muligt, at Maskinchefen, dersom han for at bevise sin Paastands Rigtighed vilde foretage en Prøvekørsel selv med den højst tilladte Togbelastning, vilde faa Ret; thi Toget vilde da i alle Henseender være i forskriftsmæssig Stand, og man vidste, der foregik en Prøvekørsel. Men det er ganske afgjort, at Maskinchefen vilde faa en anden Opfattelse med Hensyn til Forsvarligheden af Skruebremsesystemet i vore Godstog, dersom han i længere Tid til Stadighed under alle Vejrforhold og særlig med Nattog vilde tage Ophold paa Maskinen, der fremfører de store Godstog paa den jyske Østbane. Men den helt rigtige Opfattelse af Spørgsmaalets Vigtighed vilde Maskinchefen dog først faa i det Øjeblik, han ikke længere stod paa Maskinen som Tilskuer, men overtog Rollen som ansvarlig Lokomotivfører.

Imidlertid staar nu Paastand mod Paastand. Hvem der i denne Sag taler med størst Kompetence, vil Jernbanefolk ikke være i Tvivl om. Anderledes stiller Sagen sig i Almindelighed for Publikum, der savner Forudsætninger for at dømme derom, og lettere lader sig berolige af en højtstaaende Embedsmands Udtalelser. Med al Respekt for Maskinchefens Person og Stilling fastholder vi dog vor Paastand om, at Skruebremsesystemet er forældet og byder ikke den fornødne Sikkerhed mod Katastrofer under Fremførelse af Nutidens store

Godstog og med den forcerede Toggang. Denne vor Paastand er desværre alt for godt underbygget med Erfaringer. Derfor er Skruebremsesystemet heller ikke forsvarligt. Først naar Lokomotivføreren selv har Bremsningen af Toget i sin Magt, kan man sige, der er tilvejebragt den fornødne Sikkerhed i Fremførelsen af vore Godstog. Om Skruebremsesystemets Usikkerhed, Mangler og Svagheder kunde der skrives en hel Historie, men er her indtil videre overflødig. Hidtil er de Uheld, der som Aarsag bl. a. maa tilskrives manglende eller svigtende Bremskraft, heldigvis kun gaaet ud over Dyr, Varer og dødt Materiel. Selv om ogsaa dette løber op til Summer, for hvilke der kunde være paamonteret Bremseapparater paa et stort Antal Vogne, saa vil dog Sagen stille sig helt anderledes den Dag, der af samme Aarsag sker Uheld, som kræver Menneskeliv. Lad os haabe, dette ikke sker. Faren er der — til trods for al Paapasselighed fra Lokomotivførernes Side, og trods aldrig saa mange Udtalelser af Maskinchefen om Forsvarlighed af Systemet.

Man behøver jo blot med Tanken paa de to sidste alvorlige Uheld at tænke sig blot det ene af de holdende og paakørte Tog som Persontog.

Tanken er alt for uhyggelig og Ansvar alt for stort til at kunne affærdiges med en Henvisning til Bekostningen og dertil en Udtalelse, der siger god for det nuværende System: thi er man ikke ude i det bare Bollemælk, saa maa det vel endnu være saadan, at den, der siger god for en Ting, ogsaa maa tage Ansvar derfor. I dette Tilfælde Maskinchefen. Bekostningen kommer man selvfølgelig ikke uden om, og den bliver vel ikke synderlig mindre, fordi den udskydes. Vil man Maalet maa man ogsaa gaa Vejen, saadan har det altid været, og sadan vil det altid blive. At der er andre Ting, som ogsaa trænger sig paa, er nok muligt, men hverken Togbelysningen eller Togopvarmningen i vore Persontog er saa daarlig sammenlignet med andre Landes, at det kræver en øjeblikkelig Forbedring frem for Bremsesystemet.

Ser man paa, hvad der ofres paa Motorvognsspørgsmaalet, faar man ikke Indtryk af, at det kniber saa meget med Pengene. Der skete vel ingen Skade, om man skød dette Spørgsmaal lidt i Baggrunden, indtil der fra andre Lande,

der har bedre Raad til at eksperimentere, foreligger Erfaringer for, hvad der i den Henseende er formaalstjenligt at anskaffe; og hellere bruge Pengene til et nyt Bremsesystem.

Maskinchefen nævnede fire Bremsesystemer og udtaler, at Økonomispørgsmaalet maa blive det afgørende ved Valget af Systemet. Dersom man dermed skal forstaa Anskaffelsessummen, kan man ikke ubetinget være enig med Maskinchefen; det dyreste System kan meget godt blive det mest økonomiske i det lange Løb. For Lokomotivførerne gælder det i første Række om at faa en praktisk, sikker og gennemgaaende Bremse betjent fra Lokomotivets Førerplads. I anden Række kommer for os Spørgsmaalet om Systemet, men det vilde vel forekomme alle mest naturligt at anvende samme System som vore Nabolande, saa meget mere, som dette har bestaaet sin Prøve fuld ud. Naar dertil kommer, at Statsbanerne allerede har ladet vore Godsyogne paamontere Kunze-Knorr-Bremseapparater til et Beløb af ca. 2 Millioner Kroner, saa synes Talen om et andet System lidt ved Siden af.

Men lad os kun vedgaa, at for den ældre Del af Lokomotivpersonalet vil dette ikke vække synderlig Forundring, om man bliver stillet over for dette Særsyn: At man ved de danske Statsbaner kører med et System i Persontogene og to eller tre forskellige Systemer i Godstogene. Det vilde kun være gammel pæredansk Praksis ved Maskinafdelingen; alting saa forskelligt som muligt, men hvad bliver der saa af Økonomien? I andre Virksomheder normaliserer man med Økonomi for Øje.

Skønt et gammelt Ord siger, at Forandringer og Forskelligheder fryder; saa fryder det dog ingenlunde Lokomotivpersonalet at arbejde med saa forskelligartede Ting, at man i en snæver Vending kan komme i Tvivl om, hvilket der er hvilket, og hvad der er hvad. Vi vil haabe, at sund Fornuft og Hensyn til, hvad der er praktisk i Samkvemet med vore Nabolande, ogsaa i dette vigtige Spørgsmaal maa blive det afgørende. Efter vor Mening taaler Sagen ikke at syltes hen, men kræver en snarlig Løsning. Det er Publikum og Statsbanerne i første Række bedst tjent med, men ogsaa Lokomotivpersonalet vil derved komme ud over et Forhold, der i Længden tager for stærkt paa Nerverne, fordi man ikke kan føle sig tryk.

Z.

FERIEHJEMMET

Sæsonen er forbi, og Feriehjemmet er ved at gøre op Resultatet for den nu afsluttede Ferietid. Det siges af dem, der er nøje kendt med Forholdene, at denne Sæson ikke har været saa god som den foregaaende, der ganske vist ogsaa var den bedste Sæson, Feriehjemmet har haft.

Vi var blandt Feriehjemmets sidste Gæster i Aar og hørte med til dem, der var der den Uge, det var Sommer i Danmark 1931. Der var jo ikke mange Gæster derede, endda August Maaned med Rette hører til de Maaneder, der henregnes til de egentlige Feriemaaneder, — hvorfor var der ikke saa mange Gæster som der burde være?

Det er et vanskeligt Spørgsmaal at besvare, hver Gang vi har været paa Hjemmet har vi truffet Kammerater, der er der for første Gang, og disse har uden Opfordring alle erklæret Hjemmet deres Kærlighed, det har langt overtruffet deres Forventninger paa alle Maader, saavel med Hensyn til Forplejning som med Beliggenheden, med den friske Luft og det friske Vand, og med det Udsyn over store Vidder, der paa dette Sted aabner sig som næsten ingen andre Steder i vort flade Land.

Stedet, der paa den ene Side beskyttes af en Skanse og paa den anden af det mægtige Kohorn. Skansen med sine lune Gryder, Kohornet med sine friske havombruste Hvilepladser og storslaaede Udsigter. I Vest mod Kattegat og Fyn. I Øst mod Kalundborg, og i Syd over Kalundborg Fjord mod Asnæs, og i Nord ind over Refsnæs med sit bølgeagtige Landskab. Landet, der ser ud som havde det været et vældigt Hav med mægtige stivnede Bølger. Visse Steder paa Refsnæs tror man sig hensat til Norge blandt dette Lands Fjælde.

Netop fordi Landet ved vort Feriehjem er saa egenartet, over det sin Tiltrækning, saa Gæsterne stadig længes efter at komme paa Opdagelsesrejse ud i Landet efter nye Udsigter.

Ogsaa denne Gang traf vi Kammerater, der for første Gang var paa Hjemmet, og ogsaa nu hørte vi dem udtrykke deres Glæde og Begejstring over Hjemmet, der, trods de var kommet med spændte Forventninger, langt havde oversteget disse. Og dette skete denne Gang i Slutningen af August.

For os, som elsker vort Feriehjem, gør det

godt at høre denne Glæde, disse uforbeholdne Erklæringer, derfor er det uforstaaeligt, at Hjemmet er saa daarligt besøgt i For- og Eftersæsonen. Det drejer sig vist om for Lokomotivmændene at faa Ferie i Tiden fra Midten af Juni til Midten af August, og de tror vist, at Ferie ikke er Sommerferie, naar den ligge lidt forud for eller efter den nævnte Tid.

Hvor var der pragtfuldt de sidste Dage, Feriehjemmet var aabent, hvor var Luften frisk og dejlig. Der burde jo have været det dobbelte Antal Gæster dernede — baade for Gæsternes Skyld og for Feriehjemmets Skyld.

Prøv en Gang vort prægtige Feriehjem udenfor den egentlige Ferie, og det kan hændes, at den Fred, den Ro virker saa velgørende, at Forsøget gentages.

Ja, det vi egentlig vilde sige til Lokomotivmændene er, benyt Hjemmet flittigt, ikke kun i Ferietiden, men i hele Sæsonen — thi der er godt at være.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Jubilæumsvirak.

I det sidste Nummer af »D. L. T.« finder man en Omtale af de sidste Jubilarer med de sædvanlige smukke, men ret overflødige Ord, som kan siges om en Jubilar. Dygtig Lokomotivfører, rolig, ligevægtig, nobel, pligtopfyldende, god Organisationsmand, habil Kortspiller o. s. v., men man studser over følgende tre smaa Linier: »Endvidere vilde vor flereaarige Formand, nuværende Materialforvalter Rich. Lillie, kunde have holdt 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand, *men* — — — og fire Tankestreger? Hvis ikke dette lille *men* og disse Tankestreger havde staaet der, var der ingen Grund til at studse over den lille Notits, da enhver nuværende Lokomotivmand ved, hvilken Betydning Rich. Lillie har haft indenfor D. L. F., og at ikke hans Efterfølgere maaske ønsker at sætte ham særlig i Relief er forstaaeligt, men for udenforstaaende, og Bladet bliver ogsaa læst af mange ikke Lokomotivmænd, ser det mærkeligt ud, at Rich. Lillie kunde have holdt Jubilæum som Lokomotivmand, *men* — — —? Den, der har læst Lovtalerne over de øvrige Jubilarer, vil uvilkaarlig komme til at tænke: hvad mon der har været i Vejen med ham? Har han ikke været en dygtig Lokomotivfører? eller maaske urolig og uligevægtig? eller en daarlig Organisationsmand? eller maaske, det værste af alt, en daarlig Kortspiller? Det er forstaaeligt, at der er Kolleger, som frabeder sig enhver Omtale i Bladet i Anledning af deres Jubilæum. Disse Jubilæumskroniker er ofte lige saa komiske som de — uden Tvivl — er velmente. Det vilde være tilstrækkeligt

blot at bekendtgøre, at den Dato kan vedkommende fejre 25-Aars Jubilæum som Lokomotivmand, saa kan man vist roligt gaa ud fra, at han har været en tilstrækkelig dygtig Lokomotivfører og ligeledes i nogen Grad pligtopfyldende. Ellers havde han næppe opnaaet det Resultat.

J. Milne.

Milne véd, at Lokomotivmændene fejrer 25 Aars Jubilæum, naar de har været ansat 25 Aar som *Lokomotivmænd*. Vist saa godt som alle andre ansatte fejrer Jubilæum paa 25 Aarsdagen for deres Indtræden i Statsbanernes Tjeneste. Men den Maade, Lokomotivmændene gør det paa, har været gældende fra Tidernes Morgen — saa vidt vi ved.

Vor flereaarige nu afgaaede Formand kunde alt-saa have holdt Jubilæum som Lokomotivmand den 1. September, men da han ikke er Lokomotivmand mere, og ikke har været det de sidste ca. 2½ Aar, kan han *ikke* fejre et saadant Jubilæum. Der ligger ikke andet eller mere i det end foran nævnt — og vi har blot erindret om 25 Aarsdagen.

Der er paa ingen Maade tilsigtet noget af det, Milne med en lidt frodig Fantasi har faaet lagt i de fire Tankestreger.

Af Omtalen ved Lillies Afgang véd Medlemmerne meget godt, at der *intet er i Vejen med ham* for at bruge Milnes Ord.

Red.

RATIONALISERING AF LOKOMOTIVBYGGERIET I U. S. A.

Lokomotiver paa Afbetaling.

I en af *National City Bank of New York* ud-given Maanedsbetretning offentliggøres en Plan for Fornyelse af de amerikanske Baners Lokomotiver, der, selv om den ikke kan bruges i denne Form i alle Lande, fortjener Opmærksomhed. Planen er udarbejdet under Medvirkning af den bedste tekniske Sagkundskab, hvorved baade tekniske og økonomiske Synspunkter er taget i Betragtning. Hvad der anses for fordelagtigst i Amerika, — navnlig med Hensyn til Rationalisering ved Fornyelse af Lokomotivparken — kan i Hovedsagen ogsaa gælde andre Steder.

Den udarbejdede Plan begynder med at tilbage-vise den Anskuelse, at Nyanskaffelser er overflødige, da Jernbanerne nu skulde have naaet Højden for sin Udvikling, og at det nu er tilstrækkeligt at holde det forhaandenværende Materiel i brugbar Stand. Ganske vist er Banenettet ikke udvidet af nogen Betydning i de senere Aar, men Udviklingen er gaaet i Retning af Forhøjelse af Banernes Ydeevne. Siden 1923 er Nettotonkilometeren pr. Togtime steget med 53 Procent, som maa tilskrives en stærkere Vognbelastning (6,7 Procent), længere Transport pr. Dag (16,2 Procent), højere Nyttelast pr. Tog (27,2 Procent) og forøget Hastighed med Godstogene (21,5 Procent). Lokomotivernes Trækkekraft er forhøjet

nerne egne Værksteder, er holdt udenfor og an-gives i de sidste tre Aar til at have kostet syv Gange saa meget som der er anvendt til Anskaf-felse af nye Lokomotiver. Af Lokomotivparken var i 1929 35 Procent = 21 000 Stkr. over 20 Aar og 13 000 Stkr. var under 10 Aar. Efter Byggetem-poet i de sidste fem Aar vil det vare 65 Aar, inden de forhaandenværende Lokomotiver erstattes af nye, og lægger man den gennemsnitlige Afskrivning for de amerikanske Baner (3,2 Procent) til Grund, gi-ver det en Fornyelsesperiode paa 31 Aar.

Disse Forhold sammenligner Amerikaneren med sin Automobilindustri. Hvor vilde det være muligt, siger han, for en Autofabrik med en maskinel Ud-rustning fra 1915 at konkurrere med en Fabrik byg-get i 1930? I Autoindustrien er den almindelige Af-skrivningssats for Maskiner ca. 20 Procent. Selv af de i Dag benyttede Metalforarbejdningsmaskiner, som bruges i ethvert Maskinværksted, er kun 56 Procent højst 10 Aar gamle, og denne Klasse Ma-skiner hører endda til de ældste og i sin Art sta-bileste. Der mangler altsaa, hedder det videre, en planmæssig Lokomotivfornyelse, som gaar Haand i Haand med en rigtig Afskrivningsprocent. Denne Mangel forklares ud fra, at rettidig Afskrivning og Fornyelse af Lokomotivparken ikke spillede no-gen Rolle i en Tid med raske Udvidelser af Bane-nettet og Trafikken; de gamle Lokomotiver med ringe Ydeevne blev sat ind paa nye Baner, men da der nu ikke bygges nye Baner, faar de Lov til fra 27 300 kg til 31 800 kg og Damptrykket fra 13,8 Atm. til 17,5 Atm. (gennemsnitligt), og samtidig er Kulforbruget gaaet ned fra 585 kg til 485 kg pr. m² Hedeflade i Timen, svarende til en Nedgang fra 9,3 kg til 8,4 kg pr. Hestekrafttime.

Antallet paa nye Lokomotiver har svinget stærkt. Efter Krigen er det gaaet ned til at ligge 200 Pro-cent under de bedste Aar, hvad der naturligvis vir-ker meget uheldigt for Lokomotivfabrikkerne og di-rette eller indirekte fordyrer Lokomotiverne, saa det i sidste Instans bliver Banerne, der kommer til at betale for Lokomotivfabrikernes Arbejdsmangel.

For at kunne bestride Trafikken under alle For-hold befinder Banerne sig i en vanskelig Stilling. Lokomotivbygningens Teknik ændres hurtigt og et moderne Lokomotiv forældes lige saa hurtigt; der-for bygger Banerne ikke Lokomotiver, som der ikke er øjeblikkelig Brug for. I indtrædende trafiksvage Aar sættes Lokomotiver ud og benyttes atter, naar Trafikken kræver det, men man kører saa med forældede Lokomotiver.

I Femaaret 1905—1909 byggedes i U. S. A. gen-nemsnitlig 3991 Lokomotiver om Aaret, og Bygge-riet gik derefter tilbage til et Aarsgennemsnit af 1670 Stkr. i Aarene 1920—1924 og sank i Femaaret 1925—1929 til 892 Stkr. pr. Aar. Endskønt Tallet paa ophuggede Lokomotiver er steget, er Lokomo-tivernes gennemsnitlige Levealder blevet højere. I 1910 var 60 Procent under 10 Aar; i 1920 var 39 Procent og i 1929 var kun 21 Procent under 10 Aar. Disse Angivelser dækker kun Antallet og ikke Ydeevnen. De omfangsrige Ombygninger og Repa-rationer af gamle Maskiner, som er udført paa Ba-

at blive, hvor de er, og kræver langt større Driftsomkostninger end et moderne Lokomotiv. Hele Fejlen bunder i, at Afskrivningen paa det gamle Materiel er for lille, men Banerne vil af Hensyn til Aktier og Aktionærer saa nødtigt gaa med til en større Afskrivning.

Den amerikanske Finansieringsplan gaar ud paa intet mindre, end at Banerne køber Lokomotiver paa Afbetaling. Fabrikkerne overlader Banerne Lokomotiver imod, at Købesummen betales i Løbet af femten Aar, hvorefter de er Banens Ejendom og kan efter Planen bruges som Reserve i ti Aar. Man regner dog med, at Fremskridt indenfor Lokomotivbyggeriet og Reparationsomkostninger nok skal sørge for, at det ikke kan betale sig at bruge Maskinerne efter femten Aars Forløb; det vil praktisk talt sige, at Lokomotivparken fornyes hvert femtende Aar. Denne Finansieringsplan skulde ikke blive dyrere for Banerne end den, der benyttes nu.

Da Lokomotivfabrikkerne ikke har Midler til at finansiere en regelmæssig Lokomotivudveksling, vil der blive dannet en særlig Finansorganisation, der skal arbejde som en Hypothekbank. For Fabrikkerne vil det under Antagelse af, at der til Stadighed er Brug for 45 000 Lokomotiver med 25 Aars Levetid betyde en årlig Leverance af 1800 Lokomotiver mod 892 Stkr. nu. Anskaffelsessummen for den nuværende Lokomotivpark i U. S. A. anslaaes til 2 Milliarder Dollars, og en Fornyelse af samme vil koste 2,5 Milliarder Dollars. De årlige Lokomotiv-Driftsomkostninger, d. v. s. Reparationer, Brændsel, Pudsning og Afskrivning beløber sig til 1,5 Milliarder Dollars = 75 Procent af Anskaffelsessummen. Deraf er en stor Post Ombygning og Reparationer, hvortil der i Aarene 1926—28 medgik 435 Millioner Dollars om Aaret eller mere end 20 Procent af Lokomotivernes Anskaffelsessum.

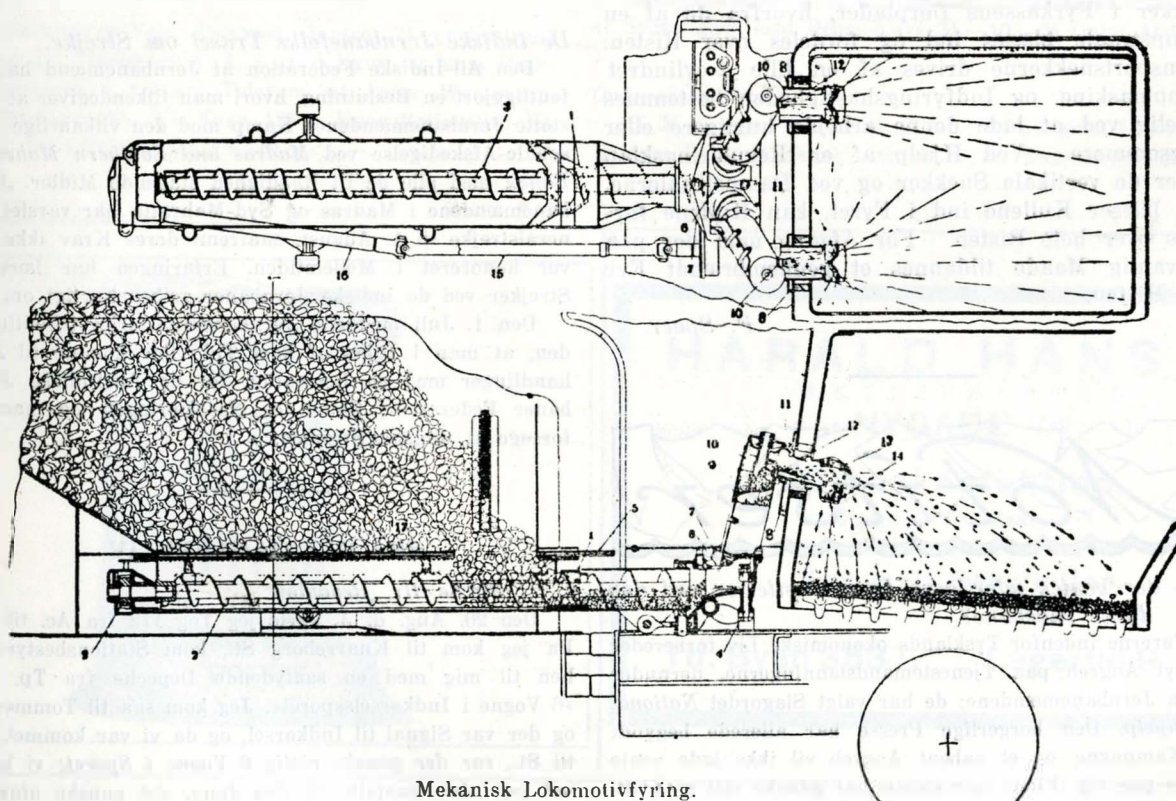
cresc.

POLSKE GODSTOGSLOKOMOTIVER MED MEKANISK FYRING

Naar Fyringen i en Lokomotivkedel skal give gode Resultater — saavel i Retning af en god Dampudvikling som en god Udnyttelse af Brændselet, maa Fyret tildannes og vedligeholdes saaledes, at der finder en frisk Forbrænding Sted overalt paa Risten. Det er vanskeligere at holde et friskt Fyr paa et stort Ristearreal end paa et mindre, og man regner, at Ristefladen højst kan være 5 m², naar der fyres ved Haandkraft. Men Udviklingen har kræ-

vet Lokomotiver med meget større Risteflade, og man har derfor i mange Aar brugt mekaniske Fyreapparater i Amerika, hvor man nu har Lokomotiver med op til 15 m² Risteflade og et Kulforbrug af 12—14 Tons i Timen.

De amerikanske Baner har bestemt sig til at indføre mekanisk Fyring paa alle Hurtigtogslokomotiver. De regner med, at Lokomotiverne faar 10 Procent større Trækkekraft og ca. 15 Procent min-



Mekanisk Lokomotivfyring.

dre Kulforbrug. Det forklares derved, at der med Haandkraft ikke kan indfyres mere end 500 kg Kul pr. m² i Timen, men med mekanisk Fyring kan der indfyres indtil 1000 kg Kul pr. m² i Timen. Den forhøjede Trækkeevne og Kulbesparelsen fremkommer af en kraftigere Dampudvikling ved den mere regelmæssige Kultilførsel over hele Risten og ved, at Lufttilførslen til Fyret gennem Risten ikke hæmmes under Fyringen. Det giver en høj og konstant Temperatur i Fyrkassen og en økonomisk Forbrænding, og bringer ogsaa den Fordel med sig, at Lokomotivfyrbøderen bedre kan bistaa Lokomotivføreren i Sikkerhedstjenesten.

Nu har de polske Statsbaner anskaffet sig 2 Stkr. 1 E-Godstogslokomotiver med mekanisk Fyring. Disse har en Risteflade af 4,5 m², som jo ikke er større, end at Haandfyring kan anvendes, naar der bruges gode Kul, men naar der bruges Kul af lavere Varmeindhold, bliver Kulforbruget saa stort, at mekanisk Fyring er nødvendig.

Lokomotivfabrikken *Cegielski*, Posnan i Polen, har bygget de nye femkoblede Lokomotiver. Cylinderdiametern er 650 mm, Drivhjulsdiameteren 1450 mm, Ristefladen 4,5 m² og Damptrykket er 14 Atm. Adhæsionsvægten er 85 Ton (17 Ton pr. Aksel).

Fyreapparatet er af en Type, der anvendes meget i Amerika. Den bestaar, som vist i Figuren, af en under Tenderen anbragt horisontal Transport-snekke, der transporterer Kullene hen til den ved Fyrkassens Bund liggende Fordeler. Her knuses Kullene til en passende Størrelse og løftes af to vertikale Transportsnekker op i de to Fordelingsmundstykker i Fyrkassens Dørplader, hvorfra de af en Dampstraale blæses ind og fordeles over Risten. Transportsnekkerne drives af en lille 2-cylindret Dampmaskine, og Indfyringshastigheden bestemmes følgelig ved at lade denne arbejde hurtigere eller langsommere. Ved Hjælp af en Reguleringsklap under de vertikale Snekker og ved Dampstraalerne, som blæser Kullene ind i Fyret, kan Kullene fordeles over hele Risten. Før Afgang maa der paa sædvanlig Maade tildannes et gennembrændt Fyr paa Risten.

F. Spøer.



Kan der ventes yderligere Lønnedsættelse ved den tyske Rigsbane?

Førerne indenfor Tysklands økonomiske Liv forbereder et nyt Angreb paa Tjenestemandslønningerne, derunder ogsaa Jernbanemændene; de har valgt Slagordet *National Selvhjælp*. Den borgerlige Presse har allerede begyndt en Kampagne, og et aabent Angreb vil ikke lade vente længe paa sig. Finansministeren har ganske vist meddelt, at han ikke paatænker en yderligere Nedsættelse af Tje-

nestemændenes Lønninger, men naar man tager de hidtil indvundne Erfaringer i Betragtning, har Statens Tjenestemænd ikke den alleringeste Grund til at stole paa Ministerens Ord. Jernbanemændene forbereder sig da ogsaa, som Organet for det os tilsluttede Enhedsforbund meddeler, paa en Kamp.

De tjekkiske Værkstedsarbejdere indenfor Jernbanen kræver en 40-Timers Uge.

Et Fællesudvalg bestaaende af Repræsentanter for den os tilsluttede »Unie« og Jernbanemændenes Forbund har indsendt et Andragende til Jernbaneministeriet, hvori de foreslaar Indførelsen af en 40-Timers Arbejdsuge i Værkstederne uden Lønnedsættelse. Den umiddelbare Anledning til dette Skridt var Fremsættelsen af et Lovforslag om en almindelig Indførelse af 40-Timers Arbejdsugen uden Lønfradrag; Lovforslaget blev fremsat af det tjekkiske og det tyske socialdemokratiske Parti i det tjekkoslovakiske Parlament.

Hviledage for Jernbanemændene i Japan.

Forvaltningen for de japanske Statsbaner har besluttet at yde Lokomotivpersonalet tre og Konduktørerne to betalte Fridage maanedlig. Indtil nu havde disse Kategorier uofficielt en eller to Fridage om Maanednen. Beslutningen er en Følge af de mange tekniske Forbedringer, der er indført i den senere Tid ved de japanske Statsbaner, hvorved man sparer menneskelig Arbejdskraft. Desforuden har de ansatte ved de elektriske Baner allerede tidligere officielt faaet tre til fire Fridage. Indførelsen af regelmæssige Fridage kommer ca. 12.000. Tog-Tjenestemænd og 15.000 Lokomotivfolk tilgode.

I. T. F.

De indiske Jernbanefolks Trusel om Strejke.

Den All-Indiske Federation af Jernbanemænd har offentliggjort en Beslutning, hvori man tilkendegiver at ville støtte Jernbanemændenes Kamp mod den vilkaarlige Personale-Afskedigelse ved *Madras and Southern Mahratta-Banen* med alle de til Raadighed staaende Midler. Jernbanemændene i Madras og Syd-Mahratta har varslet Generalstrejke til 1. August, saafremt deres Krav ikke bliver honoreret i Mellemtiden. Erfaringen har lært, at Strejker ved de indiske Jernbaner griber hurtigt om sig.

Den 1. Juli meddelte Jernbaneministeriet Offentligheden, at man i Løbet af kort Tid vilde komme til Forhandling med en Delegation for de All-Indiske Jernbaner Federation; Emnet er Nedsættelsen, og man vil forsøge at undgaa Strejken.

FRA DET DAGLIGE LIV

Ærede Hr. Redaktør!

Den 20. Aug. d. A. kørte jeg Tog 112 fra Ac. til Od. Da jeg kom til Knarreborg St., kom Stationsbestyreren hen til mig med en saalydende Depeche fra Tp. St.: »6 Vogne i Indkørselssporet«. Jeg kom saa til Tommerup, og der var Signal til Indkørsel, og da vi var kommet ind til St., var der ganske rigtig 6 Vogne i Sporet; vi kørte ind paa. Jeg paatalte til den fung. det ganske ulovlige og uholdbare heri, og at den Slags skulde han ikke gøre

en Gang til. Den fung. mente ikke, det havde noget at betyde, hvad enten der stod 6 Vogne eller der stod 1 Vogn.

Det skal her bemærkes, at der ret hyppig står en Vogn ved Pakhuset, Sporet er blindt Spor, og hvor Sporet ender, er Pakhuset udfor. Det er heller ikke saa sjældent, vi slet ikke faar noget at vide om, at der er 1 Vogn ved Pakhuset.

4 Dage efter, dette skete, kørte jeg samme Tog, og da jeg kom til Knarreborg St., fik jeg igen en Depeche: Vogne ved Pakhuset, Tommerup St. Jeg bad saa den fung. paa Kg. St. om at ringe til Tp. St., at hvis der stod mere end 1 Vogn i Indkørselsspor, maatte St. rangere Toget ind. Da vi kom til Tommerup, var der Signal til Indkørsel, og der var 1 Vogn ved Pakhuset.

Nu vil jeg gerne spørge Dem, Hr. Redaktør, om det i det hele taget er lovligt at sætte Signal til Indkørsel til et Spor, hvor der findes Vogne, hvad enten det er 1 Vogn eller flere Vogne. Jeg mener, det er ulovligt! Stationsforstanderen paa Tommerup St. er af en anden Mening. Han kom hen til mig den 24. Aug. og sagde, at hvad St. her foretog sig, skulde de nok til enhver Tid svare for, hvis jeg vilde, kunde jeg indberette Sagen. Vi er flere, som er interesseret i at høre, om ikke St. skal rangere Toget ind, naar der findes Vogne i Sporet.

W.

Stationen skal indrangere Toget, naar Togvejen er belemret. Det er lige ulovligt, enten der staar en eller seks Vogne.

Red.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Vald. Petersen, Jagtvej 74, er bortrejst fra den 11. September d. A. i ca. 4 Uger, og hans Praxis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Wassmann, Nørrebrogade 168. Tlf. Taga 126 x. Konsultationstid: Kl. 12—13 samt Onsdag Kl. 18—19.

JERNBANEFØRENINGEN

Den 1. September fejrede Jernbaneforeningen 40 Aars Jubilæum ved en Fest, der afholdtes i Nimbs Lokaler i København.



Udnævnelse fra 1.—9.—31:

Motorfører II V. C. Schlosser, Esbjerg, til Lokomotivfører i Tinglev (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder T. G. Pedersen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning:

Lokomotivmester II C. W. Sørensen, Tønder, ifølge Opslag til Frederikshavn fra 1.—9.—31.

Lokomotivfører G. Laursen, Brande, til Aarhus H. fra 1.—9.—31.

Lokomotivfører K. Rasmussen, Tinglev, til Brande fra 1.—9.—31.

Lokomotivfyrbøder K. A. Nielsen, Herning, til Kalundborg under 18.—8.—31.

Afsked:

Lokomotivfører A. S. C. Petersen, Roskilde, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—31 (min. Afsk.).

Ordensdekoration:

H. M. Kongen har under 13.—8.—31 udnævnt Lokomotivfører P. J. G. Staal, Aarhus H., til Dannebrogsmænd.



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 Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5¹/₂.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. September.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20541.

**KORSØR
LOVE
MARGARINE**



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**



Brokbandager

Underlivsbælter

Gummistrømper

Sagkyndig og omhyggelig Tilpasning.
Specialitet: Vanskelige Broktilfælde.

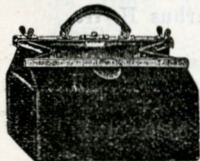
Bandagist S. Vogel, Vestergade 3, København K.

Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, flot og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velsmagende.



Lædervare - Forretningen

Sdr. Boulevard 44-46

Tlf. Vester 1494 v
anbefales.

Reparationer udføres.

Rejsekuffetter, Citytasker, Portemonnæer, Skoletasker,
Tegnøbøger, m. m. i stort Udvalg.

Blomsterforretning

H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10-3 og 6-7

Lørdag 10-2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6



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 Lønforskrivninger fra Tjenestemænd.

Svendborg

SVENDBORG Orleans Eddike
PASTEURISEREDE

Husk Svendborg Bryghus Øl

Thi sted

De køber Deres Fodtøj bedst og
billigst i

Skotøjsmagasinet Valbak

Tlf. 394 Tlf. 394

Reparationer udføres smukt og billigt

— Leverandør til Varelotteriet —

Ekvipér Dem i

Engelsk

Beklædnings Magasin

NYTORV.

Tlf. 247.

Tlf. 247.

Viborg

Tlf. Gør Deres Indkøb hos Tlf.
901 MARTIN LAUTRUP 901
Absolut billigst. Største Udvalg.
Kjoler - Konfektion - Tæpper
Sengeudstyr - Linoleum - Tricotage
Leverandør til Lotterierne

Viborg Andelsmejeri

Telefon 170

Leverer

kun 1. Kls Mejeriprodukter

Brande

W. NIELSEN

Urmager og Guldsmedeforretning

Brande

Største Udvalg i

• Jubilæums og Brudegaver •

Køb Deres

Kød, Flæsk og Paalæg
hos mig.

Kun prima Varer til
absolut billigste Priser.

Fr. Eriksen.

Telf. 167.

Største Udvalg i

Tobak og Cigarer,

Vine og Spirituosa.

Tlf. 92 H. L. Aastrup. Tlf. 92

J. Søndergaard

Storegade 18

Brande

har det største Udvalg i Dame-
og Børnehatte, Broderier og Garn,
Dame- og Børnestrømper.

Lunderskov

Missionshotellet Lunderskov

anbefales Tjenestemænd. — Fuld Pension. Enkelte Dage Kr. 2,75.
Middag Kr. 1,25. — Aften Kr. 1,25. — Kaffe med Brød 55 Øre.
Ingen Drikkepenge.