



31. Aargang No. 6

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Marts 1931.

MANGLENDE FORSTAAELSE

II

I en foregaaende Artikel har vi omtalt en Sag angaaende Vinduesviskere, som Generaldirektoratet har beskæftiget sig med i ti Aar og som endnu er paa Forsøgsstadiet. Netop nu, i denne Sneperiode, er denne Sag aktuel. Ikke paa noget andet Tidspunkt føles Manglen af Vinduesviskere stærkere end naar Sneen sætter sig i tykke Lag paa Frontvinduerne og hindrer alt Udkik. For den, der ikke, som Folkene i Generaldirektoratet, savner al Forstaaelse af Nødvendigheden af en snarlig Gennemførelse af en eller anden Foranstaltning til Afhjælpning af Udkiksmisøren, er det ubegribeligt, at man ikke i Løbet af saa mange Aar er naaet til et Resultat. De, der forstaa, hvorledes Situationen er, naar Sneen flyger omkring Lokomotivet, de, der kender Situationen lidt fra Landevejene i Sneperioder, forstaa ogsaa, at det er et — vi kan vel nok benytte Udtrykket umenneskeligt — Forlangende, at Lokomotivmændene skal staa med Hovedet udenfor Førerhusets Skærm for at holde Udkik, naar Sneen flyger dem ind i Øjnene, trænger ind mellem Frakkekrave og Hals, ned ad Bryst og Ryg, saaledes at Kuldegysninger er den første Følge. — endsige naar Lokomotivet pløjer Snedriverne fra hinanden og kaster Dynger af Sne op paa Fyrpladsen, op om Ørerne paa Lokomotivmændene, og lægger sig i Dynger paa

Gulvet, saa der vades i Sne, op i Tenderen, saa Kulbeholdningen er saa iblandet Sne, at Fyring besværliggøres i høj Grad.

Saaen er Arbejdsforholdene paa Lokomotivets Fyrplads, og da der mangler det Apparat, der kan holde Vinduerne rene for Sne, enten det nu bliver Vinduesviskere eller et andet praktisk Apparat, saa tvinges Lokomotivmanden til at holde Hovedet uden for Huset, uanset om Farten er 60 eller 90 km, for at holde Udkik med Banen, med Signaler m. m., for selv under de ugunstigste Vejrforhold at skabe tilstrækkelig Sikkerhed for Tøget og dets kostbare Last, enten af Mennesker eller Gods. Ethvert Menneske maa kunne forstaa, at det, som er paakrævet paa et Automobil, paa en Sporvogn, for at Kørerne kan holde Udkik, ogsaa er nødvendigt paa et Lokomotiv.

Javel, vi siger, at ethvert Menneske kan forstaa dette, men alligevel, naar man efter ti Aars Forløb endnu kun er kommet paa Forsøgsstadiet, naar man mener, at det er tilfredsstillende at fortælle os, at man nu vil foranstalte Forsøg med det eller det Apparat, saa maa det skyldes manglende Forstaaelse af Situationens Alvor. Der er skellig Grund til at faa Gang i denne Sag, og det ses ogsaa, at man andetsteds godt forstaa Nødvendigheden af at faa klaret dette Spørgsmaal. For Eksempel har man i Tyskland et Apparat til dette Brug, der arbejder automatisk, d. v. s. bevæges i en Bue ved Hjælp

af Trykluft. Vi har ganske vist ikke Trykluftbremse, men det varer vel næppe saa længe, inden vi faar den; men Apparatet kan jo indrettes ogsaa uden Trykluft, f. Eks. kan det arbejde paa mekanisk Maade.

Men Apparatet mangler, enten man indretter det paa den ene eller den anden Maade, bør det snart færdigkonstrueres og paasættes alle Lokomotiver, saavel Motor- som Damplokomotiver. Og da Arbejdet under ugunstige Vejrforhold forøges meget for Personalet paa Lokomotivet, vil det være naturligt, at Apparatet arbejder mekanisk eller automatisk.

Motorvognene har nu løbet paa de danske Statsbaner de sidste 3—4 Aar, med større eller mindre Held — der har jo været mange Vanskeligheder at overvinde. Hvorvidt man nu er naaet saa langt, at Børnesygdommene kan siges at være overstaaet, skal ikke omtales her, men der er en anden Vanskelighed, der ogsaa viser sig at være tilstede, og er af en saadan Beskaffenhed, at den endnu ikke er overvunden, og det er Spørgsmaalet Forberedelses- og Afslutningstiderne for Motorkøretøjer.

Det er nu 2 Aar siden, at Organisationen i en Skrivelse til Generaldirektoratet stillede et Forslag i saa Henseende, men Tiden er gaaet, og stadig ligger det Spørgsmaal uløst, — man kan ikke i Generaldirektoratet klare denne Sag, maaske fordi der er flere forskellige Typer. Noget i den Retning fortælles der, og Organisationen, der er i Besiddelse af en englelig Taalmodighed, venter og venter, at »noget skal vise sig«, men den venter stadig forgæves, i hvert Fald indtil nu. Vi vil slet ikke tale om, at Organisationen i sin Skrivelse bad om Forhandling om Spørgsmaalet, for saa vidt Generaldirektoratet ikke kunde gaa ind paa det fremsatte Forslag, men Forhandlingsreglernes Bestemmelse om Tidsfristen er forlængst overskredet.

Denne Sag maa, som de andre vi har omtalt, ind under Rubrikken »Manglende Forstaaelse, thi hvad andet kan den komme ind under end under dette Begreb, naar man skal vente Aarevis paa at faa ordnet dette Spørgsmaal. Det kan vel ikke være saa vanskeligt, det maa da være muligt at komme paa Talefod om Realiteterne i Sagen og naa til en Ordning, thi denne Sag indeholder vel endnu ikke

store Penge, og rent bortset fra denne Side af Sagen maa den vel bringes i Orden, inden det sidste Motorkøretøj leveres. Vi var jo mange, der troede, at vi, naar vi fik en Chef ude fra det private Erhverv, saa fik vi det saa højtpriste private Erhvervs Tempo indført, men er det Tempoet, saa kan vi med Beklagelse konstatere, at det under alle Omstændigheder staar Maal med Statsbanernes hidtidige Tempo, ja er endog ved at komme ind som en flot Nr. 1 hvad angaar Langsomhed. Men maaske Chefen har smøget Farten af sig, da han tog Plads i Chefstolen, — smøget den af sig, som naar man smider en Frakke, og helt og holdent tilpasset sig efter de hidtil herskende Forhold.

Hvad enten nu det ene eller det andet er Grunden, saa synes vi, at en almindelig Velanstændighedsfølelse snart tvinger Sagen frem til Afgørelse; der maa da være en eller anden Grænse for, hvor længe man kan sylte den Sag.

Nu maa Tidspunktet for at faa den Sag ud af Verden snart være inde, og vi haaber paa, at en Paamindelse ad denne Vej skal kunne bevirke, at Sagen findes frem til en hurtig og forstandig Behandling.

SNEEN OG TOGSTANDSNINGER

Den første og den anden Søndag i denne Maaned har Vejret vist sit barske Ansigt frem, idet det baade sneede stærkt og blæste kraftigt. Disse sammenstødende Omstændigheder foraarsagede selvfølgelig, at Sneen føg sammen og flere Steder bevirkede Togstandsninger foruden adskillige Forsinkelser. Man læser disse Meddelelser som Selvfølgeligheder, det er aabenbart, at naar det sner og det blæser, saa skal der være Togstandsninger, i hvert Fald paa Frederikssundsbanen. Hvis ikke man fik at vide, at en eller anden sad fast paa denne Bane i et saadant Vejr, saa maatte der være sket det vidunderlige, at en eller anden Leder af Toggangen havde tænkt sig om, og enten havde sendt en Sneplov ud forud for et Tog, eller ogsaa tillige havde formindsket Toget saa stærkt, at Lokomotivet var fuldt ud Herre over det. Men endnu er Planen ikke brudt, man etablerer altsaa til

Stadighed den regelmæssige Togstandsning paa den Bane.

I København var der saaledes den første Søndag store Forsinkelser i Nærtrafikken. For denne Trafiks Vedkommende skulde man da i hvert Fald have Lov at tro, at den kunde foregaa uden nævneværdige Forsinkelser. Men det viser sig jo Gang paa Gang, naar det indtræffer med Snefygning, at det volder ret store Kalamiteter. Vi maa formode, at Distriktsledelsen gør, hvad den mener der bør gøres og kan gøres, for at undgaa disse beklagelige og ubehagelige Forsinkelser, men gør den nu ogsaa tilstrækkeligt? Der er en Ting, det straks bliver galt med i Snevejr, og det er Sporskifterne. Paa en saa stor Banegaard med dens omfattende Spor anlæg er der jo et Utal af Sporskifter, og dem gælder det jo i første Række om at holde i Orden. — Men der er jo ogsaa et Utal af Arbejdsløse. Hvis Sporskifterne ikke holdes i Orden, har vi det første Tillob til Togstandsning, enhver Forsinkelse er jo en Standsning i den regelmæssige Drift. Der er, saaledes ser vi paa det, næppe antaget et tilstrækkeligt Antal Mand til dette Arbejde, og Følgen er, at der sker Afbræk i den normale Toggang. Sporskifterne bør altsaa først og fremmest holdes i Orden, og dertil skal der meget Mandskab.

Den dyre Installation af Gasrør; efter Sigende har denne Historie kostet en Snes Tusinde Kroner; den er jo ganske forfejlet, naar Sneen smelter løber Vandet ned og slukker Gassen.

Naar Forholdene i et saadant Vejr bliver noget vanskelige og unormale, ser det ud, som Ledelsen, der, naar Solen skinner og Vejret er godt, er selvbevidste nok, ikke er saa overlegne, som de gerne vil give det Udseende af, men tværtimod taber Hovedet og træffer Dispositioner, der gør Situationen værre end den er. Det kan der nævnes Eksempler paa for Københavns Vedkommende.

Det synes ogsaa mærkeligt, at ligegyldigt hvor galt Vejrguderne raser, finder Distriktsledelsen ingen Anledning til paa eget Initiativ at formindske Togstammen, nej, man lader O-Maskinerne slæbe af med sine 27 Vgl., — uanset at de 7 Vgl. var mere end tilstrækkeligt til Antallet af Rejsende. Vi ved ikke, om de ledende Herrer Trafikmænd ikke forstaar, at det samtidig med, at man holder Sporskif-

terne rene, er det lige saa nødvendigt at formindske Togene det mest mulige, ja mere, for saa vidt man vil undgaa Togstandsning, thi det er bedre at holde Banen aaben med smaa Tog end at sidde fast med store. Det er temmelig afgjort, at Trafikfolk ikke tager Vejrforholdene tilstrækkelig i Agt; naar den for Toget normerede Maskine i Følge Træktabel-len skal gaa med et vist Antal Vgl., er der selvfølgelig ikke et Menneske, med Undtagelse af Lokomotivførerne, der tænker paa Muligheden af, at det, der staar i Træktabel-len, kan være adskillige Gange for stort, naar Vejret er saadan som det er nu, da disse Linier skrives, og det kan det. Det kan maaske være svært for en Lokomotivfører at skønne over, hvor meget han kan paaregne at køre med, vi maa naturligvis i denne Forbindelse hellere sige, hvor meget han kan komme igennem med, men Stationen bør kunne give Oplysninger, der kan danne Grundlag for et Skøn. Der er ingen Tvivl om, at for saa vidt Lokomotivførerne vilde benytte den Medbestemmelseret, de har med Hensyn til Togenes Størrelse, og med Henblik paa det Forhold, der her omhandles med Hensyn til Formindskelse af Togstammerne, vilde efter alle Solemærker at dømme, Antallet af Togstandsninger formindskes betydeligt, fordi der er ingen Tvivl om, at de fleste Togstandsninger skyldes efter Omstændighederne for store Tog, uanset om de efter et Kik i Træktabel-len vilde blive betegnet som smaa.

Maaske er der det i Vejen, at Trafikledelsen ikke vil tage tilstrækkeligt Hensyn til Lokomotivførernes Mening om Togstørrelser, derfor bør der gives Stationerne fornøden Instruction, thi det, det drejer sig om, er, at Trafikken ikke standses.

Hvis man kom bort fra den Slendrian, det under normale Forhold gaar under, hvor Togens Størrelse er forud givet, og kom ind paa at tage et passende Hensyn til Vejret, til Snestorme f. Eks., saa vilde meget forme sig anderledes end nu, hvor f. Eks. 27 Vgl. hænges paa O-Maskinen i Snestorm, uanset at der kun er 27 rejsende, og at de 27 Vgl. vejer, som var der 72.

Der er ingen Bevægelighed i Ledelsen, der er Planer for Togenes Formering, og disse Planer skal følges indtil, som det hedder, en kompetent Forsamling træffer Beslutning om Forandring, eller indtil Togene sidder fast.

**DOBBELT SKORSTEN PAA DE
JAPANSKE LOKOMOTIVER**

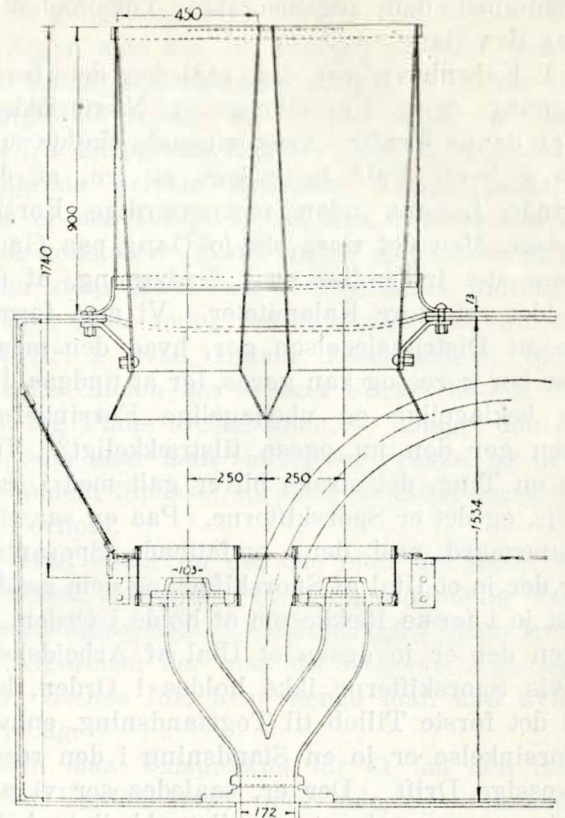
Ved Verdens-Konferencen vedrørende Maskinkraft, der fornylig blev afholdt i Tokio, Japan, holdt Mr. P. de Gruyter, Direktør ved de Hollandsk-Ostindiske Baner, et Foredrag om Forsøg, foretaget med et Mallet Lokomotiv fra den smalsporede Hollandsk-Ostindiske Bane. Resultaterne af disse Forsøg viste, at i de eksisterende Mallet Lokomotiver forefaldt et urimeligt Spild af Kraft ved Igangsætningen og naar Farten øgedes, samt at kun en meget ringe Procentdel af Spilledampen var nødvendig til Fremstilling af Trækket.

Opmærksomheden blev henledt paa en fremlagt Tegning af en dobbelt Skorsten, der særlig var at anbefale til Kedler i smalsporede Lokomotiver, hvis Højde jo er begrænset.

Som et Resultat af Konferencen har nu Dr. Asakura, Chef for de japanske Jernbaners Ingeniør-Bureau, overtalt de kejserlige Jernbaner til at foretage Forsøg med et Lokomotiv af 2 C-O-Typen, forsynet med Dobbelt-Skorsten.

Denne Maskine blev bygget i Nagoya Værkstederne under Opsyn af Afdelingsingeniør Mr. Naya ska, og ovenstaaende Tegning viser et Snit gennem Dobbelt-Skorstenen og Udgangsrørene.

Nogle Forsøg er foretaget med Lokomotivet og viser følgende Resultater:

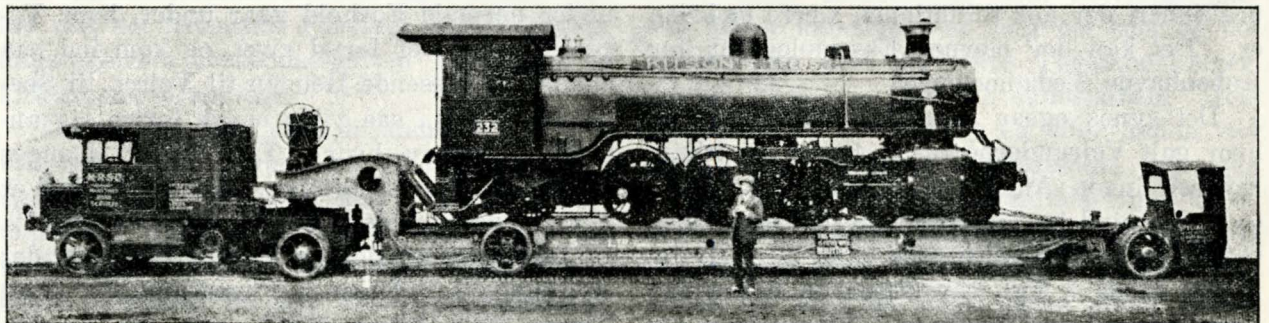


	kg Kul		kg Vand		Max Vakum i	Aske i	Forhold mellem	Tryk
	pr. løbende km af Lokomotiv	pr. 100 Tons km af Last	pr. løb. km af Lokomotiv	pr. 1000 Tons km af Last	Røgkamm. mm af Vandsejle	Røgkamm. kg	Aske og Kul pCt.	i Cylinder kg/cm ²
Normal Skorsten	14.53	25.8	98.5	175.0	160	43.42	2.72	0-29-0.45
Dobbelt Skorsten	12.50	23.0	88.1	161.8	155	27.95	2.06	0-14-0.22

LOKOMOTIV PAA LANDEVEJEN

I England har Transporten fra Fabrik til Udskebningssted af smalsporede Lokomotiver, bestemte til Kolonierne, altid voldt Vanskeligheder, og oftest maatte Maskinerne skilles ad, førend de pr. Godsvogn kunde føres gennem de mange forholdsvis lave Tunneller, der er saa almindelige i Nordengland.

Nu har en Lokomotivfabrik i Leeds konstrueret en mægtig Landevejsmaskine, der foreløbig har transporteret 5 Lokomotiver a 53 Tons fra Leeds til Manchester. Afstanden fra Fabrik til Havnen er ca. 15 danske Mil, og trods det bakkede Terræn og de middelmaadige Veje forløb Transporten uden Uheld. Landevejene har endnu Betydning!



»Pacifik« Type paa Vej til Sudan ad engelsk Landevej.

SKIBE MED HURTIGTOGSFART

Det hurtigste Skib i hele Verden er for Tiden det italienske Flotilleføerskib »Nicolosa da Ricco«, som paa en Prøvefart den 3. April 1930 opnaaede en Hastighed af 41,5 Sømil i Timen. Da en Sømil er 1852 Meter, er de 41,5 Sømil i Timen lig 77 Kilometer i Timen, hvilket overstiger Grundhastigheden for mange Hurtigtog. Ganske vist maa der her gøres den Indvending, at man ikke uden videre kan sammenligne en med et Krigsskib over en kortere Distance opnaaet Hastighed med et Fragtskib eller et Jernbanetog, og dertil kommer, at der til den Hastighed gennem Vandet kræves en saa stor Kraftudfoldelse, som kun kan tænkes i et Krigsskib.

Et Lokomotiv paa 2000 H. K. er i Stand til at fremføre et Tog paa 70 Vgl. med 77 Kilometers Fart i Timen, men til at give det omtalte 2010 Tons store italienske Skib samme Fart er det udrustet med Maskiner paa 60 000 H. K. Naar denne Sammenligning er gjort, saa er det for at bedømme Hastigheden i Forhold til et nærliggende kendt Objekt. Iøvrigt kan Sø- og Landfartøjer ikke anbringes paa samme Nævner, særligt af den Grund, at Bevægelsesmodstanden i Vand er meget større end i Luft.

Sammenligner man Skibes Hastighed med hinanden, ser man, at Bestræbelserne for større Hastigheder er lige saa store for Passagerskibe som for Krigsskibe, endskønt hver Sømil i forøget Hastighed kun faas ved en overordentlig Stigning i Maskinydelsen. Nogle spredte Eksempler vil be-

vise det. Det tyske Krigsskib »König«, bygget 1913, med et Deplacement paa 28 800 Tons (Vægten af den Vandmængde, som Skibet fortrænger), kunde med sine 28 000 H. K. opnaa en Hastighed af 20,5 Sømil. Det i samme Aar byggede Skib »Derfflinger« paa 26 000 Tons Deplacement blev bygget til en Fart af 28 Sømil og maatte derfor have Maskiner paa 90 000 H. K. Hastighedsforøgelsen paa 7,5 Sømil for det noget mindre Skib fordrede altsaa 62 000 H. K. mere. Saa forstaar man, at en Panserkrydser paa 30 000 Tons for at sejle 36 Sømil behøver Maskiner paa 180 000 H. K., d. v. s. et svømmende Stor-Kraftværk, og at Cunard-Liniens under Bygning værende »4-Dages Damper«, en Oceankæmpe paa 75 000 Tons, skal have Maskiner paa 200 000 H. K., for i 4 Dage at føre Skibet over Atlanterhavet med en Fart af 31 Sømil i Timen.

Det »blaa Baand«, Æresprisen for den hurtigste Sejlads over Atlanten, har i mange Aar tilhørt Cunard Liniens Damper »Mauretania«, indtil det for et Par Aar siden erobredes af »Bremen«.

Med 70 000 H. K. sejler »Mauretania« 25 Sømil i Timen, medens den tyske Damper »Columbus« af omtrent samme Størrelse for at sejle 21 Sømil i Timen kan nøjes med 28 000 H. K. For saa vidt er Forholdet ens mellem Krigs- og Passagerskibe, og til en vis Grad kan man godt sige Jernbanetog, idet det er de sidste Kilometer (Sømil) i Hastigheden, der fordrer saa stor Kraftudfoldelse og Kulforbrug.

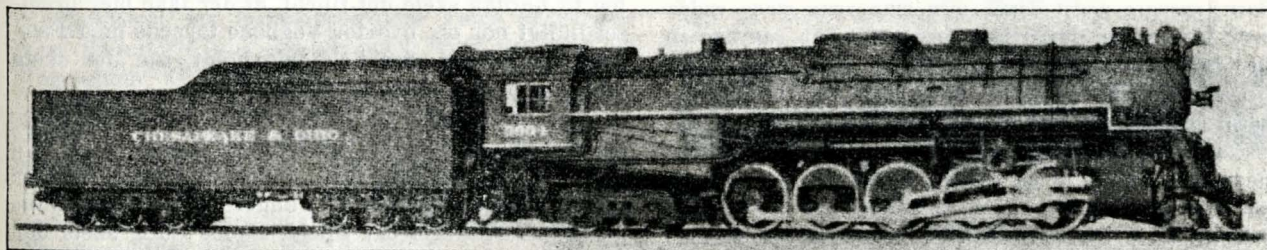
Memo.

VERDENS STØRSTE 2-CYLINDREDE DAMPLOKOMOTIV

Atter er vi i Stand til at meddele om et nyt Kæmpelokomotiv, Verdens største, som naturligvis er bygget i Amerika. Et Jernbaneselskab Chesapeake — Ohio-Banen, som bl. a. transporterer Kul fra Kulgruberne i West-Virginia til Udkibningshavnene paa Eriesøen, har udrangeret nogle uøko-

nomiske og forholdsvist smaa Lokomotiver i nævnte Fart og til Erstatning bestilt 48 af disse Kæmper paa Lima-Lokomotivfabrikken.

Ved Lokomotivets Konstruktion har man tilstræbt at fremstille et billigt Lokomotiv med den størst mulige Trækkekraft. Da det første kom paa Prøvetur viste det sig, at disse Bestræbelser var lykkedes fuldt ud. Hvad man straks lægger Mærke til er den ualmindelig store Fyrkasse, der maalt



Verdens største 2-cylindrede Damplokomotiv.

Cylinderdiameter	737 mm
Slaglængde	864 mm
Drivhjulsdiameter	1 753 mm
Total Hjulafstand	30.32 m
Trækkekraft uden Hjælpemaskiner	41 500 kg
Trækkekraft med Hjælpemaskiner	48 900 kg

Total Ildpaavirkningsflade	615 m ²
Risteflade	11,3 m ²
Overhedeflade	281 m ²
Damptryk	18,2 at
Lokomotivets Tjenestevægt	257 t
Tenderens Tjenestevægt	193 t
Kulbeholdning	30 t
Vandbeholdning	89 m ³

ved Bundrammen er 4,15 m lang og 2,75 m bred, hvilket giver det næsten utrolige Ristestareal af 11,3 m². I Fyrkassen findes 3 Stkr. Nicholson-Vandkamre (Lok. Tid. Nr. 17 og 18 1927), og i Forlængelse af Fyrkassen findes et 1,676 m langt Forbrændingskammer.

Rundkedlen er konisk og har 3 Bælter, hvoraf det største har en Diameter af 2,743 m. Kedlen er bygget af Nikkelstaa og Røgkamret af almindelig Staalplade. Rundkedlens Længde er 6,4 m og indeholder 59 Stkr. 57 mm Kedelrør og 275 Stkr. 89 mm Kedelrør. I Røgkamret findes en Overheder. Man har valgt saa store Kedeldimensioner — navnlig af Fyrkassen — for at holde Forbrændingshastigheden indenfor økonomiske Grænser, naar Lokomotivet arbejder haardt. Lokomotivet er indrettet med mekanisk Fyreapparat samt en Worthington Fødevandsforvarmer med en Kapacitet af 45 000 Liter i Timen. Denne er indbygget i Røgkamret, men er beskyttet mod Røggassegs Paavirkning. Paa Rundkedlen findes en Sandkasse, der rummer ikke mindre end 2 m³ Sand, med 5 Sandrør paa hver Side. Under Igangsætningen og paa Stigninger benyttes nogle Hjælpemaskiner, der er anbragt og virker paa den bagerste Truck.

cræsc.

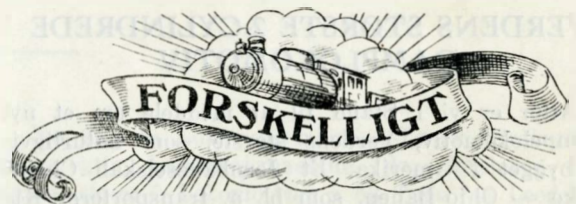
BEKYMRINGER

Naar Forældre med Børn, som har naaet den Alder, hvor de skal udrustes og udstyres til at træde ud i Livet paa saa pæn en Maade, som det er muligt, tænker paa, at Dagen for Konfirmationen nu nærmer sig, hører man ofte: »Ja, havde vi nu blot haft en Konfirmationsforsikring til at dække den betydelige Udgift med«. Dette er jo ogsaa sandt, thi for mangfoldige Hjem blandt Tjenestemænd er en saadan Konfirmation jo en Dag, hvortil der ikke alene ses hen til med Glæde men ogsaa med dyb Bekymring og, hvorledes man nu skal kunne skaffe Dækning for de store Omkostninger, der er forbundne dermed. Den os tilmaalte Gage er jo desværre ikke saaledes, at vi kan holde Konfirmationsfest uden at stifte Gæld, og endnu mindre kan Hjem, hvori der opvokser Børn, opspare noget dertil, men maa være glade endda, naar Indtægt og Udgift blot nogenlunde kan gaa lige op. Der findes jo nok en Del Selskaber, som tegner Konfirmationsforsikringer, men naar man ved, at der foruden Agenter, der tegner denne, er et stort Antal Mennesker, der alle skal leve deraf og tjene derpaa, forstaaer man ogsaa, at en saadan Forsikring vil være all for dyr. Dette indsa ogsaa de Mænd, der i 1882 stiftede »D. S. B. Tjenestemænds Børneforsørgelsesforening«, og i den Tid, der er gaaet siden, har denne vokset jævnt og stille, ligesom den har været til meget Glæde og Støtte for sine Medlemmer. Endnu høres dog fra Medansatte Spørgsmaal om, hvad det er for en Forening, og hvorledes den arbejder, og jeg skal derfor kort omtale dette.

Naar et Barn indmeldes i Foreningen efter Daaben, og man regner dets Konfirmation til det fyldte 14. Aar, vil der med en maanedlig Præmie af 45 Øre være indbetalt Kr. 75,60, og dette plus Renter Kr. 16,68 og even-

tuelt Overskud give ca. Kr. 95,00. Dette Beløb kan jo firdobles, eftersom man ønsker at betale 0,90, 1,35, 1,80, 2,25 o. s. v. pr. Maaned, hvilket man selv kan vælge frit. Hvor der er flere Medlemmer paa samme Sted, vælger disse en Tillidsmand til at opkræve og indsende Kontingentet, og bor et Medlem alene paa et Sted, kan Kontingentet indbetales paa Postgirokonto. Der er naturligvis ingen Risiko forbundet med at være Medlem jfr. Loven, hvoraf det fremgaar, at dersom Barnet dør, vil hele det indbetalte Beløb + Rente blive udbetalt Faderen, og hvis denne dør, vil hans Enke blive spurgt, om hun ønsker at fortsætte med Betalingen indtil Barnets Konfirmation, eller hun hellere vil have det indbetalte Beløb + Rente udbetalt. Foreningen, der jo er 42 Aar gammel, har en aarlig Ind- og Udbetaling paa ca. 10 000 Kr., samt en Formue paa ca. 50 000 Kr., der naturligvis tilhører Medlemmerne. Alle Kategorier af Tjenestemænd, saavel Kontor-, Trafik-, Maskin-, Bane- som Søfartspersonale er repræsenterede i vor Forening, og der er Tillidsmænd i de fleste større Byer over hele Landet. Hele Foreningens Virksomhed gaar ud paa at gavne sine Medlemmer, og Administrationsudgifterne er saa smaa, at der i Reglen ved Opgørelserne vil fremkomme et Overskud, der ogsaa tilskrives disse. Det kan derfor absolut anbefales allerede Medansatte med Børn at tænke over dette, inden de tegner nogen anden Forsikring. Love tilsendes, og Forespørgsler besvares gerne uden Forbindelse til Formanden, Portør E. E. Ferdinandsen, Post VIII, København H, eller til undertegnede Kasserer.

Pakmester C. D. Christensen,
Helsingør.



18. Februar. Ved Ombordsætningen af Sovevogne i Fredericia i Toget fra Esbjerg til København Nat-ten til Lordag skete det Uheld, at der ikke blev bremset tidligt nok op, hvorfor Vognene tørnede mod Færgens Stoppebom, der heldigvis holdt, saa der skete ikke andet end materiel Skade.

Der er indledet en Undersøgelse for at faa konstateret, hvor Skylden for Uheldet ligger.

Gud ved, om ikke den under Stensballe afskaffede Tomandsbetjening af Rangerlokomotiverne kunde have forhindret det Uheld. Denne Gang skete der intet, men —

*

2. Marts. Da Toget, der i Aftes skulde komme til Tønder Kl. 21,30, naaede Døstrup Station, afsporede Motorvognen i Sporskiftet. Der skete kun materiel Skade, og den var ubetydelig. Det eneste, Passagererne mærkede, var et Ryk gennem Toget, der et Øjeblik efter stod helt stille. De rejsende blev en Del forsinket. Der blev i Hast rekvireret Hjæl-

petog fra Padborg, der straks gik i Gang med at løfte den afsporede Motorvogn op paa Skinnerne igen.

Aarsagen til Uheldet er endnu ikke fuldt opklaret, men man mener, at Sporskiftet ikke har fungeret tilfredsstillende. Færdselen opretholdes ved, at Togene Nord og Syd fra holdt ved hver sin Ende af Stationen og optog de rejsende.

I det hele taget har Døstrup Station haft et Par Tycho Brahes Dage. I Lørdags strejkede Motorvognen foran Motortoget, hvilket havde til Følge, at der opstod en Del Forsinkelse, der hovedsageligt gik ud over Skoleeleverne.

*

Der fandt i Middags et Togsammenstød Sted paa Mariho Ståtion. Et Lokomotiv, der holdt paa et Sidespor, fik afkørt den ene Cylinder, fordi Lokomotivet ikke holdt sporfrit. Begge Lokomotivførere var uden Skyld i det passerede.

*

4. *Marts.* Der fandt i Morges ved Vigerslev en Togafsporing Sted, som forvoldte nogle Forsinkelser i Løbet af Morgentimerne. Alt er dog forlængst genoprettet. Det var et stort Godstog, der afgik fra København Kl. 3,08, der afsporede ved at køre ind paa Sandsporet. Paa Grund af Sne og Is var det ikke muligt at faa Toget standset, inden det naaede Sandsporet, trods Anvendelsen af Sand m. m.

*

Ved Vindblæs Station, i Nærheden af Løgstør, var der nær haendt en Ulykke, idet et Automobil med stærk Fart kørte ind paa Overskæringen paa Stationen. Lokomotivføreren slog Bremsen haardt paa, hvilket Chaufføren ogsaa gjorde, med det Resultat, at Bilen snurrede rundt og kørte ned ad Skraaningen, uden at den uheldige Bilist kom noget til.

*

5. *Marts.* Paa Rønne H. er der i Gaar Efm. sket et Toguheld, ved hvilket der dog heldigvis kun anrettedes materiel Skade.

Godstoget fra Neksø kom som Følge af et forkert Sporskifte ind paa et Spor, hvor der stod en Togstamme af Godsvogne.

Før Lokomotivføreren kunde faa standset sin Maskine, var denne med ret stor Kraft tøruet imod de holdende Vogne. Der skete ingen Afsporing, men flere af Godsvognene led ved Kollisionen nogen materiel Skade, mens derimod Lokomotivet slap fra Sammenstødet uden Mên.

Som Følge af Uheldet forsinkedes Eftermiddagstoget 1,15 til Neksø, der skulde bruge Lokomotivet fra det ankommende Godstog, en god halv Times Tid.

*

9. *Marts.* Haderslev Amtsbaner har i Aftes været ude for et alvorligt Uheld. I Nærheden af Kastvraa gik der Ild i en af de store Motorvogne, som

paa nær Stellet nedbrændte til Grunden. Motorvognen var paa Vej ud til Ørsted, hvor en anden Motorvogn sad fast i Sneen. Ved Kastvraa vilde Vognen forcere en Snedrive, herunder gik der Ild i Carburatoren, og inden man fra Personalets Side kunde gribe ind, havde Ilden saa voldsomt fat i Vognens Træværk, at der intet var at udrette.

*

11. *Marts.* »Berl. Tid.« skriver: Allerede da Lønningsforslaget var til 1. Behandling i Folketinget, var den Anbefaling, som Socialdemokraterne gav det Forlig, de selv havde underskrevet, meget forbeholden. Finansminister Bramsnæs udtalte, at hvis han skulde have udarbejdet Forslaget, vilde det have faaet en helt anden Karakter. Da man spurgte, hvilken Stilling Ministeren da havde tænkt sig at indtage, svarede han, at der ikke skulde bruges flere Peng, men *Fordelingen* burde være en anden.

Nu har Socialdemokraterne i et Underudvalg fremsat »Forslag til Overvejelse vedrørende eventuelle Ændringer«. Dette Udtryk skal forstaas saaledes, at der ikke er Tale om Ændringsforslag, men om en *Skitse!* Den gaar ud paa, at der skal tages fra 150 til 800 Kr. fra alle Slutlønninger over 6600 Kroner, og at Pengene (ialt en lille halv Million) skal flyttes til de lavestlønnede.

Fra socialdemokratisk Side hævder man, at Formaalet er blot at sondere Stemningen. Hvis de øvrige Partier ikke akcepterer Ændringerne, vil man antagelig falde tilbage paa Forligs-Forslaget.

Der næres ikke Tvivl om, at den socialdemokratiske Føler har *taktiske* Formaal, idet den skal søge at dæmpe Misfornøjelsen hos Sølvsnorene. Men den Slags Manøvrer betyder naturligvis en Fare for Forslaget som Helhed, og inden for Tjenestemandskredse er der megen Ængstelse for, at Forliget vil blive sprængt.

Lønningsudvalget begyndte et Plenarmøde Kl. 2, og her ventedes det, at baade Konservative og Venstre vil afvise det socialdemokratiske »Forslag til Overvejelser«.



JUBILÆUM

Den 1. April kan de i det følgende nævnte *Lokomotivførere* fejre 25-Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd: *J. P. Sørensen*, Svanemosegaardsvej 20, V. *Andreasen*, Sdr Boulevard 129, 3., *N. Sørensen*, Strindbergsvej 44, og *P. H. Kohl*, Esbern Snaresgade 22, 3., alle paa Gb.

De er alle 4 brillante og gode Kammerater, og den ene kan ikke fremhæves for den anden.



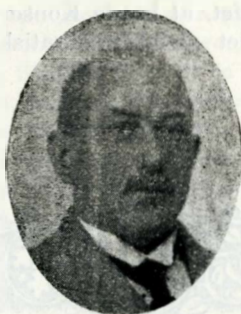
J. P. Sørensen.

J. P. Sørensen er af Naturen stille og rolig, har altid passet sin Gerning paa en saadan Maade, at man gerne nævner ham, en Mand, hvorom man kan sige: Den Mand er Guld værd! Ja, Sørensen hylder ganske sikkert Princippet: »Tale er Sølv, men Tavshed er Guld».



V. Andreasen.

Andreasen er en over hele Landet indenfor Lokomotivmandsstanden kendt Mand, han har i Afdelingen beklædt flere Tillidshverv og er kendt for den Aabenhed, hvormed han forfægter sine — man kan vist godt sige — idealistiske Standpunkter, har ogsaa vist ved given Lejlighed, at der i ham banker et varmtførende Hjerte for hans Medmennesker. Er der en eller anden, der skal have gjort en Tjeneste, gaar han aldrig forgæves til Andreasen.



N. Sørensen.

N. Sørensen har ogsaa indenfor Afdeling I gjort god Fyldest som Bestyrelsesmedlem, har som Sekretær saavel i Afdelingen som i Bestyrelsen gjort et stort Arbejde, og har forstaaet at affatte alt i en kort, klar og tydelig Form. Han har været Afdelingsformanden en udmærket Støtte.

Som mange Aars Ordensmand paa Opholdsstuerne bør Sørensen ogsaa nævnes. Et Eksempel paa, hvilken Respekt han paa dette Omraade forstaar at skabe, kan bedst illu-

streres ved, at man overfor en mindre proper Kollega kun behøver at komme med en Bemærkning om at ville sladre til Sørensen. Synderen skal da nok i de fleste Tilfælde rette sin Forsøelse.



P. H. Kohl.

P. H. Kohl er ogsaa en Mand, vi alle kan se op til, en Mand med et aldrig svigtende Humør, og som aldrig gaar af Vejen for en Spøg; at Jyden sidder ham i Blødet, ser man bedst deraf, at han altid er rede til at træde hjælpende til, hvis der mangler en Mand ved det grønne Bord.

Kohl er en nobel Mand saavel i som uden for Tjenesten, som Standen er stolt af at kunne tælle som en af sine.

For alle fire Jubilarer gælder det, at Lokomotivførernes Velfærd ligger dem stærkt paa Sinde, og hver paa sin Maade virker de for at højne Standen. Som Lokomotivførere er de alle tro og meget pligtopfyldende, og det er Afdelingen en Glæde og Stolthed at nævne disse fire stærkt interesserede Organisationsmedlemmer og ønske for dem alle, at de endnu i mange maa kunne virke i deres anstrengende og opslidende Gerning til Glæde for dem selv og til Gavn for Standen og den Etat, vi ved, de sætter saa højt.

Afdelingen bringer jer alle gennem disse Linjer de bedste Ønsker for Fremtiden, at I maa bevare et godt Helbred, saaledes I endnu i mange Aar maa kunne føre Togene over Banen, og tidligere Held ogsaa maa følge jer i Fremtiden.

Afdeling I ønsker jer hjertelig til Lykke paa Minde dagen, som sikkert vil give jer alle mange Beviser paa den Agtelse, jeres Kolleger nærer for jer. A—g 1.



E. Aa. Steen.

E. Aa. Steen, Jyllands Allé 8, Thisted. Steen begyndte paa Aarhus Værksted som Lærling den 7. Juni 1898, han ansattes d. 1. April 1906 som Lokomotivfyrbøder i Thisted og forfremmedes d. 1. April 1918 til Lokomotivfører samme Sted.

Jubilaren har i mange Aar haft Sæde i Afdelingsbestyrelsen i Thisted, hvor han har lagt et udmærket Arbejde. Han er en pligtopfyldende Lokomotivfører og en god og tjenstvillig Kollega. Steen har stor Interesse for Tegning og Musik, ligesom hans smaa morsomme Sange ved Thisted Afd. Festligheder er velkendte.

Vi bringer ham en Tak for de svundne Aar og hjertelig til Lykke paa Festdagen.

L. P. J.



V. K. Jensen.

V. K. Jensen, Skovvej 75, Korsør. Han blev ansat som Lokomotivfyrbøder i København 1. April 1906 til 1911 og i Næstved til 1918, da Jensen blev forfremmet til Lokomotivfører og forflyttet til Korsør, hvor Jubilaren har været siden.

Jensen er en støt og rolig samt en pligtopfyldende Lokomotivmand, der paa en udmærket Maade forretter sin Tjeneste og er et godt Medlem af D. L. F.

Korsør Lokof. Afdl. bringer herved Jubilaren sin hjerteligste Lykønskning paa Højtidsdagen med en Tak for godt Kammeratskab for de svundne Aar og med Ønske om Held og Lykke i Fremtiden.

A. G.

K. I. Christensen, Dyrehovedgaards Allé 21, Korsør. Han blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Roskilde 1. April 1906, og der var Christensen, til han blev forfremmet til Lokomotivfører 1. April 1918 og blev forflyttet til Korsør, hvor Jubilaren har været siden.

Christensen er en støt og rolig samt en pligtopfyldende Lokomotivmand, der ogsaa paa en udmærket Maade forretter sin Tjeneste og er et godt Medlem af D. L. F.

Korsør Lokof. Afdl. bringer herved Jubilaren sin hjerteligste Lykønskning paa Højtidsdagen med Tak for godt Kammeratskab for de svundne Aar og med Ønske om Held og Lykke i Fremtiden.

A. G.



Kaj Jørgensen.

K. S. P. Jørgensen, Knudsgade 2, Esbjerg. Jubilaren er udgaaet fra Nyborg Værksted, blev i 1906 ansat som

Lokomotivfyrbøder i Esbjerg, forfremmedes 1918 til Lokomotivfører med Station samme Sted. Jubilaren kan altsaa samme Dag fejre 25-Aarsdagen som Borger i Esbjerg.

Jørgensen er en dygtig og samvittighedsfuld Lokomotivfører, en nobel og tjenstvillig Kollega, som altid har et vaagent Øje med, hvad der foregaar saavel i Byen som indenfor Organisationen, altid parat til at udføre et Arbejde for Afdelingen og aldrig bange for et Greb i Baglommen, naar Organisationen kalder.

Esbjerg Lokoførerafdeling bringer Jubilaren de bedste Ønsker med Tak for godt Samarbejde gennem Aarene Held og Lykke med Fremtiden.

P. R.



C. V. C. J. Petersen, Nyborg.

C. V. C. J. Petersen, Aarsleffsgade 12, Nyborg, begyndte som Lærling ved Maskinværkstedet i Nyborg, var en Tid udenfor Statsbanernes Tjeneste, hvorefter Petersen igen ansattes som Lokomotivfyrbøder-Aspirant og udnævntes til Lokomotivfyrbøder 1. April 1906, udnævntes til Lokomotivfører 1. April 1918 med Station i Brande, hvorefter han igen blev forflyttet til Ng., hvor Petersen nu har slaaet sig til Ro. Petersen har ved sit gode Humør og ligefremme Væsen skaffet sig mange Venner, hvor han har været er der ikke andet end gode Minde-der at erindre, dette vil ogsaa nok give sig Udtryk paa hans Festdag.

Fynske Afdelinger for Lokomotivmænd bringer ham vor hjerteligste Lykønskning paa Højtidsdagen med Ønsket om, at de Aar, han har tilbage, maa gaa med godt Humør og et godt Helbred, som de første 25 Aar er svundet.

Som Organisationsmand takker vi dig, du har staaet som et godt Medlem af vor Organisation i alle de Aar, du har været Lokomotivmand, og har i den Tid fulgt Arbejdet i det stille, hvorfor du bedes modtage Organisations-hjerteligste Lykønskning paa Højtidsdagen.

M. P. C. A.



J. H. K. Larsen.

J. K. H. Larsen, Eget Bo 8, Roskilde. Larsen blev ansat som Haandværker i København den 27. August 1905

og som Lokomotivfyrbøder paa Gb. den 1. April 1906. Efter Ansøgning kom Larsen til Ro. den 1. Oktober 1908 og var her i 7 Aar til 1. April 1915. Rejsen gik da til Gb., hvor Forfremmelsen til Fører fandt Sted den 1. April 1918; men Larsen kunde ikke glemme Roskilde, nøjagtig Aaret efter Forfremmelsen var Larsen efter Ansøgning i Roskilde igen og har siden da slaaet sig til Ro her.

Henry Larsen er godt kendt blandt Kolleger paa Sjælland med sit stille og bramfri Væsen vinder han sig kun Venner, og at han har mange af disse, vil han sikkert faa Bevis for paa Mindedagen.

Roskilde Afd. fojer til sin Lykønskning Haabet om endnu i mange Aar at have dig som aktiv Medlem.

P. A. J.



R. N. Rasmussen.

R. N. Rasmussen, Trøjborgvej 26, 2., Aarhus. Rasmussen er ansat paa Aarhus Centralværksted den 1. Oktober 1905, hvorfra han ansattes som Lokomotivfyrbøder den 1ste April 1906 paa Ar. H. Blev forflyttet til Ar. Ø. samme Dag Aaret efter. Forfremmedes til Lokomotivfører den 1. April 1918 med Station i Brande, men forflyttedes tilbage til Aarhus samme Aar den 1. September.

Rasmussen, der det meste af sin Tid har opholdt sig paa Ar. Ø., har nu af Helbredshensyn valgt at rangere og saaledes fører en mere rolig Tilværelse, er i alle Henseender en pligtopfyldende Lokomotivmand, en god og iinteresseret Organisationsmand, en god Kammerat, hvem Afdelingen hør og sikkert alle, som kender ham, ønsker hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen og haaber, at han endnu i mange Aar maa bevare det rolige og lune Humør, der altid har særpræget hans Væsen.

Held og Lykke i Fremtiden.

—o—

Endvidere har følgende Lokomotivførere den 1 April været ansat 25 Aar:

E. Hansen, Østerbro, St. Billesgade 1, 3., Kjøbenhavn.

A. S. Jørgensen, Fasanvej 13, Fredericia.

K. Petersen, P. Gydesvej, Esbjerg.

C. A. Christensen, Jeppe Aakjærs Allé, Esbjerg.

C. F. D. Feld, Vesteraa 22, 2., Aalborg.

Sidstnævnte frabeder sig enhver Opmærksomhed.

Endelig kan tilføjes, at pens. Lokomotivfører K. A. Sandberg, Gustav Bangsgade 17, København V, kunde have fejret Jubilæum, men grundet paa et Nervechock, paadraget ved en i sin Tid foretaget modig Handling for at afværge en Ulykke ved Skive, har han maattet tage sin Afsked. For sin kække Daad blev S. Dannebrogsmænd.

DØDSFALD.



A. J. Hansen.

Freitag den 27. Januar afgik Lokomotivfører Anton Joachim Hansen, Helsingør, ved Døden i en Alder af knapt 60 Aar efter 3 Maaneders strængt Sygeleje.

Vor Organisation har i Hansen mistet et af sine mest trofaste Medlemmer og indenfor vore Rækker her vil vi længe savne en god og hjælpsom Kollega.

Paa mange Maader var vor afdøde Kollega en stærkt benyttet Mand, han har saaledes gentagne Gange været valgt til vor Afdelingsformand, og i Perioden 1909—1912 var Hansen Medlem af Helsingør Byraad, ligesom han var Medstifter af Helsingør Brugsforening.

Begravelsen fandt Sted fra Helsingør Kirkegaards Kapel Onsdag den 4. Marts under megen stor Deltagelse, langt ud over hvad Kapellet kunde rumme. Ved Kisten paraderede Socialdemokratisk Forenings, Dansk Jernbaneforbunds og Remisearbejdernes Faner, desuden Faner fra de københavnske Afdelinger, Roskilde Afdeling og Helsingør Afdeling, ligesom et meget stort Antal Kranse vidnede om, i hvor høj Grad Hansen var afholdt.

Frød med hans Minde.

V.

TAK

Min og mine Børns hjerteligste Tak for al udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader Lokomotivfører A. Joachim Hansens Begravelse. Tak til Foreningerne, der deltog med Faner, og Tak for de smukke Kranse.

Helsingør, i Marts 1931.

Ida Hansen og Born.

INDSAMLINGEN

til fhv. Lokomotivfyrbøder M. Mikkelsen, Aarhus.

Indsamlingen til vor pensionerede Kollega, fhv. Lokomotivfyrbøder M. Mikkelsen, Aarhus, indhragte følgende Beløb:

Afd. 2. København Gb.	Kr. 276. 00
» 6. København Ø.	» 36. 00
» 8. Helsingør	» 31. 00
» 10. Roskilde	» 38. 00
» 12. Gedser	» 42. 00
» 14. Kalundborg	» 66. 00
» 16. Slagelse	» 75. 00

At overføre.... Kr. 564. 00

	Overført	Kr. 564. 00
Afd. 18.	Korsør	> 54. 00
> 20.	Nyborg	> 90. 00
> 22.	Fredericia	> 90. 00
> 24.	Esbjerg	> 117. 00
> 26.	Thisted	> 25. 00
> 28.	Struer	> 99. 00
> 30.	Viborg	> 62. 00
> 32.	Frederikshavn	> 45. 00
> 34.	Aalborg	> 54. 00
> 36.	Randers	> 20. 00
> 38.	Aarhus	> 555. 00
> 40.	Skanderborg	> 19. 00
> 42.	Padborg	> 143. 00
> 44.	Brande	> 38. 00
> 46.	Langaa	> 29. 00
> 48.	Masnedsund	> 14. 00
> 50.	Sønderborg	> 45. 00
> 52.	Tønder	> 88. 00
> 54.	Herning	> 22. 00

Ialt Kr. 2 173. 00

Paa Kredsbestyrelsens Vegne beder jeg alle, som har været medvirkende til ovenstaaende smukke Resultat, modtage vor hjerteligste Tak. En særlig Tak bringes de Herrer Lokomotivførere og Motorførere, som har vist Sagen deres Interesse.

Det er vort Haab, at den Kammeratskabsfølelse, som her er udvist, maa hjælpe vor Kammerat over den første svære Tid, som vil melde sig nu, da Sygdom har slaaet ham ud af hans Erhverv.

P. K. V.

Kai Svendsen.



De spanske Jernbanemænd

kræver Lønforhøjelser. Den 2. December f. A. indsendte Jernbaneforbundet til alle Jernbaneselskaber Krav om en Minimalløn paa 8 Pesetas pr. Dag for Arbejdere samt 3000 Pesetas om Aaret for Tjenestemænd og umiddelbar Forhøjelse af de nuværende Lønninger med 4 Pesetas pr. Dag resp. 1500 Pesetas pr. Aar.

Under Angivelse af, at de befandt sig i en pinlig økonomisk Stilling forelagde Selskaberne Sagen for den daværende Regering Berenguer, der overgav Spørgsmaalet til Prøvelse af en Kommission, bestaaende af 2 Repræsentanter for Selskaberne og 2 fra Jernbaneforbundet samt en af Regeringen udnævnt Formand. Kommissionen kunde ikke enes. Parterne afgav hver sin Udtalelse. Ministeren lagde begge Udtalelser til Side og foreslog selv, at alle Lønninger under 6000 Pesetas pr. Aar skulde forhøjes med 1,50 Pesetas pr. Dag. Daglønnen for Lærlinge skulde forhøjes med 0,50 Pesetas.

Forbundet besluttede at udtale sin Utilfredshed med de tilbudte Lønforhøjelser, men afviste ikke Forslaget, som man ansaa for et godt Grundlag.

Endskønt Regeringen allerede havde godkendt Ministerens Forslag, var Forordningen endnu ikke underskre-

vet af Kongen. da Regeringen Berenguer faldt. Man maatte saa afvente Dannelsen af en ny Regering. Den nye Regering viste sig snart at være en monarkistisk Koalition. Ministeren f. off. Arb. opretholdt ganske vist Forbindelsen med Jernbaneforbundet, men samtidig enedes han med Jernbaneselskabet om et andet Forslag, efter hvilket Lønninger under 6 Pesetas pr. Dag skulde forhøjes med 0,50 Pesetas og Minimallønnen fastsattes til 5 Pesetas pr. Dag. Lønforhøjelse skal ikke finde Sted til Lønninger, der er højere end 6 Pesetas pr. Dag.

Det siger sig selv, at den nye Regerings Afvigelse fra den foregaaende Regerings Forslag foraarsagede stor Uro blandt Jernbanemændene. En spontan Aktion var meget nær ved at udbryde, men en saadan vilde under de nuværende Omstændigheder blive ødelæggende saavel for Personalet som for Organisationen. Forbundet blev imidlertid Herre over Situationen. Paa et Møde, der afholdtes i Madrid den 27. i f. M. kom en saadan Stemning til Udtryk, at Regeringen saa sig tvungen til paany at prøve hele Sagen. Den har nu indkaldt det højeste Jernbaneraad til Sammentræde den 10. Marts til Prøvelse af Trafikens og Jernbanernes økonomiske Forhold.

Man maa nu afvente Resultatet af disse Forhandlinger. Det er imidlertid tydeligt, at kun store Imødekommelser kan bringe Ro i Sindene og forebygge en Konflikt.

I. T. F.

De tyske Statsbaners Fremgang.

Da de tyske Smaastaters Jernbaner i 1920 blev samlede i »De tyske Rigsbaner«, bestod Lokomotivmateriellet af ikke mindre end 210 mere eller mindre forskellige Typer, nogle byggede umiddelbart før eller under Krigen, og altsaa ret tidssvarende, men de fleste ganske forældede tidsspildende og kulslugende. Efterhaanden er de fleste af disse Lokomotiver nu erstattede af faa, men effektive Typer, der har simplificeret Administration og Betjening betydeligt, og i det hele taget bragt de tyske Rigsbaner op til deres nuværende høje Standard. Forsøg paa yderligere at forbedre Lokomotivmaterialet er stadig i Gang, baade med Højtryksmaskiner, pulveriseret Kul, Turbiner etc. etc.

Automatisk Oplysning.

I engelske Tog er forsøgsvis installeret Belysningsanlæg, der tænder og slukker automatisk, naar Toget kører ind gennem Tunneler, under Broer og Stationoverbygninger, eller naar Dagslyset i det hele taget bliver for svagt til Læsning. Systemet, der baade gælder for Lokomotiver og Wagoner, er analogt med Thermostaten, der regulerer Togets Opvarmning. Ikke mindst paa Grund af de mange Tunneler, der findes overalt i de bjergrige Dele af England, har den automatiske Belysning vakt Tilfredshed hos Betjeningen saavel som hos Passagerer.

Det moderne Eksprestogslokomotiv.

For at kunne følge med i den enorme trafikale Udvikling er det nødvendigt for de førende evropæiske Jernbaneselskaber bestandigt at øge Eksprestogenes Hastighed og Vægt.

Efter indgaaende Forsøg, foretaget med Lokomotiver af »Pacifik« Typen, har disse nu, efter at Indførelsen af Staalvagoner er blevet almindelig, vist sig ingenlunde at være tilstrækkelig kraftige.

Nutidens Eksprestog trækker almindeligvis ca. 500 Tons, men det kan forudses, at denne Vægt snart vil blive

betydeligt forøget. I Frankrig og Østrig er den tilladte Vægt pr. Aksel i de fleste Tilfælde kun 19 Tons, hvorfor det har været nødvendigt at øge Antallet af Drivaksler. I Belgien er den tilladte Akselvægt 23 Tons, i Tyskland og Italien 21. Formodentlig vil de store franske Lokomotiver og de østrigske 1 D 2 Type Lokomotiver være for lette, naar Togets Vægt øges til 7—800 Tons. Denne enorme Vægt skal jo trækkes indtil 100 km Timen, hvilket vil kræve uhyre Maskiner i Særdeleshed paa Linier med stærk Stigning, der er saa almindelige i Mellemuropa.

Disse Lokomotiver maa for at kunne køre de lange Strækninger, medføre ca. 36 000 Liter Vand og 10 Tons Kul; Tenderens Vægt er 84 Tons.

LANTERNENS STIFTELSESFEST

Lanternens Lys var atter tændt Lørdag den 28. Februar 1931 for at fejre 10-Aarsdagen for Lanternen. Festen begyndte med, at Formanden Thorkild Olsen bod Velkommen. Efter Formandens Velkommen blev der fremsagt et Prolog af Carl Christensen.

Formanden for Lanternen holdt derpaa ved Bordet Fødselsdagstalen og gav i korte Træk Lanternens Historie. Efter Talen blev Sangen: »En Hyldest til Lanternen« afsunget. Nu var Stemningen begyndt at blive god. Talen for Damerne blev holdt af Lokofører J. Boysen, og det maa siges, at den gjorde vældig Lykke. Damerne Sang afsynges. Forskellige Talere fik Ordet, blandt andre Lokofører Th. Christensen, der talte for Lanternen. Kredsformanden J. Knudsen talte for D. L. F., Lokof. Th. Christensen udbragte et Leve D. L. F. Lokofyrh. L Knudsen talte for de gamle Bestyrelsesmedlemmer. De indløbne Telegrammer, som alle udtalte de bedste Ønsker for Lanternen blev nu læst op. Fru Johannes Knudsen holdt en morsom lille Tale for Mændene og udbragte et Leve. — Lokof. Kroner ønskede Lanternen til Lykke, kunde ønske, at Damerne ogsaa blev Medlemmer af Lanternen og udbragte et Leve for Formanden Th. Olsen. Medlemmer med Damer begav sig ned i de nederste Lokaler, hvor Kaffen serveredes. Her holdtes nu mange Taler. Saa tog Dansen sin Begyndelse til Hr. Musikdirektør Cederstrands forstærkede Jazz-Orkester, som havde spillet under den upaaklagelige Middag. Dansen blev ved til langt ind i de smaa Klokke timer. Stemningen var intet Øjeblik i det lille Spjæld. Jeg maa nok sige, at Lanternen lyste lige kraftig i begge Ender af Salen. Med Hensyn til Afløsningen til denne sent glemte Fest havde Lanternen mødt den sædvanlige Venlighed, alle havde faaet fri, for hvilket Lanternen lyste med dobbelt Væge. *Ejnar.*

FESTREFERATER

I Anledning af de forskellige Festreferater, »Dansk Lokomotiv Tidende« stadig indeholder, bedes nedenstaaende lille Hjertesuk optaget.

Organisationens Medlemmer bedes erindre, at »Dansk Lokomotiv Tidende« ikke er noget Børneblad, men et Fagblad med oplysende og belærende Fag- og Forenings stof. Dersom Forfatterne af de naive Festreferater vilde tænke lidt derpaa og samtidigt erindre, at det er uden Interesse for Bladets Læsere, om et Barn paa en Jule-

træsfest i et eller andet Depot faar 2 Stk. Wienerbrød og 3 Stk. Sukker til sin Kaffe, eller en Hr. Petersen optraadte og gjorde stormende Lykke som Klovn.

Disse Referater minder meget om de færdigstrikkede Sange, der kan købes til alle Festligheder og er ligesaa aandsforladte som disse.

Dersom de lokale Fester ønskes omtalt, foreslaas Referatet trykt som Særtryk og alene omdelt til Deltagerne. *Niels Sørensen.*

SYGEKASSEN

Foranlediget af gentagne Forespørgsler, meddeles, at Lægskifte kun kan finde Sted 1. April, og at Anmodning derom maa være Sygekassen i Hænde senest 15. April.

Samtidig gøres de Medlemmer, som har anmeldt Privat læge, opmærksom paa, at Regningen fra Privat lægen skal indsendes til Sygekassen i April Maaned, senere indkomne Regninger vil ikke blive honoreret af Sygekassen.

Frode Nielsen.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerkredsen.

Skanderborg. Formandens Navn og Adresse rettes til: P. Haugsted, Villa »Lien«, Egholmsvej.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. Lind, Bakkevej, Korsvej.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Aalestrup. Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: L. J. Anthonson, Vestergade.

Skanderborg. Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. Jørgensen, Kirkevej.

Medlemslisten

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.

Den 1. Februar 1931:

Lokfb. C. B. Jensen, Glyngøre.

Personalia

Dødsfald.

Lokomotivfører A. J. Hansen, Helsingør, den 27.—2.—31.

Overgang til anden Stilling:

Lokomotivfyrbøder H. B. Bertelsen, Lunderskov, er af Helbredshensyn overgaaet til Stillingen som Haandværker med Tjenestested i Tønder 1.—3.—31.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Januar Maaned 1931 samt i Tidsrummet April—Januar 1930—31 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1929—30 i runde Summer.

	Januar Maaned		1931	
	1931*)	1930	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 480 000	4 570 000		90 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 800 000	3 790 000	10 000	
Postbefordring	530 000	510 000	20 000	
Andre Indtægter	320 000	320 000		
Drifts-Indtægter ialt	9 130 000	9 190 000		60 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	9 520 000	9 960 000		440 000
Drifts-Overskud	÷390 000	÷770 000	380 000	

	April—Januar		1930—31	
	1930—31*)	1929—30	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	45 560 000	44 720 000	840 000	
Gods- og Kreaturbefordring	44 230 000	45 390 000		1 160 000
Postbefordring	5 240 000	5 140 000	100 000	
Andre Indtægter	3 040 000	3 020 000	20 000	
Drifts-Indtægter ialt	98 070 000	98 270 000		200 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	96 140 000	95 240 000	900 000	
Drifts-Overskud	1 930 000	3 030 000		1 100 000

*) Anm. For hele Finansaaret er Afskrivningen anslaaet til 9 487 500 Kr. og Forrentningen til 19 000 000 Kr.

GRAVMONUMENTER

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

FILIAL: Vigerslev alle ved Indgangen til Terrassen



Herre- og Dreng-Klæder uden Udbetaling

til Statens og Komm. Funkt., ellers fra 20 Kr. Udbetaling.

Altid 1500 Stk. Konfektion paa Lager.

1 Kl. Herrekonfektion og Skræderi

Nr. Førimagsgade 68-70.

Husk, og glem ikke, det er den høje Stue.

Frakker og Smokings udlejes

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 skrivinger fra Tjenestemænd.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 19. Marts.


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:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.



TUBORG
LAGER
PILSNER
PORTER
EXPORT
ØL

Apollinaris
Citron Sodavand
Special Water
Sports-Brus



Amk. Gummi-Industri.
 Vestergade 3 - København K.
 Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.
 Vor Brochure: **Børnefødslernes Begrænsning**, m. 14 Bill.
 giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler.
 Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert.
 Tjenestemænd 10% Rabat

Brug Svendborg Eksport Mil-Co
 med 12% Fedt.
Drojere i Brug og mere velsmagende.
 (Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

KORSØR
LØVE
MARGARINE



FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG

Tilbud til Tjenestemænd!

Som sædvanlig faar De Konto paa 1. Kl.s Herre- og Dameskræderi.
Herre- og Damekonfektion til Lagerpris.
 Kjoler, Børnetøj, Vinterfrakker og Ulsters. Ratebetaling med og uden Udbetaling.
Skrædermester I. V. Jensen, Gl. Kongevej 135 B.
 Vester 46 10. Vester 46 10.

HARALD HANSEN

AKTIESELSKAB
 AMAGERTORV 11^A

Damekonfektion,
 færdige og efter Maal. * * *
 * * * Imprægnerede Frakker.
 Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5^{1/2}.

Køb danske Varer!

TANDLÆGE
S. A. MARTENSEN
 Tage Hansens Eft.
 Konsultation: 10—8 og 6—7
 Lørdag 10—2:
 Telf. Vester 3330.
Enghave Plads 6



ALBANI ØL
 OG
ALBANI PILSNER
 er bedst.

Blomsterforretning
 H. Dannenberg.
Blaagaardsgade 25
 Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979
 Medlemmer erholder 10 pCt.
 Varerne bringes overalt.

FORLANG

VILHELM LANGES

Cigarer og Cigarillos
 Tobakker og Skraa

Leverandør til Lokomotivmændenes Feriehjem.

Ny Ravnsborg
 V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718
 anbefaler sine
Selskabs- og Foreningslokaler

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