

31. Aargang No 9

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Maj 1931.

GODSTOGENES BREMSER

Hvad koster det?

Statsbanernes Maskinchef har til »Politiken« for den 11. April udtalt sig om Trykluftbremser og blandt andet meddelt, hvad han mener det vil koste at indføre Trykluftbremsen paa Godstogene og endvidere hvad det vil komme til at koste at forsyne ogsaa Persontogene med Trykluftsystemet. Han nævner 5½ Millioner Kr. for Godstogene og 6½ Million for Persontogene. »Jeg tror ikke, — siger Maskinchefen tilsidst — at det er nødvendigt at indføre Trykluftsystemet i Persontogene.«

Dette skal vel forstaaes som en aaben Erkendelse af, at det er nødvendigt at indføre Trykluftbremsen i Godstogene. Og man har vel Lov at forstaa denne Udtalelse saaledes, at Maskinchefen i Generaldirektoratet vil gøre et Stykke Arbejde for, at dette vil sætte noget ind paa at faa den nødvendige Bevilling til Indførelse af Trykluftbremse i Godstogene.

Om Maskinchefens Udtalelse siger »Randers Dagblad« for den 18. April følgende:

»Naar man har læst foranstaaende, maa det staa alle klart, at dette vigtige Spørgsmaal ikke kan tages af Dagsordenen, men maa løses nu, og er ikke Maskinchefens sidste Ord et Fingerpeg i Retning af, hvad Vej Sagen maa føres igennem, nemlig at indføre Trykluftbremsen i Godstogene og lade Personto-

gene vente, til Statsbanernes Finanser er blevet bedre.

Vi har undersøgt Sagen og har erfaret, at Vacuumbremsen, som benyttes i Statsbanernes Persontog, er absolut sikker, og at dette Bremsesystem udmærket kan bruges Side om Side med Trykluftbremsesystemet i Godstogene. Dette har vist sig at kunne praktiseres i andre og betydelig større Lande end Danmark. I Begyndelsen vil de to Bremsesystemer give lidt mere Arbejde til Lokomotiv- og Rangerpersonalet, men naar disse først er indøvet i Brugen, vil Vanskelighederne hurtigt overvindes.

Udgiften ved Indførelsen paa een Gang af Trykluftbremsen i Statsbanernes Godstog er overfor os anført til ca. 3 a 4 Millioner Kr., idet Statsbanerne aarlig lader Godsvogne forsyne med Trykluftbremse og allerede nu har ca. 3000 af 12,000 Godsvogne, der er forsynede med omtalte Trykluftbremse eller dens Ledninger, hvorfor det oprindelig udregnede Tal paa ca. 5 Millioner Kr. af den Grund maa nedskrives noget.

Det skal i denne Forbindelse anføres, at Statsbanerne for Øjeblikket ejer saa meget trykluftbremset Materiel, at der intet er i Vejen for straks at indføre dette System i Godstogene her i Jylland paa Hovedruten Aalborg—Padborg og maaske mere til.

Endvidere er Statsbanernes Trafik for Tiden næppe er saa stor, at alle de gamle Godsvogne straks behøvede at blive forsynet med

den nye Bremse, idet Bremsens Indførelse vil bevirke hurtigere Befordring af Vognene og derved bedre Udnyttelse, hvorved færre Vogne vil være tilstrækkelig.

Endelig maa det betænkes, at ved Indførelsen af Trykluftbremssystemet i Godstogene vil der spares en Del af det Togpersonale, som nu anvendes i Godstogene — særlig de hurtige — til Betjening af Skruebremserne. Dette Personales Løn vil andrage mange Hundrede Tusind Kr. aarligt, hvilket atter vil ned-sætte Udgiften til Bremsens Indførelse.

Under alle Forhold er Sagen saa alvorlig, at Udgiften til Afværgelse af den bestaaende Fare maa være et underordnet Spørgsmaal, og Statsbanerne kan sandelig ikke taale, at Uroen breder sig saaledes, at det rejsende Publikum holder sig borte fra Togene af Angst.

Der er nu sket to Uheld i den sidste Tid, et paa Vejen Station den 23. September f. A. og et nu i Støvring den 7. ds. med en Materiel-skade af tilsammen ca. 200,000 Kr. Naar sker det næste? Ingen ved det, men det er næppe sandsynligt, at det gaar godt 3 Gange, og gaar der saa Menneskeliv tabt, vil det let koste mere i Erstatning end de 3—4 Mill. Kr., som Trykluftbremsens Indførelse i Togene vil koste!

Derfor: Luk Brønden straks, inden BARNET er druknet!«

Vi nævnede i en Artikel i vort Blads sidste Nummer, hvad det vilde koste at indføre Trykluftbremse paa saavel Person- som Godstogsmateriel paa Statsbanerne, og vi sagde, i Modsætning til den af Maskinchefen angivne Sum (12 Mill.), at 8 Millioner nok vilde vise sig tilstrækkeligt.

Maskinchefen tror jo ikke rigtig paa, at dette Tal kan passe, og saa vidt vi har bragt i Erfaring, vilde han gerne have fat i Manden, der har lavet den Udregning; det vil jo meget nemt kunne lade sig gøre, thi i en Artikel i »Dansk Jernbaneblad« for 6. November 1929 findes en Opgørelse over, hvad det vil koste at gennemføre Trykluftbremssystemet paa Statsbanernes rullende Materiel. Der staar blandt andet:

»Anskaffelsesomkostningen: Efter min Mening vil Indførelsen paa alt Materiel baade for Godstog og Persontog ikke væsentlig kunne overstige 8½ Mill. Kroner, jeg er

endda tilbøjelig til at mene, at Beløbet ved en omhyggelig Tilrettelægning af Fremgangsmaaden kan bringes noget ned. Mine Udregninger stiller sig som følger:

Godstogsmateriel:

5650 Vogne forsynes med Ledning à Kr. 135,—	Kr. 762 750
1500 Vogne forsynes med Bremse à Kr. 1 400.—	» 2 100 000
90 Lokomotiver forsynes med Bremse à Kr. 3 500,—	» 315 000
	<u>Total Kr. 3 177 750</u>

For dette Beløb vil alt Godsvogsmateriel med Undtagelse af 2000 gamle Vogne (der kan lades ude af Betragtning) blive udrustet med Trykluftindretning, nemlig:

1 500 Bremsevogne + 950 Bremsevogne, der allerede forefindes = 2 450 Bremsevogne.
5 650 Ledningsvogne + 1 700 Ledningsvogne, der allerede forefindes = 7 350 Ledningsvogne,

saaledes at 25 pCt. af det samlede Antal Vogne er forsynet med Bremses og Resten med Ledninger, For denne Sum vil endvidere 90 Lokomotiver blive forsynet med Bremses, der tilsammen med de 10 Lokomotiver, der allerede er forsynet med Bremses, giver 100 Lokomotiver med Trykluftbremse.

For en Sum af lidt over 3 Millioner Kroner vil man altsaa kunne faa indført Trykluftbremsen paa Godstog over hele Landet.«

Siden den Artikels Fremkomst er 130 I. Vogne forsynet med Trykluftbremse, og vi kan som Følge heraf formindske ovennævnte Anskaffessum med 130×1400 Kr. = 182 000 Kr., og vi faar til Rest Kr. 2 995 750, og for dette Beløb vil man altsaa kunne faa Trykluftbremse paa samtlige Godstog her i Landet.

Saa vidt vi ved, har Statsbanerne allerede anvendt 1½—2 Millioner Kr. til Godstogsbremses, saa for saa vidt har Statsbanerne gjort en god Begyndelse. Ved en Forhandling, Foreningen i December 1929 havde med Statsbanernes Maskinchef om Indførelsen af Trykluftbremses, redegjorde Maskinchefen for de Beparelser, der kunne indvindes, og han opgjorde dem til 400 000 Kr. Hvis Statsbanerne indfører Trykluftbremses paa Godstogene, der

koster ca. 3 Millioner Kroner, kan der tjenes ca. 13—14 pCt. paa disse Penge, hvilket svarer til de 400 000 Kr., der spares. Naar Statsbanerne har naaet til en saadan Besparelse, der formodentlig er beregnet meget forsigtig paa samme Maade som Udgiften, kan man formodentlig gaa ud fra, at Besparelsen er meget højere. Selv med det samlede Beløb er det en meget god Forretning, som Statsbanerne maatte ønske sig de kunne komme til at gøre paa andre Omraader ogsaa.

Det er altsaa en god Pengeanbringelse for Staten, og den bliver jo ikke ringere af at over 40 pCt. af ovennævnte Beløb er beregnet til Indbygning af Bremserne og den væsentligste Del af dette Beløb er Arbejdsløn. Ogsaa denne Grund burde der tages Hensyn til, navnlig i en Krisetid.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

En Betragtning.

Det er virkelig storslaaet, som D. S. B. gennem de sidste 20 Aar næsten helt har afskaffet Niveauoverskæringerne, hvorved Motortrafikken uhindret kan tumle sig uden at generes af Jernbaner.

Men saaledes befriet fra Faren for Paakørsler vilde det blive altfor let, indfører D. S. B. Motordraisiner og Skinncykler, som i stigende Antal og uanmeldt dukker op alle Vegne. Vi har en Ordre, der siger, at et usignaliseret Tog maa Hastigheden ikke overstige 25 km.

Der er mange rejsende i Ferietiden. En Dag maa Tog 23 dubleres, et Særtog afaar som Hurtigtog (Hurtigtogsbillet) til Korsør, foran gaar et Godstog, der ved Rangering og de evindelige Hastighedsnedsættelser forsinker Hurtigtogget 44 Minutter til Rg. Paa nævnte Station overhaler Hurtigtogget endelig Godstogget, men faar samtidig Bsked paa, at det er usignaliseret Rg-Kø; der skal saaledes bruges ca. 2 Timer til denne Strækning. Lokomotivføreren, der endnu kan høre de rejsendes Beklagelser over de mange Stop, lader Hastigheden gaa lidt over de 25 km, men mellem Sg—Fo i en Kurve paakører han en ogsaa usignaliseret Motordraisine, der var saa tung, at den ikke kunde løftes af Sporet.

Kære Kollega! Naar du kommer sammen med andre og der bliver sagt, at de ikke har Tid til at køre med Toget, saa ti stille og lad endelig være med at overskrive de 25 km Maksimalhastighed, saa er D. S. B. tilfreds og du er 10 Kroner rigere. Lad dig ikke imponere, naar der gennem Pressen bliver meddelt, at Hastigheden skal sættes 30 Aar tilbage i Tiden, hvilket vil sige forhøjes til 100 km. Den Gang tilbagelagdes Strækningen Kh—Kø paa 75—80 Minutter, saa hurtigt maa kun Motorkøre-

tøjer komme frem i Danmark. Vi kører paa indhegnede Baner, hvor kun Baneafdelingens Personale færdes, medens Motorvognene kører mellem Vejfarende.

København, den 25. April 1931.

Niels Sørensen.

Storlockouten afblæst!

Søndag den 19. April Kl. 18 var Appelfristen udløbet for Indleveringen af Afstemningsresultatet over Forligsmandens Mæglingsforslag, som uigenkaldelig betød enten Krig eller Fred.

At det i det store og hele blev Freden, bærer den danske Arbejder Æren for, og det var sikkert en Lykke, saavel for Arbejderklassen som for hele det danske Samfund. Trods kommunistiske Giftindsprøjtninger i Form af Pjecer og Opraab sejrede dog alligevel Fornuften.

Samfundøkonomisk betyder denne Afblæsning øget Formue og Haab om mere Velstand; men rent materielt betyder det undgaaet Savn og Lidelser i Hundredtusinder Arbejderhjem. Og efter en eventuel Kamp kommer Omkostningskontoen, som kun Lønarbejderen bliver præsenteret for, hvad enten han er dag-, time- eller maanedslønnet. Har Arbejderne nu vundet eller tabt ved at vedtage Forligsmandens Mæglingsforslag? Ja, det er det store Spørgsmaal, men personlig mener jeg, at der hverken kan være Tale om Sejr eller Nederlag for nogen af Parterne. Lønreduktionerne er kun gennemført for de højeste Lønninger og kan maaske i nogen Grad opvejes af Prisfaldet. Rent principielt har Arbejderne vundet en Sejr, ved Gennemførelsen af en Uges Smmerferie med Løn. Denne Gevinst kan ikke fuldstændig udmaales i Penge, da det er et kulturelt Gode, her er erhvervet, og som maa vurderes paa Baggrund af de mange Aars endeløse Forhandlinger med Arbejdsgiverne om dette Spørgsmaal. Drager man nu en Sammenligning med Hensyn til Taktiken, der er anvendt fra Arbejdsgivernes Side ved Forhandlingerne i de nu afsluttede Overenskomster med Arbejderne i det private Marked og den Taktik, deres Partifælle, Stensballe, Hans Jac. Sørensen og Vesterager, har anvendt ved Overenskomstforhandlingerne med Tjenestemændene, saa vil man se det Særsyn, at de er diamentrale Modsætninger. I det private Marked kræver Arbejdsgiverne kun Lønreduktioner for de højestlønnede, men i Lønningskommissionen og paa Rigsdagen siger deres Partifæller det modsatte: Op med Lønningerne for de allerhøjeste Lønninger og ingenting for de laveste. Der skal en god Portion Naivitet til fra visse Tjenestemænds Side for at goutere en saadan Fremgangsmaade, der er afpasset og afvejet efter som Modstanden er stor eller lille, eller som det tjener politiske Interesser, uden Hensyn til Ret eller Retfærdighed. For Separatister og Splittelsesmænd inden for Tjenestemændene er der maaske ligesom for Madsen-Mygdal gaaet en Chance tabt ved, at Arbejderne vedtog Forligsman-

dens Mæglingsforslag. Men for den store Mængde af maalbevidste Organisationsmænd inden for Tjenestemændene er der ingen Tvivl om, at de forstaaer at vurdere det Offer, som Arbejderne bragte ved, at de af taktiske Grunde, efter Henstilling fra Arbejdernes Rigsdag stemte for Forliget.

K. M. Petersen.

LONDONS FØRSTE JERNBANER

I George Stephensons Fødeland har Jernbanerne ingenlunde altid været populære, og Macanlays Ord, at intet fremmer Civilisationen mere end de Opfindelser, der forkorter Afstandene i Tid og Rum, har ikke altid fundet Forstaaelse hos Englænderen.

De første Jernbaner blev mødt med Uvilje og Bitterhed i alle Samfundslag. Landet var gennemkrydset af Floder og Kanaler, og fra Arilds Tid, eller i det mindste fra Romernes, var Mennesker og Gods — og ikke mindst Kullene — blevet transporteret fra Sted til Sted ved Hjælp af flade Flodbaade, trukket af Heste langs Bredden. Endnu anvendes denne primitive Transportmaade mange Steder i England og Irland, og Britterne synes om dem, saadan som de synes om alt tilvant og gammelt. Den altbeherskende Konservatisme forbyder dem at slippe det hævdvundne, de Metoder, som Forfædrene i Generationer har benyttet og fundet tilfredsstillende. Naar de engelske Kul er kostbarere end f. Eks. Schlesiens, bundet det udelukkende i den Omstændighed, at Englænderne ikke kan bevæges til Indførelse af tidssparende Metoder og Maskiner. Tingene skal helst gaa som de altid har gaaet, og Tempoet maa ikke sættes op. Slægtled efter Slægtled arbejder i Kulminerne, Faderen efterfølges af Sønnerne, og disse igen af deres Sønner; Udvikling og sociale Fremskridt er ukendte Begreber i Minebyerne. De ældste blandt Minearbejderne kan hverken læse eller skrive, og deres hele Interessesfære er begrænset til de nærmeste Miner og Landsbyer.

De første Jernbaner, der udgik fra London, var ikke tænkt som selvstændige Linier, men kun som Aflastning af Flod- og Kanaltrafikken. Themsens betragtedes som den eneste naturlige Trafiklinie, skabt og vedligeholdt af selve Moder Jord, og det evige Tidevand skabte et muntert Liv og Afveksling paa Floden og langs Bredderne. Med Floden førtes det friske Søvand fra Nordsøen op i Landet, og med Ebben skylledes alle Byernes og Breddernes Uhumskheder ud i Søen. Med Floden lod Menneskene sig drive ind i Landet, med Ebben førtes de lige saa let tilbage. Et broget Folkeliv prægede Floden og Kysterne, og Themsens var altid populær blandt Londonerne. Ad dens grumsede Vande gled Skibene ud i Kanalen og videre paa Langfart mod fjerne Kolonier i Øst, Vest og Syd. Og med de friske Bølger stod Skibene atter op ad Floden, ladede med Alverdens Rigdomme, Elfenben, Indigo, Kaffe, Te, Krydderier, og ikke mindst det kostbare Pelsværk fra de kanadiske Ødemarker.

Romerne, der i fire Hundrede Aar var Herrer i Landet, valgte Themsens Munding til Ankerplads for Galejerne og byggede og befæstede Londinium, — den By, der med Tiden blev større og rigere end nogen anden By i Verden. —

Hvad Jernbanelinierne er for Nutidsmennesket, er Floden for vore Forfædre — blot med den Forskel, at Floden selvfølgelig rummede flere Muligheder — gode og daarlige — end den moderne, teknisk fuldkomne Jernbane.

Det er derfor ikke til at undres over, at Londonerne saa skævt til de første Jernbaner; de vilde lokke ham bort fra Floden, og Følgen var, at Togene ofte kørte uden, eller med blot en enkelt Passager. For at gøre Propaganda for Linien uddeltes »Fribilletter« i stor Stil til ubemidlede, men dette gjorde kun Tingen værre, idet Banen herved fik Navnet »Fattigmandslinien«.

Efterhaanden vænnede Folk sig dog til den nye Befordring, men der var mange Vanskeligheder at bekæmpe, som vi nu har ondt ved at forstaa. Den uhyre Standsforskel, der dengang — som nu — prægede den engelske Befolkning, var en saadan Vanskelighed. En Adelsmand kunde ikke med sin bedste Vilje tænke sig at køre i samme Vogn som en almindelig borgerlig. Han maatte have en Vogn eller to før sig selv, og kunde han ikke faa det, tog han Flodbaaden eller blev hjemme. Oftest kom han kørende til Stationen, og medens de kostbare Heste fik anvist en særlig Vogn, surredes Ekvipagen fast paa en aaben Godsvogn — uden at den rige Mand havde haft nødig at stige ud eller flytte sig. Her sad han da i ophøjet Majestæt og forsøgte at lade, som om Røgen fra Maskinen og Støv og Blæst ikke generede ham. —

Naar Toget om Aftenen efter Kontorerens Lukketid forlod London, var der indrangeret saa mange Vogne, som der var Byer undervejs, og Passagererne til de enkelte Byer maatte passe paa at komme i den rigtige Vogn. Naar Toget nærmede sig en By, sagtnedes Farten, den sidste Vogn kobledes fra og rullede ved egen Kraft ind til Stationen; men undertiden løb den for langt om maatte trækkes tilbage ved Hjælp af Stationsæslet.

Ved Liniens Endestation kørte Lokomotivet saa ind med den sidste Vogn, og næste Morgen samledes Vognene atter op paa Vejen ind til London.

Men Forholdene var i Virkeligheden endnu mere udviklede, idet 1. og 2. Klasses Vognene blev samlede i særlige Tog og trukne af en særlig Lokomotivtype, medens 3. Klasse blev holdt for sig selv og maatte nøjes med en Maskine, bygget til de sletteste Kul.

Medens 1. og 2. Klasse var udstyret med en vis Luksus, omend Pladsen var trang og Vinduerne ikke til at aabne, hvorfor Luften ofte var kvælende tung, var 3. Klasse blottet for de simpleste Bekvemmeligheder. De bestod simpelthen af Vogne uden Tag og Vægge, altsaa aabne Godsvogne, forsynede med løse, haarde Bænke. Men Fordringer til Komfort i Nutidens Forstand eksisterede ikke; hjemme nøjedes man ogsaa med Bænke og Borde af hvidskurede

Brædder, og Hynder og Puder var ukendte Ting for den jævne Mand.

Selve Banelinien var yderst primitiv i sit Anlæg, og Sporfornyelse fandt kun sjældent Sted, men til Gengæld ofredes store Summer paa Stationsbygningerne, der, uvist af hvilken Grund, ofte blev opført i middelalderlig Fæstningsstil. Mange er der ikke tilbage af disse ejendommelige første Stationsbygninger, men de kan dog træffes endnu paa af-sides, svagt trafikerede Linier. De fleste Stationer i England er nu ganske moderne i deres Anlæg, og ikke faa har været revet ned og bygget om 3—4 Gange for at holde Trit med Udviklingen.

Belysningen i Fortidens Jernbaner var selvfølgelig yderst beskednen. En Passager klagede i »Times« over, at Vognene stank af raadden Hvaltran, og henstillede til Selskabet at anvende Tran af mere »velligtende« Dyr! Med Aftentogene fulgte en »Lamp-pist«, der gik fra Vogn til Vogn og trak Vægerne ned. Sæder og Gulv flød af den dryppende Tran, og Soden hang i tykke Lag paa Vægge og Loft.

Medens disse Ubehageligheder hørte med til 1. og 2. Klasses Passagerernes Genvordigheder, eksisterede de ikke for 3. Klasse, simpelthen fordi Lamper var udelukkede fra Anvendelse i de aabne Vogne.

Læsning var der selvfølgelig ikke Tale om ved denne slette Belysning, og Passagererne medførte derfor ofte Tællelys, som de holdt i Haanden, mens de læste Aftenavisen, eller smeltede det fast til Sædet eller i Vindueskarmen. For Personalet var Salg af Tællelys en almindelig Biindtægt.

Opvarmningen foregik den Gang — som iøvrigt paa mange engelske Linier i Dag — ved Bækkener med Trækul, hvorpaa Passagererne anbragte Fødderne. Dette gjaldt dog kun de to bedste Klasser; de stakkels Passagerer paa 3. Klasse maatte klare sig, som de bedst kunde. Undertiden frøs et Menneske ihjel, men det vakte sjældent større Opmærksomhed, det var jo — saadan forklarede Selskaberne — en frivillig Sag, om man vilde køre med eller blive hjemme.

— For Personalet var Tjenesteforholdene ved disse første Baner lige saa primitive og ufyldstgørende som alt det øvrige. Den enkelte Mand maatte, om det forlangtes, gøre Tjeneste som Lokomotivfører, Fyrbøder, Lampist, Dyrepasser eller Konduktør; Lønnen var omtrent den samme for alle Bestillinger, og i alle Tilfælde meget lille. I Tilfælde af Sygdom maatte enhver være parat til at overtage en Kammerats Arbejde, og Ekstrabetaling herfor kendtes ikke. Som en uforstaaelig Regel gjaldt, at Nat-arbejde betaltes daarligere end Dagarbejde — fordi det ansaas for ringere og mindre værdigt for den frie Mand.

— Men Søn- og Helligdagene var Fridage; Forretningsfolk tog jo ikke til London om Søndagen, og Udflugter til Skov og Strand var endnu ikke blevet almindeligt. Selv i vore Dage kører i England langt færre Tog om Søndagen end de øvrige Dage, og mange Englændere anser endnu Søndagskørsel for uforenelig med kristen Moral.

Det er ikke sandsynligt, at Personalet ved dissa

tidlige Baner stod paa et synderlig højt socialt Trin. Jernbanearbejdet var ikke anset, og kun de allerfattigste lod sig hverve hertil. De fleste kunde hverken læse eller skrive, — eller aflæse Tiden paa Uret, og hvorledes Togene alligevel kunde betjenes nogenlunde, er jo ikke let at forstaa for et Nutidsmenneske. —

At Forholdene er ganske anderledes i vore oplyste Dage, er indlysende. Den engelske Lokomotivmand har i alle Maader fulgt Trit med Jernbanernes kolossale Udvikling i de sidste halv Hundrede Aar. Hans Uddannelse er hovedsagelig af praktisk Natur, og han nyder i Befolkningen en ægte Popularitet. Dette staar i Forbindelse med Englændernes udprægede Sportssans — det anses for »god Sport« at kunne føre Eksprestoget igennem uden Uheld og paa Minuttet, og ikke sjældent læser man i de store londonske Blade anerkendende Udtalelser om Lokomotivfører Smith eller Brown, der trods Snestorm eller den berygtede Taage lykkeligt har ført Tog og Passagerer i Havn.

Jernbanerne var ikke altid populære i George Stephensons Fødeland, men nu omstunder kan de ikke beklage sig i saa Henseende, tværtimod. Fra de første primitive Baner, der maatte uddele Fri-billetter, til Nutidens tekniske Vidundere ligger en Udvikling saa enorm og omfattende, at den maa beundres og respekteres af enhver tænkende Eng-lænder.

LOKOMOTIVER MED TANDHJULSKOBLEDE AKSLER.

Til Lokomotiver for stærkt kurvede Baner har Firmaet Ohrenstein og Koppel konstrueret og faaet Patent paa en Tandhjulsanordning til at koble Lokomotivaksler, der i stærke Kurver forskyder sig saa meget indbyrdes, at Stangkobling ikke kan anvendes. Denne Konstruktion byder den Fordel, at der kan opnaas en stor Trækkekraft ved at hele Lokomotivets Vægt tages i Brug som Adhæensionsvægt.

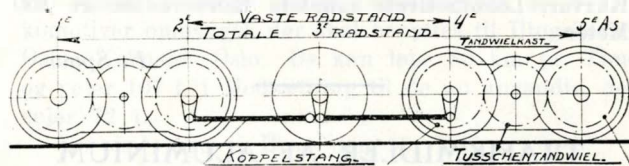


Fig. 1. Tandhjulskoblet Lokomotiv skematisk fremstillet.

Til et E Lokomotiv anvendes baade Stænger og Tandhjul; de tre midterste Aksler kobles med Stænger og den forreste og bagerste Aksel — hvor Spor-kurven virker mest — kobles med Tandhjul, hvorved »døde« Aksler, d. v. s. Løbehjulsaksler kan und-gaaes. Der er af denne Type bygget Lokomotiver for smalsporede Baner med en Trækkekraft af 4200 kg, men kun 4,5 Ton Akseltryk.

Fig. 1 er en skematisk Fremstilling af et 5-koblet Lokomotiv med Koppelstænger og -tandhjul. Den

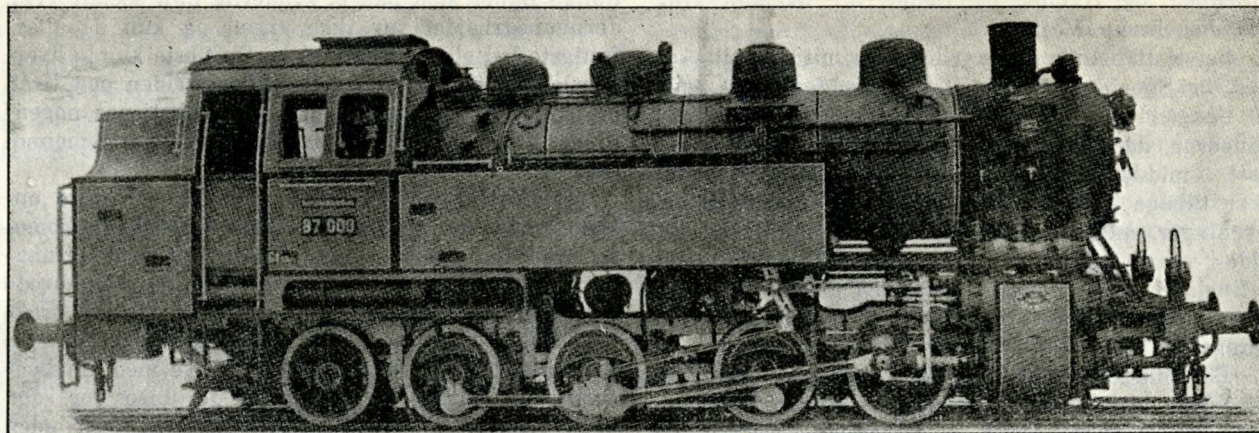


Fig. 2. Tyske Rigsbaners tandhjulskoblede Rangerlokomotiv.

Cylinderdiameter (2)	600 mm	Overhedeflade	47,0 m ²
Slaglængde	550 mm	Damptryk	14 Atm.
Drivhjulsdiameter	1100 mm	Tomvægt	68 Ton
Tandhjulsdiameter	780 mm	Tjenestevægt	85 Ton
Risteflade	2,34 m ²	Vandbeholdning	8,0 m ³
Hedeflade i Fyrkassen	10,0 m ²	Kulbeholdning	3,2 Ton
Hedeflade i Rørene	107,3 m ²	Maksimalhastighed	45 km/Tim.
Hedeflade, total	117,3 m ²	Mindste Kurveradius	100 m

første og femte Aksel er bevægelige, medens anden, tredie og fjerde er faste. Afstanden mellem første og femte Aksel er saaledes den totale Hjulafstand, og Afstanden mellem den anden og fjerde Aksel er den faste Hjulafstand. Paa anden og fjerde Aksel er bevægeligt anbragt et Tandhjul, som gennem et indskudt Mellemtandhjul virker paa en Tandhjulskobling paa første henholdsvis femte Aksel. De tre Tandhjul og Koblingen er indesluttet i en fælles staaletstøb Kasse.

Fig. 2 viser et tandhjulskoblet E Lokomotiv for Normalspor, leveret til de tyske Rigsbaner. Der er bygget 8 Stkr. af denne Størrelse til Rangering paa Hamborgs Havnebane, hvor det særligt kommer an paa et kraftigt Lokomotiv, som kan køre i stærke Kurver. Lokomotivets mindste Kurveradius er 100 Meter.

F. Spøer.

TRAFIKMIDLER AF ALUMINIUM

Rent Aluminium har kun en ringe Vægt i Sammenligning med Jern (Forholdet er omtrent som 1 til 3), men ogsaa dets Styrke ligger langt under Jernets, derfor har man i de første Aartier efter Aluminiumets Fremkomst kun anvendt det til almindelige Brugsgenstande. Da det let lader sig valse ud i meget tynde Plader, har det i den senere Tid begyndt af fortrænge Staniol som Indpakkingsmiddel, og som Ledningstraad har man mange Steder anvendt det, da dets Ledevne for elektrisk Strøm kun ligger noget under Kobberets.

En Mangel ved Aluminium er, at det kun van-

skeligt lader sig støbe. Ved at tilsætte Kobber og Zink har man opnaaet to Ting; det kan støbes i Form og faar samtidig en betydelig Styrke. En betydelig Forbedring indførte den tyske Ingeniør *Alfred Wilms* ved at tilsætte smaa Mængder Magnesia, hvorved der fremkom det saakaldte Duraluminium, der i Styrke nærmest er paa Højde med Flusjern.

I Trafikvæsenet var Grev Zeppelin den første, der anvendte Aluminium, hvad der laa meget nær, da en Kubikcentimeter Aluminium kun vejer 2,7 Gram, og samme Rummaal Jern vejer 7,8 Gram. Nu bygges der Flyvemaskiner næsten udelukkende af Aluminium. I Motorvognbygning anvendes det meget, fra først kun som Plader og støbte Dele, men man gaar mere og mere over til at bruge pressede eller valsede Maskindele, saasom Stempler, Drivstænger, Aksler, Nav og Hjul, kort sagt man undgaar helst støbt Aluminium, da det pressede eller valsede er det stærkeste.

Beklædning af Jernbanevogne med Aluminium har længe været kendt, men i de senere Aar er man begyndt at bygge Jernbane- og Sporvogne af Aluminium, saaledes at ikke alene Vognkassen, men ogsaa Jerndragere og -afstivning, Bænke o. s. v. er af Aluminium, Tyske Rigsbaner har ladet bygge et lille Jernbanetog af Aluminium, Berlins underjordiske Bane forsøger med et Tog af samme Materiale. Fordelen ved et let Jernbanetog ligger ikke alene i Energibesparelsen, men ogsaa deri, at man opnaar meget kortere Bremsveje.

I Søfarten begyndte den franske Marine i 1892 at bygge Skibe af Aluminium, tilsat 6 pCt. Kobber. Der byggedes en lille Krydser, en Torpedobaad og

tæredes af Søvandet, og man opgav Aluminiums-skibe indtil man finder en bedre Legering.

Af Jernproduktionen er siden 1890 ca. 40 pCt. ffrøds alle Forholdsregler blevet et Offer for Rust, og mange Sagkyndige hævder, at med Nutidens Jernforbrug strækker Jordens Jernertsindhold kun til i ca. 100 Aar. Det Tidspunkt synes da ikke at være fjern, hvor Forbruget af Jern maa indskrænkes til Værktøj og lignende, og Jernkonstruktioner maa erstattes med Aluminium, som kan fremstilles i næsten ubegrænsede Mængder. Det er derfor ingen Overdrivelse, naar man betragter Alu-nogle Chalupper, men det viste sig, at Materialet minium og Aluminiumslegeringer som Fremtidens Metal.

cresc.



15. April. Ved Eksprestogets Afgang fra Aalborg i Aftes er der paa Statsbanerne sket et beklageligt Rangeruheld, hvorved to Lokomotiver tørnede sammen.

Uheldet fandt Sted, da to Lokomotiver blev rangeret ud fra Remissen for at spændes for det sydgaaende Eksprestog og det nordgaaende Tog, der afgaar Kl. 8.40. Da den nordgaaende Maskine, der var rangeret et Stykke sydpaa, kørte nordpaa for at spændes for Toget, kørte netop den sydgaaende Maskine frem, og Maskinerne stødte sammen. Medens Eksprestogets Lokomotiv ikke led nogen Overlast, blev det andet Lokomotiv saa beskadiget, at der maatte sættes ny Maskine for Vendsyssel-Toget, som derved fik en mindre Forsinkelse.

17. April. Den 35-aarige Pudser Jens Chr. Østergaard ved Hjørrings Privatbaner gjorde i Dag som sædvanlig Tjeneste som Fyrbøder paa et Særtog med Svin til Slagteriet i Dybvad. Da Toget standsede ved Indkørseleen til Øster Vraa Station, steg han ned paa Trinbrættet for at være klar til at springe af. Han snublede imidlertid og faldt ind under Maskinen. Han blev dræbt paa Stedet. Østergaard efterlader sig Hustru og et lille Barn.

Overlæge Dr. Claudius skriver i »Nationaltidende« følgende:

Jeg læste for nylig i »Hejmdal«, at et Diesellokomotiv, der skulde trække Toget til Løgumkloster, havde gjort Strejke og derfor var blevet erstattet med et Damplokomotiv. Hvad betyder nu en saadan Ombytning med Hensyn til Sikkerhed for alle Parter? *I Dieselmotortoget foregaar Bremsning af*

hele Togstammen ved Hjælp af Trykluft; erstattes derfor et Diesellokomotiv med et almindeligt Damplokomotiv, der som bekendt kun har Installation til Vakuumbremning, forringes Togets Bremssevne i betænkelig Grad, idet Lokomotivføreren nu ikke direkte vil kunne bremse Vognstammen, men kun igennem Fløjtesignal kan prøve paa at faa det. Par Konduktører, der er sat til at betjene Haandbremsene, og som maaske i det afgørende Øjeblik er optaget paa anden Maade, til at sætte Haandbremsene i Virksomhed. Banerne har selv indset Svagheden i en slig Fremgangsmaade ved under slige ekstraordinære Forhold at nedsætte Maksimalhastigheden, men heraf følger igen, at Fartplanen ikke længere gælder, og at derfor ingen, der færdes paa Landevejene, kan vide, hvornaar Togene passerer Overskæringerne.

19. April. Efter at Statens Lønningslov er vedtaget, har Københavns Kommunes Tjenestemænd begyndt at røre paa sig. Deres Lønforhold plejer jo at følge Statens, og da Nedsikringen af Statstjenestemandene fandt Sted i 1927, fulgte de kommunale Tjenestemandslønninger efter.

Foreløbig er der kun sket det, at Repræsentanter for Hovedorganisationerne har haft en Samtale med Borgmester Hedebøl, der indrømmede, at Tiden var inde til at tage Spørgsmaalet op. Nu overvejer man fra begge Sider og skal saa mødes til videre Forhandlinger. Fra Tjenestemandenes Side ønsker man, at Statens Linie bliver fulgt, saaledes at der ikke alene sker en Ændring af Lønklasesatserne, men ogsaa at Spørgsmaalene om Klassificering tages op til Overvejelse. Det var jo en meget væsentlig Del af denne Forbedring, som blev opnaaet ved Lønningsloven.

20. April. I Dag fejrede Slangrupbanen 25 Aars Jubilæum, bl. a. ved en Festlighed for de af Personalet, der samtidig kunde fejre 25 Aars Jubilæum.

21. April. I Følge norsk »Aftenposten« er 5 Lokomotiver ombygget, der skal benyttes til Iltogskørsel Oslo—Kornsjo—Oslo. De kan løbe 80 km pr. Time og vejer 107 t. i Modsætning til de nu anvendte, der vejer 72 t.

De skal tages i Brug den 15. Maj.

Paa Vestbanen i Norge har man i disse Dage prøvekørt en elektrisk Vogn, som skal anvendes i Lokaltrafikken paa Drammensbanen efter Ruteforandringen 15. Maj. Det er en stor, hurtiggaaende Boggievogn med 74 Siddepladser, og som kan køre med mindst to Paahængsvogne.

Vognen, der tom vejer 42 ton, har en Længde af 20 m over Bufferne. Den er bygget paa Skaabo Jernbanevognfabrik, mens det elektriske Udstyr er leveret af Norsk Elektrisk & Boveri. Den giver et meget tiltalende Indtryk. Vognen har Førerrum i hver Ende, og der er installeret W. C. og elektrisk Opvarmning.

Den blev Lørdag prøvekørt paa Strækningen Oslo—Asker med op til 70 km.s Fart og havde en støt og rolig Gang. Der er bestilt en Vogn til af samme Type for Drammensbanen. Vognene koster cirka 160,000 Kr. hver.



EETKAMMER TRYKLUFTBREMSE

I de midterste 4 Sider af dette Nummer er denne Gang optaget Begyndelsen af en Pjece omhandlende »Den indirekte virkende automatiske Eetkammer Trykluftbremse paa Jernbanemotortog»

Vi har fundet det opportunt at bringe Medlemmerne denne lille Vejledning, der vil blive efterfulgt af en Haandbog for Kunze-Knorr Trykluftbremsen. Førstnævnte lille Pjece maa vel anses for at være et Ord i rette Tid, fordi der allerede længe har løbet Motortog med nævnte Bremse, og fordi Statsbanerne endnu ikke har udsendt noget Instruktionsstof.

Vi henstiller til alle Medlemmer at udtage de omtalte Sider af Bladet og samle dem efterhaanden. Medlemmerne faar paa denne Maade en lille Bog i et bekvemt Formal.

Naar begge Bøger er udkommen mener vi, at Medlemmerne er i Besiddelse af et godt Instruktionsstof for Trykluftbremsen, som vi antager indenfor en overskuelig Fremtid vil være en Kendsgerning.

UHELDSFORSIKRINGSFORENINGEN

Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale afholder sit aarlige Repræsentantskabsmøde Lørdag den 30. Maj 1931 Kl. 3½ Em. paa Dansk Jernbaneforbunds Kontor, Vestre Boulevard 45, København V. Dagsorden m. v. vil blive udsendt i Begyndelsen af Maj Maaned.

Formanden for Repræsentantskabet.

SVENSKA JÄRNVÄGSMÄNNENS VILOHEMSFÖRENING

Bestyrelsen for Svenska Järnvägsmännens Vilohemsförening har anmodet mig om at meddele de danske Jernbanemænd følgende:

»I Anledning af, at Svenska Järnvägsmännens Vilohemsförenings Hvilehjem »Fredensborg« i Småland og »Björkliden« i Lappland visse Tider ikke har været helt optaget, har Foreningens Bestyrelse besluttet at tilbyde danske og norske Jernbanemænd, i det Omfang Plads haves at være Gæster paa Hjemmene i indeværende Aar, paa *Fredensborg* i Tiden fra den 1. Maj, da Hjemmet aabnes, til den 15. Juni samt fra den 1. September til den 30. September, da det lukkes, og paa *Björkliden* i hele den Tid, Hjemmet er aabent, d. v. s. fra den 14. Juni til Udgangen af August Maaned.

For Ophold paa Hjemmene gælder følgende Dagspriser pro persona:

Fredensborg:

	April-Maj Kr.	Juni Kr.	Septbr. Kr.
Værelse til 1 Person	4,50	4,90	4,75
» 2 eller flere Personer	3,50	3,90	3,75

For Pension i kortere Tid end 5 Dage forhøjes Dagsprisen med 50 Øre.

Björkliden:

Ved mindst 5 Dages Ophold	Kr. 4,50.
Under 5 Dages Ophold	» 5,50.

Enkeltværelse kan i Almindelighed ikke paaregnes.

Bestyrelsen tilføjer, at de danske Jernbanemænd er hjertelig velkomne paa Fredensborg og Björkliden, og at det skulde glæde Bestyrelsen, om mange af de danske Kolleger vilde benytte sig af Tilbudet.

Til foranstaaende skal jeg knytte følgende Oplysninger om de to Hvilehjem.

Ejendommen »Fredensborg« er beliggende i Småland, nær Storebro Station, umiddelbart Nord for Hultsfred Station paa Privatbanestrækningen Hultsfred—Linköping. Ejendommen, der er paa ca. 28 ha, hvoraf 13 ha er Park, støder umiddelbart op til en idyllisk lille Sø. I Hovedbygningen er 20 velindrettede Værelser med Plads til 40 Gæster, og hyggelige velmonterede Fælleslokaler.

»Björkliden« ligger ved Torneträsk, nær Abisko Turiststation paa Malmbanen Boden—Narvik, tæt ved den svensk-norske Grænse i Norrland. Dette Hvilehjem er mindre end Fredensborg og ikke slet saa komfortabelt, men svarer iøvrigt til de andre smaa Turiststationer i Norrlands storslaaede Natur.

Iøvrigt henledes Opmærksomheden paa, at der paa disse to Hvilehjem kun er Adgang for Tjenestemændene selv, derimod ikke for deres Hustruer og Børn.

Angaaende Ophold m. v. kan Henvendelse rettes til Svenska Järnvägsmännens Vilohemsföreningen, Styrelsen, Stockholm.

København, den 20. April 1931.

E. Lunn,

Kontorchef i Generaldirektoratet
for Statsbanerne.

Nye Bøger.

Nj.-Foliet. Jyll.-Fyn.

15963	14597	Leskov, Nikolaj: Udvalgte Fortællinger.
15964	14601	Sinclair, Upton: Boston.
15965	14538	Ring, Barbra: Nu.
15966	14594	Guldbrandsen, Aase: Ulla vil til Grønland.
15967	14604	Scott, G.: Josefa.
15968	14532	Kræmmer, E.: Evensen.
15969	14592	Fleuron, Svend: I Rævefrakken.
15970	14611	Jespersen, Knud: En dansk Officers Kongefærd.
15971	14578	Stub-Jørgensen, C.: Jærnbanen i dansk Digtning.
15972a	14617	Reumert, Elith: Fra Livet og Teatret.
15973	14576	Kristensen, Tom: Hærværk.
15974	14605	Thuborg, A.: Havhøj Kro.

15977 Hansen, E. R. Techt: Vibeke og Geert.
 15978 14590 Nexø, M. Andersen: Desorte Fugle.
 15979 14591 Bjergby, Nicoline: Jul paa Slægtsgaarden.
 15980 14599 Rørdam, VG.: Jeg gik mig over Sø og Land.
 15981 14589 Strachey, Lytton: Dronning Victoria.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerkredsen.

København Ø.: Kassererens Adresse rettes til: Henrik Rungsgade 16, 1. Telf. Nora 4305 v.

Slagelse: Formandens Adresse rettes til: Rolighedsvej 4.

Motorførerkredsen.

Midt- og Vestjylland: Kassererens Adresse rettes til: Middagshøjvej 24, Viborg.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

København Gb.: Formandens Adresse rettes til: Vester Fælledvej 61, 2. Tlf. Eva 165.

Fredericia: Kassererens Navn og Adresse rettes til: C. M. C. Knudsen, Norgesgade 5, 2.

Repræsentanten for Feriehjemmet: C. M. C. Knudsen, Norgesgade 5, 2.

Glyngøre: Repræsentantens Navn rettes til: C. B. Jensen.

Personalia

Udnævnelse:

Lokfb. A. H. Alberg, Helsingør, fra 1.—5.—31 til Lokomotivfører i Tinglev (min. Udn.).

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

H. Viberg, Københavns Godsb.—Padborg.
 K. F. Nilsson, Københavns Godsb.—Gedser.
 B. O. K. Liljekrans, Københavns Godsb.—Gedser.
 A. Petersen, Københavns Godsb.—Gedser.
 P. J. Andersen, Aarhus H.—Brande.
 W. L. R. G. Petersen, Nyborg—Padborg.
 C. C. P. H. Larsen, Københavns Godsb.—Padborg.
 H. Sørensen, Aarhus H.—Aalestrup.
 J. C. Buus, Københavns Godsb.—Padborg.
 A. Kristensen, Esbjerg—Tønder.
 S. A. Thomsen, Københavns Godsb.—Padborg.
 K. H. M. Christiansen, Københavns Godsb.—Padborg.
 E. L. J. E. Justesen, Københavns Godsb.—Padborg.
 C. G. J. Loving, Roskilde—Padborg.
 V. F. Ø. Falkenskov, Københavns Godsb.—Tønder.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1. Maj. 1931:

Lokf. C. H. Gjortsvang, Vejle H.—Fredericia.

› S. A. M. H. Schow, Tinglev—Vejle H.

Lokfrb. O. K. Michelsen, Gedser—Kbh. Gb.

› S. P. Christensen, Gedser—Kbh. Gb.

› N. C. R. Jeppesen, Padborg—Kbh. Gb.

› P. K. Olesen, Gedser—Kbh. Gb.

› S. H. B. Olsen, Fredericia—Kbh. Gb.

› G. J. Pedersen, Padborg—Korsør.

› H. E. C. Jørgensen, Padborg—Korsør.

› J. P. Pedersen, Langaa—Randers.

› E. Nielsen, Tønder—Esbjerg.

› H. V. Harder, Padborg—Esbjerg.

› J. A. K. Damgaard, Brande—Struer.

› T. P. H. Lauersen, Aalestrup—Struer.

› R. V. Nielsen, Tønder—Fredericia.

› N. R. Johansen, Padborg—Langaa.

› P. B. Jensen, Padborg—Aarhus H.

Forflyttelse af Helbredshensyn fra 1. Maj. 1931:

Lokomotivfyrbøder S. A. Pedersen, Fredericia, til Odense.



GRAVMONUMENTER

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

FILIAL: Vigerslev alle ved Indgangen til Terrassen

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. Maj.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
 Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
 Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
 Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien

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

Frederiksberg Bogtrykkeri, Howitzvej 49.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.
Konsultation: 10-3 og 6-7
Lørdag 10-2:
Telf. Vester 3330.
Enghave Plads 6

Blomsterforretning

H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varene bringes overalt.



Brug Svendborg Eksport Mil-Co

med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velmagende.

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

Gummi - Varer



Modersprøjter, Pessarier.

Alt i hygiejniske Artikler for Damer og Herrer.

SPECIALFORRETNING

Illustreret Katalog gratis og diskre mod Svarporto.

Amk. Gummi-Industri, Vestergade 3, København K.

Tjenestemænd 10 % Rabat.

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.



B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.

(tidligere Vesterbrogade 36)

Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.

25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.

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.

**KORSØR
LØVE
MARGARINE**



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**

HARALD HANSEN

A K T I E S E L S K A B
AMAGERTORV 11⁴

Damekonfektion,

færdige og efter Maal. * * *

* * * Imprægnerede Frakker.

Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5^{1/2}.

**Laane- og Sparekassen
for Embeds- og Bestillingsmænd**

Kontor: Frederiksholms Kanal 16¹. Kbhvn. K. Postgiro 4800.

Aabent 10-3. Lørdag 10-2.

Opmærksomheden henledes paa vor særlige Spareafdeling, i hvilken Tjenestemænd og disses Enker og Børn kan indskyde større eller mindre Beløb paa 3 Maaneders Opsigelse med for Tiden

5 pCt. i aarlig Rente.

FORLANG

VILHELM LANGES

**Cigarer og Cigarillos
Tobakker og Skraa**

Leverandør til Lokomotivmændenes Feriehjem.