

32. Aargang N<sup>o</sup> 19

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Oktober 1932

## PERSONALETS UDNYTTELSE

I en Artikel i forrige Nummer under Titlen »Maskinernes Udnyttelse« omtalte vi, at en hel Del af det Arbejde, Maskiningeniør Sørensen havde tilrettelagt med Hensyn til Kørselsfordeling, for en Del gik ud paa at skaffe saa mange i Remisen henstaaende kolde Maskiner som det var muligt, og det er vel ogsaa lykkedes ham. Han har samtidig ved at ryste al den Tjeneste sammen, der udføres her i 1. Distrikt opnaaet at faa gjort adskillige Sæt Personale overflødig; dette Maal er selvfølgelig ikke naaet ved nogen Art af Hensynsfuldhed, men ved, som foran nævnt, at blande alle de forskellige Slags Tjenester sammen.

Det, der har været afgørende for den Slags Kørselsfordeling, her er præsteret, er kun det ene, paa hvilken Maade gøres det billigst, Hensyn til Personalet kendes ikke; det er ligegyldigt om dem, der skal udføre Tjenesten henhører til de yngre Aargange, eller om de hører til de ældstes Rækker, kan de ikke følge med, falder de ud af Fodslag, er det værst for dem. Den Aand, der i sin Tid besjælede dem, der var med til at skabe ordnede Tilstande med Hensyn til Tjenestetidsregulering, kender Hr. Sørensen ikke eller lader han, som han ikke kender, han behandler Spørgsmaalet, som var det mekaniske Dukker, han dirigerer, og ikke Mennesker, paa hvem der paahviler et Ansvar. Og det var jo Meningen, at Tjenestetidsreglerne i Praksis skulde udformes saaledes, at det ingensinde kunde siges, at den eller hin Tjeneste virkede inhumant. Bliver Tjenesten tilrettelagt efter et saadant Hensyn? Nej,

Tjenesten lægges saaledes, at Tjenestetidsreglerne ikke overtrædes, man gaar til Ydergrænserne for det tilladelige, og dermed betragter man det som værende i Orden. Den humane Aand er henvist til Skammekrogen, og der faar den nok ogsaa Lov til at staa i Fred, hvis Maskiningeniør Sørensen faar Lov fortsat at raade.

For en Del Aar siden var der en Trafikminister, der sagde: Selv om en Tjeneste er tilrettelagt efter alle Kunstens Regler, kan den virke inhumant, og saa bør en saadan Tjeneste ændres.

Den Trafikminister var radikal, men Forholdene skulde vel ikke være ringere nu, efter at vi i flere Aar har haft en Socialdemokrat som Minister for offentlige Arbejder, tværtimod skulde vi tro, Forholdene var bedre.

Det er ikke længe siden, en Minister gennem Radioen rettede Henvendelse til alle Mennesker om at skaffe Arbejde, til Arbejdsgiverne om saa vidt gørligt at undgaa at jage Folk ud i Arbejdsløshedens Øde. Denne Minister var *ikke Friis-Skotte*, Banernes øverste Chef. Friis-Skotte har sikkert ikke hørt sin Kollegas Tale, i hvert Fald er der ingen Steder, hvor det gaar saa haardt til som ved Statsbanerne. Alt, hvad man kan smide ud i Arbejdsløsheden, bliver smidt ud.

Som foran anført har Sørensen faaet Lov til at blande al Kørselen sammen, saaledes at der ikke nu findes en ren Persontogstur eller en ren Godstogstur, nej, Personalet skal springe fra den ene Maskine til den anden, som vi nævnede i vor forrige Artikel, saavel til

Skade for Tjenesten som for det Personale, der skal udføre den.

Vi skal pege paa nogle af de Urimeligheder, der præger den af Maskiningeniør Sørensen fremstillede Tjenestefordeling.

Det gentager sig ofte, at Personalet maa udføre en hel Dags Tjeneste, 8 à 10 Timer, ud i en Køre, uden at der er anvist dem Tid til at faa Lejlighed til at spise et Stykke Mad. Man tør vel nok paastaa, at det er et urimelig Forlangende, at Personalet, samtidig med at de skal udføre deres i fysisk Henseende anstrengende Tjeneste, skal spise, medens de arbejder. — Det er almindeligt, at Nedbrudsraadighed er paalagt Personale, der er beskæftiget med Forberedelses- eller Afslutningstjeneste, — hvis det saa var med den Maskine, de selv skulde ud at køre, kunde der maa ske ikke siges synderligt til det, men det er det ikke, derimod med en anden ved Depotet henstaaende Maskine, ja, endda i visse Tilfælde med en Maskine, der endnu befinder sig ude paa Strækningen og er paa Vej til Depotet.

Det er muligt, at *Nedbrudsraadighedstjeneste af den Karakter passer i Rationalismens Tid*, men det er i hvert Fald givet, at selv om det sidste er Tilfældet, er det Tog eller de Mennesker, som ligger paa Strækningen og venter paa Hjælp under saadanne Forhold ilde farne.

Der er endvidere det at bemærke, at Nedbrudsraadighedstjenesterne er lidet rationel og af ringe Værdi, som den er tilrettelagt mange Steder, vi kan vist godt sige alle Steder, fordi dens Benyttelse saa godt som al Tid vil bevirke Forstyrrelser ved Depotet. Den Delen af Raadighedstjenesten, som nu er indført, fra nogle og tyve Minutters Varighed, er ikke særlig betryggende. Den meste af denne Tjeneste er delt i Smaastumper, der passende eller *mest upassende* er hægtet bag paa udført Tjeneste og i mange Tilfælde efter Ankomsten til Hjemstedsdepotet og *inhumant* forhindrer Personale i at gaa hjem i deres Hjem efter en hel Dags Tjeneste.

Her i 1. Distrikt har vi hidtil været forskaaet for Hr. Sørensens Eksperimenter; det lader imidlertid til, at der er givet ham frit Spil, og han har benyttet Lejligheden til at omkalfatre det hele, om det er til Gavn for Statsbanerne, vil Tiden jo vise; man har jo før været klar paa, at en Køren i Flæng med Maskinerne var en i høj Grad uøkonomisk Foranstaltning.

Vi skal nævne et Eksempel.

Ved Indførelsen af Motordrift her paa Sjælland viste det sig, at Uheldene antog et saadant Omfang, at man jævnlig maatte erstatte Motorkøretøjet med Dampmaskine, ja, at det endog gik saa vidt, at man mest kørte med Damp. Efter at have grundet længe paa dette sørgelige Resultat, kom man til den Slutning, at Aarsagen var, at der var for mange om Køretøjerne. Saa ordnede man Sagen saadan, at Personalet fik fast Maskine at køre med, hvilket medførte, at Motordriften blev mere planmæssig.

Nu skal Damplokomotiverne gaa fra Haand til Haand, og det skal nok vise sig, at Resultatet bliver som for Motorkøretøjernes Vedkommende.

Men saa er det jo godt, at Remiserne staa fulde af rustne oplagte Damplokomotiver.

## DEN NYE KØRSELSFORDELING

1. Distrikt har fundet sig foranlediget til at gaa bort fra det Kørselsfordelingsformat, der hidtil har været anvendt i Distriktet (Folioformat) og gaaet over til en mere passende Størrelse, det vil sige, at nu fremtræder Kørselsfordelingen i Lommeformat med et blaadt Kartonomslag.

I nærværende Blads Nr. 15 d. A. omtalte vi en Kørselsfordeling for Motorlokomotiver og -vogne i 2. Distrikt, der var traadt i Kraft den 22. Maj i Aar, og vi gav Udtryk for vor Anerkendelse af, at man havde fundet sig foranlediget til at udsende den omtalte Kørselsfordeling, der havde et praktisk Lommeformat. Vi gjorde os dengang skyldige i den Naivitet at tro, at samtlige Tjenestemænd, hvem Kørselsfordelingen vedrører, fik den tilsendt som vi havde omtalt, men det passede ikke. Det var kun Personalet paa Kontorerne, som fik en smuk og *holdbar* Kørselsfordeling, de havde nemlig *ikke* Brug for den, medens Motorførerne fik deres Eksemplarer uden Bind — det gjorde jo ikke saa meget om deres hurtigt blev laset og itureven.

Som anført har 1. Distrikt nu ogsaa udsendt en Kørselsfordeling i Lommeformat, og saa vidt vi véd, har alle Lokomotivmænd modtaget et indbundet Eksempel. Vi tillader os at tro, at vor forannævnte Omtale har været

medvirkende til, at 1. Distrikt har fundet sig foranlediget til at udsende den praktiske Ud-gave. Hvad enten det er Tilfældet eller ej er der kun Grund til at paaskønne, at man nu har taget dette fornuftige Skridt. Vi faar at se, hvor godt den holder, men det havde vist været praktisk, om man straks havde forsynet den med et Lærredsbind.

Det var ønskeligt om man lod Kørselsfor-delingen faa Efterfølgere. D. v. s. Plan X og Plan XI i samme Størrelse, for ikke at tale om Køreplanen.

Man plejer jo, naar man anmelder nye Bø-ger ikke at nøjes med Format og Bind, men ogsaa at omtale Indholdet. Naar man faar at vide, at Ingeniør Sørensen er Forfatter af Teksten paa Bogens 63 Sider er det vist til-strækkeligt.

## SKERN—VIDEBÆKBANEN

Stykgodsudvalget har nu afgivet Betænkning ved-rørende Banen Skern—Videbæk. Denne Banestræk-ning, der er ca. 20 km lang, og som i sin Tid var forudsat at skulle være Begyndelsen til en Bane fra Skern til Skive, giver et *rent Driftsunderskud* paa ca. 105 000 Kr. aarlig uden Medregning af noget Beløb til Afskrivning og Forrentning. Driftsindtægten paa Banen androg i 1930—31 kun ca. 69 000 Kr. og er siden da yderligere sunket.

Under Hensyn til det uforholdsmæssige store Underskud har Udvalget undersøgt Muligheden for og det sandsynlige Driftsresultat saavel ved en forenklet Drift med færre Togpar end nu og med Ind-førelse af Motordrift som ved Begrænsning af Be-fordringen alene til Godsttrafik, idet Personbefor-dringen i den ret tyndt befolkede Egn vil kunne af-vikles ved Automobilbefordring, der i øvrigt for Vide-bæks Vedkommende i Forholdet til de to nævnte Køb-stæder Herning og Ringkøbing er den naturlige som Følge af den langt kortere Afstand pr. Landevej end pr. Bane. Endelig har Udvalget naturligvis ogsaa overvejet Spørgsmaalet om Banens fuldstændige Ned-læggelse.

Udvalget anser det ikke for forsvarligt at opret-holde Driften af Banen som almindelig Bane for baade Person- og Godsbefordring med saa betydeligt Underskud, som der selv ved forenklet Drift ved-varende vil blive.

Da det efter de anstillede Undersøgelser der-imod maa anses for sandsynligt, at der uden direkte Underskud paa selve Driften kan etableres Traktor-kørsel efter Behov til Bestridelse af Godsbefordrin-gen paa Banen, foreslaar Udvalget, at Togkørslen paa Banen indstilles, og at der forsøgsvis etableres Traktorkørsel. Der gives derved Befolkningen Mulig-hed for at bevare Adgangen til Godsbefordring pr.

Jernbane, medens den paa den anden Side hurtigt kan bringes til Ophør, hvis denne Adgang ikke be-nytttes i en for Banerne tilfredsstillende Grad.

Ved Overgangen til Godsbefordring alene vil der blive sparet ca. 20 ansatte.

## VINTERKØREPLANEN

Fra 1. Oktober træder Statsbanernes Vinterkø-replan i Kraft.

Der er ved denne foretaget de nedenfor anførte Inddragninger af Tog, der har været daarligt be-nyttede, samt en Del mindre Ændringer, hvorom man særlig skal nævne følgende:

### *Nordbanen. Hverdage.*

Som sædvanlig løber de særlige Hillerødtoget, Kø-benhavn H. Af. 16,12, henholdsvis An. 18,06, ikke i Vinterperioden. Iøvrigt bibeholdes den nuværende Toggang paa Nordbanen som i Sommer med nogle mindre Ændringer i forskellige Togs Planer.

### *Kystbanen. Hverdage.*

Ligesom sidste Vinter foretages der en Sammen-dragning af Helsingørtogene 425 og 427, København H. Af. 16,09 henholdsvis 16,16 til eet Tog med Af-gang København H. 16,10, samt af Togene 408 og 410, København H. An. 8,49 henholdsvis 8,56 til eet Tog med Ankomst København H. 8,49.

De af Hensyn til Sommertrafikken løbende Hel-singørtog 449 og 448, København H. Af. 17,05 hen-holdsvis An. 17,07, etableres ikke i Vinterperioden.

For at imødekomme fremsatte Ønsker fra Publi-kum er Tog 402, der hidtil kom til København 7,30, tidligerelagt ca. 1 Time, An. 6,39, hvorved ogsaa Beboerne Nord for Rungsted kan naa deres Ar-bejdssted i København til Kl. 7.

Tog 442, nu København H. An. 7,55, tidligere-lægges med Ankomst til København 7,39 af Hensyn til rejsende, hvis Virksomhed begynder Kl. 8.

Som i tidligere Aar er enkelte Klampenborg- og Rungstedtoget erstattede ved, at der gives nogle Hel-singørtog Standsning ogsaa mellem Klampenborg og Rungsted.

Samtlige Rungstedtoget vil ogsaa paa Hverdage kun føre 3. Vognklasse.

### *Nord- og Kystbanen. Søn- og Helligdage.*

Paa Søn- og Helligdage gælder ligesom sidste Vinter en særlig Køreplan for Nord- og Kystbanen af Hensyn til den sæcielle Trafik paa disse Dage.

Paa Nordbanen gennemføres Hillerødtoget 631 og 638, København H. Af. 20,30, henholdsvis An. 23,09, til og fra Helsingør.

Tog 640, der sidste Vinter afgik fra Helsingør 22,06, senerelægges med Afgang 22,59. Toget faar Forbindelse med Færge fra Hålsnighborg, og Nord-banen faar en ønsket senere Søndagsforbindelse.

Iøvrigt er Planerne i det væsentligste som sidste Vinter.

### *Frederiksberg—Hellerup—Klampenborg.*

Ligesom i Sommer gennemføres saavel paa Hver-dage som paa Søn- og Helligdage en Del af Togene mellem Frederiksberg og Klampenborg.

*Sorø—Vede.*

Af Strækningens 7 Togpar inddrages de 4 Togpar, medens der bibeholdes 3.

Tiderne i Sorø for disse bliver følgende:

Sorø Ag. 9,30, 13,40 (Søn- og Helligdage 13,20), 19,15.

Sorø An. 7,57, 12,40, 18,56.

*Dalmose—Skelskør.*

Af Strækningens 7 Togpar inddrages 3 Togpar. Der bibeholdes 4 Togpar med følgende Tider i Skelskør:

Skelskør An. 7,44, 10,32, 15,43 (Søn- og Helligdage 15,29), 20,07.

Skelskør Af. 6,52, 9,18, 14,10 (Søn- og Helligdage 14,23), 19,02.

*København—Nyborg—Fredericia.*

Følgende Motortog inddrages:

Tog 1069 Roskilde Af. 10,13 — Korsør An. 11,58;

Tog 1066 Sorø Af. 8,32 — Ringsted An. 8,51.

Tog 1070 Ringsted Af. 10,07 — Roskilde An. 10,54.

Tog 1076 Korsør Af. 12,07 — Sorø An. 13,07.

Tog 1086 Sorø Af. 20,42 — Roskilde An. 21,46.

Motortog 1087, Roskilde Af. 22,30, udsendes paa Hverdage fra København, Af. 21,53, Toget standser ikke mellem København og Roskilde.

Hurtigtog Nr. 10, København An. 6,56, der i Sommer har været gennemført i en fremskyndet Plan med Forbindelsen fra Harwich—Esbjerg, planlægges i Vinterperioden i den gamle Plan med Ankomst til København 7,40. Toget standser i Roskilde og erstatter det i Sommerperioden indlagte Tog 258, København An. 7,42.

*Fredericia—Randers.*

Der indlægges paa Hverdage et nyt Tog fra Skanderborg, Af. 18,40, til Aarhus, An. 19,13.

Motortog 221, Aarhus H. Af. 6,12, inddrages paa Strækningen Aarhus—Hadsten.

Motortog 255, Aarhus Af. 14,40 — Randers An. 16,16, inddrages; til Erstatning gives der Tog 929, Aarhus H Af. 14,10, Standsning ved Mellemstationerne paa Strækningen til Langaa.

Motortog 252, Randers Af. 12,00 — Aarhus H. An. 13,47, inddrages; til Erstatning gives der Tog 954, Randers Af. 13,09 — Aarhus An. 14,29, Standsning ved Mellemstationerne.

Motortog 284, Langaa Af. 23,23 — Aarhus H. An. 0,28, inddrages paa Hverdage; til Erstatning standser et personførende Ilgodstog, Aarhus H. An. 0,04, ved Mellemstationerne.

*Fredericia—Ringkøbing.*

Tog 1044, Esbjerg Af. 20,35, fremskyndes med 43. Min. tidligere Ankomst til Ringkøbing.

Tog 1019, Esbjerg Af. 14,00 — Fredericia An. 17,22, inddrages paa Strækningen Lunderskov—Fredericia. Rejsende fra Vejen til Kolding kan benytte Iltog 1021, Fredericia An. 16,33, uden Hurtigtogsbillet.

Tog 1037, Esbjerg Af. 23,22 — Fredericia An.

0,55, løber som sædvanlig ikke i Vinterperioden, idet Englandsforbindelsen da optages af Tog 1039, Esbjerg Af. 0,12.

*Ringkøbing—Langaa.*

Hverdagstog 1042, der nu kommer til Struer 23,44, fremskyndes paa Strækningen Skern—Struer med 40 Min. tidligere Ankomst til Struer.

Eksprestog 1039, Langaa Af. 18,17, omdannes paa Strækningen Langaa—Skive til Persontog og faar Standsning ogsaa i Ulstrup, Sparkær, Stoholm og Højslev.

Tog 1043, Langaa nu Af. 18,28, senerelægges med Afgang 19,40, Toget faar i Langaa en ny Forbindelse fra Randers og Aarhus.

*Sønderborg—Tønder.*

Hverdagstog 1422, Sønderborg Af. 22,35 — Tinglev An. 0,14, inddrages.

*Bramminge—Tønder.*

Tog 614, Bramminge Af. 11,08 — Tønder An. 13,13, inddrages. Til Erstatning gøres et Godstog personførende paa Strækningen Ribe (Af. 9,53) — Tønder (An. 12,05).

Tog 609, Ribe Af. 9,45 — Bramminge An. 10,13, og Tog 619, Tønder Af. 12,39 — Ribe An. 14,25, inddrages.

Det paa Hverdage løbende blandede Tog 1063, Tønder Af. 19,13 — Bramminge An. 22,31, og Søndagstog 1963, Tønder Af. 21,00 — Esbjerg An. 2,321 inddrages og erstattes af et hurtigt kørende dagligt Tog Nr. 625, Tønder Af. 21,04 — Esbjerg An. 23,16.

Tog 627, Tønder Af. 22,20 — Esbjerg An. 0,43, inddrages paa Hverdage.

*Skern—Videbæk.*

Samtlige Tog fører fremtidig kun 3. Vognklasse.

*Aarhus—Grenaa.*

Tog 1080, Grenaa Af. 19,12, fremskyndes paa Strækningen til Aarhus Ø med 20 Min. tidligere Ankomst.

*Vejle—Struer.*

Det blandede Tog 1185, Vejle H. Af. 8,18 — Herning An. 12,25 bortfalder, hvorefter Tog 1183, Brande Af. 9,50, udsendes fra Vejle, Af. 7,36.

*Spisevogne.*

Spisevognsløbet mellem Fredericia og Struer i Togene 1036, Fredericia Af. 14,40 og 1017, Fredericia An. 14,30, inddrages som Følge af, at Indtægten ikke staar i noget rimeligt Forhold til de med Vognens Løb og Betjening forbundne Udgifter. I Stedet etableres forsøgsvis Spisevognsløb i Tog 927, Fredericia Af. 5,33 — til Aalborg, An. 11,21, samt i Tog 970, Aalborg Af. 21,10, til Skanderborg, An. 0,21.



## ORDEN I SAGERNE

Den 10. September d. A. udsendte Maskinafdelingen en P-Ordre Nr. 109, omhandlende Ændringer i Bestemmelsen om Vandforsyningsstationer. I denne Ordre meddeltes, at Ordrene Nr. 31, 39, 43.2, 45, 50, 60, 72 og 96 bortfalder. Dette er jo interessant at erfare, thi de første 5 Ordre bortfaldt for nøjagtig 4 Aar siden, nemlig ved Ordre Nr. 60, som udsendtes den 29. September 1928. Paa den Maade skal vore Medlemmer nok faa Interesse til at holde deres Ordresamling i Orden; thi den Tanke tvinger sig uvilkaarligt paa, hvilken Orden har Maskinafdelingen sin Ordresamling i?

## DEN ARBEJDSLØSE UNGDOM OG VI ANDRE

Arbejdsløsheden er naaet til det Punkt, at den rummer den alvorligste Fare — ikke alene for Samfundet i Almindelighed, men for Arbejderklassen og dens Organisationer i Særdeleshed. Det er derfor ikke længere nok at konstatere det Faktum, at det er det kapitalistiske System, som er ude af Stand til at holde Samfundsorganismen i den fornødne Ligevægt; det er end ikke tilstrækkeligt at stille Krav om Nedsættelse af Arbejdstiden til 40 Timer pr. Uge, dels fordi en Nedsættelse til dette Timetal formentlig slet ikke giver den tilstrækkelige Linding, men væsentlig af den Grund, at Forhandlingerne om Gennemførelsen af et saadant Krav, der i ledende Arbejdsgiverkredse betragtes som formeligt revolutionært, maa formodes at trække i Langdrag. Og medens Overvejelserne staar paa, forværres Situationen, eller som det gamle Ordsprog siger: »Mens Græsset gror, dør Koen«.

Arbejdsløshedsproblemet har 2 Sider, som truen vender sig mod den organiserede Arbejderklasse. Den ene er Faren for, at de Arbejdsløses voksende Hær vil komme til at virke løntrykkende derved, at der i større og større Udstrækning udnyttes Arbejdskraft til Priser, der lader haant om trufne faglige Aftaler og gældende Tariffer: denne Fare kan være meget alvorlig, thi den indeholder en Opløsningsbacille for Organisationerne, hvis Styrke og Slagkraft forringes, saaledes at vi løber den Risiko at miste de Fordele, den organiserede Arbejderklasse gennem snart 2 Menneskealdre ved betydelige personlige Ofre har tilkæmpet sig. Den anden Fare er mindst ligesaa alvorlig, thi den indeholder intet mindre end en Demoralisation af store Dele af Arbejderungdommen. Det kan siges, at denne sidste Fare ikke har Bud alene til Arbejderklassen, men vedrører hele Samfundet, og at det derfor maa være Samfundets Sag at finde de fornødne Helbredelsesmidler. Vi kommer imidlertid ikke bort fra, at den Omstændighed, at Titusinder af unge Mennesker, som er smidt paa Gaden og fordømt til Lediggang, betyder en væsentlig fysisk og moralsk Svækkelse først og fremmest af Arbejderklassen, og da Samfundet hidtil intet har foretaget sig for at bevare denne værdifulde Ungdom fra Drivtilværelsens ødelæggende Virkninger, saa maa det

være Arbejderklassens Sag, at tage Opgaven op og vise de øvrige Befolkningsklasser, at Arbejderorganisationerne ikke alene har Klassefølelse, men ogsaa den tilstrækkelige samfundsmæssige Forstaelse til at beskytte Landets Ungdom og derigennem dets Fremtid.

At Opgaven er kæmpemæssig, skal ikke nægtes. og at den vil kræve betydelige Ofre af de organiserede Arbejdere, er en given Ting. Men alligevel, hvis der er nogen som helst Mulighed for, at den kan gennemføres, bør det gøres.

Lad os straks slaa fast, at Vejen til at skaffe de arbejdsløse unge eller en væsentlig Del af dem Beskæftigelse ved produktiv Arbejde, er spærret af Kapitalisterne, der raader over Nøglen til Produktion og Omsætning. Det vil naturligvis heller ikke være muligt at sikre dem en Fortjeneste tilnærmelsesvis den, de under normale Forhold burde kunne opnaa. Tilbage bliver herefter den Mulighed at give dem et bedre Surrogat for Tilværelsen end det, Titusinder unge nu har, der enten ligger deres Forældre til Byrde eller staar paa Gadehjørnerne og sælger mer eller mindre værdiløse Smaablade, hvilket jo kun er daarligt maskeret Tiggeri.

Det, det gælder om, er, at beskæftige den arbejdsløse Ungdom, drage den ud af den nytteløse, deprimerende Tilværelse, den nu frister, og genoprette dens Tro paa Fremtiden, som er ved at blive sat over Styr. Der er med de Midler, der kan stilles til Raadighed, og under de forhaandenværende Omstændigheder ikke mange Veje at gaa. En af Vejene, som er mest nærliggende, er at indrullere den arbejdsløse Ungdom i Korps alene med den Opgave at træne de unge Mennesker op til Sundhed og Kræfter, legemligt som aandeligt, ved Marcher og idrætsmæssige Øvelser, passende suppleret med Undervisning i Samfundslære, Fagforeningskundskab, Historie m. v. Fornøden Plads til disse Korps maatte kunne tilvejebringes ud over Landet i Teltlejr, ledige Militærkaserner, oplagte Skibe o. l. Steder. Forplejningen burde være paa Højde med, hvad der ydes Soldater, og den burde suppleres med saa mange Konstanter, at enkelte Smaaforhold som Cigaretter o. l. kunde udredes deraf.

Hvad det vilde koste at oprette, udruste og vedligeholde en saadan Arbejdernes Ungdomsarmé paa 5—10 eller maaske endog 15 000 Mand, vilde nøje kunne udregnes. Det vil derefter bero paa et Skøn, om man mener, at Opgaven overstiger Organisationernes økonomiske Kræfter. En vis Støtte maatte Sagen vel ogsaa antages at kunne faa dels fra samfundsinteresserede Kredse, dels fra offentlige Institutioner, der næppe kunde være blinde for den Værdi, et saadant Indgreb i Arbejdsløsheden indeholder for Almenheden.

Men lad os, om vi forestiller os Opgavens Vanskeligheder, tænke et Øjeblik over, hvad der er foregaaet i Tyskland. Er Hovedparten af Nazis Stormtropper dernede ikke netop en betydelig Del af Tysklands Arbejderungdom, som er kastet ud fra Fabrikker, Butikker og Værksteder. Størstedelen af dem sympatiserer næppe i deres Hjerter for den Over-

klassepolitik, der ligger bag Hitlerbevægelsen, som man jo har maattet give Navn efter Socialismen for at kaste et Skær af Underklassetilfordelighed over den. Men Drivjederen for dem, der har ladet sig indrullere i Hitlers Hagekorshær, har utvivlsomt været, at de blev draget op af Lediggangens Sump og ligefrem fik tildelt en Opgave i Samfundet. — Lad denne være rigtig eller gal, det er i denne Forbindelse uden væsentlig Betydning, de er i deres egen Bevidsthed kommet til at tælle med, deres Selvrespekt er genoprettet — og det er for dem det væsentligste. Men hvad der har været muligt for Hitler i det forarmede Tyskland, skulde ikke betragtes som en uløselig Opgave for vore gode danske Fagforeninger med Støtte fra de Kredse i Samfundet, der har Fremsyn nok til at forstaa, hvilken Ulykke og Fare de nuværende Tilstande rummer.

Vor Hensigt med dette Indlæg i Debatten om Arbejdsløshedsproblemet skal ikke betragtes som et bestemt formuleret Forslag, det er kun tænkt som et Forsøg paa at medvirke til at kaste et Søgelys frem i det tætte Mørke, som Beskæftigelsesproblemet omgiver os med. Et er givet, at vi maa igennem paa en eller anden Maade, hvis ikke Resultaterne af Arbejderklassens trofaste Kulturarbejde gennem mere end et halvt Aarhundrede skal lægges øde. Men Ofre maa der bringes — ogsaa fra Fagforeningsmedlemmernes egen Side, thi heller ikke vi kan gøre det Kunststykke at vaske Pelsen uden at gøre den vaad. *(Jernbane-Tidende).*

## RABATUVÆSENET OG TJENESTEMANDSSTANDEN

Handelsstandens Organisationer har i de sidste Aar energisk arbejdet for Afskaffelse af Rabatsystemet — Rabatmærkerne — som efterhaanden har faaet en betydelig Udbredelse. Flere store Rabatmærkeselskaber er opstaaet — navnlig i Hovedstaden, og der siges, at disse Selskaber tjener betydelige Summer paa Geschäften. Det drejer sig saaledes om et nyt Trin, der er indfældet paa Varens i Forvejen lange og kostbare Stige fra Producent til Forbruger. Naturligvis kan Rabatmærkesystemet, der udgiver sig for at virke til Billiggørelse, kun virke fordyrende paa Varerne, al den Stund, Rabatselskaberne beregner sig en betydelig Avance for »de Tjenester«, de foregiver at gøre saavel de Handlende som Kunderne.

Men at Rabatsystemet ikke er andet end Bluff — Blaar i Øjnene paa Folk — siger sig selv — thi enten skal den Rabat, Købmanden yder sin Kunde + det Beløb, Rabatselskabet beregner for sin Mund, lægges over paa de Kunder, som ingen Rabatmærker forlanger, eller ogsaa skal Købmanden ved sine Kalkulationer indregne Rabatudgifterne i sine Generalomkostninger, hvorefter han ogsaa lægger denne Driftsudgift paa Vareprisen. Det er naturligvis det sidste, der finder Sted, thi hvor skulde Pengene ellers komme fra; der sker jo ikke Mirakler i Butikerne.

Desværre fik Handelsstandens Organisationer ikke Held med at faa den Rabathumbug aflivet, det var vel nok i nogen Grad Sammenholdet mellem de Handlende indbyrdes det i første Række skortede paa, men ogsaa Rabatselskaberne kæmpede som besatte for at bevare Stillingen — og det er let at forstaa, at de gjorde det, thi for dem alene er Gevinsten ved Systemets Opretholdelse en Realitet.

En fremtrædende Stilling i Kampen for og imod Rabatten er Tjenestemændene — vistnok uden de flestes Vidende — kommet til at indtage, og det er paa denne Foranledning nærværende Artikel fremkommer. Der eksisterer nemlig, hvad der sikkert er ubekendt for mange Medlemmer, en Rabatforening for Tjenestemænd — Forbilledet for de øvrige prisfordyrende Rabatselskaber — som kalder sig for »Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger«. Den opererer med Tjenestemændene som Basis og har en ret betydelig Omsætning med sine Mærker. Det kan, set fra et Rabatmedlems Synspunkt, næppe lægges denne »Forbrugsforening«s Ledelse synderlig til Last, at den, da Handelsstandens Organisationer i Sommeren 1931 gjorde et energisk Forsøg paa at faa Rabatsystemet afskaffet gennem Lovgivningen, fremsendte en længere Indsigelse til Handelsministeriet. Men paa den anden Side, vil man kunne forstaa, at den organiserede Handelsstand tog denne Aktion fra »Tjenestemændenes« Kreds ret unaadigt op, saa meget mere, som man i Handelskredse, med Urette har faaet Opfattelsen af, at det netop er »Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger«, der gennem sin Indflydelse i højere administrative Kredse har lagt de tungeste Sten i Vejen for Opnaaelse af de »mere sunde« Handelsforhold, som Købmandsorganisationernes Henvendelse til Regeringen tilsigtede at tilvejebringe. Det er Tjenestemændene, siger man saa, som, tiltrods for at de i Modsætning til de fleste andre har deres sikre Indtægt, fremdeles vil tiltvinge sig et ekstra billigt Vareindkøb paa Bekostning af de private Erhvervsdrivende og de Titusinder af daarligere stillede Kunder, som ikke erholder nogen Rabat.

Derved føres Angrebet fra »Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger« over paa hele Tjenestemandstanden — og Sagen faar herefter Interesse, langt udenfor de Rabat-Interesseredes Kreds. Det gælder saa meget mere som Kampen mellem Handelsorganisationerne og »Forbrugsforeningen af Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger« ikke kom til at indskrænke sig til de omtalte Noteudvekslinger overfor Handelsministeriet; men senere i Løbet af denne Sommer har udviklet sig til en offentlig Kampagne med Interviews i Dagspressen af begge de krigsførende Magters Repræsentanters. Handelsforeningerne har nemlig, da Henvendelsen til Handelsministeriet ikke førte til det ønskede Resultat ved personlig Agitation, forsøgt at faa Uvæsenet ryddet bort ved at formaa de Handlende til at undlade at købe Rabatmærkerne. Overfor disse Forsøg har Formanden for »Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger«, Hr. Fuldmægtig D. O. Høgsgaard, erklæret,

at hvis nogen af de Forretninger, som hans Rabatforening havde sluttet Aftale med, indlod sig paa at afbryde Forbindelsen, vilde de paadrage sig Erstatningsansvar og ved Domstolene blive tvunget til at fortsætte med »Begunstigelsen«.

De sidste Buletiner fra denne Rabatmærke-Krigskueplads melder om Sejr og Fremgang for Hr. Høgsgaard, der senest har meddelt Offentligheden, at han, paa Trods af Handelsorganisationernes Agitation, har sluttet Overenskomst om Rabatmærkerne med en Række Forretninger, og at disse Overenskomster er løbende indtil 1935. »Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger« synes saaledes at have klarer sig stolt i denne Strid — om det bliver til Fordel for Foreningens Medlemmer skal senere vise sig; det er vel tvivlsomt, thi Prisen paa Varerne bestemmes jo dog af Leverandørerne, og helt betryggende kan en Rabatordning, der har de store Handelsorganisationer skarpt imod sig, i hvert Fald ikke siges at være.

Men Sagens anden Side, og det er den, der interesserer os, er den Belysning — ikke »Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger« — men hele Tjenestemandstanden bliver sat i ved den nævnte Forenings krampagtige Fastholdelse af en Rabatordning — der fraset dens ringe reelle Værdi udgives for at være og ogsaa betragtes som værende et Køberprivelegium for offentlig ansatte Tjenestemænd og deres Familier. Store Dele af Befolkningen har i Forvejen ikke den mest gunstige Indstilling overfor Tjenestemandstanden — og navnlig i Krisetider med stor Arbejdsløshed og Træghed i Handel og Omsætning, vil der altid være en vis Tilbøjelighed til at overvurdere den faste Lønning og dennes Købekraft. Organisationerne kender særdeles godt disse Synspunkter, som Gang efter Gang møder os i det faglige Arbejde, og de maa derfor være de største Betæneligheder ved at Tjenestemandstanden i Offentlighedens Øjne og paa andres Bekostning udstyres med Privelegier, de ingen Adkomst har til.

Nu er »Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger« ganske vist ikke identisk med Tjenestemandstanden, men Foreningen bærer dog dens Navn paa sit Skilt, og det burde i nogen Grad forpligte den til at være noget mindre aggressiv i en Sag af saa delikat Natur, som det at kræve sine Varer 10 pCt. billigere end andre Mennesker kan faa dem — og endda paa de øvrige Forbrugeres Bekostning.

Her er jo en væsentlig Forskel paa en Rabatforening og de almindelige kooperative Forbrugsforeninger. Disse sidste har det Formaal at fremskaffe Varen til den billigst mulige Pris; men vel at mærke, uden at andre Forbrugere skal bidrage til Begunstigelsen ved at betale en Overpris, og Adgangen til Forbrugsforeningerne og de Fordele, de yder, er ikke knyttet til enkelte Stænder eller Klasser, men er aaaben for enhver.

Vi har villet fremsætte disse Betragtninger, fordi vi ønsker stærkt understreget, at det ikke er Tjenestemandstanden som saadan og dennes Organisationer — i hvert Fald gælder det de saakaldte Funk-

tionærklasser — der har været ude for at presse Handelsstanden for en indkøbsmæssig Favørstilling og, at vi saa skarpt, som vi kan, ønsker at tage Afstand fra denne Fremgangsmaade. Den her omhandlede Rabatforening er, hvad vi vil konstatere overfor Offentligheden, udelukkende administreret — og helt ud ledet af saakaldte Guldsnore — endda dem af den mest lødige Kvalitet: Kontorchefer, ministerielle Embedsmænd, Professorer, Generaler o. l. Og de Skridt, der under disse Herrers Ledelse foretages for at tvinge Handelsstanden til at beholde et Rabatsystem, som den er led og ked af — og som efter vor Opfattelse, der sikkert deles af Tjenestemændenes store Flertal, hverken er redeligt eller rimeligt, det maa staa for deres egen Regning — Tjenestemandstanden som saadan vil ikke lægge Navn til sligt.

Vi skal senere vende tilbage til denne Sag og »Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger«, der burde indstille sin Virksomhed snarest mulig.

(Jernbane-Tidende).

## ET BESØG PAA MAGLEMØLLE PAPIR- FABRIKKER I NÆSTVED OG PAA HOLMEGAARDS GLASVÆRK I OLSTRUP

Den 26. September aflagde Medlemmer af Foreningen af danske Ugeblade, Fagblade og Tidsskrifter et interessant og vellykket Besøg paa *Maglemølle Papirfabrikker* i Næstved. I dette Besøg deltog ogsaa nærværende Blads Redaktør.

Det store Fabriksanlæg spænder over et Areal af 22 Tønder Land eller 3 Gange Kongens Nytorvs Størrelse, og Fabrikken i Næstved beskæftiger ca. 600 Arbejdere og Funktionærer. Fra Susaaen hentes de store Vandmasser, der hver Dag anvendes ved Fabrikationen af Papir, og Aaen tjener endvidere som Transportvej. I Pramme føres Kul og andre Raavarer fra Karrebæksmunde til Fabrikken.

Oprindelig var Maglemølle en Kornmølle, men omdannedes i Begyndelsen af Halvfjerdserne til Papirfabrik, og i 1889 gik den op i det Selskab, som sammensluttede de fleste Papirfabrikker her i Landet. Med et Par Maskiner til at begynde med voksede Fabrikken efterhaanden, og i Øjeblikket er 6 store, moderne Papirmaskiner i Drift med en samlet Kapacitet af ca. 75—80 Tons i Døgnet.

Kraftanlægget bestaar efter de sidste Ombygninger af 5 Højtryksdampkedler, der føder to Turbiner paa henholdsvis 2500 KW. og 1800 KW., der atter fremstiller den Elektricitet, hvorved Fabrikens Maskiner drives; det gamle Kraftanlæg bibeholdes som Reserve.

Raamaterialet, Cellulose og Træmasse, faas hovedsagelig fra Finland, Norge og Sverige, men det er værd at bemærke, at den Slibestol, man for 3 Aar siden opstillede til Slibning af Træ fra de danske Skove, har vist sig saa fordelagtig, at man har bestemt sig til at opsætte endnu en Slibestol, hvorved

man yderligere kan udnytte det danske Træ. Dette er selvsagt af stor nationaløkonomisk Betydning, idet Pengene saavel til Træet som til Arbejds løn forbliver her i Landet. Træet, der anvendes, er Rødgran, som Fabrikken faar i afbarket Stand, og efter at det er skaaret i korte Stykker, samles disse i Slibestolen, hvor de ved Hjælp af en roterende Slibesten under Tilsætning af Masser af Vand udsættes for den første Pulverisering.

Med stor Interesse fulgte man nu Papirmassens videre Gang og stadig finere Maling, indtil den som en Vælling flyder ind paa Viren og gennem Pressevalser, Torrercylindre, Glittevalser og Afkølingsvalser ruller op som færdigt Popir.

Et imponerende Indtryk fik man af de store Pakke- og Sorteresale, og det kunde kun glæde enhver af de Besøgende at se den Grundighed, hvorved hvert eneste Ris Papir blev gennemgaaet.

Fra Næstved tog Deltagerne i Turen til *Holme-gaards Glasværk*, hvor man fik Lejlighed til at gøre sig bekendt med Fabrikationen af Glas og Flasker. Ogsaa paa denne Fabrik fik man et interessant Indblik i Arbejdet paa en af de danske Produktionsvirksomheder, der giver Arbejde til danske Hænder.

### NYE FIRECYLINDREDE KOMPOUND-GODSTOGSLOKOMOTIVER TIL PARIS, LYON OG MEDITERRANEAN JERNBANEN

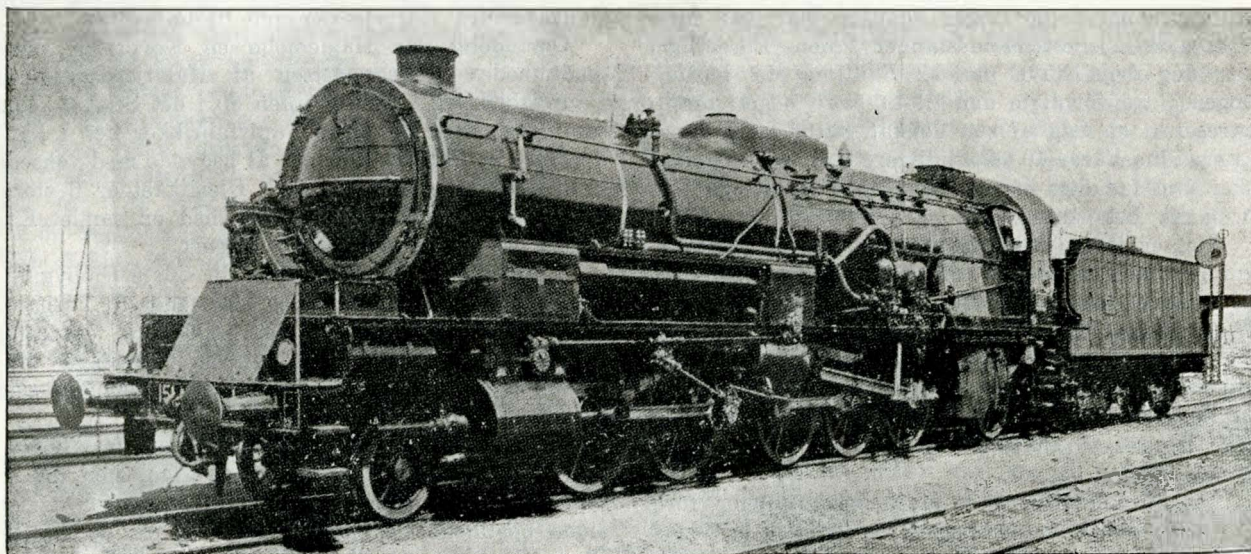
Under Tidsperioder med den normale Trafik og særligt under de meget travle Trafikaarstider maa P. L. M. Jernbanen sende største Delen af sin Godstrafik mellem Paris og Banens sydlige Sektioner over Bourbonnais; det er den Linie, som gaar langs højre Bred af Floden Rhone. Paa denne Linie forekommer lange og stejle Stigninger, og det er blevet mere og mere vanskeligt at klare denne

Hovedlinies Godstrafik uden at dele Togene eller anvende Forspandsmaskiner. Dette førte til den Beslutning at konstruere og bygge en ny Serie Lokomotiver, der var større end de hidtil anvendte 1 C 1-Lokomotiver og havde den nødvendige Trække kraft. Den valgte Type er en femkoblet Maskine, og saaledes fremkom den nye 1 E 1-Type.

Tegningerne, der venligst er stillet til vor Disposition af Hr. R. Valentin, Chefingeniøren ved P. L. M.-Banen viser den almindelige Cylinderanbringelse og den ejendommelige Hjul koblingsmaade, idet Kobbeltængerne, som forbinder den anden og tredje Aksel er anbragt i Krumtapbugter paa disse Aksler.

For at følge den sædvanlige Praksis ved P. L. M. og anbringe de to Cylindre indvendigt paa et firecylindret Kompoundlokomotiv rejste der sig store Vanskeligheder i akut Form. Anvendte man indvendige Cylindre kunde man frygte at Konstruktionen og Brugen af en Krumtapaksel af den nødvendige Styrke vilde skabe et Problem, man ikke let kunde klare, og derfor blev det bestemt at anbringe alle Cylindre udenfor Rammen som paa et »Mallet« Lokomotiv, men uden nogen Leddeling af Rammen. En ny Vanskelighed meldte sig her med at skaffe Plads for Kobbeltængerne, der hvor Højtrykscylindrene skulde sidde, og man løste dette Spørgsmaal ved at bruge indvendige Kobbeltænger mellem Højtryks- og Lavtryksmaskingrupper. Dette nødvendiggør naturligvis stadigt Brugen af Krumtapakslar, men eftersom deres Funktion ikke skal overføre den fulde Kraft af to Cylindre, men snarere skal bevare Synkronismen mellem Højtryks- og Lavtryksgruppen, behøver disse Aksler ikke at være saa svære, som hvis to Cylindre virkede direkte paa dem.

En stor Fordel ved at have udvendige Cylindre er, at man let kommer til de arbejdende Maskindele. I Virkeligheden er de eneste arbejdende Dele mellem Rammen kun nogle faa Styringsdele, som arbejder gennem meget smaa Vinkler og med ringe Slid, saa den nødvendige Opmærksomhed er redu-



Paris—Lyon & Mediterranean Jernbanens nye Godstogslokomotiv.



ceret til et Minimum. Yderligere er det med udvendige Cylinder lettere at skaffe Plads for en tilfredsstillende Rammeafstivning.

Et af de Spørgsmaal, der rejser sig ved Konstruktionen af et firecylindret Lokomotiv, er angaaende de relative Vinkler for Krumtappene, og paa dette Lokomotiv er Krumtappene anbragt saaledes, at Stængerne paa Højtryksgruppen og de indvendige Kobblestænger næsten falder sammen, idet den virkelige Vinkel kun er 7 Grader. Vinklen mellem de indvendige Kobbeltænger og dem paa Lavtryksgruppen er 180 Grader, medens Vinklen mellem hele Sættet paa Maskinens venstre Side og det paa den højre Side er 90 Grader.

Lavtrykscylindrene ligger horisontalt i den forreste Ende og driver det andet Par koblede Hjul, medens Højtrykscylindrene er anbragt i en svag Hældning af 125 mm/M og driver det bageste Par koblede Hjul. Til Dampfordelingen anvendes R C-Ventilstyringen, der som bekendt arbejder ved en Række Knaster paa en Aksel, der drejer rundt med Maskinens Fart og virker ved skiftevis Løften af Kraftdamp- og Spildedampventilerne. Styringsmekanismen paa hver Side af Maskinen drives uafhængigt af hinanden; som Følge deraf krydser ingen Knastakslers Rammen noget Sted. Omskiftning af Styringen sker ved, at man fra Førerhuset drejer en Styreaksel, som gaar hen til en Tandstangsboks, anbragt mellem Cylinderne paa Maskinens venstre Side, hvorfra saavel Højtryks- som Lavtryksknastakslene faar sin Bevægelse.

Kedlen er af den paa P. L. M.-Banen sædvanligt anvendte Type med Fyrkasse af Kobber og Støttebolte af Manganbronze. Fyrkassen er udrustet med et virkningsfuldt Forbrændingskammer, og Røggamret er tilmaalt en rigelig Størrelse.

Kedlen fødes med en Injector og en *Dabeg* Fødepumpe og Forvarmer, og Fødepumpen drives ved en Stangforbindelse fra de bageste koblede Hjul. Til Sanding findes et Dampsandingsapparat, som sander paa det bageste Hjulsæt i Lavtryksgruppen og det fjerde og femte Hjulsæt i Højtryksgruppen. Dobbelt Regulatoren i Domen manøvreres med et Regulatorsving, der har Plads mellem Kedlen og Førerhusets venstre Side over Styringen og bevæges i Lokomotivets Længderetning. Til Bremsning findes en simpel Trykluftbremse og Westinghous Godstogsbremsen samt en Modtryksbremse, der virker baade med Højtryks- og Lavtrykscylindrene. Til Fyrrensning forefindes en Vipperist, som aabnes ved et Haandhjul, der ligesom Cylinderhanetrækket sidder i højre Side, hvor Lokomotivfyrbøderen har sin Plads. Foruden to Vandstandsglas findes tre Prøvehaner til at kontrollere Vanstanden i Kedlen. Et særligt Manometer, anbragt ved Førerens Plads, viser paa samme Skive Damptrykket i Kedlen, Højtryks- og Lavtrykscylindrene. En Vandspreder til Kullene, Askekassen og Røggamret kan med en Tregangshane bruges baade fra Injectoren og Fødepumpen. Til Igangsætning findes en Ventil, som indlader Kedeldamp i Lavtrykscylindrene, men som lukkes automatisk, naar en vis Hastighed er naaet.

Lokomotivets Hovedmaal er følgende:

|                             |                    |
|-----------------------------|--------------------|
| Cylinderdiameter (Ht) ..... | 475 mm             |
| Cylinderdiameter (Lt) ..... | 732 mm             |
| Slaglængde (Ht) .....       | 640 mm             |
| Slaglængde (Lt) .....       | 690 mm             |
| Drivhjulsdiameter .....     | 1480 mm            |
| Ristearreal .....           | 4,9 m <sup>2</sup> |
| Maskinens Vægt .....        | 160 t              |
| Tenderens Vægt .....        | 62 t               |
| Total Vægt .....            | 182 t              |
| Trækkekraft .....           | 2820 HK.           |

Efter »The Railway Engineer«.

## SVEJSEDE GODSVOGNE I AMERIKA

En amerikansk Jernbane har udvidet sin Vognpark med et Antal 70 Tons Godsvogne, som er bemærkelsesværdige derved, at næsten alle Jerndelev er samlet ved Svejsning. En Undtagelse derfra er Pufferne, Haandtagene og andre Dele, der er meget udsat for Beskadigelse; disse er nittet eller skruet paa. De svejste Vognes bedste Fortrin skal være deres mindre Vægt og større Rumindhold. De vejer 20,5 Tons eller ikke mere end en almindelig 50 Tons Vogn, og Rumindholdet er 2 Kubikmeter større end de sammennittede 70 Tons Vogne. Besparelsen i Taravægten er over 18 Procent og er af stor Betydning for Vognens Befordring.

## AMERIKANSK HØJTRYKSLOKOMOTIV

Paa en Udstilling i Montreal udstillede Canadian Pacific Railway Co. sit nyeste Fremdrivningsmiddel, et oliefyret Lokomotiv med Vandrørskedel for 100 Atmosfærens Damptryk. Det er bygget til Fragt- og Persontrafik over Rocky Bjærgene, og for at gennemløbe denne Strækning uden Vand- eller Olieforsyning under Vejs er der i Tenderens Plads til 45 Kbm. Vand og 16 Kbm. Brændselolie. Kedlen bestaar af et Rørsystem, hvori destilleret Vand fordampes under et Tryk af 100 Atm., og med denne Damp som Varmemiddel frembringes i en anden Kedel den egentlige Kraftdamp af 60 Atm. Tryk, som anvendes i Høj- og Lavtrykscylindre. Dampen af det destillerede Vand fortættes efter at have afgivet sin Varme, føres tilbage til Rørsystemet og fordampes paany. Lokomotivet vejer 352 Tons og Trækkekraften er 41 Tons.

## LUFTKØLEANLÆG I AMERIKANSKE JERNBANETOG

For de Rejsendes Velbefindende har man i U. S. A. prøvet at køle Luften i Personvogne og installeret Køleanlæg i enkelte Jernbanetog, hvori de Rejsende maa opholde sig i længere Tid. Baltimore —Ohio Banen mener at have løst Opgaven med et

godt Resultat og har til en Begyndelse indbygget Køleanlæg i 40 Spise- eller Rygevogne.

Til Kuldeproduktionen bruges et Kompressor-anlæg med Afkølere anbragt i Vognen under Loftet. Ved Afkølingen faar Luften større Vægt end den varme Luft, og der opstaar en Luftcirkulation i Vognen. Køleapparatet bevirker, at Temperaturen kan holdes 10—15 Grader (Fahrenheit) under Udeluftens Temperatur.

I 1931 var der Køleanlæg i tre Eksprestog, nemlig: Columbian Ekspres, New York—St. Louis Ekspres og New York—Washington Ekspres. En »Kølemester« følger med hvert Tog.

## HURTIGVIRKENDE SLAMVENTIL

Efter »Die Lokomotivtechnik« ved F. Spøer.

Kedelslam har som bekendt en skadelig Indvirkning paa Lokomotivkedlen ved at danne et isolerende Lag paa Fyrkasse og Rør og tillige ved de Syrer, Slammen indeholder, som virker ætsende og er Aarsag til mange Kedelskader.

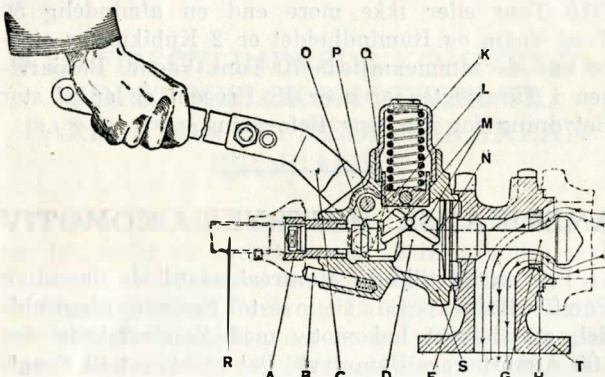


Fig. 1. Hurtigvirkende Slamventil.

Det har vist sig at Slam kan fjernes fra en Kedel i Drift ved meget korte men hyppige Slamninger. Disse bør foretages for hver een eller to Timer i to a tre Sekunder; Slamning af længere Varighed er kun Tab af rent, varmeholdigt Vand. Er der mellem hver Slamning mere end højst to Timer, er det allerede forsent, thi saa er en stor Del af Slammen blevet en fast Masse, som kun kan fjernes ved Udvaskning.

En hyppig og kort Slamning maa kunne foretages fra Førerhuset, og dertil er en Hurtigventil, som er let at betjene, nødvendig. Firmaet *Gustav Gerdt's* i Bremen har til dette Formaal bragt et Slamorgan *Gestra* paa Markedet. Dette er i Hovedsagen en selvlukkende Ventil, der kan aabnes helt og lukkes i to Sekunder. Den kan fra Førerhuset betjenes med et Haandtag eller en Fodpedal, eller med Damp eller Trykluft, og tillige med et Haandtag paa Lokomotivets venstre Side. Til Ventilens Lukning virker et Fjedertryk af 1500 Kilogram, der bevirker en absolut Sikkerhed. Selve Ventilen med

Sæde er af en ganske ny Type og er fremstillet af Kromnikkelstaal.

I Fig. 1 ses Ventilen. Den aabnes med Vægtarmen C, der er lejret i Bolten P, og trykker paa Traverserne O. Paa Vægtarmen C findes en mindre Arm A, som trykker Fjederen K sammen og derved aflaster Knæarmene M og samtidig aflaster Ventilspindelen, og Ventilen aabner sig da ved Keldetrykket.

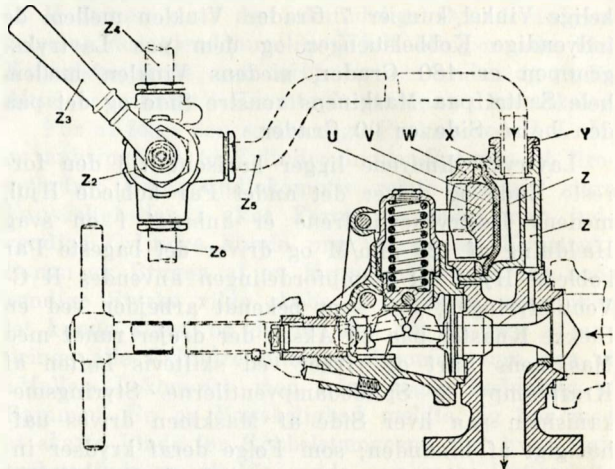


Fig. 2. Slamventilen med Damp- eller Trykluffbetjening.

Fig. 2 viser Ventilen med en Anordning til at betjene den med Damp eller Trykluft. Den bestaar af to Hoveddele, en Cylinder X og et Styrestempel U. Anordningens Virkemaade er følgende: Stemplet U optager Damp- eller Luftrykket fra Cylinderen X, der virker paa Menbranen V, og overfører det gennem Stempelstangen og Vægtarmene, hvorved Fjederen og Ventilspindelen aflastes, og Ventilen aabner sig. Menbranen fastholdes med en Ringmøtrik W i Cylinderen X. Sidstnævnte er skruet paa Ventilhuset og kan tilses uafhængigt af Ventilen. Paa Førerpladsen findes en Betjeningshane X2, hvorfra Damp- eller Trykluft gennem en Rørledning og Rørmunding Y bringes til at aabne Ventilen.

For at Slamning kan foretages paa Stationer og paa Strækninger er der konstrueret et særligt Slamrør (Fig. 3), der ved sin Form findeler det udstømmende Vand og giver en roligere Afstrømning.

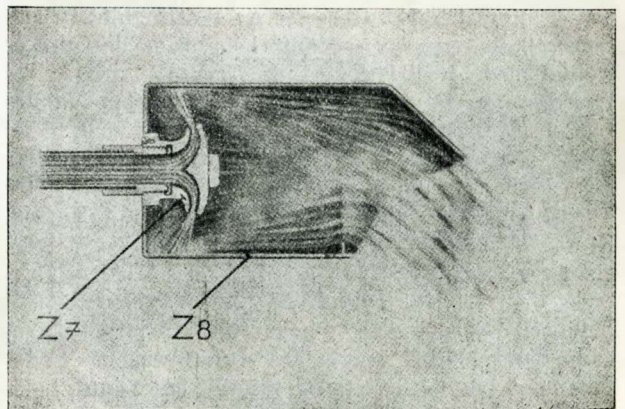


Fig. 3. Straale- og lydæmpende Slamrør.

## KULDEN NÆRMER SIG

Rundt om i Arbejdernes Spiselokaler og paa Organisationernes Kontorer er der i den sidste Tid dukket en fiks og kunstnerisk Plakat op. Paa denne, der er udført af Tegneren Poul Bech, ser man i gule og røde Farver en kvik, lille Pige, der propagerer for *Arbejdernes Brændselsforretning* i København. Nu da Kulden nærmer sig, er Spørgsmaalet om Vinterbrændslet jo særlig aktuelt.

Vi benytter denne Lejlighed til at henlede Opmærksomheden paa det System for Fællesindkøb, som Brændselsforretningen i stigende Omfang har praktiseret gennem en Aarrække. Disse Fællesindkøb ordnes paa den Maade, at Medlemmerne, saafremt Fagforeningen eller Klubben garanterer for Betalingen kan faa leveret hele deres Brændselsbehov til Priser, der normalt ligger lidt under de almindelige Detailpriser. Medlemmerne indbetaler da den Sum, Brændslet koster, i Løbet af 15 Uger til Organisationens eller Klubbens Kasserer, der hver Uge afregner med Brændselsforretningen. Hos denne kan Klubber eller Medlemsgrupper, der ikke tidligere har anvendt denne Form for Brændselsindkøb, faa alle nærmere Oplysninger.

Forøvrigt kan vi oplyse, at alle de Brændselsforetagender, der her i Landet er oprettet af Arbejderne, er sammensluttede i *Fællesraadet for Arbejdernes Brændselsvirksomheder i Danmark*. Dettets Sekretariat har til Huse Gl. Kongevej 1 E, København V.



## LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER SKOLDET

Da Morgentoget fra Helsingør, der skulde være i København Kl. 7,15, den 28. September naaede Viadukten ved Vesterbros Passage, sprængtes et Overhederør paa Lokomotivet og den skoldhede Damp strømmede ud mod de to Mænd, der opholdt sig paa Maskinen, den 64-aarige Lokomotivfører *J. Andersen* og den 35-aarige Fyrbøder *A. V. A. Rundstrøm*, der begge hører hjemme i Helsingør.

De blev begge alvorligt skoldet, men til Trods for, at de led slemme Smertes, blev de begge paa deres Post og forlod først Maskinen, efter at de havde faaet Toget standset.

Lokomotivfører Andersen var meget slemt medtaget. Han havde faaet Ansigt, Hænder og Bryst stærkt forbrændt, men ogsaa Fyrbøder Rundstrøm havde faaet alvorlige Brandsaar. De blev begge bragt til Rudolf Berghs Hospital. Andersen blev indlagt, men Rundstrøm ønskede efter at være forbundet, at komme med et Tog til Helsingør, hvor han blev indlagt paa Sygehuset.

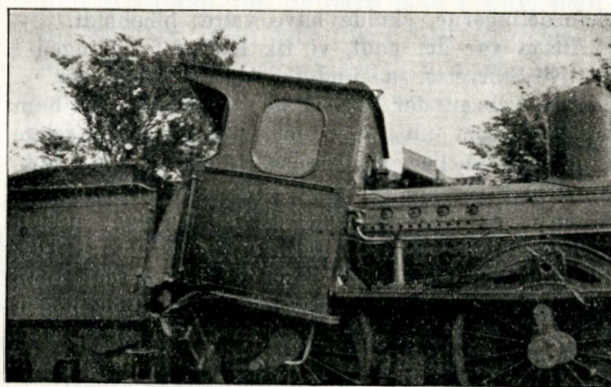
En Hjælpemaskine hentede det holdende Tog ind til Perronen. Forsinkelsen var en Snes Minutter.

Saavidt vi har faaet at vide, har det omtalte Overhederør (Røgrør) været utæt nogle Dage, men dog ikke mere end at Personalet har ment at kunne køre med Maskinen. Det kan vist ikke helt afvises, naar man betegner Ulykken som hændelig, men dette maner til Eftertanke hos Personalet, naar de ved Overtagelse af en Maskine konstaterer utætte Kedelrør, om hvorvidt de bør køre med den eller ikke. Det S Lokomotiv, hvorpaa Ulykken skete, havde kørt med utæt Overhederør i flere Dage. Det viser sig nu, at det burde ikke have været tilladt.

Lokomotivfører Jørgen Andersen ligger stadig paa Rudolph Berghs Hospital stærkt lidende.

## ET LOKOMOTIVUHELD

Nedenstaaende lille Billede viser et Uheld, der skete Søndag den 18. September med Tog 1020 mellem Vinderup og Hvidemose.



Det er højre Kobbelstang, der er sprængt og Billedet fortæller, at det har været et ret alvorligt Uheld, idet den bageste Ende af Kobbelstangen under Farten er slynget op under Førerhuset, hvor den kom i Klemme og har løftet Huset i Vejret, saaledes at forskellige Ventiler og Damprør knækkede af.

## FRA FERIEHJEMMETS 10-AARS JUBILÆUM

Hos Fotograf Chr. Weiergang, Grethesallé 5, Kalundborg, henligger et betalt, ubesørgt Fotografi fra Jubilæumsfesten.

Da Fotografen vilde aflevere det paa Feriehjemmet, var Bestilleren afrejst.

Paagældende vil mod Indsendelse af Porto og Opgivelse af Adresse straks faa Billedet tilsendt.

## LOMMEHAANDBOGEN

Vi henleder Opmærksomheden paa de udsendte Lister til Bestilling af den uundværlige Lommehaandbog. Glem ikke at afgive Bestilling; der var igen sidste Aar mange, der kom bagefter og ikke fik nogen Bog.

**Bestil Bogen nu, medens det er Tid.**



Hr. Redaktør.

Maa jeg faa Lov at fremsætte et Par Bemærkninger i Deres ærede Blad.

Ham, Maskiningeniør Sørensen, der ovre fra Struer, er jo nu landet her i København og har jo begyndt paa sin velsignelsesrige Gerning. Det passer vist, Hr. Redaktør, at han derovre lavede Turene paa en saadan Maade, saa knudrede, at de en Gang imellem gik i Haardknude. Derfor kom jeg til at tænke paa, da vi nu fik de nye Kørselsfordelinger, som De for Resten skal have Tak for, at man vist var nødt til at lave dem i et saadant Format, som de nu er kommen i, hvis der var nogen Turene gik i Haardknude for og skulde have løst Opgaven. Ellers maatte vi jo have haft Skrivebord paa Maskinen, hvis det Avisformat, vi før havde paa Kørselsfordelingerne, skulde have været bibeholdt.

Altsaa var det godt, vi fik Kørselsfordelingen i den nye Størrelse, saa undgik vi da Skrivebordet.

Alligevel er der nogen der er glade for ham Sørensen, som nu ham, den elskelige, behagelige Mand derude paa Godsbanegaarden. De ved nok, ham den rare, der har med Personalet at gøre. Nu, da Sørensen kom og lavede al den Ravage, saadan at der skulde tages en Del Personale ud af Tur, fandt han paa den Genistreg, er det ikke saadan, man siger, altsaa han fandt paa, da der skulde nogen ud af Tur, at de skulde tages fra en Ende af, og han respekterede naturligvis Ancienniteten, han tog de ældste ud. Herregud, Manden vidste ikke bedre!

Det blev gjort i den bedste Hensigt, for at glæde Personalet. Vist blev det saa. Vel, der er nogen, der siger, at han gjorde det bare for komme paa tværs af Personalet. Det siger jeg, som kender ham gennem mange Aar, det passer ikke.

Nej, det er saadan, den rare Mand vidste ikke bedre! Husk paa, hvor venlig han er! Og hvor tit han har glædet os Husk de ældste først!

I sidste Øjeblik er der en, der prikker mig paa Skulderen og siger: »Det, du der skiver, passer ikke; nej, han tog nogle Maskiner ud, og det Personale, der betjente dem, skulde følge med ud af Tur; saadan var det.«

Naar det hænger saadan sammen, er den rare Mand jo helt uskyldig. Selvfølgelig hører Manden til Maskinen og maa følge med, saa der kan slet ikke blive Tale om Anciennitet.

Nej, selvfølgelig. Altsaa, undskyld.

Med Haandslag og Hilsen.

Caspar Røgbrænder.

#### LOKOMOTIVMANDSREVV

Afd. I Gb. lader i Aar opføre Revy i Klerkegade 2, Palælokalerne.

Revyen opføres af kendte Lokomotivmænd

Sangforeningen Heimdal assisterer med 12 Mand.

Et Musikorkester paa 10 Mand vil underholde Publikum mellem Akterne samt ledsage ved Sangene.

Revyen kaldes »Stempler og Hjul« og spilles af Hensyn til de vanskelige Afløsningsforhold for Lokomotivpersonalet Tirsdag den 1. og Onsdag den 2. November, begge Aftener Kl. 20 pr.

Revyen er i 2 Akter med 6 Sketch, hvori er indlagt 22 Sange.

Billetsprisen bliver 1,50 Kr. pr. Stk.

Da alle — saavel Lokomotivførere, som Lokomotivfyrbødere og Motorførere — er velkommen med Venner og Bekendte, og der kun sælges et begrænset Antal Billetter til hver Aften, henstilles det i god Tid at bestille Billet til første Aften.

Palælokalerne er nogle af Byens smukkeste og Restaurationsforholdene ideelle.

Efter Revyen stort Bal.

Festudvalget.

### Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Sønderborg: Kassererens Adresse rettes til: *Oehlen-schlægersgade 31.*

### Personalia

Overgang til anden Stilling fra 1.—9.—32:

Motorfører I A. S. Pedersen, Centralværkstedet, Aarhus, efter Ansøgning ifølge Opslag til Pakhusformand, Centralværkstedet, Aarhus.

Forflyttelse fra 1.—10.—32:

Lokomotivfører F. A. Bindløv, Padborg, efter Ansøgning til Fredericia.

Lokomotivfører J. A. Nielsen, Oddesund Nord, efter Ansøgning til Fredericia.

Lokomotivfører C. O. Hansen, Hjørring, efter Ansøgning til Frederikshavn.

Lokomotivfører J. M. Petersen, Bramminge, til Oddesund Nord.

Lokomotivfyrbøder H. P. E. Hansen, Skelskør, til Sorø.

Afsked:

Lokomotivfører A. C. Schulz, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—12.—32 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører S. A. Jensen, Aalborg, den 12.—9.—32.

Lokomotivfører Jens Nielsen, Roskilde, den 23.—9.—32.

STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

Sj.-Fabster Jyll.-Fyn.

16399 15117 Nørgaard, R. B.: Naar Blodet brænder.  
16400 15124 Sparre, B. T.: Et Smil.  
16401 15143 Wallace, E.: Det store Løb.  
16402 13387c Roche, M. de la: Jalna-Arven.  
16403 15140 Paracelsus: Introduktioner.  
16404 Inber, V.: Plassen i Solen.  
16405 15136 Delmont, J.: De syv Huse.  
16406 15138 Jørgensen, Johs.: Hr. Johansen.  
16407 15141 Ruck, B.: Paa Kærlighedens Vinger.  
16408 15142 Schirokauer, A.: Cleopatra.  
16409 15137 Holm, H.: Jeg tar med dig — til Teheran  
16410 15135 Bristol, C.: Kvinden der forsvandt.  
16411 15139 Norden, L.: — — lang Vej frem.  
16412 15159 Sjolochoff, M.: Stille flyder Don.  
16413 15158 Korch, M.: Sejrgaarden.  
16414 15155 Delnar, V.: Et Barn ventes.  
16415 Strindbergs Breve til Harriet Bosse.  
16416 15157 Korch, J.: Victoria.  
16417 15161 Wallace, E.: Ling Chu's Hemmelighed.  
16418 15183 Frich, Ø. R.: Kveleer  
16420 15172 Norman-Hansen: Fra Volga til Umanak.  
16421 15169 Fletscher: Mordet i den gamle By.  
16422 Giono, J.: Albin.  
16423 Lernet-Holenia: En ung Herres Eventyr i Polen.  
16424 15171 Jenkins, H.: Patricias Oplevelser.

16425 15170 Holm, H.: Kærlighed og Champagne.  
16426 15178 Hansen, C.: Fælden.  
16427 15175 Larsen, O.: Skatten i Lerkar.  
16428 Gad, L.: Børns Opdagelse i Sprogets Verden.  
16429 15179 Adams, H.: Den forgyldte Abe.  
16430 15182 Baum, V.: Mellem Dansene.  
16013c 15000c Kamban, G.: Skålholt. III.  
15162 Aakjær, J.: Muld og Mænd.  
15176 Jensen, E. F.: Med Niels Bukh Jorden rundt.  
15210 Bauer, O.: Rationalisering.  
15211 de Man, H.: Socialismens Psykologi.  
16431 15189 Mulford, C.: Hapalong Cassidy vender tilbage.  
16432 15190 Ruck, B.: Naar Kvinder frier.  
16433 15193 Wallace, E.: Det hemmelige Broderskab  
16434 15192 Woodhouse, P. G.: Sommerpjank  
16435 15181 Baldwin, F.: Skyskraber.  
16436 15180 Austin, A.: Den sorte Due.  
16437 15191 Stolberg, Karen: Jeg fortæller det hele.  
16438 15188 Lederer, Joe: Sybil.  
16439 15185 Iles, F.: Overlagt Mord.  
16440 Merrel, C.: Kærlighedens Vildskud.  
16441 15187 Lawrence, D. H.: Lady Chatterleys Elsker.  
16442 15197 Dell, Ethel M.: Lyset i Ørkenen.  
16443 15198 Fletscher, J. S.: Diamanternes Forbandelse.  
16444a Dell, Ethel M.: Spillerens Chance. I.  
16444b 15214 do.: do. II.



PAA RATEBETALING

Herre Skræderi og Konfektion, Dame Overtøj og Kjoler,  
samt Børne Ekviperung.

Søg en Forretning, der har eksisteret gennem næsten 30 Aar, og hvis store Konto Antal — 160 000 — er en Garanti for, at vore Kunder er tilfredse og kommer igen Aar efter Aar.

Vore Priser er billigere end Kontantforretningers paa Grund af vore smaa Omkostninger, store Omsætning og direkte Stofindkøb. Køb dansk. Vi beskæftiger henvend 300 Syere og Skrædere. Køb hos os, saa faar De Valuta for Deres Penge, og Pengene bliver i Landet.

**CARL JACOBSEN & Co.** Hjørnet af Nr. Farimagsgade 64 og Vendersgade 12.  
Tag ikke fejl, husk, indgangen er paa Hjørnet.

**ALBANI**  
PILSNER OG LAGER  
ØLLET DER SMAGER

Smid Brillerne!

Nybed! Brug kun Michelsens nye Hvilte-Glas, med eller uden Styrke-Tilpasning ved Ekspert hele Dagen. - - -

|| LÆGEANBEFALET ||  
SYGKASSELEVERANDØR

MICHELSSENS OPTIK  
Vesterbrogade 29 • Vester 4701

Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velmagende.

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

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. 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:  
Reventlowgade 28, København V.  
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto: 20 541.

**Hvis De skal forflyttes til Gedser!**

**Husk: man spiser og logerer bedst i Dyreborgsminde Pension. Telf. 64 x.**

**TANDLÆGE**  
**S. A. MARTENSEN**  
 Tage Hansens Eft.  
 Konsultation: 10-9 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.  
 Varerne bringes overalt.

**LOVE MARGARINE**



**FINESTE KVALITET TIL BORDBRUC**

**Støt dansk Industri! — Køb danske Varer!**

**Nyborg**

**C. F. SCHALBURG** FORNEMME  
 VELLAGREDE  
 KVALITETER  
 Aktieselskab  
 Grundlagt 7. Juni 1817.

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**  
 Telefon 346 NYBORG Telefon 346

**Steenstoff — Skotøj**

**Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/S**  
 Kakkellovne - Komfurer - Bygningsstøbegods  
 Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.



**RICHARD LEHN**  
 1. Kl. Herreekviperings. - Telef. 68

**Jydske Strikkeriers Udsalg.**  
 Indeh. H. Prehn.  
 Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.  
 Alt i Trikotage.

**Nyborg Herregaardsmejeri.**

1. Kl.s Mejeriprodukter. Telf. 79.

**C. Knackstredt**  
 Telefon 550  
 Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur.  
 Direkte Salg fra Drivhus.  
 Ingen Buflksleje, derfor billigste Priser.

**Radio Lysekroner Ladestation**

**Niels Hansen, elektr. Instal.**  
 Tlf. 366 - Kongegade - Tlf. 366

**NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S**  
 Kaffe er bedst!  
 Forlang den hos Deres Købmand.

**P. Chr. Rasmussen,**  
 Uhrmager & Guldsmed,  
 Kongegade 33.  
 Telf. 239.  
 Største Udvalg i Festgaver.

**CAFE FÆRGE GAARDEN**  
 Godt Madsted. - Billige Priser.  
 TELEFON 582.

**Strandvejens Kød- og Paalægsforretn.**  
 J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

**Hotel Royal.**  
 Concert hver Aften.  
 Ærbødigtst E. Nielsen.

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

**A. GEHLERTS**  
 Bageri & Conditori.  
 Nørregade 36.  
 Telefon 442.

**LILLE-KONGEGADES KIOSK**  
 Abonnement paa alle Ugeblade  
 Telegrammer i alle Anledninger  
 Telf. 454 A. IVERSEN

**Kjellerups Eftf.**  
 V. Chr. Hansen, Nørregade 24  
 Telefon 547  
 anbefaler sig til det ærede Publikum med alt i  
 1. Kl.s Viktualie og Delicatesse

**JENS ANDERSEN** Telefon 216.  
 er billig med  
**KJOLER OG OVERTØJ**  
 Telefon 216.

**Karen Fensborg's**  
 Damefrisør-Salon.  
 Vestervoldgade 18 - Telf Nyborg 385.

**LIGKISTER**  
 Ligsenge, Ligstøj og Kranse anbefales  
 Egen Ligvogn  
 Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørges  
**P. JAKOBSEN**  
 ved Slottet Telefon 171  
 Transport med Ligbil besørges overalt i Danmark.

**Lauritz Nielsen.**  
 Kul-Koks-Briketter.  
 - TELEFON 106. -

**JOH. JENSEN**  
 Cykleforretning.  
 Telf. 604 - Nørrevoldgade - Telf. 604.

De smukkeste  
**Broderier i stort Udvalg,**  
 til alle Priser faar De hos  
**MARIE HANSEN**  
 NYGADE

**SPAREKASSEN FOR NYBORG BY OG OMEGN**  
 Kontortid: 10-2 og 4-5  
 Telefoner: 8 og 16