



32. Aargang N^o. 4

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Februar

STYKGODSUDVALGET PAAPEGER MULIGHEDEN AF STATS- RUTEBILDRIFT

Det er et ikke uinteressant Afsnit i Stykgodsudvalgets Betænkning, hvor Udvalget henleder Opmærksomheden paa Statsbane-Rutebilde-drift i Forbindelse med den foreslaaede Indskrænkning af Himmerlandsbanernes Beredskab.

Vi aftrykker Udvalgets Udtalelse herom.

»Udvalget har ikke ment nærmere at burde behandle Spørgsmaalet om Jernbanernes eventuelle Bestridelse af den Trafik, der under det mindre Trafikberedskab maa paaregnes at ville gaa fra Skinettransport, ved Banernes Etablering af Automobilkørsel af samme Karakter som de koncessionerede Landevejsruter, hvad der i Realiteten maatte føre til en almindelig Konkurrence paa Landevejene om den samlede Trafik paa disse, ogsaa den Trafik, der allerede nu er overgaaet til Landevejsbefordring. Dette meget vidtrækkende Spørgsmaal falder næppe ind under det ved Kommissoriet givne Arbejdsomraade, og Behandlingen deraf vilde derhos kræve Medarbejde fra adskillig Side (ogsaa udenfor Statsbanerne), der nu ikke er repræsenteret i Udvalget. Udvalget skal derhos indskrænke sig til at pege paa, at det muligvis vil være rigtigt, at Spørgsmaalet herom tages op til særlig Undersøgelse. Saafremt Statsbanerne efter en saadan Undersøgelse maatte bestemme sig til at etablere Kørsel ad Landevej i disse Egne, vil det efter Udvalgets Opfattelse formentlig være hensigtsmæssigt, at en saadan Landevejskørsel søges oprettet samtidig med, at den foreslaaede Begrænsning af

Køreplanen paa Himmerlandsbanerne træder i Kraft. Det vil derved blive muligt at anvende en Del af det Personale, som ellers under det formindskede Trafikberedskab tvinges fra deres hidtige Tjenestested.«

Desværre var Udvalgets »Kommissorium« ikke affattet saa rummeligt, at man mente at have en Bemyndigelse til at foretage de for Etableringen af en Statsbanerutebilde-drift i Himmerland nødvendige — omend næppe særlig vanskelige Undersøgelser. Alligevel har Udvalget anset Problemet for saa betydningsfuldt, at det har ment det nødvendigt at henlede Opmærksomheden derpaa. Det er sket i forbeholdne Vendinger under Hensyn til, at Udvalget som nævnt følte sig staaende lidt udenfor den stillede Opgave: at »nedbringe Driftsudgifterne paa Sidebanerne«. Men alligevel er det formuleret saa tydeligt, at dets Mening kommer klart frem.

Vi tror, Stykgodsudvalget har Ret i, at det rette Tidspunkt til at indføre Statsbane-Rutebilde-drift i disse Egne er inde just naar Toggangen indskrænkes og en Del Trafik yderligere overlades til Landevejens Befordringsmidler. Benytter man ikke dette Tidspunkt, vil de private Rutebiler faa ny Næring, hvorigennem de vil hente forøgede Kræfter til at foretage stedse stærkere Fremstød mod Banerne, og det Tidspunkt vil da ikke være fjernt, da en ny Nedsættelse af Banernes Beredskab maatte finde Sted — med andre Ord, vi vilde være midt i Banernes Likvidation.

PRISNIVEAUET

I' e af Det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringernes Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget med en samlet aarlig Udgift paa gennemsnitlig 2 000 Kr., beregnet efter de i Juli 1914 gældende Priser, er nu ført op til Januar 1932. Opgørelsen er foretaget paa tilsvarende Maade som ved de nærmest foregaaende Beregninger.

I nedenstaaende Oversigt er meddelt Resultaterne af den nu foretagne og de dernæst foregaaende Beregninger; endvidere er anført Indekstallet for Prisniveauet (Pristallet), idet Udgiften i Juli 1914 er sat = 100.

	Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper:					Forandring fra Okt. 1931 til Jan. 1932
	Jan. 1931	April 1931	Juli 1931	Okt. 1931	Jan. 1932	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	pCt.
Fødevarer	1056	1031	995	996	980	÷ 1,6
Klæder, Fodtøj, Vask	375	363	356	354	369	+ 4,2
Bolig	495	504	504	504	509	+ 1,0
Brændsel og Belysning	141	141	137	136	137	+ 0,7
Skatter, Kontingenter o. lign.	429	429	414	414	414	+ 0,0
Andre Udgifter	682	678	672	672	678	+ 0,9
Ialt	3178	3146	3078	3076	3087	—
»Pristallet«	159	157	154	154	154	+ 0,0
»Udgiftstal« i H. t. Lov om Statens Tjenestemænd af 31. Marts 1931	2384	—	—	—	2299	—

For vore Medlemmer bevirker Udgiftstallets Nedgang en Nedsættelse af Reguleringstillæget paa 60 Kr.

DETAILPRISERNE I JANUAR 1932

Ved Indberetninger fra Kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner, fra samtlige Købstadskommuner er der for Januar Maaned 1932 — paa samme Maade som for de foregaaende Kvartaler — fremskaffet Oplysninger til Beregning af Gennemsnits-Detailpriser for Landets forskellige Dele. Oplysningerne er indsamlet i den første Uge af Maaneden.

Fra Oktober til Januar har der været Prisstigning for adskillige Fødevarer som Rugbrød, Mel og Gryn, Kaffe og Vegetabilmargarine, medens til Gengæld andre Fødevarer viste Prisnedgang, som Kød og Flæsk og Produkter heraf. Særlig for Flæsk har Prisnedgangen været meget betydelig, og den har været noget større i Hovedstaden end i Provinsen; for Okse- og Kalvekød var Prisnedgangen noget mindre end for Flæsk, men var større i Provinsen end i Hovedstaden. Hvad de Varer angaar, hvis Priser paavirkes stærkt af Aarstiden, skal anføres, at Prisstigningen for Æg var noget mindre, end hvad

der er normalt efter Aarstiden; for Smør skulde man under Hensyn til Aarstiden have ventet en mindre Prisnedgang, men Prisen var faktisk uforandret fra Oktober til Januar.

Hvad andre Varer end Fødevarer angaar har der været en ubetydelig Prisstigning for Kul og Koks, medens de øvrige Varer ikke udviser Prisændringer af Betydning.

STORSTRØMSBROEN

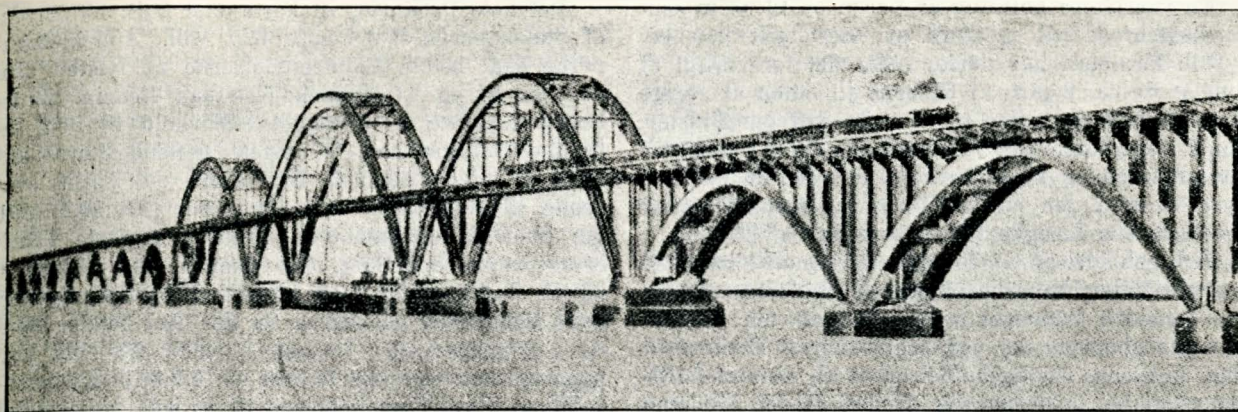
Trafikministeren har i Folketinget fremsat et Lovforslag, der omfatter to betydelige Broarbejder, nemlig den ofte omtalte Storstrømsbro og Odde Sundbroen. Begge Projekterne er tænkt udført som kombineret Jernbane- og Vejbro.

Indtil 1884 blev Trafiken mellem Masnedsund og Falster bestridt af Dampskibe. Den falsterske Bane Orehoved—Nykøbing var aabnet 1875, men først i 1883 tog man fat paa Bygningen af Jernbanebroen mellem Masnedsund og Masnedø. Den var 182 Meter lang. I 1884, nøjagtig 15. Januar, oprettedes Dampfærgforbindelsen til Orehoved. Et Par Aar efter, 1. Juli 1886, aabnedes den fortsatte Banestrækning fra Nykøbing til Gedser. Endelig kom Dampfærgforbindelsen Gedser—Warnemünde i Oktober 1903. Indtil da var Trafiken over Østersøen blevet betjent af private Dampskibe.

Selve Tanken om en Broforbindelse til Afløsning af Skibsfarten over Storstrømmen kom allerede frem saa tidligt som i 1887, men skulde dog gaa over 20 Aar, før Rigsdagen for Alvor kom til at beskæftige sig med Projektet, nemlig da Svenskerne i 1908 havde aabnet sin Dampfærgforbindelse mellem Trelleborg og Sassnitz, der blev en meget følelig Konkurrent til hele vor Tysklandsforbindelse. Følgen blev for os nogle Aars virkelig Nedgang i Antal Rejsende paa Gedseroverfarten.

Den 17. December 1908 fik Folketinget til Behandling Forslag om Anlæg af Storstrømsbroen (en Lavbro). Bekostningen var anslaaet til 9,5 Mill. Kr., hvortil kom Udgifter til Ekspropriation. Medens Tinget arbejdede med Forslaget i et Udvalg, dukkede det Spørgsmaal frem, om man ikke lige saa godt kunde skride til Anlæg af en Tunnel i Stedet for Bro. Men der blev alligevel overvejende Stemning for Broen, efter at Tunnelprojektet var kalkuleret til 16 Mill. Kr. Forslaget om Broen maatte atter fremsættes i 1909—10, denne Gang til en Udgift af 8,25 Mill. Kr. foruden Ekspropriation. Det kom til 1. Behandling 11. Marts 1910 og gik i Udvalg, fra hvilket Betænkningen forelaa allerede 2. April samme Aar. 6. og 7. April fulgte henholdsvis 2. og 3. Behandling. Men der skete da der det opsigtsvækkende, at Forslaget faldt med 49 Stemmer mod 49. Fra denne Afstemning stammer en ofte fortalt »Historie« om Niels Neegaard, der i det vigtige Afstemningøjeblik »var ude for at ryge en Cigar«.

Saa fik »Broen« Lov at hvile indtil 11. Januar 1917, da Forslaget i omtrent sin tidligere Skikkelse fremsattes i Folketinget sammen med andre Anlæg.



Medens der tidligere havde været Tale om at bygge Broen med en Svingbro, omfattede Projektet nu en Løftebro, der mellem 2 Piller skulde kunne hæves saaledes, at Skibe kunde passere under Broen. Udgiften var nu 10,9 Mill. Kr. plus Ekspropriation. Stemningen var imidlertid paa dette Tidspunkt efterhaanden imod en Lavbro, og heller ikke denne Gang blev Forslaget til Lov. I de Aar, der er forløbene siden det sidst fremsattes, har imidlertid Interessen for paa en effektiv Maade at forbedre vor Gedser-Rute været særdeles levende, og Trafikministeren har da ogsaa ment, at vi — trods Krisetid — nu for Alvor bør tage Sagen op til en endelig Løsning og samtidig har han altsaa taget Oddesundbroen med i Lovforslaget.

Storstrømsbroen

er nu projekteret som en Højbro med 26 m Gennemsejlingshøjde og lagt i en Linie Øst for de nuværende Færgehavne. Nyt i Forhold til de tidligere Projekter er det altsaa nu, at Broen skal tjene saavel til Jerbanetrafiken som den almindelige Vejtrafik. Alene derfor har man maattet forlade enhver Tanke om en Lavbro, idet der maa regnes med en ret uafbrudt Trafik over Broen. Spørgsmaalet om en Tunnelanlæg i Stedet for Broen har været undersøgt, men et saadant vil koste ca. 20 Mill. Kr. mere end Højbroen. Hertil vil komme betydelige Vanskeligheder med Ventileringen af en Tunnel paa 4,8 km, som væsentligt skulde befares af Automobile. Gennemføres Højbroen, vil det blive nødvendigt, at Jernbanebroen over Masnedsund lægges væsentlig højere end den nuværende Bro, og dette i Forbindelse med Ønsket om ogsaa over Sundet at have en Bro for Jernbane og Vej har medført, at der over Masnedsund foreslaas bygget en ny Klapbro, beliggende ca. 100 m Vest for den nuværende Jernbanebro.

Brovejen er overalt tænkt gennemført med 33 ‰ Maksimalstigning. Kørebanebredden er paa de to Brostrækninger 5,6 m og paa den Side, der vender modsat Sporet, vil der blive en 2,5 m bred Sti.

Med Broanlægget fuldført er det tænkt, at Masnedø Station nedlægges og Masnedsund og Vordingborg Stationer, der ligger 1,9 km fra hinanden, er tænkt erstattet af en ny Fællesstation mellem de to Byer. Det oplyses, at der alene ved Nedlæggelsen af Mas-

nedsund Station spares Driftsudgifter, der forrenter mere end det dobbelte Beløb, der vil medgaa til Sammenlægningen af de to Stationer. Afstanden fra Hovedgaden i Vordingborg til den nye Station vil ikke blive væsentlig større end til den nuværende Station, og en ny Vej vil langs Banens Østside skabe god Forbindelse til Masnedsund.

Sammenlægningen af de to Stationer vil muliggøre en naturlig skinnefri Krydsning med Hovedgaderne i Vordingborg og Masnedsund. Kallehavebanen føres fremtidig ind til den nye Vordingborg Station. Herfra føres en særlig Havnebane til Masnedsund Havn og Godsstation.

Saa vel Masnedsundbroen som Storstrømsbroen bygges enkeltsporet. Sydbanens Dobbeltspor vil ende ved den 400 m sydligere liggende nye Vordingborg Station.

Storstrømsbroens Konstruktion vil tillade en Toghastighed af 70 km i Timen.

Paa Falster er Orehoved Station og Færgehavn tænkt nedlagt, idet det nye Spor her vil komme til at ligge ca. 11 m over det nuværende Terræn. I Stedet anlægges en ny Station med Krydsningsspor mellem Nyskole og Gaabense. Afstanden fra Orehoved Stationsby til den nye Station bliver ca. 2 km.

Broerne udføres som nævnt som Fællesbroer for Jernbane- og Vejtrafik. Jernbanesporet et ved et svært Rækværk tænkt afgrænset fra Vejferdselen.

Masnedsundbroen bliver 200 m lang. Den faar midt i et Klapfag med 25 m fri Gennemsejling og faar paa hver Side af dette to faste Brofag, hver med 35 m Spændvidde. Den frie Højde under Broen bliver væsentlig større end under den nuværende Bro. Den bærende Hovedkonstruktion for hele den nye Bro udføres i Staal.

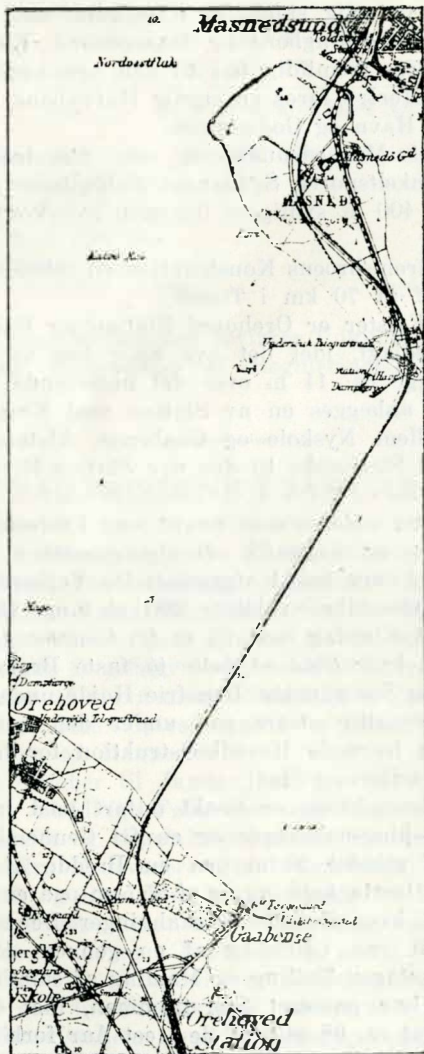
Storstrømsbroen er tænkt udført med tre store Gennemsejlingsaabninger og en fri Gennemsejlingshøjde af mindst 26 m paa en Bredde af 120 m i den midterste Aabning og af 25,5 m paa en Bredde af 90 m i hver af de to Sideaabninger. Denne Højde er fastsat paa Grundlag af en gennem 12 Maaneder foretagen Tælling og Maaling af samtlige Skibe, der har passeret Storstrømmen, idet det har vist sig, at ca. 98 pCt. af de i eet Aar forbisejlende ca. 15 000 Skibe vil kunne sejle under en Bro med 26 m fri Højde.

En yderligere Løftning af Broen op til 33 m som Lillebæltsbroen vil medføre en Merudgift paa ca. 7 Mill. Kr. Man har derfor ment det forsvarligt at henvise de ca. 2 pCt. af Skibene til enten at stryge deres Topstænger eller til at sejle Syd om Falster. Broen begynder paa Masnedø, 100 m indenfor Strandkanten og slutter ca. 400 m udenfor Falsters Kyst, hvorfra den ved en Dæmning forbindes med Land. Broens Længde bliver herefter ca. 3300 m.

Vedligeholdelsen af Brokonstruktionerne med tilhørende Piller, Broernes Vejbaner og Jernbanespor, den fornødne Afmærkning for Skibsfarten skal af Sikkerhedshensyn ske ved Statsbanerne Foranstaltning. Ligeledes Vedligeholdelsen af de Dele af Jorddæmningerne, hvorpaa der findes saavel Vej som Jernbane. Endvidere skal Betjeningen af Klappbroen og eventuelt Belysning af Gennemsejlingsbroen udføres af Statsbanerne. Disse skal alene bære Udgifterne til Jernbanesporenes Vedligeholdelse, medens hele Udgiften til Vejbanernes Vedligeholdelse og en i samme Forhold som Anlægudgifternes Fordeling fastsat Del af de øvrige Udgifter refunderes Statsbanerne.

Det hele Broanlæg vil koste 33,6 Mill. Kr., hvoraf Statsbanerne skal betale 15,7 Mill., Amtskommunerne skal betale Vejforbindelserne og Resten skal udredes af en Afgiftsforhøjelse paa Benzin. Statsbanernes Andel er beregnet i Forhold til den Interesse, Banerne har i Anlægget. Driftsudgifterne anslaaes at blive 1,02 Mill. Kr. lavere om Aaret, svarende til Renten af en Anlægssum paa 20,4 Mill. Kr.; men da de bestaaende Anlægs bogførte Værdi er større end den Sum, til hvilken de kan realiseres, og da der her paaløber forøgede Pensionsudgifter, naar Overfarten nedlægges, og der skal betales Renter i Byggeperioden, fradrages herfor 4,7 Mill. Kr., hvorved Statsbanernes Tilskud af 15,7 Mill. Kr. fremkommer. Hvis Forarbejderne til Broen paabegyndes i 1932—33, og hvis Broen regnes at være færdig i 1939—40, vil der i de 2 første Aar kun blive Tale om Anvendelse af mindre Beløb, og først i 1934—35 vil de egentlige Byggearbejder tage deres Begyndelse, hvorved der bliver Anvendelse for 5 a 6 Mill. Kr. aarlig. Da Afgiften af Benzin regnes paabegyndt udredet fra 1932—33, vil denne Afgift kunne dække Forbruget til Anlægget i alt væsentligt indtil 1936—37, og Statens Bidrag vil derefter først sætte ind i de tre sidste Byggeaar, 1937—38 til 1939—40. Til den Tid maa det forudsættes, at saavel Lillebæltsbroen som Elektrificeringen af Nærtrafikken er fuldført.

(Jernbanetidende.)



Kort over Storstrømsbroen.

RUSLAND

Efter »Jern- og Metalarbejderne«.

Nærværende Artikel fremkommer paa ingen Maade som Indledning til en Diskussion.

Former- og Støberiarbejderforbundets Afdeling i København har sat sig i Bevægelse for at undersøge, om der skulde være Lejlighed for arbejdsløse Medlemmer til at faa Arbejde i Rusland. Forbundet som saadant har holdt sig passiv i denne Sag, og ethvert Medlem, der er interesseret i dette Spørgsmaal, maa derfor med Henblik paa nedenstaaende tage Notits deraf eller ikke, ganske som han selv vil.

Paa den anden Side mener Forbundsledelsen, naar den skønner at være i Besiddelse af nogen Viden om disse Forhold, at have en Pligt til at lade det komme til Medlemmernes Kendskab, og der hidsættes derfor følgende:

I det danske Tidsskrift »Socialisten« har nylig været optaget en Artikel om russiske Forhold. Forfatteren er den kendte tyske Socialdemokrat *Karl Kautsky*, og bl. a. udtaler han deri:

I Juli 1930 hvervedes fra Schwarzwald 300 Fagarbedere, der havde været arbejdsløse i lang Tid, til Rusland. Det var Kommuniste. Man misundte dem, at de undslap den tyske Elendighed for at nyde Velsignelsen i »alle arbejdendes Fædreland«. Men det, de virkelig fandt i Rusland, var frygteligt. Enhver, der kunde flygtede hjem. En af disse, Ur-mageren *Siegel*, har berettet om sine Erfaringer i

»Leipziger Volkzeitung« (2. Januar 1931). Han er grundig kureret for sine kommunistiske Sympatier.

Blandt andet berettet Siegel:

Man hører i Rusland næsten intet om Landets egen indre Politik, thi kun det kommunistiske Parti kan ytre sig: »Den, der ikke er for os, er imod os«. Han frigør man sig for hensynsløst og konsekvent. Man har derfor ikke engang Tillid til sin nærmeste Ven. Ogsaa han kunde jo være Agent for det hemmelige Politi, og G. P. U. er en farlig Magt. Næsten enhver vil udvandre, men ingen Russer faar Lov dertil.

En tysk Ingeniør, der i 1931 kom til Rusland, ganske vist ikke som Sovjets Gæst eller som Korrespondent til borgerlige Blade i andre Lande, beretter bl. a. i det russiske Socialdemokratis officielle Organ »Socialistischer Boten« følgende:

»I den Provins, hvor jeg opholdt mig, levede man under Forhold, der minder om Stenalderen. Der fandtes ingen Petroleum; man skaffede sig Lys ved Hjælp af Fyrretræsspaaner. Man havde glemt, hvordan Sukker smager, ja, ogsaa Teen var af tvivlsom Kvalitet. Som Mad havde man kun Brød og Kartoffler i begrænset Mængde. Det er for en Europæer umuligt at forestille sig, at Mennesker kan leve under saadanne Forhold.«

Denne Artikel gav Forbundet Anledning til at forespørge i Tysk Metalarbejderforbund, om man ikke vilde have noget inod at fremkomme med. Forespørgselen besvaredes med en Skrivelse, der indeholder følgende:

Alle Beretninger gaar ud paa, at de Arbejdere, der rejser til Rusland, lider mere eller mindre under, at alle de Tilsagn i det, de maa underskrive paa før Afrejsen, ikke overholdes, og Knaphed paa Levnedsmidler og Sikring mod Dyrtidspriser kommer her i Betragtning. Lønreduktioner anvendes ogsaa overfor Udlændinge.

Som Følge deraf har vi allerede forrige Aar advaret vore Medlemmer mod at rejse til Rusland, idet de udsatte sig for at komme ind under meget primitive Arbejdsforhold, i Stedet for, som de maa ske maatte tro, at komme til et Land, som var et Eldorado.

Den store Arbejdsløshed i Tyskland vil sikkert vare ved længere endnu, og vi har derfor overladt til den enkelte at gøre, hvad han vilde med Hensyn til at tage Arbejde i Rusland, men vi har gjort dem opmærksomme paa, hvad vi vidste om de Forhold, de indgik til, og derunder, at de ikke skulde regne med, at de kom til et gæstfrit Land.

Ingen udenlandsk Arbejder kommer overhovedet ind i Rusland uden at have underskrevet en Arbejdsoverenskomst.

Vi har stedse krævet, at en Del af Lønnen, som de udenlandske Arbejdere fortjente i Rusland, skulde udbetales dem i deres Hjemlands Valuta, da den Ration af Levnedsmidler, der tildeltes dem, var utilstrækkelig, og hvad de kunde købe i fri Handel (udenfor det rationerede) var 4—5 Gange saa dyrt som den rationerede Del.

Nu lader det sig ikke gøre mere. Lønnen ud-

betales kun i russisk Mønt og kan kun bruges i Rusland. Man faar ikke mere Lov til at sende Penge ud af Landet.

Fortjenesten er højst forskellig. Udenlandske Arbejdere betales bedst med Maanedsløn, der ligger mellem 200 til 350 Rubler. De russiske Arbejdere erholder fra 60 til 120 Rubler.

Gældende Arbejdsoverenskomster indeholder den Bestemmelse, at saafremt en Arbejder ikke overholder den paa Virksomheden gældende Driftsordning, er Arbejdsgiveren berettiget til paa staaende Fod at afskedige den paagældende, ligesom Arbejderen er forpligtet til at arbejde paa den Virksomhed, Arbejdsgiveren anviser ham, selv om han er Ejer af flere, og hvor de end er beliggende.

I værste Fald kan saaledes en Arbejder risikere at blive sendt til Sibirien eller Sortehavet.

Vi følger hertil, at formentlig vil vel en Arbejder, dersom han har Penge dertil, kunne købe Billet til den russiske Grænse, men om han, ankommet til Grænsen — selv om han har russiske Penge — derfra og til sit Hjemland købe Billet, er sikkert et Spørgsmaal. I alle Tilfælde er Forholdet, at udenlandske Montører, som for et bestemt Tidsrum skal opholde sig i Rusland, ogsaa maa indgaa paa Regler om, hvad de kan faa vekslet ved Udrejsen.

Arn. Nielsen.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Vore Lønninger.

Maa jeg til Artiklen — mrk. Svend — i Lokomotiv-Tidende gøre nogle Bemærkninger.

Først forbavser det mig, at Forfatteren er fra København, de fleste vilde vist tro, at han levede i en meget afsides Egn, hvor han var afskaaret fra al Oplysning om, hvad der foregaar i det daglige Liv. Tænk, han ved ikke, der er Krise i Landet; ja, nu har Redaktøren dog fortalt ham, at der er Landbrugskrise, jeg kan yderligere oplyse Svend om, at der Krise over hele Verden, mere og mindre i de forskellige Erhverv, et typisk Bevis hefor kan Svend læse i en hvilken som helst Avis, der staar, at vi her i vort lille Land har ca. 141 000 arbejdsløse. Lykkelige Svend, at være uvidende om al den Elendighed.

Naar Redaktøren kun nævnede Landbrugerne, var det vel fordi, De særlig var vred paa dem, og det er forstaaeligt.

Der er ikke noget at sige til, at Landbrugerne raaber saa højt om Hjælp, det er sikkert meget vanskelige Tider for dem, og da det tilhører Landets bærende Erhverv, vil Regeringen sikkert gøre alt for at hjælpe dem over Krisen, men der er jo, foruden de 141 000 arbejdsløse, andre Erhverv, der har Krav paa Støtte, saa jeg vil tro, Regeringen vil være Dem taknemlig for den uanede Anvisning, De har givet paa, hvorfra Pengene kan tages.

Jeg kan slutte mig til Deres Opfattelse, at Landbrugerne, saa snart Tiderne er ugunstige for dem,

falder over Tjenestemændene; det lyder endnu mere forargeligt, efter at vi har faaet en ny Lønningslov, der knapt har virket et Aar og som automatisk nedskærer Tjenestemændenes Lønninger i Forhold til Landets øvrige Borgere. Der kan efter min Mening først blive Tale om særlig Nedskæring, naar Reguleringstillæget paa naturlig Maade helt er bortfaldet.

Der henvises ofte til Udlandet. Nu ved jeg ikke, om vore Kolleger i Udlandet har en saadan selvregulerende Lønningslov, men skulde Tjenestemændene have det lidt bedre her i Landet, saa gælder det vist for alle Samfundslag, ogsaa Landbruget.

Jeg synes ikke, det er saa underligt, Tjenestemændene omtaler Landbrugernes Syn paa deres økonomiske Forhold, naar vi saa snart, der har været et Landbrugermøde, stadig læser i Bladene om Nedskæring af Tjenestemandslønningerne. Vi kunde jo ikke tænke os at søge om Lønforbedring og henvise Udgifterne til en særlig Skat for Landbruget, og jeg kan ikke tro, at Landbrugerne gavner deres egen Sag ved ensidig at kaste sig over en enkelt Stand.

Landbrugerne burde ændre deres Syn paa Tjenestemændene og sætte sig ind i, at de er lige saa nyttige og uundværlige for Samfundet, som hvilken som helst anden Stand, ogsaa Landbrugerne; og de bør ikke se paa Tjenestemændene som noget, de kan pynte sig med, naar Smør og Flæsk er i Pris.

Tjenestemændene finder det naturligt, at de betaler til Krisens Afhjælpning i Forhold til deres Indtægt i Lighed med Landets øvrige Borgere, men hvad der er derover er med et mildt Udtryk uretfærdigt.

Krisen i sig selv rammer jo ogsaa de fleste Tjenestemænd, dels ved den automatiske Nedskæring, der jo allerede har virket godt, og ved at mange Tjenestemænd har Børn gaaende uden Beskæftigelse, og saa meget er sikkert, at hvis Tjenestemændene skulde nedskæres blot tilnærmelsesvis det, en Landbruger foreslog paa et Møde forleden, vilde Tjenestemændene blive mere kriseramte end Landbruget.

Det er nok rigtigt, vi ikke skal tabe Hovedet, fordi eet enkelt Erhverv har forset sig paa os, men man maa paa den anden Side ikke helt overse, at det tilhører Landets næststørste politiske Parti.

Fredericia i Februar.

Th. C. Jensen.

Uddannelse.

Der findes en Bestemmelse i Serie P., der siger, at Lokomotivføreren jevnlig skal give Lokomotivfyrbøderne Lejlighed til at køre Lokomotivet. Denne maa antages at være indført der for bl. a., at de Lokomotivfyrbødere, der endnu ikke har bestaaet den praktiske Prøve kan faa Lejlighed til at erhverve sig Kendskab til og faa Føling med Tjenesten som Lokomotivfører. Der kan maaske indvendes, at et saadant Kendskab skal Lokomotivfyrbøderne nok erhverve sig i Aarenes Løb, og det er sikkert ogsaa rigtig.

En Kollega til mig omtalte ovennævnte Spørgsmaal og bemærkede, at han var ked af, at hans Lokomotivfører ikke endnu havde givet ham Lejlighed til at forsøge sig i saa Henseende, og han vilde nu meget gerne have Lov til, forinden han skulde fremstille sig til den praktiske Prøve, at faa Lejlighed til at køre.

Til dette svarede jeg, at min Opfattelse heraf var den, at der sikkert ikke var en eneste forstandig Lokomotivfører, der vilde sige nej til en Anmodning fra hans Lokomotivfyrbøder herom. Endvidere sagde jeg, at jeg vilde indsende et Par Ord om dette Spørgsmaal til Redaktøren for at faa at vide, om min Opfattelse var rigtig. Og nu er Spørgsmaalet fremsat og jeg beder den ærede Redaktør svare mig paa mit Spørgsmaal.

X 60.

Vi maa sige til den ærede Indsender, at vi ganske deler hans Opfattelse. Vi nærer heller ikke Tvivl om, at alle Lokomotivførere beredvillig vil bistaa sin Lokomotivfyrbøder paa bedste Maade for at dygtiggøre sig.

Red.

JERNBANESPORMAAL I FORSKELLIGE LANDE

Paa udenlandske Jernbaner forekommer bl. a. følgende Spormaal:

381	—	Millimeter engelske og tyske Fornojelsesbaner.
600	—	svenske Smaabaner, tyske Militærb.
700	—	østrigske Militærbaner.
750	—	tyske Smaabaner.
760	—	østrigske Smaabaner.
891	—	svenske Smaabaner.
914	—	amerikanske Smaabaner.
948	—	italienske Smaabaner.
1050	—	Baner i Lilleasien.
1067	—	Baner i Sydafrika.
1106	—	Baner i Østrig.
1435	—	Normalspor i de fleste Lande.
1524	—	Baner i Rusland, Finland, Litauen.
1600	—	Baner i Irland.
1676	—	Baner i Spanien, Portugal, Indien.

Endvidere har Spormaal paa Banen Zarskejo Selo—St. Peterborg været 1829 Millimeter og paa en hollandsk Bane og en Rhinbane 1940 Millimeter, men disse er forlængst ombygget til de gældende Normalspor.

Memo.

LOKOMOTIV MED DELE AF ALUMINIUM

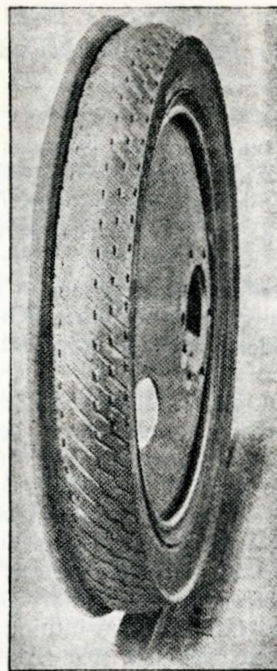
Alton og Syd-Jernbanen i Amerika, som staar i Forbindelse med det amerikanske Aluminiums Selskab, har hos *Baldwin* ladet bygge et 5-koblet Lokomotiv, som besidder den særlige Egenskab, at det

tildels er bygget af Aluminium. Det vejer med Tender 250 Tons og har en Trækkekraft af 36 Tons foruden 7 Tons af en Hjælpemaskine paa Tenderens forreste Truck, saa det under Igangsætning udøver et Træk af 43 Tons. Drivhjulenes Diameter er 1450 Millimeter, Cylinderdiameteren er 710 Millimeter og Slaglængden 760 Millimeter. Sidestænger og Krydshoveder samt Styringsdelene er fremstillet af en Aluminiumslegering. Førerhuset, Fodplader, Tenderen og Lokomotivets Trin er af Aluminium og har givet en Vægtbesparelse paa 10 Procent, da mange af Lokomotivets øvrige Dele derved kunde bygges tilsvarende lettere. Overhovedet Damp anvendes til Hoved- og Hjælpemaskinerne, Luftpumpe, Belysningsturbine og Opvarmning. Tenderen rummer 45 Kbm. Vand og 18 Tons Kul.

driver.

JERNBANEMOTORVOGNE PAA GUMMIRINGE

I Frankrig har man forsøgt sig med Jernbanemotorvogne paa Gummiringe. Det er det kendte Firma *Michelin*, der efter mange Aars Forsøg med Gummiringe til Jernbanehjul nu er naaet saa vidt, at der er bygget flere Vogne med Gummiringe paa Hjulene, som er prøvet paa de franske Statsbaner. Hjulene er omtrent som Automobilhjul, med Gummislange og -dæk, men Gummidækket er næsten firkantet og har en Sporkrans af Jern. I Gummislangen er normalt et Lufttryk af 6,5 Atm., og for det Tilfælde, at Luften skulde slippe ud under Kørselen, findes der i Dækket en Indretning, der bevirker, at dette ikke kan trykkes mere end 9 Millimeter sammen. Sliddet paa Dækket er beregnet til 1 Millimeter pr. 10 000 Kilometer og hvert Dæk regnes at kunne løbe 32 000 Kilometer. Gummiringene giver selv ved store Hastigheder Vognen en fuldkommen rolig og lydløs Gang, og da Gnidningskoefficienten for Gummi mod Staal er omtrent tre Gange saa stor som Staal mod Staal, kan Vognen ved 80

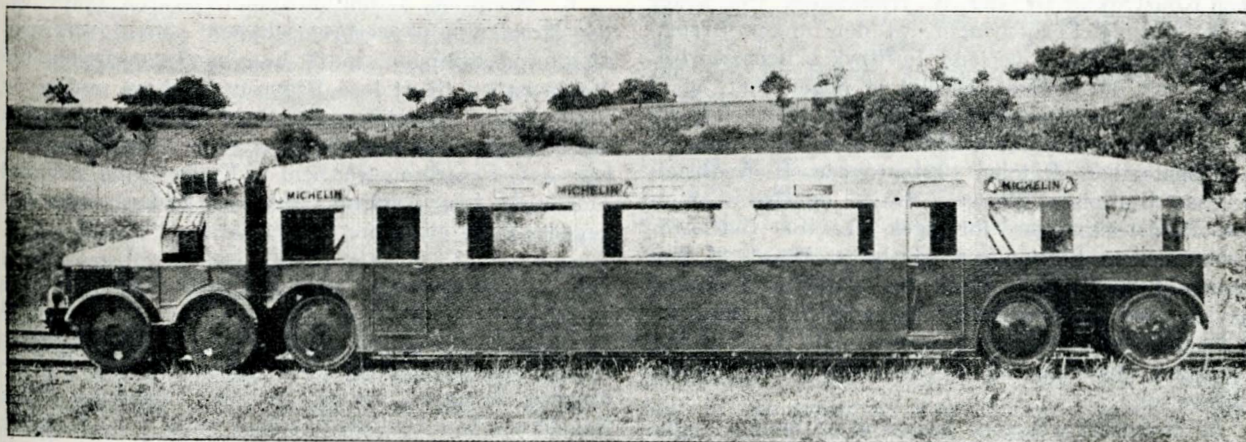


Jernbanehjul med Gummiring.

Kilometers Hastighed standse paa 100 Meter; et Eksprestog bruger 4—5 Gange længere. De senest byggede Vogne har Førerrum i begge Ender.

Motoren er en 27 H. K. Panhard Petroleums Motor med fire Gear. Petroleumsforbruget er ca. 0.165 Liter pr. Kilometer (1 Imperial Gallon pr. 14½ miles). Paa en Prøvetur kørtes fra Paris til Deauville i 2 Timer 14 Minutter med en Gennemsnitshastighed af 99 Kilometer i Timen, og Hjemturen endda med en Gennemsnitshastighed af 107 Kilometer i Timen. Naar der for hver tredje Kilometer gøres et Ophold paa 30 Sekunder, kan der opnaas en Rejsehastighed af 53 Kilometer i Timen. Der er Pladser i Vognen til 24 Passagerer. Den vejer i tom Tilstand 4.3 Tons = 179 Kilogram død Vægt pr. Passager.

F. Spøer.



Jernbanemotorvogn paa Gummiringe.

DE INTERNATIONALE PRØVEKØRSLER MED HILDEBRAND-KNORR-BREMSEN

Efter aarelange Forsøg lykkedes det Knorr-Bremseværket i Samarbejde med de tyske Rigsbaners Hovedledelse at tilpasse Kunze-Knorr-Godstogsbremsen — der bl. a. har den Fordel, at den kan løses trinvis efter de Krav, der stilles i Driften, og man begyndte for mere end 10 Aar siden at indføre K.-K.-Godstogsbremsen i Tyskland. Dermed havde Lokomotivpersonalet endelig opnaaet, hvad det i mange Aar har kæmpet for.

Men da man ogsaa forsøgte sig med en Godstogsbremse i andre Lande, først og fremmest i Frankrig, hvor man prøvede en Westinghouse-Godstogsbremse, blev der i Versailler Traktaten paalagt Tyskland den Forpligtelse, at det kun maatte indføre en Godstogsbremse, som kunde anvendes i Tog sammen med andre Godstogsbremser, der opfylder de Krav, det internationale Samarbejde stiller.

Den internationale Sammenslutning af Jernbaner nedsatte et Udvalg, som fik den Opgave at undersøge og godkende Bremsere i den internationale Trafik. Dette Udvalg udarbejdede de Betingelser, der maatte stilles til en Godstogsbremse, og som indeholdt ikke mindre end 33 Punkter, hvorefter Bremserne skulde prøves. For at prøve Kunze-Knorr og Westinghouse-Bremserne afholdtes i 1926 i Maanederne Februar—Maj i Bologna Bremseprøver paa holdende Tog, og Bremseprøverne paa horisontal Bane fandt Sted paa Strækningen Bologna—Reggio. I Tilslutning dertil afholdtes der paa St. Gotthardbanen Bremseprøver paa Faldstrækning. Saavel ved Standprøverne som ved Køreprøverne opfyldte begge Bremsere de internationale Betingelser.

Endskønt Kunze-Knorr-Bremserne saaledes i enhver Henseende viste sig paa Højde med, hvad der krævedes, og den i mange Aar har fungeret tilfredsstillende, har Knorr-Værket beskæftiget sig med en ny Bremse og prøvekørt den paa de tyske Rigsbaner. Svarende til at Kunze-Knorr-Bremserne kaldes kaldes K.-K.-Bremserne, kaldes den nye Bremse H.-K.-Bremserne, d. v. s. Hildebrand-Knorr-Bremserne efter dens Konstruktor Dr. Ing. W. Hildebrand. Den byder bl. a. paa de Forbedringer, at den under Bremsning opretholder et bestemt Lufttryk i Bremsecylindere, selv om Bremsestemplet er noget utæt, og at Bremsetrykkets Størrelse er konstant uden Hensyn til, om Bremsestemplet vandrer kortere eller længere.

I September—Oktober 1931 prøvedes H.-K.-Bremserne paa Stationen Biasca i Svejts, og Prøvekørsler paa Faldstrækninger foretoges paa St. Gotthardbanen mellem Stationerne Airolo og Biasca. I November samme Aar fandt de afsluttende Prøvekørsler Sted paa horisontal Bane mellem Mannheim og Rastatt, og under alle Prøverne viste H.-K.-Bremserne sig i Overensstemmelse med de internationale Betingelser.

Af Bremseprøvetogene bestod et af tomme Vogne og havde 200 Aksler, et andet var ligeledes tomme Vogne og havde 150 Aksler, og et bestod af tomme

og læssede Vogne med 150 Aksler og en Vægt af 1250 Tons, og det fjerde bestod af 20 Tons læssede Vogne med 106 Aksler og en Vægt af 1500 Tons. Bagest i Togene var en indsat en Maalevogn, og 2 a 3 Observationsvogne med Maale og Registrerings-Apparater var indsat paa passende Steder. Samtlige Bremseapparater i Toget var plomberet, saa ingen Forandringer eller Rettelser kunde foretages. De blev fremført af et G-12 Lokomotiv med Undtagelse af 1500 Tons-Toget, hvortil der anvendtes to af samme Type. Paa det førende Lokomotivs Førerbremsehane var anbragt en elektrisk Kontakt med en Ledning til Maalevognen, saa man i denne kunde kontrollere Manøvreringen af Førerbremsehane. Mellem Lokomotivet, Observationsvogne og Maalevogn var anlagt telefonisk Forbindelse.

Bremsning.

1. Hurtigbremsning. Lokomotivføreren lægger Førerbremsehane Haandtag i Hurtigbremsstillingen i det Øjeblik Førerhuset passerer det ved Siden af Sporet opstillede Mærke. Lokomotivet skal passere dette Mærke med aaben Regulator (altsaa med Damp til), og Føreren skal betjene Førerbremsehane forinden Regulatoren lukkes.

2. Driftsbremsning. Denne bestaar i, at Toget skal bringes til at passere et Punkt med en forud bestemt formindsket Hastighed med Bremsen fuldstændig løs, og endvidere at bringe Toget hurtigt til Standsning saa nær som muligt et forud bestemt Punkt. Afstanden mellem de fastsatte Standsepunkter og Lokomotivets Førerhus bliver maalt op.

3. Fuldbremsning. Førerbremsehane lægges i Driftsbremsestilling saalange, at Ledningstrykket bliver formindsket $1\frac{1}{2}$ Atm. fra 5 Atm. til $3\frac{1}{2}$ Atm.

4. Reguleringsbremsning. Denne er ligeledes en Nedbremsning af Hastigheden til at passere et bestemt Punkt med en bestemt Hastighed og løs Bremse. Derefter nedsættes Hastigheden atter for at passere et andet bestemt Punkt med en Hastighed af højst 6 Klm./Tim. og fortsætte, uden at Toget kommer til at standse.

5. Nødbremsning. Ved at aabne en Hane, med et Gennemgangsareal, der er 20 mm i Tværsnit, i en af de bageste Vogne, foretages Nødbremsning.

6. Bremsens Løsen. Lokomotivføreren lader efter Bremsning Førerbremsehane staa i Bremseafslutningsstillingen, indtil han modtager Ordre fra Maalevognen til at løse Bremsen hurtigst muligt og sætte Igang. Løsetiden for hele Toget regnes fra det Øjeblik, Lokomotivføreren efter Fuldbremsning har sat Førerbremsehane i Fyldstilling til det Tidspunkt, hvor Trykket i Bremsecylindere paa den bageste Vogn er sunket til 0.3 Atm.

Bremseprøve paa holdende Tog.

a) Opladningsprøve. Denne Prøve udføres paa et Tog paa 150 Aksler. Alle Rum i hele Bremsesystemet var fuldstændig udtømt for Trykluft. Opladningens Varighed regnes fra det Tidspunkt, Kohlingshanen paa Tenderen aabnes, indtil der i Hjelpe-luftbeholderen og Styrekamret paa den bageste Vogn er et Lufttryk af 4,8 Atm. Under Opladningen kan

Lokomotivføreren manøvrere Førerbremsehanen, som han vil. Ved et Tog med 150 Aksler kan Føreren holde Førerbremsehanen i Fyldstilling i 90 Sekunder uden at risikere en Overladning, dog forudsat at alle Bremsapparater i Toget er i Brug.

b) Tæthedsprøve. Prøven foretoges paa et Tog med 200 Aksler, hvoraf 150 var bremset. Foruden Maale- og Observationsvognene var fem Vogne i Toget udrustet med fire Manometre hver; eet paa Ledningen, eet paa Styrekamret, eet paa Hjælpeluftholderen og eet paa Bremsecylinderen. Efter at Bremsen er ladet op lukkes en Koblingshane mellem Tenderen og den forreste Vogn. I een Time kontrolleres Lufttrykket i Toget ved at aflæse Manometrene hvert femte Minut. Koblingshanen paa Tenderen aabnes atter, og Trykket i Toget bringes op paa det normale. Derefter tømmes Togets Hovedledning fuldstændig, og i een Time aflæsses Manometrene hvert tiende Minut. Efter at Toget paany er opladet, skal Lokomotivføreren ved Driftsbremning sænke Trykket i Ledningen til 4 Atm., og saavidt muligt holde det Tryk i en halv Time. Ved denne Prøves Ophør undersøges det, om Bremsen har løst sig.

c) Maaling af Gennemslagshastigheden. Gennemslagstiden regnes fra det Øjeblik Førerbremsehanen er lagt i Bremsstilling, indtil der indstrømmer Luft i Bremsecylinderen paa den bageste Vogn. Længden af den gennemgaaende Hovedledning regnes fra Førerbremsehanen til den bageste Koblingshane uden Hensyn til Forgreninger paa Ledningen. Der udføres skiftevis Hurtigbremning og Driftsbremning med et Trykfald i Ledningen af 0,5 Atm.

d) Forskellige Driftstryks Indflydelse paa den arbejdende Bremse. Denne Prøve foretages med 2,4 eller 6 Atm. Driftstryk og paa den enkelte Vogn foretages Maalinger af Bremseklodsstykket med dertil egnede Apparater. Efter Prøven med 6 Atm. Tryk nedsætter Lokomotivføreren Ledningstrykket til det normale ved at slippe Luft ud gennem en Udblæsningshane paa Lokomotivet; dette kan ogsaa gøres med Førerbremsehanen, men det kræver en stor Færdighed. Derefter foretages en Hurtigbremning med en efterfølgende Fyldning, og alle Vogne undersøges, om Bremsen er helt løs.

Bremseprøve paa Faldstrækninger.

Stigninger og Fald paa St. Gotthard er indtil 27 pro Mille eller omtrent 1 : 40. Strækningen Airo-la—Biasca er 45 km lang. Kørsel ned ad Fald foretages med og uden Mellemstandsninger. Før Afgangen fra Banens højeste Punkt foretoges en Hurtigbremning og ligeledes kort før Faldets Ophør og Diagrammerne af Bremsningerne sammenlignedes

1. Kørsel paa Fald med Mellemstandsninger. Reguleringsbremning foretoges for at holde Farten 30 Klm./Tim. og Standsning ved Driftsbremning ved km. 93,95, videre med 10 Kilometers Fart og Hurtigbremning ved km 95,2. Med 30 Kilometers Fart fortsættes til Faïdo, hvor der standsedes med en Driftsbremning. Efter mange Bremsninger af forskellig Art endte Turen i Biasca.

2. Kørsel paa Fald uden Mellemstandsning. Fra

Airola kørtes med en Hastighed af 35 Klm./Tim., og der standsedes i Giornica ved en Hurtigbremning, hvorfra der med 60 Kilometers Fart kørtes til Biasca og standsedes med en Hurtigbremning. Under Kørselen foretoges forskellige Afbremninger.

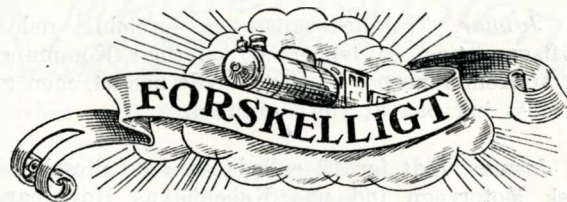
Bremseprøve paa horisontale Strækninger.

Denne blev som nævnt afholdt paa Strækningen Mannheim—Rastatt. Efter hver Bremsning gjordes et Ophold paa 2 a 3 Minutter for at fastslaa Bremsvej, Afstand fra det foreskrevne Standsepunkt, Gennemslagshastighed og Bremsetid. Ialt blev der foretaget 33 Bremsninger. Der blev til alle Deltagerne i Bremseprøverne stillet store Fordringer og ikke mindst til Lokomotivpersonalet.

— — —
Saavidt »Voraus«.

Det er baade interessant og betegnende at se, hvilken Betydning man i andre Lande tillægger Bremsningen af Jernbanetog. I over 10 Aar har Tyskerne benyttet Kunze-Knorr-Bremsen overalt, og den har hævdet sig og vundet Anerkendelse hos alle Lokomotivmænd. Og det selv samme i Sverige. Dette til Trods har man nu konstrueret og prøvet en forbedret Godstogsbremse, et Bevis for, hvor stor Faktor en rettidig og paalidelig Bremsning af Godstogene er for Jernbanernes Sikkerhed og Økonomi.

cresc.



18. Januar. Det overvejes at flytte Statens Institut for Talelidende, der nu har til Huse i et Par Villae i Rosenvænget i København til Jernbaneskolen i Hellerup, som Generaldirektør Knutzen som bekendt vil rømme.

*

19. Januar. Motortoget fra Viborg 14,12 løb kort efter Afgang ud i et blindt Spor og paakørte med ret stor Fart Stoppebommen. Et Par Mennesker kom lidt til Skade. Aarsagen til Uheldet skyldes et fejstaaende Sporskifte.

*

20. Januar. Natekspressen, der skal være i Esbjerg Kl. 3.03, indkom ca. 94 Minutter for sent. Aarsagen hertil var, at da Toget var mellem Taulov og Eltang skete en Sprængning af en Hjulbandage. Maskinen løb paa Gulvet, da den kørte ind paa et Sidespor i Eltang. Et Stykke af Hjulflangen manglede.

*

22. Januar. Færgeren »Odin« tog i Gaar Morges Grunden, da den passerede Knudshoved. Skaden er ubetydelig, og Færgeren kunde fortsætte.

*

22. *Januar.* Efter Forslag af Trafikministeren har Folketingets Finansudvalg tiltraadt, at der paa Til-lægsbevillingsloven for indeværende Aar bevilges 4½ Mill. Kr. af de 11½ Mill. Kr., der er stillet til Raadighed i Loven om Statsstøtte til Privatbaner. Af de 4½ Mill. Kr. bliver de 2,9 Mill. Kr. rente-bærende Laan, 1,5 Mill. Kr. bliver rente- og af-dragsfri Laan og 100 000 Kr. Tilskud.

22. *Januar.* Man er gaaet i Gang med at undersøge Muligheden for en Forenkling af Indbetalingen til D. S. B., saa denne bliver mere koncentreret. Hidtil har der været selvstændige Regnskabsførere i Di-strikterne, og en Simplificering er ønskelig. Det menes bl. a. gennemførligt ved en større Benyttelse af Check- og Girobetaling.

25. *Januar.* Der foreligger en Indstilling om Bespa-rølse ved en Nedlæggelse af Ekspeditionen paa den nye Fiskerihavn i Eshjerg. Ved den nye Ordning vil der spares omkring 15 000 Kr. om Aaret.

27. *Januar.* I Nat ved 3 Tiden paakørte Eksprestoget fra København 23,32 mellem Ullerslev og Langeskov en Jernbuf, der var faldet af en Vogn paa det forud-gaaende Godstog. Dette blev meldt til Nyborg og Iltoget fremførtes med Forsigtighed. Lidt udenfor Ullerslev paakørtes Buffen. Lokomotivet fik Bane-rømmeren lidt højet.

27. *Januar.* Troldhedebanen er foreløbig reddet. Driftsgarantien er tegnet af samtlige Kommuner. En af Kommunerne, Gjerten, havde nægtet, men gik til sidst ind paa at yde Garantien.

29. *Januar.* Lidt før 12 rullede en grøn diesel-elek-trisk Motorvogn ind paa Københavns Hovedbane-gaard. Vognen er bygget af »Diesel-Elektriska Vagn-Aktb.« i Västerås medens Burmeister og Wain har bygget den 200 H. K. Dieselmotor. Vognen skal leveres til de belgiske Baner. Turen gik til Masned-sund, derfra til Korsør over Fyn op til Aarhus. Derefter sydpaa gennem Tyskland til Belgien.

30. *Januar.* Distriktchef Eir forlader nu Statsbaner-nes Tjeneste. En Komité overrakte i den Anledning Distriktchefen nogle Afskeds-gaver.

30. *Januar.* I Gaar toges Viborg Stations nye Sik-ringsanlæg i Brug, efter at det i ca. 1½ Aar har været i Arbejde. Hele Anlægget har kostet ca. 200 000 Kr., heraf er ca. 90 000 Kr. medgaaet til Anskaffel-se af Materiel fra Udlandet.

2. *Februar.* I Statsbanernes Propagandalokaler paa Banegaardspladsen i Aarhus staar der i disse Dage en fuldstændig Model af Diesellokomotivet og Foto-grafier af Lokomotivets Motorer, Førerstand, Motor-run m. m. Det er samme Type, som Frichs i disse Dage afleverer til de danske Statsbaner, og med hvilke der er kørt Prøvekørsel de sidste Dage.

2. *Februar.* Generaldirektør Knutzen har givet Ordre til at der paa Færgerne skal indrettes Hundekupeer.

3. *Februar.* Reguleringstillægget falder med 1 Portion fra 1. April. Udgiftstallet er faldet til 2299 Kr. Staten sparer 3½ Mill. Kr.

3. *Februar.* Storstrømsbroudvalget samt en Del Med-lemmer af Finansudvalget, Finansministeren og Ad-ministrationsembedsmænd besaa idag de Arealer, hvorfra Storstrømsbroen er projekteret til at ud-gaa.

4. *Februar.* Privatbanetjenestemændenes Centralorga-nisation er genoprettet, efter at den lige var ophævet. Kontorforeningen udmeldte sig i December, men nu er Lokomotivmændene traadt til og sammen med Privatbanefunktionærernes Forbund enedes om at oprette en ny C. O.

5. *Februar.* Statsbanerne har ikke i Aar faaet Leve-rancen af Vidjer til Kurvefletningen i Fængslerne. Vidjerne kan købes billigere i Tyskland.

5. *Februar.* I Formiddags løb Maskinen for 2158 af Spor ved Afgangen fra Svebølle. Herved spærredes baade Spor 1 og 2. Tog 155 maatte i den Anledning sendes over Slagelse—Værsløv. Ved 13 Tiden var Sporene i Orden igen.

6. *Februar.* Statsbanerne har givet Frichs Maskin-fabrik i Aarhus Ordre paa Leverance af 4 Diesel-motorvogne paa 450 H. K.

8. *Februar.* Maskinchefen siger om de Prøvekørsler, der har fundet Sted med de af Frichs byggede Diesellokomotiver, at de er faldet helt tilfredsstil-lendeud. Det har nemlig vist sig, at det baade med Hensyn til Trækkekraft, Hjultryk, Hurtighed og Økonomi fuldt ud svarer til de stillede Fordringer.

8. *Februar.* Det forlyder, at Struer i Stedet for 3. Distrikts Administration vil faa en Filial af Sinds-sygeanstalten i Viborg. Man mener at Administra-tionsbygningen er egnet hertil. Struer Grundejerfor-ening vil eventuelt søge Erstatning for Nedlæggelse af 3. Distrikt.

8. *Februar.* Det sidste Afsnit af Midtbanen, Frede-rikssund—Hillerød volder store Vanskeligheder. Det viste sig at Strenghøjgaards Sø nær Slangerup var saa godt som bundløs. For at faa Dæmningen til at ligge medgik over 25000 Kubikmeter Fyld. Det har ogsaa vist sig, at Vestrup Mose, der ligeledes ligger ved Slangerup, er saa godt som bundløs.

9. *Februar.* Sydfynske Jernbaner har hos De forene-de Automobilfabrikker i Odense bestilt 9 Diesel-elektriske Vogne. Vognene skal kunne løbe 90 km og faar 80 Siddepladser. De skal være paa 350 H. K.

10. Februar. Den nye Storebæltsfærge vil komme i Gang i Begyndelsen af 1933.

*

12. Februar. Inat løb et Lokomotiv af Spor paa Horsens St. Der maatte rekvireres Hjælp fra Aar-Spor.

*

13. Februar. Statsbanernes nye Diesel-Lokomotiv er fra og med i Gaar sat i Tur og kører daglig to Ture mellem Aarhus og Fredericia.

*

15. Februar. Generaldirektør Knutzen har anskaffet sig en ny Bil til 15 000 Kr. i Stedet for den gamle Vogn. Dette kritiseres af nogle konservative Provsinsblade.



FORAARSFEST OG BAL

De københavnske Lokomotivførere Afd. 1 og 5.

Torsdag d. 10. Marts Kl. 20 afholder Afd. 1 og 5 Aftenunderholdning og Bal paa Haveselskabets Vej 3. Det er lykkedes Festudvalget at engagere den meget bekendte Hypnotisør og Troldmand Hr. Louis Brinkfort til at optræde for vore Medlemmer denne ene Aften, hvor han tilfældigvis er i Danmark paa et kort Ophold mellem sine mange Udenlandsrejser.

Der gives her Medlemmerne Lejlighed til at overvære noget aldeles enestaaende interessant og morsomt paa Hypnosens og Trylleriets Omraade.

Da Hr. Brinkfort har faaet sin Uddannelse i Indien, og der opholdt sig mellem Fakirer, vil der ogsaa blive forevist Lysbilleder fra disses Levemaade.

Trods det ret dyre Engagement er Billetprisen sat saa lavt som en Krone, for at alle kan faa Lejlighed til at more sig over disse Eksperimenter, hvor Hr. Brinkfort vælger sine Medier mellem Publikum. Bal til Kl. 2!

Haabende paa, at Tilslutningen maa blive meget stor. Bestilte Billetter ved Indgangen.

Festudvalget.

LANTERNEN

Lanternen afholder sin 11-aarige Stiftelsesfest den 4. Marts Kl. 19,00 i Sommers Selskabslokaler, Valdemarsgade 8.

Der serveres Cabaret à 3 Kr. Kuverten for Medlemmer. Fremmede kan deltage à 7 Kr. Kuverten.

Efter Spisningen stort Bal til Kl. 3.

Bestyrelsen.

REJSE TIL ITALIEN

Togfører Kolind, Aalborg, som sikkert vil være kendt af en Del vore Medlemmer, beder os meddele, at han atter i Aar vil arrangere en Fællesrejse til Italien med Besøg i Lugano, Genua, Pisa, Rom, Neapel, Vesuv, Capri, Florenz, Venedig, Dolomitterne og Bozen.

Nedrejsen til og Hjemrejsen fra Italien vil foregaa med Tog via München, hvorimod selve Rejsen i Italien vil foregaa i Biler.

Prisen for Deltagelse i Rejsen, der vil vare 18 Dage, oplyses os at være 525 Kr., heri medregnet Udgifter til Jernbanebilletter, da Fripas ikke kan faas, og Medlemmer, som kunde ønske at deltage i den paagældende Rejse, kan henvende sig skriftligt til Togfører Kolind, Sofien-dalsvej, Aalborg.

KONG CHRISTIAN DEN IX's FOND

Ved det til Bestyrelsen for Kong Christian den IX's Fond senest foretagne Valg indvalgte som Medlem af Bestyrelsen:

Lokomotivfører M. P. Røgilds, Aalborg, og som Suppleant: Assistent A. J. Bjerre, 1. Tarifikontor.

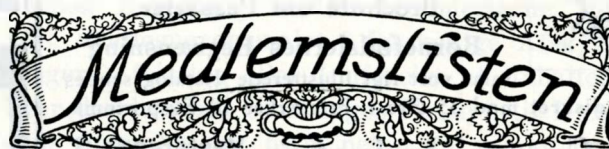
TAK

Min bedste Tak for al Venlighed og Deltagelse ved min Mands Død og Begravelse.

Kirstine Lassen, Slagelse.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

H. P. F. Petersen, Roskilde.



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

1.—1.—32:

Lokfb. M. Kristensen, Glyngøre.

— H. T. Stenkvist, Padborg.

— V. F. Forup, Padborg.

— S. Aa. Nielsen, Padborg.



Lokomotivførerkredsen.

Esbjerg: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. C. Fejring, Kronprinsensgade 137.

Struer: Formandens Navn og Adresse rettes til: K. Honoré, Bryggergade 8.

Frederikshavn: Kassererens Adresse rettes til: Plantagevej.

Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: Møller Jensen, Villa Donbæk, Plantagevej.

Brande: Formandens Navn og Adresse rettes til: K. Knudsen, Volmerhus, Jernbanegade 4.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. M. Tønning, Bjerglide 12.

Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: F. G. Jensen, Brandgaards-Minde.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

København Gb.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: S. Suneson, Classensgade 27 A, St.

Kalundborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til: S. W. Assens, Lundevej 9, 1.

Struer: Formandens Navn og Adresse rettes til: P. C. Laursen, Fredensgade 26, St.

Repræsentanten for Underafdelingen *Glyngøre* rettes til: M. N. Pedersen.

Padborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til: I. M. Engedal, Bovvej 79, k.

Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: I. M. Engedal, Bovvej 79, k.

Tønder: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. Pedersen, Søndergade 27.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. Enghave, Vestergade 35.



Genindtraadt i Nummer:

Lokomotivfyrbøder uden for Nummer M. Ejlertsen (Struer) efter Ansøgning fra 1.—3.—32 i Struer.

Overgang til anden Stilling:

Lokomotivfyrbøder T. O. Nielsen, Aarhus H., af Helbredshensyn til Stillingen som Haandværker, Aarhus H., fra 1.—3.—32.



**Hyg. Gummivarer,
Modersprøjter.**

Brochure om Pessarier,
Børnefødslernes Begrænsning
samt vort rigt illustrerede Katalog sendes
gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Eksportomk.

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

DEN NY LAANEBANK ^{1/8}

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.

HARALD HANSEN

A K T I E S E L S K A B
NYGADE 7 "

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

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5^{1/2}.

Albani Bryggeri

Afdeling:

Slotsbryggeriet's

Husholdningsøl og Skibsøl i original pasteuriseret Aftapping saavel paa Hel- som Halvflasker, samt Slots-Apollinaris og Slots-Citronvand er bedst.

**LØVE
MARGARINE**



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**

**Brug Svendborg Eksport Mi-Co.
ERMOL**

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velmagende.

STØT VORE ANNONCØRER!

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. Februar.

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