



33. Aargang N<sup>o</sup> 18

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. September 1933

### SIKKERHEDEN PAA BANERNE

I Dagspressen læser man nu følgende: Paa Statsbanernes Vinterkøreplan vil man finde flere Reforme, navnlig vil Kørslen gennemgaaende blive hurtigere. Køretiden kortere med de mindst mulige Ophold ved Stationerne. Paa de lange gennemgaaende Ruter vil Togene saaledes kunne afsendes 10—20 Minutter senere end nu og dog naa frem til samme Tid som nu. Paa de kortere Ruter bliver Tidsbesparelsen naturligvis mindre, men dog mange Steder følelig. Alt sættes ind paa at undgaa Forsinkelser, og foruden den stærkere Fart søges tilvejebragt andre Bekvemmeligheder for Publikum. Det hele er et Led i Konkurrencekampen mod Rutebilerne.

Det er ikke saa længe siden, i Slutningen af Maj Maaned, at et Godstog løb for langt paa Snekkersten Station med det Resultat, at noget Material gik i Løbet, men heldigvis kom ingen Mennesker saa alvorligt tilskade, at det kan forventes at faa blivende Følger. For ganske faa Dage siden hændte et alvorligt Uheld ved Harrestrup mellem Vigerslev og Frederiksberg, idet Tog 2014 løb for langt, løb ud i Sandsporet, hvor Maskinen, en D. Maskine, og 3 Godsvogne væltede om paa Siden. Ved denne Lejlighed kom der ingen Mennesker tilskade.

Det er et Par Uheld, der er passeret i Løbet af det sidste halv Aar, og i begge Tilfælde er Togene løbet for langt. Om dette skyldes mangelfuld Bremsning eller har en anden Aarsag, er det ikke Stedet her at udrede, men det maa under alle Omstændigheder betragtes som givet, at havde de her omtalte Tog været

forsynet med en gennemgaaende Bremse, vilde Uheldene sikkert være blevet undgaaet.

I dette Blad har vi Gang paa Gang, vi kan ogsaa godt tilføje Aar efter Aar, fremsat det ønskelige i at faa Togene forsynet med en god gennemgaaende Bremse, fordi Forholdene efterhaanden gjorde det paakrævet, men vi har hele Tiden mærket den kolde Vind, der blæste fra oven, naar dette Spørgsmaal og dette Krav fremsattes. Vi kunde godt tænke os, at man paa højere Steder, blandt andet foranlediget af disse gentagne Uheld, kunde finde sig foranlediget til at underkaste Sagen fornyet Overvejelse. Man kunde udmærket godt nøjes med at prøve Spørgsmaalet ren sagligt, — og lade Spørgsmaalet om, at Gennemførelse af en gennemgaaende Bremse vilde have Betydning for Afhjælpning af Arbejdsløsheden, ligge, — og det vilde sikkert uden Tvivl vise sig, at man vilde skride til dette for Sikkerheden vigtige Skridt. Paa en Tid, hvor Hastigheden sættes op for næsten alt, Godstog saavel som Persontog, og hvor der raabes »Tempo«, »Tempo« alle Vegne, maa man indstille sig paa, at de Indretninger man har til at bringe Togene til Standsning med, ogsaa svarer til Tempoet. Hidtil har man ikke vist nogen større Interesse for dette Spørgsmaal, endskønt saavel Sverrig som Tyskland forlængst er blevet klar paa, hvad de vilde og har indført den fortræffelige Kunze-Knorr Bremse til overordentlig Tilfredshed saavel for Banerne som for Lokomotivpersonalet. For hver Køreplan, der udkommer, bemærker man, at Togenes Hastighed er forøget baade for Godstog og Persontog, og

det maa derfor anses for naturligt, at Overvejelserne om Overgang til et andet Bremse-system tages op for Alvor. Man har saa vidt vi ved hele Tiden sat foran det ikke uvigtige Spørgsmaal om den relativ høje Anskaffelses-sum, medens Spørgsmaalet om, hvorvidt man vedvarende kunde blive ved at køre med skruebremsede Tog, tilsyneladende er sat i anden Række. Det er egentlig mærkeligt, at man har turdet vove det, naar man ved, at det er en Kendsgerning, at f. Eks. Togene paa Jyllands Østkyst der fremføres af H. Maskiner, er meget daarligt stillede, naar det drejer sig om at standse, fordi Togbetjeningen i den bageste Del af Toget ikke kan høre de af Lokomotivføreren med Lokomotivets Fløjte afgivne Signaler for Standsning af Toget. Det er vist muligt at blive enige om indenfor Jernbanelændernes Rækker, at det er meget vigtigt, at Fløjtesignalerne kan høres. Alting hører op, hvis man er ligegyldig i den Henseende, og Statsbanerne kan i Grunden prise sig lykkelige ved, at det vovelige Eksperiment, man har foretaget netop med H. Maskinerne, endnu er forløbet godt. Men naturligvis, selv om det er gaaet godt med de store Gods- eller Blandetog, har det slidt voldsomt paa de Lokomotivføreres Nerver, som har fremført de nævnte Tog, fordi den Utryghedsfølelse, der er en Følge af, at de ikke har vidst, om de til enhver Tid kunde være Herre over Toget, har gnavet paa deres Nerver baade tidligt og silde. Der er af den Grund alene noget urimeligt i, at man fortsætter med de store skruebremsede Tog, i hvert Fald bør der ikke gaa længere Tid, end det kan vare at faa forsynet Togene med en tidssvarende Trykluftbremse.

Som vi foran bemærkede, har man i vore to Nabolande forlængst faaet indført Trykluftbremse, og det System, der anvendes, vilde det være naturligt, at man ogsaa anvendte her; thi det System er gennemprøvet, og dets Fortræffelighed beviset.

Vi nævnede før, at det indenfor Jernbanelændernes Rækker vilde være muligt at blive enige om, at det var vigtigt, at Fløjtesignalerne kunde høres, derimod lader det ikke til, at det forekommer Maskinafdelingens Tjenestemænd saa vigtigt; thi ellers skulde man tro, at disse forlængst havde sat noget ind paa at faa en gennemgaaende Bremse indført, efter at have foretaget nogle Eksperimenter med Fløjten, der

er mislykkedes. Under denne Eksperimenten konstateredes det, at Lyden fra Fløjten ikke kunde høres mere end 20 Vognlængder ned i Toget, og at de Bremsere, der var længere tilbage, betjentes efter den paagældende Bremsers Skøn.

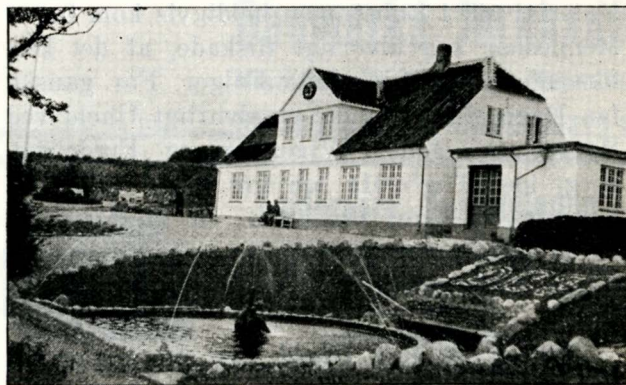
Naar det er gaaet saa godt, som det er, skyldes det for en Del, at Bremserne i Reglen har skønnet rigtigt, og fordi det ikke er passeret, at der har skullet været holdt paa uregelmæssige Steder.

Men som sagt, der knappes af paa Køretiderne, der nu jævnlig finder Sted, og som gør det nødvendigt, at Hastigheden sættes op gør det mere paakrævet, end det hidtil har været, at vore Bremseindretninger moderniseres saaledes, at den Sikkerhed, der maa anses for nødvendig paa Banerne, er tilstede.

#### FRA FERIEHJEMMET

Vort Feriehjems 11. Sæson er nu forbi, og Hjemmet staar nu tomt og kan snart gøres klart igen til at modtage sine Venner. Det har efterhaanden udviklet sig saaledes, at Hjemmet gennem Aarene har udvidet sin Vennekreds og stadig udvider denne Kreds af Venner, der ikke kan tænke sig en Sommer ud at have tilbragt en kortere eller længere Del af deres Ferie paa Hjemmet.

Det er jo ikke mærkeligt, at Hjemmet skaber sig en Kreds af Venner; thi der er faa Steder her i Landet, hvor Luften er saa ren og Vandet saa godt som netop ved Skambæk. De, Be-



tingelser, som Hjemmet byder paa, er saa glimrende, hvad angaar Luft og Vand og Lejlighed til Spadsereture i det meget smukke og kupe-rede Terræn, at Magen til dette ikke findes noget andet Sted. Det er derfor mærkeligt, at ikke

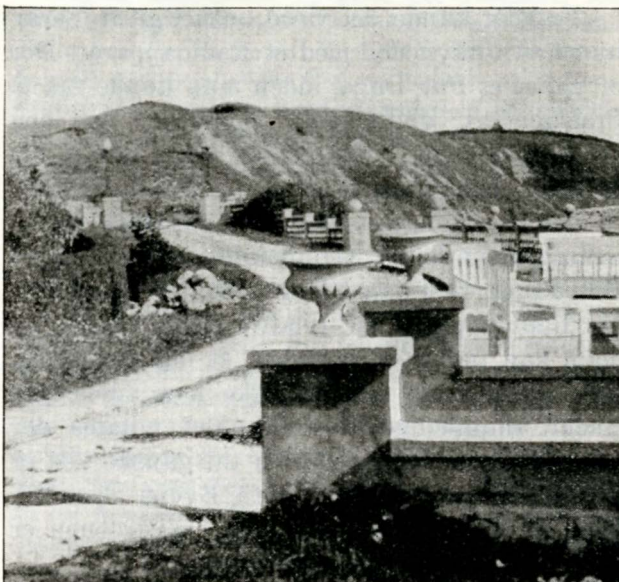
alle Lokomotivmænd, der tilhører Organisationen lejlighedsvis søger dertil og tilbringer nogle Dage paa Hjemmet og rejser derfra ladet med forøget Kraft og Energi til at modsvare de Krav, der nu stilles til Lokomotivmændene. Der forsynes de i hvert Fald baade med den dejlige Luft og med den udmærkede Mad, Frk. Arentsen i saa rigt Maal sørger for. Til dette kommer den glimrende Lejlighed, der er til at bade i Kalundborg Fjords glimrende og friske Vand.

Hjemmet byder altsaa ved sin Beliggenhed paa de bedste Muligheder for Tilbringelsen af en Ferie, det man venter at finde under et Ferieophold, finder man i rigt Maal der, og derfor kan det i nogen Grad forbyse Elskere af Feriehjemmet, at ikke dette er fuldt optaget fra Sæsonens Begyndelse til dens Ende. Det er Feriehjemmet nu ikke, og det skyldes vel for en Del, at mange af vore Medlemmer endnu ikke har faaet Øjnene op for, hvilket ypperligt Ferieopholdssted Foreningen gennem Aarene har skabt for sine Medlemmer, og Hjemmet er kun skabt igennem det Arbejde, stærkt interesserede Medlemmer har nedlagt der, og ved den Velvilje alle bidragydende Medlemmer har vist i Forstaaelse af den vigtige Opgave, der burde løses.

Det er vanskeligt at faa en saadan Institution til at svare sig, saadan som den skulde, og det af to Grunde, den ene er den korte Periode, Hjemmet er aabent, og den anden Grund er den som allerede er nævnt, at Feriehjemmet ikke er fuldt optaget, fra det lukker op, til det lukker, og hertil kan Medlemmerne ved Forstaaelse af Sagen bidrage. I August Maaned f. Eks., i det mest henrivende Vejr, var der adskillige Pladser ledige — og de burde være optagne. Igennem de forløbne Aar er Hjemmet forbedret paa mange Maader, og Hovedbestyrelsen har med Hensyn til Forbedringer ikke nogensinde været karrige, men ofret de Penge, det maatte anses for nødvendigt at ofre.

Man har f. Eks. i de sidste Par Aar pyntet ikke saa lidt paa Omgivelserne dernede, som det vil ses af Billeder, er der blevet anbragt et Springvand i et af Vandhullerne og ved Vejen en Balustrade, og begge Dele pryder. Men maaske kan der være Fare for, at man paa Grund af den lette Adgang, der haves til Brugen af Sten — der findes jo i Tusindtal af den Slags ved Stranden — ligesom brolægger

Muldjorden omkring det skønne Springvand. Resultatet af dette Arrangement er det ganske vist for tidligt at dømme om endnu, men man bør vist omgaas lidt varsomt med Stenarrangement der nede hvor Øjet, hvorhen man vender sig ved Stranden ser Sten og atter Sten.



Vi er ganske indeforstaaet med, at man bestræber sig for at gøre Hjemmet og dets Omgivelser saa tiltalende som muligt, men det er ikke alene Haandværkere som Brolæggere og lignende man bør træffe Arrangementer med f. Eks. en eller anden Gartner der uden Tvivl kunde bringe vore Lystlinie i bedre Overensstemmelse med den Mening der maa have været Grundlaget for deres Anbringelse — baade paa Bakken bag Hjemmet og foran Hjemmet.

Indenfor Dørene er der god Grund til at se lidt paa Sengene, Underlaget i disse bør, selv om det er ved Sommertid man opholder sig der, være saaledes, at man, baade naar man lægger sig til Rette i dem, og naar man vaagner, føler et vist Velbehag ved Hvilen, men saadan er det ikke sikkert det er, tværtimod kan man føle en ubehagelig Fornemmelse af at være om i forskellige Steder af Kroppen. Ogsaa med Hensyn til Sengetøjet bør Feriehjemmet være upaaklageligt, det skal kke være Luksussenge, slet ikke, men det bør være saaledes, at Ferien og Ønsket om den Hvile man søger dernede kan imødekommes helt. Man bør blandt andet ved Afklædningen og Paa-klædningen kunde sætte sig ned paa Senge-

kanten uden at det gør ondt. Der er altsaa en virkelig og god Grund til at bringe Sengetøjet i rigtig Orden hvilket kun kan ske ved en systematisk Gennemgang af disse Møbler, saaledes at det bliver med Velbehag man lægger sig til Hvile efter at have vederkvæget sig i den dejlige Luft dernede.

Endelig kunde det være ønskeligt at Feriehjemmet forsynedes med et Radioapparat. Der er gaaet et Par Dage, siden man kunde faa et fuldstændigt driftsikkert Apparat, og den Ængstelse man lejlighedsvis høre udtalt om eventuel Beskadigelse af dette, har i Forhold til den Beskadigelse der kan paaføres Hjemmets »udmærkede« Grammfon aldeles ingen Betydning. Der kan i Dag opsættes et udmærket Radioapparat for relativt smaa Penge, og dette kan indrettes saaledes, at det ved Brug, selv af samtlige Gæster, ikke kan ødelægges under almindelige Forhold. Det udtales der ofte Ønske om af Gæsterne; thi ganske vist er det dejligt at være borte fra Byens Spetakel, men en Radioforbindelse med Omverdenen er i høj Grad ønskelig og moderne.

## DISKUSSION OM TYSKLAND

I internationale Fagforeningskredse bliver Udviklingen i Tyskland diskuteret. Det var kun selvfølgelig, at Fagforeningsfolk fra alle Lande vil gøre sig klart, hvorledes og hvorved Facismens Sejr over den højtorganiserede tyske Arbejderklasse blev mulig. Selvfølgelig er man klar over, at der for Tiden endnu ikke kan fældes nogen afsluttende Dom, og at ogsaa Eftersøgelsen efter den skyldige er meget problematisk, tilmed da enkelte Personer i en demokratisk Bevægelses Rammer ikke let kan betegnes som skyldige.

I Forgrunden for enhver Diskussion om Tyskland staar Spørgsmaalet, — og dette Spørgsmaal er af fremragende Betydning for ethvert Land, som skal beskæftige sig med Facismen som aktuelt Problem —, hvilket var det givne Tidspunkt, da en Modbevægelse imod Fascismen havde maattet indledes, og da man særlig skulde hindre, at Fascisterne satte sig i Besiddelse af Statsapparatet. Udviklingen afhænger af Varetagelsen af dette Øjeblik, og det er det skæbnesvangre, at dette rigtige Tidspunkt altid falder i et Tidsrum, da man endnu føler sig stærk nok til at kunne vente.

Det staar fast, at den tyske Arbejderbevægelse har forsømt dette psykologiske Tidspunkt. Hvad der skete efter dette Tidspunkt, var kun et Spørgsmaal om Taktik, tilmed ikke af afgørende Betydning. Men paa ingen Maade kan de Ofre, som bringes endnu i Dag, betegnes som »unyttige og formaalsløse«, da saa-

danne Ofre har deres symbolske Betydning for Fremtiden.

Fra mange Sider, ja endogsaa fra prominent Side (smlg. Friedrich Adler i den internationale Information af 10. Juni) forsøger man at vælte det afgørende Ansvar over paa Fagforeningerne og deres Førere. Af saglige Grunde maa der skrives ind imod dette, da et saadant Standpunkt underkender Omraadet og dets tvungne Grænser for Fagforeningernes Virke. Det kan være rigtigt, at Fagforeningerne i Tyskland har udtømt sig i samfundspolitisk Interesse-repræsentation, og at de først i de sidste 15 Maaneder traadte politisk frem, d. v. s. i en Tid, i hvilken det psykologiske Øjeblik til Modstand var forsømt. Men Friedrich Adlers Bebrejdelse vilde kun da have været berettiget, naar man underforstaar, at Partiet paa dets eget Omraade i den politiske Førelse *forud* har svigtet, og at Fagforeningerne rettidig skulde have erkendt dette for at rive den politiske Føring til sig. Man maa tilstaa, at Fagforeningerne ikke har gjort dette, men at de indtil de sidste Maaneder er forblevet i en Arbejdsdeling, som havde en aktiv *Partipolitik* til Forudsætning.

I Stedet for har Fagforeningerne ført Erhvervsforhandlinger med Arbejdsgiverne paa en alt for efterfølgelsesværdig Maade og glemt, at Styrkelsen af Arbejderstandens Modstandsvilje er af primær Betydning. Disse psykologiske Synspunkter blev forsømt. Arbejderstanden blev afvænned med at kæmpe og indstillede sig overfor Fagforeningsledelsen paa en Maade, der saa udpræget svarer til den tyske Folkekarakter: Foroven bliver der bestemt, vi behøver kun at holde stille.

Paa sin Side har Partiet forsømt det rette Øjeblik til Forhindring af Fascisternes Indmarch ind i Statens Magtstillinger. Partiets Opgave var det at blive klar over dette Tidspunkt. I den tyske Arbejderbevægelses Historie gives der intet Tidspunkt, da Fagforeningerne har svigtet, naar Partiet kaldte dem. Indtil det sidste har Partiet paa skinsyg Maade bevaret Førsteretten til sin politiske Stilling. Det har bevaret den, endskønt det havde været klogt at føre Fagforeningerne ind i den politiske Kamplinie allerede i 1929 og 1930, da Fagforeningerne endnu fungerede som en Enhedsfront for alle Arbejdere, medens Partiet i lang Tid kun samlede 50—60 pCt. af socialistisk tænkende Arbejdere. (En betydelig Del af Socialdemokratiets Vælgere rekrutteredes fra smaa-borgerlige Samfundslag.)

Den sande Grund for den tyske Arbejderbevægelses Nederlag er den partipolitiske Splittelse. Uden Kommunismen, særlig uden den vanvittige kommunistiske Taktik, som endda tilsidst forkyndte »hellere Hitler end Braun«, havde Hitler ikke sejret. Medens Bolschevikerne i 1917 kæmpede i Rusland med Kerenski imod Kornilow, forlangte de af de europæiske kommunistiske Partier en Taktik, ved hvilken de aldrig vilde være kommet til Magten i Rusland, hvis de havde fulgt den.

Hvad der skete i Tyskland efter den 5. Marts, Dagen for Rigsdagsvalgene, de Beslutninger, som Fagforeningsledelsen fattede, alt dette er paatvunget.

Fagforeningerne havde ikke mere noget Spillerum for vidtgaaende Afgørelser. Det drejede sig først og fremmest om den Afgørelse, om man vilde gaa den fuldstændige Opløsnings eller Tilpasningens Vej. Fagforeningerne troede at handle til det Bedste for Arbejderbevægelsen, naar de holdt Forbundene i Forbindelse med hinanden. De troede særlig, at Klassekampens Naturnødvendighed vilde bevare Forbundene som Bærere af Arbejderinteresserne, naar den fascistiske Sejrsrus var bortdunstet. Det kan være, at denne Beslutning var falsk, og at andre Forholdsregler særlig Opløsningen bedre havde tjent Arbejderstandens Interesser. Men at dette er Spørgsmaal af Andenrangs Betydning. *Kampen* var afgjort i Forvejen. Uden afgørende Betydning er ogsaa Fagforeningernes Holdning til den saakaldte Helligdag for det nationale Arbejde den 1. Maj. Fagforeningerne opfordrede til Deltagelse ved Majfesten for at varetage sine Medlemmers Interesser, som ved en anden Beslutning vilde have været udsat for en svær Terror. Disse Ting er Konsekvenser af den givne Situation. De maa ikke betragtes og bedømmes isoleret.

Om Foreteelserne i Tyskland, som i de sidste Maaneder fik et sa dramatisk Forløb, kan man som sagt ikke dømme afsluttende i Dag. For den internationale Arbejderklasse vil den tyske Republiks sidste tre afgørende Aar være en Lære for, at *Viljen til Magten* er afgørende i Politiken, og at Arbejderklassen til enhver Tid maa være rustet til at forsvare sin Stilling i Samfundet. *Den politiske Vilje er afgørende*. Uden den er de stærkeste Organisationer svage.

## DEN SOCIALDEMOKRATISKE PRESSE

En udmærket Agitator sagde i sin Tid, at Manden, der støtter Modstanderpresse, ikke er klogere end det Fæ, der paa Markedet putter sin Tiøre i en Automat for at faa en Lussing. Billedet har vedvarende Gyldighed. Men det maa ganske vist tilføjes, at den Presse, der for de modtagne Tiører uddeler varme og ærlige Lussinger, ikke er den farligste. Der er mere Grund til at holde et vaagent Øje med den Modstanderpresse, der smører Arbejderen om Munden for hans Tiøre.

Den borgerlige Presse, der smiskende sniger sig ind paa Arbejderne, er et forholdsvis nyt Fænomen. Denne Presse, der for blot en lille Snes Aar siden altid viste Smaakaarsfolk sine bidske Tænder, viser dem nu til Hverdagsbrug en logrende Hale, Forklaringen er naturligvis ikke blidere Følelser, Aarsagen er, meget simpelt, denne: Der er efterhaanden i de industrialiserede borgerlige Blade bundet saa store Privatkapitaler, at de for at kunne finde Forrentning og Udbytte til en snæver Udgiver-Klike eller Familie maa strække Fangarmene langt udover deres temmelig snævre politiske Basis. Og i vid Udstrækning er denne Udvidelse af Geschæften lykkedes. En kapitalstærk borgerlig Presse, udrustet med fremragende Teknik, med vældige Kapitaler til Raadighed, er trængt frem ved at kamouflere sine virkelige Hen-

sigter, ved at lægge Stemmen om, begrænse og affarve sit politiske Stof og udvide Underholdnings-, Sensations- og Billedstoffet, endvidere ved en rundhaandet Uddeling af Favører til Abbonenter gennem Præmiekonkurrencer og Tilgift. Ved Hjælp af al denne Lokkemad fisker disse Blade efter Arbejdernes Tiøre. Og det er netop disse sidste Tiøre, der betinger Forretningens Rentabilitet og giver det Overskud, som muliggør nye Erobringer. Det lyder paradoksalt, men det er kun den nøgne Sandhed, at f. Eks. den københavnske antisocialistiske Presses Position og Aktionsdygtighed i væsentlig Grad afhænger af socialistiske Tiører! Og hvortil denne Presse benytter sin Position og Magt er trods al Kamouflage klart nok: Naar det virkelig gælder, naar de store Situationer indtræffer, affører Ulven sig Faarepelsen.

Modstanderpresse kan imidlertid kun bekæmpes med de Vaaben, den selv bruger. Og det er just herpaa det Fremstød, den socialdemokratiske Presse nu forbereder, tager Sigte. Den raader ikke over saadanne Millionkapitaler, som Rigmænd og Spekulanter er villige til at stikke i borgerlige Bladforetagender, den kan heller ikke gaa med i ethvert Sensations-Opløb og ikke basere sin Eksistens paa Døgnets tilfældige Sjøv. Men over hele Landet, lige fra Hovedorganet til det mindste af Provinsbladene, vil Bestræbelserne nu gaa ud paa at levere Læserne et større og fyldigere, mere underholdende og lædigt Blad. For Hovedstadens Vedkommende bliver *Social-Demokraten* ikke blot væsentlig udvidet, saa Stoffet kan faa større Fyldte og Alsidighed, men tillige vil Søndagstillæget »Hjemmets Søndag« — der jo har Tusinder af Læsere ud over Landet — blive trykt i bekvemt Magasin-Format og udvidet, saa det bliver bedre konkurrencedygtigt overfor de borgerlige Blades Søndagstillæg.

Men ikke nok dermed: I en nær Fremtid vil der blive budt *alle* den socialdemokratiske Presses Abbonenter en ganske enestaaende Favør: Levering af en hel Haandbogs-Serie »*Hjemmets Bibliotek*« til den billige Pris af 1 Kr. 25 Øre pr. Bind (300 Sider). Det bliver en Serie paa 12 lædige Bøger, som der vil være Brug for i ethvert Hjem, skrevet af udmærkede Specialister og spændende over Emner som Radio, Madlavning, Lægebog, Lovbog, Haandarbejdsbog, Haavebog, de Unges LejrLiv osv.

En vældig Spredning af almennyttig Haandbogs-Literatur til de tusinde Hjem.

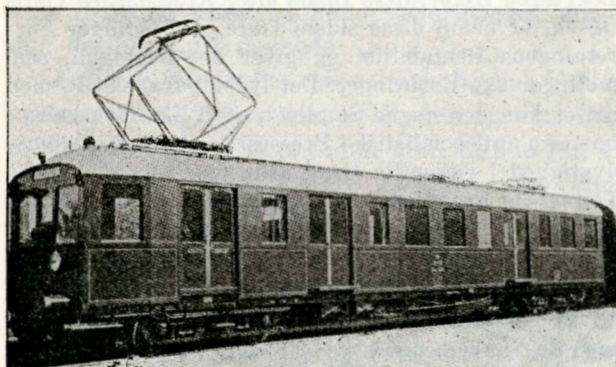
Det er for en Gangs Skyld et virkeligt billigt Tilbud, som Arbejderne kan modtage uden Mistanke. Det er *deres egen Presse*, der byder dem en haandgribelig Favør og samtidig opfylder en kulturel Mission.

Det er derfor vor Anmodning: *Støt den socialdemokratiske Presse*. For 60 Aar siden startede de første Fagforeninger det første socialdemokratiske Blad. Siden da er Pressen vokset ud over hele Landet. I alle disse Aar har Pressen været Arbejderklassens stærkeste Vaaben i enhver faglig og politisk Kamp. Tiderne er alvorlige paa alle Omraader. Kun en stærk socialdemokratisk Presse, parat til at optage Kampen til alle Sider, kan værne og fæstne Arbejderklassens Magtposition for kommende Tider.

## ELEKTRIFICERINGEN AF KØBENHAVNS NÆRTRAFIK

### Det rullende Materiel.

Efter »Dansk Jernbaneblad«.



Elektrisk Motorvogn Litra Mm.

Til Driften af Strækningerne København—Klampenborg og Frederiksberg—Vanløse—Hellerup efter Elektrificeringen bliver bygget 42 Motorvogne og 21 Bivogne, og Leverancen af dette Materiel er nu i fuld Gang, saaledes at Prøvekørslerne kan begynde, saa snart Ledningsanlæggene tillader det, antagelig i sidste Halvdel af Oktober Maaned.

Begge Vogntyper bygges af Staal og paa Staalbøgier, og Længden bliver for baade Motorvogne og Bivogne lidt over 20 m; Vognene bliver saaledes omtrent 1 m længere end Nærtrafikvognene Litra Ff, og da de ikke som disse har aabne Forperroner, er de nye Vogne til den elektriske Drift meget rummelige.

Hver Vogn danner for saa vidt en Enhed, som der ikke er Døre i Gavlene eller Overgangsbro, og de er koblede med Normalkobling i Forbindelse med Cylinderpuffere; at man ikke ved dette særlige Materiel, der er forbeholdt visse bestemte Strækninger, har anvendt automatisk Centralkobling skyldes, at der paa samme Strækninger skal løbe Damptog med normale Trækkeapparater; Damp- og elektrisk Materiel vilde jo nemlig ikke kunne hjælpe hinanden, hvis Trækkeapparaterne var af forskellig Type.

Taravægten er for Motorvognene 49,5 Tons, hvoraf alene ca. 13 Tons falder paa den elektriske Udrustning, og Bivognene vejer 34,8 Tons. Litrabetegnelserne bliver henholdsvis Litra Mm og Litra Fm.

Antallet af Siddepladser er i Motorvognene 71 og i Bivognene 93. En Togenhed, eller, som det ogsaa kaldes, et »Halvtog«, der bestaar af 2 Motorvogne med 1 Bivogn imellem, faar saaledes 235 Siddepladser, og naar Toget paa travle Tider formeres som »Heltog« med 4 Motorvogne og 2 Bivogne, er Pladsantallet nøjagtig det dobbelte; heri er ikke medregnet det ikke ubetydelige Antal Staapladses i Tværkorridorerne, der adskiller de enkelte Vognafdelinger, og Klapsæderne i Motorvognenes ubenyttede Rejsegodsrum samt Staapladses i disse.

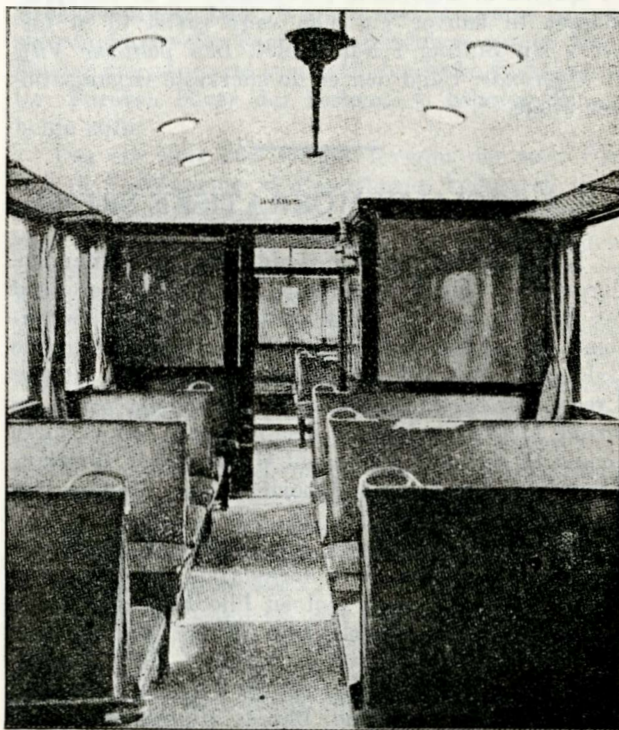
Som det fremgaar af Billederne er der i hver Vognside to dobbeltfløjede Skydedøre og i Motorvog-

nene tillige Indgangsdør til Rejsegodsrum og det i Forbindelse hermed værende Førerrum. Udfor Publikumsdørene er anbragt et Fodtrin, ca. 240 mm over Perronhøjden, idet man ved Fastsættelsen af den nye Perronhøjde har maattet tage Hensyn til, at Holtebanen skal befares baade af elektriske Tog med nyt Materiel og af Damptog med ældre Materiel. Disse Fodtrin kan klappes op, naar det — af Hensyn til Profilet i Værksteder og Remiser — behøves. Ved Ind- og Udstigning af disse Vogne bliver der altsaa kun eet meget lavt Trin, og da Dørene er brede, vil Ind- og Udstigning kunne foregaa hurtigt.

Dørene, undtagen Pakrumsdørene lukkes, samtidig hele Toget igennem ved Hjælp af Trykluft, og Betjeningen af denne Lukkemekanisme besørgeres af Føreren fra dennes Plads i Førerrummet. Dørfløjenes Karme er belagt med hule Gummilister, der giver efter, hvis noget kommer i Klemme i Døren, og nogen Fare for, at Rejsende skal faa Fingrene klemt, er altsaa ikke til Stede.

Paa Vognsiden udfor Dørene er paamaalet »Rygere« henholdsvis »Ikke Rygere«.

Indenfor Dørene er Tværkorridorer, hvorfra der er Adgang til Vognens tre Rum, hvis indre Udstyrelse: Læderbetrukne Tværsofaer med fjedrende Sæder og Ryglæn, Mahognilister og lakerede Fyldinger i lyst Træ, ganske svarer til det nyeste og bedste



Motorvognenes og Bivognenes Kupeer.

3. Kl. Kupéstyr. Da Fællesklassen jo nu er fuldt gennemført i Københavns Nærtrafik, er Klassebetegnelsen helt udeladt.

Medens Bivognens 3 Afdelinger er nogenlunde lige store, er den forreste Kupé i Motorvognene kun paa 8 Siddepladser; om fornødent kan den bruges

for Rejsende med Hunde. I Motorvognenes Forende findes som før anført et Rejsegodsrum, i hvilket er afskildret Førerrummet i højre Side i Kørselsretnin-gen, men som iøvrigt gaar helt ud til Vognlavlen. I dette Rejsegodsrum er en lille Pult til Afbenyttelse for »Togformanden«, hvilket jo er Titlen paa den Mand, der skal ledsage de elektriske Tog foruden Motorføreren, og han har herfra elektrisk Ringeled-ningsforbindelse med Førerrummet til Afgivelse af Afgangssignal. Rejsegodsrummet vil imidlertid ogsaa kunne benyttes af Publikum, naar det ikke bruges til Rejsegods, og der er derfor indrettet Klapsæder langs Væggene og Stropper i Loftet som i Sporvogne, lige-som der er Dør imellem dette Rum og den forreste lille Kupé; naar denne Dør skal være laaset, kan et fast Skilt: »Afgang forbudt« klappes ned.

I Midten af hver Vogn med Indgang fra en Tvær-korridor er afskildret et Toiletrum med Vandkloset og Vandfad; i disse Rum er Gulvene belagt med Terrazzo og Væggene i omtrent den halve Højde beklædt med hvide, emailerede Plader ligesom i de nyeste 3. Kl. Vogne.

I Førerrummet, hvorfra der gennem store Vin-duer er udmærket Udsigt over Strækningen, har Fø-reren foran sig *Styreapparatet* (»Kontrolleren«), ved hvis Hjælp han kan betjene Styreapparaterne i alle Togets Motorvogne, *Bremsehanen* til Kunze-Knorr Trykluftbremsen og Apparater til Betjening af *Tryk-luft-Sandspreder*, *Kontakter for Belysning*, *Signal-lygter* og for *Togopvarmning*, samt Apparater til *Manøvrering af Strømaftagere og Døre*.

Som det har været nævnt tidligere, sker Strømtil-førselen til den elektriske Motorvognsdrift gennem Luftledning — som Jævnstrøm med Spænding 1 500 Volt — og med denne Spænding arbejder Banemo-torerne paa Motorvognenes Bogier. Motoren til den Kompressor, som fremstiller Tryklufften til Bremse-og Sandspredere, til Dørenes Lukning og til Løft-ning og Sænkning af Strømaftagere, er ligeledes for 1 500 Volt.

I en Omformer, der er indbygget under Motor-vognen, kan Strøm fra Køretraaden forandres til 65 Volt, hvilken Spænding benyttes til Styringen og til Belysningen.

Til Nødbelysning benyttes Strøm fra et særligt Bateria for 24 Volt.

Uanset Togets Størrelse styres alle Motorvogne fra Førerrummet i den forreste Motorvogn, idet der gennem hele Toget er ført et Sæt Styrekabler, der muliggør samtlige Styreapparaters samtidige Funk-tion.

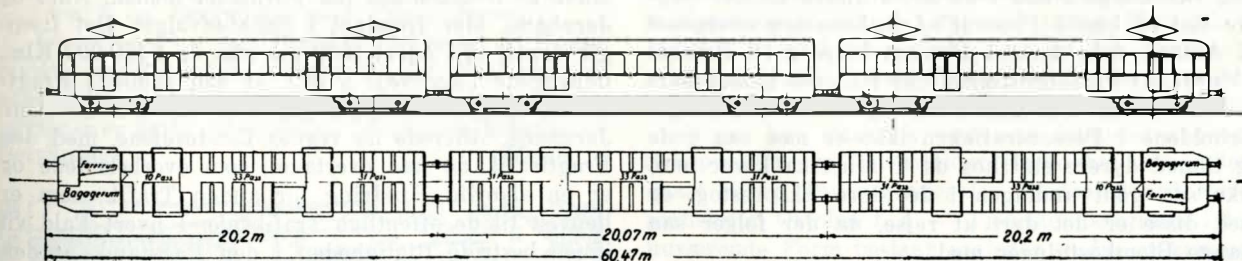
Paa Taget af hver Motorvogn er anbragt 2 Strøm-aftagere af Form som Parallelogrammer, og disse holdes oppe ved Hjælp af Tryklufft, saaledes at de trykkes imod Køreledningen. Alle Togets Strømafta-gere kan hæves og sænkes paa een Gang, og end-videre kan man ved Indstilling af særlige Hjelpe-ventiler bestemme, hvilke Strømaftagere, der skal i Forbindelse med Køreledningen, idet normalt kun een Strømaftager paa hver Vogn skal være i For-bindelse med Køretraaden, medens den anden danner Reserve. Føreren kan altsaa til enhver Tid afbryde Strømtilførselen fuldstændig ved at sænke alle To-gets Strømaftagere. Dersom Tryklufften svigter, gaar Strømaftagerne af sig selv ned i Hvilestilling.

Hver Motorvogn har 4 Drivmotorer, 2 og 2 i hver af Bogierne. Motorerne er viklet for en Spæn-ding af 750 Volt; de to Motorer paa samme Bogie er koblet i Serie, og de to herved dannede Motor-grupper kobles under Igangsætning først i Serie og derefter parallelt. Hver Motor yder ca. 160 HK., saaledes at et Halvtog faar ca. 1300 HK.

Forbindelsen mellem Førerpladsen og de enkelte Vognes Styreapparater dannes af et Sæt Styrekabler (65 Volt), der gaar gennem hele Toget. Naar Føreren indstiller sit Styrehaandtag paa en af Kørestillin-gerne og har trykket den saakaldte »Dødmandsknap« ned, gaar Styrevalserne i alle Motorvognene auto-matisk og samtidig igang og indtager den Stilling, Føreren ved Hjælp af sit Styrehaandtag bestemmer, hvorved alle Togets Motorer kobles som Hensigten er og tilføres Strøm fra Køretraaden.

Ved et Strømbegrænsningsrelais er Motorerne sikrede mod Overbelastning uafhængigt af Føreren, og han kan saaledes efter at have indstillet sit Styre-haandtag have hele sin Opmærksomhed henvendt paa Strækningen og Signalerne. Dødmandsknappen er saaledes indrettet, at Hovedstyrestrommen kun er sluttet, naar Knappen er trykket ned; denne Strøm afbrydes, i samme Øjeblik Føreren slipper Knappen, og samtidig træder Luftbremsen i Virksomhed, saa-ledes at Toget, der normalt skal føres af een Mand, bringes til fuldstændig Standsning, dersom der til-støder Føreren noget.

Ved Bygningen af Vognene er truffet vidtgaaende Foranstaltninger for at forhindre, at Personalet kan komme i Berøring med de strømførende Ledninger i Vognene og derved blive udsat for Fare. Eksempel-vis skal nævnes, at de Kasser under Vognen, i hvilke er anbragt Afbrydere og Sikringer for højspændt Strøm og de automatiske Igangsætningsapparater, kun kan aabnes med Førerpladsens Frem- og Bak-



Et elektrisk Halvtog med 235 Sædepladser.

nøgle, og denne Nøgle kan ikke fjernes fra sin Plads, uden at Motorstrømmen derved afbrydes. Fjernes denne Nøgle fra sin Plads, kan Vognen ikke køre, og i det Øjeblik, Nøglen benyttes til Oplukning af nævnte Kasser, undslipper samtidig Trykluften til Strømaftagerne, saaledes at disse automatisk lægger sig til Hvile paa Vogntaget, hvorved Vognen bliver strømløs. Ved Kablerne paa Vogngavlen og ved Trinen paa disse er anbragt den kendte, faretruende Pil som Advarsel til dem, der skal koble elektriske Ledninger eller begiver sig op paa Vogntaget, hvor Strømaftagerne og Køretraadene frembyder en Fare, som ikke kan afvendes ved nogen Form for Afspærring.

Belysningen af Vognene sker fra 65 Volt Lamper i Amatører, der er lagt ind i Taget i Plan med det tøndeformede Loft. Paa Motorvognene benyttes elektrisk Frontlanterne, Særtogssignallygte og Slutsignallygter, og det paa Motorvognenes Forende anbragte Skilt, der angiver Togets Bestemmelsessted, kan ligeledes belyses elektrisk. Dersom Omformerer svigter, eller den normale Tog- og Signalbelysning svigter, indkobles automatisk en Nødbelysning fra Vognenes eget Batteri, der i saa Fald afgiver Strøm til en Lampe i hver Vognafdeling samt til Reservelamper i Slutsignallygterne og Frontlanterne. Selvom Toget er uden Forbindelse med Køreledningen, vil der altsaa altid være Lys i Vognene og i Signallygterne paa de Tider af Døgnet, hvor det behøves.

Togopvarmningen sker ved Elektricitet med 1500 Volt Spænding, der føres til Varmeovne under Kupsæderne. Strømtilførselen hertil kan reguleres fra Førerpladsen trinvis efter Ønske, og Reguleringen af Togopvarmningen paahviler saaledes udelukkende Togets Personale.

Leverancen af Vognmateriellet til den elektriske Drift er overdraget til Vognfabrikken »Scandia« og A/S Frichs i Fællesskab, og Leverancens elektriske Del paahviler *The English Electric Co.*, London, men Statsbanerne har som Led i denne meget store Kontrakt sikret sig, at en betydelig Del af det elektriske Installationsmateriel og navnlig 140 af de 188 Motorer skal fremstilles paa de danske Fabrikker *A S Titan*, København, og *Thomas B. Thrige*, Odense, efter Tegninger, Modeller m. v., der leveres dem fra det engelske Firma.

## JERNBANE OG AUTO I U. S. A.

I Nordamerikas forenede Stater er Banernes Stilling vanskeligere end i de fleste andre Lande. Ganske vist er kun 4 Procent af Godsmassen overgaaet til Autoen, men disse 4 Procent betyder 10 Procent i Værdi. Af Persontrafikken har Banerne mistet mere end Halvdelen. Det maa hertil siges, at Befordringsforholdene i Persontrafikken ikke er nær saa gode og tilmed dyrere end hos os. I Amerika kører man ikke saa godt undtagen i de store Eksprestog, og med disse er det dyrt at rejse, da der følger saa mange Biomkostninger med.

Regeringen i Washington staar over for Spørgsmaalet om, hvordan den i Fremtiden skal stille sig

overfor Jernbanerne. Spørgsmaalet er baade teknisk og nationaløkonomisk. I sidstnævnte Drejer det sig om, hvorvidt og paa hvilken Maade Regeringen skal gaa ind for de sammenbrydende Privatbaner, og om det skal være Privat- eller Statsdrift. Vælger Regeringen Statsdrift, da følger dermed en Afgørelse om Privatkapitalens Stilling til den nye Driftsform, og vælges Privatdrift maa det bestemmes, hvor store økonomiske Ofre Staten kan bringe, og hvor langt Statens Kontrol skal gaa.

Men forinden disse Spørgsmaal overhovedet kan formuleres, maa de tekniske Spørgsmaal afgøres, om Staten under Nutidens Forhold og den tekniske Udvikling har nogen væsentlig Interesse i Banerne, og om Banerne ikke tilhører en bag os liggende Epoke — altsaa forældet — overhalet af Autoens Udvikling.

Præsident Roosevelt har udvalgt en Rigskommisær og nedsat et Senatsudvalg til at løse Problemet. Under Forhandlingerne fremkom Spørgsmaalene: Er Banerne ikke forældet? Har Staten nogen Interesse i at komme de nødlidende Baner til Hjælp, bør den ikke overlade dem til deres egen Skæbne? Senator Blaine fra Wisconsin sagde: »Man vil ikke have Jernbaner mere, Folk vil simpelthen ikke køre med dem, men have et andet Trafikmiddel. Det er uundgaaeligt. Skal vi understøtte et Trafikmiddel, der gaar imod Folkeviljens uimodstaaelige Magt, og som nu engang behersker Nutiden?«

Det er værd at lægge Mærke til, at Regeringens Repræsentanter og fremragende Medlemmer af Senatudvalget med Senator Couzen, Michigan, som ledede Forhandlingerne, var afgjort imod den Tanke, at Banerne kunde undværes, og hævdede, at de, der paastod, at Autoen var i Stand til at erstatte disse, savnede den fornødne Sagkundskab. Han sagde endvidere: »Antager vi, at Amerika ikke vil have Jernbaner, eller at Staten nægter at støtte den private Formue- og Kreditorret overfor Privatbanerne, saa betyder det ingenlunde, at vi paatænker at opgive Jernbanesystemet som saadan«. Regeringens sagkyndige erklærede: »I Kampen mellem Jernbane og Auto staar Autoen efter al Sandsynlighed paa Højden af sin Udvikling; i Fremtiden kan der ikke regnes med samme Udvikling af Autotrafikken som med Jernbanetrafikken, men med en Tilbagegang. Jernbanens Trafikomraade vil atter tage til og Autoens tage af og dette under Forudsætning af Bevægelsesfrihed for begge Trafikmidler«.

Den mest overbevisende Beregning, der nogensinde er fremkommet om Forholdet mellem Auto og Jernbane, blev fremlagt i Senatudvalget. Det fremgik deraf, at i Aaret 1930 gik paa de 1 120 000 Klm. udbyggede Landeveje 4 pCt. af den samlede Fragttrafik, medens 96 pCt. gik over de 400 000 Klm. Jernbane. Allerede nu regnes Landevejene, med den Fragttrafik de har overtaget, som overbelastede og er en alvorlig Hindring for anden Trafik, som er henvist til de offentlige Trafikveje. I hvert Fald vil ingen bestride Rigtigheden i den Paastand, at den offentlige Mening vil betragte som udelukket, at Landevejene skulde kunne optage blot 10 pCt. af Fragt-



trafikken mod 4 pCt. nu. Vilde man saaledes nedlægge Jernbanerne og erstatte dem med Landeveje, saa maatte man bygge nye Veje for mindst 90 pCt. af Fragttrafikken.

Men selv om man vil antage, at ikke et 10 Gange, men blot et 5 Gange saa stort Vejnet er tilstrækkeligt til at overtage Banernes ved Krisen meget indskrænkede Trafik, saa vil det betyde, at der først skal bygges 4 480 000 Klm. nye Veje, og at derefter skal 5 600 000 Klm. Veje holdes i Stand. Anslaaer man Gennemsnitsprisen pr. eng. Mil i hele Landet til 30 000 Dollars (omtrent 90 000 Kr. pr. Klm.), hvad der maa kaldes en lav Beregning, saa staar man overfor en ny Kapitalanbringelse paa 104 Milliarder Dollars eller mellem 5 og 600 Milliarder Kroner til Vejanlæg. Senator Couzen sagde ved disse Tals Fremkomst: »Jeg kan end ikke i min dristigste Fantasi forestille mig, at nogen for Alvor vil repræsentere den Idé, at Lastautoen kan fortrænge Jernbanen i Overlandstrafik.

Regeringens Sagkyndige Eastmann, Medlem af Regeringskommissionen for Handel mellem Staterne i U. S. A., udtalte: I Forbindelse med Begrebet Teknokrati har man hørt meget om den menneskelige Arbejdstime som Elementarenhed for Værdimaalestocken i Driftsøkonomi. Lastautoens Ydelse pr. menneskelig Arbejdstime i Sammenligning med Jernbanens Ydelse, maalt med samme Maalestok, ligger langt fra hinanden. Et Jernbanetog med fem Mands Betjening kan befordre Tusinder af Fragttons; en Lastauto med een Mand befører kun 5—10 Tons. Lastautoen kan kun konkurrere med Jernbanerne under følgende Forudsætninger:

1. Jenbaneariffernes særlige Karakter. Tarifferne stammer fra en Tid, hvor der ingen Konkurrence fandtes, og man maa ændre disse til Jernbanens Fordel.
2. Endskønt Autotrafikken kun tager 5—10 Tons paa hver Vogn, har denne en Fordel paa Transporter over korte Afstande; Jernbanerne maa derfor anvende Autos til Transport over korte Vejlængder.
3. Mange nu kørende Lastautos kører praktisk talt med Tab. Ejeren kan maaske fortsætte trods Tab og tjene til Føden, men da han bruger sin indskudte Kapital uden at amortisere, og da hans Arbejdsydelse som Regel bliver underbetalt, kan en saadan Tabsdrift ikke vedvare.
4. Spørgsmaalet om Regulering af Vejtrafikken trænger stærkere frem. Offentligheden kræver Foranstaltninger mod den overhaandtagende Vejtrafik og Beskyttelse mod Faren derved.

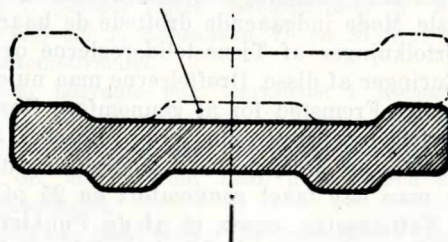
Lastautoen har som Trafikmiddel naaet sit Højdepunkt, maaske endda overskredet det; Trafikken vil vende tilbage til Skinnevejen. Kun til bestemte Transporter over korte Afstande vil Lastautoen beholde sin Betydning.

*Memo.*



## FJEDERBLADE MED NYT PROFIL

Siden Alfred Krupp i 1851 fik Patent paa Fjederblade med retvinklet Tværnsnit og en udpresset Styrerippe i Midten er Fjederbladene i almindelige Bærefjedro næsten uforandret. Imidlertid har Trafikforholdene med Hensyn til større Hastighed og sværere Belastning ændret sig væsentligt, men da Fremstillingen af bløde, elastiske Fjedre med en lang Levetid og større Sikkerhed mod Brud allerede har naaet Mulighedens Grænse med de Staalarter, som bruges nu, kan en større Ydedygtighed kun naas ved konstruktive Ændringer.



Det nye Fjederbladprofil.

Krupp har nu bragt paa Markedet en ny Konstruktion af Bladfjedre i hvilken Bladene har den i Figuren viste Profil. De underste trapezlige Ripper gaar gennem hele Bladets Længde og ved Bladets hele Profil forhøjes Fjederens Arbejdsevne og Sikkerhed mod Brud ca. en Fjerdedel, og Fjederen kan fremstilles baade kortere og lettere.

Mellem Fjederbladene fremkommer et Hulrum, som gennem en Boring er forbundet med hverandre og anvendes til Smørekanaler. Hvert Fjederblad har ved Enden faaet en Form, saa Kanalen er lukket. Smøring mellem Fjederbladene beskytter Fjedren mod Rust og hemmer Friktionen mellem Bladene, saa Fjederen i højere Grad udligner Ujævnheder paa Banen.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Og Tiden gaar —!

Snart nærmer Tiden sig, hvor Oktoberkøreplanskiftet finder Sted og dermed nye Tjenestefordelinger for Personalet. En Omlægning af de bestaaende Ture skal nu ske paa Grundlag af den nye Køreplan, en Køreplan, som kun kendes af de ledende indenfor Administrationen. Men selve Strukturen i Kørselsfordelingerne udarbejdes stadig efter de nuværende Tjenestetidsregler, Tjenestetidsregler, som giver Administrationen Ret, ja, vel end ogsaa Pligt til at fortolke Tjenestetidsreglerne paa en for Personalet inhuman Maade, i dette Forhold er der desværre ikke sket nogen Ændring!

Ingen kan saaledes vente, at Administrationens Synspunkter paa Tjenestetidsreglerne skal være undergaaet nogen Forandring siden Blodbadet ved Køreplanskiftet Oktober f. A. — Tjenestetidsreglerne i den nuværende Form bestaar saaledes stadig og kan ogsaa af Administrationen udarbejdes derefter, og dette tiltrods for, at Kongressen tydeligt og klart vedtog

en Resolution, der gik ud paa en Lettelse af vore Tjenester, ikke af revolutionær Art, men kun, hvad Kongressen vilde anse for rimeligt at kunne gennemføre. Denne Resolution fik Hovedbestyrelsen Bemyndigelse af Kongressen til, naar Tiden var belejligt, at fremsætte, naar der var Mulighed for at gennemføre den. — Men nu spørges der, efter at Lokomotivmændene igennem en Sommer har maattet køre efter haardhændede og inhumane Tjenestefordelinger, hvornaar anser Hovedbestyrelsen Tidspunktet for belejligt til at fremsætte Resolutionens berettigede Krav og søge den gennemført? Talemaader og Drøftelser gør det nu ikke længere, selvom Hovedbestyrelsen i dens sidste Møde indgaaende drøftede de haardhændede Fortolkninger af Tjenestetidsreglerne og eventuelle Ærninger af disse. Drøftelserne maa nu omsættes i positivt Fremstød for at gennemføre Resolutionens Ordlyd og berettigede Krav. Forskel kendes ikke paa Dag- og Nattjenesten i Modsætning til Norge, hvor man har faaet gennemført en 25 pCt. Tillæg for Nattjenesten, ogsaa et af de Punkter Kongressens Resolution saa klart giver Udtryk for! — Efter Statsminister Staunings Tale i Kellerup skulde man tro, at man ikke vilde taale, at Tjenesteforholdene for Statens Tjenestemænd yderlig strammedes, og unge Aspiranter kastes ud i Arbejdsløheden!

Et af Maalene den sidste Kongres viste var at skabe en mærkbar Lettelse i vore Tjenester. Kan Hovedbestyrelsen ikke gennemføre de af Kongressen fremførte Krav, maa den snarest indkalde til en Kongres, for at denne kan træffe Beslutninger om Foranstaltninger mod de Byrder og haardhændede Tjenestefordelinger, der væltes over paa Lokomotivmændene.

En enig og samlet Medlemsstab staar bag Kravets Gennemførelse, at Hovedbestyrelsen snarest gennemfører dette paa en for Medlemmerne tilfredsstillende Maade!

København, i September 1933!

*Otto Løvborg.*

Kongressen har overladt Hovedbestyrelsen at skønne over, hvornaar Tidspunktet maa anses for gunstigt, og Overvejelserne, Løvborg har læst om, beviser, at Sagen stadig er paa Dagsordenen, og at den vil blive fremmet, saa snart Tidspunktet er belejligt. Mere er der ikke at sige om den Sag for Tiden.

*Red.*

## FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE DANSKE STATSANER,

stiftet den 14. Januar 1917, afholdt Bestyrelsesmøde i København Fredag den 15. September 1933. Fra dette Møde meddeles:

Da det ved den ny Ordning af Kontingentopkrævningen een Gang aarlig den 1. Juli ved Pensionersudbetalingen og den derved ændrede Bogføringsform var bleven klarlagt, at der, trods en Del Tilgang i den senere Tid, endnu manglede en stor Del Pensionister som Medlemmer af Foreningen, der jo er den eneste

Forening af Pensionister ved Statsbanerne, og man, under Hensyn til det lave Foreningskontingent, der kun er 35 Øre aarligt for de lavest pensionerede og 75 Øre aarligt for de øvrige, samt i Indskud 25 Øre engang for alle, ansaa det for sandsynligt, at der vilde blive en større Tilgang, naar blot Opmærksomheden blev henledt paa denne Forening, hvis Formaal og Opgave det er at være Talerør for Pensionisterne, blev det vedtaget gennem Foreningsbladene, som Foreningen har faaet Adgang til, at rette en fornyet Opfordring til Indmeldelse og samtidig indkalde Forslag fra de Medlemmer, der maatte have noget særligt paa Hjertet vedrørende Foreningen og dens Virksomhed. Meddelelse til Medlemmerne vil Tid efter anden fremkomme i nævnte Foreningsblade. Ved Foreningens Stiftelse lød der vemodige Røster fra gamle Pensionister, der mente, de var gaaet helt ud af Sagen og glemte, men ogsaa opmuntrende Tilsagn om al mulig og tænkelig Støtte fra de dengang paa Mødet repræsenterede Jernbane-Foreninger, hvis Medlemmer jo ogsaa engang selv vil gaa over i Pensionisternes Rækker, og den siden fra mange Hold udviste vedvarende Sympati overfor Foreningen, der dog ogsaa har vist at kunne udrette noget, berettiger Bestyrelsens Tro paa Foreningens Betydning som Vagt og Værn om Pensionist-Interesser, naar blot den har Pensionisterne bag sig som Medlemmer. Ingen ved, hvornaar der kan blive Brug for Foreningens Støtte, og den bør derfor staa saa kraftigt som muligt. Indmeldelse kan ske til følgende Bestyrelsesmedlemmer: Formanden, Togf. Raabæk, Willemoesgade 13, Kbh. Ø, Telf. Øbro 2375 x.

Næstformanden, Stf. Wolf, Gl. Kongevej 3, 2., Kbh. V., Telf. Vester 930 v.

Kassereren, N. F. A. Jensen, Estlandsgade 16, 1., Kbh. V., Telf. Eva 2578.

Lokf. Clemmensen, Stenbergsvej 4, 1., Valby.

P. Bengtsen, Hedebygade 16 B, 2., Kbh. V.

Lokf. N. Koksang, Villa »Fred«, Nyborg.

Lokf. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg,

samt til Foreningens valgte Tillidsmænd i Provinsen, hvis Adresser senere vil blive meddelt her i Bladet.

Ved Anmeldelsen bedes endelig tillige iagttaget Opgivelse af Pensionskortets Nummer samt om Pensionen udbetales pr. Giro.

## HIST OG HER

Mellem Statsbanerne og Postvæsenet er der truffet ny Overenskomst gældende fra 1. Oktober om Postbefordring paa de Baner og Færger, der drives af Statsbanerne.

Fra 1. Oktober vil det praktisk talt blive saadan, at der kan sendes Post med alle Jernbanetog, og for saa vidt der ikke er Postvogn med et Tog, saa skal Postudvekslingen besørjes af Togpersonalet.

Det forlyder at Hastigheden skal sættes yderligere op fra 1. Oktober. En Del Hurtigtog her fra København vil blive udskudt 10 à 15 Minutter, i enkelte Tilfælde mere, men Ankomsttiden til Fredericia og andre Stationer vil ikke af den Grund blive senere.

Den 15. September indviede Kallehavebanen et nyt Diesellokomotiv. Lokomotivet, der er leveret af Burmeister & Wain, vejer 27 t, er 7,2 m langt og 2,8 m bredt. Det kan køre 45 km/t, har Førerplads i begge Ender. Motoren er 6-cylindret, 2-Takts og udvikler ved 850 Omdrejninger pr. Minut 200 H. K. Motoren er forsynet med Regulator og afbalanceret, saa Rystelserne er minimale. Lokomotivet er forsynet med Vacuumbremse og Vægtstangsbremse. Kontrol-lerhaandtaget er forsynet med en Knop, og slippes denne, standser Motoren, og Vacuumbremsen træder i Virksomhed.

Fra den 1. September er Statsbanerne Herre over Rutebilkørslen paa Fyn, idet Ruten Odense—Ellinge—Nyborg, hvorom Forhandlingerne har været stillet i Bero, nu er genoptaget og ført til et Resultat.

Statsbanerne overvejer for Tiden at stille Forslag om Bygning af en ny Jernbanebro over Limfjorden i Stedet for den gamle Bro, der ikke kan bære de store Eksprestogslokomotiver med videre Hastighed. Man paatænker, hvis Midtbanen paa Sjælland nedlægges, at flytte Frederikssundsbroen derover. Derved vilde der kunne spares ½ Mill. Kr. En ny Bro vilde komme til at koste ca. 2 Mill. Kr.

#### NU DA KØBENHAVNS NÆRTRAFIKS ELEKTRIFICERING

er nær forestaaende, kunde det maaske have nogen Interesse at se, hvorledes Elektrificeringen virker andre Steder. Der foreligger en Statistik over Tog- og Passagertrafikken, som ved en Tælling foretaget i Aar paa alle Londons Endestationer fra Midnat til Midnat viser, at der i disse 24 Timer ankom og afgang 4 682 Tog med ialt 601 186 Passagerer. De tilsvarende Tal fra sidste Aar var henholdsvis 4 513 og 581 705, altsaa en Stigning paa 3—4 pCt. i 12 Maaneder. I 1925, da Elektrificeringen var mindre fremskreden, var Tallene ed en lignende Tælling 3 275 Tog og 499 640 Passagerer. I Løbet af 8 Aar er Trafikken altsaa steget med 20 pCt. — Lad os haabe paa en lignende Fremgang her, det vilde lette svært paa Statsbanernes betrængte Budget.



#### 25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Oktober kan Lokomotivfører *H. P. Rasmussen*, Hellig Andersvej 21, Slagelse, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand ved de danske Statsbaner. Jubilaren er en pligtopfyldende Lokomotivfører, et godt Medlem af Organisationen og en god Kollega, der altid kan gaa med paa en Spøg i al Gemytlighed.

Afdelingen ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen og tilføjer Ønsket om et godt Samarbejde mange Aar endnu.  
K. K.



Den 1. Oktober fejrer Lokomotivfører *M. E. Jensen*, Enghavevej 62, 2., København V., sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jensen begyndte paa Værkstedet i København den 23. April 1907. Forflyttet til Kk. den 1. Maj 1909, forfremmet til Lokomotivfører den 1. Oktober 1920 og forflyttet til Gb. den 1. Juni 1926, hvor Jensen siden har været stationeret.

Jensen har taget megen Del i Arbejdet i Dansk Lokomotivmands Forening, var som Lokomotivfyrbøder Formand for Afd. 6 i flere Aar, ligesom han ogsaa har været Medlem af Bestyrelsen i Afdeling 1, derfor sender Afdeling 1 sin hjerteligste Lykønskning paa Jubilæumsdagen samt en Tak for det Arbejde, du har udført for din Organisation.

Held og Lykke i Fremtiden.

#### DØDSFALD



Søndag den 9. Juli 1933 afgang Lokomotivfører *N. K. Andersen*, Struer, ved Døden som Følge af et Ulykkestilfælde.

Andersen var med sin Familie sejlet ud i deres Motorbaad, hvor Døden indhentede ham, ved at Andersen i det stærke Uvejr, som drog over Egnen, styrtede over Bord og druknede.

Den forulykkede kom paa Holstebro Sygehus, hvorfra han Mandag den 10. ds. førtes til Struer Kapel.

Ved Bygrænsen mødte et meget stort Følge af Venner, Bekendte og Medansatte, som vilde vise Andersen den sidste Ære at følge ham til Kapellet.

Fredag d. 14. Juli foregik Begravelsen under stor Deltagelse paa Aarhus vestre Kirkegaard.

Ved Baaren paraderede Faner fra D. J. F., Struer, samt D. L. F.'s Afdelingsfaner fra Aarhus, Randers, Thisted og Struer.

Et Væld af signerede Kranse var sendt som en sidste

Hilsen. Der kan nævnes: Struer Sejlklub, Haandværkerne ved Struer Remise, Remisearbejderne og fra Lokopersonalet i Fa., Vg., Ti., Lg., Rd., Es., Ng., Ar., Hr. og Struer.

Ved Graven holdt Afdelingsformanden for den Afdeling, som afdøde havde tilhørt gennem mange Aar, en stemningsfuld Tale; omtalte Andersen som den gode Kollega, han havde været, rettede en Tak til ham fra den Organisation, han havde tilhørt, rettede ligeledes nogle trøstende Ord til afdødes Hustru og Børn og til Slut udtalte: Ære være Andersens Minde.

E. J.

Den sene Fremkomst af ovenstaende skyldes, at Manuskriptet har været forlagt.

Red.

### DANMARKS JERNBANER

Fra Axel Kappels Forlag er udsendt et Prøvehæfte af en illustreret historisk og biografisk Haandbog under Redaktion af fhv. Godsbestyrer Martin Buch og fhv. Stationsforstander ved Østsjællandske Jernbane C. J. Gomard. Det er vist rigtig, naar der i Forordet udtrykkes Haabet om, at Haandbogen maa blive nyttig og til Gavn for Jernbaneetaten, fordi Prøvehæftet giver Løfte herom saavel ved dets Udstyr som ved de Oplysninger, det indeholder. Vi synes, man har været noget vel flot med Størrelsen af Billederne af Trafikminister o. a., ligesom den historiske Oversigt omfatter mere Stof en nødvendigt for en Bog med den Tendens, men Oversigten er prisværdig kortfattet. Naar Redaktionen har afbildet Dampfærgen »Lillebælt« fra 1872 og Motorfærgen »Sjælland« fra 1933, venter vi, at man ogsaa vil illustrere Udviklingen paa Lokomotivernes Omraade ved at vise os det første Lokomotiv og Lokomotivet af i Dag.

For at det planlagte Værk skal kunne faa den Betydning, som er tilsigtet, skal vi henstille til vore Medlemmer at efterkomme Redaktionen af »Danmarks Jernbaner«s Ønske om, at hver enkelt indenfor Standen støtter Indsamlingen af Materiale ved at give saa fyldige og nøjagtige Oplysninger paa de udsendte Spørgeskemaer, som det er dem muligt.

Vi kan efter det foreliggende Prøvehæfte anbefale det

projekterede Værk paa det bedste, ligesom vi vil henstille til Lokomotivmændene at støtte Foreagenet ved at sukskribere paa det.

### HJERTELIG TAK.

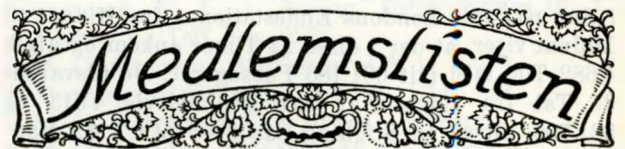
Hjertelig Tak for venlig Deltagelse, som er vist os i Anledning af vore kære Mand og Faders Død og Begravelse. Tak for Fanernes Tilstedeværelse ved Baaren. Tak for de mange smukke Dekorationer og Kranse. En særlig Tak til Struer Lokomotivfører Afdelings Formand, Hr. C. Honoré for al den Støtte og Hjælp, som blev ydet os i Sorgens første Dage.

Rose Andersen og Børn.

### SYGEKASSEN

Vi har modtaget følgende:

I Forbindelse med tidligere Skrivelser herfra angaaende opnaaet Tilsagn om Moderation i Betalingen for Indlæggelse af ubemidlede Medlemmer af Sygekassen paa forskellige Sygehuse skal man efter Anmodning fra Sygekassens Bestyrelse tillade sig at bede den ærede Redaktion om velvilligst i Bladet at ville optage en Meddelelse om, at Holstebro Byraad nu har givet Tilsagn om, at Sygekassens ubemidlede Medlemmer, der har Bopæl i Holstebro Kommune, kan indlægges og behandles paa Holstebro Amtssygehus for de samme Takster, som er gældende for ubemidlede Medlemmer af statsanerkendte Sygekasser.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

Pens. Lokomotivfører C. F. Andersen, København, 1. Oktober 1933.

Pens. Lokomotivfører J. P. Busch, Aarhus 1. August 1933.



Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velsmagende.

Albani Bryggeri

Afdeling:

Slotsbryggeriet's

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

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. September.

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.