



33. Aargang N<sup>o</sup> 2

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Januar 1933

### LOKOMOTIVKØRSEL M. M.

Rundt om i Remiserne staar Maskiner, som nu, i Overensstemmelse med den rationelle Ordning, der er indført, faar god Tid til at rustne. Til Gengæld faar de Maskiner, som er i Tur ingen Pleje — eller saa godt som ingen Pleje. Det kan der ingen Tid blive til. De kommer i Hus og skal ud igen omtrent med det samme. Derfor faar vi at høre om saadanne Forhold, som omtaltes i vort sidste Nummer forrige Aar. Snavset faar Lov at samle sig i store Dynger, saa der opstaar Fare for Ild. Men det er endda ikke det værste, med mindre at Ilden skulde tage saa voldsomt fat, at der opstaar Fare for Sikkerheden, nej, det værste er, at Eftersynet hindres og ikke kan blive saa effektivt, som det skal være. Eftersynet bør vel stadig, ogsaa under det nye System, være effektivt. For det Personale, der betjener Lokomotivet, har Bevidstheden om, at Lokomotivet er set ordentlig efter, stor Betydning, og det kan ikke ses ordentlig efter, naar det er tilgrøet med Skidt. Som Følge heraf opstaar der en Utryghedsfølelse hos Lokomotivpersonalet, som kun er af det Onde.

Som Følge af, at Lokomotiverne skal være i Cirkulation uafbrudt er der ogsaa levnet en meget knap Tid til Vandskiftning, saavel som at denne nødvendige Foranstaltning ikke sker hyppigt nok. For dem, der er fortrolig med Lokomotivkørsel er det unødvendig at forklare, hvor vanskeligt det er at behandle et Lokomotiv, naar Vandet er uroligt og viser Tendens til at gaa ud sammen med Dampen »til at tage Vandet« som det med et teknisk Udtryk hed-

der. Det er ofte, at dette sker, og som en Følge af at Vandet er uroligt, viser det sig ofte ved Afspærring, at Vandet svinder saa langt ned, at det overhovedet ikke kan ses, og Personalet nærer Frygt for, at Blyskruerne skal gaa sig en Tur. Personalet maa passe paa, at der ikke er for høj Vandstand, thi saa tager den Vandet, og holdes Vandstanden saaledes, at denne Fare undgaas, opstaar den Situation, at Vandstanden er for lav, og at der er Fare for Blyskruerne. Dem, der kender Lokomotivkørsel, ved, hvor vanskelig den Situation er, som her er omtalt, og da navnlig, hvis der skal bestilles noget. Ogsaa dette medvirker til at skabe en Utryghedsfølelse, der nemt kan undgaas ved at sørge for Vandskiftning, inden Lokomotivet har løbet for længe. Det er ingenlunde sjældent, at man hører om Vanskeligheder, der har sin Aarsag i at Vandet ikke kan være i Kedlen.

Begge de Forhold, vi her har nævnt, vilde uden Tvivl let kunne bringes i Orden, thi der er jo ingen Mangel paa Maskiner i Dag. Tværtimod! Det synes, som Statsbanerne har faaet Overflod paa den Slags Apparater, ja, man er ved at føle sig overbevist om, at Administrationen tidligere har købt Lokomotiver ind i lange Baner, uden at der var Behov for dem. Men det er vist ikke der, det er galt. Det er uden Tvivl *nu*, det er galt, man har givet Sparekruen for mange Omgange, og det er der, den hænger. Det er det, der er Skyld i alle de Vanskeligheder, der nu optaarner sig for Personalet baade af den ene og den anden Slags. For den, der laver Turene, har det aldeles ingen Betydning, hvormange Ubehageligheder

Turordningen medfører. Det betyder absolut intet for dem, at det er medvirkende til at undergrave Personalets Helbred. Det eneste, der har Betydning, er, hvad der kan spares.

At Sikkerheden bliver mindre, end den var, betyder intet. — Thi der er altid en saa stor Margin, at der bliver tilstrækkelig Sikkerhed tilbage. Det siger man da!

Om Turene, der er lavet, og om deres Virkning paa Personalet har vi talt. Tager man nu det, vi har nævnt i Dag med, er man fuldt indforstaaet med, at det er Hensynsløsheden, der er anbragt i Højsædet.

— — —  
Efter at vore højeste Chefer er taget til Ægypten, har vi faaet at vide, hvor alle de mange Udnævnelser er faldet, og det synes, som der egentlig kun er en Udnævnelse at pege paa, og det er Trafikinspektørudnævnelsen i Generaldirektoratet. Ellers hviler Freden over Land og By. Der er sket det, at den nævnte Plads, der før var en 1. Grads Plads, nu er en 2. Grads Plads, men ellers er der ikke, sket noget, der ikke maa ske. Thi Generaldirektøren har set sig i Stand til at bevare alle de efterladte Embeder helt uberørt af Krisetiden.

Kontrollen med Inventaret, Natpotter m. m. rundt om paa Depoterne er heldigvis stadig i Hænderne paa en cand. polyt., der paa Grund af Vanskeligheden ved dette Arbejde er rykket op til Maskiningeniør af 1. Grad. Det er da heldigt, at der paa det Omraade ikke er Krisetid.

Da det er selve Sørensen, der har det Ben, gaar vi ud fra, at han med Lethed vil kunne faa gennemført et rationelt System, saa han kan passe hele Distriktets Møbement.

### STATISTISK-ØKONOMISKE OVERSIGTER FOR AARET 1932

I »Statistiske Efterretninger« for 5. Januar behandles ovenstaaende Emne, om hvilket vi skal give følgende Uddrag:

Oversigten indleder med at oplyse, at Guldlandenes Priseniveau i 1932 har fortsat den nedadgaende Bevægelse, og at Nedgangen i Aarets Løb udgør omkring 7 pCt. I Papirlandene har Nedgangen været lidt mindre, saaledes i England, eller den er bleven helt ud-

lignet igennem Stigningen i de fremmede Vekselskurser, saaledes i Sverige og Danmark, hvis Engrospristal praktisk taget har holdt sig uforandret i Aarets Løb.

En Lettelse fra Krisens Tryk gennem en Prisstigning i Papirlandene er saaledes udeblevet, og man er i stadig flere Lande gaaet over til at begrænse Indførselen fra Udlandet for at forbeholde de indenlandske Produktionsvirksomheder den formindskede Afsætning paa Hjemmemarkederne. Dette har yderligere indskrænket Produktionen og den internationale Samhandel.

Den saaledes fremkaldte Indskrænkning af den økonomiske Virksomhed i Verden har været en væsentlig Aarsag til at holde Prisniveauet nede, idet Producenterne for overhovedet at faa Varer afsat har været tilbøjelige til at sælge til næsten hvilken som helst Pris. Forsøg paa gennem Kreditudvidelser fra Bankernes Side at faa nyt Liv i Produktionen maatte under disse Forhold have meget ringe Mulighed for at lykkes, og Tilstandene er derfor yderligere karakteriserede ved Pengerigelighed og lave Rentesatser, fremkaldt af, at de Købemidler, der staar til Raadighed for Erhvervslivet, væsentlig overstiger, hvad der er Brug for under den indskrænkede Virksomhed.

Engrospristallet for Danmark viser ringe Forandring, til Trods for, at den danske Kroenes Guldværdi i December 1932 laa ca. 37 pCt. og Gennemsnitsværdien for Aaret 1932 ca. 30 pCt. under Pariværdien. Paa Grund af det særlig stærke Fald i Prisen paa de forædlede Landbrugsprodukter var Tallet for Gruppen: Animalske Levnedsmidler 86 som Gennemsnit for Aaret 1932 mod 99 i 1931. Dette kommer ogsaa til Udtryk i, at Eksportvare-Pristallet i 1932 var 84 mod 95 i 1931, medens Importvare-Tallet gik op fra 112 til 120. Denne for Danmarks Økonomi meget uheldige Forskydning har sammen med Virkningerne af de for nævnte Indførselshindringer fra de fremmede Landes Side fremkaldt en økonomisk Krise her i Landet af overordentlig alvorlig Karakter.

Angaaende Krisens Indflydelse paa Pengeforholdene hedder det, at da Danmark i September 1931 forlod Guldstandard, navnlig for at kunne følge Papirsterlingen af Hensyn til de dermed forbundne store, økonomiske Interesser for Landet, var det naturligt at fore en Kreditpolitik, der muliggjorde det atter at for-

bedre Kronens Værdi, hvis Sterlingværdien steg, og som desuden kunde sikre imod, at Kronens Frigørelse fra Gullet paany som i Krigsaarene skulde medføre Inflation.

Den Tilbageholdenhed i Kreditgivningen, som Nationalbanken i det første halve Aar efter September 1931 udviste, er navnlig mod Aarets Slutning ophørt, da det viste sig, at Faldet i Papirvalutaerne ikke foranledigede nogen Stigning i Prisniveauet.

Om Landbruget oplyser Oversigten, at Mængdeudbyttet af Høsten for 1932 ligger for Kornvarernes Vedkommende 6—7 pCt. over Høstudbyttet i 1931, Høsten af Foderroer ca. 20 pCt. højere og Høsten af Kartoffler og Sukkerroer endog ca. 50 pCt. højere end i 1931; derimod er Høhøsten henved 10 pCt. mindre end i 1931.

De sidste Aars gode Høstudbytte har dog ikke paa langt nær kunnet opveje de overmaade lave Priser, Landbruget har opnaaet for sine Produkter, og Rentabilitetsforholdene er ved Aarets Udgang stadig overmaade daarligere.

Medens Prisen for Foderstoffer for Aaret som Helhed var omtrent ens i 1932 og 1931, var Gennemsnitsprisen for de forædlede Landbrugsprodukter betydelig lavere i Kalenderaaret 1932 end Aaret før. Smørprisen gik saaledes ned fra 210 Kr. gennemsnitlig i 1931 til 178 Kr. i 1932 og Flæskeprisen fra 0,83 Kr. til 0,76. Smørprisen ligger ved Aarets Udgang ca. 20 pCt. lavere end Aaret før. Den store Produktion paa Flæskeomraadet i Forbindelse med vanskelige Afsætningsforhold har siden September trykket Priserne; men ved Aarets Udgang er dog Flæskeprisen væsentlig højere end ved Udgangen af 1931.

Det ringe Udbytte, Landbrugsvirksomheden giver, har efterhaanden medført en betydelig Nedgang i Salgspriserne for Landejendomme. Salgspriserne pr. Tønde Hartkorn for Gaarde i 3. Kvartal 1932 laa ca. 2000 Kr. lavere end Aaret før; Nedgangen for Huse var omtrent tilsvarende, nemlig ca. 3600 Kr. pr. Td. Hartkorn. For Besætning og Inventar androg Nedgangen henholdsvis ca. 1000 og ca. 2400 Kr. pr. Td. Hartkorn.

Om Fiskeriet hedder det, at den samlede Fangstmængde anslaaes for 1932 til at have udgjort ca. 5 pCt. mere end i 1931, da Mængden udgjorde ca. 88 Mill. kg; Priserne har ligget

lavere end i 1931, men med den forøgede Fangst i 1932 anses Værdiudbyttet for at være omtrent ens, nemlig ca. 34 Mill. Kr.

Om Forholdene i Industrien udtales i Oversigten, at Aaret 1932 bragte en meget stærk Forøgelse af Arbejdsløsheden, saaledes at denne hele Aaret igennem laa højere end i noget andet Aar efter Krigen, Arbejdsløshedsprocenten for Aaret som Helhed har været dobbelt saa høj i 1932 som i det foregaaende Aar. Naar Forskellen har været særlig stor i de Maaneder, hvor Arbejdsløsheden plejer at være mindst, skyldes dette for en stor Del, at Byggefagene i 1932 har haft en overordentlig stor Sommerarbejdsløshed.

En mindre Forskel overfor 1931 viser Aarets sidste Maaneder; dette er dog ikke Udtryk for nogen Forbedring af Beskæftigelsen, men skyldes at Arbejdsløsheden i de tilsvarende Maaneder af 1931 allerede var steget stærkt. At Stillingen i den sidste Del af Aaret 1932 var betydelig ringere end ved Begyndelsen, ses deraf, at Procenten for Oktober og November var omtrent af samme Højde som i Aarets første Maaneder, medens den under de normale Variationer i Arbejdsløsheden plejer at ligge langt lavere.

Som nævnt, er det særlig Bygningsfagenes Forhold, der er Skyld i, at den samlede Beskæftigelse i 1932 ikke har vist den samme Bedring i Sommermaanederne som i alle de foregaaende Aar. Særlig udpræget har dette Forhold været i København, hvor Arbejdsløsheden i disse Fag kun formindskedes ret ubetydeligt i den bedste Sæson, medens den i 1931 gik ned til en Brøkdal af Vinterarbejdsløsheden. For Arbejdsmandsfagenes Vedkommende gælder det ligesom for Byggefagene, men dog i mindre udpræget Grad, at Sommeren bragte en mindre Bedring end sædvanligt. Ogsaa for disse Fag var det særlig Forholdene i København, der havde denne Virkning.

Hvad den egentlige Industri angaar, var Bevægelsen i Aarets Løb meget mere jævn, men heller ikke disse Fag undgik en stærkt Beskæftigelsesnedgang i Forhold til det foregaaende Aar. Industrifagenes Arbejdsløshedsprocent laa i alle Aarets Maaneder omkring ved 10 højere end i de samme Maaneder i 1931. Tallene viser i Forhold til 1931 en svagt stigende Tendens i den største Del af Aaret og derefter en Nedgang, men i det store og hele synes den

samlede Industris Beskæftigelse at have været ret konstant Aaret igennem bortset fra det sædvanlige Sæsonarbejde. Det maa dog stærkt fremhæves, at dette kun gælder Industrien som Helhed, medens Forholdene for de enkelte Fag har været meget forskellige.

Landets Vareomsætning med Udlandet var i 1932 af væsentlig mindre Omfang end i det foregaaende Aar, idet Indførselen i Januar—November 1932 androg 1036 Mill. Kr., Udførselen ligeledes 1036 Mill. Kr., medens de tilsvarende Tal for 1931 var 1331 og 1223 Mill. Kr. Denne Nedgang paa henvend 20 pCt. er et saa meget stærkere Vidnesbyrd om Forstyrrelse i Landets Økonomi, som den har fundet Sted samtidig med Kronens Værdiforringelse overfor nogle af vore vigtigste Samhandelslande.

Den foran anførte Nedgang i Omsætningsforholdene, samt øvrige Tilbagegang sætter sit naturlige Præg paa Statsvirksomhederne. Saaledes fremgaar det af Oversigten, at særlig Statsbanernes Indtægter for Befordring af Gods, Kreaturer og Post i Aarets 11 første Maaneder i 1932 ligger betydelig lavere end for Aaret 1931. Post- og Telegrafvæsenets Indtægter viser for samme Tidsrum en Nedgang i sine Indtægter paa ca. 2,5 Mill. Kr. Toldindtægterne viser en væsentlig Nedgang, der er stigende i Aarets Løb og var for Juli Kvartals Vedkommende med sin 28,8 pCt.s Nedgang 3 Gange saa stor som for Januar Kvartal, der viste 9,0 pCt.s Nedgang. Aarets sidste Kvartal viste en Nedgang paa 25,8 pCt. eller en lille Bedring fra Juli Kvartal.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### De nye Dieselvogne.

I Dagbladene læste man i Aarets første Dage om D. S. B.s Byggeaar, blandt andet at der nu er bestilt 10 dieselelektriske Vogne med en Maskinkraft paa 440 H. K.

I ca. 6 Aar er der nu forsøgt med diesel- og benzinelektriske Vogne; uden egentlig at være kommen ret langt frem, særlig naar det gælder Trækraften.

Med de nuværende Vogne er det jo saaledes, at der ved Søndagskørselen maa anvendes Damplokomotiver. Samme Forhold gør sig gældende ved Togforstærkning paa Hverdage, ja, selv for de nye Dieselloko Mx, der løber over Strækningen Fa.—Ar.—Ab. gælder det samme.

Det er derfor ikke helt forstaaeligt, at man bestiller 10 Stk. Vogne med Maskinkraft af ca. 440 H.K., mere forstaaeligt vilde det være, om Bestillingen blev reduceret til 5 Vogne med en Maskinkraft paa ca. 880 H.K.

Naar nu Elektrificeringen af Kbhvn.s Nærtrafik bliver færdig, og de elektriske Tog kommer i Gang, saa er D. S. B. vel egentlig inde paa det rigtige, og den Dag maa vel komme, at Elektrificeringen af andre Linier begynder, men hvad der til Dato er brugt af Penge til diesel- og benzinelektriske Vogne og Lokomotiver havde efter min Formening været bedre anvendt til paabegyndt Elektrificering af de Linier, der betaler sig.

Hr. Redaktør, vær venlig at besvare 2 Spørgsmaal.

1) Vil det være økonomisk og praktisk at forhøje Damptrykket i Persontogslokomotiver, saaledes at Statsbanerne kan undgaa alt Indkøb af Damp-, Diesel o. a. Drivkrafter indtil mulige bedre Tider.

2) Hvorledes klarer de til Kongeriget Siam fra Danmark leverede Diesellokomotiver sig.

J. M. Nejlund.

*ad 1.* Det fremsatte Spørgsmaal kan ikke besvares generelt, fordi der er saa mange Forhold, der gør sig gældende. Kan Kedlen holde til et højere Tryk? Kan Stempler og Gangtøj holde til et højere Arbejdstryk? Til Eksempel kan anføres, at da A-Maskinernes Tryk forhøjedes, maatte Gangtøjet forstærkes. Ganske vist koster et Lokomotiv med højere Damptryk ikke meget mere i Drift, men den Beparelse, man har indvundet ved Eenmandsbetjeningen, en Betjening, vi iøvrigt anser for sikkerhedsfjendtlig, overstiger alene enhver tænkelig Beparelse paa Damplokomotivet.

*ad 2.* Som Svar paa dette Spørgsmaal skal vi gengive en i »Ingeniøren« for 27. Februar 1932 af Maskinchefen for Siams Statsbaner H. Zachariae forfattet Artikel.

I »Ingeniøren« 1931 Side 534 har forhenværende Statsbane-Direktør O. Busse foretaget en Sammenligning mellem Diesel-Lokomotiver og Damp-Lokomotiver, og Resultatet er ikke blevet særlig gunstigt for Diesel-Lokomotiverne. Sammenligningen er foretaget med Henblik paa de Danske Statsbaner og Resultatet baseret paa Opgivelser i Driftsberetningen. Undertegnede er ikke tilstrækkeligt inde i de danske Forhold til at kunne imødegaa denne Sammenligning, men da Læserne af Direktør Busses Artikel muligvis kunde drage den Slutning, at Forholdene ogsaa andre Steder er de samme (se Artiklens Overskrift) skal jeg tillade mig at fremlægge et Eksempel fra de siamesiske Statsbaner, hvor Resultatet er ganske overordentligt i Favør af Diesel-Lokomotiverne.

Det drejer sig om Bangkok—Penang Ekspressen med en normal Togvægt af 12 Boggievogne af Gennemsnit 30 Tons Vægt, og som løber to Gange om Ugen i hver Retning. Strækningen er 1150 Kilometer, hvoraf de 990 er i Siam. Der skiftes Lokomotiv ved

Grænsen, men de siamesiske Vogne gaar igennem til Penang.

3-cylindrede Pacific-overhede Damp-Lokomotiver (10,5 Tons Aksellast) besørgede Lokomotivtjenesten, indtil den 1. December 1931, da Frichs 900 H.P. diesel-elektriske Lokomotiv blev sat i Drift. Vægten af Damp-Lokomotivet med Tender er 86 Tons og af Diesel-Lokomotivet 87 Tons. Diesel-Lokomotivet medfører Brændselsolje til baade Ud- og Hjemturen. Den grafiske Køreplan viser, at Krydsningen af Tog 1 og 2 med Dampdrift om Onsdagen bortfalder, idet Køretiden mellem Bangkok og Grænsen er reduceret ca. 5 Timer; dette er blevet muligt uden at overskride den tilladelige Maximalfart af 60 Kilometer i Timen for Dagdrift og 45 Kilometer om Natten, idet Diesel-Lokomotivet ikke behøver at stoppe for Vand og Brændsel, har en betydelig bedre Acceleration og højere Fart paa Stigningerne, af hvilke der er mange paa 10 ‰.

Maximalstigningen er 18 ‰ for en kortere Strækning.

Til Damptjenesten benyttedes 4 Damp-Lokomotiver, to paa Strækningen Bangkok—km 484, et paa Strækningen km 484—773 (Nattjeneste) og et fjerde mellem km 773 og Grænsen. Der kræves ingen Reserve for Udvaskning. Hvert Lokomotiv har 3 Mands Betjening, idet Fyring med Brænde kræver to Fyrbødere.

Imod disse 4 Damplokomotiver med 12 Mands Betjening bruges nu kun et Diesel-Lokomotiv med 2 × 2 Mands Betjening, idet der skiftes Tjeneste, som ombord i et Skib, efter det saakaldte Caboose-System, hvor Betjeningen føres paa Toget under hele Rejsen.

Det finansielle Resultat er som følger:

### I. Kapital.

#### Dampdrift.

4 Damplokomotiver à 75 000 Tcs. .	300 000 Tcs. <sup>1)</sup>
2 Vognstammer .....	800 000 —
	<hr/>
	1 100 000 Tcs.

#### Dieseldrift.

1 Diesel-Lokomotiv .....	250 000 Tcs.
1 Vognstamme .....	400 000 —
	<hr/>
	650 000 Tcs.

### II. Driftsudgifterne

for en Dobbelttur eller 1980 km.

#### Dampdrift.

Brændsel, 100 m <sup>3</sup> à 3,30 .....	300 Tcs.
Vand .....	40 —
Smøreolje .....	20 —
Betjening .....	95 —
Lokomotivvedligeholdelse (baseret paa Lokomotivkilometer) .....	99 —
Vognvedligeholdelse (baseret paa Togkilometer) .....	40 —
	<hr/>
	624 Tcs.

<sup>1)</sup> Normal Kurs 11 Ticaler = 1 £.

### Dieseldrift.

Brændselsolje, 2,7 Tons .....	122 Tcs.
Vand .....	» —
Smøreolje .....	45 —
Betjening .....	42 —
Lokomotivvedligeholdelse .....	75 —
Vognvedligeholdelse .....	40 —
	<hr/>
	324 Tcs.

Naar man for Afskrivningen af Lokomotiver sætter en Levetid af 15 Aar for Diesel-Lokomotiverne og 20 Aar for Damplokomotiverne og Vognene, vil det ses, at i dette Tilfælde er Diesel-Driften betydelig overlegen, idet de aarlige Udgifter til Forrentning og Afskrivning bliver

for Dampdrift .....	110 000 Tcs. og
for Dieseldrift .....	70 500 —

Angaaende Driftsudgifterne skal bemærkes, at Vedligeholdelse af diesel-elektriske Lokomotiver i Almindelighed opgives til ca. 50 pCt. af Damplokomotivers, hvilket stemmer godt overens med vore egne Erfaringer for de 2 Diesel-Lokomotiver, som nu har været i Drift paa fjerde Aar. I ovenstaaende Sammenligning er der imidlertid kun regnet med 25 pCt. Reduktion.

Driftsbesparselsen er, som det vil ses, omtrent 50 pCt., hvortil maa lægges den forbedrede Køretid.

Der er mange af de Betragtninger, som er fremsatte af Direktør *Busse*, som jeg ikke er enig med ham i. Specielt ikke, at Tiden til Klargøring skulde være den samme for Diesel- som for Damp-Lokomotiver. Men det er ikke Meningen med dette Indlæg at indlede en Diskussion. Det fremkommer som nævnt kun for at hindre, at Læserne muligvis skulde faa et galt Indtryk af Diesel-Lokomotiver contra Damplokomotiver. Dog kan det muligvis interessere, at Dødsmandshaandtag ikke er indført paa de siamesiske Lokomotiver netop af de Grunde, som er fremført af Direktør *Busse*, og at Eksprestjenesten til Dato er gennemført uden et Minuts Forsinkelse.

Vi gaar ud fra, at foranstaaende giver et fyldestgørende Svar paa Spørgsmaalet.

Red.

### A. C. F. I.-FØDEVANDSFORVARMER

*London, Midland and Scottish Railway* har ifølge »The Locomotive« udrustet nogle af deres Lokomotiver med den saakaldte A. C. F. I.-Fødeevandsforvarmer for at spare Brændsel.

Denne Forvarmer er, hvad vi kalder en aaben Forvarmer, hvor Spilledampen fra Cylindrene efter at have passeret en Olieudskiller, som tilbageholder de med Dampen følgende Oliepartikler, ledes direkte ind i Fødeevandet og fortsættes for derefter at indføres i Kedlen sammen med Vandet.

Dens Indretning og Virkemaade er følgende: Spilledamp fra Udgangsrøret føres til et cylindrisk

Blandingskammer oven paa Rundkedlen, hvor den møder koldt Vand fra Tenderen, som pumpes op med en Damppumpe og indlades i Blandingskamret gennem et perforeret Rør, saa det i fine Straaler møder Spilledampen, som saaledes afgiver sin Varme til Vandet og fortættes. Denne Blanding af Tendervand og fortættet Damp løber derfra til en Opsamlingstank, ligeledes anbragt paa Rundkedlen. Tanken er forsynet med en Ventil, hvorigennem ætsende og paa anden Maade skadelige Luftarter, der indeholdes i Dampen og Vandet og frigøres ved Fortætning og Opvarmning, kan udskilles. Fra Opsamlingstanken gaar Fødevandet over i Fødepumpens Varmtvands-cylinder, som gennem en Ventil driver det ind i Kedlen paa sædvanlig Vis.

Fødepumpens Koldt- og Varmtvands-cylindre er dimensioneret saaledes, at førstnævnte Cylinder altid pumper mere Vand til Blandingskammeret end sidstnævnte pumper fra Opsamlingstanken ind i Kedlen, og det overskydende forvarmede Vand løber gennem en særlig Ventil tilbage til Vandrøret fra Tenderen. Fødepumpens Spilledamp anvendes ligeledes i Blandingskammeret.

*Mr. Steam.*

### ITALIENSKE DIESEL-ELEKTRISKE MOTORVOGNE

De italienske Statsbaner har anskaffet et Antal diesel-elektriske Motorvogne med en effektiv Trækraft paa 150 Hestkræfter. Motoren er en 6-cylindret Fiat-Dieselmotor med 200 mm Boring og 264 mm Slag og udvikler under normal Kraftydelse med 750 Omdr. i Min. 180 Hestkraft.

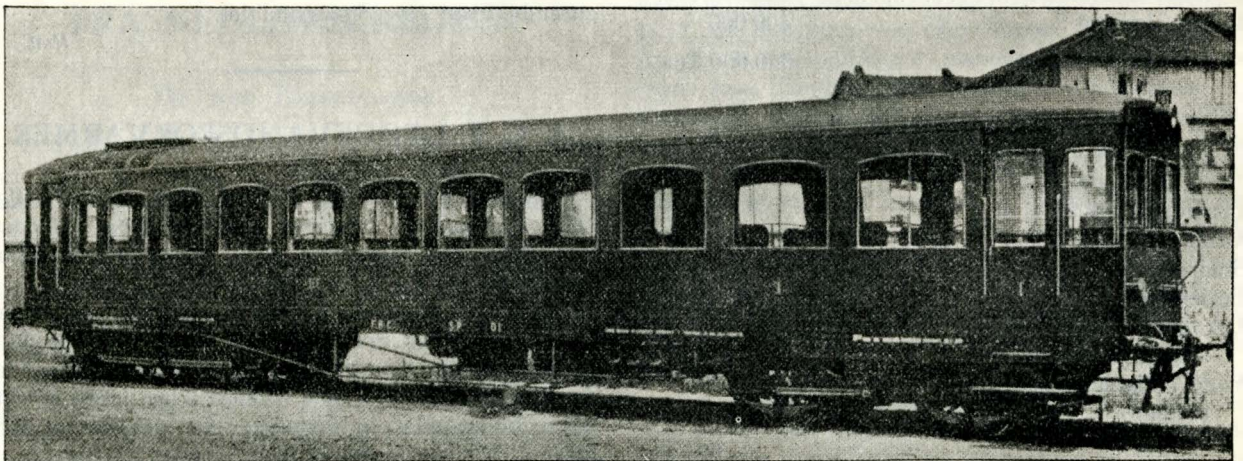
Vognens Vægt er 44 Tons, hvoraf Motortrucken har et Akseltryk af 12,6 Tons, medens Akseltrykket paa den anden Truck er 9,4 Tons. Vognkassen er delt i to Hovedrum med Siddepladser for 8 anden Klasse og 30 tredje Klasse Passagerer samt 20 Staa-pladser. Endvidere findes foruden Maskinrummet et Pakrum, et Postrum og Klosetter. Førerrum findes i begge Ender. Til Vognens Opvarmning benyttes Motorens Kølevand.

*Memo.*

### LETMETAL I VOGNE OG LOKOMOTIVER

Trafikmidlernes Driftsøkonomi er i udstrakt Grad afhængig af disses Vægt. Ved at formindske Vægten af de Masser, der skal bevæges, opnaas store Besparelser i Kraftforbrug, ligesom Vedligeholdelsesudgifter til Hjul, Bremsetøj og Banens Overbygning bliver mindre. Det er særligt Kraftforbrugets Konto, man søger at bringe ned ved at bortskaffe noget af den uhyre døde Last, et moderne Jernbanetog slæber med sig.

Det ligger lige for, at Energien, der medgaar til at befordre den døde Last — til Igangsætning, Kørsel og Standsning — bliver større, jo hyppigere der i samme Tidsenhed skal sættes i Gang og standses. Man vil derfor ogsaa kunde opnaa de største Fordele ved at formindske Vægten af hyppigt standsende Tog. I 1910 begyndte man i Zürich at anvende Letmetaller (Aluminium og Aluminiumslegeringer) til Sporvogne. I 1923 byggede Illinois Central Railraad Compagny til en Forstadsbane 25 Paahængsvogne og opnaede ved ogsaa at anvende Letmetal en Vægtbesparelse paa 10 pCt. De senere Aar har vist et hastigere Tempo i Overgangen til Letmetaller, navnlig i U. S. A., hvor de fleste Jernbaneselskaber nu bruger Letmetal ikke alene til selve Vognkassen, men ogsaa til Trucker, Rammer, Bremsetraverser og Akselkasser. Af europæiske Baner anvender navnlig de franske i større Udstrækning Letmetaller i Materiellet, hvorimod Tyskland — dels paa Grund af de høje Priser paa Letmetal og dels paa Grund af større Interesse i at anvende bedre og mindre vægtigt Staal — er kommet senere med. I 1926 anskaffede Halberstadt—Blankenburg Privatbanen, som nærmest maa regnes for en Bjergbane, en 100 H.K. Dieselvogn med 26,5 m<sup>2</sup> Bundflade, og anvendte til denne saa meget Letmetal, at Vognens Vægt kom ned paa 10,3 Tons mod ca. 20 Tons, hvis den var udført af Staal. Den derved opnaede Brændstofbesparelse regnes til over 35 pCt. Om trent paa samme Tidspunkt anskaffede Berliner Nord—Syd Underjordsbanen et helt Tog, hvortil der



Italiensk 150 HK. Dieselvogn.

anvendtes Aluminium i en meget stor Udstrækning. Efter den oprindelige Bestemmelse skulde ogsaa Truckerne i dette Tog være af Letmetal og den beregnede Vægtbesparelse blive ca. 40 pCt., men af driftstekniske Grunde lod man dog Truckerne og Længdedragerne fremstille af Staal, og Vægtbesparelsen blev kun 21 pCt.

Men ogsaa til Lokomotivbyggeri prøver man sig frem med at bruge Letmetal, særligt Duraluminium. Den franske Østbane anvendte til en Serie nye Lokomotiver Kobbeltænger, smedet af Duraluminium. Ved at give disse en velegnet Tværsnitsform har man opnaaet samme Styrke som Staalstænger, og da Aluminiumstængerne er meget lette, er Faren for at trætte Materialet ved de op- og nedgaaende Bevægelser yderst ringe. Stængernes Længde er 2,8 m. Vægten er 40 pCt. mindre end almindelige Kobbeltænger, hvilket ogsaa giver Vægtbesparelse ved en Formindskelse af Kontravægten paa Hjulene og giver tillige en mindre Paavirkning paa Tappe og Lejer. De har nu været i Brug i over 2 Aar. Amerikanerne er gaaet endnu videre og anvender saa meget Letmetal, at de reducerer hele Lokomotivets Vægt med 10 pCt.

F. Spøer.

## PRAKTISK ARBEJDE FOR BRODERSKABSTANKEN

### Et Opraab om Medarbejde.

Baade paa Generalraadmøder (1925) og paa forskellige ordinære Kongresser har I. T. F. udtalt, at Anvendelsen af Esperanto vil bidrage til at gøre I. T. F.'s Arbejde lettere. Det blev derfor paalagt Sekretariatet at understøtte Esperantobevægelsen, og man anmodede de tilsluttede Organisationer om at fremme Kendskabet til dette Sprog, der er saa let at lære, blandt deres Medlemmer.

En Gruppe Esperantister blandt Jernbane- og Sporvognspersonalet, Havnearbejderne, Sømændene og Chauffører forstod, at der her i Særdeleshed var et Arbejde at udføre for Esperantisterne selv indenfor I. T. F., idet Fagforbundene og I. T. F.'s Sekretariat allerede har et omfattende Arbejde.

I August 1931 dannede de derfor en International Federation af Esperantister indenfor Transport- og Samfærdselsvæsenet (Ifett), hvis Formaal det skulde være at bistaa I. T. F.'s Ledelse og I. T. F.'s Organisationer efter bedste Evne.

Begyndelsesperioden af deres Arbejde faldt sammen med Verdenskrisen, og stødte derfor paa store Vanskeligheder. Ikke destomindre har deres Arbejde ikke været uden Resultat.

Ifett har nu Repræsentanter i 17 Lande i Europa og Asien.

Antallet af betalende Abonnenter paa I. T. F.'s Esperanto-Pressemeddelelser er steget fra 241 den 1. Januar 1932 til 378 den 15. Oktober 1932.

Ved Ifett-Repræsentanternes Mellekomst har Fagblade af Organisationer, der endnu ikke er til-

sluttet I. T. F., optaget Artiklen af vort Maanedtsblad (bl. a. i Portugal), hvilket øger Muligheden af at faa dem indmeldt.

I de enkelte Lande, hvis Sprog I. T. F.'s Sekretariat eller dets Funktionærer ikke kan korrespondere eller tale — ved et eventuelt Besøg — paa Trods af de mange Sprog, der anvendes i Sekretariatet, er det Ifett's Medlemmer, der optræder som Oversættere; de besøger regelmæssig Oversættelsen af Korrespondancen mellem vedkommende Organisation og Sekretariatet.

Ved indbyrdes Korrespondance og Besøg styrkede Ifett den personlige Kontakt mellem sine Medlemmer i de forskellige Lande, og Muligheden af fuldstændig at kunne gøre sig forstaaelig overfor hinanden har bidraget til at styrke Kammeratskabets Baand.

Ifett vil fortsætte dette Arbejde af alle Kræfter, idet man er klar over, at international Sammenslutning og virkeligt internationalt Samarbejde er mere nødvendigt end nogen Sinde før.

Ifett takker I. T. F.'s Sekretariat og Organisationerne i de forskellige Lande for den Støtte, de allerede har faaet, og *henvender sig herved til alle Esperantister indenfor Transport- og Samfærdselsvirksomheder*, der er Medlemmer af Organisationer, som er tilsluttet I. T. F., om at støtte Ifett's *Arbejde for det fælles Formaal*.

De, som endnu ikke er Medlem af Ifett, bedes melde sig for dette internationale Arbejde ved deres nationale Sektion eller hos undertegnede.

Og samtidigt gælder det for alle: at stifte Bekendskab med I. T. F.'s yderst interessante maanedligt udkommende Pressemeddelelser paa Esperanto, Pris fl. 1,20 (Kr. 2,50) om Aaret.

I. T. F. anses i Almindelighed for at være den mest aktive internationale Organisation. Det er alle Esperantisters Pligt at støtte dette vigtige, faglige Sekretariats Pionerarbejde paa det kraftigste.

S. Cohen, Boomstraat 19,  
Utrecht, Holland.

## SYDSJÆLLANDS RUTEBILER OVERTAGES AF STATSBANERNE

Ved Forhandlinger, der for nylig har fundet Sted mellem Statsbanerne, Sorø Amsraad, Skelskør Byraad og den nuværende Ejer af de fleste af Rutebil-Koncessionerne i Firkanten Sorø—Slagelse—Skelskør—Næstved med tilhørende Forgreningslinier, er der oprettet en Overenskomst, hvorefter Statsbanerne fra 15. Maj d. A. overtager følgende hidtidige Rutebillinier med tilhørende Materiel, Værksteder m. m.

Skelskør—Slagelse,  
Skelskør—Slagelse—Sorø—Holbæk,  
Skelskør—Dalmose—Fuglebjerg—Sorø,  
Skelskør—Sandved—Fuglebjerg,  
Næstved—Faxe Ladeplads,  
Korsør—Dalmose—Fuglebjerg—Næstved—  
Faxe Ladeplads.

Korsør—Skelskør—Næstved,  
Slagelse—Fuglebjerg—Næstved,  
Næstved—Masnedssund.

Ruternes hidtidige Ejer, Hr. *Dahlberg-Hansen*, skal indtræde som Statsbanernes Driftsleder for disse Ruter, og det nuværende Personale vil saa vidt muligt blive beskæftiget ved Bilruterne.

Statsbanerne, der i Forvejen har Bilruter Korsør—Næstved—Vordingborg og Korsør—Næstved—Faxe Ladeplads, bliver saaledes Indehaver af to Bilkoncessioner paa hver af Linierne Næstved—Vordingborg og Fuglebjerg—Faxe Ladeplads, men naar Koncessionerne er paa een Haand, er dette jo kun et Spørgsmaal om Kørselshyppigheden.

Som det vil ses, berører de overtagne Automobilnier de Omraader, hvor Nedlæggelsen af Jernbandedriften er under Overvejelse. Statsbanernes Overtagelse af Rutebilerne, der konkurrerer med Skelskørbanen og Sorø—Vedde Banen, vil muliggøre, enten at Rutebilerne supplerer hinanden, eller at Personbefordringen overgaar til Bilerne. Konkurrencen mellem Baner og Biler vil da ophøre paa disse Strækninger, og Publikum vil faa det Befordringsmiddel, som det foretrækker, eller som allerede er det foretrukne.

(*Dansk Jernbaneblad.*)

## HIST OG HER

De tyske Rigsbaners nye Lyntog mellem Hamborg og Berlin vil efter Forlydende allerede i Marts Maaned blive indsat i Drift med Afgang fra Hamborg tidlig Morgen og fra Berlin sent om Aftenen. Billetprisen bliver den samme som paa de hidtidige F. D. Tog, nemlig 23 Mark. Toget bestaar kun af en Motorvogn, drives af en 12-cylindret Maybach Dieselmotor paa tilsammen 820 H.K. og har 102 Siddepladser for 2. Kl. Gennemsnitshastigheden vil blive 125 km i Timen.

Vittige Personer har fundet ud af, at den nye Vogns Fysiognomi har stor Lighed med Generaldirektøren for de tyske Rigsbaner, Dr. Dorphmüllers Ansigtstræk. Generaldirektøren har overfor Pressen udtalt, at han ikke kunde gøre for Ligheden, da der ved Konstruktionen ikke blev taget Hensyn til Skønheden, men udelukkende til det praktiske. Vi herhjemme vilde ikke være i Tvivl om, at det ikke kunde være Skønhedshensyn, der havde bevæget en Konstruktor, saafremt en Vogns Fysiognomi fik Lighed med vor Generaldirektor.

Følgende Digt fandtes den 14. Januar i »Politiken«:

Helt tungt de efter sig Foden drog,  
alt var hip som hap,  
højt Dampens Fløjte sin Trille slog;  
men de hørte det knap.  
De kom kun fremad, naar der var død  
en graa Metusalem,  
det yderst sjældent imod dem lød:  
»Frem, Banemænd, frem!«

Men da saa de, der var 65,  
med ét tog Billet,  
kom straks hver Banemand i sit Es,  
for nu gik det adræt;  
til større Løn og Avancement  
blev Døren aabnet paa Klem,  
og Knutzen lystigt imod dem sang:  
»Frem, Banemænd, frem!«

De før med Bumlefart frem kun drog  
og kom ingensteds;  
nu Livet er som et Søndagstog,  
— ja, saagar en Ekspres:  
Naar Fortropperne udi det glade Kor  
har naaet seksti og fem,  
kan andre arve den gyldne Snor,  
— Frem, Banemænd, frem!

»Turistforeningen for Danmark« kan den 30. Januar fejre 10 Aars Jubilæum. Turistforeningen har nu et Medlemstal paa 16 000. Ved Stiftelsen var der 4 000 Medlemmer. I Udlandet har man med ca. 60 000 Plakater reklameret for Danmark. Turistforeningen har øvet en betydningsfuld Indsats for at drage Fremmede til Danmark.

Den nye Storebæltsfærge blev søsat Lørdag den 7. Januar og fik Navnet »Sjælland«. Der vil i de kommende Maaneder blive sat fuld Kraft paa, saaledes at den kan blive færdig til Maj.

Statsbanerne har fornylig købt 10 sjællandske Bilruter. Der er Ruter fra Skelskør til Korsør, til Slagelse, til Sorø og videre til Holbæk. Endvidere er der Ruter fra Skelskør til Fuglebjerg og Næstved, videre til Masnedssund, fra Korsør til Faxe Ladeplads og fra Næstved til samme Sted.

Statsbanerne overtager den 15. Maj Ruterne. Der er 14 Vogne, Garager og Værksteder.

Slangerupbanen har nu faaet sit tredje Diesellokomotiv fra Burmeister & Wain. Dette er større og kraftigere end de første to. Naar Banen om kort Tid faar sit fjerde Diesellokomotiv, vil denne kunne gaa helt over til Dieseldrift, og Damplokomotiverne skal da kun bevares som Reserve.

Maskinchef Munck fortæller til Dagspressen, at da han kom ind ved D. S. B., kørte vort Materiel kun 60 km, nu er vi oppe paa 120 km, men denne Fart er efter Maskinchefens Mening kun en Mellemstation. Naar vi faar Raad til at udbedre Jernbanesporene, vil vi utvivlsomt komme ind paa at bygge pileformede Strømlinievogne med Spantestel, og det er jo noget Manden kender fra sin Skibsbygningstid. Saa er vi jo inde paa noget af det rigtige, naar Maskinchefen kommer til noget af det, han kender.

I Skelby-Gedesby Sogneraad forelaa forleden en Skrivelse fra Generaldirektor Knutzen, hvori han udbeder sig en Fortegnelse over samtlige Statsbanetjenestemænd, som staar i Skatterestance til Kommunen, samt Opgivelse af Restancens Størrelse.

Nævnte Kommune omfatter bl. a. Gedser Stationsby. Sogneraadet vedtog foreløbig at henlægge Skrivelsen.





## 25 AARS JUBILÆUM



K. E. Poulsen.

Den 1. Februar 1933 kan Lokomotivfører K. E. Poulsen, Hertug Hansvej, Sønderborg, fejre 25 Aarsdagen som Lokomotivmand.

Jubilaren blev antaget paa Københavns Centralværksted d. 25. Aug. 1906, blev d. 1. Februar 1908 forfremmet til Lokomotivfyrbøder i Esbjerg, blev saa i Efteraaret 1910 forflyttet til Masnedsund, hvor han den 1. December 1919 modtog Forfremmelse til Lokomotivfører med Station samme Sted.

Den 1. Oktober 1923 forflyttedes Lokomotivfører Poulsen til Sønderborg, hvortil han siden da har været knyttet.

Lokomotivfører Poulsen har ved sit stille og rolige Væsen skaffet sig mange gode Venner blandt sine Kolleger. Og Afdelingen hilser Jubilaren med mange gode Ønsker for Fremtiden.

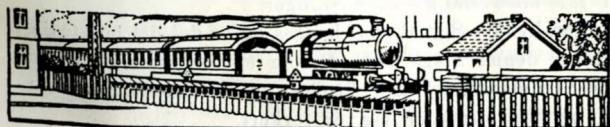
Den 1. Februar kan Motorfører A. L. Hansen, Sølvgade 101, København K., fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved Statsbanerne.

Hansen overgik til Maskinafdelingen, da han i 1929 ansattes som Motorfører i Roskilde og blev ved Ringbanens Aabning forflyttet til Østerbro, hvor han fremdeles gør Tjeneste.

Vi, som i det daglige Arbejde har lært Jubilaren at kende, ved, at han er en god Kammerat og Organisationsmand, der varetager sin Gerning med Omhu og Interesse.

Motorførerafdelingen i København bringer herved Jubilaren sin hjerteligste Tak for de svundne Aar og tilføjer Ønsket om, at Jubilaren endnu i mange Aar med Glæde maa varetage sin Gerning.

Held og Lykke i Fremtiden.



## JULETRÆSFEST

Dansk Lokomotivmands Forenings Randersafdeling afholdt i Aftes en særdeles vellykket Sammenkomst paa Højskolehjemmet. Fra 6 til 10 var det Børnenes Fest, og hvad ikke Festudvalget havde kunnet hitte paa til Adspredelse, udrettede i mere end fuldt Maal en Kollega fra Aarhusafdelingen, der forklædt som Julenisse arrangerede de mest løsslupne Løjer. Efter en Times Dans for de Voksne samledes de glade Lokomotivmænd med deres voksne Paarørende til et animeret fælles Kaffebord. Det er gammel Skik, at man gør denne Sammenkomst til det store aarlige Samvær, i hvilket alle, der ikke er optaget af deres ansvarsfulde Tjeneste, med stor Glæde og man kan sige Forventning deltager, og det former sig som en rigtig velfortjent Fridag oven paa den store Travlhed og Belastning, som Juletrafikken naturligvis er for Tjenestemændene.

En morsom Sang om Livet, der er en Skinnevej, Kunsten bare at finde Vej rundt i Livets Kurver. Om Signaler, om Røg og Damp og Maskineri, om Hængehøder bag en sjappet Rude, om Dobbeltspor, der blev anlagt, og Fløjten, der fik en anden Lyd, da den gode Veninde kom med i Kompagniskabet m. m.

Den utrættelige Formand for Festudvalget, Lokomotivfører Hjalmar Nielsen, der i Aar for tiende Gang stod som Sjælen i Arrangementet, holdt et Par morsomme Taler, særlig vakte han Jubel ved hans Tale for Kvinden, som vi ikke skal gøre Forsøg paa at gengive. Lokomotivfører Mogensen og Lokomotivfyrbøder Paulsen talte for Festudvalget, og Lokomotivfører Georg Hansen væltede i lutter Beskedenhed hele Takken over paa Formanden. Folketingsmand Robert Lundberg talte om Himlen, der oven over Skyerne altid er blaa, og udtalte Haabet om, at vi ogsaa maatte kunne tro paa, at de tunge Skyer paa det erhversmæssige Omraade ogsaa maa lattes i det Aar, der nu er begyndt og udbragte et stærkt besvaret Leve for Foreningen.

Saa spillede Holmgrün atter op og leverede de sidste nye Schlagere, og det saas ikke paa Lokomotivmændene, at Juletravlheden havde taget Modet fra dem.

Det var en Fest, Deltagerne vil mindes med Glæde.

## JULETRÆSFESTEN

Ved de københavnske Lokomotivfyrbøderes Juletræsfest blev følgende Gevinstnumre udtrukne: 74 — 310 — 1063 — 466 — 964 — 993 — 742 — 1361 — 207 — 232 — 975 — 691 — 1022 — 78 — 853.

## MEDDELELSE FRA DEN SJÆLLANDSKE OG FALSTERSKE SYGEKASSE

Nedennævnte Firmaer yder Sygekassens Medlemmer Rabat ved Køb af Brilller.

Preisler optiske Institut, Købmagergade 13 og Nørrebro-gade 57,

leverer Sygekassernes Standardbrille med buede Glas og

og overspundet Nikkelstel for 4 Kr. 20 Øre, med Gulddoublestel 10 Kr. 20 Øre.

Paa Brilller af andet Fabrikat ydes 33 pCt. Rabat.  
*Optiker Felix Schmidt, Nørrevoldgade 68,*  
leverer Sygekassernes Standardbrille med buede Glas og overspundet Nikkelstel for 4 Kr., med Gulddoublestel 10 Kr.

Paa Brilller af andet Fabrikat ydes 25 pCt. Rabat.  
*F. A. Thieles optiske Specialforretning, Købmagergade 3.*  
Fra Forretningens specielle Sygekasseafdeling leveres Sygekassernes Standardbrille med buede Glas og overspundet Nikkelstel for 4 Kr. 20 Øre, med Gulddoublestel 10 Kr. 20 Øre. Ved Køb af Brilller af andet Fabrikat fradrages i Brillens Pris et Beløb af 3 Kr. 50 Øre. Ved Køb af Brilller af andet Fabrikat fradrages i Brillens Pris et Beløb af 3 Kr. 50 Øre. Ved Køb af nye Glas til Indsætning i gammelt Stel eller ved Køb af nyt Stel ydes en Rabat paa 10 pCt.

*Sygekassernes Optik, Nørregade 41,*  
leverer Sygekassernes Standardbrille med buede Glas og overspundet Nikkelstel for 4 Kr. 20, med Gulddoublestel 10 Kr. 20 Øre.

*Dette Firma leverer kun Brilller efter Recept.  
Sygekassens Tilskud til Brilller.*

Sygekassen yder efter Ansøgning, bilagt betalt Regning, Tilskud til een enkelt Anskaffelse af Brilller til enhver til Hjælp af Sygekassen berettiget Person. Forsaavidt Brillens Pris ikke overstiger 4 Kr. 20 Øre, godtgøres hele Beløbet af Sygekassen, er Prisen højere, godtgøres de to Trediedele — mindst 4 Kr. 20, højst 6 Kr.

Det bemærkes udtrykkeligt, at de anførte Priser for Sygekassernes Standardbrille er beregnet for Brilller med Glasstyrke indtil + eller ÷ 4. For Brilller med Glas af større Styrke eller med særlig Slibning — for Bygningsfejl — forhøjes Prisen efter en i Overenskomsten med Sygekassen fastsat Skala.

*Til Betaling af nødvendig Lægehjælp til en Interessents Hustru (eller til en kvindelig Interessent) i Anledning af Fødsel ydes der Hjælp af Sygekassen,* hvadenten Jernbanelægen eller en privat Læge har været tilkaldt. For Tiden yder Sygekassen 36 Kr., idet Tilskudet er fastsat til 50 Kr., hvoraf de  $\frac{2}{5}$  er sat i Forbindelse med Pristallet, saaledes at denne Del af Honoraret formindskes eller forhøjes med 10 pCt. for hver 15 Points, hvormed Pristal 264 falder eller stiger. Beregnet efter det i August Maaned 1932 offentliggjorte Pristal (154) udgør Honoraret derfor 36 Kr.

*Jernbanelægerne* har forpligtet sig til ikke i noget Tilfælde af Kassens Interessenter at forlange et højere Honorar for nødvendig Fødselshjælp end det Beløb, der i Henhold til ovenstaaende ydes af Sygekassen.

Sygekassens Bestemmelser Nr. 53 (25) og 143 (115) ophæves.

I Forbindelse med Sygekassens Bestemmelser Nr. 16 meddeles, at Bandagistfirmaet Simonsen & Weels Eftf., Købmagergade 20, København, er optaget blandt Sygekassens Leverandører af Bandager m. m.

*Lægedistrikterne.*

Fra 1. April 1931 varetages Lægetilsynet med 1 G Lægedistrikt af 3 Jernbanelæger, hvis Distrikter betegnes 1 G I, 1 G II og 1 G III.

Interessenterne kan for et Aar ad Gangen (1. April

—31. Marts) vælge mellem de i Distriktet ansatte Jernbanelæger (de kvindelige Interessenter tillige Jernbanelægen i 1 E Distrikt).

Fra 1. Oktober 1932 er der oprettet et nyt Lægedistrikt — Nr. 47 i Søborg.

Distriktet begrænses mod Syd-Sydvest af Københavns Kommunes Grænse og mod Øst af Slangstrupbanen.

Man henleder Opmærksomheden paa, at *Børn over 15 Aar ikke er berettiget til Hjælp af nogen Art af Sygekassen.*

*Al Forbindelse med Sygekassen afbrydes for Børnenes Vedkommende fra og med den Dag, de fylder 15 Aar. Det er derfor af Vigtighed, at Oplagelse i anden Sygekasse finder Sted saa betids, at vedkommende forinden det fyldte 15. Aar er nydeberettiget i paagældende Sygekasse.* Karenstiden er i statsanerkendte Sygekasser mindst 6 Uger og i statskontrollerede Fortsættelseskasser (Sygekasser for bemidlede) 3 Maaneder. Personer over 14 Aar kan optages som selvstændige Medlemmer saavel i de statsanerkendte Sygekasser som i Fortsættelseskasserne — jfr. Statuttillæg Nr. XIV af 2. Decbr. 1924.

## SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Fra den 1. Maj d. A. fratræder:  
som Bestyrelsesmedlemmer: fhv. Trafikinspektør R. Harboe og Fuldmægtig Chr. Schmidt,  
som Suppleanter for Bestyrelsen: Remisearbejder R. E. Clausen og Kontorchef (Afdelingschef) E. D. F. Terkelsen,  
som Revisor: Trafikkontrolør O. H. N. Heurlin,  
som Revisor-Suppleant: Overassistent R. A. L. C. Olsen.  
Undtagen Kontorchef (Afdelingschef) Terkelsen er d'Hrr. alle villige til at modtage Genvalg.  
Eventuelle Kandidatlistor, underskrevet af mindst 10 Medlemmer, bedes indsendt til Bestyrelsen for Biblioteket, Istedgade 3, 1., København V., inden den 1. Februar 1933.

## SPØRGSMÅL OG SVAR

*Hr. Redaktør!*

Er Signal »Nr. 25 m« lovlig Signal for al Gennemkørsel?

Vi har en Køreplan, som siger, at mange Tog skal passere de og de Stationer, saafremt Toget eller Stationen ikke har Rejsende eller Gods at udveksle. Dette er meget godt; det kan fremskynde Toggangen, gøre Driften billigere og gøre Rejsen mere behagelig for Publikum; man kan jo ifølge Køreplanens Forskrifter blive fri for unødvendige Standsninger.

Men hvilket Signal skal bruges og er det det bedste Signal for denne Slags Tog? Derom er der stærk Tvivl, og den Signalgivning, som bruges, er fuldstændig vilkaarlig, og det, formener jeg, er forkert.

Jeg skal nævne nogle Eksempler fra den daglige Gerning. Nogle Stationer standser altid den Slags Tog og nægter fuldstændig at overholde Køreplanen. Andre Stationer giver Signal til Gennemkørsel, naar der ingen Rejsende eller Gods haves; dette er selvfølgelig rigtigt. Men Stationen *giver* og *kan først give* det Signal ved Togets Passeringstid, og derved fremkommer ofte, at Toget først *standses for Stop* og derefter paa Stationen, fordi Toget har Rejsende eller Gods at afsætte.

Til Slut skal jeg nævne, at efterhaanden bliver der mange Stationer, som stiller Signalet i betimelig Tid paa Indkørsel, og saafremt der ingen Rejsende viser sig inden Togets Passeringstid, vises Signal »Nr. 25 m« mod Toget. Naar dette Signal bliver brugt, skyldes det, at samme Stationer før har brugt Gennemkørselsarmen, hvilke jo er betydelig lettere, men efter at der er stillet Gennemkørsel, kommer der en hel Del Rejsende, som skal med Toget, og skønt det maaske varer 2 Minutter, inden Toget passerer, kan de ikke komme med, da Signalet staar paa Gennemkørsel; disse Mennesker klager og faar Medhold. Stationen faar Besked om at bruge Signal »Nr. 25 m«.

*Motorfører.*

Signal Nr. 25 m skal vises, naar et Tog skal køre igennem en Station, hvis Indkørselssignal *ikke* er udstyret med Gennemkørselsarm, eller hvis *Centralaflaasning er suspenderet*. Dette maa nærmere forstaas saaledes, at følgende Tilfælde kan forekomme:

1) *Stationer forsynet med Gennemkørselssignal og Udkørselssignal.*

I dette Tilfælde vises, naar Anlægget er i Orden, Gennemkørselssignal paa normal Maade og samtidig »Kør« fra Udkørselssignalet. Der er *ikke nogen Hjemmel for i et saadant Tilfælde at vise Haandsignal Nr. 25 m, selv om Stationen maatte finde det bekvemt!* Hvis Centralaflaasningen er afløst paa en saadan Station, og Udkørselssignalerne *ikke er ugyldiggjort, kan Signal Nr. 25 m heller ikke bringes til Anvendelse*, da man selvfølgelig ikke paa et Haandsignal »Kør igennem« kan tage et Tog forbi et Udkørselssignal paa »Stop«. Anderledes derimod, hvis man paa en saadan Station ugyldiggør Udkørselssignalerne under Suspensionen. I saa Fald kan Signal Nr. 25 m anvendes, og skal da anvendes fra yderste modgaaende Sporskifte, men *Hovedreglen er altsaa den, at Signal Nr. 25 m kun maa anvendes, naar Centralaflaasningen er afløst.*

2) *Stationer forsynet med Gennemkørselssignal, men ikke med Udkørselssignal.*

Her gælder i alt væsentlig samme Regler, kun med den Forskel, at man paa et suspenderet Sikringsanlæg kan anvende ovenstaaende Signalgivning.

3) *Stationer forsynet med Indkørselssignal uden Gennemkørselssignal og med Udkørselssignaler.*

Her anvendes ovenstaaende Signalgivning for gennemkørende Tog, *ogsaa naar Centralaflaasningen ikke er suspenderet*, idet der da gives Signal »Kør« saavel for Indkørselssignal som for Udkørselssignal og Signal Nr. 25 m fra Perronen.

Er Sikringsanlægget her afløst, gælder det samme som ovenfor anført: at Haandsignal »Kør igennem« *ikke* kan anvendes, med mindre Udkørselssignalet ugyldiggøres.

4) *Stationer forsynet med Indkørselssignal uden Gennemkørselssignal, og som ikke har Udkørselssignaler.*

Her anvendes for gennemkørende Tog Signal »Kør« fra Indkørselssignalet, suppleret med Haandsignal »Kør igennem«. Der er kun den Forskel paa centralaflaasede og *ikke* centralaflaasede Stationer, at i det første Tilfælde vises Haandsignalet fra Perronen og i sidste Tilfælde fra yderste modgaaende Sporskifte.

Endelig skal bemærkes; det kan da nemt lade sig gøre at standse et Tog af den Karakter, der her omtales, *selv om der er sat Gennemkørsel*, for saa vidt der er kommet Rejsende til Togets Afgangstid. Det lyder da fantastisk, at de Rejsende ikke kan komme med, fordi der er Gennemkørsel. *Vi gaar da ud fra, at man respekterer et Stopsignal.* Endvidere kan vi ikke tro, at Stationerne faar Ordre om at bruge et reglementstridigt Signal.  
*Red.*

**TAK**

I Anledning af min kære Hustrus Ulykke og Død tillader jeg mig ad denne Vej at udtale min hjerteligste Tak til Hovedbestyrelsen og alle de Lokomotivmænd og Afdelinger, der har vist mig venlig Deltagelse.

*Chr. Christensen, Esbjerg.*

Hjertelig Tak for al Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

*A. Schmidt, Herning.*

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum. En særlig Tak til Øst- og Nordjyllands Motorførerafdeling for den smukke Gave.

*A. Bisholdt, Mtf., Øs.*

Paa Randers Afdelingens Festudvalgs Vegne takkes Lokomotivfører, Motorfører samt Lokomotivfyrbødere ved Aalborg, Langaa og Aarhus Afdelinger for deres villige Assistance i Anledning af vor Juletræsfest, ligesom Lokomotivmesteren i Randers takkes for Tilrettelæggningen af Tjenesten saaledes saa mange, som ønskede det, kunde deltage.

*P. U. V.*

*Hjalmar Nielsen.*

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

**Nye Bøger**

Sj.-Palster	191.-Pjn	
16634	15399	Lieberkind, I.: Kragepeter.
16635	15410	Baadsgaard, A.: Sønnerne.
16636	15407	Andersen, Knud: Morild.
16637	15417	Houmann, B.: Lystgas.
16638	15421	Jensen, Thyra: Smaa Besøg.
16639		Heinberg, E.: Da Bente lyttede.
16640	15396	do.: Lille Moster Ruth.
16641	15427	Lütken, V.: Stormen.
16642	15433	Rude, C.: Jeg søger Plads.

- 16643 15418 Hørlyck, H.: Valborg vinder Lykken.  
 16644 15420 do.: Kusinerne.  
 16645 15419 do.: Tornerose.  
 16646 15431 Presskorn-Thygesen, N.: Toppy.  
 15547 Ott, E.: Livsglædens Apostel.  
 16648 15398 Hørlyck, H.: Niam-Niams Fanger.  
 16649 15400 Meyn, N.: Tempo.  
 16650 Presskorn-Thygesen, N.: Fordi jeg er saa grim.  
 16651 15401 Mikaely, L.: Lykkebarnet.  
 16652 15404 Muchadell, Sch. de: Chresten Jungmand.  
 16653 15402 Munch-Stensgaard: Byens Vovehals.  
 16654 Reinhard, C.: Arv og Gæld.  
 16655 15439 Levin, Anna, f. Ferslev: Herman Bangs Journalistaar.  
 16656 15447 Boleslavski, R.: Polens Sønner.  
 16657 15451 Eggers, Olga: Erotik.  
 16658a 15454a Hammerhøj, W.: Petterson & Bendel. I.  
 16658b 15454b do.: do.: II.  
 16659 15459 Lauritzen, P.: Da Solen sank.  
 16660 15461 O'Brien, Kate: Slægt skal følge —.  
 16662 15473 Vollquartz, I.: Julefest.  
 16663 15478 Katz, R.: Glade Dage i den brogede Verden.  
 16664 15436 Vischer, E. & M.: Kammeratægteskabs-Barnet.  
 16665 15412 Boo, S.: Selv i Tider som disse.  
 16666 15472 Ussing, H.: Ingvor Holt.  
 16667 15471 Undset, S.: Ida Elisabeth.  
 16668 15470 Thuborg, A.: Det passer.  
 16669 15469 Søiberg, H.: Fra Hjertets Kringelkroge.  
 16670 15464 Raske Fjed. Ti arbejdende Kvinders Livs-erindringer.  
 16671 15463 Pedersen, S.: Valmuen.  
 16672 15458 Kræmer, E.: Oplevelser.  
 16673 15453 Gunnarsson, G.: Vikivaki.  
 16674 15411 Banke, J.: Vorherres Niels.  
 16675 15450 Egge, P.: Vi uskyldige.  
 16676 15457 Koefoed, K. M.: Bornholms-Ras.  
 16677 15467 Rützebeck, H.: Madame Agujari.  
 16679 Madsen, V.: Det nye Rusland.  
 16680 Krarup, F.: Sindssygdommens Grundtræk.  
 16681 15455 Jamas, W.: Cowboy.  
 16682 15448 Bjergby, N.: Jul hos Apotekerens.  
 16683 15456 Kirk, Ellen: Oprør.  
 16684 15468 Sick, I. M.: Fremmed Fugl.  
 16685 15449 Dudley, O. F.: Munken.  
 16686 15488 Lund, H. H.: Gaden fortæller.  
 16687 15495 Wallace, E.: Ringeren.  
 16688 Schee, I.: Luft under Vingerne.  
 16689 15465 Rode, E.: John Piccolo arver 60 Mill.-Dollars.  
 16690 15487 Knudsen, Jhs.: Lydig.  
 16691 15489 Mannin, E.: En moderne Kvindes Beken-  
 delser.  
 16692 15452 Frederiksen, Karla: Fra Kælder til Kvist.  
 15524a 14097d Lemche, G.: Bækkestrand.  
 16013d 15000d Kamban, G.: Skålholt. IV.



## Medlemslisten

### Optaget som ekstraordinært Medlem:

Pens. Lokomotivfører C. A. Vording, »Dan«, Niels Juelsvej 9, Helsingør.

Pens. Lokomotivfører N. Friholt, Sct. Jørgensgade 26, Slagelse.

Pakhusformand A. S. Pedersen, Ringgade 104, Aarhus.  
 Pens. Lokomotivmester H. K. Nielsen, Aarhus.

## Rettelse til Adressefortegnelsen

### Lokomotivfyrbøderkredsen.

Esbjerg: Kassererens Navn og Adr. rettes til: A. K. P. Berg. P. Gydesvej 28, Bollesager, Esbjerg.

## Personalia

### Forflyttelse efter Ansøgning:

Lokomotivmester II C. A. C. Andersen, Masnedsund, if. Opslag til Slagelse fra 1.—2.—1933.

Lokomotivfører C. P. M. V. Ekelund, Gedser, til Helsingør fra 1.—1.—1933.

Lokomotivfører E. K. R. Jensen, Gedser, til Helsingør fra 1.—1.—1933.

### Afsked:

Lokomotivfører V. Honoré, Fredericia, efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—1933 (min. Afsked).

Lokomotivfører O. C. T. Jensen, Haderslev, efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—1933 (min. Afsked).

### Ordensdekoration:

Lokomotivfører C. G. E. Jensen, Helsingør, er under 21.—12.—1932 af H. M. Kongen udnævnt til Dannebrogsmænd.

### Dødsfald:

Lokomotivfører S. A. Sørensen, Frederikshavn, den 9.—12.—1932.