



33. Aargang N<sup>o</sup> 20

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Oktober 1933

### STATSBANE-FREMSKRIDT

Under ovennævnte Titel havde vi i vort sidste Nummer en Artikel paa, om de Fremskridt Statsbanerne med Hensyn til Hastighed havde iværksat fra 1. Oktober d. A. At vor Velkomst ikke var af en saa begejstret Art, som Dagbladene i Almindelighed gav Udtryk men, som et Eftermiddagsblad gav Udtryk for, var af en syrlig Karakter, og vi gav derfor paa forskellig Maade Bemærkning om nogle Ønsker, Lokomotivmændene nærer, om nogle, efter deres Mening, nødvendige Fremskridt, bl. a. vedrørende Kørselsfordelingen, om Bremsetøjet samt om de fremskudte Signalers Afstand fra Stationssignalet, hvorom vi sagde: »Naar Hastigheden er sat op med 10 km/t og samtidig Vognvægten forøget stærkt, trænger det Spørgsmaal sig kraftigt paa, om de fremskudte Signalers Afstand vedblivende er den rigtige; thi Bremsevejen et saadant Hurtigtog nu skal bruge forinden Standsningen, er forøget ret antageligt«. Vi føjede hertil, at vi vilde hilse med Glæde, om man vilde iværksætte nogle af disse Fremskridt. Der er ikke nogen som helst Tvivl om, at Lokomotivmændene saavel venter, at Kørsel i Flæng med Maskinerne formindskes, at Vandet skiftes saa tit, at det er roligt, at vi faar en fuldt forsvarlig Bremse og endelig, at Signalvæsenet bringes i Overensstemmelse med den Hastighed, Togene nu fremføres.

Et Par Dage efter at vort Blad kom, bragte »Politiken« følgende Notits:

»Afdelingschef Munch begav sig i Gaar ud paa en Rejse til Schweiz, som staar i Forbindelse med, at Statsbanerne omsider vil forlade

Vacuumbremse-Systemet og gaa over til Tryklufsbremserne.

De Sagkyndige har længe været enige om, at Tryklufsbremserne er bedre end Vacuumbremserne, der bl. a. har den Fejl, at deres Diameter i Ledningen er for ringe. De virker derfor ikke saa hurtigt og kraftigt som Tryklufsbremserne, der ogsaa er mere sparsomme i Brugen. De benyttes derfor i de allerfleste europæiske Lande, saaledes i de to Lande, med hvilke vi især udveksler Vogne, Sverige og Tyskland. De Person- og Godsvogne, vi sender derhen, er da ogsaa forsynet med Tryklufsbremser.

Men ellers har vi holdt os til det gamle Vacuum-System, uagtet det ofte har været kritiseret, saaledes, da der en Søndag for nogle Aar siden fandt en Afsporing Sted ved Svaneøllen, der sikkert kunde have været undgaaet, hvis der i Toget havde været Tryklufsbremser. Naar vi ikke før har erstattet Vacuumbremserne med Tryklufsbremserne, har Aarsagen ene været Bekostningen, det vil dreje sig om Millioner, der dog kan fordeles paa flere Aar. Og selv om det koster, vil Udgifterne dog i det lange Løb kunne tjenes ind ved den billigere Drift. Foruden at Sikkerheden bliver større.

Man vil sandsynligvis gaa over til Kunze-Knorr-Tryklufsbremserne, der ogsaa bruges i Tyskland og Sverige og som anses for at være det bedste af de Systemer, der hidtil er kendt. «  
Tres.

Denne Opsats i det udbredte Blad, skrevet af en kendt Journalist, bragte det lønlige og berettigede Haab, som enhver Lokomotivmand

nærer, til at vokse. Desværre viser det sig, at der aldeles ikke er noget om det, men Situationen er den samme, som den har været længe. Statsbanernes Overvejelser er endnu ikke tilendebragte, endskønt Anbringelsen af nogle faa Millioner for Anskaffelsen af en Trykluftbremse i Virkeligheden er en god Forretning, idet den baade betyder billigere Drift, naar den er anbragt, og Arbejde naar den skal anbringes til en Del af de Arbejdsløse, foruden at den, som »Tres« siger, betyder større Sikkerhed. Vi er ganske enige i, at det bør være Kunze-Knorr-Trykluftbremsen, der maa komme, og vi haaber at Dagspressen efterhaanden er klar paa, at naar Lokomotivmændene ønsker en bedre Bremse indført, er det Nødvendigheden der tvinger dem til at fremsætte dette Krav.

Om vor Udtalelse om Bremsen siger *Statsbanernes Afdeling for Bremsesystemer*:

(Det er første Gang, vi hører denne Afdeling nævne.)

»— Det nuværende Vacuumsystem er effektivt og gennemprøvet. Et Eksprestog kan standse paa et Par Hundrede Meter, hvilket er udmærket. Trykluftbremserne har kun Betydning for de lange Tog — altsaa Tog med mange Vogne, men D. S. B. kører nu med korte Tog, og derfor behøver vi ikke Trykluftbremserne. Iøvrigt er der Trykluftbremser i de jyske Jernbanevogne, som kører til de tyske Stationer. De tyske Eksprestog har nemlig Trykluftbremser, og derfor maa vore Vogne, der passerer den tyske Grænse — ogsaa have dette Bremsesystem. Men indenfor vore egne Grænser er Vacuumbremserne tilstrækkelige.«

— — —  
Ja, vist kan et Eksprestog standse paa et Par Hundrede Meter men absolut ikke med 100 km Fart, derimod med 40—50 km.

Angaaende vor lille Bemærkning om Signalvæsenet, har Signalinspektør *Göttsche* fremsat nogle Udtalelser som vi nedenstaaende fremsætter:

»Vi har i Dag forelagt Lokomotivførerens Ønsker for Signalinspektør *O. G. Göttsche* ved Statsbanerne. Signalinspektøren bemærker:

— Statsbanerne har ikke tænkt paa at gøre Forandringer m. H. t. Signalerne. Hastighedsforøgelsen er kun ca. 10 Procent, og vore Signaler er beregnet saa forudseende, at de ogsaa dækker for den forøgede Hastighed. Noget

andet er, at vi maaske kommer til at ændre Signalerne, hvis Hastigheden bliver Genstand for en yderligere Forøgelse, men det ligger jo ikke for i Øjeblikket. Ganske vist kører man paa Banestrækningen Hamborg—Berlin med 150 km Fart, og det er Tidens Krav, at den Tid, der tilbringes i Toget, skal være saa kort og saa behagelig som vel muligt, men endnu har D. S. B. dog ikke taget de 150 km i Timen som Maal!

— Lokomotivførerne ønsker Advarselssignalerne ved Stationerne flyttet længere ud paa Strækningen?

— Ja, men det er ikke paakrævet med den Hastighed, vi kører med nu. Naar et Tog nærmer sig Stationen, saa møder Lokomotivføreren *det første Signal 1000 Meter* fra Stationens Indkørselssignal; *næste Signal er 800 Meter* fra Stationen, derefter følger *Signaler* for henholdsvis *600 og 400 Meter* og dertil kommer saa et Vingsignal. Signalsystemet er saaledes effektivt i enhver Henseende, og jeg tror ikke, at der vilde være noget som helst vundet ved at ændre de bestaaende Forhold. I hvert Fald ikke foreløbig. De nuværende Signaler er udmærkede, og de opfylder fuldt ud alle Krav til alle Sikkerhedstjenesten.

Statsbanernes Gennemsnitshastighed er nu 100 km for alle gennemgaaende Eksprestog paa Sjælland, Fyn og i Jylland.

Kan denne Hastighed yderligere forøges? spørger vi den vagthavende i Statsbanernes Lokomotivafdeling, og der svares:

— Ja, det er der ikke noget i Vejen for. »P«-Maskinerne, der kører paa Sjælland og paa Fyn, kan præstere 120 km, og »R«-Maskinerne, som anvendes i Jylland og af og til ogsaa paa Fyn, kan ligeledes køre med de 120 km i Timen. Derimod kan »K«-Maskinerne (i Jylland) kun køre 100 km. Men som Helhed kan det nuværende Materiel godt tage en Trafik baseret paa 120 km.«

Vi kan vel nok antyde at vi er noget forbavsede over de Udtalelser, som Signalinspektøren har fremsat; han siger bl. a., at det er ikke paakrævet at imødekomme vore Ønsker. Dem kender han aabenbart ikke, thi vi har blot sagt, at Spørgsmaalet trænger sig paa. Man skulde ikke antage, at den Signalinspektør er ansat ved Statsbanerne, naar han vil fremsætte den Paastand, at Lokomotivførerne møder *det første Signal 1000 Meter* fra Stationens Ind-

kørselssignal, det næste Signal 800 Meter fra Indkørselssignalet, derefter følger Signaler for henholdsvis 600 og 400 Meter. — Af dette er kun Paastanden om et Signal 400 Meter foran Stationen rigtig. Det andet, den højtærede Signalmand siger, er noget Sludder, og hvad værre er, han siger dette, skønt han ved bedre. De tre af ham nævnte Signaler paa 1000 m, 800 m og 600 m er Afstandsmærker, der har den Betydning, at de fortæller Lokomotivføreren, hvor langt han er fra Stationen, men de fortæller ham aldeles ikke det bitterste om, hvorledes Stationens Signal er, altsaa om Toget kan fortsætte sin Fart eller ikke, men vi forlanger heller ikke, at Signalinspektøren skal have nogen Forstand paa Brugen af Signalerne, det har Brugerne: Lokomotivførerne. Derimod kunde man maaske forlange af den store Mand, at han ikke gav sig af med at svare en Interviewer paa Spørgsmaal, som han ikke ser sig i Stand til at besvare. Nu maa Signalinspektøren forstaa, at vi er ikke utilfredse med Afstandsmærkerne — men Signaler i Ordets sande Betydning er de ikke og kan altsaa paa ingen Maade hjælpe en Lokomotivfører, hvad angaar Bevarelse af et Togs Hastighed, hvilket i Reglen er nødvendigt, naar det har travlt. Dette kan derimod det *fremskudte Signal*, og det findes kun 400 m foran Stationen. Maaske Signalinspektøren nu kan forstaa, at det, vi sagde i vort forrige Nummer alligevel var rigtig, og det burde Signalinspektøren have gjort sig bekendt med, inden han fortalte Journalisten den Historie, han har fortalt ham, for at afkræfte os.

## LIDT OM UDDANNELSE I FORSKELLIGE LANDE

### *Nationalselskabet for de belgiske Jernbaner:*

Lokomotivpersonalet er pligtig til at deltage i Undervisningstimer angaaende den teoretiske og praktiske Side af deres Tjeneste; denne obligatoriske Undervisning omfatter mindst 2 Timer pr. Maaned; der er indrettet frivillige Kursus paa 50 Timer aarlig for særligt interesserede Tjenestemænd. Frivillig Deltagelse i Foredrag i Undervisningsvogne.

### *Franske Nordbaner.*

Særlig Undervisning i Indretning af Bestemmelsen med og Vedligeholdelsen af Lo-

komotivernes Dele og Apparater. Fejl og Beskadigelse demonstreres paa en Model, idet samtidig forklares, hvorledes de afhjælpes.

Frivillige Foredrag for Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere til Drøftelse af indtrufne Driftsforstyrrelser og større Driftsuheld under Anvendelse af Tegninger, Modeller af de forskellige Lokomotivdele, Signaler, Strækningsmodeller med Signalindretninger.

Aarlig Prøve.

### *Franske Østbane.*

Hver Maaned afholdes i alle Depotværksteder Foredrag om 1) Signalordningen, 2) tjenstlige Bestemmelser for Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, 3) almindelige tjenstlige Forskrifter, 4) Lokomotivets Dele, 5) Fejl og Beskadigelser. Sidstnævnte Foredrag afholdes saa vidt muligt i Forbindelse med praktiske Demonstrationer i Værkstedet.

Aarlig Prøve paa Lokomotiverne.

### *Bulgarske Statsbaner.*

Enmaanedes Kursus; endvidere periodiske Foredrag paa større Stationer.

### *Finske Statsbaner.*

Tekniske Foredrag. Undervisningsvogne.

### *Luxemburgske Prinz-Heinrich Jernbane.*

Foredrag, som er obligatoriske.

### *Polske Statsbaner.*

Periodisk obligatorisk Undervisning.

### *Svejsiske Forbundsbaner.*

Mindst hvert 5. Aar en Prøve i tjenstlige Kundskaber med Eksamination i, hvorledes de paagældende vil forholde sig i bestemte Situationer, og hvilke Forholdsregler han vil træffe.

### *Tjekkoslovakiske Statsbaner.*

Mindst en Gang om Maaneden et fagligt Foredrag til Forklaring af de gældende Forskrifter og nye Fortæelser ved Hjælp af praktiske Eksempler.

Af Foranstaaende kan man i nogen Grad danne sig et Begreb om, paa hvilken Maade Lokomotivpersonalet Uddannelse foregaar ved de omtalte Baner. Ingen af de nævnte Baner har anordnet en Uddannelse svarende til de danske Statsbaners, idet der, som det vil ses, hele Tiden er Tale om Lokomotivpersonale som enten er pligtig til at deltage i en eller anden Undervisning enten obligatorisk eller fri-

villig. Det maa antages at Lokomotivmændene de paagældende Steder ansættes uden at have gennemgaaet noget egentlig Kursus, men til Gengæld maa de f. Eks. baade ved den franske Nordbane og Østbane underkaste sig en aarlig Prøve, og som i Polen underkaste sig en periodisk Undervisning, i Bulgarien et en Maanedes Kursus og periodiske Foredrag.

Det fremsatte Skema er meget interessant, det viser os, at de forskellige Baners Lokomotivmænd, enten paa den ene eller anden Maade stadig faar Undervisning. Den Maade hvorpaa Undervisningen herhjemme foregaar er vistnok fyldestgørende, man er i hvert Fald klar paa hvorvidt Lokomotivmændene, forinden de begynder deres Tjeneste som Lokomotivmænd, er kendt med de Pligtør, der paa hviler dem, og man er klar paa hvorvidt de kender Lokomotivets Indretning eller ej.

Derimod vilde det vistnok være en god Skik, om man af og til afholdt nogle frivillige Foredrag om nye tekniske Anordninger saasnt de blev anbragt paa Lokomotiverne. Det har i den Henseende skortet en Del, og til Tider har nærværende Blad, saavel gennem Tekst som Illustrationer bidraget til, at den Instruktion, Banerne burde have givet Personalet, ikke er blevet savnet.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

I »Lokomotiv Tidende« af 5. Oktober læser Undertegnede, at Tiden er inde for Medlemmerne at udtale deres Meninger om forskellige Spørgsmaal.

Det første Spørgsmaal, jeg vil tale om, er Damplokomotivet kontra Motorlokomotivet. Den tekniske Udvikling lader sig ikke standse, det maa staa enhver Lokomotivmand klart, men det er Krisetider, vi lever i, og det har ogsaa sin Betydning.

Arbejdsløsheden hærger Landet, det førende Erhverv i Danmark er ude i en meget alvorlig Krise, og Krisen har udviklet sig saaledes, at Landene er afhængige af hinanden paa den Maade, at køber du hos os, køber vi hos dig, derfor mener jeg økonomisk set for Danmark og De danske Statsbaner, at vi burde bruge nogle flere Kul fremfor Olie.

Af Damplokomotiver ejer Statsbanerne 653, hvilket vilde være nok til at besørge den for Tiden værende Trafik, og da de tilsidesatte Damplokomotiver skal forrentes alligevel, burde disse være sat i Gang af to Grunde.

Vi ved alle, at jo flere Kul vi bruger her i Danmark, jo flere Landbrugsprodukter vil vi kunne afsætte i England.

Hvorfor vilde vi kunne afsætte flere Landbrugs-

produkter? Fordi, jo flere Arbejdere, der kommer i Gang i Minedistrikterne, jo mere Smør, Flæsk og Æg vil der blive afsat, da det er den den engelske Arbejder, der forbruger Størstedelen af disse Produkter fra Danmark.

Disse ovenstaaende Kendsgerninger vilde altsaa betyde flere Arbejdere i Arbejde saavel i England som i Danmark, for De danske Statsbaner vilde det betyde forøget Trafik.

Jeg har i Diskussioner med ledende Politikere om ovenstaaende hørt udtale: ja, men Olie faar vi ogsaa fra England, dette er maaske rigtig, men vi ved alle, at der i England ikke bliver produceret Olie, men at den Olie, vi faar derfra, kun bliver raffineret der, men kommer ellers fra Amerika; atsaar de Sterling vi henter hjem for Landbrugsprodukter havner for en stor Del i U. S. A., det Land, som næsten intet køber i Danmark.

Altsaa først bliver den danske Arbejder snydt, derefter det danske Landbrug. Jeg er ogsaa klar over, at den danske Maskinindustri har banket paa Døren ved Minister for offentlige Arbejder, Hr. Friis Skotte, og den har banket haardt for at faa noget Arbejde (Motorvogne), men disse Penge, som er brugt til Motormateriel kunde være brugt til Modernisering af Vognmateriellet, da jeg tror, det er her, De danske Statsbaner skulde sætte ind, for at faa Publikum til at bruge Banerne i større Udstrækning, end Tilfældet nu er.

Disse ovennævnte Betragtninger er ikke bygget paa nogen Statistik, men det er min Overbevisning, at hvis Forholdene var som disse, vilde det være til Gavn for Statsbanerne, den danske Stat og danske Arbejdere.

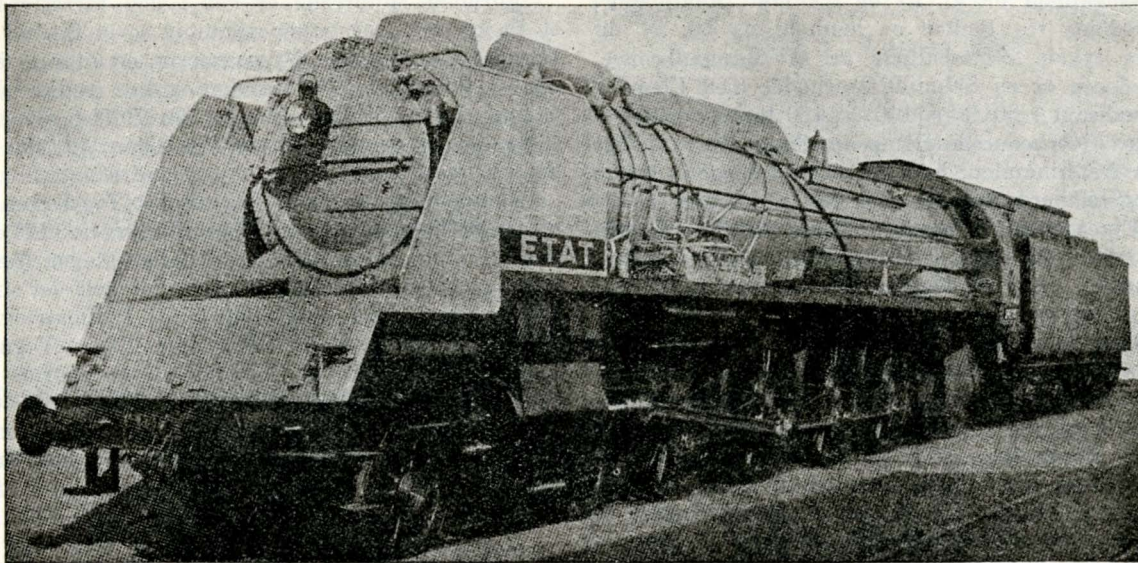
*Johs. Nielsen.*  
Lokofb., Nyborg.

## NYE TRECYLINDREDE LOKOMOTIVER TIL DE FRANSKE STATS BANER

Ifølge engelske Lokomotivfagblade har de franske Statsbaner til at gennemføre Eksprestogene paa den transatlantiske Linie Paris—Cherbourg indsat det første af en ny Serie 2 D 1-Lokomotiver. For kun to Aar siden indsattes nye Lokomotiver af samme Type paa denne Strækning, men disse maa allerede nu vige for sværere Maskiner.

Strækningen Paris—Cherbourg er 371 km med mange Stigninger. Eksprestogene bestaar af 60 Vognladninger og skal føres igennem paa 4 Timer; den fordrede Rejsehastighed er saaledes 93 km/Tim. Til at præstere dette kræves en kraftig Maskine af »Bjærg«-Typen, d. v. s. en mangelkoblet Maskine med stor Accelerationsevne.

Det nye Lokomotiv er paa 2800 H. K. og er det første trecylindrede Lokomotiv med enkelt Ekspan- sion og tillige det første Lokomotiv med mekanisk Fyring i Frankrig. De koblede Aksler er belastet med 20 Tons hver, som bæres af 240 × 280 mm Aksel- søler. Fra den indvendige Højtrykscylinder, hvis



Fransk trecylindret Eksprestogslokomotiv.

Lokomotivets Dimensioner:

Cylinderdiameter (indvendig) .....	570 mm	Hedeflade i Fyrkassen .....	25,2 m <sup>2</sup>
Cylinderdiameter (udvendig) .....	530 mm	Hedeflade i Rørene .....	243,2 m <sup>2</sup>
Slaglængde (indvendig) .....	650 mm	Fordampningshedeflade .....	268,4 m <sup>2</sup>
Slaglængde (udvendig) .....	760 mm	●verhedeflade .....	86,0 m <sup>2</sup>
Drivhjulsdiameter .....	1 940 mm	Total Hedeflade .....	354,4 m <sup>2</sup>
Løbehjulsdiameter .....	970 mm	Kedlens Vandindhold .....	10,0 m <sup>3</sup>
Fast Hjulafstand .....	6 150 mm	Kedlens Dampindhold .....	4,5 m <sup>3</sup>
Total Hjulafstand .....	13 500 mm	Damptryk .....	20 at
Løbeakseltryk (forreste) .....	13,1 t	Tenderens Vandbeholdning .....	34 m <sup>3</sup>
Løbeakseltryk (bageste) .....	19,8 t	Tenderens Kulbeholdning .....	11 t
Drivakseltryk .....	20,2 t	Trækkekraft .....	33,5 t
Risteflade .....	5,04 m <sup>2</sup>	Maksimalhastighed .....	120 Klm./Tim.

Diameter er 570 mm og 40 mm større end de udvendige, overføres Kraften til den forreste koblede Aksel, der er formet som en Krumtapaksel med en Krumtapsøle 250 × 250 mm. Den indvendige Drivstang er kun 1800 mm lang, men dog lang nok til at faa det sædvanlige Forhold mellem Krumtappens og Drivstangens Længde, 1 : 5,5. Fra de udvendige Cylindre overføres Kraften til den næstforreste koblede Aksel, hvorved Drivstangens Længde er blevet 3300 mm. Da Slaglængden i de udvendige Cylindre er 670 mm og Drivhjulenes Diameter er 1950 mm, fremkommer ved en Fart af 120 km/Tim. en Middelstempelhastighed af 8,25 Mtr./Sek. Drivtrykket paa den indvendige Krumtap er 51 Tons, og 44 Tons paa hver af de udvendige; de tilsvarende Krydshovedbolte er henholdsvis 120 og 110 mm. Stempelstængerne er gennemgaaende, og alle Driv- og Kobbeltænger er fremstillet af Nikkelstaal. Alle Cylindrene ligger vandret med Midterlinie i Truckens Centrum.

Som nævnt er den indvendige Cylinder større end de udvendige, men til Gengæld har de udvendige saa meget større Slaglængde, at samtlige Cylindres Slagvolumen er det samme.

Dampen fordeles i Cylindrene af en *Renaud Ven-*

tilstyring med Indstrømningsventilerne anbragt ovenpaa Cylindrene og Udstømningsventilerne under Cylindrene. Ventilerne har dobbelte Sæder og er fremstillet af Nikkelstaal. De styres af en Knastaksel, som løfter de indvendige 21 mm og de udvendige 25 mm. Dampfyldningen kan reguleres fra 0 til 80 pCt. Naar Maskinen løber 120 km/Tim., gør den 325 Omdr./Min. Ventilerne aabnes da ved 5 pCt. Fyldning 3 mm og holdes aabne i en Femtedel Sekund. Under Afspærring kan Indstrømningsventilerne løftes fra Sædet, saa der opnaas en fuldstændig Trykudligning i Cylindrene. Maskinens Aksellejer smøres med en Wakefield Smørepumpe med 16 Stempler. En anden Smørepumpe smører Cylindrene og Ventilerne. Maskinen bremses med Trykluft paa alle Hjulene, samt med en Modtryksbremse.

Kedlen har ved Røgekammeret en udvendig Diameter af 1880 mm, og den største Diameter ved Fyrkassen er 1960 mm. Fyrkassen er af Kobber, 2400 mm lang og 2100 mm bred med skraa Rist. Kedeltrykket er 20 Atm. og Ristefladen 5,04 m<sup>2</sup>. I Fyrkassen findes et 1500 mm langt Forbrændingskammer samt tre Vandrør, som bærer Murbuen. Baade Fyrkassen og Forbrændingskammeret er af 15 mm Kobberplader undtagen Rørvæggen, der er 30 mm tyk, medens

Fyrkassekappen er af 15 og 22 mm Staalplader. Rundkedlens tre Bælter er henholdsvis 20, 21 og 22 mm tykke. Støtteboltene er af Manganbronze. Overhederen er en Schmidt-Overheder med Elementerne anbragt i 30 Stkr. 140 × 180 mm Overhederkedelrør. Overhederens Dampsamlekasser er anbragt adskilt fra hinanden, hvorved det antages, at Overhedningstemperaturen vil stige 20 Grader. Det mekaniske Fyreapparat er en amerikansk »Simplex«, som drives af en 20 H. K. Tvillingmaskine, anbragt paa Fyrpladsen. Vandstandsglassene er *Boizards* Refleksglas.

Lokomotivet har kørt Prøveture fra Sotteville Depot ved Rouen og opnaaet udmærkede Resultater. Det har været udstillet paa St. Lazare Banegaarden i Paris, hvor der til Sammenligning var anbragt et gammelt Tenderlokomotiv, stammende fra den franske Vestbanes første Tid.

F. Spøer.

### ALLEVEGNE OGSAA I AMERIKA

kæmper Jernbanerne imod Krisen og konkurrerende Trafikmidler. I det mægtige Amerika, hvor Jernbanerne har spillet og spiller en uhyre Rolle, kæmpes der imod Bilernes og Flyvemaskinernes Konkurrence. Det er navnlig Passagertrafikken, det er galt med, og Amerikanerne er klar over, hvor der skal sættes ind. Tempoet skal sættes op. Mange Systemer prøves.

Det mægtige Jernbaneselskab »Union Pacific« i U. S. A. har nylig faaet leveret nogle Tog, som ind sættes imellem Chicogo og Los Angelos, og skal kunne køre med en Fart af ca. 140 km i Timen. Et saadant Tog er selvfølgelig i Strømlinieform (se de smukke Linier i nedenstaaende Illustration). Alt frem- og opstaaende saasom Forlygter, Baglygter, Ventilatorer er forsænket, saa at der ikke frembydes noget Sted, hvor Luftstrømmen kan bide sig fast. Toget, som flygtigt betragtet ser ud som én Vogn, bestaar af 3 sammenkoblede Vogne. Dørtrinene, der er til at klappe op, sænkes og hæves automatisk eftersom Dørene aabnes eler lukkes. I den forreste Vogn findes en 12-cylindret Dieselmotor paa 600 HK. Den driver en elektrisk Generator, som igen overfører Strømmen til Motorerne, der sidder paa Vognens Aksler. Toget medfører altsaa sin egen Kraftstation, paa en lignende Maade som hos os. Man er gaaet over til Elektriciteten, bl. a. fordi det er saa overordentlig vanskeligt at afbalancere de frem- og tilbagegaaende Dele paa et Damplokomotiv fuldstændigt, og undgaa de hamrende Stød, som bliver større og større ved stor Fart, og som selv det sværeste Spor ikke kan modstaa i Længden. Der er ingen hamrende Stød, naar Fremdriften besørages af blødtløbende elektriske Motorer.

Foruden Motorerne er der i den forreste Vogn et 10 m langt Jernbanepostkontor og et Bagagerum. Ingen Passagerplads. Passagererne er anbragt i anden og tredje Vogn, 60 i anden og 56 i tredje. I Bagenden af tredje Vogn er der en Buffet, hvor der tilberedes og serveres lettere Maaltider. Alt, som følger Vægten unødvendigt, er bevet ofret.

Sammenlign nu dette Tog med et Tog bestaaende af 10 Pullmanvogne og et Damplokomotiv. 116 Passagerer i det strømliniede, 100 i Damptoget. Vægten viser en kolossal Forskel. 80 Tons for hele det strømlinjede Tog — ikke mere end en af Pullmanvognene vejer — 1000 Tons for Damptoget. Færre Vogne og Aluminiumslegering er Grunden til den enorme Forskel. Endelig er det strømlinjede Tog støvfrit og Luftreguleret, saa det er køligt om Sommeren og varmt om Vinteren. Vognene er forsynet med Kuglelejer.

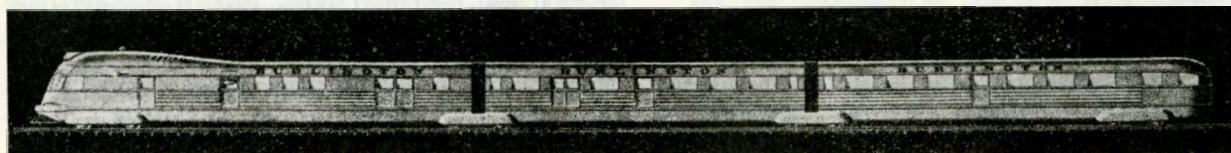
### NY MOTOR DREVET AF BRINT

Da alle flydende Brændstoffer forbrændes i luftformig Tilstand i en Eksplosions- eller Forbrændingsmotor, saa er Gas uden Tvivl et ideelt Brændstof, forsaavidt det drejer sig om Anvendelse i stedfaste Motorer. Paa stedforanderlige Motorer, d. v. s. Motorer paa Køretøjer medfører Brændgassens Anbringelse og Transport saa store Besværligheder, at man maa tvivle om dens Anvendelse.

Nu har en Fabrik i Berlin, Erren-Motor-Aktiesselskab efter 10 Aars Forsøg bragt en Brintmotor paa Markedet, som efter Forlydende skal være godt egnet til Køretøjer. Erren-Motoren adskiller sig kun fra den almindelige Motor ved Ventilen til Indføring af Brinten. Ventilen styres nøjagtig som almindelige Ind- og Udstrømningsventiler, derfor kan Benzins- og Dieselmotoren uden større Omstændigheder ombygges til Brintdrift. Brinten blandes i Cylindren med den ved Stempelslaget indsugede Luftmængde, og Blandingen tændes med et Tændrør.

I Erren-Motoren kan foruden luftblandet Brint ogsaa anvendes andre Gasblandinger og kan indrettes til, efter Ønske at bruge Brint eller Benzin, men Motorens Betydning ligger dog særligt deri, at dens termiske Virkningsgrad ligger over andre Eksplosions- og Forbrændingsmotorer, naar den arbejder med Brint. Paa ældre til Brint ombyggede Motorer er opnaaet en Virkningsgrad paa 33 pCt., men paa nye Motorer kan denne forbedres væsentligt. Brintmotorens Udstødsgas bestaar af 15 pCt. Damp og 85 pCt. Kvælstof og er derfor ganske ufarlig og kan indaandes uden skadelige Virkninger.

Da Brinten skal medføres i en Staalflaske, medfører det en ubekvem Forhøjelse af Vognvægten, og Spørgsmaalet om Fremskaffelsen af den fornødne

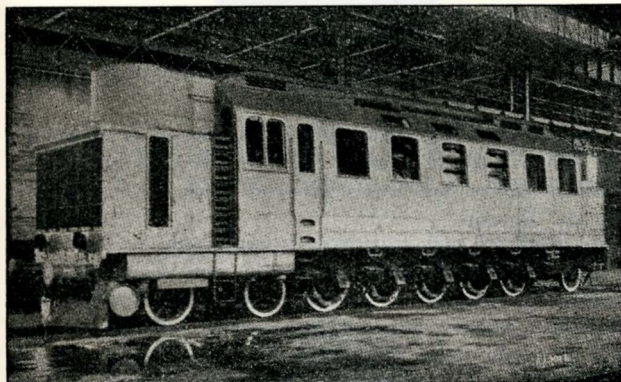


Mængde Brint og dens Pris trænger jo til en nærmere Redegørelse. Saafrømt Brint staar til Raadighed som et Affaldsprodukt fra Grube- og Kulforædlingsværker, staar Brintens Pris godt i Forhold til dens Varmeindhold, og Erren-Motoren kan sikkert regne med udstrakt Anvendelse i Kuldistrikter. Men i Almindelighed plejer en Pris at stige med Efter-spørgslen, saa Erren-Motorens Fordel kan nemt blive det modsatte, navnlig naar man tager Staafmaskens Mervægt med i Betragtning.

*cresc.*

## NYE RUSSISKE DIESELLOKOMOTIVER

I de senere Aar har Firmaet Krupp, Essen, leveret et Antal Diesellokomotiver til Sovjet-Rusland, hvoraf det største var et 2 E 1-Lokomotiv med Motorer paa 1200 H. K. og elektrisk Kraftoverføring. I »The Lokomotive« omtales en ny Levering af diesel-elektriske Lokomotiver til Rusland fra samme Firma, nemlig nogle 300 H. K. Ranger-Diesellokomotiver og et 2 E 1-Godstogslokomotiv. Sidstnævnte hører til de kraftigste Diesellokomotiver, der endnu er bygget. (Se vedstaaende Illustration).



Diesel-Godstogslokomotiv paa 1500 HK.

Det er konstrueret af Krupp og udrustet med 2 Sulzer-Dieselmotorer med en Normalydelse paa 750 H. K. hver. Den totale Kraftydelse, 1500 H. K., overgaas kun af et argentinsk Diesellokomotiv paa 1700 H. K. og et amerikansk paa 2660 H. K. (Se Lok. Tid. Nr. 2, 1930). Ved normal Kraftudvikling gør Motorerne 640 Omdr./Min., men hver af Motorerne kan præstere 825 H. K. i een Time og 860 H. K. i fem Minutter.

Køleanordningen er efter Professor Lomonosoffs Konstruktion, der forøvrigt er anvendt paa alle russiske Diesellokomotiver, anbragt i Lokomotivets Forende. Det store Profilmål paa de russiske Baner, som tillader en Højde paa 5,3 Meter og en Bredde paa 3 Meter, har gjort det muligt at anbringe Motorerne Side om Side i Maskinrummet.

*Memo.*

## LOKOMOTIVMÆNDENES ENKEKASSE

1883 1. August 1933.

blev stiftet den 1. August 1883 og har i Aar bestaaet i 50 Aar. Oprettelsen af Enkekassen skyldes, den dengang meget lille Pension der tilkom Enkerne og den Understøttelse der blev ydet til disse Enker var i mange Tilfælde en stor Hjælp.

Om Enkekassens Stiftelse hedder det ifølge Forhandlingsprotokollen fra den Tid.

Da der ofte iblandt Maskinpersonalet blev udtalt det ønskelige i at sikre deres eventuelle Enker en aarlig Hjælp, formedels den lille Pension, Jernbanens Pensionskasse gav dem Adgang til, blev den Beslutning taget af undertegnede i Juli 1883, at rette en Forespørgsel til Maskinpersonalet om at stifte en privat Enkekasse, og blev Lovene for samme tillige samtidig fremlagte. Det afgav det gunstige Resultat, at Kassen kunde blive erklæret stiftet den 1. August 1883 med et Antal af 64 Medlemmer, nemlig Lokomotivmesteren, samtlige Værkmestre en Depotassistent, 34 Lokomotivførere og 25 Fyrbødere.

Kjøbenhavn den 1, August 1883,

*P. Radich.*

Den saaledes stiftede Enkekasse kom til at hedde: »De sjællandske Statsbaners Lokomotivpersonales private Enkeunderstøttelseskasse«.

Understøttelsen var til at begynde med 100 Kr. aarlig, fra 1. August 1902 blev den forhøjet til 150 Kr., for de Interessenter der havde mindst 20 Aars Medlemsret.

I August 1908 havde Enkekassen bestaaet i 25 Aar og havde da en Formue Kr. 53 309,69 og der udbetaltes i Understøttelser til 22 Enker Kr. 2 141,67 Medlemsantallet var 303. I 1925 havde Enkekassen bestaaet i 42 Aar; i Anledning af en Ændring i Lovene modtog Bestyrelsen en Henstilling fra Forsikringsraadet om at lade foretage en sagkyndig Undersøgelse af Kassens Stilling, og derpaa foretage de nødvendige Ændringer i Lovene. Denne Undersøgelse foretoges af Pensionsforsikringsanstalten og efter det derfra modtagne Svar, indkaldt til Medlemsmøde i »National« den 27. November 1925, med følgende Dagsorden: 1. Meddelelse fra Formanden. 2. Ønsker Medlemmerne Kassen bevaret. 3. Valg af Udvalg. Det blev af de tilstedeværende Medlemmer enstemmigt vedtaget at bevare Kassen, og der nedsattes et Udvalg paa 7 Medlemmer, dertil valgtes Lokf. C. M. Christensen, H. F. Erichsen, P. H. Kohl, Lokfb. Th. Frandsen og Bestyrelsen Lokfb. N. Sørensen, Axel Madsen og Joh. Boysen.

De af Udvalget udarbejdede Love og Forslag om en Kontingentforhøjelse af 50 Øre til 1 Kr. 50 Øre pr. Maaned udsendtes til Afstemning og den 17. December 1926 forelaa Resultatet, de ny Love blev vedtaget af Kassens 478 Medlemmer med 323 Ja og 68 stemte Nej, samtidig forandredes Navnet til »Lokomotivmændenes Enkekasse«.

I Aar hvor Kassen har bestaaet i 50 Aar har den en rentebærende Formue paa Kr. 133 811,52, der ud-

betales i Understøttelser til 87 Enker Kr. 11 540. Der er i Understøttelser ialt udbetalt Kr. 176 671,04.

Af de 64 Medlemmer der stiftede Kassen er endnu 4 bidragydende Medlemmer pens. Lokf. J. D. Dithmar, J. H. Jensen, A. Petersen og C. Rossen.

Foruden at mindes Stifteren P. Radich er der Grund til at mindes Lokomotivmester J. Hansen, som var med i Bestyrelsen i 34 Aar. Som Forretningsfører og Kasserer har pens. Lokf. C. Roosen, C. A. Kirkensgaard og N. Sørensen været det dermed forbundne Arbejde og fortjener Medlemmernes Tak for det uegennyttige Arbejde de har ydet for Enkekassen.

Den nuværende Bestyrelse er følgende:

Lokf. *Johs. Boyesen.* *N. Sørensen.* *J. Junge.*  
*A. Rosenkilde-Laursen.* *Axel Madsen.*

## HIST OG HER

Generaldirektøren for Statsbanerne meddeler Paa Grundlag af Forhandlingerne mellem Trafikministeren og Folketingets Finansudvalg i forrige Rigsdagssamling er der nedsat et Udvalg til Undersøgelse af Statsbanernes Afskrivning og Forrentning med det Formaal paany at søge fastholdt Forrentningskravet til Statsbanerne i det Omfang, som det maa anses for forsvarligt og gennemførligt. Udvalget kan endvidere optage til Behandling andre Spørgsmaal af regnskabsmæssig Natur, der kan have Betydning for Statsbanernes Balance.

Til Formand for Udvalget er udpeget Generaldirektør *P. Knutzen*, og Udvalgets Medlemmer er iøvrigt Folketingsmændene *Olufson*, *Pinholt*, *Korsgaard* og *H. C. Hansen*. Afdelingschef ved Statsbanerne *E. Terkelsen*, Fuldmægtig i Finansministeriet *J. P. C. J. Valbjørn*, Landstingsmand, Forretningsfører *Ch. Petersen* og Overassistent *L. Mortensen*.



## 25 AARS JUBILÆUM



Den 1. November kan Lokof. *O. Rasmussen*, Østergade 48, Struer, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Rasmussen har det meste af de 25 Aar været stationeret i Struer, er vellidt af Kolleger og medansatte, idet han ved sit rolige og lune Væsen altid forstaar at dreje Samtalen hen paa Ting, som han ved, der kan give Anledning til Diskussion.

Struer Afd. bringer dig vor bedste Lykønskning med Tak for godt Samarbejde i Aarene, der svandt.

*C. H.*



Den 1. November kan Lokomotivfører *M. Rasmussen*, Birke Allé 27, Hvidovre, Valby, fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Rasmussen kom paa Værkstedet i København den 23. April 1907, forfremmet til Lokomotivfører den 1. Oktober 1920 i København.

Rasmussen har altid været interesseret i Foreningens Arbejde, har i flere Aar været i Bestyrelsen for Afd. I, og i en Del Aar været med som Repræsentant til D. L. F.'s Kongresser.

Paa Afdelingens Vegne bringes du herved en hjertelig Tak for dit udførte Arbejde, og vi haaber, at du endnu i mange Aar vil tage Del i Arbejdet inden for den Afdeling, du tilhører.

Hjertelig til Lykke paa din Jubilæumsdag.

*J. J.*



Den 1. November kan Lokomotivfører *E. Kirchmann*, Sønderlund, Roskilde, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Jubilæren begyndte paa Værkstedet i København den 1. Maj 1907 og blev ved sin Ansættelse 1. November 1908 stationeret i Langaa.

Det barske, jyske Klima i Forbindelse med Sprogsvanskelighederne og stærk Hjemlængsel tvang Kirchmann til at søge tilbage til Sjælland, og den 1. Oktober 1909 blev han forflyttet til Korsør.

Opholdet her blev heller ikke langvarigt, allerede 1. April 1914 forflyttes Kirchmann efter Ansøgning til Ros-



kilde og fik Lov til at blive her ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører 1. Oktober 1920.

1. November 1928 var der dog atter Bud efter Jubilaren, idet han da blev tvangsforflyttet til Gb., men han blev efter Ansøgning atter flyttet tilbage 1. April 1929.

Jubilaren er en pligtopfyldende og samvittighedsfuld Lokomotivmand, er stærkt interesseret i Organisationsarbejdet og har i flere Aar været Medlem af Afdelingsbestyrelsen, han hører til den rolige »Fløj«, der tænker før de taler, men Ordene kommer da ogsaa med saa meget større Vægt.

I Løbet af de mange Aar har Jubilaren fundet sig mange Venner, som den 1. vil møde op og gratulere, som en af disse vil jeg paa Afdelingens og egne Vegne ønske hjertelig til Lykke og sige Tak for godt Kammeratskab gennem Aarene samt udtale Ønsket om, at Helbredet maa slaa til, saaledes at du endnu en Del Aar maa faa Lov til at virke iblandt os.

P. A. J.



Den 1. November kan Lokomotivfører A. P. Andersen, Nyborg, fejre 25 Aars Jubilæum ved de Danske Statsbaner.

Jubilaren kom som Aspirant til Ng. Værksted, blev forfremmet 1. Nov. 1908 til Lokofyrb. med Station i København, blev senere forflyttet til Slagelse og derefter til Nyborg. Blev forfremmet til Lokof. 1. Oktb. 1920 med Station i Gedser, kom saa 1. Oktb. 1927 tilbage til Nyborg.

Jubilaren har i en Del Aar været Afdm. for Lokofb. Afd., hvilket Hverv han udførte til Medlemmernes fulde Tilfredshed. Jubilaren er ogsaa en kendt Personlighed paa Kongresserne, hvor han deltog meget ofte i Debat-terne. Som Lokof. er Jubilaren en dygtig og ligevægtig Natur, som ikke bringes ud af Fatningen i sin Gerning.

Vi bringer dig vore hjerteligste Lykønskninger paa Højtidsdagen med Ønsket om godt Kammeratskab ud i Fremtiden.

Paa fynske Lokomotivmænds Vegne.

M. A.

**BILLEDET AF FHV. GENERALDIREKTØR  
ANDERSEN ALSTRUP**

Som det vil være bekendt, nedsattes der efter Generaldirektør Andersen Alstrups Afgang en Komité, der foranstaltede en Indsamling til et Maleri af den afgaaede Generaldirektør.

Dette Maleri er nu ophængt i Generaldirektoratets Fællesmødesal, hvor det kan bese i nogen Tid ved Henvendelse til Trafikkontrolør Roed (Generaldirektørens Sekretær).

I den Anledning har den fhv. Generaldirektør udsendt følgende til Statsbanernes Tjenestemænd:

Det Maleri af mig, hvortil Midler er fremskaffet ved en Indsamling indenfor Etaten, er nu fuldført og afleveret til Generaldirektoratet. Jeg vil da gerne benytte Lejligheden til at rette en varm Tak ikke alene til den Komité, der har taget Initiativet til Indsamlingen, men ogsaa til de mange Ansatte, som ved at yde Bidrag har hædret mit Eftermæle indenfor Etaten. At Indsamlingen har givet et saa godt Resultat, at der tillige kan blive noget tilovers til de Fonds, som yder Hjælp til trængende Enker, Pensionister og Ansatte, har naturligvis ogsaa glædet mig meget.

København, den 9. Oktober 1933.

Andersen Alstrup.



*De østrigske føderative Jernbaner bliver fascistiske.*

Som man vil huske er General Vaugoin blevet udnævnt til Præsident for de østrigske føderative Jernbaner. Han har paabegyndt sit Hverv med at rette en Dagsorden til Jernbanemændene, som i al Korthed gaar ud paa følgende: Østrig over alt. Derfor retter Direktionen for de østrigske fød. Jernbaner en Appel til Jernbanemændene om at tilslutte sig den nationale Front (Vaterländischer Front). Denne Appel er hverken mere eller mindre end en Tvangsforholdsregel overfor Jernbanemændene rettet mod deres Meningsfrihed, deres Borgerrettigheder, mod Retten for den enkelte om at organisere sig i Henhold til sine politiske Anskuelse. Naar de bliver Medlem af den »nationale Front«, skal Jernbanemændene »forpligte sig til ikke at tilhøre nogen Organisation, der staar paa Klassekampens eller Konfessionskampens Grundlag«. Jernbanernes Direktion har meddelt Personalet, at alle Jernbanemænd, der ikke slutter sig til den »nationale Front«, vil miste Direktionens Tillid. Med andre Ord: Alle Jernbanemænd, der *negter at forraade deres Principper, at fornægte Fagforeningerne og Partiet, der har kæmpet for dem i daarlige Tider, vil være mindreværdige.*

Nu til Dags, hvor Jernbanernes Direktion anvender alle de til Raadighed staaende Midler (lovlige . . . . og andre) for at indskrænke Personalet, gør man dem ogsaa mindreværdige, d. v. s., at de til Stadighed har Truslen om *Afskedigelse* over sig. Jernbanernes Direktion sætter Personalet Kniven paa Struben! Hitlers Metoder er ikke værre! De østrigske Jernbaners Metoder er ikke andet end *politisk Afpresning.*

Personale-Direktionen har udsendt en Tjenesteordre med Hensyn til Afskedigelserne i Værkstederne. Paragraf 3 hedder det bl. a., at

»de Folk, der grundet paa en fjendtlig Holdning overfor Staten ikke længere nyder Forvaltningens Tillid, vil blive afskediget«. -

Det vil være tilstrækkeligt at udvide denne Ordre til alle Personalets Kategorier. Og alle Jernbanemænd, der er *mindreværdige*, fordi de vilde blive tro til deres Overbevisning, til deres Parti, til deres Organisation, til Arbejderklassen, — de vil blive *afskediget!*

De østrigske Jernbanemænd er truede!

Da vi kender deres Fortid, er vi overbevist om, at de ikke vil kapitulere før Kampen. Lad os være forberedt paa at yde dem Støtte i Form af vor Solidaritet, i deres og i vor egen Interesse.

\*

#### Amerikanske Jernbaneselskaber kaldes til Orden.

J. B. Eastman, Koordinator for de amerikanske Jernbaner, har mindet de amerikanske Jernbaner om, at det bl. a. er dem forbudt at forhindre Jernbanemændene i at være organiseret efter deres Overbevisning, at financiere de s. k. »Company Unions« (Foretagendens Fagforeninger), at øve Tryk paa Personalet for at slutte sig til disse. Kort sagt anmodes Selskaberne om at afholde sig fra enhver Indblanding paa Fagforeningsvæsenets Omraade.

Det turde være interessant at se, om denne Anmodning vil afføde praktiske Resultater.

\*

#### Ensrettelsen ved Rigsbanen fortsættes.

Under Anvendelsen af »Lovn om Reorganisation af Embedsmandsvæsenet« (den saakaldte Arierlov) har Reichsbahn allerede *uden Pension afskediget* 20 000 Medlemmer af det gamle Jernbanemændenes Forbund, der tilhørte I. T. F., for »statsfjendtlig Holdning«. Man ved, at Forbundets Medlemmer, der var i aktiv Tjeneste, af Reichsbahn blev betragtet som de bedste Tjenestemænd. Nu, da Reichsbahn er »genfødt«, udleverer den de Menesker, der har tjent den længst og bedst, til Elendigheden. Da de er afskediget som statsfjendtlige, opbeholder disse Kammerater ikke en Øre i Understøttelse.

I deres Sted vil Reichsbahn antage 80 000 Folk fra Stormtropperne. Selv om disse vil være ude af Stand til at udføre det Arbejde, der bliver paalagt dem, saa vil de sikkert være mønsterværdige som Slavevogtere. Men det er maaske netop Meningen.

\*

#### Proces i Kanada.

Mon det trækker op til en Kæmperetssag i Kanada? Jernbanemændene nægter stadig at tage inod den 20 pCt.s Lønnedsættelse, som Jernbanerne vil paatvinge dem. Jernbanemændene har muligvis til Hensigt hver for sig at indgive Klage til Domstolen.



#### LOMMEHAANDBOGEN

Vi henleder Opmærksomheden paa, at de Medlemmer, der maatte ønske at komme i Besiddelse af Lommehaandbogen 1934, *nu* maa indsende Bestilling. Samtidig kan vi meddele, at Købere af Lommehaandbogen har fremsat Ønske om at faa indsat flere hvide Sider i Bogen. Der bliver indsat en Kolonne i Kalendersiderne til Kr. og Øre til Brug for det daglige Regnskab. Endvidere er der fremsat Ønske om at faa anbragt en »Lomme« paa Bindets 3. Side.

Alle disse Ønsker vil blive efterkommet. Men husk at bestille Bogen *nu!*

#### »LANTERNEN«

Lanternen afholder Andespil og Bal den 3. November 1933 i Rosinis Selskabslokaler, Gl. Jernbanevej 29—31, Valby. Festen begynder Kl. 19,30 præcis. Det første Spil om en stor Aand begynder og ½ Td. Kartoffler er gratis. Mød derfor præcis! Efter Andespillet fælles Kaffebrød, derefter stort Bal.

NB! Ny Musik. Billetter til Festen kan faas hos Bestyrelsen, hvilket er gratis for Medlemmer med Venner og Bekendte. Mød tafrigt, alle er velkomne.

Bestyrelsen.

#### JUBILÆUMS- OG FESTKASSEN FOR LOKOMOTIVFØRERE I 1. DISTRIKT

afholder sin aarlige Festfrokost for Jubilæarerne af 1933 Torsdag den 16. November d. A. Kl. 12,45 i St. Thomas Selskabslokaler, Frederiksberg Allé 26, København F.

Der serveres: Hamburgerryg med Gemyser, koldt Bord, Øl, Snaps, Kaffe, Kognak, Likører og Cigarer.

Pris, alt iberegnet, Kr. 8,00 pr. Kuvert.

Man bedes tegnè sig paa de i Afdelingerne fremlagte Lister og for Pensionisters Vedkommende bedes Meddelelse sendt undertegnede senest den 8. November d. A.

P. K. V.

Charles S. Christensen,  
Amalie Skrams Allé 13, Valby.  
Telefon Valby 1546 x.

#### TAK

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. Oktober 1933.

M. E. Jensen, Lokf., Gh.

Lokomotivfører- og Motorfører-Afd. i Aarhus. Bestyrelsen og Jubilæumsudvalget og alle, som var med ved min Afskedsfest paa Læseværelset den 12. September, og for den smukke Gave takkes alle hjerteligst.

H. M. Soelc, pens. Lokomotivfører.

Mine Børns og min hjerteligste Tak for al udvist Venlighed og Deltagelse ved min kære Hustrus Død og Begravelse.

H. F. Glim, Lokomotivfører.



Forflyttelse fra 1.—10.—33:

Lokomotivfører C. Leegaard, Tønder, til Nyborg.

**RABATBILLETTER**

til Zool. Have og Badeanstalten København kan faas ved Henvendelse til Kontoret.

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER  
Nye Bøger.**

Sj.-Palster Jyl.-Fyn

16756 15576 Gunnarsson, G.: De Blindes Hus.  
 16757 15577 Hemmershøj-Nielsen, L.: Proletarens Vandreaar.  
 16758 15575 Gran, Trygve: Stormen paa Mont Blanc.  
 16759 15586 Rasmussen, Emil: Blaa Himmel og blodrøde Nelliker.  
 16760 15585 Paludan-Müller, M.: Emigranten paa Gyldensteen.  
 16761 15588 Wohl, Ludwig von: Cornelius Guldens Testamente.  
 16762 15582 Martin, Wyndham: De forsvundnes Klub.  
 16763 15580 Madsen, Børge: Jeg er salig.  
 16764 15584 Oppenheim, Ph.: Det stjaalne Dokument.  
 16765 15587 Simenon, G.: Natten ved Vejkrydset.  
 16766 15583 Michaëlis, Karin: Familien Worm.  
 16767 15601 Nielsen-Stevns, Sara: Sonne.  
 16768 Lauesen, Marcus: Glædens Dag og andre Noveller.  
 16769 15603a »Sapper«: Bulldog-Drummond.  
 16770 15605 Smith, Eleanor: Ballerina.  
 16771 15604 Simenon, G.: Afdøde Hr. Gallet.  
 16772 15313b Galsworthy, John: Blomstrende Vildnis.  
 16773 15620 Edginton, May: Den farlige Leg.  
 16774a 15621a Wallace, E.: Nattens Konge. I.  
 16774b 15621b do.: do. II.  
 16775 15623 Muusmann, C.: Da Storkøbenhavn var lille.  
 16776 15625 Baunvig, Wagner: Bellmann.

16777 15603b »Sapper«: »Den sorte Bande«. Bulldog-Drummond igen.  
 16778 15638 Ellis, E. S.: Nybyggerne paa Flodprammen.  
 16779 15637 Biering, G.: Den blaa Konvolut.  
 16780 15639 Ehrencron-Kidde, A.: Eva og Drengene fra Enghave.  
 16781 15640 Westermann, Percy F.: Blandt Negre paa Guldkysten.  
 16782 Feuvre, A. C.: Krigsekteskab.  
 16783 15646 Speyer, Wilh.: Jeg gaar ud, og du bliver hjemme.  
 16784 15645 Igum, G.: Pyrrhos-Spil.  
 16785a 15642 Dell, Ethel M.: Kærlighedens Sejr. I  
 16785b 15643 do.: do. II.  
 16786 15642 Dam, Christian: Som vi er —  
 15607 Mommsen, Theodor: Römische Geschichte.  
 15610 Hamann, Rich.: Geschichte der Kunst.  
 15616 Buch, Pearl S.: The good earth.  
 15624 Thomsen, Oluf: Menneskets Infektionssygdomme.  
 16787 15654 Herdal H.: Bisser.  
 16788 15655 Orlan, P. Mac.: Med blændende Lanterner.  
 16476b 15236b Buck, P. S.: Sønner (Forts. af »Den gode Jord«).  
 16789 14421 Baum, V.: Sommer ved Søen.  
 16790 15659 Wadsley, O.: Den første Kærlighed.  
 16791 15647 Teilhet, D. L.: Mordet i Luften.  
 16792 15660 Wodehouse, P. G.: I Klenme.  
 16793 15652 Anker, J.: Den sidste Hurdle.  
 16794 15657 Simenon, G.: Pieter fra Letland.  
 16795 14263 Adelon, S.: Flugten fra Kreml.  
 16796 15658 Stagge, M.: Paa Køkkenvejen i Frankrig.  
 16797 15641 Bristol, C.: Ad skjulte Veje.  
 16798 15603c »Sapper«: Tredie Omgang.  
 16800 Gard, R. M. du: Vieille France (fransk).  
 16801 Hurst, F.: Iummox (engelsk).  
 16802 do.: Back Street (engelsk).  
 16803 15666 Snedley, A.: Kun en Kvinde.  
 16804 15668 Fallada, Hans: Lille Mand — hvad nu?  
 16805 15667 Vioux, M.: En Nat i Flammer.  
 16806 15603d »Sapper«: Sidste Omgang.  
 15616b Buck, P. S.: Sons (Forts. af The good earth).  
 Hitler, Adolf: Alein Kampf (tysk).  
 15649 Thorand, J. J.: Jødernes Historie i Omrids.  
 15650 Thaulow, Th.: Livgarden 1908—1933.  
 16807 15669 Aastrup, C. L.: Ellen Linde.  
 16808 15686 Victorin, H.: Ørneungen.  
 16809 15682 Boye, B.: Frøken Fyldepen.  
 16810 15685 Newcome, L. A.: Lincolns Spion.  
 16811 15683 Dimmock, F. H.: I Kamp mod Smuglere.  
 16812 15677 Whipple, D.: Grønnehave.  
 16813 15672 Gudmundsson, G.: Den store Kamp.  
 16814 15673 Gustaf-Janson, G.: Vi overgiver os ikke.  
 16815 15670 Barnes, M. A.: Og Aarene gaar —  
 16816 15684 Jørgensen, G.: 3 × 12.  
 16817 15688 Behrens, Sally: Eventyr.

- |       |       |   |        |        |  |
|-------|-------|---|--------|--------|--|
| 16818 | 15689 | do.: Smaa Historier.  | 16826  | 15704  | Korch, M.: Klokkekilden.                       |
| 16819 | 15697 | Brønnum, N. H.: Iguda.                                      | 16827  | 15712  | Tandrup, H.: En moderne Familie.               |
| 16820 | 15714 | Dahl, V.: Da Mormor gik i Skole.                            | 16505b | 15247b | Paludan, Jacob: Under Regnbuen.                |
| 16821 | 15710 | Russell, A. J.: Kun for Syndere.                            | 15661  |        | Jacobsen, Sigurd: Danmark under den røde Fane. |
| 16823 | 15713 | Ølander, A.: Drømmen om Livet.                              | 15603d |        | »Sapper«: Sidste Omgang.                       |
| 16824 | 15698 | Carlsen-Skiødt, J. C. A.: Da Strandfogden lagde Roret om —. | 15678  |        | Böök, Frederik: Hitlers Tyskland.              |
| 16825 | 15690 | Benzon, Rob. Hugh: Bag Taageslør.                           |        |        |  |

**København**

**LOVE MARGARINE**



**FINESTE KVALITET TIL BORDBRUG**

**Blomsterforretning**

H. Dannenberg.  
Blaagaardsgade 25  
Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979  
Medlemmer erholder 10 pCt.  
Varerne bringes overalt.

**TANDLÆGE**

**S. A. MARTENSEN**  
Tage Hansens Eft.  
Konsultation: 10-8 og 6-7  
Lørdag 10-2.  
Telf. Vester 3330.  
**Enghave Plads 6**

LEDIG

Tandlæge

**FRK. SØRENSEN**  
Konsultation: 10-7.  
Istedgade 69.  
Telf. Vester 906.

**Vejle**

**HUSK**

VEJLE BILLIGSTE  
SKOTØJSFORRETNING

J. O. BANG  
HAMMERSHUS  
Telefon 376

**Blomsterforretningen „LA REINE“**

M. Nielsen  
Gormsgade 17, Vejle  
Telefon 168

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

**Randers**

Cykler - Barnevogne - Radio - Grammofon-Plader

**LUND-JENSEN**  
Taarnegade 3 - Telef. 406

Slagterimaskiner - Køreskole

**Viborg**

Tlf. Gør Deres Indkøb hos Tlf.  
901 MARTIN LAUTRUP 901

Absolut billigst. Største Udvalg.  
Kjoler - Konfektion - Tæpper  
Sengeudstyr - Linoleum - Tricotage  
Leverandør til Lotterierne

**P. ISRAELSEN,**  
Urmager og Guldsmed,  
Gravene 8, Viborg, Telefon 716.

Største Udvalg i  
Jubilæums- og Brudegaver.

**CHR. CHRISTENSEN** Kirkegade 4  
**ISENKRAMFORRETNING** Telefon 271

Randers største  
og billigste

**Beklædnings-Oplag**

**ANTHON NIELSEN - MIDDELGADE 11**

1ste Klasses  
**Kød- og Paalægsforretning.**

P. J. Quist,  
Tlf. 1209. Vestergade 17. Randers.

**Blomsterforretningen**

A. ANDERSEN & SØNNER  
Raadhustorvet 2. Tlf. 80.  
Buketter, Kranse, Dekorationer.

**Horsens**



**Drik  
Horsens  
Øl**

Støt vore  
Annoncører!

**ALF. PEDERSEN**  
Møbelforretningen den høje Butik,  
Kirkegade 16.  
Moderne Møbler 1 stort  
Udvalg til billige Priser.

Køb Deres

**Kolonialvarer  
og Brændsel**

hos  
Vald. Faarborg. Tlf. 1210.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 20. Oktober 1933.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.  
Telefon Vester 3016.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

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