



34. Aargang No. 10

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Maj 1934

GENERALDIREKTØREN OG DR. MED. JARLØVS FOREDRAG

Dr. Jarløvs andet Sted i Bladet gengivne Foredrag om Lokomotivtjenesten er i Dagbladet »Berlingske Tidende« for den 10. ds. omtalt under Overskriften »Er Lokomotivfolkene saa overanstrengte, at den offentlige Sikkerhed staar i Fare? Derefter har Bladet talt med Generaldirektøren, som har udtalt sig saaledes:

— Jeg fandt ikke nogen Anledning til at imødegaa Doktoren, som forøvrigt selv sagde, at han ikke havde noget nærmere Kendskab til Lokomotivfolkernes Arbejdsforhold. Men De kan være overbevist om, at vi overanstrenger ikke vort Personale, og der er ikke Tale om nogen Fare for den offentlige Sikkerhed paa Grund af Lokomotivførernes Træthed!

— Hvor mange Timers daglig Tjeneste har Lokomotiv-Personalet?

— Det ved jeg ikke saa nøje, men Grænsen for en Maanedes Arbejde er i hvert Fald 208 Timer, og der er ogsaa en Række nærmere fastsatte Begrænsninger af den daglige Arbejdstid Gennemsnitligt kører i hvert Fald ingen Mand 8 Timer i Døgnet. Førerne af Rutebiler kører f. Eks. i mange flere Timer end vore Folk. Jeg skulde tro, at Personalet selv, hvis der fandtes nogen Anledning hertil, vilde komme til os for at diskutere Sagerne paa almindelig Vis.

— Hvad mener De om Forslaget om en tidligere og hyppigere Pensionering?

— Vi har en Bestemmelse, som siger, at naar

en Mand skaffer Lægeattest for, at han ikke kan udholde sin Tjeneste, skal han pensioneres, saa snart han forlanger det. Og i øvrigt er der vel næppe noget Land i Verden, som har en bedre Pensionsordning end den danske.

Vi kan ikke afholde os fra at bemærke, at vi finder Generaldirektørens Udtalelser noget besynderlige.

Han siger bl. a., at hvis Personalet havde Anledning til at klage, vilde det nok selv komme til Administrationen. Efter dette skulde man tro, at han overhovedet intet kendte til Lokomotivpersonalets Utilfredshed; men det er jo saaledes, at Generaldirektøren i hvert Fald burde være bekendt med, at Lokomotivpersonalet er endog meget utilfreds baade med de Tjenester, der bydes dem og med Tjenestetidsreglerne. Dette er saa ofte og saa kraftigt kommet til Udtryk her i vort Blad, at det nok skulde være muligt at blive opmærksom paa, at der er noget galt. Det er endnu i frisk Minde, at Turene i 1. Distrikt i Efteraaret 1932 skærpedes saa meget, at de fleste af dem maatte sendes til Generaldirektoratet. Vi skal ikke her komme ind paa en Udredning af hele denne Forhandling, men vil dog anføre, at det uimodsagt blev fastslaet, at planmæssig Anordning af Reserve efter Kørsel er i Strid med Tjenestetidsreglerne. Det fremgaar endvidere af Protokollen over Forhandlingen, at Maskinbestyreren har erkendt, at selv Ture, som kun gav Personalet 160—170 Timers Tjeneste pr. Maaned, kunde være af en saadan Beskaffenhed, at han ikke hidtil havde ment at kunne byde Personalet mere

Tjeneste, men der var nu indtraadt en Forandring heri.

Vi erindrer om, at ogsaa vor nuværende Maskinchef ved Forhandling om en Tur i Aarhus har erkendt, at den, selv om den laa paa et forholdsvis lavt Tjenestetimetal, maatte lettes.

Man maatte derfor gaa ud fra, at Generaldirektøren vidste god Besked. Men det er jo da endelig saaledes, at der ogsaa overfor Generaldirektøren personlig er givet Udtryk for Utilfredshed, og der foresvæver os noget om, at Generaldirektøren ved bemeldte Lelighed holdt for, at Lokomotivpersonalets Tjeneste burde bringes endnu nærmere de 208 Timer, end den er. Det vil altsaa sige, at den burde skærpes.

Sammenholder man dette med en højtstaaende Embedsmands Udtalelse om, at »han virkelig ikke havde Raad til at blive pensioneret allerede nu«, faar man uvilkaarligt den Tanke, at de skærpede Ture alligevel er et Pres fra oven. Men forhaabentlig vil der nu være Sangbund for en Ændring.

Med Hensyn til en tidligere Pensionering, er det ikke nok, at en Mand kan blive afskediget, naar han ikke længere kan udholde sin Tjeneste. Det maa ogsaa være saadan, at han, hvis han maa afgaa fra Tjeneste i en forholdsvis tidlig Alder, kan faa en ordentlig Pension. I saa Henseende fremsatte vi jo overfor Lønningskommissionen Forslag om at der for Lokomotivpersonalets vedkommende blev fastsat særlige Pensionsbestemmelser. Naar man tænker paa, at Generaldirektør P. Knutzen var Sekretær i bemeldte Lønningskommission og altsaa maa forudsættes at have et indgaaende Kendskab til de der behandlede Forslag, forbavses man over, at han med Henblik paa Pensionering og Pensionsberegning for Lokomotivpersonalet, hvorom Berlingske Tidendes Spørgsmaal jo drejede sig, siger, at vi har den bedste Pensionsordning i Verden. Vi meddelte nemlig Lønningskommissionen, at Aldersgrænsen for Lokomotivpersonalet i adskillige europæiske Lande er lavere end for andet Personale — i Sverige og Holland f. Eks. 60 Aar — og at flere Lande enten har særlige Pensionskalaer for Lokomotivpersonalet eller ogsaa Bestemmelser om en større Beregning — f. Eks. 1 Aar—1½ Aar — Tjenesteaarene.

MEDFØRER LOKOMOTIVTJENESTEN SÆRLIGE DISPOSITIONER FOR HJERTESYGDOMME?

Foranlediget ved de tidligere her i Bladet omtalte i Tyskland foretagne Undersøgelser, som viste, at Hjertesygdomme er betydeligt hyppigere blandt Lokomotivpersonalet end blandt den øvrige Befolkning, har vor Organisations Hovedbestyrelse beskæftiget sig med dette Spørgsmaal. Dette medførte bl. a. Drøftelse med den bekendte Hjertespecialist Overlæge Dr. med. Ejnar Jarlov, som endda har den Fordel at have været Jernbanelæge.

Drøftelserne har som et første Resultat givet sig Udslag i et Foredrag, Overlægen holdt i København Tirsdag den 8. ds., hvortil der var indbudt en Række Administrationseksamen samt Jernbanelæger og Politikere. De førstnævnte var, med Generaldirektør Knutzen i Spidsen, næsten alle mødt, men en Del af Politikerne havde maattet sende Afbud paa Grund af Travlhed paa Rigsdagen. Dertil var Medlemmer og Hustruer mødt op i stort Tal.

Selve Foredraget »Lokomotivtjenesten set med Lægeøjne« lod ifølge Foredragsholderens Manuskript saaledes:

Da jeg ved Nytaar 1927 aabnede min Konsultation som Jernbanelæge i København vakte jeg en Del Forargelse og Misfornøjelse ved ikke straks at spørge Folk om deres Sygdom, men om deres Navn, Adresse og Fødselsdag, med andre Ord, jeg søgte at optage saa nøjeagtigt, som det kunde lade sig gøre paa den korte Tid, en Sygejournal over hver enkelt Patient. Det varede ogsaa kun kort Tid, indtil Patienterne indsaa, at man Udspørgen ikke skyldtes Nysgerrighed, men Samvittighedsfuldhed, og at de selv var godt tjent med et saadant Journalsystem. Efterhaanden gik det op for mig selv, at jeg ved fortsat Journalføring maatte kunne yde værdifulde Bidrag til det aabenbart stadig brændende Spørgsmaal om Grænserne for Togfolks og særlig Lokomotivføreres Tjenesteydelse.

Desværre raader jeg ikke mere over Journalmateriale, som jeg efter fire Aars for mig lærerig Tjeneste i Jernbanevæsenet overlod til min Efterfølger; men ved at fremlægge mine Erfaringer og Indtryk her i Aften paa Grundlag af, hvad mit Journalmateriale lærte mig haaber jeg at kunne gøre nogen Gavn, dels ved at pege paa Problemer, som muligvis trænger til lægelig Belysning, og dels ved at pege paa Betydningen af at samle og bearbejde et Journalmateriale over Jernbanefolkenes Helbredstilstand og Tjenesteydelse i Fremtiden.

Jeg skynder mig at bemærke, at min Fremtræden

her er rent lægemæssigt — rent social-medicinsk — betinget, og uden nogen som helst politisk Baggrund, — og jeg anmoder om, at mine Standpunkter maa blive bedømt ud fra denne Synsvinkel, og Politik holdt udenfor Diskussionen.

Den, der som uvidende Privatperson farer af Sted med en Sovevogn gennem Natten i Snestorm og andet Uvejr, gribes vel af og til af Ængstelser saasom: Mon Føreren kan se Signalerne? — Mon han ikke bliver træt? — Mon han ikke bliver medtaget af Kulden o. s. v., o. s. v. — Men man slaar sig til Ro med, at Folkene forstaar deres Fag, at det er raske, stærke Mænd med skarpe Sanser, at deres Tjeneste utvivlsomt er saaledes planlagt, at de altid gaar grundigt udhvilede til deres Arbejde, at de i Betragtning af deres tunge Ansvar selvfølgelig er saa højt gagerede, at de kan tage alt Hensyn til sig selv i deres Fritid, at de har mange Hviledøgn, gode Ferier o. s. v., — og under Forudsætning af, at alle disse Betingelser er opfyldt lægger man sig roligt til at sove.

Efter mit nuværende Kendskab til Jernbanepersonalet lægger jeg mig stadigt trygt til at sove i en Sovevogn, men paa ganske andre Forudsætninger end hidtil. Jeg føler mig ganske overbevist om, at Personalet gør deres bedste, og samtidig gør jeg op med mig selv, at hvis der alligevel sker noget, er jeg dog ikke i Stand til at forhindre det.

Men desværre lægger jeg mig ikke til at sove i den Overbevisning, at Faremomentet er indskrænket til det mindst mulige, og det af flere Grunde. — Jeg kan selvsagt ikke indlade mig paa en Bedømmelse af de tekniske Muligheder til Forøgelse af Sikkerheden, men jeg har rent menneskelige og lægelige Grunde til at tvivle om, at Faremomentet er indskrænket til Minimum. Een af de vigtigste er den, at Togpersonalet, og særlig Lokomotivpersonalet, efterhaanden overbelastes, fordi Teknikkens rivende Udvikling og Tidens stigende Krav til Tempo medfører Arbejdsfordringer, der i en Række Tilfælde nødvendigvis maa overstige Personalets Ydeevne: Personalet er ikke Maskiner, men Mennesker, og er som saadanne underkastet visse Naturlove, som vi ikke kan forandre, og som vi derfor maa bøje os for.

Mine Erfaringer som Jernbanelæge viste mig det. Det var mig paafaldende, at mange Lokomotivfolk led af Nervøsitet, Søvnløshed, Fordøjelsesvanskeligheder, Blodtryksforhøjelse, Hjertetilfælde o. a.; og det var mig paafaldende, hvor ængstelige disse Folk var for at lade sig sygemælde, fordi de frygtede økonomisk Ruin. Dette har foranlediget mig til at interessere mig paa den ene Side for de Krav, der stilles til Lokomotivfolk, og paa den anden Side for de fysiologiske og økonomiske Betingelser, der maa opfyldes, for at Folkene i det hele taget skal kunne være i Stand til at yde, hvad der kræves.

Spørgsmaalet bliver altsaa i et Naaleøjeblik: *Er vore Lokomotivfolks sundhedsmæssige og økonomiske Vilkaar saadanne, at vi til enhver Tid kan vente og forlange, at de yder det bedste?* Og jeg minder samtidig om i hvor høj Grad den sundhedsmæssige Tilstand er afhængig af den økonomiske, — med andre Ord: Problemets to Sider er uadskillelige; derfor

er jeg ikke i Stand til at tale om den lægelige Side af Sagen uden ogsaa at komme ind paa den økonomiske.

Det er en af de store Kunster her i Livet at kunne tænke sig selv i andres Sted og omvendt. Jeg vil derfor nu forsøge at betragte et Paralleltilfælde, som er mig velbekendt, og som maaske vil lette Dem Forstaaelsen af, hvorledes jeg ser paa Sagen. — De læser af og til i Bladene stærkt udhævede, rystende Meddelelser om Kirurger, der under Operationer glemmer »Servietter« — (d. v. s. Gazestykker) — inde i Patienterne, — og De forarges over dette Sløseri. Den sagkyndige er mere tilbøjelig til at beundre, at saadanne Uheld sker saa sjældent under Hensyn til, at Fordringerne til kirurgisk Teknik er vokset saadan i de sidste ca. 30 Aar, at de uheldige Kirurger er kronisk overanstrengt; til denne Overanstrengelse bidrager ogsaa den Omstændighed, at Kirurgerne — i alt Fald her til Lands — ikke er saaledes gageret, at de kan ofre al deres Tid paa Hospitalspatienterne og skaffe sig den fornødne Assistance, — de maa tværtimod personlig gøre en Mængde Arbejde, der lige saa godt kunde udføres af Assistenten, og yderligere maa de drive Praksis for at leve. Kravene til Kirurgerne vokser og vokser parallelt med Videnskabens og Teknikkens Fremskridt, men man glemmer i fornødent Omfang at udruste Kirurgerne saadan, at de kan honorere Kravene paa fyldestgørende Maade.

Det er min Mening, at Forholdene stiller sig paa samme Maade for Lokomotivfolkene: Fordringerne til dem vokser og vokser, men der træffes ikke i fornødent Omfang særlige Foranstaltninger for at underbygge, styrke og stimuler deres Ydeevne. Man synes at nære den Tro, at naar man beregner Tjenestetid og Hviletid er Sagen dermed klaret, men dette er Papirvidenskab og har utvivlsomt i en Række Tilfælde ikke den forudsatte Relation til Virkeligheden, — hvilket rummer en stor Fare for, at der ogsaa undertiden ved Udøvelsen af Jernbanetjenesten vil kunne blive »glemt en Serviet«. Og sker dette til Trods for, at de paagældende har ydet alt, hvad de i det paagældende Øjeblik har været i Stand til, da staar disse Mennesker i den største Fare for at miste deres Stilling og blive draget til Ansvar, — efter min Mening, fordi der er paalagt dem et Ansvar, som intet Menneske til enhver Tid er i Stand til at løfte, og fordi de Forhold, der ydes de paagældende Personer er saadanne, at deres Ydeevne er mindre end den kunde være bedre Betingelse end den kunde være under bedre Betingelser.

Jeg skal ikke komme ind paa Deres Kørselsfordeling, som De selv kender bedre end jeg, men kun holde mig til nogle Hovedlinier ved Deres Tjenestudøvelse.

Deres Tjeneste har først og fremmest den ubehagelige og betydningsfulde Ejendommelighed, at den er ganske uregelmæssig, hvilket medfører, at Hviletiden og tildels Spisetiden ligeledes bliver uregelmæssig. Dette i Forbindelse med, at Tjenesten kræver sin Mand indtil 10—12 Timer i Døgnet med Fridøgn een Gang om Ugen medfører, at dette sid-

ste Timetal maa bedømmes baade med Forsigtighed og Kritik. Det er mig bekendt, at der fra jernbansagkyndig Side er udtalt, at 10—12 Timers Tjeneste af denne Art ikke er meget for en rask Mand, — og dette er sikkert rigtigt.

Men lad os fastslaa, at denne Tjenesteydelse ogsaa kun lader sig præstere af en rask Mand. Spørgsmaalene bliver da: Hvad er en rask Mand? — findes der saa mange raske Mænd i Landet? — og kan de vedblive at være raske under Udøvelsen af denne Tjeneste? Lad os betragte Sagen en Gang med Naturens og Lægens Øjne.

Da vil man først spørge: Hvem garanterer, at Manden er rask? Hertil vil man formodentlig svare: Det er Lægernes Sag!

Dette er sikkert ogsaa rigtigt; men desværre maa vi Læger gøre opmærksom paa, at der er Grænser for, i hvilken Udstrækning Naturen lader sig afsløre selv om Lægevidenskaben har gjort Kæmpefremskridt er vi endnu langt tilbage for Naturen selv, og en lægelig Garanti for, at en Person er rask, maa derfor kun opfattes saaledes, at vi med vor nuværende Undersøgelsesteknik ikke har kunnet konstatere, at han fejler noget. Naar et Menneske for 30 Aar siden mødte hos en Læge for at faa sit Hjerte undersøgt f. Eks., undersøgte Lægen Hjertet ved Hjælp af et Hørerør og erklærede med god Samvitighed Hjertet for sundt, naar Hjertetonerne var, hvad vi kalder »rene«. Men nu ved vi, at mange saadanne Personer havde farlige Hjertesygdomme, der i vore Dage lader sig paavise gennem elektrokardiografiske Undersøgelser og Røntgenundersøgelser, og yderligere ved vi, at disse Sygdomme desværre ogsaa i en Række Tilfælde er til Stede, uden at vi kan paavise dem selv med vore forbedrede Metoder. Og som det gaar med Hjertesygdommene gaar det med mange andre Sygdomme. Der klæber altsaa ved enhver formentlig rask Mand den Risiko, at han lider af en farlig Sygdom, der ikke lader sig afsløre, før den giver Anledning til en Katastrofe; — vi Læger kan ikke yde en 100 pCt. Garanti for den Sygdomsfrihed i symptomløse Tilfælde, og det maa baade vi og andre bøje os for.

Det er i det hele taget uhyre vanskeligt at erklære en Mand for rask, blandt andet fordi ingen med Sikkerhed kan sige, hvor Grænsen mellem Sygdom og Sundhed ligger. Lad os antage, at en Mand er fri for al Nervøsitet, at han har en glimrende Appetit og Fordøjelse, at han til enhver Tid kan lægge sig ned paa Jorden og sove, naar det passer ham o. s. v. En saadan Mand vil vi alle erklære for rask, særlig naar en lægelig Undersøgelse ikke afslører nogen skjult Sygdom. Men for det første kan en saadan Mand endogsaa i yngre Alder falde død om af saakaldt »Hjerteslag« trods sin tilsyneladende Sundhed, — og for det andet maa man spørge sig selv, hvor mange der findes af den Slags. Jeg er ganske overbevist om, at der af saadanne kernesunde Personer ikke findes tilstrækkelig mange til at udfylde de Stillinger i Samfundet, der egentlig kræver en saadan Konstitution, ja næppe en Gang nok til at fylde Lokomotivfolkenes Rammer.

Og for det tredje spørger man sig selv, hvor lang Tid et saadant Helbred kan bevares.

Dette sidste afhænger af mange forskellige Ting, men bl. a. i høj Grad af de ydre Vilkaar, hvorunder den paagældende lever. Lad en saadan Mand i en Aarrække være belastet med et vældigt Ansvar, lad hans Arbejde, hans Hviletid, hans Spisetid falde uregelmæssigt og lad ham især udføre Natarbejde, da skal selv et saadnt sjældent Staalnneske nok blive svækket. Men naar vi nu ikke kan skaffe tilstrækkelig mange af disse ideale Maskinmennesker (som vist nok aldeles ikke eksisterer), bliver vi nødt til at se, hvordan Lokomotivtjenesten maa forme sig for et Gennemsnitsmenneske med Gennemsnitskonstitution, normal Ansvarsfølelse og normalt Sjæleliv i det hele taget.

Da maa vi først erindre, at naar et Menneske har passeret sit 30. Leveaar, er hans Konstitution i Tilbagegang, — allerede da begynder Pulsaarerne saa smaat at forkalke og Leddene saa smaat at stivne, kort sagt Alderstegnene viser sig langt tidligere, end usagkyndige i Almindelighed er klar over; Spørgsmaalet er kun, hvor i Organismen de optræder, og hvor hurtigt de skrider frem. Rammer Forandringerne i Pulsaarerne f. Eks. i en Muskelgruppe, kan de medføre, at denne Muskelgruppe hurtigt bliver træt og volder en Del Smerter ved Anstrengelse, men denne Sygdom rummer ingen Livsfare. Rammes Nyrenes Pulsaarer kan der komme en langsomt fremadskridende Nyresygdom, som spiller en temmelig ringe Rolle for det paagældende Menneskes Helbredstilstand og Levedygtighed; men rammes Hjernens ellers Hjertets Pulsaare, og skrider Forandringerne her nogenlunde raskt frem, er det paagældende Menneske meget stærkt udsat for en Katastrofe. I en Række Tilfælde vil dette kunne afværges ved indgaaende Undersøgelser med regelmæssige Mellemrum og ved Aflastning og Behandling af Patienten, men desværre er det ikke altid muligt at afsløre Aareforkalkningen, før Katastrofen er indtraadt.

Nu vise det sig, at disse og andre Sygdomme er særlig tilbøjelige til at optræde hos Folk, der er udsat for svære aandelige Anspændelser, Skrækmomenter, mangelfuld Hvile, Fordøjelsesforstyrrelser o. a.; og netop disse Farer rummer Lokomotivtjenesten.

Lad os begynde med det sidste, med Fordøjelsesforstyrrelser. Det er vist velkendt, at Lokomotivfolk meget ofte lider af Fordøjelsesforstyrrelser, men hvad Aarsagen hertil er, ved man vist i Almindelighed ikke. — Jeg nærer ingen Tvivl om, at Aarsagen er Nattjeneste. Det er nemlig paavist ved en Række Undersøgelser, som vort hygiejniske Institut lod foretage for en Aarrække siden, at Fabriksarbejdere, der skiftede med Nattjeneste og Dagtjeneste i Perioder, var paafaldende tilbøjelige til at faa Fordøjelsesygdomme under Nattjenesteperioderne. Det samme har jeg i høj Grad erfaret med Sygeplejerske gennem min 20-aarige Hospitalsvirksomhed.

At selv de mest rolige Lokomotivfolk er i høj Grad udsat for Spænding, Ængstelse og pludselige Forskrækkelser, vil næppe nogen benægte. Men Folk i Alminde-

lighed tror vistnok, at dette er ganske betydningsløst, — kun de Sagkyndige ved, at disse Tilstande i høj Grad paavirker Legemets Organer. Der sker nemlig det, at under Spænding, Ængstelse og Skræk udsper et Par smaa Organer, de saakaldte Binyrer, nogle kemiske Stoffer i Blodet; disse Stoffer fremkalder krampagtig Sammentrækning af de fine Blodkars Muskler og andre fine Muskeldele, hvilket medfører at Huden bliver bleg, Blodtrykket stiger, Haa-rene rejser sig o. s. v. Samtidig sker der en stærk Sukkerdannelse i Organismen og andre kemiske Forandringer i Stofskiftet. Man kan næsten sige sig selv, at saadanne Omvæltninger, navnlig naar de gentages hyppigt, maa rumme en vis Fare, og hermed stemmer ogsaa videnskabelige Forsøg. Hvis man i længere Tid indsprøjter Binyrestoffer paa Dyr, saaledes at Blodtrykket holdes forøget, viser det sig, at Dyrene faar en Sygdom, som har en vis Lighed med Menneskets Aarforkalkning, svarende til, at Folk, der er stærkt udsat for Spænding, Ængstelse og Skræk — altsaa for forøget Binyrevirksomhed — er særlig udsat for Aareforkalkning.

Man ser saaledes, at sjælelige Indtryk ikke glider sporløst hen over den, der udsættes for dem, og fra lægevidenskabelig Side rejses derfor i stigende Grad Kravene om ikke at overbelaste Mennesker med sjælelige Indtryk, da en saadan sjælelig Overbelastning og aandelig Overanstrengelse er mindst lige saa farlige som legemlig Overanstrengelse.

En tysk Læge, Dr. *Alkan* ved Franciskus Krankenhaus i Berlin, har — foruden adskillige andre — henledt Opmærksomheden paa dette Fænomens Betydning og skrevet en Bog derom, hvori han bl. a. siger, at det er i vore Dage en Fejl, at betragte legemlige og sjælelige Fænomener hver for sig, idet det legemlige og sjælelige sker samtidig som en uadskillelig Enhed, hvad enten det drejer sig om sunde eller syge. Samtidig hævder han, at man ikke mere har Lov til at betragte Hjernen alene som det Organ, hvortil de sjælelige Fænomener er bundet, men at man ogsaa her skal medregne det saakaldte sympathiske og parasymphatiske Nervesystem, de indre Kirtler, forskellige andre Organer, — kort sagt »alt, hvad vi Læger sammenfatter under Betegnelsen »det vegetative System« — en Idé, som *Alkan* ingenlunde er ene om, men som vel nok deles af alle moderne Videnskabsmænd, der har befattet sig med disse Spørgsmaal. I særlig Grad fremhæver *Alkan* Betydningen af de førnævnte Karmuskler og andre fine Muskler, samt Kirtlerne, i hele dette saakaldte psykofysiologiske Sammenspil, og han nævner ligesom forskellige andre Videnskabsmænd et velkendt Eksempel, nemlig den Form af Sukkersyge, der kan opstaa ganske pludseligt ved en stærk Forskrækkelse, ved en sørgelig Meddelelse eller anden stærk psykisk Paavirkning; Bugspytkirtlen »lammes« ved det sjælelige Indtryk og mister Evnen til at fungere normalt i Fremtiden, hvilket medfører Sukkersygen, idet Bugspytkirtlen leder det normale Sukkerstofskifte.

Alt dette lyder maaske noget teoretisk, men har ikke destomindre stor praktisk Betydning, og det viser sig, at de praktiske Erfaringer stemmer me-

get godt med, hvad man teoretisk maatte vente. Især gælder dette Spørgsmaalet om Aareforkalkningen.

Er Lokomotivfolk — særlig tilbøjelige til at faa Aareforkalkning? — Ja, og endda i en uheldig Form, nemlig Aareforkalkning ved Hjertet. Ingen Jernbanelæge kan undgaa at lægge Mærke til det, og desuden er det statistisk godtgjort paa et stort Materiale fra Martin Luter Krankenhaus i Berlin. Jeg skal ikke her komme ind paa Enkelheder i denne meget grundige Undersøgelsesrække, men blot fremhæve, at medens man fandt at 16 pCt. af Befolkningen over 20 Aar i Almindelighed døde af Hjertesygdom er denne Dødsarsag i 36 pCt. Tilfældet for Lokomotivfolk, og da Lokomotivfolk udvælges efter forudgaaende lægelig Undersøgelse, betyder dette Tal i Virkeligheden mere, end det lyder af. Hvorfor? — Fordi Hjerteklappfejlene, der er medberegnet hos Befolkningen i Almindelighed, spiller en ringe Rolle for det udvalgte Lokomotivpersonale: Det er Aareforkalkning, der først og fremmest medfører Lokomotivfolkernes Hjertesygdomme. Dette er forstaaeligt paa Baggrund af, hvad jeg har meddelt her, særlig naar jeg tilføjer, at svære Temperaturforandringer, langvarige Strabadser og tilfældige Sygdomme bidrager til at svække Organismens Modstandskraft og bane Vejen for Aareforkalkningen.

Hvad kan vi da gøre for at beskytte vore Lokomotivfolk og derved øge Sikkerheden baade for dem og for os selv?

For det første maa der sørges for fornøden Hvile. Det er videnskabeligt fastslaaet, at Træthed er en Forgiftning med kemiske Stoffer, der ophobes i Organismen, fordi de under Arbejdets Udførelse ikke kan udtømmes hurtigt nok. Denne Udskilning af Træthedsstoffer finder Sted under Hvilten og ganske særlig under Søvn. Nu er det en Kendsgerning og et velkendt Fænomen, at Træthed, der skyldes Muskelanstrengelse, medfører en tung og rolig Søvn, men dette er ikke Tilfældet med Træthed, der skyldes Hjerneanspændelse, og det er hovedsagelig denne Form for Træthed, der i denne Forbindelse er Tale om. — Menneskenes Evne til at sove er vidt forskelligt udviklet, og det nytter ikke at de dygtige Sover vil paastaa, at Søvn er en Viljesag. Det nytter heller ikke at ville paastaa, at Træthed altid skal og bør bekæmpes ved Viljeanspændelse; dels kan man naa en Grænse, udover hvilken Viljen ikke kan anspænde Ydeevnen, dels risikerer man, at en saadan voldsom Anspændelse medfører mangelfuld Hvile i den efterfølgende Hvilepause og saaledes er til Skade for den næste Arbejdsydelse. Det er meget karakteristisk, hvad en Lokomotivfører engang sagde til mig: Jeg mærker aldrig Træthed, naar jeg kører, men bagefter!

Dette giver egentlig hele Sagens Betydning i en Nøddeskal: Manden mærker ikke Træthed, men er faktisk overtræt og maa i denne Tilstand præstere mindre god Tjeneste, end han selv er klar over; personlig føler jeg mig overbevist om, at dette maa være Aarsagen til, at veltrænede Lokomotivførere undertiden — omend forbausende sjældent — overser Signaler. Paa den anden Side mærker Manden efter sin

Tjeneste Trætheden under den uheldigst mulige Form, nemlig som en nervøs Ophidselse, under hvilken han stadig i Erindringen gentager den gennemførte Køretur, en Tilstand, som er i høj Grad hindrende for den naturlige sunde Søvn. — Hvis man nu tænker sig, at en saadan Mand havde et roligt, køligt og mørkt Værelse at trække sig tilbage til, vilde de ydre Forhold i høj Grad bøde paa den indre Ophidselse; men i den beskrevne Tilstand er man meget modtagelig for enhver Forstyrrelse, og dette er for Lokomotivføreren saa uheldigt som vel muligt. Hans Sovetid falder Gang paa Gang i andre Menneskers Arbejdstid, hvor han forstyrres af sin Familie og af andre Menneskers Færden; hans Sovetid falder ofte om Dagen, hvor han forstyrres af Lyset, og han kan ikke forbeholde sig en Del af Lejligheden som med hans økonomiske Forhold i Forvejen er lille nok til en Familie. Endvidere maa han tit sove paa fremmede Steder, hvilket erfaringsmæssigt er uheldigt for de fleste, og hans Sovetid er i mange Tilfælde saa kort, at han med den lange Tid, det tager at falde i Søvn efter den anspændende Tjeneste, praktisk taget ikke faar nogen Hvile, før han skal møde paany. Dette kan medføre, at Jernbanelægerne kan se sig nødsaget til i Perioder at behandle Lokomotivfolk med Sovemidler, hvilket maa siges at være et i høj Grad tvæggat Sværd; ganske vist forbedrer det Mandens Søvn, men virker samtidigt nedsættende paa hans Iagttagelsesevne og Hukommelse, saaledes at Midlet, særlig efter en kortvarig Søvn, kan medføre omtrentlig de samme Farer som den mangelfulde Søvn. Jeg har i ikke helt faa Tilfælde været nødsaget til at behandle Lokomotivfolk paa den Maade, og jeg har altid følt mig temmelig uhyggelig til Mode derved. En naturlig Hvile er og bliver det, vi skal stræbe imod, og til dette Formaal maa hensigtsmæssig Planlægning af Tjenesten i Forbindelse med en radikal Forbedring af Lokomotivfolkenes økonomiske Vilkaar være de naturlige og vel nok de eneste brugelige Midler.

Men, som jeg allerede har ladet skinne igennem, kan der ogsaa paa et andet Punkt ydes en betydelig Indsats, nemlig gennem en Revision af Reglerne for Lokomotivfolks Sygemelding og Pensionering. En tilfældig Sygdom virker dels ved selve sin Tilstedeværelse, dels ved at svække Organismen en vis Tid. Derfor kræver enhver Sygdom en vis Tids Rekreation, et Krav som meget ofte ikke respekteres. Saa almindelige Sygdomme som Influenza eller Halsbetændelse svækker i Virkeligheden Organismen meget stærkt for en længere Tid, nedsætter Ydeevnen og baner Vejen for Gigtlidelser og andre Sygdomme. Jeg mener derfor, at alle selv lettere Sygdomstilfælde hos Lokomotivførere burde give Anledning til en passende Tids Sygemelding uden at dette skulde kunne skade Manden økonomisk. Det staar mig klart, at saadanne Sygemeldinger har stor økonomisk Betydning for Foretagendet, men paa den anden Side vilde sikkert mange langvarige Sygemeldinger paa Grund af kroniske Sygdomme og mange tidlige Pensioneringer undgaas herved. Det staar mig klart, at en saadan Ordning kunde give Anledning til Simula-

tion, men det er baade min og andres Erfaring, at Simulation er en meget sjælden Foreteelse blandt Jernbanefolk, at Simulanter vil simulere under alle Forhold, og at fornuftig Iagttagelse i alle Tilfælde vil afsløre Simulationen.

Med Hensyn til Pensioneringen forekommer det mig ogsaa, at Adgangen hertil burde være lettere for Lokomotivfolk end for andet Personale. Netop paa Grund af de daarlige økonomiske Forhold og den meget knapt tilmaalte Pension kan det ikke undgaas, at vi Jernbanelæger i en Række Tilfælde maa lade Folk føre Maskiner, endskønt vi har meget stærk Mistanke om, at disse Mennesker har en indre Sygdom, som ganske vist kan bestaa i en Aarrække uden at skade, men som ogsaa rummer Risikoen for en pludselig Katastrofe. I et saadant Tilfælde vilde vi Læger, naar specialkyndige Kolleger har fastslaaet, at en saadan velbegrunnet Mistanke foreligger, selvfølgelig tjene Samfundet bedst ved at indstille Manden til Afsked; men dette vilde i de fleste Tilfælde betyde Ruin for hans Familie, i Særdeleshed hvis Mistanken opstaar, naar Manden er i Slutningen af Fyrerne eller i Begyndelsen af Halvtredserne, hvilket netop i vore Dage ikke er ualmindeligt. Jeg har flere Gange i en saadan Situation været i et overordentlig ubehageligt Dilemma og følt mig stærkt tynget af mit Ansvar overfor Samfundet, naar jeg paa Grund af, at jeg ikke har kunnet klart bevise en Sygdoms Tilstedeværelse, har undladt at indstille en Lokomotivfører til Afsked, fordi jeg ikke mente at turde paatage mig dette Ansvar overfor ham og hans Familie af økonomiske Grunde; og værre endnu er det naturligvis, naar man ved, at de paagældende virkelig er syge, men nægter at lade sig sygemelde af Frygt for at miste deres Stilling. Hvis man i saadanne Tilfælde bød dem gode økonomiske Vilkaar under Pensionering, lettedes Lægens Ansvar overfor Individet betydeligt, og han kunde da bedre gribe ind til Fordel for den offentlige Sikkerhed. Et særlig godt Eksempel paa denne Situation vil være velkendt i denne sagkyndige Kreds, nemlig det Tilfælde, at en Lokomotivfører i 50 Aars Alderen begynder at lide af Svimmelhedsanfald. Dette kan være temmelig betydningsløst, men kan ogsaa være det første ydre Tegn paa Forkalkning af Hjernens Pulsaarer; og det burde derfor være saaledes at man med god Samvittighed kunde fritage denne Mand for Tjeneste i Fremtiden, saafremt en grundig, sagkyndig Observation medfører begrundet Mistanke om, at Svimmelheden er Tegn til en alvorlig Sygdom. Men som forholdene nu er (vil næppe nogen Jernbanelæge eller Speciallæge turde paatage sig det økonomiske Ansvar overfor Manden og hans Familie ved at indstille ham til Afsked.

Hermed kommer jeg ind paa en tredje Side af Spørgsmaalet om Beskyttelse af Lokomotivfolk og Pasasgerer, nemlig Spørgsmaalet om Eenmandstjeneste. Efter det, jeg her har fremsat kan jeg paa dette Punkt fatte mig i Korthed: Da jeg har vist i hvilken Grad alle og særlig Lokomotivfolk og Folk i lignende Stillinger er udsat, har jeg formentlig samtidig gjort klart, at Lægens Øje maa se med den

dybeste Bekymring paa Fænomenet Eenmandstjeneste. De foreliggende Meddelelser om Ulykker og uhyggelige Situationer som Følge af Eenmandstjeneste harmonerer paa det skønneste med Muligheder, jeg har oprullet, og mekaniske Sikkerhedsforanstaltninger, saasom det meget omtalte »dødmangsgreb«, virker meget lidt overbevisende: Mon ikke Teknikerne overvurderer sig selv en lille Smule, naar de tror at kunne erstatte en saa indviklet og subtil Opfindelse som den menneskelige Organisme med et Haandgreb eller en Pedal? De Teknikere, som for Alvor tænker paa dette, handler utvivlsomt ud fra manglende Viden om den menneskelige Organismes Styrke saavel som om dens Svaghed.

Faren ved Lokomotivtjenesten er, set med Lægeøjne, stor nok, og alt maa gøres for at formindske den, men som Læge maa jeg stærkt protestere imod Fjernelsen af den ene Mand paa Maskinen, hvilket nødvendigvis maa forøge Faren for den ene, som bliver tilbage, og før de mange, han kører for.

I vore Dage, da Raabet safety first begynder at lyde igennem vor tekniske Tids Hvirvelstorm, maa vi ikke glemme nogen Side af den tekniske Udvikling, maa ikke overse et teknisk Fremskridts Mangler, fordi vi blændes af dets Fortrin. — I alt for høj Grad har man glemt det menneskelige Legeme og den menneskelige Sjæl som et uundværligt Led i enhver teknisk Maskine; og til at sikre Trafiken, der stadig tiltager i Tempo og i Omfang, bør vi gaa to Veje: At nedsætte den Nervøsitet, der skabes af Overbelastning af Strafansvar, og paa den anden Side støtte og opmuntre Lokomotivmanden paa Legeme og Sjæl ved at skaffe ham Erstatning — saa vidt muligt — for Udelukkelse af Familieliv og regelmæssig Tilværelse, og i det hele ved at byde ham Vilkaar, der gaar parallelt med hans Ansvar.

Jeg forudser, at den Tid maa være nær, da ethvert Forslag til teknisk Fremskridt ledsages af et sagkyndigt lægeligt-socialt Forslag til Beskyttelse af de Mennesker, som skal være dette tekniske Fremskridts Ofre. — Her har vi nordiske Folk paany en Mulighed for at foregaa andre Nationer med et godt socialt Eksempel, og jeg henstiller, at vi griber denne Mulighed og udnytter den til Ære for os selv og til Gavn for alle.

Som det heraf fremgaar, aabenbarede Overlægen et indgaaende Kendskab til en Del af de Besværligheder Lokomotivtjenesten fører med sig. Foredraget blev da ogsaa stærkt applauderet og Organisationens Formand, Soph. Jensen, kunde med Rette takke for den interessante Udrødning af Emnet. Han udtalte endvidere, at Nattjenesten for Lokomotivpersonalets Vedkommende burde beregnes paa anden Maade end hidtil, og at der burde tages tilbørligt Hensyn til, at der nu er meget mere effektiv Kørsel end før. Forhaabentlig vilde Generaldirektoratets Repræsentanter forstaa, at det, naar Organisationen mødte frem med Forslag om Ændringer

i Tjenestetidsreglerne, var nødvendigt at vise Forstaaelse for Lokomotivpersonalets Krav.

Derefter havde E. Kuhn, L. C. Christensen, Rosenkilde-Laursen og Skødt Ordet for at illustrere Lokomotivtjenesten, Tjenestefordelingerne, Misbrug af Tjenestetidsreglerne m. v. Endelig oplyste Jernbanelæge H. Backer, at den nye Lægelov foreskriver Lægerne at gøre Anmeldelse, hvis Lokomotivførere lider af Sygdomme, som kan medføre Fare under Tjenestens Udøvelse.

MÆRKElige UDTALELSER

I »Politiken« for den 16. ds. findes følgende mærkelige Udtalelser af Lokomotivmændenes Chef, Hr. Maskinchef Munch, til en Interviewer, der spørger:

— De har bestilt fire Lyntog. Hvordan vil de blive anvendt?

— To Tog skal køre mellem København og Aalborg hver Dag, et skal køre mellem København og Esbjerg. Og et af Togene holder vi i Reserve.

— Hvor mange Mand har de paa Førerpladsen?

— Kun een.

— Er det virkelig nok?

— Vi har talt meget om Spørgsmaalet og overvejet alle Punkter ganske nøje. Men vi kom til det Resultat, at *en eneste Mand var det mest betryggende*. Hvis to Mand sidder med samme Opgave, stoler den ene paa den anden og er kun halvvejs aarvaagen. *To Mand kan tale sammen og distrahere hinanden, een Mand forstyrrer ikke sig selv.*

— Han kan blive syg.

— I samme Nu hans Greb omkring Styrehaandtaget slappes, afbrydes Strømmen til Banemotorerne, Bremserne træder i fuld Funktion, og Toget standser øjeblikkelig.

— Hans Opmærksomhed kan glippe.

— Selvfølgelig nder søger vi Lyntogenes Motorførere blandt de allerbedste i hele Staben af Aspiranter. *Han maa altid være lysvaagen, han er nøje prøvet, hans Handlekraft og Reaktionen er fuldkommen sikre. Her er ingen Trivl.* Lyntogenes Motorføring vil blive lagt i Hænderne paa *en eneste Mand*.

— Hvor hurtigt bremses et Motortog?

— Med 120 km Hastighed er Bremselænden omtrent 400 m. Vognene er forsynet med Tromlebremses, i Nødsfald kan Motorføreren sætte en elektrisk Skinnebremse i Funktion, som ved magnetisk Kraft presser en Bremseklods fast paa Skinnerne.

— De mener, vi kan have fuld Tillid til Lyntogene?

— Jeg mener, sagde Maskinchef Munch med et roligt Smil, at Lyntogene bliver sikrere end de gamle Tog. Disse moderne Staalvogne har staaet deres Prøve. De *kan* ikke knuses.

Vi har fremhævet det bemærkelsesværdige i de fremsatte Udtalelser. Maskinchefens Udtalelser staar godt til Generaldirektørens Bemærkninger andetsteds i Bladet.

Maskinchefens Udtalelser om de to Mand paa Maskinen, der distraherer hinanden, viser, hvor godt han kender til det, han taler om. Der er et gammelt Ord, som ikke er blevet mindre sandt, fordi man skal køre hurtigt, at fire Øjne ser mere end to.

Det er ogsaa sandt, at det gaar ikke alle Steder saadan, som det gaar, hvor Maskinchefen er til Stede. Hvem andre kunde tænke at paastaa, at eneste Mand er bedre end to, end Maskinchef Munch.

ELEKTRIFICERINGEN AF KØBENHAVNS NÆRTRAFIK

Som bekendt blev 1. Afsnit af Nærtrafikkens Elektrificering bragt til Afslutning den 3. April d. A. ved Indførelsen af den elektriske Drift paa den saakaldte Ydre Bane Frederiksberg—Hellerup, idet en Del af Togene herfra føres igennem til Klampenborg.

Den 15. Maj d. A. afsluttes 2. Del af Nærtrafikkens Elektrificering med Indførelsen af den elektriske Drift paa Strækningen Hovedbanegaarden—Klampenborg.

Samtidig herved tages tre nye Stationer i Brug, nemlig:

- »Vesterport« mellem Hovedbanegaarden og Nørreport,
- »Nordhavn« ca. 1400 m Nord for Østerport Station og
- »Svanemøllen« mellem Nordhavn og Hellerup.

Den fornødne Plads til Anlæg af Vesterport Station er opnaaet ved en omfattende Omlægning af Sporene i den forsænkede Banegrav mellem Vesterbrogade og Teknologisk Institut. Stationen faar Adgang fra Viadukten fra Gl. Kongevej.

For at lette Udgangen fra Stationen, der forventes at blive benyttet daglig af et meget stort Antal rejsende, forsynes denne med en Escalator leveret af A/S Titan. Ved Siden af Escalatoren forefindes en almindelig Trappe.

Bygningsarbejderne paa Vesterport Station har kostet ca. 140 000 Kr., Escalatoren ca. 45 000 Kr.

Station Nordhavn har Indgang lige ud for Gl. Kalkbrænderivej. Den fornødne Plads til Perronen er tilvejebragt ved at opføre en Støttemur langs Østbanegade, saaledes at det indadgaaende S-Banespor kunde trækkes ud til Gaden og det derved indvundne Areal mellem Sporene anvendes til Trappe, Venterum og Perron.

Stationsbygningen, hvis Indgang ligger i Højde med Gaden, er bygget ind i den høje Banedæmning. Fra Stationsrummet fører en Trappe op til Perronen. Bygningsarbejderne for denne Station andrager ca. 70 000 Kr.

Station Svanemøllen er anlagt umiddelbart Vest for Svanemølleviadukten, der fører Strandvejen over Banen. Adgangen til Stationen sker gennem en Stationsbygning, der ligger i Højde med Gaden, hvorfra man ad en Gangbro med Trapper gaar ned til Perronen. Paa Svanemøllen, der er den billigste af Stationerne, har Udgiften til Bygningsarbejderne andraget ca. 50 000 Kr.

De tre nye Stationer er udført efter Statsbanernes nye Type for Nærtrafikstationer. Adgangen til Stationen sker fra Gaden gennem en Midtergang i Stationsbygningen med Billetsalg paa begge Sider nærmest Gaden, saaledes at de rejsende, efter at have købt Billetter, fortsætter i samme Retning hen til Trappen og derfra videre til Perronen, hvor Billetkontrollen findes.

Foruden Billetsalgene findes i Bygningen forskellige Kiosker — paa Vesterport ogsaa en lille Bar — og Toiletter.

Perronen er en saakaldt Ø-Perron anbragt imellem de spilede Spor. Perronen er iøvrigt forsynet med Perrontag med Læbænke eller for Nordhavns Vedkommende med Ventehal.

Ved Indlægningen af de 3 nye Stationer er Middelstationsafstanden indenfor Østerport formindsket til ca. 1 km, mellem Østerport og Klampenborg til ca. 1,7 km, hvorved Publikums Krav paa korte Afstande til Stationerne maa siges at være tilfredsstillet.

Til Trods for Indlægningen af disse 3 nye Stationer bliver Rejsetiden dog for Strækningen forkortet fra 30 til 22 Minutter.

En yderligere Fordel ved den elektriske Drift er den, at man nu kan gennemføre en saakaldt stiv Køreplan, d. v. s. Togene afaar paa samme Minuttal Dagen igennem, saaledes bliver Afgangstiderne f. Eks. fra Hovedbane-

gaarden for Klampenborgtogene fremtidig 7,05. 7,25, 7,45, 8,05, 8,25, 8,45 o. s. v. I de aktuelle Tider vil der yderligere blive kørt 10 Minutters Tog. Naar man saaledes kender Minuttallet for den Station, man bor ved, behøver man ingen Køreplan. Om Søndagen vil Togene gaa saa hyppigt, at Køreplan er ganske overflødig for de Rejsende.

Paa alle S-Stationer er endvidere anbragt elektriske Ure. For at man kan være sikker paa, at alle Urene gaar ens, hvad der er af stor Betydning for Gennemførelsen af en Køreplan, hvor der regnes med Tidsintervaller paa mindre end $\frac{1}{2}$ Minut, styres Urene paa de forskellige Stationer af et Hovedur opstillet paa Hellerup Station. Fra dette Ur udgaar to Ledninger langs hver Banestrækning (ialt 8 Ledninger). Urene forbindes skiftevis til hver sin Ledning, saaledes at kun Halvdelen af Urene gaar i staa, saafremt der sker Uheld med den ene Ledning.

Indførelsen af den elektriske Drift paa Strækningen Hovedbanegaarden—Hellerup har, foruden de nye Stationsanlæg, krævet Gennemførelsen af meget betydelige Spor- og Byggearbejder bl. a. paa selve Hovedbanegaarden mellem Tietgensbroen og Enghavevej, for at skaffe Opstillingsspor og Remise for de elektriske Togstammer.

Ligeledes er det tidligere Linieblokanlæg fra Hovedbanegaarden til Hellerup, der betjenes med Haandkraft, erstattet med et moderne automatisk Blokanlæg med Daglyssignaler. Naar et Tog kører ind i et Blokinterval skiftes Signalet bag Toget automatisk fra »Kør« grønt Lys til »Stop« rodt Lys. Dette Signal gaar først paa »Kør« igen, naar Toget er kommet ud af Blokintervallet og ind i det næste og Signalet her bag Toget er gaaet paa »Stop«.

Paa Strækningen København—Klampenborg er fra Lovens Vedtagelse og til nu udført Spor-, Stations-, Bygnings- og Sikringsarbejder til et Beløb af ca. 4,1 Mill. Kr., medens Tilvejebringelse af Køreledningsanlægget og den i den Anledning nødvendige Ændring af Svagstrømsanlæg har medført en Udgift paa ca. 1,2 Mill. Kr.

Det skal tilføjes, at Indførelsen af elektrisk Drift paa Ydre Bane gav denne en Trafikstigning i April Maaned paa 175 pCt. Tager vi Helligdagene alene er Stigningen 300 pCt.

STATSBANERNES SOMMERKØREPLAN

Gyldig fra 15. Maj 1934.

Københavns elektriske Nærtrafik.

Den for kort Tid siden indførte Drift paa Strækningen Frederiksberg—Vanløse—Hellerup (Klampenborg), der nærmest var en Afløsning af den bestaaende Motordrift, udvides betydeligt, idet der indlægges 3 elektriske Tog i Timen saavel paa Hverdage som paa Søn- og Helligdage i Tiden fra Kl. 5,53 til Kl. 0,53. Kørslen finder Sted efter faste Tider med Afgang fra Frederiksberg 13,33 og 53 Min. efter fuldt Klokkeslet og med Ankomst til Frederiksberg 11,31 og 51 Min. efter fuldt Klokkeslet.

Paa de aktuelle Tider af Dagen gennemføres de elektriske Tog paa Hverdage til og fra Klampenborg i følgende Omfang:

Alle Tog fra Frederiksberg i Tiden

6,53 til	8,13
11,13 »	12,53 (kun 1/6—31/8)
15,33 »	18,13
23,13 »	23,53 (kun 15/5—31/8)

Alle Tog til Frederiksberg i Tiden

7,51 til	9,11
12,11 »	13,51 (kun 1/6—31/8)
16,31 »	19,11
0,11 »	0,51 (kun 15/5—31/8)

Naar direkte Gennemførelse til og fra Klampenborg ikke finder Sted, er der i Hellerup Forbindelse med Klampenborg fra og til Hovedbanegaarden med henholdsvis 9 og 5 Min. Overgangstid.

Til og fra Holtetog er der som Regel i Hellerup Forbindelse med en Overgangstid paa 5 Min. i Retning til Holte og 1 Min. i Retning fra Holte.

Befordringstiden Frederiksberg—Hellerup er nedfra 19—20 Min. til 17 Min., uanset at Togene ogsaa betjener Vanløse.

Paa Søn- og Helligdage gennemføres alle Frederiksborgtogene til Klampenborg fra Kl. 9,53 til 0,13 og fra Klampenborg fra Kl. 10,26 til 0,46.

Københavns Hovedbanegaard—Klampenborg.

Der indføres elektrisk Drift med 3 Tog i Timen fra Kl. 5,45 til 0,45 i Retningen fra København og fra Kl. 6,21 til Kl. 1,21 i Retningen fra Klampenborg. Togene løber i faste Planer med Afgang fra København 5,25 og 45 Min. efter fuldt Klokkeslet og fra Klampenborg 1,21 og 41 Min. efter fuldt Klokkeslet. Desuden afsendes paa Hverdage et Tog fra Klampenborg Kl. 8,31.

Togtiderne bliver iøvrigt de samme Søndage og Hverdage, idet dog Kørslen om Søndagen paabegyndes 5,25.

Der oprettes nye Holdsteder ved Vesterport, Nordhavn og Svanemøllen.

Befordringstiden bliver uanset Tilkomsten af disse nye Stoppesteder nedbragt fra 28—32 Min. til 22 Minutter.

Opholdene paa Stationerne er begrænset til $\frac{1}{2}$ Min., hvilket kræver hurtig Ind- og Udstigning.

Nordbanen.

Planerne for *Holtetogene* bliver i det væsentligste ogsaa regelmæssige, idet der almindeligvis afsendes Tog fra København 19 Min. over fuldt Klokkeslet og fra Holte 13 Min. over fuldt Klokkeslet. Paa de aktuelle Tider af Dagen løber yderligere Tog.

Paa Strækningen *København—Hillerød* indlægges 4 ny Tog i hver Retning, saaledes at der paa denne Strækning bliver Timeskørsel (undtagen mellem Kl. 20 og 21). Tog afsendes til Hillerød fra København Kl. 5,57, 6,57 og 8,39 samt derefter hver Time 39 Min. efter fuldt Klokkeslet. Yderligere afsendes Tog fra København 16,09. Sidste Tog til Hillerød bliver 0,39 mod nu 0,10.

I Retningen fra Hillerød afsendes Togene fra Hillerød 5,29, 6,21, 7,02, 8,01, 8,45, 9,39 og derefter som Regel 39 Min. efter fuldt Klokkeslet.

Paa Nordbanen oprettes et nyt Trinbræt ved Mørdrup mellem Kvistgaard og Snekkersten.

Paa Søn- og Helligdage er Planerne noget ændrede, og Toggangen er udvidet under Hensyn til den stærke Trafik til og fra Privathanerne i Hillerød.

Kystbanen.

Antallet af Rungstedtog er forøget med 7, hvorved muliggøres at saa godt som alle Kystbanetog kan gennemføres mellem Østerport og Rungsted uden Standsning, saaledes at Befordringstiden for disse Tog forkortes med ca. 10 Min.

Togene, der hidtil om Sommeren afgik fra København H 17,04 og 17,13, afsendes fremtidig 17,08 og 17,15 og alternerer med Standsningerne, saaledes at første Tog standser i Kokkedal, Humlehæk og Snekkersten og sidste Tog i Rungsted, Nivaa og Espergærde. Befordringstiden nedsættes herved.

Malmø-Overfarten.

Paa Grund af Indførelse af elektrisk Drift paa Strækningen Malmø—Stockholm sker der betydelige Ændringer i de svenske Forbindelser, i hvilken Anledning Færgeplanen i nogen Grad omlægges.

Forbindelserne bliver herefter følgende:

København H. Af. 5,25 Stockholm An. 15,57 mod nu 5,26—16,43.

København H. Af. 9,42 Stockholm An. 22,35 mod nu 10,00—7,05 (n. D.).

København H. Af. 14,02 Malmø An. 15,50 mod nu 15,20—17,10.

København H. Af. 19,22 Stockholm An. 6,27 mod nu 19,20—6,18.

Med Forbindelsen fra København 9,42 bliver der dog i Malmø et Ophold fra Kl. 11,30 til 14,22. Dette Ophold har ikke kunnet nedbringes, da en Senerelægning af Færgen er uigennemførlig af Hensyn til Dagens øvrige Sejlads.

Den nye Forbindelse med Afrejse fra København H. Kl. 9,42 til steder Ankomst til Stockholm samme Dags Aften, saaledes at en Dagejse fra København til Stockholm ikke behøver at paabegyndes allerede Kl. 5,25.

I Forbindelse fra København H. 19,22 føres som nu Sovevogn til Stockholm, men denne Vogn løber

over Nässjö—Falköping—Laxå med Afgang fra Malmø 22,05 og Ankomst til Stockholm 8,45, og vil saaledes med Fordel kunne benyttes saavel af rejsende til Stockholm som af rejsende til Värmland. Sovevognsrejsende fra København til Stockholm, der ønsker tidligere Ankomst dertil, kan benytte Sovevognen fra Malmø i Toget 21,50, Stockholm Ank. 6,27. Stockholm Af. 22,45 København H. An. 9,56 mod nu 21,20—10,01.

Malmø Af. 12,25 København H. An. 14,13 mod nu 13,10—15,00.

Stockholm Af. 8,00 København H. An. 18,23 mod nu kun fra Malmø.

Stockholm Af. 13,30 København H. An. 23,53 mod nu 12,12—23,49.

Sovevognen fra Stockholm til København afgaar dog fra Stockholm 21,10, idet Vognen i denne Retning ligeledes føres over Laxå. Rejsende, der ønsker den senere Afgang 22,45, maa benytte den lokale Sovevogn til Malmø, Ank. 7,40 med Forbindelse til København H., An. 9,56.

Den Omstændighed, at Sovevognen føres over en længere Rute, medfører ikke nogen Fordyrelse af Rejsen.

Natten efter Søn- og Helligdage indlægges en Færgetur fra Frihavnen 0,05 til Malmø, An. 1,35. Fra Hovedbanegaarden afsendes Forbindelsestog 23,45.

Frederikssundbanen.

Det hidtil paa Ballerupstrækningen anvendte 2-akslede Motormateriel erstattes med 4-akslede Motorvogne, hvorved opnaas en Nedsættelse af Befordringstiden for flere Tog.

Paa Søn- og Helligdage i Sommerperioden indlægges af Hensyn til Udflugtstrafikken til Frederikssund og Jægerspris et nyt Tog fra København 8,55, med Forbindelse i Vanløse fra Frederiksberg. Toget standser ikke mellem Vanløse og Frederikssund og ankommer til Frederikssund 9,50. I modsat Retning indlægges ligeledes et nyt Tog med Af. Frederikssund 20,09. Det gennemføres uden Standsning til Vanløse og Ankommer til København H. 21,03. I Vanløse direkte Forbindelse til Frederiksberg.

København—Roskilde.

For at skaffe bedre Tider for lokale rejsende paa Strækningen er Planerne for efternævnte Lokaltog ændret saaledes:

Toget København H. Af. 14,15 afsendes først 14,20.

Toget København H. Af. 18,13 afsendes først 18,28.

Toget København H. Af. 19,13 afsendes først 19,16.

I Retning fra Roskilde er der givet Toget, der nu gaar fra Roskilde 18,10, Standsning ved Mellemstationerne, København H. An. 18,59.

Toget, der nu gaar fra Roskilde 18,28, afsendes først 18,56 med Ankomst til København 19,38.

København—Kalundborg.

Det nuværende Motormateriel afløses af den nyeste Motorvognstype, hvorved opnaas en Nedsættelse af Befordringstiden.

Toget Roskilde Af. 6,43 — Kalundborg An. 8,49 planlægges med Af. 6,51 An. 8,26. Fremskyndelse 31 Min.

Toget København H. Af. 11,36 — Kalundborg An. 14,12 senerelægges og fremskyndes. Af. København 12,39 — An. Kalundborg 14,45. Fremskyndelse 30 Min.

Toget Roskilde Af. 19,21 — Kalundborg An. 21,15 planlægges med Af. 19,22 og An. 20,52. Fremskyndelse 24 Min.

Toget Kalundborg Af. 7,04 — København An. 9,47 planlægges med Af. 7,02 og An. 9,24. Fremskyndelse 21 Min.

Toget Kalundborg Af. 9,53 — København An. 12,25 planlægges med Af. 10,00 og An. 12,14. Fremskyndelse 18 Min.

Toget Kalundborg Afg. 13,03 — København An. 16,02 planlægges med Af. 13,00 og An. 15,11. Fremskyndelse 48 Min.

Toget Kalundborg Af. 14,36 — Roskilde An. 16,30 planlægges med Af. 15,19 og An. 16,42. Fremskyndelse 31 Min.

Der indlægges et nyt Motortog fra København 10,06, Kalundborg An. 12,12. Skønt Toget standser ved alle Stationer, er Befordringstiden dog kun 2 Timer 6 Min.

Eksprestoget København Af. 10,40 — Kalundborg An. 12,40 afsendes 10,42 med Ankomst Kalundborg 12,26. Fremskyndelse 16 Min. Ankomsten til Aarhus Havn bliver 16,35, 14 Min. tidligere end nu. Toget standser ikke i Jyderup, og rejsende til denne Station maa benytte det forudløbende, hurtigkørende Motortog fra København 10,06.

Da Eksprestoget paa den jyske Østkyst fremskyndes med tidligere Ankomst til Aalborg og Frederikshavn, bliver der en Nedsættelse af Befordringstiden til Aalborg paa 19 Min. og til Frederikshavn paa 39 Min.

Slagelse—Kalundborg.

4 Damptog i hver Retning erstattes med Motortog, og der opnaas for flere Tog en Nedsættelse af Befordringstiden.

Slagelse—Næstved.

Der indlægges et nyt hurtigkørende Motortog fra Næstved 21,11 til Slagelse, An. 21,54, kun standsende i Dalmose. Der opnaas herved i Næstved Tilslutning fra Eksprestog 100 og i Slagelse til Eksprestog 45. Denne nye Forbindelse medfører en betydelig Afkortning af Rejsetiden fra Lolland-Falster til Fyn og Jylland, idet rejsende fra Nykøbing F. kan afrejse derfra 19,13 i Stedet for 15,00.

I modsat Retning indlægges et Motortog fra Slagelse 21,24 til Næstved, An. 22,23, standsende ved alle Stationer. Toget faar i Slagelse direkte Forbindelse fra Eksprestog 50 fra Jylland.

København—Korsør—Fredericia.

Paa Fyn indlægges et nyt Hurtigtog i hver Retning, nemlig med Afgang Nyborg 7,37, Odense 8,10 og An. Fredericia 9,27 samt Af. Fredericia 21,00,

Odense An. 22,48, Nyborg An. 23,29. Der tilvejebringes herved og ved Indlæggelse af et hurtigkørende Motortog Fredericia—Randers en ny Hurtigtogsforbindelse mellem Fyn og Købstæderne paa Strækningen Fredericia—Randers samt Sidebanerne.

Der foretages nogle mindre Ændringer i Togenes Afgangs- og Ankomsttider for København.

Padborg—Fredericia.

Der indlægges et nyt Motor-Iltog fra Padborg. Af. 7,50, til Fredericia, An. 9,35, og i modsat Retning fra Fredericia 21,20 til Tinglev, An. 23,03. Togene standser kun ved Knudestationerne og har Tilslutning i Vojens, Røde-Kro og Tinglev fra og til Sidelinierne.

I Fredericia opnaas der Forbindelse med nye Hurtigtog paa Strækningen Fredericia—Randers, paa sidstnævnte Station Tilslutning til bestaaende Forbindelser. Det bliver herved muligt at foretage Eendagsrejser mellem sønderjydske Byer og Købstæderne paa den jyske Østkyst med følgende omtrentlige Ophold. I Vejle ca. 10 Timer mod nu 7½ Time, i Horsens ca. 8 Timer mod nu 5½ Time, i Aarhus ca. 7½ Time mod nu 2¼ Time og i Randers 5 Timer (ny Rejsemulighed).

Natforbindelsen fra Jylland til Hamburg vil efter Forhandlinger med tyske Baner blive fremskyndet, saaledes at Forbindelsen, der nu indgaar til Hamburg 10,37, fremtidig ankommer 9,33.

Fredericia—Frederikshavn.

Der indlægges et nyt Motor-Iltog mellem Fredericia og Randers i hver Retning, Afgang Fredericia 9,45 — Ank. Randers 12,40 henholdsvis Af. Randers 17,37 — An. Fredericia 20,45. Togene standser kun ved Bystationerne. Det nordgaaende Tog faar i Fredericia Forbindelse fra det nye Hurtigtog paa Fyn, fra det nye Motor-Iltog fra Padborg samt fra et nyt Motortog fra Eshjerg; i Skanderborg til Silkeborg—Herning, i Langaa til Viborg og i Randers til Frederikshavn. Det sydgaaende Tog faar i Randers Tilslutning fra Nord, i Langaa fra Vest, i Aarhus fra Grenaa og i Skanderborg fra Silkeborg. I Fredericia opnaas Forbindelse med det nye Hurtigtog paa Fyn og til det nye Motor-Iltog i Sønderjylland.

Det nordgaaende Dageksprestog fra Fredericia 15,03 fremskyndes med 7 Min. tidligere Ankomst til Aarhus, 15 Min. tidligere Ankomst til Randers, 17 Min. tidligere Ankomst til Aalborg og 37 Min. tidligere Ankomst til Frederikshavn.

Det blandede Tog fra Fredericia 17,02 Aarhus An. 20,53 fremskyndes 46 Min., idet Ankomst til Aarhus bliver 20,07.

Hurtigtoget 963 (Forbindelsen fra København 14,43), der paa Strækningen Randers—Aalborg fremføres som Damptog med Standsning ved alle Stationer, Aalborg An. 2,09, erstattes paa denne Strækning af et hurtigkørende Motortog, der kun standser i Hobro og ankommer til Aalborg allerede 1,00.

Der indlægges et nyt Motor-Iltog med Afgang Aalborg 6,00, kun standsende i Hobro og Randers, til Aarhus, An. 8,23, hvor der opnaas Forbindelse

til Iltog 926, Aarhus H. Af. 8,30 (København An. 16,13).

Tog 968, der nu afgaar fra Frederikshavn 16,10, afsendes derfra 50 Min. senere og fremskyndes til Randers, hvorfra Afgangstiden bliver som nu 21,40.

Eksprestog 970, Frederikshavn Af. nu 19,20, afsendes 20 Min. senere og fremskyndes til Fredericia med samme Ankomst som nu.

Fredericia—Esbjerg.

Der indlægges et nyt hurtigkørende Motortog med Af. Esbjerg 18,15. An. Fredericia 19,52. I Esbjerg faas Forbindelse fra Nord og i Fredericia opnaas Tilslutning til Fyn samt til Eksprestog 963 til Nord.

I modsat Retning indlægges ligeledes et nyt hurtigkørende Motortog med Af. Fredericia 22,28, An. Esbjerg 0,28. Strækningen faar saaledes et dagligt sent Aftentog.

Det langsomme blandede Tog fra Esbjerg 7,03 til Fredericia, An. 10,06, erstattes af et hurtigkørende Motortog, Esbjerg Af. 7,32 — Fredericia An. 9,23. I Fredericia er der Tilslutning til det nye Motoriltog til Randers.

Haderslev—Vojens.

Togene føres i Haderslev fremtidig til og fra Amtsbanegaarden.

Sønderborg H.—Mønmark Færge—Faaborg.

Da Færgesejladsen udvides forsøgsvis med 1 Tur i hver Retning foretages der forskellige Omlægninger af Toggangen, hvorved der bl. a. tilvejebringes en Morgenforbindelse med Afgang fra Sønderborg By 5,00 til Fyn og Sjælland, An. København 12,20.

I modsat Retning tilvejebringes en tidlig Morgenforbindelse fra Fyn til Als, An. Sønderborg H. 9,53.

Skanderborg—Skern.

Damptog 982, Aarhus Af. 7,00 — Skern An. 10,23, erstattes af en af de nye Motorvogne og fremskyndes med 18 Min. tidligere Ankomst til Skern.

Tog 988, Aarhus Af. 10,04 — Herning An. 14,00 afsendes først fra Aarhus 10,33 og fremskyndes med samme An. til Herning.

Damptog 985, Skern Af. 10,00 — Aarhus An. 13,16, erstattes af en af de nye Motorvogne og fremskyndes noget.

Aarhus Ø.—Grenaa.

Hverdagstoget fra Aarhus Ø. 17,05 — Mørke An. 18,08 inddrages og erstattes af et dagligt Tog Aarhus H. 17,23—Grenaa An. 19,40. Toget har Forbindelse fra Kalundborgskibet samt fra Dageksprestoget fra Fredericia.

I modsat Retning bortfalder Hverdagstoget Mørke Af. 18,10 — Aarhus Ø. An. 19,09 og erstattes af et sent Aftentog fra Grenaa, Afgang 21,20 — Aarhus H. An. 23,25 med direkte Forbindelse til Nateksprestoget til København.

De nye Grenaatog fremføres af en af de nye Motorvogne.

Paa Søndage indlægges et Formiddagstog Afgang

Aarhus H. 10,06—Grenaa An. 12,29; i modsat Retning med Afgang Grenaa 10,41 — Aarhus H. An. 13,20.

Særlige Ferie- og Week-end Tog.

I den kommende Sommerperiode er planlagt en Del *F Tog*, der er optaget i Køreplanerne, nemlig følgende:

Nordbanen.

København H. Af. 15,10 — Hillerød An. 15,53 og København H. Af. 18,35 — Hillerød An. 19,17.

Togene løber den 19. Maj og Lørdage fra 30/6—18/8.

De standser ikke mellem Østerport og Hillerød og har Forbindelse i Hillerød til Frederiksværkbanen.

Kystbanen.

København H. Af. 12,45 — Helsingør An. 13,36 og København H. Af. 15,00 — Helsingør An. 15,51.

Togene løber den 19. Maj og Lørdage fra 30/6—18/8. De standser ikke mellem Østerport og Helsingør og har Forbindelse med Hornbækbanen.

Masnedsundbanen og Falster.

København H. Af. 19,10 — Nykøbing F. An. 21,57.

Løber den 19. Maj og har Forbindelse til Privatbanerne fra Nykøbing F.

Nykøbing F. Af. 18,40 — København An. 21,30.

Løber den 21. Maj og har Forbindelse fra Privatbanerne i Nykøbing.

Kalundborgbanen (Jylland).

København H. Af. 15,05 — Kalundborg An. 16,45 — Aarhus An. 20,35.

Løber 19. og 21. Maj samt Lørdage 30/6—4/8. Det har (undtagen den 21. Maj) i Aarhus Tilslutning til F Tog paa Strækningen Aarhus—Aalborg og Langaa—Skive.

Toget standser ikke mellem København og Kalundborg. I Jylland standser det ved Bystationerne. Skibet anløber ikke Samsø.

Aarhus Af. 18,15 — Kalundborg Af. 22,40 — København An. 0,47 (videreføres til Østerport).

Løber 19. og 21. Maj samt Søndage 1/7—5/8. Toget har i Aarhus paa Søndage 1/7—5/8 Forbindelse fra Skagen (Afgang 12,20) — samt fra Frederikshavn, Afgang 13,18 og fra Aalborg 14,52. Ankomst Aarhus H. 17,40. Den 21. Maj er der ogsaa Forbindelse fra Aalborg.

København—Korsør—Fredericia (Jylland).

København H. Af. 12,45 — Fredericia An. 17,31.

Løber Lørdage 30/6—4/8 og standser ikke mellem København og Korsør samt mellem Nyborg og Strib. Det har i Fredericia Forbindelse til Esbjerg—Ringkøbing.

København H. Af. 23,18 — Fredericia An. 4,25.

Løber Natten mellem Lørdag og Søndag fra 30/6 til 5/8. Det standser ikke paa Sjælland og paa Fyn kun i Odense og har i Fredericia Tilslutning til F Tog til Aarhus, hvor Forbindelsen optages af et Hurtig-

tog til Frederikshavn, An. 11,21, og Skagen, An. 12,15. Toget fra København 23,18 medfører Sovevogn til Aalborg og gennemgaaende Vogn København—Strib samt Fredericia—Skagen.

Endvidere afsendes der den 19. Maj fra København 14,35 og 16,15 F Tog til Jylland.

JERNBANERNES FREMDRIVNINGSMIDLER

Paa Verdenskraftkonferencens Sektionsmøde i Stockholm holdt Byråingeniør S. J. H. Bager ved de svenske Statsbaner et Foredrag om Spørgsmaalet: Damp-, Diesel og elektrisk Drift, som vi gengiver efter udenlandske Jernbanefagblade. Nedenstaaende gengiver vi i det væsentlige Foredraget.

Dampdrift.

Bestræbelserne for at forbedre Damplokomotivet har i de sidste Aartier ført til nye Konstruktioner saasom Stempellokomotiver med meget højt Damptryk, samt Turbinelokomotiver. Men en højere Grad teknisk Fuldkommenhed og den dermed følgende Komplicering af Damplokomotivet har imidlertid medført en Foringelse af den i Jernbanedrift saa ønskværdige Sikkerhed, saa helt nye Konstruktionsprincipper har svært ved at vise holdbare Resultater. Den nu 100 Aar gamle Grundtype af Damplokomotiver med liggende Kedel og Højtryks-Stempelmaskineri er endnu ikke overgaaet af nogen anden Type, men dog forbedret ved f. Eks. Overhedning af Dampen. Kompoundvirkning, højere Damptryk, Fødevandsforvarmning m. m. Hvis det gælder om at faa den største Effekt pr. Ton Lokomotivvægt, vil Kulbesparelser ved konstruktive Forbedringer med den nuværende Kulpris delvis bortelimineres af forøgede Reparationsomkostninger.

Som et Udtryk for Bestræbelserne for at fremskaffe et driftsikkert, kulbesparende Damplokomotiv kan nævnes et svensk Turbinelokomotiv uden Kondensation, hvilket siden 1932 har været i Drift paa Linien Rekarne—Oxelsösund. En anden interessant Nykonstruktion er et paa en vandfattig Strækning i Argentina indsat Stempellokomotiv med Kondensation. Dette har vist at kunne fremføre et Tog paa 11 000—14 000 Tons 760 km uden Vandtagning.

For at nedbringe Udgifterne til Anskaffelse og Reparationer gennemføres Standardisering af saavel Lokomotivtyper som Enkeltdeler. Endvidere fortjener det at nævnes, at Damplokomotivernes Kørestrækning forlænges, hvilket medfører en Formindskelse af Arbejdet ved Depoterne.

Dieseldrift.

A. Konstruktionsprincipper for Dieselmotorer til Jernbanedrift.

Dieselmotorens høje Virkningsgrad og dens Drift med ikke brandfarlig Olie har tidligt givet Anledning til at anvende den i Jernbanedrift. Det, der ønskes af en for Jernbanedrift brugbar Dieselmotor,

er, at den skal kunne give den størst mulige Effekt med den mindst muligt Vægt og have et lavt Olieforbrug samt være driftsikker. Aktuelle Konstruktionsproblemer er iøvrigt f. Eks. en vibrationsfri Gang, røg- og lugtfri Udstødningssgas og en god Lyddæmpning. Det er imidlertid her som i saa mange andre Forhold, at en Forbedring i en vis Henseende kun kan købes paa Bekostning af noget andet, og i Virkeligheden kan en til et vist Formaal konstrueret Dieselmotor aldrig komme til at besidde alle ideelle Egenskaber, uden at Konstruktionen bliver Resultatet af et Kompromis, hvori visse Egenskaber stilles i Forgrunden paa Bekostning af andre. Ønsker man eksempelvis en usædvanlig lav Vægt, maa man finde sig i, at Motorens Levetid forkortes og Driftsikkerheden bliver mindre.

Med Motorvægtens Formindskelse følger et højt Omdrejningstal samt Anvendelse af første Klasses Raastoffer, der i Forhold til Styrken har den mindst mulige Vægt. Under iøvrigt uforandrede Omstændigheder er en Totakt-Motor lettere end en Firetaktmotor. Omdrejningstal paa indtil 1700/Min. kan fremkomme. Den i Forholdet til Effekten hidtil letteste Dieselmotor er, saa vidt vides, den nye 12-cylindrede 410 HK. Mayback-Dieselmotor med et Omdrejningstal af 1400/Min. og en Vægt af kun 1800 kg inklusive Kompressor, altsaa kun 4,4 kg pr. HK. En lav Motorvægt er særdeles værdifuld for Motorvogne, som anvendes i Trafik med mange Ophold, og tillige hvor det drejer sig om at staa igennem Konkurrencen med Landevejstrafikken. Det synes, at yderligere Fremstød i Teknikken med Hensyn til at fremskaffe de bedste Metallegeringer saavel i Jern som i Letmetal vil kunne komme Dieselmotoren meget tilgode.

I Forbindelse med Motorvægten er tillige Spørgsmaalet om Pladsbehovet af Betydning. Motorlængden kan afkortes ved at anbringe Cylindrene i V-Form — et Princip som ogsaa er anvendt paa den omtalte Mayback-Motor — hvorved Maskineriet dog bliver noget vanskeligere at føre Tilsyn med.

Angaaende Brændselsforbruget kan nævnes, at Forbruget ved samme Mayback-Motor er opgivet til 200 gr/efft. HK. T. ved omtrent $\frac{3}{4}$ Belastning. Ved en i Paris afholdt Prøve med en 800 HK. 6-cylindret Motor var Brændselsforbruget ved $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{2}$ Belastning ca. 170 gr/efft. HK. T.

B. Kraftoverføring til Drivakslerne.

Ved Dieseldrift paa Jernbaner udgør Spørgsmaalet om Kraftoverføring et af de vigtigste Konstruktionsproblemer. Mekanisk Kraftoverføring med Gearhjul eller lignende Anordning anvendes sædvanligvis ikke for større Effekt end 150—200 HK., men forekommer dog i Kombination med Blindaksler og Kobbeltænger til betydelige større Effekter, f. Eks. paa et hos Krupp til Rusland bygget 2-D-2-Lokomotiv paa 1450 HK. Mekaniske Kraftoverføringsanordninger er billige, har relativt lav Vægt og som Regel høj Virkningsgrad, men er udsat for stor Slidtage.

Mest udbredt er den elektriske Overføring med

Anvendelse af Jævnstrøm, som medfører mindre Fare for Personalet og muliggør Anvendelse af et Akkumulatorbatteri til Startning af Dieselmotoren, eller som separat eller med Generatoren som virkende Kraftkilde for Motordrift. Den elektriske Kraftoverføring er let at manøvrere, er driftsikker og muliggør kontinuerlig Hastighedsregulering og fuld Udnyttelse af Effekten paa alle Hastighedstrin. Mod denne Overføring kan gøres de Indvendinger, at den er relativ dyr, har en stor Vægt og at Virkningsgraden ikke er saa høj, da Energien skal omformes to Gange. Et højt Omdrejningstal paa Dieselmotoren nedbringer ikke alene Vægten paa denne, men tillige Generatorens Vægt.

Kraftoverføring med komprimeret Luft paa den Maade, at Trykluft fra en af Dieselmotoren drevet Kompressor driver et Stempelmaskineri som paa et almindeligt Damplokomotiv, er i sin enkelte Udføringsform ikke naaet udover Forsøgsstadiet. Princippet er dog forsøgt i forbedret Form, og i Tyskland og Italien er flere Diesel-Trykluftlokomotiver bygget. Hos Nydquist og Holm, Trollhättan, arbejdes paa et Lokomotiv, paa hvilket Kraften overføres formedelst en Gasturbine, som paa en bestemt Maade drives af Udstødningsgassen og komprimeret Luft fra en af Dieselmotoren drevet Kompressor.

Hydraulisk Overføring giver en kontinuerlig Hastighedsregulering. Vægten af den hydrauliske Overføring er ret variabel efter de forskellige Konstruktioner. Temperaturstigning i Overføringsvædsken og Luftblæser i samme har i flere Tilfælde medført Vanskeligheder. Der er fremkommet Forslag om at anvende Lysholm-Schmiths hydrauliske Overføring paa Lokomotiver med Overføringen indbygget direkte mellem Dieselmotoren og en Blindaksel, fra hvilken Kraften overføres med Drivstænger til Hjulene.

C. De drivende Køretøjers almindelige Udførelse.

Ved Dieselmotorens første Anvendelse i Jernbanedrift gjaldt det kun Motorvogne. Efterhaanden som Kravet om Drivkraft øgedes, er man gaaet over til for Togdrift at bruge særskilte Diesellokomotiver med større Effekt. Diesellokomotiver benyttes ogsaa til Rangertjeneste og fremkommer paa indtil 1000 HK.

Motorvogne.

Ved mindre Effektbehov anvendes med Fordel mekanisk Kraftoverføring, men ved større Effekt er man gaaet over til elektrisk Overføring. Tidligere placeredes det elektriske Maskineri altid inden i Vognen, men en saadan Placering formindsker Vognens brughare Rum, og Støj fra Maskinerne volder Ubefrag. Efterhaanden, som man har kunnet bringe Dieselmotorens Dimensioner ned, er man derfor flere Steder gaaet over til at placere Dieselmotoren med Generator paa en særskilt paa Akslerne (Boggien) hvilende Bæreramme. Lignende Konstruktion forekommer ogsaa ved mekanisk Kraftoverføring. Ved Maskineriets Placering paa en Boggie vindes den Fordel, at under Reparation af Motor m. m. kan Boggien erstattes af en anden, og Vognen behøver ikke at

være ude af Drift, saalænge Reparationen staar paa. Særligt for Motorvogne, som anvendes i Lokaltrafik med hyppige Standsninger og derfor tilstræber en stor Accelerationsevne, er man i de senere Aar begyndt at nedbringe Vognens Vægt det mest mulige — ikke alene de maskinelle Anordninger, men ogsaa i selve Vognkonstruktionen. Svejsning og forøget Anvendelse af første Klasses Jern- og Staalarter samt lette Metaller i Vognens Konstruktion har givet gode Resultater i den Henseende, og det forventes, at Udviklingen vil give Mulighed for yderligere Forbedringer. Det er givet, at Anvendelse af de her nævnte Materialer forøger Anskaffelsesomkostningerne, men indenfor visse Grænser vil Udgiftsforøgelsen opvejes af mindre løbende Udgifter. Er Brændolieforbruget pr. Tonkm ved hyppige Standsninger t. Eks. 12 gr à 8 Øre, da bliver ved en Aarspræstation af 80 000 km Udgiften til Brændolie 77 Kr. pr. Ton Vognvægt. Om man ved en Vægtbesparelse paa 1 Ton kan paaregne en Besparelse, der svarer til dette Beløb, faar man en tilfredsstillende Forrentning af højere Byggeomkostninger.

Vognens ydre Form har ved store Hastigheder og særligt for korte Tog en virksom Indflydelse paa Luftmodstanden og Energiforbruget, og Vognens Formgivning fortjener derfor den største Opmærksomhed. Paa de nye tyske Dobbeltmotorvogne — den flyvende Hamburger — med en Maksimalhastighed af 160 km/Tim., er Formen bestemt af forudgaaende Laboratorieeksperimenter. I Spørgsmaalet om Motorvogne skelnes mellem lette Vogne, »Omnibusser«, som er beregnet til at køre alene, og større, kraftige Vogne, forsynet med Stød- og Trækkeindretninger for Tilkobling af sædvanlige Jernbanevogne.

(Fortsættes.)



NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUNDS KONGRES

Medlemmer, som ønsker at overvære Kongressen, der finder Sted den 20., 21. og 22. Juni, maa inden den 1. Juni d. A. tilsende Foreningens Kontor Meddelelse herom samt Oplysning om, hvorvidt der rejses alene eller med Hustru. I Meddelelsen maa tillige anføres, om der ønskes reserveret Hotel eller ej, og om der ønskes Enkeltværelse eller Dobbeltværelse.

JUBILÆUM



Den 1. Juni kan Lokomotivfører H. Høj, Holstebro, fejre 25 Aars Jubilæum.

Jubilaren har i de 25 Aar gjort Tjeneste ved flere Maskindepoter, idet Rejselysten fra Høj's yngre Dage har bevirket, at Jubilaren ikke har kunnet slaa sig til Ro, dog synes Holstebro det Sted, hvor Høj befinder sig godt.

Struer Lokof. Afd. ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen med Ønsket om, at vi maa se dig i mange Aar endnu iblandt os. C. M.

Endvidere kan Motorfører N. A. N. Heinemeier den 1. Juni fejre sit 25 Aars Jubilæum.

HOVEDBESTYRELSESMØDE D. 8. OG 9. MAJ 1934

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes uden Debat.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Til Brug for Afdelingsbestyrelserne er der i en »Kvartalsberetning« udsendt Oplysning om en Række af de siden Kongressen behandlede Sager.

I H. t. Kongresbeslutning er der overfor Gdt. fremsat Anmodning om Udstedelse af Frikort til Lokomotivfyrbødere. Spørgsmaalet har derefter været drøftet ved en mundtlig Forhandling, hvor Gdt. fremsatte et Tilbud, som ganske vist vilde betyde Forbedring for en Del Lokomotivfyrbødere, men som tillige var en Forringelse for Lokomotivførere og Motorførere. Hovedbestyrelsen afviste derfor det givne Tilbud. Da Gdt. senere har behudet en Gennemførelse af de foreslaaede Bestemmelser, har vi i Skrivelse til saavel Gdt. som Trafikminister nedlagt Protest mod Gennemførelse af Forringelser.

Gdt. har tiltraadt, at det fra Alshanerne overgaaede Personale m. H. t. 12 eller 18 Familiefripr. Aar har samme Rettigheder, som Statsbanernes øvrige Personale, altsaa 18 Familiefripr. Aar, hvis de er ansat før 1. April 1912, i modsat Fald 12 pr. Aar.

Protokol i Sagen angaaende Kørelærere i Motortjenesten foreligger nu godkendt og underskrevet af begge Parter. (Har været optrykt i D. L. T.)

Gdt. har tiltraadt, at der i en Flyttegodtgørelsessag udbetales Godtgørelse som for beordret Forflyttelse.

En Lokomotivfører i en Rangertur havde i flere Maaneder haft Overtid, som Distriktet ikke vilde godtgøre. Ved Sagens Behandling i Gdt. er opnaaet, at den paagældende faar Godtgørelse for 47 Overtimer.

Paa given Foranledning har vi forepurgt, om en Lokomotivfyrbøder, som forfremmes til Motorfører II, af den Grund skulde være afskaaret fra inden 3 Aars Forløb at blive forfremmet til Motorfører I, hvilket efter vor

Opfattelse ikke burde være Tilfældet. Gdt. er i Almindelighed ikke indstillet paa efter ganske kort Tids Forløb at lade en Udnævnelse til Motorfører II efterfølge af en Forfremmelse til Motorfører I, men vi er villig til at tage hvert enkelt Tilfælde op til Afgørelse.

I Haderslev skal Statsbanernes Tog fremtidig afgaa fra Amtsbanestationen, og Statsbanernes Lokomotiver skal have til Huse i Amtsbanernes Remise. I den Anledning har der været en Drøftelse angaaende forskellige Velfærdsforanstaltninger.

Med Maskinchefen er Spørgsmaalet om en Lokomotivførers Skyld i visse Maskinuheld med Mx'erne drøftet; der opnaaedes Enighed om, at der ikke kan tillægges vedkommende Lokomotivfører nogen særlig Skyld i de paagældende Uheld.

Fra Gdt. er modtaget Udkast vedrørende Forberedelses- og Afslutningsarbejder paa Mx Lokomotiver og Mq-Vogne. Undersøges nærmere.

Efter vor Anmodning vil der i den nærmeste Fremtid blive anbragt et Ur paa Lokomotivfyrbødernes Opboldsværelse i Gedser.

Vi har tilsendt Gdt. Anmodning om, at der anvises Lokomotivpersonalet Enkeltværelser som Soveværelser.

Der har været indkaldt til Studiekursus, men det maatte aflyses.

En fra Afd. 2 modtagen Sag angaaende Køpskinner paa P-Maskinernes Tendere er henvist til Velfærdsudvalget.

Vi har rykket for Afgørelse i Sagen om Opsmøringsdunke til alle Lokomotiver.

I Lighed med tidligere har vi til Afhøldelse af Foredrag modtaget 270 Kr. i Statstilskud.

Vi har foranstaltet et Foredrag »Lokomotivtjenesten set med en Læges Øjne« med Overlæge, Dr. med. Jarlov som Foredragsholder.

Maskiningeniøren Mølgaard har givet Løfte om til Efteraaret at holde Foredrag i en Del jyske Byer.

Eshjerg Afdelinger har faaet Tilskud til Afholdelse af Foredrag om et aktuelt Emne.

Sommerkoreplanens Forandringer i Driften — Omlægning fra Dampdrift til Motordrift adskillige Steder — har medført en hel Del personalemæssige Dispositioner, ved hvilke der fra Organisationens Side er sat ind paa saavidt gørligt at undgaa Tvangsforflytninger.

2 Lokomotivfyrbødere, for hvem Lokomotivtjenesten viste sig at være for streng, er overflyttet til Værkstedstjenesten.

En afskediget Lokomotivmand har forespurgt, om hans Pension ikke skulde beregnes efter Tuberkuloseloven. Dette kan ikke lade sig gøre, for det første fordi Lovens Bestemmelser i saa Henseende kun tager Sigte paa Tjenestemænd, hvis Gerning utvivlsomt medfører Smittefare for Befolkningen — og dette Begreb omfatter ikke Lokomotivpersonalet — for det andet fordi Bestemmelsen ikke tager Sigte paa Folk, som afskediges, fordi de simpelt hen ikke kan gøre Tjeneste mere, men gælder for saadanne, som vel kan forrette Tjeneste, men ikke maa det af Hensyn til Smittefare, hvorfor de afskediges uanset Arbejdsdygtigheden.

Til Borups Højskole er ydet et Tilskud paa 50 Kr.

N. L. F. har efter Anmodning faaet tilsendt Oplysninger m. H. t. Forberedelses- og Afslutningstider.

Til N. L. F.s Administrationsfond er indbetalt Kr. 594,40 som Bidrag for 1934.

Efter Anmodning har vi tilsendt I. T. F. Oplysning om Lønninger m. v. fra 1920--1933.

Formandens Beretning godkendtes.

Punkt 3. Meddelelse fra de staaende Udvalg.

Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres i Stockholm er fastsat til Dagene den 20., 21. og 22. Juni d. A.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for 1. Kvartal. Formuefremgangen var Kr. 5 629,82; Balancen Kr. 593 864,27.

Godkendtes.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

Til at repræsentere vor Organisation paa Dansk Lokomotivmands Forbunds og Jernbaneselskabets Aarsmøder, hvortil der foreligger Indbydelse, valgtes henholdsvis Joh. Hansen og H. P. Christensen.

Til at deltage i Foreningen for social Oplysnings Kursus paa Hindsgavl valgtes C. Thygesen og E. Jespersen.

Som Repræsentanter til Kongres i Hollandsk Jernbaneforbund valgtes L. M. Schmidt og A. Lønqvist.

Fra Gdt. foreligger Udkast til en Rettelse i Ordre A, tagende Sigte paa Forbud mod, at det bliver almindeligt, at Gæld til Handlende el. lign. afkortes paa Lønlisten ved Løndbetalerens Foranstaltning. Tiltraadtes.

Under Hensyn til vore østrigske Kollegers Nødtilstand vedtoges det at foranstalte en Indsamling til Fordel for dem.

I Anledning af den spændte Situation i Europa indbyder I. T. F. til Deltagelse i Generalraadmøde (Hovedbestyrelsesmøde). Formanden og Sekretæren valgtes til at deltage

Fra Ar. foreligger en Sag vedrørende Turbesættelse i Motorture, hvori der skal anvendes baade Lokomotivførere og Motorførere. Lokomotivførerne holder for, at de som de ældste maa have Ret til at faa deres Turvalgønske imødekommet først; Motorførerne gør gældende, at da de jo er Motorførere, og det drejer sig om Motorture, maa deres Ønsker imødekommes først. Hovedbestyrelsen vedtog med 7 Stemmer mod 2, at Lokomotivførernes Ønsker skal imødekommes først. Motivering for denne Afgørelse er følgende: Da det ikke drejer sig om Lokomotivførere, som frit kan vælge, om de vil køre i Damp- eller i Motortur, men om visse bestemte Lokomotivførere, som er udtaget til at skulle køre i Motortur, maa alt det Personale, som skal køre i disse Ture, Lokomotivførere og Motorførere, betragtes som een Afstemningsgruppe, inden for hvilken Placeringen sker efter Anciennitet, og da Lokomotivførerne er de ældste, placeres de øverst paa Turvalglisten, hvoraf følger, at der skal tages Hensyn til deres Ønsker først.

Punkt 6. Sager henvist fra Kredsen.

Lokomotivførerkrælsen. En Sag angaaende Bytning af Lokaler, saa der til udstationeret Personale anvises et bedre Værelse i Holstebro, henvistes til Formandens og Sekretærens Behandling.

En Sag angaaende den Tjeneste, det i Mx-Turen i Ar.

beskæftigede Personale skal anvendes til, naar Turen køres med Damp, henvistes til Forretningsudvalget.

En Sag angaaende Mærkning af de paa Lokomotivernes Førerplads anbragte Ventil henvistes til Velfærdsudvalget.

Kredsen henlede Opmærksomheden paa, at 1. Distrikt atter er begyndt at anvende Rangerturenes Personale som normale Afløserer for Liniaturenes Personale.

Motorførerkrædsen anmodede om et Laan til Kredsen Administration. Der bevilgedes 175 Kr.

Lokomotivfyrbøderkrædsen forelagde en Sag om Støtte til et af en Afdeling foranstaltet 5 Maaneders Aftenkursus, i hvilket 12 Medlemmer deltager. Det vedtoges at tilbyde et Tilskud til Anskaffelse af Bogmateriel, men paa den Betingelse, at Bøgerne efter endt Brug afleveres til Foreningen, saa de eventuelt kan anvendes i andre lignende Tilfælde.

Punkt 7. Eventuelt.

Forskellige mindre Emner drøftedes.

E. K.

**LOKOMOTIVFØRERNES
KREDSBESTYRELSESMØDE D. 8. MAJ 1934**

Alle til Stede.

Dagsorden:

1. Forhandlingsprotokollen.
2. Meddelelser fra Formanden.
3. Meddelelser fra Kassereren.
4. Eventuelt.

ad 1) Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

ad 2) Paa den paa sidste Kredsbestyrelsesmøde omtalte Sag vedrørende Orienteringsforholdene paa Strækningen Frederiksberg—Vanløse—Nørrebro—Hellerup havde Kredsen nu — efter at have rykket 1. Distrikt — faaet Svar, som gik ud paa, at Kredsen Ønsker var sendt med Sagen i Generaldirektoratet.

Den ligeledes paa sidste Møde omtalte Sag vedrørende Udlevering af Fortegnelsen over nedsatte Kørehastigheder paa Udgangsstationer var der nu ogsaa modtaget et imødekommende Svar paa fra 1. Distrikt.

Formanden gav Underretning om, at Generaldirektoratet endnu ikke havde indkaldt til den lovede Forhandling vedrørende Signalgivning ved Trinbrætter.

Paa sidste Møde vedtog man at rette Henvendelse til Generaldirektoratet vedrørende Forspand til H, P, R og S-Lokomotiver, hvilket der var modtaget et Svar paa, idet man agtede Reglerne for Forspandskørsel ændrede, hvorhos der medfulgte et Udkast til de nye Regler. Forinden disse sættes endelig i Kraft, vil de blive prøvede et Aar, hvorefter man kommer tilbage til Sagen.

Efter Henvendelse fra Afdeling 1 havde Kredsen tilskrevet 1. Distrikt om i Klampenborg og Skovlunde at faa opstillet Metertavler for nord fra kommende Tog. Kredsen har faaet Meddelelse om, at Tavlerne nu var opstillet i Klampenborg og vil blive opstillet i Skovlunde.

En Ændring i Rangertur I i Odense ønskedes, men man havde ikke kunnet opnaa noget nævneværdigt.

En Ekstra-Rangermaskine i Nyborg ønskedes af Nyborg indlagt i fast Tur, hvilket ikke lod sig gøre, fordi Stationen ønskede at kunne disponere over den til for-

skellige Tider og derfor ikke vilde have den optaget i Togplanen.

Kredsen har fra Afdeling 1 modtaget en Sag, i hvilken en Lokomotivfører paastaar, at der sammen med et af ham fremført Tog har været endnu et Tog paa samme Blokinterval. Det benægtes af alle øvrige i Sagen implicerede. Sagen undersøges nu paany.

En Forespørgsel vedrørende en Udkommandosag fra Esbjerg og en dito vedrørende det nye Politireglement fra Langaa var besvaret. Ligeledes var en Forespørgsel vedrørende Kørsel i Forbindelse med Raadighed i Hjemmet besvaret.

Forskellige Forespørgsler vedrørende Turanciennitet var besvarede.

Følgende Sager oversendtes Hovedbestyrelsen: En Skrivelse fra de fire yngste Lokomotivførere i MX-Turen i Aarhus vedrørende deres Anciennitet. Forslag fra Aalborg Afdeling om ensartet Anbringelse af de forskellige Ventiler paa Dampfordelingsstykket i Lokomotivernes Førerhus. Forslag om, at Hovedbestyrelsen rykker Generaldirektoratet for Sagen vedrørende Anciennitet for Lokomotivfører Glerup, Randers. En Sag vedrørende Aflossningsforholdene i Roskilde, hvor Distriktet nu atter i stor Udstrækning anvender Lokomotivførerne i Rangerituren til Afløsning i Liniaturene, til Trods for den Overenskomst man har. Sluttelig overbragtes til H. B. Forslag om, at man gennem Lovgivningsmagten forsøger at faa alle Motorvogne normeret med Lokomotivførere, da man betragter det som Løntrykkeri at have en Stilling som Motorfører I.

Kredsformanden gav Meddelelse om den Forhandling, der havde fundet Sted i Generaldirektoratet vedrørende Uddannelse af 5 Lokomotivførere i Aarhus til Motorførere. Ligeledes meddeltes Svar paa flere mindre Spørgsmaal fra nogle Afdelinger.

Kredsbestyrelsen vedtog at anmode Generaldirektoratet om, at Lokomotivførere, der har 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmænd, faar Tjenestefrihed denne Dag, uden at Friheden skal søges af det aarlige Antal Feriedage.

ad 3) Kassereren forelagde Regnskabsoversigt for Tiden 1. Januar til 5. Maj d. A. Regnskabet balancerede med Kr. 12 877,92 og godkendtes enstemmigt.

ad 4) Intet at forhandle.

MOTORFØRERKREDSEN

Kredsbestyrelsesmøde afholdtes d. 30. April 1934.

Alle var mødte. Kredsformanden bød velkommen og oplæste Dagsordenen:

1. Forhandlingsbogen.
2. Beretning om Virksomheden.
3. Regnskabsoversigt.
4. Foreliggende Sager.
5. Eventuelt.

Punkt 1.

Forhandlingsbogen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2.

Kredsens Forslag om Samariteruddannelse af Motorførere var fremført i Generaldirektoratet og tiltraadt af dette.

Forberedelsestiden for Mx og Mq havde været til Behandling i de respektive Kredse.

Spørgsmaalet om Anbringelse af Dødmanspedal paa Mt havde atter været behandlet.

Meddelte, at Hovedbestyrelsen ikke havde tiltraadt Generaldirektoratets Forslag til de ændrede Bestemmelser om Frikort.

Det havde vist sig, at der forelaa ikke saa faa Tilfælde af lettere Kulilteforgiftning i Motorvogne. Undersøgelsen fortsættes, og der vil eventuelt blive fremsat Forslag til Forebyggelse.

Motorførerne paa Aarhus Ø. ønskede Mc Vognene ændret fra Enkelt- til Dobbeltpuffer. Det vedtoges at undersøge Spørgsmaalet nærmere.

Kredsformanden havde deltaget i Afdelingsmøder i Tønder og Randers.

En Række personlige Skrivelser var besvaret.

Punkt 3.

Regnskabet udviste Indtægt Kr. 1 708,25. Udgift Kr. 1 625,04 og Kassebeholdningen var Kr. 83,21.

Punkt 4.

Fra Næstved forelaa en Skrivelse om Beregning af Kørelærergodtgørelse for Kørsel med Lokomotivførere til Uddannelse. Da Foreningen arbejder med Spørgsmaalet, toges Skrivelsen til Efterretning.

Hovedbestyrelsens Forretningsudvalg havde behandlet et Spørgsmaal om Turanciennitet for Motorførere og Lokomotivførere i Motorture. Kredsformanden havde ønsket Spørgsmaalet behandlet af Motorførerkredeens Bestyrelse. Efter nogen Debat vedtoges følgende Udtalelse:

»I Anledning af Forretningsudvalgets Stilling til Spørgsmaalet om Anbringelse af overkomplette Lokomotivførere i Motorture, udtaler Kredsbestyrelsen for Motorførerkrede, at Ordre P 100 ikke er anvendelig i dette Tilfælde, idet de paagældende Pladser maa betragtes som ubesatte Motorførerpladser, der besættes af Reserven, i dette Tilfælde de overkomplette Lokomotivførere.«

O. B.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS- BESTYRELSESMØDE D. 8. MAJ 1934

Alle tilstede.

Punkt 1. Forhandlingsbogen.

Forhandlingsbogen godkendtes.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

Helsingør Afd. fremsendte Anmodning om at faa et Tilskud til et Motorkursus, som tænkes afholdt. Afd. har tilsendt Kredsen en økonomisk Oversigt, som diskuteres. Sagen oversendes til H. B.

Kredsformanden oplæste en Resolution, som var tilsendt fra Esbjerg Afd. Det overlodes til Kredsformanden at besvare denne.

Fra Gb. Afd. forelaa ligeledes en Resolution om, at Kredsbestyrelsen endnu ikke har indkaldt til ekstraordinær Kredsgeneralforsamling. Resolutionen toges til Efterretning.

Den fra forrige Kredsbestyrelsesmøde nævnte Sag angaaende Kullempning i Brande, var nu løst tilfredsstillende.

Slagelse Afd. forespørger, om Lokomotivfyrbøderne dersteds kan forvente Forflytning paa Grund af Dampurens Indskrækning. Sagen besvares af Kredsformanden.

Korsør Afd. besværer sig over forskellige Forhold, som nu af Kredsen undersøges nærmere.

En Sag fra Haderslev, som nu gentagne Gange har været behandlet, undersøges endnu engang og bringes saa til Afslutning.

En Sag fra Herning, som Kredsen behandlede paa det sidste Kredsbestyrelsesmøde, er nu afsluttet. Den paa-gældende har selv uden om Kredsen og Afdelingen erklæret sig tilfreds med Distriktets Afgørelse.

Punkt 3. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsen gennemgik og debatterede forskellige Skrivelser, som var indløbet.

Punkt 4. Eventuelt.

Kredsformanden kom med en Redegørelse om Forholdene i Aarhus m. H. t. Motortjenesten og Rangermaskinernes Betjening. Man drøftede endvidere Elektrofører-spørgsmaalet og Rangermaskinespørgsmaalet i København. Disse Forhold vil blive undersøgt og nøje iagttaget.

C. C.

»LANTERNEN«

afholder sin Sommerudflugt den 7. Juni — Afgang fra Kh. med Tog 625 Kl. 13,30. Turen former sig som en blaa Tur, og der faas Fortæring paa Turen, som koster 3.50 Kr. pr Deltager. Fremmede kan deltage à 6 Kr. pr. Deltager.

KNUDSHOVED

Feriehjemmet paa Knudshoved aabner, som tidligere meddelt, den 17. Juni. Vi henleder Opmærksomheden paa, at der endnu er Pladser at faa indtil ca. 15. Juli; Ugen 15.—21. Juli er derimod allerede fuldt tegnet.

ET FRITIDSARBEJDE

Der er i disse Dage færdiggjort et godt Stykke Arbejde, idet der under Lkm. Høeghs Tegning og Vejledning af Personale ved Korsør Maskindepot er lavet en fuldstændig Model af Kunze-Knorr-Trykluftbremsen. Ved Drejning paa et Sving i Siden af Modellens Ramme, vises fuldstændig Bremsens Virkning, idet 2 store Ekscentriker paa Modellens Bagside ved Stænger staar i Forbindelse med Manometrene og alle Bremsens bevægelige Dele.

Paa Modellen er med smuk Tegneskrift en fuldstændig og letfattelig Forklaring paa hele Bremsens Arbejdsmaade.

Der er ialt medgaaet ca. 1200 Timer til Arbejdet, fordelt over godt 3 Aar.

Lkm. Høegh har før lavet 2 Modeller, en Knorr og en Kunze-Knorr, der forefindes henholdsvis paa Jernbaneskolen og i 2. Distrikt.

»SORTE DIAMANTER«

Arbejdernes Fællesorganisations Brændselsforretning, der har sine smukke og rummelige Kontorlokaler i Handels- og Kontormedhjælpernes Ejendom, Vestre Boulevard 43, udsender i disse Dage en interessant lille Pjece, »Sorte Diamanter«, der i en underholdende og letfattelig Form skildrer Kullenes Tilblivelse og deres Betydning i det moderne Samfund. Vi anbefaler, at man læser denne Pjece. skrevet af Forretningens tidligere Leder, Pøder Nørgaard, umiddelbart før han tiltraadte sin nuværende Stilling paa Bryggeriet »Stjernen«.

Som det fremgaar af Pjecen forhandler Brændselsforretningen prima engelske Koks og Kul, men vi vil her gerne meddele de af vore Medlemmer, som kun ønsker at anvende Københavns Kommunes Koks, at disse kan med Fordel købes gennem Arbejdernes Brændselsforretning. Ved Fællesindkøb er Prisen 10 Øre pr. hl. under Dagsprisen. Forveksling i Ekspeditionen af Forretningens Hovedmærke, London Koks, og de danske Koks er udelukket, idet de danske Koks bliver udkørt direkte fra Gasværkerne af Københavns Kommunes Kørselsafdeling. Tjenestemænd og Arbejdere, ansat i Københavns Kommune, som ønsker at købe danske Koks, henvises til Indkøb direkte hos Kommunen.

Forretningens nye Leder, A. Fløtkjær, er saa kendt indenfor den faglige og politiske Arbejderbevægelse, at vi anser det for overflødigt at ofre Plads paa at anbefale ham og Fællesindkøb af Brændsel gennem Arbejdernes Fællesorganisations Brændselsforretning nærmere. I Forretningen er nu ansat en Repræsentant, P. Müller, hvis Hovedopgave er at være behjælpelig med at organisere Fællesindkøbet paa Arbejdspladserne, ikke alene paa de ca. 500 Steder, hvor Fællesindkøb paa Ratebetaling allerede er indført, men i Særdeleshed hvor dette fortrinlige System endnu ikke er praktiseret. Ring til Central 6068 og træf Aftale med Repræsentanten, der med Glæde stiller sig til Raadighed med alle Oplysninger og beredvilligt yder sin Assistance.

Arbejdernes Fællesorganisations Brændselsforretning ejes udelukkende af Hovedstadens Fagforeninger, og ved at gøre sine Indkøb her støtter man den kooperative Idé og fremskynder Bevægelsen for at gøre vort eget Foretagende til en saadan Størrelse, at den kan blive en afgørende Prisregulator paa Kulmarkedet til Værn for Forbrugerne. — Køb af Brændsel er en Tillidssag, støt derfor Arbejdernes Fællesorganisations Brændselsforretning — og De støtter Dem selv.



TAK

Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.
H. Nielsen, Lokomotivfører.

En hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

H. F. Hansen, Lunderskov.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lokomotivfører J. P. Toft.

Min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

J. Andersen.

For enhver Opmærksomhed fra Organisationen, Kolleger og Medansatte, som udvistes os paa vor 25 Aars Jubilæumsdag, bringer vi vor hjertelige Tak.

A. Möbius og V. Heftholm.
Frederikshavn.

Hjertelig Tak for den venlige Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse. Tak til alle dem, der paa saa smuk en Maade deltog med Faner og Tak for alle de smukke Kranse.

Marie Grønback og Else, Skagen.

En hjertelig Tak sender jeg hermed til alle for udvist Venlighed og ligeledes Tak til Hr. Lokomotivfører Christensen for den udmærkede Stuefest, der blev afholdt paa Gb. i Anledning af mit Jubilæum 1. Maj 1934.

Tak alle.

H. C. Lorentz, Lokomotivfører, Gb.



Udnævnelse fra 1.—6.—34:

Motorfører II R. H. J. Winckler, Assens, efter Ans. ifl. Opslag til Motorfører I i Tønder (min. Udn.).

Motorfører II W. L. A. Jürgensen, Struer, efter Ans. ifl. Opslag til Motorfører I i Tønder (min. Udn.).

Togbetjent J. E. Staberg, Kalundborg, efter Ans. ifl. Opslag til Motorfører II i Næstved (min. Udn.).

Forflyttelse fra 15.—5.—34:

Motorfører II F. Pedersen, Østerbro, til Enghave.

— II L. P. V. Larsen, Østerbro, til Enghave.

— II H. D. Nielsen, Østerbro, til Enghave.

— II A. C. Hansen, Østerbro, til Enghave.

— II P. K. P. Stougaard, Østerbro, til Enghave.

— II J. P. K. Sørensen, Østerbro, til Enghave.

— II N. A. N. Heinemeier, Østerbro, til Enghave.

— II F. E. Hørner, Østerbro, til Enghave.

— II J. M. Alstrup, Østerbro, til Enghave.

— II K. Angelsø, Østerbro, til Enghave.

— II M. C. Vestergaard, Østerbro, til Enghave.

Forflyttelse efter Ans. iflg. Opslag fra 1.—6.—34:

Motorfører I S. Jessen, Næstved, til Randers.

— I N. O. C. Nielsen, Tønder, til Randers.

— II C. Pedersen, Randers, til Næstved.

— II S. P. T. Mejlskov, Struer, til Næstved.

Afsked.

Lokomotivfører J. C. P. Madsen, Næstved, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 30.—6.—34 (min. Afsked).

Lokomotivfører Laurits Peter Larsen, Kbhvns Godsbg., p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 30.—6.—34 (min. Afsk.).

Lokomotivmester II C. V. A. Rasmussen, Nyborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31.—7.—34 (min. Afsked).

Lokomotivfører N. P. P. Munkebod, Kbhvns Godsbg., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31.—7.—34 (min. Afsked).



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

Charles A. Hansen
Vesterbrogade 31
Telf. Eva 692

tilbyder d'Hrr. Tjenestemænd 1ste Kl.s Herreskræderi og Konfektion efter Maal paa KONTO til kontante Priser.

Habit eller Frakke efter Maal (konfektioneret).... Kr. 98,00

Klædelager 300—400 Dessin, kun Kvalitetsvarer (saakaldte Skrædervarer).

Fineste Skræderi efter Maal i udsøgte Kvaliteter... Kr. 150,00

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 19. Maj 1934.

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 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto 20 541.

Vil De bevare Sundheden?
DRIK RADIUM-VAND

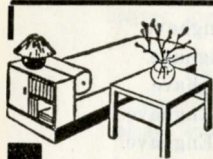
fra Radium-Helligvandskilden, Rørkær-Tønder
Rig paa Radium-Emanation

Fremstilles nu i Form af forskellige Vandet tilsat prima Frugtessenser:
 Original-Aftapning in Natura — Radium-Apollinaris —
 Radium-Citronvand — Radium-Hindbærvand — Radium-Sportsvand
Faas paa alle Hoteller og hos enhver Købmand.

Marketenderiet

i Centralværkstederne og Godsbanegaardens
 Lokomotivremise anbefales.

DRIFTSUDVALGET



**Der er en Del Folk
 i faste Stillinger,**

som udelukkende køber Møbler

- Soveværelser fra Kr. 450
- Eg Spisesfuer > > 600
- Herreværelser > > 650
- Dagligstuer > > 350

KREDIT
 kan indrømmes
 fra 20 Kr. pr. Md.
 Brugte Møbler
 tages i Bytte.

hos det anerkendte Møbelfirma

HOLM & LARSEN INDEHAVER: Tlf.
P. E. HOLM 7155

Falkoner Allé 46, HJ. af Nikolajvej.

LEDIG

Stort Møbelsalg.

Jeg flytter til større Lokaler og udsælger derfor til
 store Varelager til meget smaa Priser. 10% Udbeta-
 ling. Resten 3-4 Aar. Br. Møbler tages som Udbet.
VALD. NIELSENS MØBELLAGER, Fælledvej 19, a. G.

„BELLES FLEURS“ Krans - Kurve - Buketter
VALBYLANGGADE 119
 Valby 2386x (Kai Therkildsen)



Hyg. Gummivarer — Modersprøjter.

Brochure om Pessarier, Børnefødslernes Begræns-
 ning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes
 gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til
 Eksportomkostninger.

Amk. Gummi-Industri, Afdl. D. Vestergade 3.
 København K.

Horsens



**Drik
 Horsens
 Øl**

Støt vore Annoncører!

Albani Bryggeri

Afdeling:

Slotsbryggeriet's

Husholdningsøl og Skibøl i original pasteuriseret Aftapning saa-
 vel paa Hel- som Halvflasker, samt Slots-Apollinaris og
 Slots-Citronvand er bedst.

Bøger-Papir - Musik - Fotografiske Artikler

VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

Tlf. 9327. Istedgade 64, Istedgaard. Tlf. 9327.



Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10-7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905.

LEDIG

Helsingør Vin-Kompagni.

Udsøgte Vine og Spirituosa.

Telefon 929.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10-8 og 6-7

Lørdag 10-2.

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6



Vejle

HUSK

VEJLE BILLIGSTE

SKOTØJSFORRETNING

J. O. BANG

HAMMERSHUS

Telefon 376

LEDIG

Armatyr og Kedelrør til Lokomotiver. BANG & PINGEL, København V.