



34. Aargang No. 14

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juli 1934

HVAD FOREGAAR DER I TYSKLAND?

I de sidste 3 Uger har Udviklingen i Tyskland været Midtpunktet for Verdenspressens Opmærksomhed. De Tider er forbi, hvor der meldtes om Demonstrationer af Hundredtusinder, Folkefester, Fyrværkerifester og lignende. Saavidt der i de sidste Dage overhovedet er naaet direkte Oplysninger til os fra Tyskland, er det om Skydninger og Mord.

Hvad foregaar der i Tyskland? Hvem arresterer hvem? Hvem myrder hvem? Det er de Spørgsmaal, der i disse Dage staar foran Afgørelsen i det 3. Rige.

Det er ikke disse Liniers Opgave at gentage og kombinere Dagspressens Meddelelser. Sceneriet skifter hurtigt. Udviklingen fra Rigsminister til den mest foragtede Landsforræder varer i Øjeblikket kun een Nat. Af den uhyre store Mængde Meddelelser, som man ikke kan kontrollere, fremgaar dog tre Kendsgerninger:

1) Det er forbi med S. A. som Partiarmé. Der findes saaledes ingen bevæbnet Magt i Tyskland, der kan sættes i Bevægelse til Fordel for den socialistiske Del af det nazistiske Program. Magten er herefter i Virkeligheden overgaaet til Rigsvænet. Hitler kan regere, saa længe det passer Rigsvænet, og han maa regere, som Rigsvænet vil have det.

2) Alle Kundgørelser er forbudt indtil 31. Oktober. Da kun nazistiske Kundgørelser har været tilladt i Tyskland med Undtagelse af Staalhjelm-Kundgørelser, er dette Forbud praktisk talt et Forsamlingsforbud overfor det

nazistiske Parti og et Taleforbud imod Dr. Göbbels. Aarsagerne til disse Forholdsregler kan være forskellige. Det kan være, at Rigsvænet har forlangt dette Forbud for at udelukke det nazistiske Parti under denne vigtige politiske Udviklingsperiode; men det kan ogsaa være, at den nazistiske Ledelse efter Mordene paa S. A.s Førere er bange for sine egne Folkemasser. Begge Dele gaar ud paa det samme. Thi i Virkeligheden bevises det gennem dette Forbud, at Hitler ikke mere kan støtte sig til Tysklands nazistiske Partis brede Masser og som Følge deraf maa føre en Politik i Rigsvænets Aand.

3) Trods alle Begivenhederne siden von Papens berømte Tale i Magdeburg, trods alle Propagandaministerens Ophidselsestaler, trods Mordene paa Vicekanslerens vigtigste Medarbejdere, forbliver von Papen i Ministeriet. Det forlyder, at dette sker efter direkte Ønske fra Hindenburg, d. v. s. fra de Kredse, der staar bag ham politisk (Rigsvænet og Storkapital). Det er selvindlysende, at von Papen ikke vil komme til at udøve nogen politisk Virksomhed indenfor dette Ministerium, hverken af personlige eller af saglige Grunde. Paa den ene Side har man gennem Husundersøgelser, Arrest og Mord paa hans Medarbejdere i høj Grad krænket ham, og paa den anden Side vil han sikkert ikke overtage det personlige Ansvar for Nazismens Likvidationsbo. Hans Forbliven i Embedet kan derfor kun vurderes paa følgende Maade: von Papen er Hindenburgkredsens Tillidsmand, det vil sige Rigsvænets og

Forvaltningens. Den saa ofte bebudede Kamp mellem Reaktionen og Nazismen er endnu ikke ført til Ende. Først gennem den endelige Afgørelse af denne Kamp vil *enten* von Papen eller Hitler og Göring forsvinde.

Hvornaar vil denne afgørende Kamp komme. Hvorledes vil den ende? Saa meget staa fast, at Hitler selv har svækket sin Stilling afgørende. S. A. er tilintetgjort, hans nærmeste Venner og mest trofaste Kammerater er døde. Tilliden til Føreren blandt de endnu tilbageværende Venner maa være rystet overordentligt. I de brede Masser lyder Mistilliden og Oprørets Stemme stadig højere. Hitlers udenrigspolitiske Stilling er i Miskredit. Han har selv maattet indrømme, at den af ham ledede Bevægelse, for hvilken han Hundreder af Gange har sagt god, paa de mest afgørende Punkter var fordærvet og upaalidelig. Han har sejret overfor S. A. *Men den Sejr, han har vundet, er et Nederlag for hans egen Bevægelse.*

Og i denne Situation staa hans egentlige Modstandere — som Göbbels kalder »de fine Herrer« — stærkere og mere samlet end nogensinde før. Den, der tvivler om, i hvis Interesse de sidste Ugers Begivenheder har fundet Sted, maa erindre sig følgende Kendsgerninger: I de 12 Punkter, som Hitler har udstedt til S. A., er det væsentligste Krav det, at det nye S. A. vedvarende skal udvise Trofasthed overfor Rigsværnet. Den anden Kendsgerning er den, at blandt de sidste Ugers mange Dræbte findes der ikke en eneste Fagforeringsleder.

Under disse stormfulde Begivenheder glemmer man saa let, at Tysklands haardeste Krise, den økonomiske Krise, er sideløbende med den politiske Krise og forøges yderligere som Følge af denne. Over Tyskland gaar Bekymringerne: Bekymringen for Deviserne, Bekymringen for Pengebeholdningerne, Skrækken for Arbejdsløsheden og de stadig nedadgaaende Lønninger. De sørgelige Følger af den nazistiske Regering er blevet Tysklands Udelukkelse fra Verdenshandelen, den politiske Indkredsning og den faktiske Ødelæggelse af Marken, hvis Guldverdi er lig Nul, og som kun beholder sin nominelle Værdi, fordi den ikke er i Omløb i Udlandet. Marken er nemlig ikke længere et internationalt Betalingsmiddel.

Den nazistiske Regeringsførelse bryder

sammen i politiske og økonomiske Kriser af uanet Udstrækning. Hitler har taget sit Standpunkt til Fordel for Storkapitalen og Rigsværnet og imod sine gamle Medkæmpere og imod de brede Folkemasser, der under falske Forudsætninger ventede, at han vilde føre dem til Socialismen. Og under hans Regerings Sammenbrud begynder de gamle marxistiske Partier allerede igen at vise sig paa Gaderne. De skuffede S. A.-Masser vil slutte sig til dem. Engang drog Hitler ud for at tilintetgøre Marxismen, og han berømede sig af, at dette skulde være lykkedes ham. Hitlers Sammenbrud beviser, at Marxismens Love stadig er i Kraft trods Episoden Hitler.

I den Kamp om Magten, der nu afgøres i Tyskland, spiller Arbejderbevægelsen ingen aktiv Rolle. De gamle socialistiske Masser kolliderer sig utvivlsomt allerede, men en virkelig aktiv Rolle vil Arbejderbevægelsen først spille, naar Nutidens politisk uklare Fronter er rullet op, og Hitler er traadt af. Den nuværende Udvikling er det første Skridt hen imod Arbejderklassens Befrielse for Demagogiens og Forfølgelsernes Lænker. Allerede Hitlers Efterfølgere maa i det mindste i faglige Spørgsmaal være parat til at gøre Indrømmelser. Og da vil Arbejderklassens Interesser blive varetaget paa et bedre egnet Grundlag.

TRAFIKMINISTER FRIIS-SKOTTES OG GENERALDIREKTØR KNUTZENS REJSE I AMERIKA

Vor Rejse, der foretoges for at studere amerikanske Jernbaneforhold, har ført os gennem 25 Stater i U. S. A. og Kanada; vi har tilbragt ialt 10½ Døgn i Jernbanetog og har herunder tilbagelagt ca. 14 500 km. Regnes Sørejsen med, har vi tilbagelagt en Distance, der svarer til Jordens Omkreds ved Sydtysklands Breddegrad. Rejsen har bragt os i Forbindelse med Størstedelen af de betydende Jernbaneselskaber i U. S. A. samt med det store Canadiske Selskab: Canadian National Railway. Vi er overalt blevet modtaget af Jernbaneselskaberne med den største Elskværdighed, og man har med stor Beredvillighed stillet alle ønskede Oplysninger til vor Raadighed.

De amerikanske Baner har i Tidens Løb udviklet en Komfort, der set fra det rejsende Publikums Side nærmer sig det fuldkomne. Eksprestogene formeres af meget svære Vogne med en fortræffelig Gang og udstyret med alt, hvad man med Rimelighed kan forlange under en Jernbanerejse. En rejsende med

Pullman-Billet har saaledes foruden til Soveplads Adgang til Udsigtsvogn, Rygevogn med Skrivebord, ofte Radio, Magasiner og Tidsskrifter, Restaurationsvogn o. s. v. Sovevognene er ret forskellige fra de europæiske, idet de væsentligt bestaar af store Soverum, i hvilke Passagererne — Mænd og Kvinder — hver for sig kun er afskildret ved Gardin. Man er dog i Færd med at bygge en Del nye Vogne med Kupeer omtrent som de europæiske.

I den seneste Tid er man kommet ind paa Afkøling af Personvognene, hvilket iøvrigt synes at være en nærliggende Tanke med de Sommer-Temperaturer, som man gør Bekendtskab med i Amerika; i Omaha f. Eks. viste Termometret under vort Ophold der 106 Graders Fahrenheit eller omtrent 41 Graders Celsius i Skyggen.

De svære Vogne, der vejer 70 à 80 Tons mod danske Staalvogne ca. 45 Tons, og den gennemførte Bekvemmelighed, der bydes den enkelte rejsende, har bevirket, at et amerikansk Eksprestog bliver meget tungt, nemlig omkring 900 Tons, medens et stort dansk Eksprestog, der har Plads til flere Passagerer, kun vejer ca. det halve. Man har derfor været tvunget til at konstruere meget kraftige Lokomotiver, men desuagtet er Hastigheden, i hvert Fald i Midt- og Vestamerika, ikke særlig stor.

I det hele synes det amerikanske Tempo i Trafikken ikke at staa Maal med de Frasnagn, der gaar om det i Europa. Trafikken i de store Byer er naturligvis noget intensiv, men Hastigheden paa Baner og Landeveje er i Almindelighed ikke særlig stor. Man har enkelte hurtige Tog, som f. Eks. »The 20th. century«, der forbinder de to Mangemillionbyer New York og Chicago og samtidig Østen med Vesten, og som saa godt som ikke standser paa sin 1538 km lange Vej. Dette Tog har en Rejsehastighed paa 86½ km i Timen mod 72 km for vore nuværende Eksprestog København—Korsør og 95 à 100 km for vort kommende Lyntog.

I de fleste, navnlig i de tæt befolkede Stater i Øst og Vest, gælder der iøvrigt for Biltrafikken paa alle Veje, ogsaa de saakaldte Highways, Hastighedsgrænser, der ikke er væsens forskellige fra de nu i Danmark gældende. Den amerikanske Bilist har Pligt til at standse foran Indkørsel til Hovedvej eller Hovedgade og skal ligeledes bringe sin Vogn til fuldstændig Standsning foran enhver af de utallige, ubevogtede Skæringer mellem Jernbane og Landevej. Det er vort Indtryk, at denne Pligt gennemgaaende overholdes. Bilen bliver sat i laveste Gear, inden Viderekørsel sker.

Den højt udviklede Komfort paa Jernbanerne og de tunge Vogne giver en meget høj Vægt pr. Passagerplads, og denne Omstændighed har gjort det noget vanskeligt for de amerikanske Baner at reducere Billetprisen som et Led i Konkurrencen med Rutebilerne, der kører efter lavere Takster end Banerne. Ogsaa den før nævnte ret moderate Toghastighed svækker Banerne i Konkurrencen med Bilerne.

Visse Baner især i Vesten har dog anset en Prisreduktion for det rigtige, medens andre Baner er i

Færd med at søge Løsningen ved Forøgelse af Farten. Dette sker lettest gennem en Nedsættelse af Togvægten, hvilket betinger Indskrænkning af den Komfort, som det har vist sig, at Publikum ikke længere vil betale for, i hvert Fald ikke paa Rejser indtil omtrent et Døgn's Varighed. Her har vi Problemet Lyntog eller som Amerikanerne kalder det »strømlinieformede Tog« (streamlined trains).

Da vi saavel gennem Dagspressen som gennem Fagpressen havde faaet det Indtryk, at Amerikanerne var ret langt fremme med Hensyn til Bygning af disse Lyntog, ønskede vi at undersøge, om der skulde være Ting at lære, som med Fordel kunde anvendes i de danske Lyntog.

Der findes i Øjeblikket 2 saadanne Tog i Amerika, det ene er bygget af Union Pacific Railroad, af en Aluminiumslegering, og med 116 Pladser og fremført af en 12 cylindret Benzinmotor paa 600 H. K., det andet Tog er bygget af Chicago, Burlington and Quincy Railroad af rustfri Staal, har 72 Pladser og fremføres af en 8 cylindret 2 Takts Dieselmotor ligeledes paa 600 H. K.

De vejer hver mellem 80 og 90 Tons.

Statsbanernes kommende Lyntog bygges af Staal med godt 160 Pladser og fremføres af 4 Dieselmotorer à 250 H. K. altsaa ialt af 1000 H. K.

De vejer ca. 120 Tons.

Ingen af de amerikanske Tog har endnu været i regelmæssig Drift, Union Pacific's Tog staa paa Udstilling i Chicago, hvor vi hesaa det, medens Burlington-Toget er paa Præsentationstur i forskellige Byer. Ved Besøg saavel paa Union Pacific's Hovedkontor i Omaha som paa Pullman-Selskabets Værksteder, hvor Togene bygges, fik vi det Indtryk, at Togene nærmest maa betragtes som Forsøg, og at man var klar over, at man stod over for en fleraarig Forsøgsperiode. Forholdet kan vist udtrykkes saaledes, at medens de danske Statsbaner gennem flere Aar har eksperimenteret sig frem til en let Dieselmotor til Fremførelse af Tog, er de amerikanske Baner paa dette Omraade paa Forsøgsstadium. hvad der bedst fremgaar af den foran nævnte Kendsgerning, at det ene af Togene har Benzinmotor.

De heromhandlede Lyntog bestaar ligesom de kommende danske Lyntog af 3 Vogne, men der er under Bygning et nyt Tog bestaaende af 6 Vogne, hvoraf de 3 er Sovevogne. Medens vi Danmark ved Hjælp af Lyntog fremtidig vil kunne afvikle Størsteparten af Persontrafikken i Dagtog, saaledes at der kun vil kommet til at løbe forholdsvis faa egentlige Nattog med rejsende, vil de store Afstande i Amerika stadig nødvendiggøre Persontrafik om Natten, og Banerne maa derfor indsatte Sovevogne i Lyntogene. Dog synes man ogsaa at være inde paa det samme Problem som i Danmark, nemlig paa Afstande svarende til de danske at afløse Nattog med hurtiggaaende Tog Morgen og Aften uden Sovevogne.

De amerikanske Lyntog er mere strømlinieformede, end de danske Tog vil blive; vore Tog skal nemlig bl. a. paa Grund af Storebælsøverfarten kunne køre i begge Retningen. Strømlinieformen — navnlig — de indadgående Vognsider — giver no-

get daarligere Plads, end der er i andre Tog og vil blive i de danske Lyntog. Det er vel iøvrigt et Spørgsmaal, om den Besparelse i Maskinkraften, som skal kunne opnaas ved den ubetinget gennemførte Strømlinieform, betyder væsentligt i driftsøkonomisk Henseende, naar man er oppe paa saa stort et Antal Hestekræfter, som her er Tale om. Endvidere maa det siges, at den Sovevognstype, som er konstrueret for disse Tog, næppe vilde tilfredsstille europæiske Vaner og Krav i saa Henseende.

Der var interessante Enkeltheder ved Togene, bl. a. den udstrakte Anvendelse af Aluminium i Stedet for Staal, og disse Forhold skal vi nu have nærmere undersøgt paa Grundlag af Materiale, som vi bringer med hjem.

Konkurrencen fra Bilerne — saavel Busser som Privatbiler — gør sig stærkt gældende i Amerika, takket være de før nævnte Forhold, høje Persontakster og ret moderat Kørehastighed, og der arbejdes stærkt paa at ændre dette Forhold, dels af Banerne bl. a. ved Prisreduktioner henholdsvis Hastighedsforøgelse, og dels af en særlig Myndighed under Regeringen i Washington, the federal coordinator of transportation, som har til Opgave at søge Samfundets Transportbehov tilfredsstillet paa den mest rationelle Maade.

Vi havde i Washington en længere Samtale med Koordinatoren Mr. Eastman. Hans Opgave omfatter naturligvis ogsaa Konkurrencen mellem Baner og Lastbiler, og han har anstillet vidtgaaende Undersøgelser over dette Spørgsmaal, men grundet paa de store Afstande er Spørgsmaalet for Tiden tilsyneladende ikke saa vigtigt for de amerikanske Baner som for de danske.

Af større Betydning i Amerika er det Forhold, at to eller flere Baner ofte løber jævnsides og betjener de samme store Byer og det samme Opland, og at der endog tidligere ved Anti-Trustloven var lagt dem Hindringer i Vejen for Samarbejde. Eksempelvis skal anføres, at der mellem Washington og New York løber 2 Banelinier tilhørende hver sit Selskab, nemlig Pennsylvania Railroad henholdsvis Baltimore and Ohio Railroad. Linierne løber begge gennem Philadelphia og Baltimore og paa store Strækninger ganske nær ved hinanden. Det gaar endog saa vidt, at flere af Togene gaar samtidig fra Washington, ja, endda fra samme Station, og ankommer samtidig til New York, dog ikke til samme Station.

Da der daarlig nok er tilstrækkelig Trafik til een Bane, betyder dette selvfølgelig et uhyre Spild af Penge, og det er derfor af største Interesse for Samfundet at faa tilvejebragt Samarbejde mellem Banerne, men Spørgsmaalet er meget vanskeligt.

Det samme Spørgsmaal er i høj Grad aktuelt i Canada. Ved Sammenslutningen i 1922 af flere Selskaber til Canadian National Railroad nedlagde man f. Eks. paa en Strækning af ca. 350 km den ene af to jævnsides løbende Baner. Svellerne blev kastet ud til Siden, og selve Banens Underbygning bruges nu paa visse Strækninger som Landevej.

Vi har før nævnt, at de lange Afstande medfører, at Natten maa tages til Hjælp ved Afvikling

af Persontrafikken. Noget lignende omend i mindre Maalestok er Busserne inde paa, idet flere Omnibusselskaber har bygget Sovevognsbusser, der f. Eks. løber i Californien og flere Strækninger østover. Vi saa disse Sovevogns-Busser i Los Angeles. De mest moderne rummer 25 Sovepladser, men baade den ældre og den nyere, forbedrede Type hyder saa primitive og indskrænkede Sidde- og Liggeforhold og andre Bekvemmeligheder, at de maa antages at være uden Interesse for danske Forhold. Dertil kommer de ringe Afstande i vort Land og den Omstændighed, at Fremtidsudviklingen saavel her som under tilsvarende Forhold i Amerika vil gaa i Retning af hurtige Aften- og Morgentog i Stedet for Nattog.

Med Hensyn paa en forestaaende Ændring og Modernisering af Bestemmelserne angaaende Statsbanernes Sikkerhedstjeneste — det saakaldte Togreglement — har vi undersøgt de tilsvarende Bestemmelser paa visse Jernbaneselskaber i U. S. A. Disse Bestemmelser »rules of transportation«, der er fastsat af Regeringen, er ret nye og har brudt med mange Dogmer, der endnu er god Latin i Europa, samtidig med at vi saavel gennem Iagttagelser som ved Samtaler med Publikum fik det bestemte Indtryk, at de amerikanske Baner i Henseende til Sikkerhed kan maale sig med de europæiske.

Resumé.

Paa Grundlag af det Kendskab, som vi inden vor Rejse havde til Jernbaneforholdene i de europæiske Lande, og det paa Rejsen indhentede Kendskab til et andet stort Kontinents Jernbaneforhold, mener vi at kunne fastslaa, at den Udvikling, som de danske Statsbaner under Hensyn til Forholdene her i Landet er inde i, og de Planer, som er lagt for de kommende Aar, er rigtige, og at vi roligt kan bygge videre paa dem.

Knutzen.

UHELDSFORSIKRINGSFORENINGEN FOR DE DANSKE STATSBANERS PERSONALE

Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale afholdt sit aarlige Repræsentantskabsmøde Lørdag den 26. Maj 1934 i Trafiketatens Lokaler i København. Der var mødt de af de fire Jernbaneorganisationer valgte Repræsentanter, nemlig for

Jernbaneforeningen: Trafikinspektør J. Okkels, Aarhus, Trafikinspektør H. F. Petersen, Herning, Trafikinspektør L. F. Rønfeldt, København, pens. Togfører Hans Jensen, Nyborg, Togfører J. L. Rodevang, Randers, Overassistent M. H. Simonsen, Horsens, Trafikkontrolør C. A. Gustavsens, Østerbro.

Dansk Jernbaneforbund: Overportør Ch. Petersen, København, Overportør O. Andersen, København, Vognopsynsmand F. Frederiksen, København, Bane-

arbejder N. C. Madsen, København, Togfører H. M. Petersen, Fredericia, Togfører A. Nielsen, Aalborg, Overmatros R. Kantsø, Vordingborg.

Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation: Maskinarbejder Johansen, Nyborg, Tømrer M. Jensen, Aarhus, Snedker L. Hansen, København.

Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Sophus Jensen, Fredericia, Lokomotivfører Kuhn, Kalundborg, Lokomotivfyrbøder Lønqvist, Aarhus.

Mødet overværedes af det ene af Foreningens Æresmedlemmer, pens. Togfører P. D. Pedersen, medens det andet Æresmedlem, Trafikminister Friis-Skotte, var forhindret paa Grund af Bortrejse.

Til Sekretær valgtes Trafikinspektør Okkels.

Daysorden:

1. Protokollen.
2. Beretning og Regnskab.
3. Styrelsens Forslag til Bonusfordeling.
4. Valg i Henhold til Lovenes §§ 10 a, b, f, 11 og 13.
5. Forsikringsbestemmelsernes § 4 (Fortolkning af Begrebet »Luftsejlad«).
6. Eventuelt.

Formanden (Forretningsfører Ch. Petersen) bød Velkommen og mindedes afdøde Baneformand C. Th. Christensen, Esbjerg, der i en lang Aarrække havde været et trofast og interesseret Medlem af Repræsentantskabet.

Fra Revisorerne forelaa Meddelelse om, at Regnskabet var befundet i bedste Orden, fra Regnskabsudvalget Meddelelse om, at alt var fundet i Orden, ved det foretagne Kasseeftersyn, fra Skadeudvalget Meddelelse om, at Skaderne var fundet forsvareligt afregulerede.

Protokollen fra forrige Møde, der var udsendt i Afskrift, godkendtes.

Forretningsfører, Regnskabsfører Chr. Schmidt, aflagde Beretning.

Antallet af anmeldte Skader har i det forløbne Aar været omtrent som i det foregaaende Aar. Skadeprocenten har udgjort 8,21 pCt. mod 7,85 pCt. Aaret forud. Iøvrigt henvises til nedenstaaende Oversigt over Skadeprocentens Svingninger gennem Aarene.

Aar	Antal Skader	Medlemstal	Antal Skader i pCt. af Medlemstallet
1919	226	3432	6,59
1920	190	3738	5,09
1921	132	3752	3,52
1922	255	3697	6,90
1923	207	3879	5,34
1924	218	3816	5,71
1925	235	3840	6,10
1926	260	3890	6,66
1927	249	3846	6,47
1928	303	3834	7,90
1929	354	4842	7,31
1930	392	5150	7,61
1931	408	5208	7,83
1932	405	5157	7,85
1933	423	5107	8,21

Ved forrige Regnskabsaars Afslutning henstod som uafgjort 74 Skadetilfælde.

I det forløbne Aar er der anmeldt 423 nye Tilfælde, og desuden er 8 tidligere afgjorte Skader genoptaget til Behandling. Af disse ialt 505 Tilfælde blev de 432 afregulerede inden Aarets Udgang; saaledes at der som uafgjort henstod 73 Skadetilfælde.

Af de 432 afregulerede Skadetilfælde er 389 endelig afgjort ved Udbetaling af Dagsrerstatning. 24 Tilfælde medførte Invaliditetserstatning, 2 Tilfælde Dødsrerstatning, i 13 Tilfælde maatte Erstatningskrav afvises, og i 4 Tilfælde frafaldtes Erstatningskrav. 2 Skadesager er prøvet ved Voldgift. Af disse 2 var den ene af Styrelsen afvist som ikke erstatningsberettiget, hvilket Voldgiftsretten tiltraadte (Om den anden se nedenfor).

De 2 Dødsfald fordeler sig saaledes:

- 1) Portør blev under Rangering klemt mellem Buffer. Brystkassen knust. Død paa Hospitalet samme Dag. Enken tilkendt Dødsrerstatning 1000 Kr.
- 2) Overportør faldt under Rangering og blev overkørt af Rangertræk. Død paa Hospitalet. Enken tilkendt Dødsrerstatning 1000 Kr.

Invaliditeterne fordeler sig saaledes:

- 1) Overportør fik venstre Ben kvæstet under Ulykestilfælde ved Rangering. Arbejderforsikringsraadet bevilger 40 pCt. (Vi giver 40 pCt.).
- 2) Portør fik under Rangering en Contusion af højre Knæ. Arbejderforsikringsraadet bevilger 5 pCt. (Vi giver 5 pCt.).
- 3) Togbetjent paadrog sig under Indlæsning af Gods ved en Forløftning en Lumbago. (10 pCt.).
- 4) Overportør fik ved Nedspring fra et Rangertræk Brud af 5. venstre Mellemfodshen. (15 pCt.).
- 5) Lokomotivfyrbøder paadrog sig ved Kullosning Contusion af venstre Knæ. (15 pCt.).
- 6) Portør fik under Rangering Contusion af venstre Knæ. Arbejdsforsikringsraadet bevilger 12 pCt. (Vi giver 12 pCt.).
- 7) Lokomotivfyrbøder faldt under sin Tjeneste og forvred højre Fodled. Arbejderforsikringsraadet bevilger 5 pCt. (Vi giver 5 pCt.).
- 8) Pakmester fik under Rangering Contusion af Hovedet. Svækket Syn paa venstre Øje. Arbejderforsikringsraadet bevilger 15 pCt. (Vi giver 15 pCt.).
- 9) Vognopsynsmand fik ved Fald fra en E-Vogn Contusion af højre Skulder. (15 pCt.).
- 10) Portør paadrog sig en Lumbago, idet han med en Byrde snublede over Sporet. Arbejderforsikringsraadet bevilger 10 pCt. (Vi giver 10 pCt.).
- 11) Haandværker fik under Arbejde i Værkstedet Læsion af venstre Haand. Arbejderforsikringsraadet bevilger 5 pCt. (Vi giver 5 pCt.).
- 12) Portør fik under Betjening af Vognvægt en Contusion af Hovedet. Arbejderforsikringsraadet bevilger 10 pCt. (Vi giver 10 pCt.).
- 13) Haandværker fik Brud af højre Arm. Arbejderforsikringsraadet bevilger 5 pCt. (Vi giver 5 pCt.).

- 14) Remisearbejder fik under Arbejde i Værkstedet Contusion af Hovedet (10 pCt.).
- 15) Lokomotivfører fik under Kørsel Contusion af venstre Side af Brystkassen. Arbejderforsikringsraadet bevilger 8 pCt. (Vi giver 8 pCt.).
- 16) Overportør fik under Arbejde paa Pakhuset et Hoftebrud. Arbejdsforsikringsraadet bevilger 12 pCt. (Vi giver 12 pCt.).
- 17) Overportør fik ved Fald fra en Trækvogn Contusion af Hoved, Ryg og Hofte. Arbejderforsikringsraadet bevilger 8 pCt. (Vi giver 8 pCt.).
- 18) Togbetjent paadrog sig ved at løfte en Perrontraktor en Lumbago. Arbejderforsikringsraadet bevilger 8 pCt. (Vi giver 8 pCt.).
- 19) Overportør paadrog sig ved Spring fra en Røngemaskine en Forvridning af venstre Knæ. Arbejderforsikringsraadet bevilger 5 pCt. (Vi giver 5 pCt.).
- 20) Overportør fik ved Afbremning af et Træk Godsvogne 2. og 3. Finger paa venstre Haand læderet. (18 pCt.).
- 21) Portør paadrog sig ved et Fald i Ishuset (aabentstaaende Lem) Contusion af venstre Side. Arbejderforsikringsraadet bevilger 5 pCt. (Vi giver 5 pCt.).
- 22) Baneformand paadrog sig under sit Arbejde Contusion af venstre Tommelfinger. Arbejderforsikringsraadet bevilger 5 pCt. (Vi giver 5 pCt.).
- 23) Lokomotivfører paadrog sig under Havearbejde en Contusion af venstre Tommelfinger. (10 pCt.).
- 24) Overassistent paadrog sig ved at træde forkert en Forvridning af højre Fodled samt Brud af Læghenet. Skadesagen afgøres af Styrelsen til 5 pCt. Invaliditet, men Tilskadekomne forlanger Sagen prøvet ved Voldgiftsretten. Dennes Kendelse afgives ca. 4 Maaneder efter, at Styrelsens Afgørelse har foreligget, og den tilpligter Foreningen at betale Tilskadekomne 6½ pCt., idet Helbredstilstanden i det mellemliggende Tidsrum har forværret sig.

Foreningens Medlemstal var med Forsikringsaarets Udløb den 30. November i Fjor 5 107 med en samlet Forsikringssum af 7 132 500 Kr. Sammenlignet med Aaret forud betyder det en Nedgang i Medlemstal paa 50 og en Nedgang i Forsikringssum paa 132 000 Kr. (en Del store Forsikringer er afgaaet).

Beretningen godkendtes enstemmigt.

Forretningsføreren gav derefter Beretning om Regnskabet, der stiller sig saaledes:

Driftsregnskab for Regnskabsaaret 1932—33.

INDTÆGT	Kr. Ø.
1. Skadesreserve fra forrige Aar	17 000. 00
2. Præmie indbetalt af Medlemmerne	41 812. 10
Overført til Bonusfonden ..	11 822. 35
	53 634. 45
3. Genforsikrings Andel i Erstatninger ..	1 744. 44
4. Overskuds Andel i Genforsikringen ..	0. 00
5. Rente	5 264. 50
	77 643. 09

UDGIFT	Kr. Ø.
1. Genforsikrings-Præmie	2 111. 56
2. Erstatninger	25 927. 40
3. Lægehonorar m. m.	1 065. 00
4. Administration:	Kr. Ø.
a. Lønninger	4 364. 30
b. Præmieopkrævning (herunder åjourføring og Rekapitulation af Af- og Tilgangshefter)	1 538. 24
c. Juridisk Assistance	50. 00
d. Repræsentantskabet	1 883. 94
e. Indmeldeshonorar	575. 70
f. Porto, Telefon, Stempelmærker	482. 70
g. Maskinskrivning m. v. ..	159. 05
h. Tryksager	224. 25
i. Depotafgift	82. 50
	9 360. 68
	38 464. 64
5. Aarets Driftsoverskud udgør herefter Kr. 39 178.45 og fordeles saaledes:	
Skadesreserve	17 000. 00
Bonusfonden	22 178. 45
	77 643. 09

Formue-Regnskab 1932—33.

	Kr. Ø.
Formue d. 1. December 1932	98 854. 16
Forøgelse i Aaret	10 281. 04
	109 135. 20
	Kr. Ø.
Formue d. 1. December 1933	109 135. 20
	109 135. 20

Status pr. 1. December 1933.

AKTIVER	Kr. Ø.
40 000 Kr. 5 pCt. Statsobligationer 1928	
Købsværdi	39 000. 00
30 000 Kr. 5 pCt. Statsgældbeviser 1932	
Købsværdi	29 850. 00
Inventarierværdi	395. 25
Bank Konto	37 601. 92
Kontantbeholdning og Giro	2 288. 03
	109 135. 20

PASSIVER:	Kr. Ø.
Skadereservefonden	17 000. 00
Reservefonden	58 843. 23
Bonusfondens Beholdning pr. 30. November 1932	20 173. 21
Udbetalt Bonus til Medlemmerne	11 822. 35
	8 350. 86
Tillagt Aarets Overskud ..	22 178. 45
	30 529. 31
Kursavancefondens Beholdning 30. November 1932	2 837. 72
Tab ved Køb af Obligationer ..	87. 56
	2 750. 16
Kursgevinst	12. 50
	2 762. 66
	109 135. 20

Efter at Kassereren havde givet Oplysning om Anbringelse af Foreningens Pengemidler, og efter at der fra Repræsentanterne var stillet enkelte Forepørgsler, godkendtes Regnskabet enstemmigt.

Forretningsføreren forelagde derefter paa Styrelsens Vegne følgende Forslag til Bonusfordeling:

Bonusfordelingen i Henhold til Lovenes § 21 foretages saaledes, at Medlemmer, der er indtraadt i Foreningen før 30. November 1933, og som er Medlemmer i December Kvartal 1934 og Marts Kvartal 1935, fritages i nævnte Kvartaler for Præmieydelse af den Forsikringssum, de havde tegnet inden Udgangen af August 1934. For Forsikringer paa over 3 000 Kr. ydes Bonus dog kun for 3 000 Kr.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Derefter foretoges følgende Valg:

Styrelse:

Forretningsfører: Regnskabsfører Chr. Schmidt.

Sekretær: Togfører N. P. Christensen.

3. Medlem og Kasserer: Vognopsynsmand R. Andersen.

Suppleant til Styrelsen: Trafikkontrolør C. A. Gustavsen.

Repræsentantskabets Formand: Overportør Ch. Petersen.

Repræsentantskabets Næstformand: Snedker L. Hansen.

Revisorer: Overmatros R. Kantsø og Overassistent M. H. Simonsen.

Suppleant: Lokomotivfører Kuhn.

Skadeudvalget: Trafikinspektør Rønfeldt og Overportør O. Andersen.

Suppleant: Banearbejder N. C. Madsen.

Regnskabsudvalg: Snedker L. Hansen og Lokomotivfører S. Jensen.

Suppleant: Togfører H. M. Petersen.

Formand for Voldgiftsretten: Overkirurg Dr. Hans Wulff.

Det vedtoges, at Styrelsen ved Forhandling med Genforsikringsselskabet søger udvirket, at Forsikringsbetingelsernes § 4 ændres saaledes, at Deltagelse i Luftsejlads, for saa vidt angaar Passagerflyvning ikke er undtaget fra Foreningens Risiko.

DANSKE JERNBANERS AFHOLDSSKAB

Danske Jernbaners Afholdsselskab afholdt den 9. Juni sit Aarsmøde i Sønderborg. Mødet, hvori deltog 38 Repræsentanter og et stort Antal Medlemmer, aabnedes af Selskabets Formand, Hr. Parup, efter at have budt Velkommen præsenteredes de tilstedeværende Gæster fra Jernbaneafholdsselskaberne i Sverig og Norge, Dansk Jernbaneforbund, Privatbanefunktionærernes Organisationer og Dansk Lokomotivmands Forening.

Efter at Aarsmødet havde konstitueret sig, aflagde Formanden Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar og oplyste, at Selskabet i det sidste Aar havde haft en mindre Tilbagegang i Medlemstallet, som nu var 1313 Medlemmer.

Formanden udtalte endvidere sin Glæde over det gode Forhold, som bestod mellem Selskabet og de faglige Organisationer indenfor Etaten, og udtrykte Ønsket om, at dette maatte fortsætte. Efter nogen Diskussion godkendtes Beretningen.

Regnskabet oplæstes og godkendtes.

Forskellige Vedtægtsændringer bl. a. Oprettelse

af en ny Kreds for spredtboende Medlemmer vedtoges.

Formanden genvalgtes med Akklamation; de øvrige Valg var Genvalg.

Formanden for I. E. A. V., Kontorchef Karl Weber, var nu kommen til Stede og gav en Beretning fra Holland og Norge og manede til fortsat Kamp mod Alkoholen.

Efter Aarsmødet Slutning afgik et Fanetog gennem Byen og nedlagde en Krans ved Monumentet for de i Verdenskrigen faldne, og en Krans ved Fællesgravene paa Dybbøl, hvorefter Postmester Rædder holdt et historisk Foredrag.

Aarsmødets 1. Dag sluttede med selskabelig Samvær.

Søndag den 10. Juni begyndte med Morgenandagt i Sønderborg Kirke, hvorefter der sejledes til Kollund, hvor Dagen tilbragtes; alt i alt en uforglemmelig Tur.

H. P. Christensen.

VÆRKSTEDS- OG REMISE- ARBEJDERNES DELEGERETMØDE den 29. og 30. Juni 1934

Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation afholdt i Dagene 29. og 30. Juni d. A. deres ordinære Delegeretmøde i Sønderborg.

Formanden, Hr. Snedker L. Hansen, bød Forsamlingen Velkommen og et særligt Velkommen til Gæsterne. Der var Gæster fra samtlige Fagforbund som Fællesorganisationen har Medlemmer under, samt fra Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmandsforening og tillige Redaktøren for den stedlige »Socialdemokrat«.

L. Hansen aflagde Beretning om Virksomheden for den sidste 3-aarige Periode. Dvælede herunder særlig ved Lønoverenskomsten og Overenskomsten om 12 Dages Ferie, der blev truffet i 1931. Der var ikke Tilfredshed med 12 Dages Ferie. Nævnte det større Arbejde den ny Tjenestemandsslov havde forskaffet Org. Ledelse, Afskedigelsen af de 65-aarige, Velfærdsudvalget, Frirejsebestemmelser, Sygekassesagen m. m. Omtalte endvidere, at man havde set sig foranlediget til at give Administrationen Anvisning paa en Mand i København, der bør sættes paa den allerlaveste Løn.

Kom ind paa Samarbejdet med de øvrige Jernbane-Organisationer som var udmærket, men udtalte Ønske om, at det blev udvidet, saaledes at man bedre kunde modstaa de Angreb, man utvivlsomt vilde blive udsat for paa forskellig Vis.

Beretningen gav Anledning til en Del Diskussion, som formede sig paa en saadan Maade, at man fik den største Respekt for den Mødekultur, der blev lagt for Dagen. Den Kritik, der fremkom, blev fremsat paa en fin og saglig Maade, der vidnede om, at det var veldisciplinerede Fagforeningsfolk, der deltog i Debatten. Alle Talere paahørtes i absolut Ro.

Første-Dagen startede alle Delegeretmødets Deltagere i Statsbanernes nye Rutebiler en Tur hele den skønne Ø Als rundt og endte i den hyggelige Kro

»Frydendal«, hvor Middagen ventede. Ved denne herskede en munter og kammeratlig Stemning, og mange umærkede Taler blev holdt. Der var hyggeligt ved denne Kro, og i den smukke Sommeraften var det vanskeligt at rive sig løs: Klokken var da ogsaa kommet paa de smaa Timer, inden man igen var tilbage i Sønderborg.

Anden Dag fortsattes Mødet. Der blev valgt 3 Repræsentanter til at uddybe Samarbejdet med de øvrige Organisationer.

Baade Beretning og Regnskab godkendtes. Formand, Næstformand, Kassører, Sekretær og Redaktør genvalgtes.

Af de mange indkomne Forslag skal lige nævnes et saalydende: »Man søger snarest, evt. ad politisk Vej, gennemført, at ingen, uden at være Medlem af deres faglige Organisation, kan arbejde under D.S.B.« Dette Forslag blev til værdig Efterfølgelse vedtaget.

R.

DIESELMOTOREN SOM LOKOMOTIVMASKINE

Bestræbelserne for at gøre Dieselmotoren brugbar som Lokomotivmaskine begyndte allerede i 1905: selve Ingeniør Diesel konstruerede i 1908 et Lokomotiv paa 1000 HK., men det kom dog aldrig til Udførelse. Vanskelighederne er her meget større end i Søfarten, hvor Grænsen for Plads og Vægt ikke er saa snæver, og hvor Modstanden, Motoren møder, er meget lille i Igangsætningsøjeblikket og stiger med Omdrejningstallet.

Af et Diesellokomotiv kræves stor Igangsætningskraft, og den Omstændighed, at Dieselmotoren ikke er i Stand til at sætte i Gang ved sin egen Kraft, medfører, at man paa stedfaste Dieselmotorer, Dieselmotorvogne og i Skibe hentytter Trykluft til Startning af Motoren. Dette Middel svigter dog paa Diesellokomotiver, for saa vidt som det ikke er muligt at medføre den Trykluftmængde, der er nødvendig til at bringe Toget i Gang og op paa en Hastighed, paa hvilken Motorens Tændinger kan begynde. Man maa derfor indskyde et Overføringsmiddel mellem Motoren og Drivakslen, som gør det muligt at starte Motoren i Tomløb og bringe den til at virke paa et stillestaaende Lokomotiv og tillige at kunne variere Drivakslens Omdrejninger til de nødvendige Finheder. Under Ophold paa Stationer kan Motoren da beholde sine normale eller et mindre Antal Omdrejninger og behøver ikke at startes for at køre videre. Overføringsmidlet maa tillige kunne give Baglænsfart, uden at Motorens Omdrejningsretning ændres.

Til en Motorvogn er et Overføringsmiddel ogsaa nødvendigt, men her kan — ihvert Fald for de mindre Vognes Vedkommende — de fra Automobilen kendte Tandhjulsoverføringer tages i Brug. Hvilket Overføringsmiddel, der egner sig bedst for Diesellokomotiver, er endnu ikke fastslaaet. Af elektrisk, mekanisk, hydraulisk og pneumatisk Overføring har den elektriske fundet størst Udbredelse. Den dertil anvendelige Jævnstrømsgenerator og -motor kan

fremstilles fuldstændig driftssikker og kan anbringes paa Lokomotivet uden videre Vanskeligheder. Dens bedste Egenskab er dens Tilpasningsevne til det ønskede Omsætningsforhold mellem Dieselmotor og Drivaksel og til den ønskede Acceleration, men den er kostbar at anskaffe.

Den mekaniske Overføring synes at være den vanskeligste; thi endnu er der, trods de derpaa anvendte store Arbejder, kun et eneste større Lokomotiv med mekanisk Overføring i Drift. Det blev bygget af Krupp i 1926 og løber paa de russiske Banner. Efter Opgivelser af Lokomotivets Konstruktor, Professor *Lomonosoff* har det, selv om det ikke har været helt tilfredsstillende, dog været Bevis for, at en Kraftydelse paa 1200 HK. kan overføres paa en Drivaksel med et Tandhjulsdrev. Dette maa være indrettet som Vekseldrev og bygget til tre eller fire forskellige Udvekslingsforhold, og naar der er Tale om større Lokomotiver, da faar Vekseldrevet saa store Dimensioner, at det knapt kan anbringes paa Lokomotivrammen. Det mekaniske Vekseldrev formaar kun at udnytte Dieselmotorens Højsteydelse ved bestemte Toghastigheder, nemlig de Hastigheder, som svarer til Motorens højeste Omdrejningstal og det Udvekslingsforhold, der benyttes. Den mekaniske Overføring har ikke saa stor Reguleringsevne, som den elektriske eller den pneumatiske, dog synes denne Mangel ikke at være saa fremtrædende, naar Vekseldrevet saavidt som muligt omskiftet nøjagtigt efter Baneliniens Stigninger og Fald, saa Dieselmotoren kommer sin fulde Ydelse nær.

En væsentlig Del af Vekseldrevet er Koblingen, der ved Motorens Start, Friløb paa Faldstrækninger eller under Omskiftning af Udvekslingsforholdet maa skiftes ud. Denne synes at volde Besværligheder paa større Enheder; ganske vist har den paa det omtalte russiske Lokomotiv anvendt elektromagnetiske Kohling vist sig praktisk og driftssikker, men dens Anvendelse kræver en særlig Jævnstrømsgenerator med Tilbehør, hvorved den mekaniske Overføring bliver noget indviklet. Virkningsgraden paa Diesellokomotiver med mekanisk Overføring synes ifølge den ikke særligt gunstige Virkningsgrad for Tandhjulene ikke at blive synderligt højere end ved dieselektriske. Paa den anden Side er det muligt at bygge Diesellokomotiver med Vekseldrev billigere end med noget andet Overføringsmiddel.

Hvorvidt den hydrauliske Kraftoverføring egner sig til Diesellokomotiver, er Meningerne delte om. Efter de slette Erfaringer, der flere Steder er indhøstet, er nogle af den Mening, at den er uegnet for Lokomotivdrift, medens andre henviser til dens Fordele: Regelmæssighed i Omdrejningsmomentet, Paaidelighed i Driften under dens rette Konstruktion og Udførelse og nem at vedligeholde. Det vanskelige Punkt er at bygge den fuldstændig olietæt, da der ellers forekommer Olie-tab, som vokser i Driften ved Oliens stigende Temperatur og Tyndflydenhed. Dertil kommer, at det paa større Lokomotiver er vanskeligt at skaffe Plads til Oliekøleren; Professor *Lomonosoff* mener, at Ydelser paa 300—400 HK. sætter Grænsen for, hvad der kan overføres med hydraulisk Over-



føring. Foreløbig hævder den sig dog ved Siden af Elektricitet og Trykluft. Et engelsk Firma *Hudson, Clarke og Co., Leeds*, har saaledes bygget et Diesellokomotiv paa 300 HK. med hydraulisk Overføring til Chile. Eksemplet viser, at der findes Konstrukører, som har Tillid til denne Overføringsform, navnlig i Betragtning af at Lokomotivet er leveret til Sydamerika.

Den Tanke at anvende Trykluft eller Trykgas som Overføringsmiddel er prøvet i mange forskellige Udførelsesformer. Af disse er der særligt en, der fortjener Opmærksomhed. Det er i Virkeligheden et almindeligt Lokomotiv, hvor Kraftkilden: Kødlen er erstattet af en Dieselmotor, som frembringer Trykluft til at bruge i de sædvanlige Lokomotiveylindre. Dieselmotoren driver en Kompressor, som fortætter Luften til et Tryk af 7 Atm. Ved en Begyndelsestemperatur af 27 Grader og en Fortætning til 7 Atm. bliver Sluttemperaturen 270 Grader og kommer derved Smøreoliens Antændelsestemperatur saa nær, at man maa regne med Fare for Smøreolieeksplosion. For at forebygge denne og samtidig formindske Fortætningsarbejdet indsprøjtes i Kompressoren under hvert Slag Vand under et Tryk af 200 Atm. og saa fint forstøvet, at det straks fordamper, og Vandmængden er saaledes tilmaalt, at Vanddampen overhedes. Det ligger nær for at antage, at det indsprøjtede Vand vil skade Kompressorens Stempler, men dette afhænger alene af Vandets Renhedsgrad. Ved Vandtilførslen kan den fortættede Lufts Temperatur holdes nede paa 200 Grader, saa Smøreolieeksplosion kan betragtes som udelukket. Fra Kompressoren ledes Tryklufften omkring et Rørbundt, som gennemstrømmes af Motorens Udstøds gas, og kommer derved op paa en Temperatur af 350 Grader. Med denne Temperatur gaar Luften til Lokomotiveylindrene, hvor den udfører sit Ekspansionsarbejde, akkurat som Dampen ellers gør det. Ifølge den høje Indstrømningstemperatur er Luftens Temperatur efter Ekspansionen endnu over Nulpunktet, saa Isdannelser paa Udgangsrøret undgaas. Det har dog senere vist sig, at der ogsaa ved dette Lokomotiv klæber anselige Mangler, men Forsøg med andre Udførelsesformer fortsættes.

Konstrukører af Tryklufflokomotiver anslaaer disses termiske Varmegrad — regnet fra Brændstof til Trækkrogen — til 26 Procent, en Værdi, der tør paaregnes i varig Drift. Dermed bliver Diesel-Tryklufflokomotivet, hvad Brændstofforbruget angaar, jævnbyrdig med det dielelektriske, for hvilket der er paavist en Virkningsgrad paa 25—27 Procent. Naar man tager i Betragtning, at et Rangerlokomotiv uden Overheder har en Virkningsgrad paa kun 6—7 Procent og et moderne Heddamplokomotiv 10—12 Procent, saa er det klart, at Dieselmotoren med Hensyn til Brændstoffets Udnyttelse i Jernbanedriften er et teknisk Fremskridt af stor Betydning. Hvorvidt der dermed vil være forbundet et tilsvarende økonomisk Fremskridt, ser det ud til, at de høje Anskaffelses- og Vedligeholdelsesomkostninger forhindrer Dieselmotorens almindelige Anvendelse i Jernbanedrift.

F. Spøer.

25 AARS JUBILÆUM



Den 1. August kan Lokomotivfører *A. E. Güllher*, Korsør, fejre 25 Aars Dagen som Lokomotivmand. Jubilaren blev ansat som Maskinarbejder paa Centralværkstedet i København den 26. September 1907.

Ansat som Lokomotivfører den 1. August 1909 i Struer. Forflyttet den 1. Juli 1912 til Korsør. Forfremmet til Lokomotivfører den 1. Januar 1925 i Oddesund. Forflyttet den 1. Februar 1928 til Korsør. Jubilaren har altid været en pligtopfyldende Lokomotivmand, der med Interesse har udført sin Gerning indenfor Etaten. Ligeledes har Jubilaren altid været et interesseret Medlem af Dansk Lokomotivmands Forening og har i de sidste 5 Aar virket som Afdelingsformand. Lokomotivførerne i Korsør ønsker dig hjertelig til Lykke paa Højtidsdagen og haaber at du endnu i en Del Aar maa kunne virke i din Gerning.

Paa Afdelingens Vegne

M. M.



Lokomotivfører *P. Hansen*, Gl. Kongevej 100, kan den 1. August d. A. fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand ved D. S. B.

Naar undtages en kort Forflyttelse til Sønderborg ved Forfremmelse til Lokomotivfører, har Hansen hele sin Jernbanetid været stationeret i København, hvor han ved sin Pligtopfyldenhed i Tjeneste samt sin pæne og noble Maade at være paa er bleven meget afholdt.

Til Lykke paa Festsdagen samt Ønsket om Held i Fremtiden.

11. Juli 1934.

Afdeling 1.

SYGEKASSEN

Redaktionen har bragt i Erfaring, at Sygekassen endnu mangler et stort Antal Besvarelser paa de til Interessenterne udsendte Spørgeskemaer. Da det er nødvendigt for Sygekassen at faa de i Skemaerne omhandlede Oplysninger og at faa dem snarest, skal vi meget indstændigt anmode de

Interessenter, der endnu ikke har indsendt Besvarelsen, om at gøre dette aldeles omgaaende. Vi gør i denne Forbindelse udtrykkeligt opmærksom paa, at de Medlemmer, for hvilke Sygekassen ikke i den nærmeste Fremtid modtager Besvarelserne, udsætter sig for at blive slettede som nydende Medlemmer.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Tidsrummet April—Maj 1934 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1933 i runde Summer.

	Maj Maaned		1934	
	1934	1933	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 530 000	3 230 000	1 300 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 450 000	3 600 000		150 000
Postbefordring	520 000	430 000	90 000	
Andre Indtægter	400 000	380 000	20 000	
Indtægter i alt	8 900 000	7 640 000	1 260 000	
Driftsudgifter	8 750 000	8 020 000	730 000	
Afskrivning	510 000	480 000	30 000	
Forrentning	820 000	730 000	90 000	
Udgifter i alt	10 080 000	9 230 000	850 000	
Statens Tilskud til Driften	1 180 000	1 590 000		410 000

	April—Maj		1934	
	1934	1933	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	8 030 000	7 320 000	710 000	
Gods- og Kreaturbefordring	6 540 000	6 580 000		40 000
Postbefordring	1 000 000	830 000	170 000	
Andre Indtægter	720 000	710 000	10 000	
Indtægter i alt	16 290 000	15 440 000	850 000	
Driftsudgifter	15 740 000	14 940 000	800 000	
Afskrivning	1 020 000	950 000	70 000	
Forrentning	1 630 000	1 460 000	170 000	
Udgifter i alt	18 390 000	17 350 000	1 040 000	
Statens Tilskud til Driften	2 100 000	1 910 000	190 000	

D. S. B., Maj 1934.

I Forhold til Maj 1933 har der i Indtægten af *Personbefordringen* været en Stigning paa 1.3 Mill. Kr., hvoraf ca. 1,1 Mill. Kr. falder paa Indtægten paa *Banerne* og Resten paa det forøgede Antal Automobilruter. Stigningen paa *Banerne* skyldes navnlig det Forhold, at Pinsen i Aar faldt i Maj, i Fjor derimod først i Juni. Desuden har Elektrificeringen givet væsentlig større Indtægter i Nærtrafikken ved København.

Den regnskabsmæssige Indtægt af *Godsbefordringen* er ca. 150 000 Kr. lavere end i Maj i Fjor, men dette skyldes for den overvejende Dels Vedkommende Forskydninger i Afregninger med udenlandske Baner.

Paa de mindre Indtægtsgrupper er der en Stigning paa ca. 110 000 Kr., og alt i alt bliver der saaledes en samlet Driftsindtægt, der er ca. 1¼ Mill. Kr. større end i Maj 1933.

De *egentlige Driftsudgifter* er steget med 730 000 Kr. Foruden højere Udgifter til det forøgede Antal Automobilruter og til Brændsel skyldes Stigningen navnlig Meudgifter til Stenballast og til Færgereparationer, hvor Udgifterne i den enkelte Maaned kan falde meget forskelligt i to paa hinanden følgende Aar.

I Udgiften til Forrentning og Afskrivning er der en Stigning paa ca. 120 000 Kr. Maanedens samlede Driftsresultat bliver herefter 850 000 Kr. bedre end i Maj Maaned 1933.

HJERTELG TAK

for al udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader. Lokomotivfører N. Andersens Sygdom, Død og Begravelse. En særlig Tak til de Afdelinger, der med Faner parade-rede ved Baaren, og til alle dem, som havde sendt Kranse.

Charlotte Andersen og Børn.

gedistrikt, København, fra 1. August flytter til Mozarts Plads 1, 1. Sal, Telf. Sydhavn 400. Konsultationstid Kl. 12½—13½.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Tange Jessen er bortrejst fra 8. Juli til 8. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Mikkelsen, Hillerødgade 112.

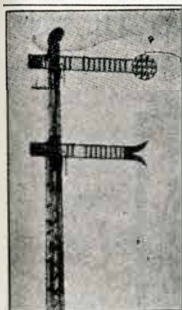
Konsultationstid 13—14, Mandag tillige 18—19.

Det meddeles, at Jernbanelæge G. Herborg, 1 G 1 Læ-



Afsked:

Lokomotivmester I A. J. Hansen, Roskilde, efter Ansøgning i Naade paa Grund af Alder med Pension fra 30. September 1934. (Kgl. 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**

Kautions
Forsikring

Kredit-
Forsikring



Kombin.
Husejer Fors.

Kombin.
Indbo-Fors.

**Vil De bevare Sundheden?
DRIK RADIUM-VAND**

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

Fremstilles nu i Form af forskellige Vande tilsat prima Frugtessenser:

Original-Aftapning in Natura — Radium-Apollinaris —
Radium-Citronvand — Radium-Hindbærvand — Radium-Sportsvand
Faas paa alle Hoteller og hos enhver Købmand.

Stort Møbelsalg.

Jeg flytter til større Lokaler og udsælger derfor mit store Varelager til meget smaa Priser. 10% Udbetaling. Resten 3-4 Aar. Br. Møbler tages som Udbet.

VALD. NIELSENS MØBELLAGER, Fælledvej 19, n. 6.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 20. Juli 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.

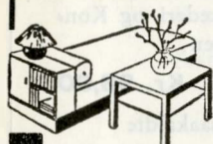


LEDIG

Tandlæge
FRK. SØRENSEN
Konsultation: 10-7
Istedgade 69.
Telf. Vester 905

Helsingør Vin-Kompagni.
Udsøgte Vine og Spirituosa.
Telefon 929.

Bøger-Papir - Musik-Fotografiske Artikler
VIGGO NIELSENS BOGHANDEL
Tlf. 9327. Istedgade 64. Istedgaard. Tlf. 9327.



Der er en Del Folk i faste Stillinger,

som udelukkende køber Møbler

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

hos det anerkendte Møbelfirma

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

HOLM & LARSEN INDEHAVER: Tlf. P. E. HOLM 7155
Falkoner Allé 46. Hj. af Nikolajvej.



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

Hyg. Gummivarer — Modersprøjter.

Brochure om Pessarier, Børnefødslernes Begrænsning, 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.

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

LEDIG



Tlf. Gør Deres Indkøb hos Tlf. 901 MARTIN LAUTRUP 901
Absolut billigst. Største Udvalg.
Kjoler - Konfektion - Tæpper
Sengeudstyr - Linoleum - Tricotage
Leverandør til Lotterierne

Køb danske Varer!

**Arbejdernes
Kødforsyning**
har følgende Udsalgssteder:
Nørrebro Runddel Taga 219
Nansensgade 90 Central 45 84
Amagerbrogade 104 Amager 882
Falkoneralle 37 Godthaab 72
Valby Tingsted Valby 17 30
Fører kun 1. Kl.s Varer



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