



34. Aargang No 15

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. August 1934

RESPEKT FOR REGLEMENTERNE

Obstruktion — Provokation.

I Efteraaret bragte vi et Par Artikler om Køreplanerne, om Toghastigheden, Togstørrelser, de enkelte Vognes Vægt o. l. Vi gjorde dengang gældende, at det ikke kan gaa an (ved Ansættelse af for lave Køretider og Holdetider) ligefrem at provokere Personalet til at overskride de fastsatte Sikkerhedsbestemmelser. Grundreglen i en Institution som Statsbanerne maa absolut være den, at der fra alle Sider er Respekt for de forskellige reglementariske Bestemmelser.

Man har fornylig henledt vor Opmærksomhed paa visse Mærkværdigheder ogsaa ved den nye Køreplan. F. Eks. at 100 km's Tog af Arten P 40 har 32 Min. Køretid Kh.—Ro., medens 90 km's Tog af Arten S 30 har 30 Min. og det endda med Standsning i Ro., hvad det førstnævnte Tog ikke har. Da S 30 Toget skal vandforsyne i Ro. og derfor holde meget nøjagtig, betyder det i Realiteten, at 90 km's Toget har ca. 3,5 Min. mindre reel Køretid end 100 km's Toget. Man har endvidere peget paa, at den højeste tilladte Hastighed paa Kalundborgbanen, som hidtil har været holdt nede paa 80 km, nu er sat op til 100 km.

For vort Vedkommende maa vi indrømme, at vi saa ofte har tænkt paa, hvorfor Maksimalhastigheden, som for 25 Aar siden var 100 km paa en hel Del Strækninger, i mange Aar har ligget lavere. Ganske vist medførte Bramminge-

ulykken en Række Forsigtighedsregler, saasom Hastighedsnedsættelser ved Sporarbejder o. l., men der er siden dengang ofret adskillige Millioner Kr. paa Forbedring af de forskellige Strækningers Overbygning, saa dette vel nok kunde motivere en Hastighedsforøgelse. Naar man ser hen til Maksimalhastighederne i Udlandet, er det forstaaeligt, at Lægmænd har spurgt sig selv, hvorfor Banelegemet hos os ikke kunde taale højere Maksimalhastigheder.

Dette maa jo blive de sagkyndiges Sag; men nægtes kan det ikke, at man studser lidt over, at Hastigheden paa en Strækning pludselig sættes op fra 80 km til 100 km.

Mon ikke Aarsagen hertil skulde være den, at der nu er Brug for en højere Hastighed end hidtil. Vi er da inde paa Spørgsmaalet om Respekten for Reglementerne.

Selve Ordet Reglementer siger, at de er givet for, at man skal rette sig efter dem; men hvis Personalet viser Reglementerne en alt for nøje Respekt, kalder Administrationen det for Obstruktion, hvilket atter vil sige, at Reglementerne ikke skal overholdes fuldt efter deres Ordlyd. Hænder der imidlertid et Uheld af en eller anden Art, kender Administrationens Repræsentanter dog som Regel ikke noget til Slækkelse af de reglementariske Forskrifter. Nej, saa gælder disse fuldt ud!

Vi skal anføre et Par Eksempler:

Der udsendes med visse Mellemlum Indskærpelse om ikke at køre for stærkt paa de Steder, hvor der er nedsat Kørehastighed. En

saadan Indskærpelse er fornylig udsendt, hvorhos det tilføjes, at Lokomotivførere og Motorførere, som overtræder denne Sikkerhedsbestemmelse, paadrager sig fuldt Ansvar for eventuelle Ulykker. I dette Tilfælde kræver Administrationen altsaa, at Personalet viser de reglementariske Bestemmelser fuld Lydighed, og heri er vi fuldt enige.

Men lad os til Gengæld se lidt nærmere paa, hvordan Administrationen selv bærer sig ad.

I Henhold til Ordre C Nr. 16 maa Lokomotiver af Litra H, P, R og S ikke anvendes til Forspandskørsel. Alligevel var der en eller anden Trafiktjenestemand, som en Dag beordrede en K-Maskine og en S-Maskine afsendt i Forspand sammen. Da en af Lokomotivførerne protesterede, fik han nærmest en Irettesættelse, og hele Sagen resulterede i, at nu maa S-Maskinerne gerne anvendes til Forspandskørsel. Ja, der maa endog anvendes 2 S-Maskiner i Forspand sammen. Man skulde vel saa tro, at dette gjaldt for samtlige Hovedbaner; men nej, det gælder kun for Kalundborgbanen, og man ser nu det Særsyn, at Kalundborgbanen, som formentlig af Hensyn til svagere Overbygning har haft en mindre Maksimalhastighed end Vest- og Sydbanen, nu befares af Eksprestog fremført af 2 S-Maskiner, medens det samme er forbudt paa de to Baner med sværere Overbygning.

Vi skal pege paa endnu en Ting: I Togreglementet er foreskrevet, at personførende Tog, hvis Hastighed er 70 km i Timen og derover, ikke maa bestaa af mere end 40 Vognladninger, hertil er i Tjenestekøreplanen føjet den Bestemmelse, at Hastigheden, hvis Togvægten er over 40 Vognladninger, skal nedsættes til 65 km. Men der er samtidig givet Distrikterne Bemyndigelse til at dispensere herfra, saaledes at Hastigheden ikke behøver at nedsættes, selv om Togvægten er 45 Vognladninger, naar blot Togstammens Længde ikke er mere end 215 m.

Det ses heraf, at Administrationen selv slækker Reglementernes Forskrifter, naar den finder det nødvendigt.

Fornylig blev et Eksprestog sendt af Sted med ca. 50 Vognladninger og Hastigheden skulde derfor nedsættes til 65 km; men en af Maskinafdelingens Ingeniører, som var til Stede paa Perronen, sagde til den paagældende Lokomotivfører: »Kør saa godt De kan, men forlang for Guds Skyld ikke Hastighedsnedsættelse.

Det er vore Reglementer, som er for gammel-dags, vi maa se at faa lavet dem om.«

Der er noget, som tyder paa, at den paagældende Embedsmands Udtalelse om, at Reglementerne skal laves om — det vil i denne Forbindelse sige, at de skal slækkes — er rigtig.

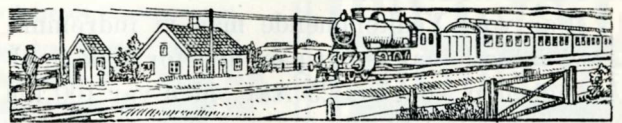
Det er jo en bekendt Sag, at Toghastighederne i de senere Aar er øget i endda betydelig Grad. En logisk Følge heraf skulde da være at eksisterende Sikkerhedsbestemmelser skulde skærpes og ikke slækkes, men det sidste synes, som det ses, dog at være Tilfældet.

Vi har anført et Par Eksempler, og skal denne Gang indskrænke os til yderligere at pege paa enkelte Ting i det nye Politireglement. F. Eks. Bestemmelsen om Beskyttelseskupeer, som er væsentlig slækket. I det gamle Reglement var der foreskrevet særlige — d. v. s. højere — Bremsebrøker for 50 km, 60 km og 70 km Tog paa Banstrækninger med ubevogtede, offentlige Overkørsler. Ogsaa denne Bestemmelse er ophævet ved det nye Politireglement og de senere udsendte Rettelser til Køreplanerne.

Det kan næppe være svært at forstaa, at der ikke paa denne Maade kan skabes fornøden Respekt for Reglementerne. Det kan ikke være saaledes, at de kun gælder for Personalet, kun skal benyttes, naar en eller anden Tjenestemand skal tiltales og straffes.

I denne Forbindelse ønsker vi at pege paa, at det nærmer sig det ufattelige, at Administrationen, som har erkendt, at vort nuværende Bremsesystem ikke er tidssvarende, er saa ligegyldig overfor Personalets ofte fremsatte og vel underbyggede Krav om Indførelse af Trykluftbremse. Det vilde være i høj Grad paa sin Plads, om Administrationen samtidig med Indførelse af det forcerede Tempo og den dermed følgende Usikkerhed, havde givet Personalet den forøgede Sikkerhed, en moderne Bremse er.

Kræver Administrationen, at Personalet skal vise Respekt for de reglementariske Forskrifter, maa den første Betingelse være den, at samme Administration ikke ved dens egne Handlinger provokerer Personalet.



ELENDIGHEDEN I ØSTRIG

Straks efter Februarrevolten i Wien og andre Steder i Østrig og den derpaa følgende Forfølgelse af Arbejderne og deres Organisation udsendtes der hele Europa over Opraab, hvori opfordredes til at yde de betrængte østrigske Arbejdere en hjælpende Haand, hvilket kunde ske ved at yde et Bidrag til den internationale Fond »Matteottifonden«. Arbejderklassen og mange andre, som er mod den fascistiske Terror, viste Sagen Forstaaelse, saa det blev muligt at hjælpe Ofrene for denne Terror baade ved Hjælp i Udlandet, politiske Flygtninge, og ved Hjælp i Hjemlandet.

For saa vidt angaar den sidstnævnte Hjælp, de Beløb som er uddelt i selve Østrig, har Kvækernes Samfund — en socialt indstillet religiøs Sekt, som overalt, hvor der er Nød og Elendighed, arbejder i Humanitetens Tjeneste — været medvirkende. Da Kvækernes internationale Leder, Hr. Carl Heath, for Tiden opholder sig i København, har Bladet »Social-Demokraten« underkastet ham et Interview, hvoraf vi tillader os at gengive et lille Uddrag:

— Med Beklagelse, siger Carl Heath, ser vi Europa svinge tilbage til Tider, hvor Magten sættes ind som alle Individernes højeste Lov.

— Har Kvækerne ikke deres vigtigste sociale Arbejde i Østrig for Tiden?

— Det vigtigste internationale Hjælpearbejde har vi der. Jeg føler Trang til at sige, at Fagforeningerne har gjort et dybt Indtryk paa mig. Fra dem har vi modtaget ca. 720 000 Kr., en Del af Matteottifondets Penge, som vi har uddelt i Østrig.

— Gik det uden Vanskeligheder?

— Nej, ikke helt. Regeringen i Østrig vilde, at vore Folk skulde have et Legitimationskort. Vi var lidt betænkelige ved det, fordi vi havde adskillige østrigske Socialister som Hjælpere. Men Kortene viste sig at være en Beskyttelse mod lokale Forfølgelser rundt i Landet. Det krævedes ogsaa, at vi skulde afgive en Liste over dem, der fik Hjælpen. Det maatte vi afslaa. De, der fik Hjælp var jo ofte Folk, der ikke for nogen Pris maatte røbes.

Alle Vanskeligheder klarede vi dog. Schevenels og Citrine, der fra Fogforenininationalen har været i Wien og undersøgt, hvorledes vi fordelte Hjælpen, har ydet os den bedste Tak,

fordi Pengene, indsamlet Verden over, naaede til dem, de var bestemt for.

Som en yderligere Illustration gengiver vi Slutningsreplikken i et Interview, »Ekstra-bladet« har haft med Ledelsen af den hjemvendte »Thälmandelegation«.

— Hvad Nytte drager De nu af Rejsen?

— Jeg skal aflægge Beretning og holde nogle Foredrag. Jeg er glad ved, at vi er kommet i Forbindelse med de virkelige Forhold dernede. Man gør sig ingen Forestillinger om, hvordan det er, før man har været Vidne til at den Nød og Elendighed, som Østrig i Dag rummer.

Disse Udtalelser af Personer, som har set Forholdene paa nært Hold, bekræfter tilfulde, at der er Brug for Hjælp, for al den Hjælp, det overhovedet er muligt at fremskaffe, og det er at ønske, at Arbejderklassen hjælpes, saa den ikke opgiver Haabet.

For vort eget vedkommende har vi jo i et Cirkulære skildret enkelte Sider af Nøden i Afskedigelse uden Pension, Fratagelse af Pension, Udsættelse af de kommunale Ejendomme o. a. Vi har dertil opfordret Medlemmerne til at yde et Bidrag til Støtte for vore østrigske Kammerater.

Denne Indsamling skulde have været afsluttet den 15. Juli; men da det synes som om, der nogle Steder endnu ikke er vist Sagen den ønskelige Interesse, udsættes Indsamlingens Afslutning til den 20. August, og vi opfordrer paa ny Medlemmerne til at vise Forstaaelse for de østrigske Kammeraters Nødstilstand. De Afdelinger, som har indsendt deres Indsamlingslister, kan f. Eks. selv foranledige nye Lister udfærdiget og fremlagt.

Naar Indsamlingen herefter er afsluttet, det vil altsaa sige i Dagene fra den 20.—25. August, bedes saavel de indsamlede Beløb som Listerne — baade de af Hovedbestyrelsen udsendte og dem, Afdelingsbestyrelsen i H. t. foranstaaende selv fremlægger — tilstillet Hovedkassereren. Listerne under Adresse: Reventlowsgade 28, St., København V., Pengene ved Benyttelse af Giro Nr. 24542.

NORSK LOKOMOTIVMANDSFORBUND afholdt sit Landsmøde i Bergen den 15. og 16. Juni d. A., hvortil der fra Afdelingerne var mødt 48 Repræsentanter.

Desuden var der mødt Repræsentanter fra

Arbejdernes faglige Landsorganisation, Norsk Jernbaneforbund, Jernbanernes Kontorpersonales Forbund samt fra Sverige og Danmark.

Formanden, Th. Narvestad, aabnede Landsmødet og bød Velkommen, hvorefter Gæsterne havde Ordet.

Under Formandens Beretning og den derpaa følgende Diskussion, viste det sig, at Vanskelighederne var mange og store og akkurat de samme som herhjemme, nemlig i det store og hele Tjenestetidsforholdene og Avancementsforholdene, men begge Dele var meget svært at komme nogen Vegne med.

De ledige Lokomotivførerstillinger stillede Administrationen sig uvillig til at besætte, ligesom den stillede sig uvillig til at ansætte Aspiranterne, af hvilke nogle var op imod 40 Aars Alderen.

Der blev fra flere Sider anket over den anstrengende og enerverende Tjeneste, Personalet blev tildelt, og Centralstyret fik til Opgave at gøre Forsøg paa at faa de værste Skavanker rettede; ligesom man var inde paa Spørgsmaalet om en Sænkning af Arbejdstiden.

En Repræsentant fra Narvik rettede en varmtfølt Tak for den Hjælp Lokomotivmændene i Narvik havde modtaget under deres Konflikt med Malmbolaget.

Der har gennem længere Tid været nedsat et Udvalg, der havde til Opgave at finde en Form for Sammenslutning af samtlige Jernbaneorganisationer i Norge i et Enhedsforbund under Arbejdernes faglige Landsorganisation.

Det vedtoges at behandle Sagen i de lokale Afdelinger og forelægge Spørgsmaalet til Afgørelse paa næste Landsmøde.

I Anledning af Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres i Stockholm: Da det var Norges Tur til at overtage Præsidiets, vedtoges det at indstille vor gamle Kending, Lokomotivfører Robert Lund, til Præsident.

Det vedtoges at bevilge 1000 Kr. til »Norsk Skog- og Landarbejderforbund«.

For helt at forstaa denne Bevilling skal man være kendt med de organisationsmæssige Vanskeligheder, som denne Organisation har haft at kæmpe med.

Formanden, Th. Narvestad, genvalgte enstemmigt.

S. J.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Et Damoklessværd.

Med stædse stigende Forundring maa man betragte de Foreteelser, som udfolder sig ved Statsbanerne og, som uden smaalige Hensyn til om en Forringelse af Personalets Tjenestevilkaar skulde gaa med i Løbet, fortsætter sin Fremmarch under Devisen »Driftens Billiggørelse«.

Vi blev saaledes fornylig præsenteret for et Cirkulære fra 1. Distrikt, hvori det meddeltes, at det Personale der, i Parantes bemærket var saa heldigt stillede, at de havde en Fridag, der faldt paa en Søndag i Månederne Juli og August, at de ikke kunde regne med at bibeholde saadanne Søndagsfridage, da Distriktet muligvis saa sig nødsaget til at inddrage disse! —

Man maa uvilkaarlig spørge sig selv, hvor kan det være muligt, at slikt kan se Dagens Lys i en Tid, hvor Socialdemokraterne sidder ved Roret, — hvor der gaar Masser af arbejdsledige, — hvor vore Lokomotivfyrbøderaspiranter »nu gaar paa Valsen« paa 5 Aar og hverken ved, om de er købt eller solgt, eftersom de nu kan permitteres og antages efter For godt befindende, og i den senere Tid endog har set sig nødsaget til at begynde at ekscellere i Rollen som »Jerusalems Skomager« — hvor der findes Lokomotivfyrbødere der nu kører paa 18. Aar, og hvis Forfremmelsesudsigter Dags Dato er lig Nul, — og hvor der sidst, men ikke midst paastaas at være 900 overkomplette Tjenestemænd!

Med blandede Følelser hører man tit og ofte, hvad der saavel i »Radioen«, som paa offentlige Steder fremføres til Imødegaaelse af Arbejdsløsheden, det skorter ingenlunde paa fagre Ord, thi man formeligt vælger i gode Raad og Anvisninger; men hvorledes det staar til med Hensyn til at gøre noget virkeligt effektivt for Danmarks Ungdom, er vist en Sag for sig, thi saa vidt man kan skønne, er den ærlige Vilje kun tilstede i meget beskedent Omfang, det ser ingen bedre end vi, som jævnlig har Lejlighed til at konstatere, hvorledes Personalets Tjenestetidsregler overskrides.

Hvor Staten ikke gaar foran, og som et efterfølgelsesværdigt Eksempel viser Ungdommen Vejen ud af Arbejdsløshedens Uføre, ved at give alle dem, som den kan overkomme *varigt Arbejde*, og dermed os andre taalelige Arbejdsvilkaar, maa antagelig søges i Paastanden om de 900 overkomplette Tjenestemænd; — men der turde dog vist nu, efter at Distriktet har udsendt det famøse Cirkulære om eventuel Inddragning af Søndagsfridage, være rammet en forsværgelig Pæl igennem denne Paastand, i hvert Fald hvad angaar Lokomotivmændene.

Personalepolitikken ved Statsbanerne føres jo som bekendt »paa langt Sigt«, om det skal forstaaes saaledes, at de nuværende Tilstande *kun er en Overgang*, er ikke godt at vide; men een Ting ved vi, og det er, at det er en nederdrægtig Overgang, thi den minder i høj Grad om en kunstig Borteliminering af saavel Lokomotivfyrbødernes som Lokomotivfyrbøderaspiranternes haardt tiltrængte Forfremmelser, og

ikke nok hermed, men den synes tillige, i betænkelig Grad, at staa i Begreb med at komme i Modstrid med de Bestræbelser, Lovgivningsmagten udfolder til Arbejdsløshedens Afhjælpning.

Med Hensyn til vore Forfremmelser, saa er det rent ud sagt fantastisk at tænke sig, at der siden April Maaned 1932 kun er forfremmet een eneste Lokomotivfører, endskønt der i samme Tidsrum er afgaaet over 100, og det maa derfor kunde gaa op for selv den største Optimist, for saa vidt der endnu findes saadanne blandt Lokomotivførerne, hvad man har god Grund til at betvivle, at her er noget paa Færde, som er lidt ud over det almindelige.

Naar dette Fænomen af et Cirkulære dukker op under saadanne Forhold som nysnævnte, tilkendegiver det, at Administrationen, i lutter Iver efter at sætte nye Sparerekorder, undertiden glemmer, at det Materiale, der arbejdes med, ikke er følelseløse Automater, *men levende Mennesker*, der ikke alene har vist sig i Besiddelse af »Samfundssind«; men som med Pligtfølelse daglig udfører deres Gerning efter bedste Evne, og derved bidrager sit til at holde Samfundsapparatet i Gang, og som derfor ogsaa naar Gerningen er endt, har et retfærdigt Krav paa at faa »En lille Plads i Solen«.

Det turde vist ogsaa nok være den gængse Opfattelse, at Lokomotivmændenes Helligdagsfrihed, ikke er af et saadant Omfang, at den kan taale yderligere Nedskæring, og derfor bør dette Cirkulære snarest mulig annulleres; men desværre for os synes Distriktet ikke at nære de samme Anskuelser, thi dette Cirkulære hænger stadig, som et Damoklessværd, truende over Hovedet paa Lokomotivmændene, og det endskønt Begivenhederne i den senere Tid kunde tyde paa, at Distriktet i Mellemtiden har faaet Betæneligheder, om disse skyldes Humanitet eller en daarlig Samvittighed vides ikke; men skulde det sidste være Tilfældet, er dertil for saa vidt kun at sige, at den kunde man have undgaaet.

København i Juli 1934.

A. Skødt.

Kamp — men Ro.

Aaret 1934 har saavel indadtil som udadtil fra Begyndelsen vist sig at være en Brydningsperiode. Smaa Sammenspil af Tilfældigheder har skabt store Konflikter. Man stiller da uvilkaarlig sig selv det Spørgsmaal: »Hvad er det, der gør Mennesker saa let paavirkelige i Øjeblikket?«

Svaret vil i første Række blive: »De vanskelige Tider«, i anden Række »Tempoet«.

»De daarlige Tider«. Dette Begreb omfatter for dem, der er saa heldige i Øjeblikket at have en Stilling: Ingen Avancementsmulighed og forøget Arbejdstid som Følge af stadige Indskrænkninger.

Resultatet heraf er en tiltagende Utilfredshed blandt den arbejdende Befolkning, og denne Utilfredshed rammer i særlig Grad de respektive Arbejdersorganisationers Ledelser, idet man mener, at disse er »faldet i Søvn«. Ens egen Nervøsitet forhindrer, at man tænker Sagen igennem — man glemmer at un-

dersøge, hvilke Betingelser disse Ledelser har at arbejde under. Man overser f. Eks. ganske de Bølgeslag ude i Verden, der som bekendt sender sine Dønninger ogsaa hertil. Vore Arbejdsgivere er nemlig ikke blinde for, hvad der ydes af Arbejdere i andre Lande for Lønninger, der ligger langt under det Minimum, vi i Øjeblikket har. — Naar en Organisationsmand altsaa nu møder op med Krav om Forbedringer i denne eller hin Retning, løber han uvægerligt Panden mod en Mur, ja er endog mange Gange tvunget til at lave Angreb om til Forsvar, idet han med al Magt maa holde paa det bestaaende.

Nu kan man selvfølgelig hertil anføre, at den Omstændighed, at Arbejdere og Tjenestemænd i Udlandet lever under saa ringe Vilkaar, at de for overhovedet at opretholde Livet er tvunget til at søge Hjælp hos Kolleger her, ikke skal bevirke, at vore Arbejdsgivere skal lulle sig i Søvn paa den Hovedpude, at *vore Folk* har det godt. Et Arbejde kræver sin Mand, og det kræver ham helt, men saa maa Manden til Gengæld ogsaa være berettiget til at kunne leve med, det vil igen sige kunne arbejde sig op til en højere Stilling, efterhaanden som han dygtiggøres, ligesom hans Løn og hans Arbejdstid altid maa være saadan, at han — uden at nedbrydes af manglende Hvile, økonomiske Bekymringer eller lignende — er i Stand til at yde sit bedste.

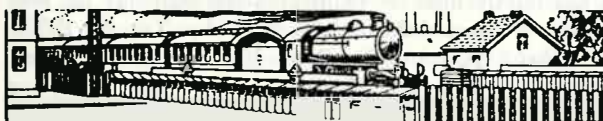
Alt dette og mere end det fortæller vore Organisationsledere deres Arbejdsgivere, saa ofte det er dem muligt, og de kæmper med alle Vaaben for at skaffe bedre Vilkaar for deres Kammerater, men som sagt, man skal huske at tage de Forhold, under hvilke der arbejdes, i Betragtning ved Bedømmelse af Resultaterne og endelig ikke lade sin egen Nervøsitet forplante sig.

Vi maa ogsaa være fuldt paa det rene med, at det stadigt voksende Tempo kræver saa haardt Arbejde og saa stærk Anspændelse af sin Mand, at vedkommendes Nerver uvilkaarligt staar paa Spidsen ved den mindste Uregelmæssighed, og ud fra denne Bevidsthed i høj Grad veje vor egen Opfattelse af de foreliggende Situationer.

Lad os da huske paa, at de Mænd, som i Dag sætter deres Tid og Kraft ind for at skaffe os bedre Arbejdsvilkaar, ogsaa selv skal have Arbejdsro; de skal vide, at deres Kammerater staar bag dem som en ubrydelig Mur. Lad os endelig ikke skabe Uro indenfor vore egne Rækker, saa de Mennesker kommer i dobbelt Ild, for det er klart, at har de to Fronter at kæmpe paa, saa kan Kampen ikke blive saa effektiv, som hvis der kun kæmpes paa een. Lad os derfor holde Ro og Orden i vore Rækker og overlade *dem* at føre Kampen paa den ene Front, hvis Barrikader kan være vanskelige nok at forcere.

Naar man *kræver*, maa man *yde*: Vi kræver et intensivt Arbejde af de Kammerater, vi har sendt i Ilden, men saa maa vi yde dem den Støtte, vi er i Stand til: Give dem Arbejdsro.

xxx.



DAMPLOKOMOTIVETS UDVIKLING

Over 100 Aar er forløbet siden Damplokomotivet slog igennem og begyndte sin Sejrsang med at fortrænge Hesten, som den Gang brugtes til at trække Vognene paa Jernbaner. Man nøjedes ikke med at bibeholde dette, som det oprindeligt fremstod, men bestræbte sig ved Nykonstruktioner og Forsøg paa at forbedre det og gøre det kraftigere, og samtidig udnytte Brændslet mere effektivt. Der fremkom mange Udkast til større Økonomi ved Forbedring af Dampfordelingen og ved at udnytte noget af Spildedampens Varme til Forvarmning af Føde vandet; dog fik de fleste ingen praktisk Betydning — enten fordi de i sig selv var værdiløse, eller ogsaa fordi de paa Værkstedsteknikkens daværende Standpunkt var uigennemførlige.

De første Damplokomotiver havde et Damptryk af kun 3—4 Atm., og man var klar over, at det var fordelagtigt at have højere Tryk. Højt Damptryk er brændselsøkonomisk set af meget stor Betydning, da en Forhøjelse af Damptrykket kun kræver en forholdsvis lille Forøgelse af tilført Varme. Varmemængden, som medgaar til at opvarme en Liter Vand fra Frysepunktet til 100 Grader, er 100 VE, og til at forvandle samme Kvantum Vand paa 100 Grader til Damp af Atmosfærens Tryk kræves 537 VE. Den totale Varmemængde til at forvandle 1 Liter Vand til Damp af Atmosfærens Tryk er saaledes 637 VE. Ved højere Tryk og altsaa ved højere Varmegrad bliver Totalvarmemængden lidt større; saaledes er den ved Damp af 5 Atm., hvortil svarer en Temperatur af 151 Grader, om trent 652 VE, d. v. s. kun 15 VE mere end for Damp af Atmosfærens Tryk. Praktisk talt kan man faa samme Kvantum Damp udviklet af 1 kg Kul, enten Dampens Tryk er lidt højere eller lidt lavere.

Lokomotivkedlen har fra regnet enkelte Undtagelser i det store Hele beholdt samme Form, som de første Lokomotivkonstruktioner gav den. De store plane Flader paa Fyrkassen har været hæmmende i Bestræbelserne for at faa højere Damptryk; først i de senere Aar efter Fremkomsten af Specialstaa, særligt Molybdænstaa til Fyrkasser, er Damptrykket hævet fra 10—12 Atm. indtil 25 Atm. paa Kedler af den almindelige Form.

I 1927 byggede *Maffei* i München en Lokomotivkedel af sædvanlig Form til 22 Atm. Damptryk, og senere har bl. a. *Krupp* bygget Kedler til 25 Atm.

Der er gennem Aarene fremkommet forskellige nye Kedeltyper. I Schweiz har *Winterthur* og senere *Motala-Værket* i Sverige bygget Vandrørs-Lokomotivkedler til 60 Atm. Damptryk, i hvilke Fyrkassen bestaar af lodretstaaende vandfyldte Rørelementer, som er forbundet med en ovenpaa liggende Rundkedel (Lok. Tid., Nr. 22, 1928), og til at fremføre »The flying Scotsman« har North-Eastern Railway bygget et Lokomotiv med en Vandrørskedel lignende de, som bruges i Torpedobaade (Lok. Tid., Nr. 6, 1930). *Henschel* i Kassel og London—Midland and Southern Railway har bygget Kedler til 60—120 Atm., og *Schwartskopf* i Berlin har til de tyske Rigsbaner le-

veret et svært Iltogslokomotiv med et Damptryk af 120 Atm., paa hvilket Fordampningen af Kedel vandet sker ved overhedet Damp, idet Fyrkassen kun bestaar af Rørelementer, hvori Damp overhedes og derefter pumpes ind i et Rørbundt i den egentlige Lokomotivkedel (Fordamperen) for at afgive sine Varme og udvikle Kraftdamp (Lok. Tid., Nr. 1, 1931). *Maffei* har i 1927 konstrueret et Turbinelokomotiv med et Kedeltryk af 250 Atm. og et Arbejdstryk af 180 Atm., men det er endnu ikke kommet til Udførelse. De nyeste Højtrykslokomotiver er noget dyrere at bygge og vedligeholde, men et Damptryk af 100 Atm. og derover ventes at give en Kulbesparelse paa op imod 50 pCt.

Allerede i Midten af forrige Aarhundrede forsøgte man at anvende overhedet Damp i stationære Maskiner, men den fik dog først almindelig Udbredelse, da der fremkom en brugbar Smøreolie og brugbare Pakninger til Stempel- og Gliderstopbøsninger. Overhedning af Damp paa Lokomotiver fik dog først Betydning i 1895, da den tyske Ingeniør Wilh. Schmith havde konstrueret en brugbar Type. Med overhedet Damp undgaas, at Dampen, som det sker med mættet Damp, fortættes i nævneværdig Grad ved at berøre Cylindervæggene og tabe i Arbejds kraft. Dampen overhedes til 400—450 Grader, og der opnaas en Kulbesparelse paa 10—15 Procent.

Forinden Dampoverhedning paa Lokomotiver blev almindelig, begyndte man for at modarbejde Dampfortætningen i Cylindren at fordele Dampens Arbejde til to Cylindre, (Kompoundsystemet). Ved at lade Dampen ekspandere i to Cylindre, først i Højtryks cylinderen og derefter i Lavtryks cylinderen opnaas, at Temperaturfaldet i den enkelte Cylinder bliver mindre, end naar Dampen ekspanderer f. Eks. fra 12 Atm. til $\frac{1}{2}$ Atm. i een Cylinder. Cylindervæggens Temperatur holdes derved mere konstant, saa Fortætningstabet bliver mindre og Dampens Arbejdsevne større. Kompoundsystemet har tillige den Fordel, at Forskellen mellem de paa Stemplerne virkende Tryk bliver mindre end ved Tvillingsystemet, og Tabet ved forekommende Utætheder paa Dampstemplerne bliver ligeledes mindre. Kulbesparelsen ved Kompoundsystemet regnes til 10—15 pCt.

Efter at Overhedning var indført blev paa mange Baner Kompoundlokomotivet med mættet Damp fortrængt af Tvillinglokomotivet med overhedet Damp, idet man mente, at Kompoundsystemet nu var unødvendigt; men det viser sig dog at være mere økonomisk og bruger kun 1 kg Kul og 7 kg Vand pr. indiceret Hestekrafttime.

Som allerede nævnt var man tidligt klar over, at det er store Varmemængder som med Spildedampen og Røggassen gaar ud i Atmosfæren, og man prøvede at indvinde noget ved at benytte Spildedampen til Forvarmning af Føde vandet. Det er dog først ved Begyndelsen af dette Aarhundrede, at det lykkedes at konstruere brugbare Føde vandforvarmere. Til de fleste bruges Spildedampen, som ledes hen til Forvarmeren, men der findes ogsaa Føde vandforvarmere anbragt i Røggamret til at udnytte Røggassens Varme.

Mange Forsøg er gjort paa at bygge et Lokomotiv med Kondensation af Spildedampen for at faa en større Varmeudnyttelse. I England, Tyskland, Schweiz og Sverige er der bygget Turbinelokomotiver med Kondensation, men endnu foreligger der ingen afsluttende Driftsresultater om disse.

Til Dampfordelingen er Ventilstyringen i de senere Aar ved at faa Indpas for at formindske Tabet ved de skadelige Rum i Cylindrene, og mange andre Forbedringer er indført for at Damplokomotivet kan hævde sig i Kapløbet. Samtidig med at der i Amerika, Frankrig, Tyskland og her i Landet bygges Motor-Lyntog, bestræber Damplokomotivfabrikkerne sig paa at bygge Lokomotiver for Damp-Lyntog. Det er særligt Henschel og Borsig, som arbejder dermed, efter at det ved Forsøg er bevist, at der ved at give et Damplokomotiv Strømlinieform kan spares 500—700 Hæstekræfter.

F. Spøer.

JERBANERNES FREMDRIVNINGSMIDLER

(Sluttet.)

Elektrisk Drift.

A. Strømart og Strømoverføring.

Paa Grund af Vanskeligheder ved Kommutering kunde i Begyndelsen ingen anden Vekselstrømotor end Trefasemotoren anvendes i Jernbanedrift; senere hen lykkedes det at konstruere en Enfase-motor med tilfredsstillende Kommutering. Specielle Vanskeligheder ved Drivmotorens Konstruktion findes saaledes ikke mere som en Faktor ved Valget af Strømsystem. Størst Anvendelse har Jævnstrøm og enfaset Vekselstrøm. Trefaset Strøm anvendes dog flere Steder i Italien, hvor denne Strømart først kom i Brug i Togdrift. Jævnstrøm anvendes med en Spænding af 1500—3000 Volt paa længere Strækninger, og 600—800 paa Lokalstrækninger. Enfasestrøm, som hidtil har den største Udbredelse regnet pr. Klm. elektrificeret Banestrækning, anvendes i Europa som Regel med 1500 Volt og Periodetallet $16\frac{2}{3}$. Den i U. S. A. anvendte Enfasestrøm har en Spænding af 11000 Volt med 25 Perioder. Da dette Periodeantal ikke egner sig saa godt for Banemotorer, er nogle af de i de senere Aar leverede Lokomotiver udrustet med Indretninger til Strømmens Omformning til Jævnstrøm eller Trefasestrøm og dertil hørende Drivmotorer.

Valget af Strømsystem, der som nævnt ikke i nævneværdig Grad er afhængigt af tekniske Forhold, afgøres sædvanligvis under Hensyn til Samtrafikken med andre elektriske Baner, eller af Strømarten paa det forhaandenværende Kraftværk eller Landsledningsnet. Bestræbelserne herfor fremmes ved at anvende Kviksølvomformere for større Effektløb, hvorved Jævnstrøm kan tages i Brug. I denne Forbindelse maa det fremføres, at Kviksølvomformerens Virkningsgrad er forholdsvis høj ved lav Belastning. De hidtil udførte Baneelektrificeringer har for de flestes Vedkommende drejet sig om Baner med stærk

Trafik, hvilke bedre kan bære de ret høje Byggeomkostninger ved Ledningsnettet. I en til Konferencen indgaaet Rapport foreslaas visse Forenklinger i den tekniske Udrustning paa Baner med svag Trafik for dermed at kunne fremme Elektrificeringer.

B. Lokomotivets Konstruktion.

Ved Konstruktion af et elektrisk Lokomotiv foreligger en naturlig Stræben efter at faa den størst mulige Effekt pr. Ton Lokomotivvægt. De stigende Hastighedskrav og Ønsket om at bestride Trafikken med det mindst mulige Personale har givet Anledning til større og kraftigere Lokomotiver, særligt paa Baner med omfattende Trafik. Opad begrænses Lokomotiveffekten af Maksimaltrækket, som Koblingen tillader, og den Hastighed der kan blive tale om ved denne Trækkekrafts Udvikling. De fornylig paa de svejtsiske Baner indsatte to Forsøgslokomotiver af Typen 1 B 1 B 1 + 1 B 1 B 1 af ca. 245 Tons Vægt, 7500—8800 HK. Timeeffekt paa Drivmotorerne og 50—60 Tons Trækkekraft, maa anses for at have naaet Maksimum for europæiske Baner. Effekten 8800 HK svarer omtrent til 36 HK pr. Ton Lokomotivvægt.

I Spørgsmaalet om Anordninger for Drivkraftens Overføring til de drivende Aksler kan man skelne mellem følgende Hovedtyper:

1. Drivkraften overføres fra en i Højde med Drivakslerne eller noget højere placeret Blindaksel, hvorfra Lokomotivet drives
 - a) med Stænger fra en stor relativt langsom løbende Motor
 - b) med Tandhjulsudveksling fra en eller flere relativt hurtigt løbende Motorer.
2. Hver Aksel drives separat fra een eller flere Motorer ved Tandhjulsudveksling.

Anordningen 1 a) findes kun paa ældre Lokomotiver. Anordningen 1 b) findes bl. a. paa de svenske Statsbaners Universallokomotiver 1 C 1, hvoraf der, naar den planlagte Elektrificering er gennemført, vil være 235 Stkr. i Tjeneste. En Fordel ved Tandhjuls-overføring i Forbindelse med Blindaksel og Kobbeltænger er, at man ved Skiftning af en Tandhjulsudveksling kan ændre Lokomotivets Trækkeevne og Hastighedsevne forholdsvis let. De nævnte svenske Lokomotiver har to Udvekslinger, svarende til 100 resp. 75 Klm. Maksimalhastighed. Imidlertid optager en i Højde med Drivakslerne lejret Blindaksel omtrent samme Plads som et Hjulpar, og dette er sikkert Grunden til, at man i de senere Aar almindeligt gaar over til Enkeltakseldrift. Af dette System findes flere Konstruktioner i Brug bl. a. af *Brown Boveri*, *Winterthur*, *Sécheran Buchli* og *Branchi*.

Paa Baner med lange og stærke Fald har Spørgsmaalet om Genvinding af Energi ved elektrisk Bremsning altid været aktuelt. Det kan dog ikke nægtes, at ved Anvendelse af Seriemotorer for Jævn- og Enfasestrøm bortelimineres Gevinsten i en vis Grad ved Komplicering af den maskinelle Udrustning. Det tilstræbes at have saa faa Drivaksler som muligt, og man søger derfor at opnaa stor Trække-

kraft pr. Aksel. Under iøvrigt uforandrede Forhold kan højere Effektheløb pr. Aksel opnaas, jo større Hastigheden er, paa hvilken Effekten skal udnyttes. Saaledes kan nævnes, at paa det ene af de førnævnte Forsøgslokomotiver ved de svejtsiske Forbundsbaner præsteres ved 100 Kilometers Hastighed en Effekt af 1100 HK. pr. Aksel. Skinnetrykket er normalt 20 Tons, men kan gennem en med Trykluft omstyrbar Ombalanceringsanordning forøges til 21,5 Tons. Den højeste Effekt pr. Aksel er saavidt vides opnaaet med Pensylvaniabanens nye 2 C 2-Lokomotiver, der ved 30 Tons Skinnetryk har en Effekt af 1250 HK. pr. Aksel. Mere end 4 eller 5 drivende Aksler kan kun vanskeligt lejres i et fast Rammeværk; fordres et større Antal Drivaksler, maa de anordnes i Boggier.

C. Motorvogntog.

Med Tog, som trækkes af Lokomotiver, maa dette omskiftes paa Endestationerne, hvilket er til stor Ulejlighed. Anvendelse af Motortog med Førerrum i begge Ender — eventuelt midt i Toget — fortjener derfor at komme i Betragtning endog paa forholdsvis lange Strækninger. Denne Form for Togtrafik medfører ogsaa en lempeligere Tilpasning af Drivkraften efter det foreliggende Behov.

D. Akkumulatordrift.

Som almindelig Mening om Akkumulatordrift ved Jernbaner kan siges, at den er driftssikker og kræver kun enkelt maskinel Udrustning, og har derfor fundet vis Udbredelse. Driftssystemet egner sig bedst for Baner uden større Stigning; dets Svaghed er beroende paa Ladestationer, Batteriernes større Vægt samt store Anskaffelses- og Vedligeholdelsesomkostninger. Selv med de i de senere Aar fremkomne Forbedringer af Akkumulatører, er det tvivlsomt, at yderligere Fremskridt skulde bane Vej for Akkumulatordrift. I Kombination med andet Drivmaskineri f. Eks. Enfasedrift med Omformning eller med Olie-motor og Generator er Akkumulatoren kommet til Anvendelse særligt paa Rangermaskiner.

E. Nødvendigt Antal Lokomotiver og Typer.

Ved at Elektrolokomotivet kræver mindre Pasning end Damplokomotivet, og kan anvendes i anden Køretning uden at drejes paa Drejeskive, kan dets Tjenesteture anordnes med kortere Ophold paa Endestationerne. Kørestrækningen kan efter Forholdene udvides betydeligt i Forhold til Damplokomotiverne, navnlig ved Bortfald af de Arbejder, som Lokomotivets Kedel kræver. Resultatet bliver en Forøgelse af Lokomotivets i Kilometer udtrykte Præstation, og Lokomotivtjenesten kan udføres med et betydeligt færre Antal Lokomotiver end med Dampkraft. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at ved de svenske Statsbaner erstatter ved Togtjenesten et elektrisk Lokomotiv omtrent to Damplokomotiver.

For at nedbringe Lokomotivernes Antal maa der tilstræbes saa faa Lokomotivtyper som muligt. Om ikke Lokomotivets Effekt altid kommer til at staa i den bedste Relation til det foreliggende Trækkekraft-

behov, saa vil dog under Hensyn til Standardtyper, Reparationsudgifternes Nedgang m. m. Totalresultatet herigennem blive bedre end med flere Lokomotivtyper, som er bedre tilpasset den foreliggende Togfremførsel.

F. Forholdet mellem Stenkul og elektrisk Energi.

Ved Overgang fra Dampdrift til elektrisk Drift tilstræbes at erstatte Kulforbruget med et lavt Forbrug af Elektricitet, og Forholdet mellem Kilogram Kul og Kilowatttime er derfor af stor Interesse. Efter forskellige Opgivelser varierer dette Forholdstal mellem henholdsvis 1,4 og 3, men de svenske Statsbaner opgiver 1,6 for den elektriske Energi, maalt ved Strømaftagerne. Den store Forskel i Opgivelserne maa bero paa Uligheder dels i Sammenligningsgrundene og dels i Brændselsøkonomien ved jævnførte Damplokomotiver. Det maa bemærkes, at der i de opgivne Forbrug for Togtjeneste ogsaa er indbefattet, hvad der bruges til Togopvarmning.

G. Lokomotivernes Vedligeholdelse.

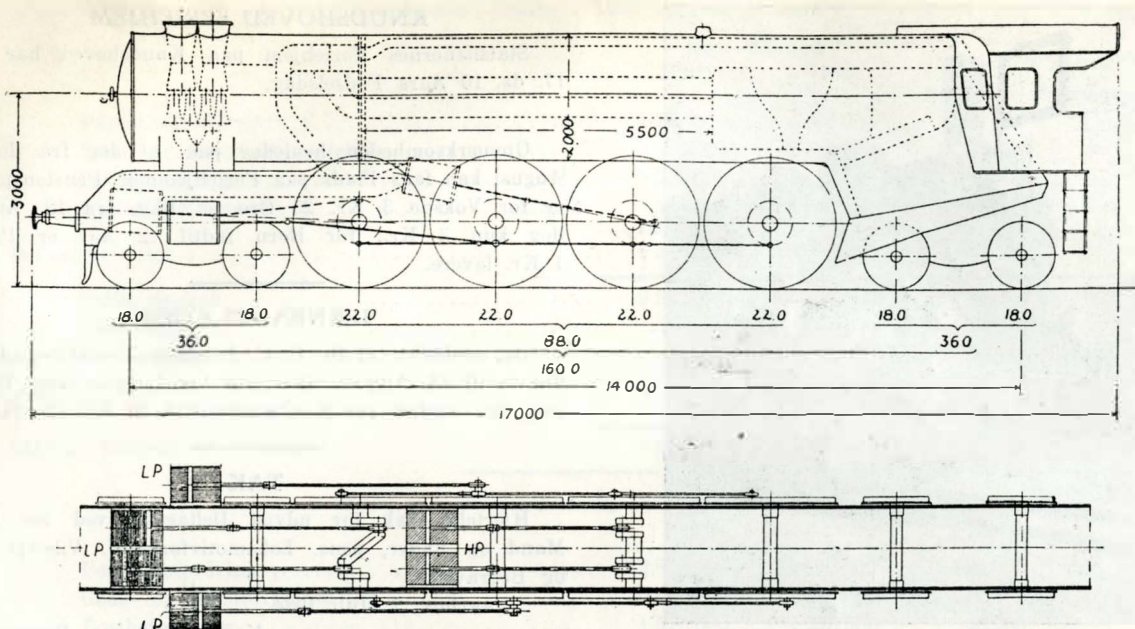
Mindreudgiften til Vedligeholdelse i Sammenligning med Damplokomotiver er betydelig og varierer efter Opgivelse mellem 25 pCt. og 60 pCt. (de svenske Statsbaner opgiver 50 pCt.). Det er af Betydning, at de elektriske Lokomotiver har større Effekt end de Damplokomotiver de erstatter; tager man dette med i Betragtningen, bliver Besparelsen endnu større.

H. Personalebehovet.

Stor Besparelse fremkommer ved Bortfald af Damplokomotivets Forsyning med Kul og Vand, Rensning af Fyr og Røgekammer, Kedelrensning, Pudsning og Tilsyn med Kedlen. Paa Mellemstationer paa lange Strækninger bliver stor Besparelse; ved de svenske Statsbaner haves Erfaring for at den stationære Lokomotivunderholdning kan bringes ned til mindre end Halvdelen af, hvad Dampdriften kræver. Angaaende Lokomotivpersonalets Antal i Forhold til korte Kilometer fremkommer en betydelig Nedgang ved den større Toghastighed, Bortfald af Lokomotivudveksling paa Hovedlinier og Bemanding af kun een Mand i visse Tog. Det maa udtrykkeligt fremholdes, Elektrificering først kommer fuldt til sin Ret, naar man er kommet helt bort fra Dampdrift med tilhørende Depoter. Man opnaar derfor et bedre Resultat, naar en lang Sammenhængende Strækning eller et helt Komplex af Linier elektrificeres og helt befries for Dampdrift, end naar man elektrificerer en meget tæt trafikeret Hovedlinie.

FRANSK UDKAST TIL ET 6-CYLINDRET DAMPLOKOMOTIV

Det franske Tidsskrift *Science et Industrie* publicerer ifølge *The Locomotive* en Lokomotivkonstruktion af *Andre Chapelon*, Maskiningeniør ved Paris — Orleans Banen, som maa vække Opmærksomhed hos alle med Interesse for Damplokomotivets Udvik-



Fransk Udkast til et 6-cylindret Damplokomotiv.

ling. Langt fra at stemme overens med de som tror, at Damplokomotivet i den gammelkendte Form har udspillet sin Rolle, viser Konstruktionen, hvordan et Lokomotiv kan bygges til en Kraftudvikling og en Hastighed, som hidtil ikke er naaet, endskønt der — fraregnet Cylindrenes Antal — ikke bruges andre Hjælpemidler end de almindeligt anvendte.

Konstruktøren holder paa Kompoundsystemet og siger, at naar Pladsen mellem Rammen er for snæver til Anbringelse af Lavtrykscyindre med fyldestgørende Diameter, kan disse ganske vist anbringes udenpaa Rammen. Men med store Lavtrykscyindre bliver de udvendige Drivtappe lange og sætter Grænsen for Drivtrykkets Størrelse; af den Grund har Konstruktøren anordnet fire Lavtrykscyindre: To udenpaa Rammen, som virker paa det andet koblede Hjulpar og to mellem Rammen virkende paa den forreste Aksel, der er formet som en Krumtap-aksel. Højtrykscyindrene ligger ligeledes mellem Rammen og virker paa den tredje koblede Aksel, som ogsaa er en Krumtapaksel.

Cylinderdiametere er i Udkastet beregnet til 510 mm for de to Højtrykscyindre og 570 mm for de fire Lavtrykscyindre. Slaglængder er sat til 670 mm. Damptrykket i Kedlen skal være 22 Atm. og Overhedningstemperaturen 450 Grader. Med disse Dimensioner og Damptryk kan der overføres 2000 H. K. paa hver Drivaksel eller 6000 H. K. ialt. De koblede Hjuls Diameter bliver 2100 mm og Adhæensionsvægten 22 t paa hvert koblet Hjulpar, ialt 88 t. Som Tegningen viser, er Kedlen uden Røgkammer over 10 m lang med 5,5 m Afstand mellem Rørvæggene. Fyrkassen er ca. 3 m lang og meget bred og forsynet med et stort Forbrændingskammer med Vandkamre. Røgkammeret, der er omtrent 4 m langt, er for at faa det fornødne Vakuüm ved et forholdsvis lavt Spilledamptryk udrustet med dobbelt Udgangshætte og Skorsten.

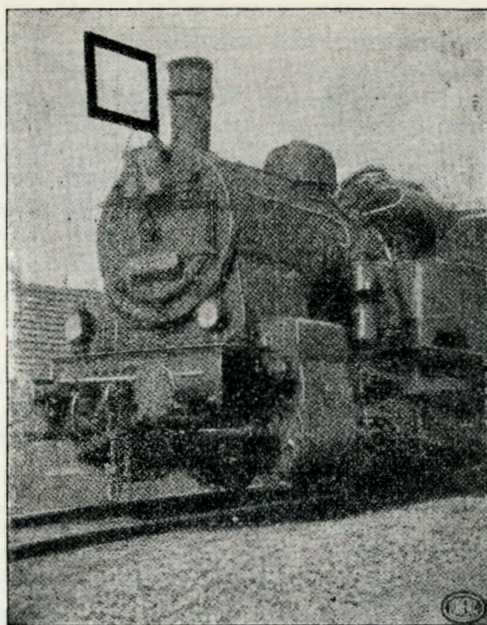
Lokomotivet skal paa horisontal Bane kunne fremføre Tog paa 60 Vgl. med en Hastighed af 170 Klm./Tim., og paa Stigning 0,5 pro mille med en Hastighed af 140 Klm./Tim. Tog paa 100 Vgl. skal kunne fremføres med Hastigheder paa henholdsvis 150 og 120 Klm./Tim.

RADIO-RANGERSIGNALER

I Tyskland bruges paa Godsbanegaardene i Hamm og Erfurt en af Firmaet *C. Lorenz A. G.* konstrueret Radiosender og -modtager til at udsende og modtage Signaler for Rangerbevægelser. Ranger-Radioen har vist sig formaalstjenlig — ikke mindst ved en hurtigere Afvikling af Rangering end naar de almindelige Rangersignaler anvendes, særligt i usigtbart Vejr.

I et mindre Hus, beliggende paa det bedst egnede Sted paa Rangerbjærget, findes en elektrisk Maskine, som udvikler Vekselstrøm paa 900 Volt. Maskinens ene Pol gaar i Jorden, medens den anden, over en Trykkontakt (Senderkontakten), hvorigennem Strømkredsen slutes og afbrydes, er forbundet med den ene Ende til en langs Rangerbjærget liggende Traadledning. Denne er anbragt isoleret paa Master og gaar i den modsatte Ende i Jorden.

Rangerlederen afgiver Rangersignaler ved at trykke paa ovennævnte Kontakt, hvorved der slutes en Strømkreds gennem den udspændte Traadledning. Derved opstaar et Kraftfelt, som paavirker en i Lokomotivets Lanterneholder anbragt Rammeantenne, hvis Viklingsender er forbundet med en Forstærker lignende den, der benyttes i almindelig Radio. En Højtaler af særlig Konstruktion er sat i Forbin-



Rangerlokomotiv med Radiomodtager.

delse med Forstærkeren. Det elektromagnetiske Kraftfelt fremkalder ved Induktion svage Vekselstrømme i Rammeantennen, som forstærkes mange Gange i Forstærkeren og bringer ved sit Periodeantal Højttaleren paa Lokomotivet til at frembringe tydelige Signaler. Kortere eller længere Tryk paa Senderkontakten frembringer Toner af tilsvarende Længde paa Lokomotivet, og med et System Signaler lignende de, der bruges til Morsetelegrafering, modtager Lokomotivføreren Signalerne »Frem«, »Tilbage«, »Stop« o. s. v., hvorved Rangerlederen uafhængigt af Kurver og Vejrforhold kan signalisere til Lokomotivet.

De almindelige Rangersignaler afgives paa denne Maade, men for at sende en Melding om Forhold, der ligger udenfor de sædvanlige Rangersignaler, findes ogsaa Radiotelefon. Skal denne benyttes, trykker Rangerlederen paa en Kontakt, som slutter Strømmen fra en Stærkstrømsmikrofon med Akkumulatorbatteri af lav Spænding og den ene Pol forbundet med Jorden og den anden med Traadledningen. Rangerlederen telefonerer nu Meldingen, som ved Hjælp af en Højttaler gengives hørbart paa Lokomotivet.

For at Lokomotivføreren stadig har Vished for, at Ranger-Radioen virker som den skal, findes en Kontrolindretning, som bevirker, at han hører en svag Tone med afstemte Afbrydelser, lignende Pavse-signaler man kender fra den tyske Radio. Disse Signaler fremkommer ved en i Strømkredsen indskudt automatisk Afbryder, som under Ophold mellem Rangersignalerne fremkalder svage Strømskud i Traadledningen. Udebliver Kontrolsignalerne skal Lokomotivføreren standse og afventen ærmere Ordre.

F. Spoer.

KNUDSHOVED FERIEHJEM

Statsbanernes Feriehem paa Knudshoved har den 17. ds. 10 Aars Fødselsdag.

Opmærksomheden henledes paa, at der fra den 5. August kan faas Plads paa Feriehemmet. Pensionsprisen er for Voksne 3 Kr. 25 Øre pr. Dag, fra 12. August dog kun 3 Kr.; for Børn indtil 12 Aar er Prisen 1 Kr. lavere.

JERNBANELÆGER

Det meddeles, at Dr. C. C. Jacobsen, Vesterbrogade 65, der indtil 15. August vikarierer for Jernbanelæge Thamsen, har ændret sin Konsultationstid til Kl. 12—14.

TAK

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, pens. Lokomotivfører J. Vibergs Død og Begravelse.

Aarhus, 7. Juli 1934.

Karen Wiberg s. Børnene.



Udnævnelse fra 1. August 1934:

Haandværker E. L. V. Andersen, Nyborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester II i Nyborg (min. Udn.).

Forflyttelse fra 1 August 1934:

Motorfører I A. M. Dalsgaard, Randers, efter Ansøgning ifølge Opslag til Aarhus H.

Motorfører I T. T. Riberholt, Randers, efter Ansøgning ifølge Opslag til Aarhus H.

Motorfører I A. Holmtoft, Næstved, efter Ansøgning ifølge Opslag til Aarhus H.

Afsked:

Lokomotivfører N. L. Jensen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30. September 1934 (min. Afsked).

Lokomotivfører H. C. Hansen, Korsør, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31. Oktober 1934 (min. Afsked).

Lokomotivfører L. P. Pedersen, København G., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31. Oktober 1934 (min. Afsked).

Lokomotivfører V. Hansen, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31. Oktober 1934 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører K. S. Rohde, Aarhus H., den 16 Juli 1934.

Lokomotivfører N. Andersen, København G., (Afsked den 31. August 1934), den 30. Juni 1934.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 6. August 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 20541.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	Juni Maaned		1934	
	1934	1933	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 780 000	4 480 000	300 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 500 000	3 450 000	50 000	
Postbefordring	520 000	440 000	90 000	
Andre Indtægter	530 000	440 000	90 000	
Indtægter i alt	9 330 000	8 810 000	520 000	
Driftsudgifter	9 270 000	8 890 000	380 000	
Afskrivning	510 000	480 000	30 000	
Forrentning	810 000	750 000	60 000	
Udgifter i alt	10 590 000	10 120 000	470 000	
Statens Tilskud til Driften	1 260 000	1 310 000		50 000

	April—Juni		1934	
	1934	1933	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	12 820 000	11 800 000	1 020 000	
Gods- og Kreaturbefordring	10 040 000	10 040 000		
Postbefordring	1 510 000	1 270 000	240 000	
Andre Indtægter	1 250 000	1 150 000	100 000	
Indtægter i alt	25 620 000	24 260 000	1 360 000	
Driftsudgifter	25 010 000	23 830 000	1 180 000	
Afskrivning	1 530 000	1 430 000	100 000	
Forrentning	2 440 000	2 210 000	230 000	
Udgifter i alt	28 980 000	27 470 000	1 510 000	
Statens Tilskud til Driften	3 360 000	3 210 000		150 000

D. S. B. Juni 1934.

I Personbefordringsindtægten har der i Forhold til Juni 1933 været en Stigning paa 300 000 Kr. I 1933 faldt imidlertid Pinsen i Juni, medens den i 1934 faldt i Maj. Naar der dette Forhold tiltrods — dog har været en Stigning ca. 7 pCt. i Indtægten af Personbefordring, maa dette bl. a. tilskrives Indtægten paa ny tilkomne Autombilruter, den forøgede Benyttelse af Nærtrafiktoget efter Elektrificeringen samt Regulering af visse Billetpriser.

Godsbefordringsindtægten viser en Stigning paa 50 000 Kr., og paa de mindre Indtægtsgrupper har der været en Stigning paa tilsammen 170 000 Kr.

I alt en Stigning paa Driftsindtægterne i Forhold til Juni 1933 af ca. 0,5 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 380 000 Kr. Stigningen skyldes navnlig Forhøjelse af Tjenestemændenes Reguleringstillæg, forøgede Brændselsudgifter, Elektricitetsforbrug til Nærtrafikken, Udgifter til Rutebiltjenesten samt Merudgifter til Stenballast og Sporarbejder (Udretning af Kurver).

Det samlede Driftsresultat stiller sig i Juni 1934 50 000 Kr. gunstigere end i Juni 1933.

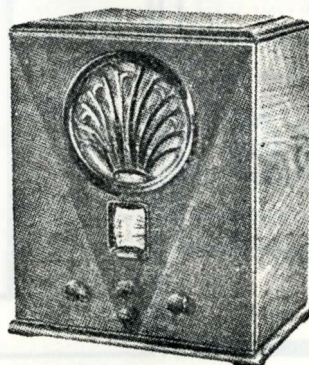


NEUTROFON

NEUTROFON Jubilæumsmodtager.

Paa en lysende Skala kommer Stationerne frem een for een, blot ved Drejning paa en enkelt Knap, med en Styrke og Klangskønhed, som overgaar alt, hvad der er fremme. De enkelte Stationer adskilles knivskarpt.

Pris Kr. 430,00.

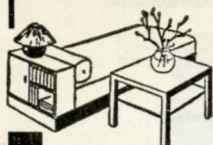


NEUTROFON

NEUTROFON Jubilæumsapparat

er en Modtager, som i særlig Grad er falden i Jernbanemænds Smag. Vi har liggende Anbefalinger fra en Række Lokomotivførere, som er kendt af alle indenfor Standen. Skriv til os, saa vi kan tilsende Dem en Afskrift af disse Anbefalinger.

POUL PETERSEN
ROLIGHEDSVEJ 10 s KBHVN. V.
TELEFONER: 15 122 — 15 123 — 15 124



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

som udelukkende køber Møbler

- Soveværelser fra Kr. 450
- Eg Spisesuener > > 600
- Herreværelser > > 650
- Dagligsuener > > 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.



Hyg. Gummivarer — Modersprøjter.

Brochure om Pessarier, Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret med 35 Øre i Frimærker til Eksportomkostninger.

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

Møbellageret „FIDUSEN“
(J. WILLUMSEN)

Oehlenschlägersgade 29 - Telefon Vester 8546

Nye Møbler i alle Stilarter Brugte Møbler tages i Bytte

- Eget Snedkerværksted -

Overslag og Tegninger gives

Lempelige Betalingsvilkaar

Denny Laanebank ^A/_S Vestre Boulevard 9-11 Telf. 438 og 9708

Laan til Tjenestemænd med Kautionsforsikring. Selvskyldnerkaution, solid, risk Ansvar eller anden Sikkerhed. — Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune som berettiget til at modtage Lønfor skrivninger fra Tjenestemænd.

**Brødr. Braun's
Kentucky Skraa**

BLOMSTER
„Eranthis“
Enghaveplads 11.
Telefon Vester 8537
Kistedekorationer

**Øjet faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele.**
I 115 Aar „Briller“ Købmagergade 3.
Sammenlign vore Priser og Tilpasning med andres og dem selv. Leverandør til Sygekassen.

Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger
Hovedkontor:
15 Njalsgade 15
København
Telef. 4015. Telef. 4015

ALBANI
PILSNER OG LAGER
ØLLET DER SMAGER



ALTID BEDST

BRILLEHUSET

B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.
(tidligere Vesterbrogade 36)

Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.

25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.

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

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



**GRØN
ELLER
RØD
TUBORG**