

Nº 14

20. Juli 1935

35. Aargang

40 TIMERS ARBEJDSUGEN OG VORE TJENESTETIDSFORSLAG

Paa en Tid, hvor vi Lokomotivmænd netop har fremsat Forslag om Ændring af vore Tjenestetidsforhold og nu er naaet saa langt, at de er havnet i en Arbejdstidskommission til Behandling, er det af megen Interesse, vi ser, at ogsaa den internationale Arbejdskonference i Geneve er blevet færdig med Overvejelserne om, hvilken Stilling den skulde indtage til Spørgsmaalet om Nedsættelse af Arbejdstiden og er standset ved Forslaget om Indførelse af en 40 Timers Arbejdsuge, hvilket viser, at vi med vort Forslag om Ændringer i vore Tjenestetidsforhold ikke har været helt ved Siden af, men tværtimod saa nogenlunde paa Linie.

Paa et Møde den 20. Juni i Geneve kom Arbejdskonferencens Forslag til afsluttende Behandling og gav selvsagt Anledning til en længere Debat.

Saa beskæmmende det end kan være for os, var det en af de danske Arbejdsgiveres Repræsentanter, Direktør Ørsted, der gik haardst imod Forslaget; men i Sandhedens Interesse maa det ogsaa nævnes, at flere Arbejdsgiverrepræsentanter fra andre Lande viste mere Forstaaelse af Tidens Forhold og det vanskelige Problem: Arbejdsløshedens Bekæmpelse.

Ved Afstemningen blev der med 81 Stemmer mod 33 vedtaget en Konvention, i hvilken Regeringerne opfordres til at indføre 40 Timers Arbejdsugen med Bevarelse af Arbejdernes Levestandard, altsaa uden Lønedsættelse.

Endnu staar Ratifikationen fra de enkelte Stater tilbage, selvsagt det vanskeligste Stykke af Arbejdet, og vi er absolut ikke saa opti-

mistiske at tro paa, at Gennemførelsen vil finde Sted i Løbet af en Haandevending; men vi har alligevel Lov til at glæde os over, at Arbejdet i Geneve for Nedsættelse af Arbejdstiden trods al Modstand alligevel med smaa Skridt gaar i den rigtige Retning, og vi faar haabe paa, at alle gode Kræfter nu sættes ind paa, at de forskellige Lande ikke faar Lov til at skyde Spørgsmaalet og Ansvarret fra sig.

Den nye Tid med sin tekniske Udvikling og Rationalisering vil ogsaa kræve af Samfundene, at der sker en Ændring i Arbejdstildelingen, saaledes at de flest mulige Mennesker kommer med ind i Produktionsapparatet, og gennem deres Arbejde selv fortjener til Livets Ophold.

Lad os haabe, at den danske Stats forskellige Institutioner ikke maa faa alt for stærk Modvind, naar Kravene rejses fra Tjenestemændenes Side, selv om vi ikke maa se bort fra den økonomiske Side af Sagen; men vi ønsker ogsaa blot, at det økonomiske ikke maa blive den mest afgørende Faktor.

Vi skal i senere Artikler komme ind paa en nærmere Belysning af hele Problemet.

HAMMER-SAGEN

I sidste Nr. af »Lokomotivtidende« kom vi meget indgaaende ind paa at belyse hele denne Sags Forløb indtil det Tidspunkt, da Landsretten traf sin klare Afgørelse.

Tilbage stod kun Spørgsmaalet, om Generaldirektoratet vilde føre Sagen op til Højesteret; men Organisationernes juridiske Konsulent har meddelt, at noget saadant har Gene-

raldirektoratet givet Afkald paa, og vi kan derfor anse Sagen for endelig afsluttet, ligesom den Lokomotivfører Hammer idømte Bøde pr. omgaaende er tilbagebetalt.

Med megen Interesse har vi spejdet efter, hvorledes Pressen og dermed Offentligheden modtog den trufne Afgørelse, og det maa straks siges, at selv om der kunde være enkelte Blade, hvor det ligesom strammede lidt i Ansigtsmusklerne, saa har stort set hele den danske Presse modtaget Udfaldet med usædvanlig stor Sympati, hvad der kun kan glæde os som Tjenestemænd; thi dermed er givet til Kende, at Retsbevidstheden hos den danske Borger endnu er i god Behold, og at man ogsaa ønsker, at Tjenestemændene skal have den Retsbeskyttelse, de i Henhold til Loven maa have Krav paa.

Det er givet, at hele Tjenestemændenes Fagpresse ogsaa har omfattet denne Sag med megen Interesse, og vi vil nedenfor gerne have Lov til at gengive, hvad Fagpressen for de tre Jernbaneorganisationer, som vi har arbejdet sammen med i denne Sag, har at sige i Anledning af Afgørelsen.

»Værkstedstidende«, Organ for Værkstedsof Remisearbejdernes Fællesorganisation, skriver:

..... Østre Landsret giver altsaa ved denne Dom Organisationerne Ret i, at den af Generaldirektøren brugte Fremgangsmaade ikke kan staa ved Magt.

Principielt, og heri maa denne Doms Betydning ses, betyder det, at den Retsbeskyttelse, som Tjenestemanden har i Følge Tjenestemandens loven, ikke uden videre kan ignoreres. Derfor hilser vi denne Retsafgørelse med Tilfredshed.

Jernbaneforeningens Blad, »Vor Stand«, skriver:

..... Det er en god Dom, Landsretten her har afsagt. Men det er fuldkommen ubegribeligt, at en Administration i Aaret 1935 kan faa saadanne Hersker-Tilbøjeligheder, at den ikke i sine administrative Handlinger laver det saaledes, at den ikke udsætter sig for sligt, som her er sket.

For Trafikminister Friis-Skotte synes Dommen os mest ubehagelig; thi han kunde og burde have fritaget Statsbaneledelsen for at komme ud i det, der her er sket. Fra Organisationernes Side er gjort, hvad gøres kunde for at faa Forholdet bragt i Orden uden om Domstolene. Vi har henvendt os til Generaldirektøren og anmodet ham om en regelret Fremgangsmaade, og da han gav Afslag, gik vi med en Skrivelse til Trafikministeren selv; men ogsaa han var ubøjeelig. Det kan ikke nægtes, at det ser noget besynderligt ud, at Trafikministeren — en Mand,

der gennem en Aarrække indenfor Tjenestemændenes Kreds i høj Grad beskæftigede sig med Retsforholdene — nu, hvor han havde Lejlighed til at gøre sin Indflydelse gældende, ganske glemte sin Fortid og handlede endnu mere bureaukratisk, end man havde kunnet vente sig af selve de Ministre, han i sin Ungdom med megen Virkning bekæmpede.

Jernbaneforbundets Blad, »Jernbane Tidende«, skriver:

..... Det er ikke uden et vist Ubehag, at vi besluttede os til at gaa til Domstolene, for at søge Tjenestemændenes lovlige Retssikkerhed beskyttet overfor Statsbanerne, Generaldirektøren og Trafikminister Friis Skotte, som havde taget Ansvaret for Generaldirektørens Fremfærd. Men vi maatte gøre det, fordi den af Generaldirektør Knutzen valgte Fremgangsmaade ikke kunde staa ved Magt, uden at hele det møjsommeligt opbyggede disciplinære Retsystem med Auditorforhør, Bisidderassistance o. s. v. vilde være røkket i sin Grundvold.

Østre Landsrets Dom har ogsaa vist, at Sagsanlægget var berettiget, og at det var Generaldirektørens og Ministerens Forstaaelse af Tjenestemandens lovens § 17 og 18 der var forkert.

Bladet »Politiken« har misforstaaet Domspræmisserne paa et meget væsentlig Punkt; det meddelte den 26. Juni sine Læsere, at Sagen aabenbart havde voldt Landsretten Besvær, da det hed i Præmisserne, at det Standpunkt, Retten gør til sit, »dog findes at kunne give Anledning til nogen Tvivl.«

Det er, som det fremgaar af de ovenfor optrykte Præmisses, helt forkert.

Det, Retten drager i Tvivl, er aldeles ikke Forstaaelsen af de i Lovens § 17 og 18 givne Forskrifter og Generaldirektørens Overtrædelse af disse Forskrifter, nej Retten udtaler sin Tvivl om, hvorvidt de i Tjenestemandens lovens § 3 givne Forskrifter om Iagttagelse af Tavshed om visse tjenstlige Forhold, overhovedet kunde siges at være overtraadt i Lokomotivførers Artikel.

»Socialdemokraten« har straks efter at Dommen var faldet spurgt Generaldirektør Knutzen om hans Mening. Generaldirektøren svarede Bladet, at han forstod, at Sagen var tabt paa Grund af den Formfejl, at Statsbanerne ikke samtidig med, at man spurgte, om Lokf. havde skrevet Artiklen ogsaa meddelte ham, at han var sigtet for at have overtraadt Statsbanernes Instruks om Tavshedspligten.

Endelig tilføjer Generaldirektøren, at Dommen dog i hvert Fald ikke har ændret den Advarsel Hammer har faaet, og som stadig staaer ved Magt.

Generaldirektøren er altsaa efter denne Dom lige saa tilfreds med sig selv, som den Dag han med Ministerens Billigelse, udenom Tjenestemandens lovens retsbeskyttende Bestemmelser, ikendte Lokomotivføreren en Bøde paa ca. 200 Kr.

Denne Bøde er herefter blevet det sekundære. For Generaldirektøren er nu Hovedsagen, at Hammer samtidig fik en Advarsel, og den, siger han med sit store Smil, har Landsretten dog ikke dømt mig til at tilbagekalde.

Nej selvfølgelig har Landsretten ikke det, og det er der heller ikke et Menneske, der har forlangt eller kunnet forlange, thi i H. t. Tjenestemandsløven har Hr. Knutzen Lov til at udsende saamange Advarsler til Tjenestemændene det passer ham, uden at nogen Ret kan blande sig deri.

Det Landsretten har sat paa Plads og rigtig paa Plads, er udelukkende Generaldirektør Knutzens og Trafikminister Friis Skottes Forhold til et Par af Tjenestemandsløvens retsbeskyttende Paragraffer, som de havde overtraadt.

Ud over at bringe Generaldirektørens ret flade Udtalelser har »Social-Demokraten« iøvrigt ikke — indtil disse Linier skrives — kommenteret denne for Tusindvis af Arbejdere og Tjenestemænd meget betydningsfulde Dom — jo Bladet skrev virkelig, at Tjenestemandorganisationerne naturligvis »er tilfredse med Afgørelsen«. Men »Social-Demokraten«s egen Mening om et nu konstateret Retsangreb, begaaet af en Generaldirektør og den socialdemokratiske Trafikminister, det vil Læserne forgæves have søgt efter. Har Social-Demokraten virkelig ingen Mening i et saadant Spørgsmaal — eller er vi naaet dertil, at vor egen Presse ikke tør aabne Munden?

Vi maa dog erkende, at den socialdemokratiske Provinspresses Korrespondance her i København ikke har indskrænket sig til at høre Generaldirektørens Mening om Dommen, men ogsaa har interesseret sig for Organisationernes.

Disse Kommentarer er klare og fyndige og ikke til at misforstaa.

Maa vi endelig til Slut paa Organisationens Vegne sige de 3 Jernbaneorganisationer Tak, fordi de saa beredvilligt stillede sig solidarisk med os, da vi ved Sagens Fremkomst bad dem om at drøfte Spørgsmaalet i Fællesskab. Vi ved meget godt, at vi har lagt megen Beslag paa disse samarbejdende Organisationers Tid; men alle har hele Tiden været klar over, at her var en Sag, hvor intet Offer var for stort; her drejede det sig om samtlige danske Tjenestemænds Retsbeskyttelse, og her var det de stærke Jernbaneorganisationers uvægerlige Pligt at gaa i Brechen, og vi gjorde alle vor Pligt.

NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUNDS SEKRETARIATSMØDE

Sekretariatet afholdt Møde i København den 26. og 27. Juni 1935 med følgende

Dagsorden:

1. Mødets Aabning.
2. Valg af Protokolrevisorer.
3. Regnskab for 1934.
4. Redegørelse for Anskaffelse af Mindesten over afdøde Lokomotivfører Orre.

5. Tidspunkt for Afsløring af Mindestenen.
6. Rapporter fra de tilsluttede Organisationer om:
 - a) Lønforholdene.
 - b) Tjenestetidsspørgsmaalet.
 - c) Eenmandsbetjeningen.
 - d) Motordriften.
7. Organisationsforholdene indenfor de N. L. F. tilsluttede Afdelinger.
8. Eventuelt.
9. Sted for næste Sekretariatsmøde.
10. Afslutning.

Punkt 1. Mødets Aabning.

Præsidenten, Robert Lund, Norge, aabnede Mødet og bød Sekretariatets Medlemmer velkommen.

Punkt 2. Valg af Protokolrevisorer.

Til Protokolrevisorer valgtes Narvestad og Knudsen Norge.

Punkt 3. Regnskab for 1934.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Punkt 4. Redegørelse for Anskaffelse af Mindesten over afdøde Lokomotivfører Orre.

Præsidenten meddelte, at i Henhold til Beslutning paa N. L. F.s Kongres i 1934 er bestilt en Mindesten til afdøde Lokomotivfører Orres Gravsted i Vänersborg. Stenen vil koste ca. 500 Kr., og for en Betaling af 500 Kr. een Gang for alle vil Graven blive vedligeholdt af Kirkegaardsstyrelsen.

Punkt 5. Tidspunkt for Afsløring af Mindestenen.

Fra Præsidenten stilledes Forslag om, at Mindestensafsløringen finder Sted den 10. August 1935; dette vedtoges. Endvidere vedtoges det at lade Præsidenten, Sekretæren og Formanden for hver af de tilsluttede Afdelinger møde som Repræsentanter for N. L. F.; dog udtaltes tillige Ønske om, at samtlige Medlemmer af Sekretariatet møder ved Højtideligheden.

Punkt 6 a. Lønforholdene.

Borgstedt omtalte Lønforholdene i Sverige; her har der fundet en mindre Forbedring Sted for Statsbanepersonalet, hvorimod der ved Privatbanerne er sket en Sænkning af Lønnen, idet Banchestyrelsen tilbageholder 5 pCt. af Personalets Løn til Imødegaaelse af eventuelt Driftstab. Disse Penge er dog i enkelte Tilfælde tilbagebetalt de paagældende.

Enkelte Privatbaner i Sverige har maattet likvidere, og det er ikke i alle Tilfælde lykkedes at skaffe Personalet ved disse Baner deres Pension, men man har i Stedet skaffet dem anden Beskæftigelse.

Soph. Jensen: I Danmark lever vi stadig paa Lønningsloven af 1931; en Lønningslov som i hvert Fald ikke er blevet ringere for Personalet i de Aar, som er gaaet siden vi fik den. Der har fra Konservativ og Venstre været gjort Forsøg paa at faa gennemført en Forringelse, men Forsøget mislykkedes.

Brix redegjorde for Lønforholdene ved Privatbanerne. Siden 1932 har vi staaet paa Statens Lønningslov :- 6 pCt. Vi har gjort Forsøg paa at faa

ophævet Bestemmelsen om disse 6 pCt., og Sagen har været til Voldgift. Iøvrigt har vi jo ikke i Almindelighed faaet vor Lønningslov respekteret, idet vi i mere eller mindre Grad har maattet yde Tilskud til Driften: ved en enkelt Bane helt op til 15 pCt. af Lønnen. Kun ved 2 Privathaner faar Personalet den Løn de tilkommer.

Narvestad omtalte Forholdene i Norge hvor der i lønmæssig Henseende ikke er sket Forandringer siden sidste Møde.

Redegjorde for hvorledes Funktionsgodtgørelse beregnes. Reglen er den, at naar der fungerer ud over 1 Maaned, skal der udbetales den for den højere Stilling normerede Løn.

Punkt 6 b. Tjenestetidsspørgsmaalet.

Soph. Jensen omtalte de Forslag til nye Tjenestetidsregler, som er fremsendt og nu er henvist til en af Finansministeren nedsat Kommission.

Kom under dette Punkt ind paa en udførlig Redegørelse af hele »Hammersagen«s Forløb.

Brix oplyste, at Privathanernes Lokomotivmænd har opsagt deres Tjenestetidsregler med Udgangen af Aaret. Udtalte at det vist bliver overmaade vanskeligt at faa løst dette Spørgsmaal tilfredsstillende.

Narvestad omtalte Forberedelses- og Afslutnings-tiderne i Norge. Disse Tider er blevet væsentlig nedsat, bl. a. paa Grund af Lokomotivernes Modernisering; men vi har nu paa samme Maade som i Danmark fremsat Krav om forbedrede Arbejdstidsregler.

Præsidenten: Resumee af Udtalelserne er, at Banestyrelserne er imod Forbedringer af Personalets Arbejdstidsregler« Organisationerne maa sætte kraftigt ind paa dette Punkt, men det maa ikke ske paa den Maade, at enkelte Medlemmer selv forsøger at piske Sagen frem, da det kun kan forringe Organisationens Slagkraft.

Om der muligvis kan blive Tale om at optage en Kamp paa Arbejdstidsspørgsmaalet maa afgøres af Organisationerne hver for sig, og Sekretariatet maa saa til sin Tid tage Stilling til Sagen.

Punkt 6 c. Eenmandsbetjeningen og

Punkt 6 d. Motordriften.

Soph. Jensen: Vi har i Danmark faaet et nyt Politireglement, som tillader Eenmandsbetjening paa Damplokomotiver paa visse kortere Strækninger. Jeg har imidlertid Generaldirektørens Ord for, at det ikke er Hensigten at praktisere Reglen ved Statsbanerne.

Paa Motorvognene derimod er der jo i Almindelighed kun 1 Mand: kun »Lyntogene« er det hidtil lykkedes at faa Tomandsbetjening paa.

Brix udtalte, at Eenmandsbetjening af Damplokomotiver saa godt som aldrig finder Sted ved Privathanerne.

Borgstedt: De samme Problemer gør sig gældende hos os. Paa vore elektriske Lokomotiver i Lokaltrafik har vi kun 1 Mand.

Narvestad: Hos os er Motorspørgsmaalet i Udvikling. Vi har endnu ikke faaet Motorvogne til Afløsning for Damp tog, men kun som Supplement. Vore elektriske Lokomotiver er betjent af 2 Mand om Natten.

Punkt 7. Organisationsforholdene indenfor de N. L. F. tilsluttede Afdelinger.

Under dette Punkt drøftedes de N. L. F. tilsluttede Organisationers Stilling til Landsorganisationen, men da Tiden var stærkt fremskreden, endes Sekretariatet om at udsætte Sagen til et senere Møde, for at faa den behandlet paa en forsvarlig Maade. De respektive Organisationer skal i Mellemtiden se om de kan finde saadanne Retningslinier, at Sagen kan løses i Fællesskab.

Punkt 8. Eventuelt.

Fra Finsk Lokomotivmands Forbund forelaa en Indbydelse til at lade N. L. F. repræsentere ved Forbundets Kongres i Helsingfors den 13.—15. Juli 1935.

Der udspandt sig nogen Diskussion herom, men det vedtoges ikke at lade sig repræsentere.

Punkt 9. Sted for næste Sekretariatsmøde.

Det vedtoges at afholde næste Sekretariatsmøde i Norge.

Punkt 10. Afslutning.

Præsidenten sluttede Mødet med nogle varme Ord for fortsat godt Samarbejde mellem de nordiske Lande.

K.

DOVREGUBBEN ER KLAR

Herhjemme hører vi af og til, ja, næsten saa ofte Lejlighed gives, at vore Administrationsfolk fortæller Offentligheden, at det sidste Damplokomotiv er bygget i Danmark, nu er det Motorernes Tid, det er dem, der skal gaa deres Sejrs gang som Statsbanernes fremtidige Fremdrivelsesmiddel.

Vi Damplokomotivmænd bliver ikke Pessimister af den Grund; thi i Øjeblikket kan man sagtens sige noget saadant, eftersom Ledelsen ved, at der endnu er mange udmærkede Lokomotiver tilbage, og vi tror stadig paa, at der langt ind i Fremtiden ogsaa vil være god Brug for dem, i hvert Fald skal Motorernes Driftssikkerhed adskillige Procent i Vejret, før man skal sige Farvel til Damplokomotivet; det vil alligevel altid være rart at have i Reserve.

I Tyskland ser man da ogsaa, at man stadigvæk bygger store og kraftige Lokomotiver, og nu for nylig ser vi af den norske Dagspresse, at man ogsaa i Norge bygger Lokomotiver til Statsbanerne endog af et saadant Format, at Nordmændene udtaler sig med en vis Begejstring herom, ikke mindst fordi de er byggede paa norske Værksteder.

Lokomotiverne er bygget til de svære Tog paa Dovrebanen (heraf Navnet »Dovregub-

ben«) og har allerede i nogen Tid været prøvet kort paa denne Strækning.

Ogsaa det norske Fagblad beskæftiger sig med »Dovregubben« og oplyser følgende:

»Lokomotiverne, 3 ialt, er bygget paa Thunes mek. Værksted og Hamar Jernstøberi. Det første Lokomotiv bliver en af de nærmeste Dage sendt til Trondheim. Dette Lokomotiv vejer i driftsfærdig Stand 98,5 t, og Tenderen med fulde Beholdninger — 27,2 t Vand og 8,5 t Kul — vejer 53 t.

Lokomotivet er et 4-cylindret compound Lokomotiv. Største Kørehastighed 90 km i Timen. Kedlens Arbejdstryk 17 kg pr. cm².

Lokomotivet har en Løbeaksel foran, derefter 4 Drivaksler med et samlet Drivhjulstryk af 62,4 t, og bag disse en Boggie med 2 Aksler. Drivhjulsdiameteren er 1530 mm. Cylinderdimensionerne er følgende:

Højtrykscylindre: 465 mm Diam. × 650 mm Slag.
Lavtrykscylindre: 720 mm Diam. × 700 mm Slag.

Tenderen har 2 toakslede Boggier af lignende Konstruktion som anvendes paa vore almindelige store Tendere: men den afviger i Udseende meget fra disse, idet Vandtanken er bygget som en cylindrisk Beholder, og Understilling i almindelig Forstand mangler. Vandtank og Kulkasse samt Endehjelker og Centrumsstykker er svejset i et. Man har ved denne Konstruktion opnaaet stor Besparelse i Vægten.

Længden paa Lokomotiv med Tender er 22 m, og den totale Akselafstand er 18,425 m.

Lokomotiverne har en meget stor Kedel med ca. 256 m² Hedeflade, hvortil kommer Overhederrørene med ca. 102 m².

Det sidste af de 3 Lokomotiver, som leveres, bliver forsøgsvis udstyret med Hjælpemaskine paa Lokomotivets Boggie bag Drivhjulene. Denne Hjælpemaskine kan, naar det behøves, kobles ind og anvendes ved Kørehastigheder op til 55 km i Timen. De 2 andre Lokomotiver er bygget saaledes, at Hjælpemaskine senere kan indbygges med mindst mulige Omkostninger.

Lokomotiverne afviger foruden i det konstruktive ogsaa i sit Udstyr fra vore nuværende Lokomotiver. Fyrdøren er anordnet som en todelt Skydedør, der aabnes og lukkes ved Hjælp af Trykluft. Manøvreringen kan enten udføres af Lokomotivfyrbøderen ved Hjælp af 2 Pedaler, en for hver Dørhalvdel, eller af Lokomotivføreren ved Hjælp af en Kran. For at

formindske Røgplagen og opnaa bedre Forbrænding er anordnet Indblæsning af Luft over Risten lige under Fyrkassens Loft. Indblæsningen sker ved Damp og er gjort automatisk afhængig af Fyrdøren, saaledes at Luft kun kan blæse ind, naar Fyrdøren er lukket. Ristefladen er 5 m². Fyrkassen, der er svejset i Staal, har 2 Vandkamre, Nicholsons Termosyphones, som ogsaa tjener til Understøttelse af Fyrkassens Loft.

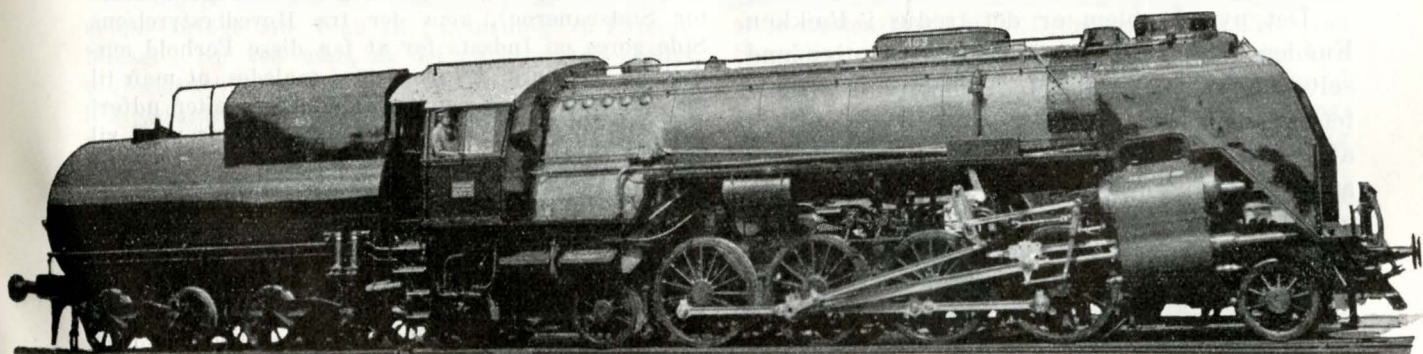
Lokomotiverne er udstyret med 2 Regulatorer, en i Damphatten og en i Overhederkassen. I Damphatten er tillige anordnet 2 Stykker »Pantex« Vandudskillere, Regulatoren i Damphatten skal altid staa helt aaben, naar Lokomotivet er i Tjeneste. Overhederkassen er anordnet i 2 Dele, en Del for vaad Damp og en Del for overhedet Damp. I denne sidste Kasse er Regulator Nr. 2 anbragt. Manøvreringshaandtaget for Regulatoren befinder sig lige foran Lokomotivføreren, og Bevægelsen overføres ved Arme og Stænger anordnet langs Kedlen uden for Beklædningen. Paa det Lokomotiv, som faar Hjælpemaskine, bliver anordnet særskilt Regulator for denne i Overhederkassen. De to Regulatorer i Dampkassen for overhedet Damp er anordnet saaledes, at Dampen til Hjælpemaskinen passerer Regulatoren for Hovedmaskinen. Man kan saaledes ikke køre med Hjælpemaskine alene.

Luftsugeventiler findes ikke, men der er anordnet en saakaldt Tomgangsventil, der automatisk giver lidt Damp til Cylinderne, saasnart Regulatoren lukkes. Tomgangsventilen kan reguleres og lukkes fra Førerpladsen.

Cylinderkraner og Omløbsventiler manøvreres ved Hjælp af Trykluft. Paa Førerpladsen er anordnet to Kraner hertil. Ogsaa Askekasseklapperne bevæges ved Trykluft. En Viseranordning paa Lokomotivfyrbøderens Plads angiver Stillingen. I Forbindelse med Trykluftcylinderne er anordnet Oliecylindre, der fastholder Klapperne i de ønskede Stillinger.

For Hjælpemaskinen er Trykluft anvendt for Ind- og Udkobling af Kraften samt for Aabning af Ud-blæsningskraner paa Cylinderne. Hjælpemaskinen er en Tvilling Ligestrømsmaskine med Ventilstyring. Maskinens Omdrejningstal er 3 Gange Hjulakslens, og Kraften overføres til forreste Hjulaksel paa Boggien ved Tandhjul. Boggiens to Hjulaksler er sammenkoblet ved udvendige Stænger.

For øvrigt er Lokomotiverne udstyret med Va-kuumbremse, virkende paa alle Aksler undtagen de forreste. Luftpumpen er af en saadan Størrelse, at



den ogsaa kan anvendes ved eventuel Tryklufsbremse.

Turbogeneratorbelysning er anbragt. Der findes 4 Stykker Smørepumper med tilsammen 80 Smøreløb. To af Lokomotiverne har Davis & Metcalfe Ekshaustinjektorer paa venstre Side, det tredje har Fødepumpe med Blandingsforvarmer (Dabeg). Paa højre Side har alle tre de almindelige Højtryksinjektorer.»

VORT NYE EMBLEM

Paa vor sidste Kongres blev enstemmigt vedtaget et Forslag om Anskaffelse af nyt Emblem, og Hovedbestyrelsen havde været saa forudseende at lade fremstille nogle Prover, saaledes at Kongressens Deltagere ved Selvsyn kunde overbevise sig, om Emblemet tilfredsstillede de Ønsker, som kunde være i den Anledning, og fra alle Sider blev det Emblem, som nu udleveres, anerkendt som baade smukt og praktisk.

Det udleveres første Gang gratis til samtlige vore Medlemmer; men hvis flere Eksemplarer ønskes, maa der betales for dem, ligesom senere Fornyelser ogsaa maa betales.

Ethvert nyt Medlem, der optages i Organisation, vil ved deres Indmeldelse gratis faa udleveret et Emblem.

Vi vil da gerne udtale Haabet om, at det nye Emblem maa blive modtaget med Tilfredshed af Medlemmerne, og at Kongressen her har haft en heldig Haand til at vælge et Mærke, som hver eneste Lokomotivmand med Glæde bærer, saavel ved festlige Lejligheder som paa Arbejdspladsen.



Det nye Emblem er det tredje i Rækken. Emblem Nr. 2 kender de fleste Lokomotivmænd selv om ikke nær alle Medlemmer har anskaffet det; men Emblem Nr. 1 kendes derimod kun af de ældre Medlemmer, men da vi gaar ud fra, at ogsaa den yngre Generation af Lokomotivmændene kan have Interesse af at se, hvordan det saa ud, benytter vi nærværende Lejlighed til ovenfor at forevige det.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Lokomotivpersonalets Opholdsværelser i Fredericia.

Der er nu hængaaet ca. 2 Maaneder siden de ny Anlæg i Fredericia blev taget i Brug. For Lokomotivpersonalet er det blevet en Skuffelse; man havde ventet nogle bedre Forhold af det ny, som nu er taget i Brug; man havde troet, at man vilde kunne faa de haardt tiltrængte Hvilepauser, som er meget nødvendige efter endt Tjeneste.

Naar man tager i Betragtning den Forhandling, som har fundet Sted mellem Generaldirektoratet og Organisationen, havde man Lov til at tro paa, at hvor der blev opført nyt eller hvor Forholdene tillod det, at man da vilde gaa over til at lave Enkeltmandsværelser. Man er da blevet sorgeligt skuffet, idet der i Fredericia er lavet en Del Værelser, men blot ikke Enkeltværelser, derimod Dobbeltværelser, hvilket selvsagt ikke opfylder Personalets Ønsker. Lad endda gaa under de vanskelige Forhold, som er tilstede for Tiden i Fredericia; men der kunde godt tages det Hensyn, naar Værelserne skal bruges som Dobbeltværelser at man da havde faaet anbragt 2 Kontakter, en ved hver Seng, saaledes at man ikke behøvede at staa op af Sengen for at slukke Lyset. Ligeledes maa man beklage de altfor faa Værelser, der er blevet opført, der er en Del af Personalet, som overhovedet ikke kan faa anvist Hvileværelser, og som i høj Grad nok kunde trænge til den fornødne Hvile efter at have kørt en stor Del af Natten. De er henvist til at gaa i Remisen til næste Tjeneste begynder.

Der findes 3 Værelser med Brikse til Hvileværelser men der er som oftest 6 Sæt Personale til at benytte disse i samme Perioder, naar der saa endda kunde anvises Soveværelser, men de er ogsaa saa stærkt optaget, at man meget ofte maa vente til et Sæt forlader et Værelse for saa at tage det i Brug med det samme.

Ligeledes maa man beklage de uhygiejniske Forhold i Vadskerummene, hvor der er anbragt W. C. i samme Rum, hvor man skal staa og vadske sig, den Ubehagelighed, det er at vadske sig, samtidig med at W. C. bliver benyttet, virker meget uheldigt, man maa dog mene, at der kunde have været sat Skillerum imellem de to nævnte Indretninger.

Det er saadanne Forhold, der skaber Utilfredshed og Uro hos Personalet, og skal den Trafik fortsætte, som finder Sted for Tiden (og det maa man ønske for Statsbanerne), maa der fra Hovedbestyrelsens Side gøres en Indsats for at faa disse Forhold ændret til det bedre, det maa være saaledes, at man til alle Tider kan faa den fornødne Hvile efter udført Tjeneste, og det er en Nødvendighed, hvis man vil have et tilfreds Lokomotivpersonale.

Lokoføreren.

Fredericia nye Remise danner ingen Undtagelse, thi Statsbanerne bygger altid for smaat. Vi ved, der fra 2. Distrikts Side vil blive gjort visse Bestræbelser for i nogen Grad at afhjælpe Vanskelighederne, men

det kan kun blive Lapperier. Opholdsbygningens Beliggenhed kan uden Overdrivelse siges at være fuldkommen forfejlet. De andre Smaating skulde det ikke gerne være nødvendigt, at Hovedbestyrelsen beskæftigede sig med.

Red.

I ANGSTØJEBLIKKET

(En Samtale med Prof., Dr. W. Moede, Leder af det psykotekniske Laboratorium ved den tekniske Højskole i Berlin.)

Hvorledes er Deres Reaktions Tid?

»Det er ingen tilfældig Betegnelse, naar vi kalder os Psykoteknikere«, saaledes indlededes Samtalen af Professor Walther Moede, Lederen af det psykotekniske Laboratorium ved Berlins tekniske Højskole. »Vi interesserer os ikke for Sjælelivets hemmelighedsfulde Dybder, at udforske dem er Psykologernes og Psykiaternes Sag. Vi vil kun fastslaa de sjælelige Reaktionen, som lader sig veje og maale, hvorved man naturligvis maa bedømme enhver Reaktion som et Udslag af vedkommendes hele Personlighed.«

»Kan man da det?«

»Jeg skal demonstrere det for Dem. Hvor længe tror De, at den menneskelige Sjæl er om ved Handling at reagere over for en udefra kommende Paa-virkning? Gennemsnitlig 0,2 Sekunder, dog under de allergunstigste Laboratorieforhold.

Prøv det selv!

Vi har her et Ur, hvis nederste Halvdel er til-dækket, saaledes at den hurtigt løbende Viser stadig forsvinder og bliver synlig paany. Saa snart De ser Viseren, trykker De paa denne Knap,« siger Professor Moede.

Den besøgende faar en mild Behrejelse: »De var adspredt. De har jo brugt 0,5 Sekund til denne Reaktion. Prøv endnu engang.« Denne Gang op-naas det normale Resultat af 0,2 Sekund.

»Nutildags ved enhver Fagmand fra disse eksperimentelle Resultater, at Reaktionen ikke kan ske »med Lynets Hurtighed«, men at ogsaa den sjælelige Reaktionsproces kræver en vis Tid, som imidlertid i alvorlige Tilfælde kan være afgørende for Menneskers Liv. Netop ved Ulykker spiller denne Kendsgerning en enorm Rolle, og disse moderne videnskabelige Erfaringer har øvet afgørende Indflydelse paa Domstolenes Praksis.

Tidligere forlangte Dommeren, at en Fører skulde bringe sin Vogn til Standsning »i Fareøjeblikket«. Nu ved man, at det er overmenneskeligt, at forlange dette. Ved det Reaktionsur, De har set her, drejede det sig om en Reaktion, der var ventet, og som var forholdsvis enkel at udføre. Men naar der skal reageres over for en fuldstændig uventet Hændelse og — som f. Eks. ved Motorkøretøjer — med en betydeligt mere kompliceret Handling, maa man mindst regne med en Reaktions Tid paa 1 Sekund. Ved en Hastighed af 40 eller endog 60 km kan dette ene Sekund ofte spille en afgørende Rolle. Derfor er det ogsaa nødvendigt, at ikke alene Dom-

meren, men ogsaa den motorkørende og Fodgænger-
ren regner med dette »Reaktionssekund«.

Disse Reaktionen kan forme sig helt anderledes, naar de forstyrres af Skræk. Ogsaa det skal jeg demonstrere for Dem i Praksis.«

Reaktionsuret sættes i Gang igen; jeg holder igen Haanden paa Knappen for at standse Viseren i det rette Øjeblik: da knalder et Skud! Uvilkaarligt trykker jeg Knappen ned.

»En forkert Reaktion, som De ser«, siger Professor Moede.

Hvorledes bærer man sig ad, naar man bliver forskrækket?

Han fortsætter: »Menneskers Optræden, naar de bliver forskrækket, er yderst forskellig; desværre er den kun i de færreste Tilfælde hensigtsmæssig. Stort set deler Menneskeheden sig ved Skrækpaavirkning i 2 Grupper. Nogle bliver efter et Øjebliks Studsen særligt klare, koncentrerede og velovervejende, men det er kun 15 Procent. Alle de andre svigter mærk-bart, ofte fuldstændigt.

Det er ikke uinteressant at iagttage de forskellige Slags Skrækreaktioner. Det mest udprægede Eksempel paa den første Gruppe (de, der reagerer aktivt), som jeg har oplevet i min Praksis, er en Lokomotivfyrbøder: to Gange er han — kun takket være sin Aandsnærverelse — undgaet den sikre Livsfare; jeg talte med ham kort efter begge Tilfældene. Efter den første Tildragelse fortalte han: »Jeg hørte pludselig en Knagen, saa, hvorledes Lokomotivet hældede til venstre, og tænkte: Der er kun et at gøre, at springe af til højre Side.« Han slap fra det med et Par Hudafskrabninger, medens Lokomotivføreren blev dræbt. Ogsaa den anden Ulykke, som denne Mand var med i, kostede en Lokomotivfører Livet. Selv red-dede han sig paa følgende Maade: »Jeg hørte en Bragen, saa, hvorledes Toget klemtes sammen, og var klar over: Kun naar du dukker dig bag Kedlen, kan det ikke knuse dig. Saaledes slap jeg fra det.«

»Tror De nu ikke, at det alligevel engang faar Ram paa Dem?« spurgte jeg.

»Aah, naar jeg bare har to—tre Sekunder, skal jeg nok klare mig.«

Dette, »skal jeg nok klare mig«, er typisk for de Menneskers Holdning, som i Tilfælde af Fare handler fuldstændig klart og maalt. Det store Fler-tal af os taber imidlertid Hovedet saa fuldstændigt, at deres Opførsel for en udenforstaaende næsten kan virke komisk. De Mennesker, der ved en Brand griber Fugleburet og lader Pengesedlerne brænde op, er jo næsten blevet til et Ordsprog. Andre bliver ved Skrækken grebet af en direkte Lammelse, der kan gaa over til fuldstændig Afmagt; naar de kommer til sig selv, foretager de sig de mest ufornuftige Ting; hos andre udløser Skrækken sig i en krampagtig Graad.

Næsten altid er det imidlertid dybt i Mennesket slumrende Instinkt, der kommer til Live i Skræk-øjeblikket. Hos dem, der i Faresituationer handler med næsten overordentlig Klarhed, er det vel de gamle Jagt- og Kampinstinkter; andre krummer sig sammen og holder Hænderne for Ansigtet for at

skærme sig (de gør det ikke alene ved Brand, men ogsaa ved andre Ulykker).

Disse instinktive Reaktioner gaar endnu langt dybere, end man hidtil har været tilbøjelig til at antage. Nøje Undersøgelser har vist, at ogsaa de rent legemlige Reaktioner er fuldstændig forskellige ved Skrækpaavirkning. Hos mange Mennesker opfører i Skrækøjeblikket mangan Sekretion næsten helt; Spytet flyder næsten ikke, Svælget bliver tørt. Og Videnskaben kender en hel Række Tilfælde, hvor hos et Menneske, der ved en Ulykke mister en Arm eller et Ben, i samme Øjeblik samtlige Blodkar ved det beskadigede Sted lukker sig. Medens andre uden Lægehjælp vilde forbløde ved smaa Saar, taber disse næsten slet ikke nogen Draabe Blod.

Det er ikke Psykotechnikernes Opgave at undersøge den dybe sjælelige Sammenhæng, som maa gøre sig gældende her; men det er givet, at et Menneskes dybeste Væsen aabenbarer sig gennem deres Forhold over for saadanne Situationer.

»Kan vi lære at opføre os fornuftigt i farlige Situationer, eller er det Tilfældet, der bestemmer, at den ene bliver lammet af Skræk, medens den anden takket være sin klare Tænkeevne forstaar at redde sig?« spørger den besøgende.

»Jeg har allerede anført, at det i den sidste Ende var Menneskets Karakterejendommeligheder, der bestemte hans Adfærd i Skrækøjeblikket.« svarer Professor Moede. »Men lige saa sikkert er det, at der ved Træning kan naas en betydelig Modstandskraft mod Angst.«

»Hvorledes træner man sig op mod Angst?«

»Et godt Træningsmiddel er Sporten — et haardt Fodboldspil saavel som Ridning og Fægtning medfører talrige pludselige Faremomenter og lærer at imødegaa disse roligt og fattet.

Vor største Kilde til Ulykker er jo Trafiken. Sikkert kan ogsaa en fornuftig og vel gennemtænkt Færdselsopdragelse hidrage meget til, at Fodgængere og kørende staar over for pludselige Faresituationer med mere kølig Hjerne. Men jeg er overbevist om, at man om nogle Generationer vil staa langt mere roligt over for disse Farer. »Storstadstrafik« har man jo egentlig først kendt efter Krigen, saa vi er i Grunden endnu et Folk af Fodgængere, vant til Hestedroskernes Tempo — om yderligere et Par Aartier vil vi have vænnet os saaledes til Bilerne Tempo, at intet Bilhorn eller 60 km's Fart mere vil kunne forskrække os.«

»Og Psykotekniken?« indskyder den besøgende.

»Ja, jeg har ikke fortalt Dem meget principielt om Psykotekniken. Men maaske viser netop dette Eksempel med Angstøjeblikket, paa hvilke Omraader denne nye Forskningsgren arbejder, og hvilke Op-gaver der venter paa Undersøgelse.«

(Deutsche Allgemeine Zeitung, 28. April 1935.)



UDVIKLINGSLINIEN I DEN ELEKTRISKE JERNBANEDRIFT I AMERIKA

Betragter man Udviklingen af den elektriske Togbefordring i de store Jernbanelande de seneste Aar, vil man i Almindelighed kunne fastslaa, at de heftigste Kampaar mod Damplokomotivet er overstaaet. Fordelene ved begge Togbefordringssystemer er kendt, og Kendsgerningerne viser, at den elektriske Drift vinder Indpas paa Strækninger med særlig stor Trafiktæthed eller paa Bjergstrækninger, som stiller særlige Fordringer.

I de forenede Stater er den elektriske Drift siden Krigen indført med store Spring, hvorefter Dampdriften er blevet foretrukket. Kan den elektriske Drift opvise gode økonomiske Resultater, saa viser de tekniske Foranstaltninger paa de elektriske Anlæg en Mangfoldighed med Hensyn til Strøm-art, Strømstyrke og Lokomotivtyper. Maaske lader de nyeste Planlæggelser af elektrisk Drift en Normalisering og Forenkling til kende, som er i Stand til at forene de forskellige Systemer.

Der er Bestræbelser i Gang, som ved en Forhøjelse af Jævnstrømsspænding i Omformere, skal medføre et Samarbejde mellem Jævnstrøm og Vekslestrøm; man prøver saaledes at køre med Motorer for begge Strømarter med Strøm fra en Højspændings-Vekslestrømsledning. I det store Hele gaar Bestræbelserne ud paa at anvende Jævnstrøm af meget stor Spænding. Søger man de højeste Spændinger for Jævnstrøm i Amerika, viser den sig at være paa 3000 V, men i Italien er den paa 4800 V; den bestandige Stigning af Driftsspænding i Kviksolvensrettere kommer Jernbanedriften til gode. Ogsaa den som Norm for Vekslestrøm gældende Spænding 15 000 V overskrides nu, og 22 000 V anvendes nu i betydende Nyanlæg.

Strømforsyningen forskydes ofte fra egne til fremmede Værker, navnlig i Amerika, hvor de enkelte Selskabers Ledningsnet vil kræve kostbare Fødeledninger, saafremt Elektriciteten skal leveres fra egne Værker, men dette kræver ofte Omformerværker til at omforme Frekvensen ved Vekslestrømsdrift og Ensretterunderværker for Jævnstrømsdrift. Sidstnævnte vinder mere Udbredelse ved stigende Ydeevne og mindre Rumbehov pr. Maskinenhed. Bestræbelserne gaar ud paa at bygge Lokomotiver med en Ydeevne af 1400 HK pr. Aksel og et dermed følgende Akseltryk af 34 t. Her sætter Bekostningen ved Sporforstærkninger Grænsen. Vægten af Maskinenheder er betydeligt formindsket ved fordelagtigere Konstruktioner og Byggemaader, og Stigning i Omdrejningstallet er fremmet ved Indførelse af Rullelejer i alle Lejer.

For alle Maskindele indføres Enhedstyper, hvilket særligt begunstiges ved, at der i Amerika findes Fabrikker for alle Tilbehørsdele, og disse anvendes af de fleste Jernbaneselskaber. Til Togenes Opvarmning — især de dampopvarmede Pulmannovne — gaar man bort fra at medføre Varmekedelovne og anbrin-

ger en oliiefyret Varmekedel paa de elektriske Lokomotiver, der muliggør en Overgang af Vogne fra Bannet med Jævnstrøm og Vekselstrøm af forskellig Styrke.

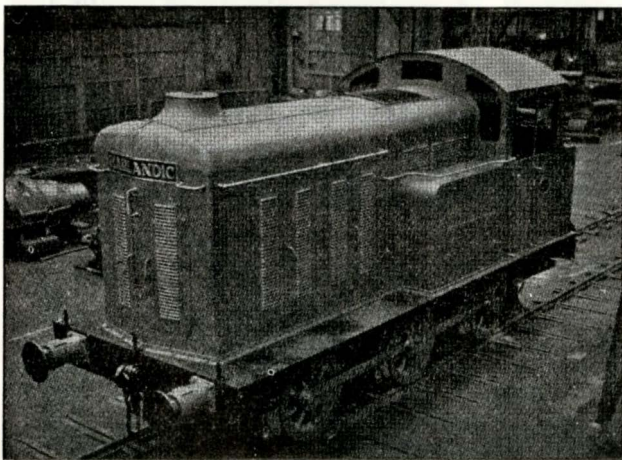
Paa Motorvogne forhøjer man Spændingen til 3000 V for at centralisere Spændingen paa Fjern- og Forstadsstrækninger. Til Belysning anvendes Lysgeneratorer, som leverer roligt Lys uafhængigt af de store Svingninger i Strømstyrken. Automatiske Midtpufferkoblinger og automatisk Kobling af Luftledning og elektriske Ledninger fremmer en hurtig Ind- eller Udrangering af Vogne.

ENGELSK DIESEL-RANGERLOKOMOTIV

Ifølge »The Locomotive« har London, Midland and Scottish Railway hos Harland og Wolff, Belfast, ladet bygge et normalsporet Diesel-Rangerlokomotiv med en Totalvægt paa 27,5 t og tre koblede Aksler. Trækraften er 500 kg.

Det er bygget med Førerhus som paa Damplokomotiver og er konstrueret til at betjenes af kun én Mand. Til Belysning findes en Dynamo med tilhørende Akkumulatorbatteri.

Dieselmotoren er af Harland — B og W 2-takts Typen med en Kraftudvikling af 175 HK ved 1100 Omdr./Min. og er forsynet med en Regulator, der hindrer Omdrejningstallet i at overstige 1250 Omdr./Min. Motoren har fire Cylindre og er afbalanceret til den mindste mulige Vibration. Den startes af Trykluft med et Tryk af 25 Atm., som udvikles i en 2-trins Kompressor, koblet direkte paa Motorens Krumtapaksel. Tillige findes en Hjælpekompressor, som drives af en 2,5 HK Benzinmotor. Til Luftbremsen, Fløjte o. s. v. bruges Trykluft paa 7 Atm., som tages fra Kompressorens Lavtrykstrin. For at lette Startning i kold Tilstand findes et Varmelegeme paa hver, som opvarmes ved elektrisk Strøm fra Akkumulatoren.



Engelsk Diesel-Rangerlokomotiv.

Motoren har Trykindsprøjtning af Brændselsolien og en roterende Skylleluftpumpe, som drives fra Krumtapakslen. Transmissionen bestaar af en Vulcan-Sinclair hydraulisk Kobling og en Tandhjulsudveksling med to Hastighedstrin. Kraften overføres med en Kardanaksel til den forreste Aksel. I begge af Førerhusets Sider findes den fornødne Mekanisme til Gang- og Gearskiftning, saa Føreren under Udsigt over Rangerbevægelserne let kan manøvrere Lokomotivet. Radiatorer er anbragt til Cirkulation af Kølevand og Smøreolie, som køles med en Centrifugalventilator, der drives med Kædetræk fra Krumtapakslen. Brændselsolietanken rummer 490 kg og Kølevandstanken 250 kg.

F. Spøer.

TRÆGASVÆRK FOR MOTORKØRETØJER

De kæmpemæssige Brændstofmængder, der saavel i Skovdrift som i mange Træindustrier gaar til Spilde om Aaret, indeholder Værdier, hvoraf der ved simpel Forbrænding i Ovne o. l. kun udnyttes en Brøkdæl, medens det øvrige gaar tabt. Her foreligger et Materialespild, som har Krav paa den største Opmærksomhed.

Muligheden for en fuldstændig Udnyttelse af Brændværdien i Træ har længe været kendt: Gasbrænding af Træ har man været Herre over i mere end et Kvant Aarhundrede. De seneste praktiske Udnyttelser af findvundne Erfaringer i Virksomheder med egne Kraftværker er Anvendelsen af al Træaffald i saakaldte Trægassværker, hvis Grundprincip beror paa, at man i skaktlignende Apparater forgasser Træ og anvender Gassen til Drift af stationære Kraftmaskiner eller som Kraftmiddel til at drive et Køretøj.

Til Gasbrænding egner sig bedst Træaffald i Stykkeform, som er lufttørret og delt i passende smaa Stykker, men det maa særligt fremhæves, at foruden Styktræ kan ogsaa alt andet Træaffald saasom Sav-, Høvle- og Fræsespaaner, samt Bark og Kviste i passende Findeling anvendes i visse Rum-mængder, man kan endog brænde Gas af Ris-, Kokos- og Kaffeskaller. Den bedste Blanding er Styktræ og Sav- eller Høvlspaaner i Forholdet 1 : 3.

I Tyskland som i andre Lande sættes store Kræfter ind paa at finde et Brændstof, som kan erstatte Benzinen, og det naturligvis helst af Produkter, der ellers gaar til Spilde. Humholt-Deutz Motorfabrikken har ifølge *Die Lokomotivtechnik* i over 25 Aar haft en særlig Afdeling for Forgassing af Træ og Træaffald, og da Benzinprisen stadig er steget, og Prisen paa Træ er faldet, har Virksomheden taget den Opgave op at udvikle stationære Gasmotoranlæg med egne Gasværker til at finde Anvendelse i Motorkøretøjer. Resultatet er blevet Gas-Motoranlæg for Motorvogne til en rimelig Anskaffelsespris og med stor Økonomi i Driften og tillige Driftssikkerhed.



JUBILÆUM



Den 1. August kan Lokomotivfører H. P. Danielsen fejre sit 25 Aars Jubilæum ved Statsbanerne. Jubilæren blev antaget til Ng. Maskinværksted den 1. Nov. 1903. Forfremmedes til Lokomotivfyrbøder 1. August 1910 med Station i Nyborg. Blev forfremmet til Lokomotivfører 1. April 1926 med Forflyttelse til Esbjerg, kom derfra til Fredericia 1. September 1926, blev saa forflyttet til Nyborg 1. August 1928.

Jubilæren er godt kendt omkring, hvor han har været, for sit gode Humør. Hvor H. P. er tilstede, skal snart samles flere for at høre en eller anden Vits fra Jubilæren, som han har stort Lager af. Fynske Lokomotivmænd bringer vore hjerteligste Lykønskninger paa Festsdagen med Ønsket om godt Samarbejde en Tid endnu i Fremtiden.

A.

Lokomotivfører P. H. T. Pedersen, Masnedsund, kan den 1. August fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand ved D. S. B. Thv. Pedersen udlærte paa Statsbanernes Værksted i Aarhus i 1906, blev Lokomotivfyrbøder 1. August 1910 i Slagelse, hvorfra han efter nogle Aar kom til Masnedsund, hvor han siden har været. Thv. P., der er en god Kammerat og Kollega, er for Tiden Formand for Lokomotivførernes Afdeling.

Held og Lykke paa Dagen og i Fremtiden!

C. A.

»ASPIRANTEN« 1910

Medlemmerne med Damer indkaldes herved til 25 Aars Jubilæum i Aarhus den 19. August ifølge Vedtagelse ved Sammenkomsten i Fredericia 19. August 1930.

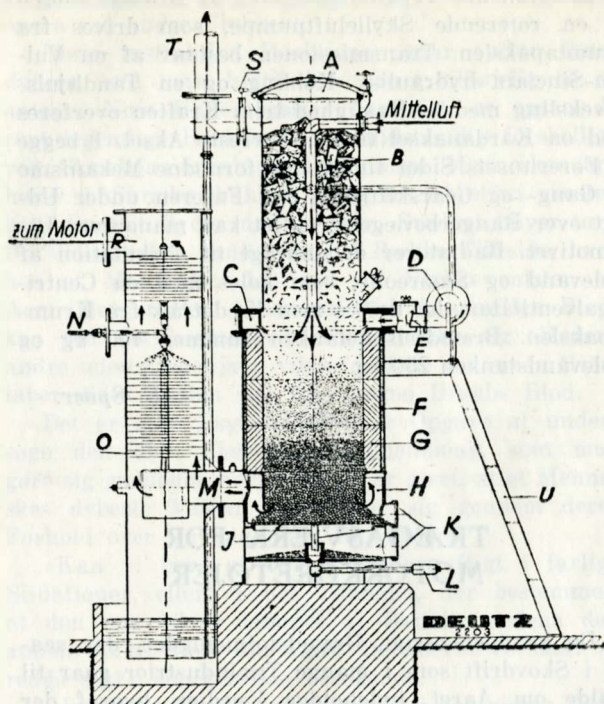
Nærmere Program i Bladet den 5. August — søg Frihed straks!

K. Nørgaard, Struer.

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for al Deltagelse ved Lokomotivfører N. P. Hansens Død og Begravelse. En særlig Tak til Afdelingerne Fredericia, Aarhus, Nyborg og Masnedsund samt til Hr. Nedergaard-Pedersen for den smukke Tale ved Graven.

Nielsine Hansen. Else-Marie Hansen.



En Deutz Træforgasser.

Vedstaaende Tegning viser et lille Trægasværk. Forgasseren bestaar af en cylindrisk Skakt B, som foroven er afsluttet af Fyldedækslet A. Skaktens underste Del F er udmuret med ildfaste Sten G for at beskytte mod Tæring og Varmetab. Omtrent paa Midten er anordnet en Ringdyse C, hvorigennem atmosfærisk Luft indføres. Under Motorens Gang suger denne den nødvendige Gasmængde fra Forgasseren, og samtidig strømmer en tilsvarende Mængde Friskluft ind gennem Ringdysen. For at faa Forgasseren hurtigt i Drift og faa en regelmæssig Fyrfordeling i Forbrændingsrummet blæses under Gasværkets Igangsætning den nødvendige Luft ind med Ventilatoren D. Forneden er Forgasseren afsluttet af Gasaftræksringen H og Rysteristen I. Gennem Røret M gaar Gassen til Gasrenserseren O, hvis Form bestemmes af Forgasserens Konstruktion og Størrelse og i de fleste Tilfælde køles med Luft. Til at udskille Støvparkler fra Gassen findes i Renseren en lille Vandbruse N, som ved en lille Pumpe holdes i Drift af Motoren. Støvet kan dog ogsaa med dertil egnede Apparater udskilles i tør Tilstand. Gassen ledes gennem Afspærringsbanen Q og Ledningen R til Motoren men naar denne er i Brug, kan Gassen afledes gennem Aftrækket T. Da hele Anlægget er indkapslet og ingen Gløder eller Gnister forekommer er enhver Eksplosions- eller Brandfare udelukket.



Notitser

De tyske Jernbanemænd vil stadig ikke make ret.

I Cirkulære 72 Plr/1935 har Rigsbanedirektionen i Dresden fornylig meddelt, at Arbejdsfronten klager over, at et større Antal af de ved Rigsbanerne beskæftigede Arbejdere endnu ikke har sluttet sig til Arbejdsfronten, hvorfor det henstilles, at de paagældende Arbejdere og Ansatte paavirkes *ad ljuenslig* Vej. Rigspræsidenten understreger, at han er enig med Arbejdsfronten i, at det er nødvendigt, at alle Arbejdere og Ansatte slutter sig sammen. Cirkulæret slutter med en Meddelelse om, at dets Indhold skal bringes til samtlige Ansattes Kundskab.

I. T. F.

Da Skagensbanens nye Lokomotiv væltede.

Som bekendt har Frichs Fabrikker leveret Skagensbanen et nyt Diesellokomotiv. Da det skulde afleveres og vise sine Præstationer, afsporede og væltede det som bekendt paa Skørping Station. Denne Episode har præget sig saaledes i et af vore Medlemmers Erindring, at han har ment at burde tilegne det nye Lokomotiv nedenstaaende lille Digt:

»Staaldyret Løven«.

Hos Aktieselskabet Frich's i Aabyhøj
høres Hammerslag og Motorstøj.
Staal dyr bli'r lavet og sat i Stand,
nu farer de som Lyn gennem hele vort Land.
Et af Dyrene er ogsaa sendt højt mod Nord,
det vilde sig tumle paa Skagens Jernbanespor,
stærk som en Løve, det er uden Tvivl,
det travet nu daglig mellem Graner og Gyvel,
glad man Dyret betragter, for det er rigtig fiks,
fremstillet med Snille af Aktieselskabet Frichs,
nu siger vi stop, og det uden Tøven.
Navnet er fastslaaet, det skal hedde »Løven«.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Ændret Konsultationstid.

Jernbanelæge Thamsens Vikar, Dr. C. C. Jacobsen, Vesterbrogade 65, afholder Konsultation Kl. 11—12½, i Stedet for som tidligere meddelt Kl. 11—13½.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Motorførerkredsen.

Fyns Motorførerafd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: O. Berrig, Toisensvej 1, Odense.

Sjælland-Falster Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: L. Brettschneider, Kildemarksvej 45, Næstved.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

København Gb., Afdeling 2: Formandens Navn og Adresse rettes til: S. Suneson, Blegdamsvej 50, 3., Kbh. Ø.

Padborg Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: S. V. Andersen, Oksevej, Padborg.

Medlemslisten

Oplaget som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører T. A. T. Bærentzen, Nylandsvej 18, København F.

Pens. Lokomotivfører C. P. Andersen, Gisselørevej 16, Kalundborg.

Pens. Lokomotivfører T. Vaaben, Fredensgade 8, Nyborg.

Personalia

Udværelse efter Ansøgning ifølge Opslag (min. Udn.) fra 1.—7.—35:

Motorfører H. J. E. Staberg, Næstved, til Motorfører I i Helsingør.

Lokomotivfyrbøderne:

F. F. Rysz, Aarhus H. til Motorfører I i Tønder.

H. A. Christiansen, Nyborg, til Motorfører I i Tønder.

H. N. Hansen, Nyborg, til Motorfører I i Tønder.

A. E. Hansen, Roskilde, til Motorfører I i Helsingør.

K. H. Gjortsvang, Østerport, til Motorfører I i Helsingør.

F. V. Jensen, Slagelse, til Motorfører I i Tønder.

F. G. Brund, Randers, til Motorfører II i Odense.

C. F. Jochumsen, Aarhus H., til Motorfører II i Aarhus H.

O. R. Vedam, Helsingør, til Motorfører II i Næstved.

S. V. T. Monthell, Roskilde, til Motorfører II i Næstved.

K. Mortensen, Kalundborg, til Motorfører II i Næstved.

N. K. Andersen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II i Aarhus H.

L. Jensen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II i Skelskør.

K. O. Kræfting, Struer, til Motorfører II i Struer.

C. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II i Viborg.

M. C. Pedersen, Nyborg, til Motorfører II i Struer.

A. Christensen, Viborg, til Motorfører II i Aarhus H.

C. C. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II i Aarhus H.

Jernbanepakmester P. Lybæk-Hansen, Ringkøbing, til Motorfører II i Struer.

fra 1.—8.—35:

Lokomotivfyrbøder J. Knudsen, Fredericia, til Motorfører I i Tønder.

Forflyttelse:

Lokomotivførerne:

P. T. Boldrup, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.

E. B. Bendtsen, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.

F. T. L. Toft, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.

N. K. Andersen, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.

P. V. Jarnholt, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.

H. V. Madsen, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.

V. M. Klejs, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.

T. M. Henningsen, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.

O. T. J. Jørgensen, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.

J. E. Frederiksen, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.

R. N. Rasmussen, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.

F. Mogensen, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.
 P. G. O. N. Asp, Enghave, fra 1.—7.—35 til Kbh. Godsb.
 T. C. Steffensen, Enghave, fra 1.—7.—35 til Østerport.
 Motorførerne I:
 A. P. Knudsen, Tønder, fra 1.—8.—35 efter Ans. iflg.
 Opslag til Aarhus H.
 T. P. H. Laursen, Tønder, fra 1.—7.—35 efter Ans. iflg.
 Opslag til Helsingør.
 Motorfører II:
 C. Pedersen, Randers, fra 1.—7.—35 til Viborg.

Overgang til anden Stilling fra 1.—7.—35:

Lokomotivfører C. S. J. Høbo, Næstved, efter Ans iflg. Opslag til Motorfører I ved Helgoland Maskindepot (min. Udn.).

Dødsfald:

Lokomotivfører N. P. Hansen, Masnedsund, den 24.—6.—35.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Maj Maaned 1935 samt i Tidsrummet April—Maj 1935 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1934 i runde Summer.

	Maj Maaned		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 170 000	4 530 000		360 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 570 000	3 450 000	120 000	
Postbefordring	530 000	520 000	10 000	
Andre Indtægter	430 000	400 000	30 000	
Indtægter i alt	8 700 000	8 900 000		200 000
Driftsudgifter	9 180 000	8 750 000	430 000	
Afskrivning	540 000	510 000	30 000	
Forrentning	920 000	820 000	100 000	
Udgifter i alt	10 640 000	10 080 000	560 000	
Statens Tilskud til Driften	1 940 000	1 180 000	760 000	

	April—Maj		1935	
	1935	1934	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	8 990 000	8 030 000	960 000	
Gods- og Kreaturbefordring	6 820 000	6 540 000	280 000	
Postbefordring	1 020 000	1 000 000	20 000	
Andre Indtægter	840 000	720 000	120 000	
Indtægter i alt	17 670 000	16 290 000	1 380 000	
Driftsudgifter	16 440 000	15 740 000	700 000	
Afskrivning	1 090 000	1 020 000	70 000	
Forrentning	1 830 000	1 630 000	200 000	
Udgifter i alt	19 360 000	18 390 000	970 000	
Statens Tilskud til Driften	1 690 000	2 100 000		410 000

D. S. B. Maj 1935.

Indtægten af Personbefordringen er i Forhold til Maj 1934 gaaet ned med 360 000 Kr. Mindreindtægten skyldes Pinsens forskellige Beliggenhed, i Fjor i Maj og i Aar i Juni. Paa Godsbefordringsindtægten har der været en Fremgang paa 120 000 Kr., og paa »Andre Indtægter« har der været en mindre Stigning.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 430 000 Kr. En Del af Stigningen skyldes det Forhold, at der var en Ugelønsperiode mere i Aar end i den tilsvarende Maaned i Fjor, og vil blive udlignet i Juni Maaned. Endvidere har Forhøjelsen af Reguleringstillægget, forøgede Brændselsudgifter samt ekstraordinære Sporarbejder medført Udgifter, der ikke har kunnet udlignes ved den Udgiftsnedgang, der findes paa andre Poster.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 19. Juli 1935.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Reventlowgade 28, København V.
 Telefon Central 7708.
 Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
 Reventlowgade 28, København V.
 Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
 Postkonto 20 541.