



Nº 11

5. Juni 1938

38. Aargang

SKAL KUL- OG VANDFORSYNINGSANLÆG M. V. IKKE MODERNISERES ?

Med Undren spørger Lokomotivmændene af og til hinanden, hvad det dog er for en underlig Verden, vi lever i, hvorfor den mægtige tekniske Udvikling saa at sige staar stille inden for den Del af Statsbanevirksomheden, som vedrører Damplokomotiverne.

I Aaringer er der ofret Million paa Million til Modernisering af mange forskellige Grene af Jernbanevæsnet: nye Motorvogne, nye Færger, nye Personvogne, nye Skinner, ny Ballast m. m. m. Altsammen for at gøre Statsbanerne til en Virksomhed, som har taget de mest moderne tekniske Frembringelser i Anvendelse, hvilket atter har taget Sigte paa at øge Trafikken. Og det maa indrømmes, at Publikum har set med venlige Øjne og med Tilfredshed paa de forskellige stedfundne Moderniseringer, der jo alle paa en eller anden Maade har bidraget til at gøre Rejselivet bekvemmere og behageligere end tidligere.

Alt dette har Personalet set og forstaaet, men de kan ikke forstaa, hvorfor det mest tekniske ved Jernbanevæsnet: Lokomotiverne og hvad dermed staar i Forbindelse, saa at sige ikke har været Genstand for anden »Modernisering«, end den stedfundne øgede og øgede Anvendelse, som har manifesteret sig i tættere og tættere Maskinløb.

Hvad f. Eks. angaar Lokomotivernes Klar-
gøring før og efter Kørsel er det en betydelig Aarrække siden, at Spørgsmaalet om Moderniseringer i de forskellige Anlæg, som benyttes til Kul-, Vand-, Olie- og Sandforsyning saavel

som af Renseanlægene blev rejst fra Personalets Side; men det ser ud som om vore travlt beskæftigede Ingeniører aldeles ikke har haft Tid til at skænke denne Side af Sagen videre Opmærksomhed.

I 1922 beskrev vi her i »Lokomotivtidende« et nyt Anlæg ved et tysk Depot, som endda ikke hørte til de allerstørste. De ved Rensningsanlægget uden for Lokomotivremisen anbragte lange Fyrgrave var meget dybe, og der stod Vand i dem i nogen Højde. Ved Siden af Fyrgravene var der anbragt ialt 12 Vandkraner, saa en Række Maskiner paa en Gang kunde holde over Kanalerne og vandforsyne. Naar et Lokomotiv efter endt Kørsel kom til Renseanlægget, blev Vandkranen svinget ud, Askekassen blev aabnet, Vipperisten vippet og Slaggerne faldt ned i Kanalen, hvor de slukkedes; samtidig hermed var der lagt en Slange ned i Røgkammeret, som ved Sugning befriedes for Røgkammermuldet. Hele Rensningen foregik paa denne Maade saa godt som støvfri, og Maskinerne behøvede ikke at holde og vente paa hinanden i korte eller lange Perioder, som vi kender det saa udmærket her hjemme. Imens Rensningen stod paa, havde Lokomotivføreren skrevet en Kulrekvisition, der kørtes saa hen til en Silo, som rummede 1600 Tons Kul. Den rekvirerede Kulmængde blev gennem Tragte styrtet ned paa Tenderen, og Lokomotivføreren kunde ved at køre Maskinen ganske langsomt frem eller tilbage faa Kullene til at ligge paa Tenderen nøjagtigt, som det ønskedes. I Si-

loen var der tillige varmt tørt Sand og opvarmet letflydende Olie; Sandkassen blev fyldt op gennem een Slange, og gennem en anden Slange blev Oliedunkene, som var stillet ud paa Barrieren, fyldt. Om Natten, i de Perioder hvor der ikke ankom Maskiner til Rensningsanlægget, blev Fyrgravene rensed ud, hvilket skete ved Hjælp af Løbekraner, ogsaa Fyldningen af Kulsiloen fandt Sted paa disse Tider af Døgnet.

Det er som anført 16 Aar siden, vi her i Bladet kunde oplyse, at der andre Steder var tænkt paa Modernisering af de Anlæg, som Lokomotivpersonalet paa en eller anden Maade skal benytte ved Klargøring af deres Maskiner; men herhjemme lever vi — med ganske faa Undtagelser — stadigvæk under de ældgamle Forhold.

Sandkasserne var i sin Tid anbragt ovenpaa Kedlen paa de fleste Lokomotiver, af Skønhedshensyn blev de imidlertid paa de senere byggede Maskiner placeret under Barrieren, inden for Vangen eller paa anden lignende Plads. Dette bevirkede, at der jævnlig var Fugtighed i Sandkasserne, og Maskinafdelingen besluttede sig saa til for de nyere Lokomotivers Vedkommende atter at anbringe Sandkassen ovenpaa Rundkedlen. Da det naturligvis er forbundet med adskillig Vanskelighed at komme derop med Sand, har Personalet Gang paa Gang fremsat Ønske om, at der paa forskellige Steder i eller ved Lokomotivremiserne anbragtes Sandforsyningsanlæg, saa Maskinerne blot behøvede at køre derhen under, hvor de saa paa kort Tid kunde faa fyldt Sandkasserne op. En saadan Tanke er ganske vist ikke blevet afvist fra Administrationens Side, men det er i hvert Fald aldrig blevet til mere; saa vi maa vel have Lov til at gaa ud fra, at nogen synderlig Interesse for dette Spørgsmaal har vore Ingeniører ikke haft.

Eller tænk paa Olieforsyningen. En Gang i længst forsvundne Dage var det jo saaledes, at man kunde give Magasinpasseren en Rekvisition paa det Kvantum Olie, man ønskede udleveret; saa sørgede han for Resten, men saaledes er det jo ikke mere. Lokomotivfyrbøderen maa nu selv hente den Olie, der skal bruges, og der er adskillige Steder temmelig langt til Magasinet. Paa de nyere og større Maskintyper forefindes der som bekendt Dunke til et Olieforraad paa 19 kg — paa E-Maskiner dog 41 kg — og det er næsten dagligt, at Lokomotivfyrbø-

bøderen maa spadserere paa Magasinet for at faa fyldt een eller flere af Oliedunkene, og det sinker meget. For det første er det naturligvis en betydelig Vægt at slæbe paa, men dernæst er det flere Steder ret lange Strækninger, som skal tilbagelægges.

Den Gang vi havde Forberedelses- og Afslutningstiderne saaledes, at man altid havde fuld Afslutningstjeneste paa Hjemstedet, og fuld Forberedelse naar man mødte og overtog en Maskine, man ikke tidligere havde kørt med den paagældende Dag, kunde man vel nok tolerere det heromtalte Forhold; thi den Tid, som medgik til Afhentning af Olie, og som Lokomotivfyrbøderen maatte forøge nogle af sine andre Afslutnings- eller Forberedelsestider med, kunde udlignes ved anden Lejlighed; men saaledes er det ikke mere. Nu faar en Maskine i Almindelighed kun een Opsmøring i Døgnet, og der er som Regel kun eet Sæt Personale, som faar den fulde Afslutningstid og den fulde Forberedelsestid. Det har derfor længe været rimeligt, at Personalet paa en eller anden Maade blev hjulpet, saa den ofte besværlige Oliehentning kunde bortfalde, og den Tid, som medgaar dertil, kunde anvendes i selve Afslutnings- eller Forberedelsestjenesten. Vi tror ikke, at nogen vil modsige os, naar vi f. Eks. anfører, at det ved Københavns Godsbanegaards Maskindepot tager gennemsnitlig 10 Minutter at hente Olie.

Hvad Kulforsyningsanlægene angaar, kender vi jo alle den Ubehagelighed, det er efter endt Kørsel at maatte holde i kortere eller længere Tid og se paa, at en eller to, ja maaske tre foran holdende Maskiner først skal kulforsynes, evt. vandforsynes m. m. Hør og dør har der været Tale om at lave Kulforsyningsanlæg, saa Kullene ikke skal løftes tonsvis op paa Maskinen, men indrettet paa en saadan Maade, at Kullene kunde styrte ned paa Tenderen, det er dog kun gennemført ganske enkelte Steder. F. Eks. har der for Københavns Godsbanegaards Vedkommende for mange Aar siden været projekteret et saadant Anlæg; om Projektet er skrinlagt eller paa hvilket Stadium det befinder sig, aner vi intet om, maaske har højere Myndigheder ment, at det var nok, naar blot man moderniserede den Del af Statsbanedriften, som vender udad mod Publikum og saa i øvrigt sørgede for, at Maskinerne blev udnyttet i størst muligt Omfang.

Hvis en saadan Opfattelse skulde være til

Stede, ønsker vi for vort Vedkommende at give Udtryk for, at denne Opfattelse forekommer os i høj Grad ensidig. Naar man for at gøre Rejserne mere tiltalende for Publikum gennemfører Foranstaltninger, som gør Togfremførelsestjenesten mere anstrengende for Lokomotivpersonalet — og det behøver vel ikke nogen særlig Forklaring, at kortere og kortere Køretider i Forbindelse med mindre og mindre Stationsophold er en Skærpelse af Tjenesten — saa burde vore Teknikere ogsaa tænke paa Modernisering indenfor Depoternes Omraader, saa Personalet kunde faa visse Aflastninger til Gengæld for den skærpede Kørsel. Vi synes, det vilde have været paa sin Plads om Maskinafdelingens Ingeniører havde fremsat Forslag om Modernisering af Materialeforsyningsanlægene. Kunde de ikke have fundet paa noget fuldstændigt nyt, saa findes der som allerede omtalt 16 Aar gamle Anlæg, der paa ganske anden Maade end Tilfældet er her hos os, er Lokomotivpersonalet behjælpelig ved deres Forsyninger med Olie, Sand, Kul og Vand. Det forekommer os at være paa høje Tid, at De danske Statsbaner begyndte at interessere sig en Smule for disse Emner, saa ogsaa denne Side af Jernbanedriften kan blive bragt i Overensstemmelse med den nye Tid, og de Krav, der stilles til Personalet.

TOGKATASTROFE AFVÆRGET

Torsdag den 19. Maj om Eftermiddagen var der nogle Uregelmæssigheder i Sikkerhedsanlægget paa Klampenborg St., saaledes at det var nødvendigt at suspendere Blokanlægget. Som Følge heraf kunde Togene mod Nord ikke afsendes fra Klampenborg St. med Blokafstand, men maatte sendes i Stationsafstand, og da der netop paa dette Tidspunkt af Dagen er temmelig mange Tog paa Strækningen, medførte Uregelmæssigheden, at en Del Tog kom til at holde for »Stop« foran Klampenborg; dette var saaledes Tilfældet med Tog 657. Tog 483, som kom faa Minutter bagefter, skulde altsaa have faaet »Stop« foran Ordrup og være standset der. Ved en eller anden Forglemmelse har en Assistent i Klampenborg St.s Kommandopost imidlertid givet Løsning til Ordrup, saaledes at Tog

483 fik Gennemkørsel der og skulde kunne fortsætte til Klampenborg, hvor Tog 657 endnu holdt foran Indkørselssignalet.

Det Personale, som fremførte Tog 483 — Lokomotivfører *E. B. Petersen* og Lokomotivfyrbøder *E. Hansen*, Hg. — observerede imidlertid Klampenborg Stations fremskudte Signal »Stop«, da de kom forbi nogle Buskadser og fik fri Udsigt, saa de desuden, at der holdt et Tog foran Hovedsignalet. Der var ikke mere langt hen til det holdende Tog, men Lokomotivfører Petersen gjorde alt for at faa sit Tog bragt til Standning, og dette lykkedes da ogsaa.

Ifølge Meddelelser i Dagspressen gav det passerede Anledning til en Del Panik. De rejsende i Tog 657 hørte »Giv Agt« Signalet fra Tog 483, og de hørte ligeledes dette Togs kraftige Opbremsning. Dette havde til Følge, at en Del af de rejsende i det holdende Tog sprang ud af det. Sikræbnen vilde, at Klampenborg Stations Udkørsel blev fri, og der blev sat Indkørsel for Tog 657, som ogsaa satte sig i Bevægelse for at fortsætte sin Kørsel, men under Hensyn til, at nogle rejsende som nysnævnt var ved at springe af Toget, fandt andre rejsende sig foranlediget til at trække i Nødbremsen saa Toget standsede paany, og dette gjorde naturligvis ikke Situationen bedre. Der som Lokomotivfører Petersen paa Tog 483 ikke havde kunnet faa standset sit Tog saa tidligt, som det skete, vilde Faren for Paakørsel i hvert Fald have været mindre, naar det forreste Tog satte sig i Bevægelse, men dette sidste blev altsaa forhindret ved nogle rejsendes Indgriben; til alt Held skete der dog ikke nogen som helst Skade.

Vore 2 Kolleger, Lokomotivfører *Petersen* og Lokomotivfyrbøder *Hansen*, har begge været Genstand for rosende Omtale i Dagspressen, men de har begge sagt, at der ikke var noget at gøre særlig Blæst af, de havde jo kun gjort deres Pligt, og Lokomotivfører Petersen har paa en smuk Maade delt Æren med sin Lokomotivfyrbøder, idet det var denne, som først saa, at Klampenborg Stations fremskudte Signal stod paa »Stop«.



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Staldtjeneste og Forhandling om ny Ture.

I Anledning af den udmærkede Artikel i sidste Nummer af D. L. T. vil jeg gerne sige et Par Ord.

Undertegnede har for mange Aar siden paa forskellige Kongresser i D. L. F. udtalt, at den Form, vi har nu, og forresten altid har brugt, naar der skal laves nye Ture, for mange Aar siden har overlevet sig selv, og Tiden viser, at jeg har haft Ret. Som det gaar nu, kan det anstændigvis ikke blive ved at gaa, med al den Sammenrodning af Staldtjeneste, Raadighed for Nedbrud, Overtagelse af egne og fremmede Maskiner, i halv eller trekvart færdiggjort Stand. Disse Forhold er en Følge af de Forhandlingsmetoder, vi nu har, og Grunden til al denne Sammenrodning er i mange Tilfælde alle de forskellige Mennesker, som skal have sagt deres Mening om Turene og personlige Ønsker væretaget, saa de rent organisationsmæssige Hensyn, som selvsagt skulde være de afgørende, forskærtes, og Distriktet holtrer sig selvfølgelig som en Aal i Mudder under disse Forhold. Den indbyrdes Jalousi imellem de forskellige Afdelinger kan rigtig udnyttes til Distriktets Fordel (og det er der vil ikke noget at sige til, det er jo nu engang deres Opgave), men for Lokomotivmændene er det efter min Mening skæbnesvangert med al den Sammenrodning, det har sikkert aldrig været Tanken fra de Menneskers Side, som i sin Tid lavede Tjenestetidsreglerne.

Det, der maa gøres, er, at Forhandlingerne om nye Ture maa ændres; det maa gøres muligt at faa de mange Vildskud sorteret fra, saa Turene bliver lagt efter, hvad der organisationsmæssigt er bedst for os alle. Fortsætter vi med den hidtidige Form, ender det med, at vi det halve af den Tid, vi er paa Arbejde, har mindst $1\frac{2}{3}$ Tjeneste. Mon det ikke skulde være muligt at centralisere Turforhandlingerne?

Næstved, i Maj.

J. Knudsen.

Lokomotivtjeneste.

Der er i de seneste Aar gennemført Rationaliseringer inden for Jernbanedriften, derunder bl. a. ogsaa Besparelser i de løbende Maskiners Antal, og i den Henseende er de rationaliserende Embedsmænd naaet langt. Fra den Tid, da et og samme Sæt Personale kørte med en og samme Maskine, og til nu, er der sket en saa stor Forandring, at man kan sige, at vi kom op af den ene Grøft for saa at falde ned i den anden. I mange af vore nuværende Maskinløb og Tjenesteture skiftes der Maskine eller Personale i en Udstrækning, som næppe kan være nødvendig, men som trætter Personalet og hindrer det i at vise Maskinen den Omhu, som de gerne vilde.

Nu da der henstaar mange overflødige Maskiner, er der intet, der taler for, at Maskinskiiftning, Per-

sonalehytning og Staldtjeneste skulde være paakrævet i den Udstrækning, som det praktiseres. Derimod er der meget, der taler for, at Personalet, naar det kører med en Maskine, det kender, kan overvaage og efterhjulpe deres Maskine og give den netop den Behandling — saavel hvad Kørsel som hvad Fyring angaar —, som er mest hensigtsmæssig og økonomisk. Dette turde dog have sin Betydning.

Hvad angaar Tjenestens Udførelse oplever man nu, at Iltogs-, Persontogs- og Godstogskørsel er blandet sammen i en ganske uforstaaelig Grad. Tidligere havde man Ture, som efter Maskintypens og Togenes Art gav Turene deres Præg og i højere Grad koncentrerede Personalet om de bedst mulige Resultater; nu derimod er saa godt som al Strækningskørsel blandet sammen og spækket med trættende Maskinbytninger udelukkende for at spare Maskiner.

Dertil kommer, at Turene to Gange om Aaret lægges om, der sker det, som i daglig Tale kaldes, at »Bøtten vendes«. Det vil sige, at Togene omfordeles i de forskellige Ture, og det hænder, at een Tur bliver mindre og en anden større med det samme Antal Tog og der følger for Personalet et Arbejde med at sætte sig ind i de nye Ture og foretage det fornødne skriftlige Arbejde.

Mon nogen tror, at det i en Fabrik eller en anden større Virksomhed vilde være gavnligt, at Arbejdet blev byttet om mellem dem, der skal udføre det, en Gang eller to om Aaret?

Men den Sag har ogsaa en anden Side. Det er ikke Lokomotivmanden alene, der paavirkes deraf, det er samtidig hans Hjem og hans Paarørende. De havde for de flestes Vedkommende vænnet sig til de Tider og Forhold, som Mandens Tjeneste paabød. Ogsaa der skal Bøtten vendes.

Sammenblandingen af Tog og Ture har endvidere medført, at mens vi før havde det, vi kaldte »gode Ture«, hvilket skal forstaas som de Ture, der laa regelret med een Maskintype i hver, og som Personalets Tjenestealder kunde gøre det berettiget til at køre i, saa er Lokomotivførerne, som ingen Forfremelsesmuligheder har, nu berøvet den Chance.

Der er i Aaret 1938 vist næppe nogen, som i Kraft af sin Tjenestealder vil mene sig berettiget til at gennemsigte Tjenesteturene til Fordel netop for sig selv; men naar der ved Stillingsbesættelser m. m. praktiseres den fornuftige Ordning, at der tages Hensyn til Tjenestealderen, hvorfor saa ikke gennemføre den — til en vis Grænse — i den daglige Tjeneste? Det er dog saa naturligt for alle uden Undtagelser at kunne se frem i Tiden og vente een lille Forbedring i Kraft af Tjenestealderen. I modsat Fald virker Tjenesteordningen flad og kedelig og æggende til Opposition mod dem, som har bevirket de nye, d. v. s. de forringede, Forhold.

Obs.



ARBEJDERKLASSENS STILLING TIL TRAFIKDELINGEN I VORT LAND

Som det vil erindres fandt Arbejderbevægelsen — Fagorganisationerne og Kooperationsen — sig i 1936 foranlediget til at danne et Organ, som i erhvervspolitiske Spørgsmaal kunde sikre Arbejderne Ligestillelse med Landbrugets, Industriens og Handelens tilsvarende Organer (Landbrugsraadet, Industriraadet og Grosse-ersocietetet). — Som Følge deraf oprettedes dengang »Arbejderbevægelsens Erhvervsraad« med Borgmester *P. Christensen* som Formand og den bekendte Nationaløkonom *N. Lindberg* som Kontorchef. Gennem dette Erhvervsraad har Arbejderbevægelsen ogsaa i den forløbne Tid været aktiv deltagende i Behandlingen af forskellige erhvervspolitiske Forhold.

Arbejderbevægelsens Erhvervsraad har nu taget Spørgsmaalet om Trafikdelingen i Danmark op til Debat, og har i dets Meddelelser for Marts d. A. fremsat sine Synspunkter herom.

Det er Nedsættelse af Trafikkommissionen og dennes Arbejde, som har foranlediget Spørgsmaalets Behandling nu, og selv om der intet foreligger om Kommissionens Virksomhed, er det i hvert Fald af overordentlig Interesse at bemærke, at Arbejderklassens heromtalte erhvervspolitiske Organ kræver en Opdeling af Trafikken, saa der tages fuldt Hensyn til, hvad der er gavnligt for Samfundet og ikke for enkelte kapitalistiske Virksomheder.

Vi bringer her Erhvervsraadets interessante Redegørelse af, hvilke Krav Arbejderbevægelsen maa stille til Danmarks nye Trafikorganisation.

Om Trafikkommissionens Arbejde.

I Begyndelsen af 1937 begyndte den af Ministeren for offentlige Arbejder nedsatte *Trafikkommission* sit Arbejde. Kommissionen skal foretage en Undersøgelse af Danmarks Trafikforhold, og dens Opgave er at søge udarbejdet en samlet Trafikplan for hele Landet, saaledes at de enkelte Egnes Trafikbehov fuldt ud kan dækkes. »Der bør søges tilrettelagt en Fordeling af Transportmulighederne mellem de forskellige Transportmidler, saaledes at der under Hensyntagen til Befolkningens Interesser i, at der aabnes Adgang til at faa det til enhver Tid værende Trafikbehov tilfredsstillet paa den bedste og billigste Maade, dog samtidig tages Sigte paa at opnaa den for Samfundet i sin Helhed mest økonomiske Udnyttelse af Trafikmidlerne. Kommissionen vil endvidere undersøge de enkelte Trafikarters Forhold saavel økonomisk som i trafikmæssig Henseende derunder hvilke Transportmidler, der bør nedlægges, i hvilken

Henseende bemærkes, at der sikres den Del af de bestaaende Transportvirksomheder, der maa nedlægges, en passende Afvikling, hvorom nærmere Forslag forventes udarbejdet af Kommissionen«. Det forventes, at Kommissionen i Løbet af 1938 vil fremsætte et Forslag til en samlet Trafikplan for Landet og til de Foranstaltninger af regulerende Art, »der i denne Forbindelse eventuelt vil være nødvendigt for at opnaa en i økonomisk og samfundsmæssig Henseende rationel Ordning af den erhvervsmæssige Person- og Godstransport, idet man dog i denne Henseende bortser fra Søtransporterne«.1)

Nedsættelsen af denne Kommission var meget paakrævet. Den danske Transportsituation forværedede sig i det sidste Aarstid mere og mere. Bilernes Fremtrængning, Landevejenes Motorisering bryder igennem Jernbanernes Trafikmonopol og skaber en næsten anarkistisk Konkurrence paa Transportmarkedet. Paa Grund af denne Udvikling maatte der foretages »en Undersøgelse af alle Trafikmidlers indbyrdes Stilling og Forhold og paa Grundlag heraf tilvejebringes en Udvikling, som tilpasser de forskellige Led til hinanden for at undgaa Spild af Tid, Arbejde og Kapital.« Med disse Ord redegjorde Ministeren for offentlige Arbejder, *Fischer*, i Folketinget (27-10-37) for Kommissionens Nedsættelse. Han tilføjede: »Det kan ikke i et moderne Samfund overlades til Tilfældet, eller maaske rettere til enkelte økonomiske stærke Magtgrupper efter voldsomme Kampe, at udforme et Lands Trafikvæsen væsentlig ud fra Hensyn, som maaske er meget lidt samfundsmæssigt betonet.«

Praktisk talt har den danske Trafiksituation udviklet sig i den sidste Tid i denne Retning. Bilejernes Privat-Initiativ har ofte, ikke efter samfundsmæssige Principper, bestemt Transportmidlerne, fordi de samfundsmæssige og de privatkapitalistiske Interesser ofte staar i direkte Modsætning til hinanden. Dette skal kun fastslaas her, og det skal ikke opfattes som en Bebrejdelse. Den lille Privatmand, der køber sig en eller flere Vogne, eller det lille private Transport-selskab har slet ikke Raad til at lægge Penge og Ruter paa andre Linier og i andre Egne end de, der er saa tæt befolkede, at man nogenlunde sikkert kan regne med at faa tilstrækkelig Transport. Medens Jernbanerne for Aartier siden ofte begyndte med at bringe Trafik, Handel og Kultur i tyndt befolkede Egne, kunde Bilruterne ikke starte paa den samme Maade. Denne Udvikling medførte det beklagelige Resultat, at de tyndt befolkede Egne ofte ikke havde tilstrækkelige Transportmuligheder til denne Befolkningens Betjening, medens man fra de stærkest befolkede Egne næsten har beklaget sig over trafikmæssig Overbetjening. Det samfundsmæssige uforsvarlige i denne Udvikling er givet. En Fortsættelse af denne private Transportpolitik vil betyde, at Bebyggelsen og Kultivering af Udmarkerne vil foregaa i et meget langsomt Tempo, der igen vil skade Byggepolitikken. Bilerne saa ofte citerede driftsmæssige Overlegenhed over Jernbanerne er i Virkeligheden meget let købt, fordi Bilerne i det væsentlige kører

1) Ministeriel Bekendtgørelse, December 1936.

paa de meget rentable Linier, medens Jernbanerne maa udføre de tabbringende Forretninger. Det vil være en principiel Opgave for Trafikkommissionen at erstatte den nuværende Trafikbetjening med en *samfundsmæssig Betjening for Befolkningen*. Forudsætningen er, at det Offentlige samler Trafikordningen i sin Haand og fastlægger en Trafik, der giver ensartede og forsvarlige Trafikmuligheder for hele Landet.

Trafikkommissionen maa tilpasse Trafikberedskab og Trafikbehov efter hinanden. »Overtrafikken«, som svarer til »Undertrafik« i tyndt befolkede Egne, maa ophøre.

Dette er i det væsentlige de Tanker, der skulde bære Trafikkommissionens Arbejde. Samfundsmæssig begrundede Synspunkter fordrer, at Fordelingen af Trafikbehovet paa de til Raadighed værende Trafikmidler foregaar fuldkomment rationelt. En rationel Trafikordning skal tage de forskellige Trafikmidler i Brug i det Omfang, det er nødvendigt for at dække Trafikbehovet. Samtidig maa der tages Hensyn til Trafikmidlernes *specielle* Egenskaber, saaledes at Transporten kan foregaa paa den hurtigste, bedste og billigste Maade.

I det følgende vil vi ikke foregribe Kommissionens Arbejde. Vi ved, at Kommissionens Arbejde er meget vanskeligt og stoler paa, at den vil udarbejde en Trafikplan, som antyder en *samfundsmæssig* forsvarlig Løsning af det danske Trafikproblem. Den danske Trafiksituation er i sig selv problematisk nok. Det lille Land har ikke blot et udmærket Jernbanenet og velcementerede Veje. Ifølge dets Beliggenhed spiller ogsaa Kystskibsfart en fremtrædende Rolle; men det er afgørende, at Danmarks Motorisering er steget meget igennem de sidste Aar. Der skal her gives nogle Tal: Der var

1914	1920	1925	1930	1933	1935	1936	1937
833	175	39	32	30	28	27,4	26,2

Mennesker for hver Bil.

Her skal ikke omtales hele det danske Trafikproblem. Vi vil heller ikke anbefale en speciel Løsning, men vi vil her fremhæve Arbejdernes stærke Interesse i Trafikproblemets *organiske Løsning*. En stor Del af den organiserede Arbejderklasse er jo umiddelbart beskæftiget, en anden Del indirekte beskæftiget i Transportforetagender eller i Erhverv, der staar i intim Forbindelse med Transporten. Transportens Funktioner, og særlig Transportprisen, er en livsbestemmende Faktor. En god funktionerende Transportorganisation virker fremmende paa Produktionen og Beskæftigelsen. En mangelfuld Transportorganisation virker derimod ødelæggende og forøger Vanskelighederne for Samfundshusholdningen. Trafikorganisationens driftsmæssige Deficit maa dækkes af det Offentlige. Ogsaa som Skatteyder er Arbejderen interesseret i, at Trafikken foregaa organisk paa bedst mulige Maade.

I det følgende vil vi fremstille Arbejderbevægelsens Synspunkter med Henblik paa en Nyordning af Trafikorganisationen. Vi vil fremhæve, at disse

Synspunkter ikke er det sidste Ord i Diskussionen, men vi tror, at de vil kunne tjene til Orientering.

Transportmidlernes ulige Konkurrencesituation.

Bilens Profeter vilde helst nedlægge Jernbanerne overalt, der hvor Rute- og Fragtbiler kan betale sig. Det vilde praktisk betyde, at Bilen skulde overtage Trafikken i de tættere befolkede Egne, som i Dag trafikmæssigt set har en Overbetjening, og overlade Jernbanen de tyndest befolkede Egne. Det er maaske muligt, at man i Dag vilde planlægge en fuldstændig anden Trafikorganisation end vi har, hvis man kunde begynde at opbygge et fuldstændig nyt Trafiksystem, men vi er nu engang bundet til Fortiden med store Kapitalanlæg, hvilket i høj Grad maa præge vor Stilling til Trafikspørgsmaalene. Det er den *kapitalmæssige* Side af Trafikproblemet. Endvidere er det et Faktum, at der eksisterer to forskellige Trafikmidler Side ved Side, og det er en Opgave at indføje begge Trafikmidler, der nu staar i Konkurrence i en homogen Trafikorganisation. Men det forudsætter, at der eksisterer omtrent lige Livsbetingelser for begge Transportmidler. Det er rigtig nok, at der i de sidste 10 Aar er sket meget paa dette Omraade. Motorafgiften betaler en stor Del af Vejbygningen og Trafikreguleringen. Sikkerhedskravene for Motorfolk er blevet skærpet, men der er endnu meget tilbage. Indtil i Dag har kun Jernbanen og ikke Bilen *Befordringspligten*. Men fremfor alt arbejder Bilen mod Jernbanen med en Slags *social Dumping*. Jernbanefolk er overalt i Verden i Forhold til Bil-Funktionærerne overalt godt stillet. Der eksisterer næsten overalt Overenskomster, Sociallove o. desl., der regulerer Jernbanefolks Løn og Arbejdstid. Jernbanerne regner med et forholdsvis højt socialt Budget. *Bilernes Fremtrængen var* — set fra denne Side — *en Fremtrængen af et socialt daarligt betalt Arbejde paa Bekostning af det socialt bedrelønnede Arbejde.*

Ganske vist er *Chaufførernes* Arbejdsforhold blevet forbedret i de sidste Aar. I denne Forbindelse er det interessant, at først under Trafikkommissionens Arbejde tog de koncessionerede Rutebilere Foranledning til at træde i Forbindelse med *Dansk Arbejdsmands Forbund* og aftalte en overenskomstmæssig Løn, men det kniber endnu i Dag med Reguleringen af *Arbejdstiden*, saaledes f. Eks. hos Turistbilchaufførerne. Det kan ikke nægtes, at den nuværende Regulering praktisk talt er fremtvungen, fordi man vilde forbedre den taktiske Stilling under de forestaaende Trafikafgørelser. Men ogsaa i Dag kører en stor Del uorganiserede Chauffører — man kan vurdere dem til ca. 2500 — paa Arbejdsvilkaar, som trodser enhver Beskrivelse. Disse uorganiserede Chauffører kører for Fragtmænd, frie Vognmænd, Bønder og deslige 12—16 Timer i Døgnet og faar kun 50—100 Kr. om Maaneden (med fri Station). Ogsaa de frie Vognmænd¹⁾ kører 12 Timer eller mere

¹⁾ Der kan regnes med ca. 10.000 Vognmænd i Danmark, som har 14.000 Vogne. Heraf driver ca. 6000 Vognmænd Vognmandskørsel af Gods med en 9000 Vogne. Særlig paa Landet arbejder en stor Del af de saakaldte frie Vognmænd uden Chauffører (6000 Vognmænd beskæftiger kun 2600 Chauffører).

og bevirker en Slags Smudskonkurrence til de Transportforetagender (ogsaa til de koncessionerede Rute- og Fragtbiler), der byder Personalet socialt forsvarlige Arbejdsforhold, og som garanterer et Maksimum for Transportsikkerheden.

Saaledes er Bilfolkets Løn- og Arbejdsforhold stadt et alvorligt Problem — ikke alene i social Forstand, men ogsaa i trafikpolitisk Henseende. Bilerne sociale Dumping forstyrrer den nødvendige Ligevægt indenfor Transportmidlerne og er ogsaa set fra Trafiksikkerhedens Synspunkt en betydelig Fare. Trafikmidlerne nuværende Konkurrencesituation er præget af, at en stor Del af Bilfolkene er underlønnede.

Ved Siden af Jernbanernes ensidige Belastning med Befordringspligten udvikler Bilerne sociale Dumping sig trafikmæssigt set saaledes, at Jernbanerne i Konkurrence ikke staar paa lige Fod med Bilerne.

Vi forventer af Trafikkommissionen, at ogsaa Trafikpersonalets sociale Forhold vil blive undersøgt. En ny Trafikordning, som ikke regulerer Trafikpersonalets sociale Stilling og bringer en ensartet Betaling for enhver Arbejdsydelse i Trafikken (Jernbane eller Bil) vil ikke medføre den nødvendige Udligning af Konkurrenceforholdene, der er Forudsætningen for en homogen Trafikorganisation.

Privatbanernes Stilling.

En af Trafikkommissionens vigtigste Opgaver er at undersøge Privatbanernes økonomiske Situation. De danske Privatbaner har en Skinnelængde paa 2.576 km (D. S. B. 2.649 km), Privatbanerne præsterer aarlig 13,2 Mill. Togkm. (D. S. B. 27.7 Mill. Togkm). Danmarks Privatbaner har befordret 2,53 Mill. Tons Godsvægt (D. S. B. 4,73 Mill. Tons). Her maa der selvfølgelig tages Hensyn til, at Statsbanernes Befordringsafstande er længere end Privatbanernes, men alligevel præsterer Privatbanerne et meget betydeligt Transportarbejde. Det skal ogsaa bemærkes, at Privatbanerne beskæftiger omkring 5000 Mennesker.

Det er vigtigt at henvise til, at Navnet »Privatbaner« let fører til Misforstaaelse, thi det er ikke saa meget Privatkapital, der er investeret i Privatbanerne. Privatbanerne staar fuldstændig under offentlig Kontrol. Staten har investeret ca. 75 Mill. Kr., og Kommunernes og den private investerede Kapital beløber sig til ca. 84 Mill. Kr. Offentlige Interesser er altsaa umiddelbart forbundet med Privatbanerne.

Det er almindeligt kendt, at hver Kommune og hver Egn protesterer, naar der er Tale om at nedlægge Privatbaner, som de er interesserede i. Som Regel er man villig til at dække eventuelle mindre Driftsunderskud, men man er uvillig til det, naar det drejer sig om betydelig Kapital til store Underskud, Nyanlæg eller modernisering af bestaaende Anlæg.

For den nærmeste Fremtid synes det, som om Privatbanerne vil fortsætte. Maaske bliver en enkelt Privatbane nedlagt, men trods alle Spaadomme om det modsatte bliver der næppe Tale om almindelig Nedlægning af Privatbaner. Men saa bliver det store Spørgsmaal: *Hvad skal der ske med Privatbanerne?*

Vi mener, at den mest fornuftige Løsning er, at Banerne, d. v. s. Statsbanerne og Privatbanerne udfører deres Drift *under saa ensartede Vilkaar som muligt*. Det er offentlig Formue, der staar i Privatbanerne. Det er det Offentliges Penge og Skatteydernes Penge, som maa dække Privatbanernes Underskud. Og samfundsmæssigt set er det fuldstændigt ligegyldigt, om Privatbanernes Driftsunderskud kommer frem i Statsbanernes eller i anden offentlig Økonomi. Om de nuværende og fremtidige Pensionsforpligtelser overtages af Staten eller ikke, er kun et regnskabsmæssigt Problem uden samfundsmæssig Interesse. At Privatbanernes Funktionærer vil kræve Statsbanernes Løn er rigtig, og vi siger aabent, at den mindre Betaling af Privatbanernes Funktionærer næppe heller er retfærdig. Men vi venter jo, at den nye Trafikplan bringer en Udligning i Betalingen for hele Trafikpersonalet, og skulde det være forbi med Bilerne sociale Dumping, saa spiller Lønforhøjelsen for Privatbanernes Funktionærer regnskabsmæssigt set ikke den mindste Rolle. Det maa dog heller ikke glemmes, at *Privatbanelinierne i Virkeligheden er vigtige Fødekanaler for Statsbanerne. Hver Privatbanelinie, der nedlægges, vil formindske Statsbanernes Trafik.*

En ensartet Ledelse af Landets samlede Jernbaner vil medføre væsentlige Fordele i Retning af bedre Trafikorganisation. De enkelte Trafikinteressenters Ønsker vil træde tilbage for de samfundsmæssige Interesser, og Landets samlede Baner vil staa stærkere i Konkurrencen med andre Trafikmidler, naar de kan optræde som en homogen Enhed.

Skulde det Offentlige overtage al Jernbane- og Rutebilde drift her i Landet, saa vilde det være en rationel Ordning. Konsekvensen heraf behøvede nødvendigvis ikke at være ren Statsdrift med Udeldukelse af det kommunale Element, tværtimod vilde der kunde bygges en Trafikorganisation op paa Grundlag af baade Købstædernes, Sognekommunernes og Amtskommunernes Medvirken.

Men i driftsmæssig Henseende skulde Trafikorganisationen formes saa elastisk som muligt indenfor Rammerne af det naturlige Ansvar overfor det Offentlige. F. Eks. skal der henvises til, at Trafikkens Takster bør bestemmes af den konkrete Trafikkalkulation, og at Lettelser og Indrømmelser kun sker af klare samfundsmæssige Grunde og ikke med Skelen til partipolitiske og lokalpolitiske Interesser.

Privatbanerne har opfyldt deres Opgave i Danmarks Erhvervsliv, og det er nu paa høje Tid, at Privatbanerne bliver indføjet i en omfattende Trafikorganisation. Privatbanernes administrative Værdier kan meget vel bevares, selv om de bliver føjet ind i en centraliseret Trafikorganisation.

Lastbiler og Rutebiler.

Vi har allerede andetsteds omtalt Chaufførernes sociale Forhold, og vi har henvist til, at særlig de saakaldte frie Vogtmænd, der arbejder uden Chauffører, og de uorganiserede Chauffører kører paa Arbejdsvilkaar, der ogsaa virker meget ugunstigt paa Landets Trafikforhold. Rutebilerne, som med Kon-

cession paa bestemte Strækninger transporterer Personer og Smaagods, og Lastbiler, som har faaet Koncession til Kørsel, Lastbiler uden Koncession samt Fiskebiler o. a., der gaar paa faste Ruter vil i første Række være Genstand for Trafikkommissionens Arbejde. Ganske vist har Statsbanerne og Privathanerne i de senere Aar overtaget en Del af *Personrutebilerne*. Denne Udvikling bør fortsættes, saaledes at alle Rutebiler her i Landet overtages og drives af *det Offentlige*. De udgør en Del og en væsentlig Del af det offentlige Transportsystem, og de bør betragtes alene under dette Synspunkt. Forstyrrende Rivninger og Modsætninger kan kun undgaas, naar hele Trafikken dirigeres paa ensartet Maade.

Hvad angaar *Befordring af Gods*, bør ogsaa den gaa ind under det Offentliges Kontrol, saaledes at ogsaa de afsides liggende Egnes Krav om at faa rimelig Adgang til Befordring paa rimelige Takstvilkaar, kan opfyldes her.

Skulde man ikke komme til det Resultat, at Staten direkte overtager baade Transportretten og Transportpligten, saa vil det sikkert blive nødvendigt, at der indrettes et *Koncessionssystem*. *Vognmændenes trafikmæssige Organisation er den væsentligste Forudsætning for Trafikproblemets Løsning*. Samtidig maa Køretiden ogsaa for Trafiksikkerhedens Skyld begrænses for de Vognmænd, der kører uden Chauffører; ogsaa her maa 8-Timers-Dagen indføres. Ganske vist vil det ikke være saa let at gennemføre en Kontrol over de selvkørende Vognmænd. Men det kunde tænkes at paalægge de frie Vognmænd at føre en Ordrebog eller deslige.

Kun naar Trafikkommissionens Arbejde løser disse Problemer, saaledes at de saakaldte frie Vognmænds sociale Dumping bliver umuliggjort, og den loyale Trafik befries fra en Konkurrence, som ignorerer det sociale Ansvar og Trafiksikkerhedens Love, vil Trafikkommissionen opfylde den stillede Opgave.

I denne Forbindelse vil vi ogsaa henvise til, at den nu bestaaende Trafikbetjening, som mest er en Overbetjening, heller ikke kan forsvares under valutapolitisk Synspunkt. Ogsaa *valutariske* Momenter kræver en Løsning, som kun kan ligge i et organisk opbygget, homogent udviklet Trafiksystem.

Trafiknævn.

Erfaringen lærer, at de praktiske Resultater af Kommissions-Betænkninger kan være ret begrænsede, fordi saa mange modstridende Interesser altid gør sig gældende baade i Lovgivning og imellem de forskellige Landsdele, Egne og Erhvervsomraader, ikke mindst naar der er Tale om Transportvæsen. Man skulde derfor heller ikke stille overdrevne Forventninger til en rationel Løsning af Danmarks samlede Trafikproblem, men et Resultat vilde være meget ønskeligt, nemlig Oprettelsen af et Trafiknævn omfattende al Trafikvæsen her i Landet. Naturligvis skal Kommunerne ogsaa repræsenteres i dette Nævn for at forebringe deres Trafikønsker. Et saadant Nævn skulde være raadgivende for Trafikministeren, men kunde ogsaa tillægges visse Beføjelser navnlig med Henblik paa Oprettelse eller Nedlæggelse af Trafikmidler og Samarbejde mellem bestaaende.

Gennem et saadant Nævns Virksomhed vilde der efterhaanden tilvejebringes det ønskelige Overblik over Danmarks samlede Trafikvæsen under Medvirken af Stat, Kommuner og Erhvervsliv.

JERNBANEULYKKEN VED CASTLECARY

Lokomotivpersonalet frikendt.

Den 10. December 1937 vil længe blive mindet i England; denne Dag skete der nemlig ved Castlecary en Jernbaneulykke, ved hvilken 35 Mennesker kom ulykkeligt af Dage og 96 blev saaret.

Eksprestoget Edinburgh—Glasgow kørte paa den nævnte Station ind i Bagenden paa et dér holdende Persontog fra Dundee til Glasgow. Lokomotivfører G. J. Anderson, som kørte Eksprestoget, blev sigtet for at være Skyld i Ulykken, og han stod den 30. og 31. Marts i Aar for Retten tiltalt for uagtsomt Manddrab.

Det engelske Lokomotivmandsforbund gør i sit Fagblad for Maj Maaned Ulykken og Retssagen til Genstand for udførlig Omtale. Ulykken skete den 10. December f. A. Kl. 16,38. Toget fra Dundee til Glasgow bestod af 7 Personvogne og en Pakvogn, det var paa Castlecary St. blevet stoppet af Signalpasseren, som viste rødt Lys, idet Linien forude var blokeret af et Godstog. Efter Signalpasserens Opfattelse skulde baade det fremskudte Signal og Hovedsignalet have staaet paa »Stop«, men Lokomotivføreren var desuagtet kørt forbi dem begge; naturligvis bestred Lokomotivføreren, at han var kørt forbi »Stop«. Da Toget nu holdt paa Stationen, skulde Skinnekontaktindikatorerne vise: Intervallet besat, hvilket atter skulde bevirke, at baade Hovedsignalet og det fremskudte Signal skulde vise »Stop« for det efterfølgende Eksprestog fra Edinburgh. Kl. 16,35 kom Lokomotivfyrbøderen fra Dundee Toget ind i Signalhytten for at spørge fra Lokomotivføreren, hvorledes de skulde forholde dem; 1 Minut senere kom ogsaa Stationsforstanderen derind for at blive sat ind i Situationen. Nogle faa Sekunder efter blev der fra den bagudliggende Blokpost ringet, at Edinburgh Ekspressen var paa Vej mod Castlecary; Signalpasseren greb nu en Haandlygte og nogle Knaldsignaler for at løbe Ekspressen i Møde, idet han — til Trods for at Signalhaandtagenes Stilling var saadan, at Signalerne skulde vise »Stop« — ligesom anede, at der var noget galt.

Lokomotivfører Anderson paa Edinburgh Ekspressen baade saa det røde Lys og hørte Knaldet fra Knaldsignalerne, han slog øjeblikkelig sin Bremse i og brugte Sandkasserne; men Ulykken var desværre uafværgelig.

Det er naturligt, at Retssag om en saadan Ulykke vækker stor Opsigt; Sagens Betydning understreges derved, at Anklageren havde indkaldt 44 Vidner og Forsvareren 27. Juryen bestod af 15 Personer, hvoraf de 9 var Kvinder.

I den siden Ulykken hengaede Tid svirrede der en Mængde Rygter og Historier om Aarsagen til det passerede. Det har saaledes været hævdet, at baade Dundee-toget og Edinburghtoget var kørt forbi Stop. Lokomotivmandsforbundet havde imidlertid gjort alt for at bistaa de af dets Medlemmer, som var impliceret i denne Sag, og der var skaffet dem den bedste Forsvarer. Enhver erfaren Jernbanemand vil vægre sig ved at tro paa, at to Lokomotivførere, som begge er godt kendt paa deres Strækning, skulde køre forbi et og samme Stopsignal med to efter hinanden følgende Tog, og paa denne Betragtning blev Forsvaret bygget op. Forsvareren krydsforhørte og udspurgte Anklagerens Vidner paa en saadan Maade, at han efterhaanden fik saa mange Indrømmelser, at Anklagen ikke kunde holde.

Under Retsmødet fastholdt Signalpasseren, at Signalerne havde vist »Stop« for begge Togene, men han maatte indrømme, at det saa mærkværdigt ud, at to erfarne Lokomotivførere begge skulde have taget fejl af de samme Signaler. Det blev ogsaa oplyst, at det havde sneet hele Eftermiddagen, og de tekniske Sagkyndige vilde ikke fastholde, at de mekaniske Apparater var fuldkommen ufejlbarlige.

Lokomotivføreren fra Dundee Toget fastholdt, at Signalerne havde vist »Kør«, og efter et meget grundigt Krydsforhør udtalte Retsformanden, at Lokomotivføreren Forklaring maatte være rigtig. I sin Retsbelæring anmodede han derfor Juryen om at afsige Kendelsen »ikke skyldig«, hvilken Kendelse da ogsaa omgaaende blev afgivet, saaledes at Aarsagen til den sørgelige Ulykke blev lagt paa de mekaniske Apparaters Svigten og ikke paa Mennesker.

Det engelske Fagblad lykønsker Lokomotivfører Anderson til Frifindelsen, og det takker alle, som har bistaaet ham og Organisationen til Sagens Løsning.

Ogsaa vi danske Lokomotivmænd kan med Tilfredshed notere, at en Kollega, som har været ude for en haard Omtale, er blevet rensset; selvom de implicerede har været fuldt overbevist om deres Uskyld i den grufulde Ulykke, saa har de naturligvis alligevel været noget deprimerede i den Tid, Sagen har staaet paa. Juryens »ikke-skyldig« maa have været en stor Lettelse for vor engelske Kollega.

S. Suneson.

JERNBANEDRONNINGEN I SVERIGE

Som det antagelig vil erindres, var forrige Aars engelske Jernbanedronning i Norge, hvor hun netop befandt sig paa det Tidspunkt, N. L. F. afholdt sin Kongres. Den for dette Aar valgte »Dronning« har aflagt Besøg hos vore svenske Naboer.

Formen har været den sædvanlige; de svenske Statsbaners Generaldirektør overrakte den unge Pige det svenske Led til hendes gyldne Kæde.

Jernbanedronningen var i Aar Datter af en Signalhuspasser.

NYE KRYDSHOVEDFORMER

Til at forbinde Stempelstangen og Drivstangen med hinanden bruges Krydshovedet, idet Stempelstangen er forsynet med et konisk Hoved, som passer ind i et tilsvarende Nav i Krydshovedet og fastholdes af en Kile. Denne Konstruktionsform er gennem Aartier anvendt næsten overalt, hvad der maa siges at være et Bevis for dens Brugbarhed.

I de senere Aar er der stillet større Krav til Damplokomotivets Arbejdsydelse, saavel i Henseende til Befordring af svære Godstog som til hurtigkørende Per-

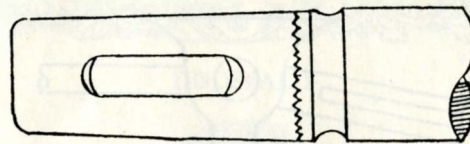


Fig. 1. Hyppigst forekommende Brud i Stempelstangen.

sontog, og det har vist sig, at Damplokomotiverne kunde taale at anstrænges langt ud over, hvad man før havde tænkt sig muligt.

Imidlertid har Lokomotivernes større Arbejdsydelse og hurtigere Omdrejningstal i alle Lande været Anledning til, at Brud i Stempelstangen eller Krydshovedet er forekommet saa ofte, at Lokomotivkonstruktører i Udlandet har konstrueret nye Forbindelsesmaader for Stempel og Drivstang.

Figurerne 1 og 2 viser de Steder paa Stempelstangen, hvor Brudet som Regel opstaar, angivet. Brudet i Fig. 1 er i Stempelstangens saakaldte »farlige« Tværnsnit, paa hvilket Brudet forekommer i 80 pCt. af forekommende Stempelstangsbrud. Det viser, at Stempelstangen paa det Sted er udsat for store Paavirkninger. De i Fig. 2 viste Brud ved Kilehullet indtræffer sjældnere.

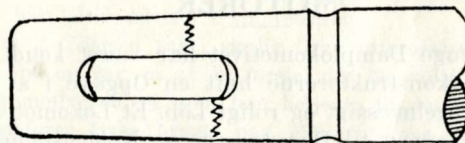


Fig. 2. Brud ved Kilehullet.

Brud i Stempelstangen maa søges i de store Bøjningspaavirkninger, som Stempelstangen udsættes for af Drivstangens Omdrejninger og af Kompressionen i Cylinderen, naar Stempelslaget er tilendebragt. Disse Paavirkninger bliver naturligvis større, jo mere unøjagtigt Krydshovedet og Linealen arbejder imod hinanden. Af den Grund har man konstrueret nye Anordninger, i hvilke Stempelstangen er drejeligt formet med Krydshoved. Fig. 3 viser et gaffeldelt Krydshoved, til hvilket Stempelstangen har en Udformning med et Boltehul for en Stempelstangsbolt, der ligesom Drivstangsbolten gaar gennem Krydshovedblokken. Med denne Forbindelsesmaade har man to Angrebepunkter paa Krydshovedet, som giver dette en vis Bevægelighed i Forhold til Linealen.

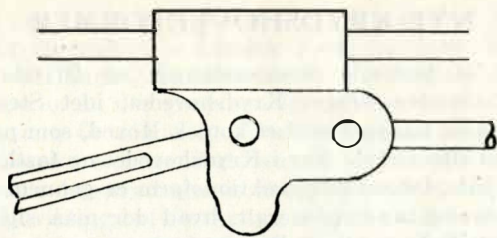


Fig. 3. Krydshoved med Bolte for Driv- og Stempelstangen.

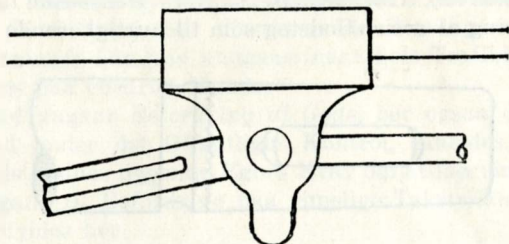


Fig. 4. Krydshoved med forenet Driv- og Stempelstangsbolt.

Fig. 4 viser et Krydshoved med baade Stempelstangen og Drivstangen lejret om Krydshovedbolt. Stempelstangen har ogsaa her en Udformning med et Boltehul, som har sin Plads inden i Drivstangens Gaffelender, der igen er anbragt i den gaffeldelte Krydshovedblok. I dette Krydshoved er baade Stempelstangen og Drivstangens Angrebepunkt samlet i Krydshovedbolt. Krydshovedblokken bliver saaledes meget vid i Gaffelaabningen. Denne umiddelbare Sammenkobling af Driv- og Stempelstang er uden Tvivl en god Løsning under den Forudsætning, at den forreste Kobbeltstang og Krydshovedblokken kan holdes fri af hinanden.

F. Spøer.

DAMPLOKOMOTIV MED DAMPMOTORER

Saalænge Damplokomotivet har været kendt har Lokomotivkonstruktørerne haft en Opgave i at give dette et regelmæssigt og roligt Løb. Et Lokomotivhjul maa af Hensyn til Drivstangen og Kobbeltstængerne have Driv- og Kobbeltappe, som er ekscentrisk forbundne med Hjulstjernen. Centrifugalkraftens Virkning paa disse Masser ophæves ved Indbygning af Kontravægte i Hjulstjernen. Det er en kendt Sag, at Hjul, som ikke er godt afbalanceret, fremkalder et uroligt Løb og en meget foranderlig Belastning paa Skinnen paa Grund af Centrifugalkraften, der ved en stor Omdrejningshastighed kan være saa stor, at Hjulet skiftevis løftes fra eller presses haardt imod Skinnen. Under saadanne Omstændigheder slides Hjulringen meget ujævnt, og Lokomotivet og Baneløsemet paavirket af Rystelser og Stød.

Erfaringer ved Lokomotivkørsel viser, at Lokomotivet faar et uroligt Løb, naar det kommer op paa en bestemt Hastighed, større eller mindre efter Drivhjulenes Størrelse og de arbejdende Deles Afbalancering. Endvidere, at et tre- eller firecylindret Lokomotiv løber roligere end et tocylindret, hvilket har

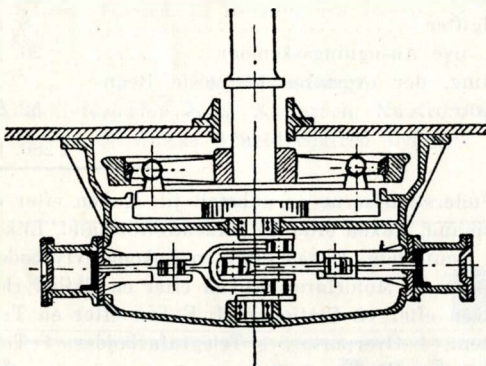
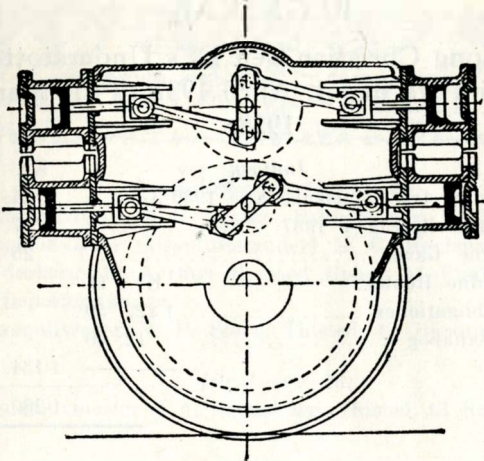
sin Aarsag i, at Paavirkningen fra de frem- og tilbagegaaende Maskindele bedre udligner hinanden paa de forstnævnte. Jo mindre Drivhjulsdiameteren er i Forhold til Kørehastigheden, desto hurtigere maa Stemplet i Dampcylinderen løbe over Cylinderspejlet. Ved hvert Stempelslags Begyndelse maa Stemplerne, Stempelstangen, Krydshovederne og Drivstængerne Krydshovedender sættes i Bevægelse, tilføres en Maksimumshastighed og atter standses ved Slagets Ophør. Virkningen deraf kan være, at Lokomotivet kommer i Svingninger frem og tilbage i Længderetningen. Man kan formindske Virkningen deraf ved at gøre Kontravægten i Hjulene noget større, men saa ophæves Udligningen af de roterende Masser, og et uroligt Løb vil fremkomme, naar Hastigheden bliver tilstrækkelig stor.

Ud fra denne Kendsgerning viser det sig nødvendigt at give Lokomotiver for meget store Kørehastigheder en stor Hjul diameter, saafremt Paavirkningen fra de arbejdende Dele skal holdes indenfor en taalelig Grænse. Man er nu kommet op paa en Diameter af 2300 mm, og den Sag er forsaavidt i Orden; men nu melder et andet Spørgsmaal sig, nemlig om saa store Hjuls døde Vægt, som løber ufjedret paa Skinnen og under hver Omdrejning skiftevis aflaster og belaster Skinnen med indtil 15 pCt. af Akselvægten d. v. s. skiftevis forøger og formindsker Akslens Tryk paa Skinnen med ca. 2, 5 t. Hertil kommer den Ulempe, at naar Hjulene bliver saa store, saa maa Kedlen ligge tilsvarende højere, hvorved Lokomotivets Tyngdepunkt kommer højere op, medens de moderne Kørehastigheder betinger et lavere liggende Tyngdepunkt af Hensyn til hurtigere og sikker Kørsel gennem Kurver.

Damplokomotivet er i sin kendte Form og under Hensyn til de nugældende Profilmaal kommet til et kritisk Punkt paa sin Udviklingslinie. Ganske vist haves der Damplokomotiver, der kører 200 km/T, men de nævnte Ulemper har man maattet indordne sig under.

I Udlandets Lokomotiv-Fagblade kan man læse, at der allerede er truffet Foranstaltninger til at bevare Dampmaskinen og nyttiggøre dens Fordele som Lokomotivmaskine i en saadan Konstruktion, at de omtalte skadelige Virkninger paa Lokomotivet skaffes bort, selv under de højeste Hastigheder. For at komme bort fra de svære Dele, som giver Damplokomotivet et uroligt Løb, har en fransk Jernbane bygget et Damplokomotiv med en Drivmaskine paa hver af de ellers koblede Hjulsæt, og man har i dette et Damplokomotiv med Stempelmaskiner, som er egnet for saavel de største som de mindste Kraftydelse og Kørehastigheder.

Den nye Lokomotivmaskine bestaar af fire smaa Cylindre, der udgør en Dampmotor og anbringes paa hvert Sæt af de drivende Hjul. Paa en Dampmotor, som gennem Tandhjul virker direkte paa Hjulet, kan Maskindelens Dimensionering og dermed de forstyrrende Kræfter holdes langt nede, og i en god Udførelsesform, som den i Tegningen viste, kan disse gensidig udligne hinanden, saa alle de omtalte Ulemper ophæves fuldstændig.



Firecylindret Høj- og Lavtryks Dampmotor.

For en Lokomotivmand virker et Damplokomotiv med saa mange Cylindre noget paafaldende; fire Cylindre paa hver drivende Aksel, det giver tolv Cylindre paa en »trekøbet« Maskine. Et Lokomotiv med Dampmotor maa ogsaa have en anden Opbygning i Ramme og Konsoller for Anbringelsen af Motorerne, som løber ca. 2000 Omdr./Min. imod de nu gældende ca. 350/Min. Hver Dampmotor indkoples og smøres som en Eksplosionsmotor.

Naar en Dampmotor med flere Cylindre, som parvis har fælles Krumtapaksel, anbringes paa Lokomotivrammen, og Kraftudviklingen overføres ved Hjælp af et fjedrende Koblingsled og Tandhjul til Lokomotivhjulet, er man i Stand til at kunne nøjes med 1400 mm Drivhjul — selv til de allerstørste Hastigheder. Hjulene i sig selv kan være meget lettere, og Kontravægte er overflødige. Naar Hjulene bliver mindre, kommer Lokomotivets Tyngdepunkt længere ned, og med Dampmotorer bliver Lokomotivets Vægt mindre, hvilket tillader at anbringe en større Kedel, og Resultatet bliver et kraftigere Lokomotiv med større Løbesikkerhed.

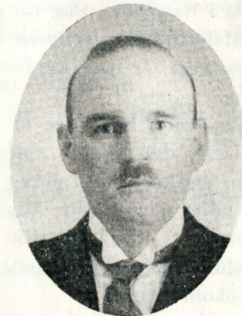
Kulforbruget paa et tolvcylindret Damplokomotiv vil nærmest kunde holdes paa Linie med et almindeligt tocylindret; der haves Dampmotorer løbende, som ikke bruger mere, og selv om Forbruget bliver større, er der al Udsigt til, at de samlede Driftsudgifter bliver mindre. Den i Tegningen viste Dampmotor har to Højtryks- og to Lavtryks-cylindre, som alle har

samme Diameter, Slaglængde og Drivværk. De nederst liggende er Lavtryks-cylindre, hvorfra Krumtapene faar et større Antal Omdrejninger — tilsvarende Rumfanget af den ekspanderede Damp fra Højtryks-cylindre. Dampmotoren har, som det ses i Tegningen, vandret liggende Cylindre, der er anbragt udenfor Rammen, men der findes andre Konstruktioner med skraat liggende eller lodret staaende Cylindre, anbragt indenfor Rammen.

F. Spøer.



DØDSFALD



Søndag den 1. Maj døde Lokomotivfører P. O. J. Nielsen paa Aarhus Kommunehospital efter en Galdestens-operation.

Begravelsen foregik Lørdag d. 7. Maj paa Aarhus nordre Kirkegaard under meget stor Deltagelse. Uniformerede Lokomotivmænd stod Æresvagt under Højtideligheden. Fredericia og Aarhus Afdelings Faner paraderede.

Aarhus Lokomotivfører Afdelings Formand, Lokomotivfører V. Johansen holdt paa D. L. F.s Hovedbestyrelses og Ar. Afd.s Vegne en smuk Mindetale om Afdødes Indsats som Lokomotivmand og den gode Kammeratskabsfølelse, han altid udviste i sin Gerning.

P. O. J. Nielsen var i særlig Grad interesseret i Motorvognene og var en af de første, der begyndte at køre Mx-Lokomotiverne, og som han betjente til det sidste

Motorfører Dyhr bragte paa Motorførernes Vegne en sidste Hilsen og Tak for afdødes gode og noble Færd blandt sine Kammerater.

Paa Ar. Lokomotivfører Afd.s Vegne
O. H. C.

TAKSIGELSE

Min hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed, som ved mit 40 Aars Jubilæum blev udvist imod mig fra Slagelse og Næstved Afdelinger.

M. P. Jensen, Lokf., Næstved.

BESØG PAA SØLLERØD SLOT

Lokomotivførernes Sangforening Gh. havde den 6. Maj indbudt sine Medlemmer til en Frokosttur i det grønne, nemlig til Søllerød pr. Holte, og det maa siges, at det blev en glimrende Tur.

Den medbragte Frokost indtoges i Skovløberhuset, derefter blev der aflagt et Besøg i Søllerød Slotspark. Ejeren af Slottet, Herr Jægermester Tvermoes, er en vidt berygtet Mand, og han har fra sine forskellige Rejser hjemført mange Ting til Anbringelse i Parken, saaledes at denne efterhaanden er blevet en enestaaende Seværdighed.

Selskabet blev af Herr Inspektør Svarre vist rundt i Parken, han forklarede os paa en lærerig og underholdende Maade om de mange forskellige pragtfulde Ting, som det dog ikke vil være muligt at beskrive her. Besøget sluttede i Slotskapellet, hvor Inspektøren spillede Orgelmusik for Selskabet. Jægermester Tvermoes, som var forhindret i at være til Stede, vilde sikkert have holdt en pæn lille Tale til os, i hans Sted oplæste Inspektøren følgende Henvendelse til Selskabet:

Som Besidder af Stedet her vilde jeg gerne have været til Stede i Kapellet i Dag for at hilse paa mine Gæster ved Afslutningen af Deres Besøg i Slotsparken, men desværre er jeg hindret i personligt at hilse paa Dem.

Skønt Slotsparken langt fra er i den Orden, jeg gerne vilde have, den skulde være i — mange af Traerne er jo endnu ikke i deres fulde Pragt, har jeg dog ikke villet nægte Dem Adgang, mine Damer og Herrer. Nærmest fordi jeg altid føler mig i Taknemlighedsgæld til den Stand, hvis Medlemmer har Plads paa Lokomotiverne.

Som den, der har rejst over Ruslands Stepper og igennem Kinas udstrakte Riger og navnlig igennem vort lille skønne Danmark — staar det for mig og mine medrejsende, hvor let et Signal i den taagede Aften kan blive overset eller et Fejlgreb paa den mægtige Maskines mange Indretninger i en uventet Situation kan bringe Ulykke og Død. Den danske Lokomotivførerstand fører altid en fin Standard i denne Retning, jeg sætter mig altid til Ro og uden Ængstelse i et dansk Tog, fordi jeg ved, at den danske Lokomotivfører er en Mand, der kender sit store Ansvar, og da denne Tilkendegivelse sjældent forebringes de Herrer Lokomotivførere ved Rejsens Slutning fra de rejsende, er det mig en Glæde her i Dag at kunne vise min Erkendelse af de Herrer Arbejde — som jeg hermed har givet Udtryk for. Jeg haaber De alle her i Dag har faaet et smukt Indtryk af det Stykke dansk Natur isprængt med de Ejendommeligheder, jeg har truffet paa mine mange Rejser ude i de fremmede Lande, og som jeg har samlet til et lille Minde her.

Det vil være mig en Glæde at vide, om denne Dag maa blive en af de lyse Solskinsdage, der — ligesom jeg har ladet udtrykke paa Sökkelen til det gamle Solur — ikke gaar af Glemme saa snart for Dem.

Med disse Ord vil jeg hilse Dem i Haabet om, at De alle har haft Glæde af Deres Besøg.

Vi har været glade for at lære Jægermesterens fine og noble Tankegang at kende og hans Respekt for den danske Lokomotivmand, vi bringer ham her vor oprigtige Tak baade for de venlige Ord og for den uforglemmelige Dag.

Nic. Christensen.

REGNSKAB

for Kong Christian den IX's Understøttelsesfond fra den 1. April 1937 til 31. Marts 1938.

<i>Indtægt</i>	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1936/37	24. 48
Indbetalte Bidrag i 1937	97. 00
Modtagne Gaver	25. 00
Indvundne Renter:	Kr. Ø.
af Obligationer	1 122. 50
af Bankbog	12. 00
	1 134. 50
	1 280. 98

<i>Udgift</i>	Kr. Ø.
Udbetalte Understøttelser, 12 Portioner à 100 Kr.*)	1 200. 00
Portoudgifter	8. 54
500 Stk. nye Ansøgningskemaer	20. 24
Beholdning, der overføres til næste Regnskabsaar	52. 20
	1 280. 98

*) Understøttelserne er udbetalt til: Enken efter en Baneformand, Enken efter en Banenæstformand, Enken efter et Kontorbud, Enken efter en Lokomotivfyrbøder, Enken efter en Motorfører, Enken efter en Skibsfyrbøder, Enken efter en Stationskarl, Enken efter en Trafikassistent, 1 Overportør, 1 Telegrafarbejder, 1 Togbetjent, 1 pens. Portør.

Status den 31. Marts 1938.

<i>Beholdninger.</i>	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank	52. 20
Obligationer ifølge forrige Regnskab til paalydende Værdi 25 200 Kr., bogført for 23 857 Kr. 75 Øre	23 857. 75
	23 909. 95

<i>Gæld.</i>	Kr. Ø.
Fondets Kapital:	Kr. Ø.
Obligationer bogført for	19 987. 50
Paa Bankbog	12. 50
	20 000. 00
Obligationer bogført for	3 870. 25
	23 870. 25
Beløb til Disposition	39. 70
	23 909. 95

København, den 31. Marts 1938.

Knutzen.

/N. Roed, Sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

Beholdningerne var til Stede.

København, den 11. Maj 1938.

R. Kautso.

C. Wieth



Forflyttelse fra 15.—5.—38:

Lokomotivfører A. B. Jensen, Skanderborg, til Aarhus H.
Lokomotivfører (Depotforstander) M. C. Mortensen, Skanderborg, til Aarhus H. med Ophør af Funktion som Depotforstander.
Lokomotivfører N. P. Stevn, Thisted, til Herning.

fra 1.—6.—38:

Lokomotivmester H. A. Brunsholm, Thisted, til Kalundborg

Tilbagekaldelse af Forflyttelse:

Den tidligere meddelte Forflyttelse af Lokomotivfører T. A. Jensen, Thisted, til Herning fra 15.—5.—38 er tilbagekaldt.

Navneændring:

Lokomotivfyrbøder J. A. S. Larsen, Næstved, hedder fra 28.—4.—38 Julius Arnold Sigfred Lykner.

Oplaget som ekstraordinære Medlemmer:

pr. 1. April 1938:

pens. Lokomotivfører:
M. V. Petérsen, Rosenvænget 10, Helsingør.

pr. 1. Maj 1938:

pens. Lokomotivførere:
J. Harder-Pedersen, Kronprinsensgade 31, 2., Esbjerg.
N. C. Bigum, Ny Carlsbergvej 21, 4., Kbhvn. V.
A. Kongshøj, »Nidus«, Vesterbrogade 52, Fredericia.
T. Hansen (Troelstrup), Hvidovrevej 48, Kbhvn. Valby.

pens Lokomotivfyrbøder:
A. Nielsen, Elme Allé 4, Brande.

Haandværker:
K. G. L. Larsen, Lindevej 3, Nyborg.



Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — Illustreret Bogkatalog sendes gratis.
EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

LEDIG



GUMMIVARER

Modersprøjter, Pessarier, Bog om Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Primærker til Ekspeditionsomkostninger.

Amk. Gummi Industri, Vesterg. 3 Kbhvn. K.

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.
Købmagergade 43. København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.



Specialitet:
Fodtøj til vanskelige Fødder
samt
kunstige Lemmer og Bandager



Støt vore Annoncører

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:
15 Njalsgade 15
København
Telef. 4015. Telef. 4015

Skotøjsmagasinet

„BEEL“

har Skoen, der
passer Foden,
til Prisen, der
passer Pungen

Fineste Reparationsværksted
Kun 1. Kl.s Materiale anv.

Cyril Nielsen
Rantzausgade 37
Telf. Nora 7037

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende, Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—18.
Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Big Ben

Idealet af en Fyldepen . Faas i fem Farver.
30 Aars Garanti . Vacuum Fylder med Blæk-
kontrol . Leveres paa Rate fra 3 Kr. pr. Maaned
V. Schønmans Boghandel

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekviperings - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Fineste Mejeriprodukter!
Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag,
og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.
Tif. 79

**Christianslund
Hotel og Restaurant.**

Centralvarme. Foreninger modtages. Moderate Priser.
(Madkurve kan medbringes)

FORLANG KAFFE

fra M. BRUUN's Kafferisteri.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

DREVSEN & NELLEMANN
Isenkram-, Støbegods-,
Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

**NYBORG KULIMPORT
& Nyborg Cichorielørreri A/s**

Telefon 15 og 23

P. MADSENS Sparekassen

Slagterforretning,
Nørrehus, Nørregade 34.
Telf. 403.

for
**NYBORG BY
OG OMEGN**

C. F. SCHALBURG

FORNEMME

VELLAGREDE

KVALITETER

***** Aktieselskab *****
Grundlagt 7. Juni 1817.

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,
Nørregade 25.

Alt i udskaaet Læder og
Skomagerartikler til
billigste Priser.

Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden

Otto Trasbo

SNEDKERMESTER

NIELS JENSEN

Nørre Voldg. 64 Telf. 529

Ligkisteforretning og
Begravelseskontor

Gratis Kistedekoration

Gratis Kørsel til Kapel

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade
Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 454

A. IVERSEN

Cai Rolsted

Nørregade 4

Stort Udvalg i
**CIGARER,
CIGARETTER OG
TOBAKKER**

Drink

Helsingør Vin-Kompagni's
udsøgte Vine og Spirituosa

Telf. 929

GRAVSTEN

købes billigst fra

L. J. HANSEN

Stenhuggeri og mek. Sliberi
Frisengaardsvej

(bag gl. Kirkegaard) NYBORG

C. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.
Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,
derfor billigste Priser.

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

Husk

Karl Rosenbecks

Bageri & Conditori.

Tlf. 180. Knudshovedvej. Tlf. 180.
Brødet bringes overalt i Byen.

Nyborg Dampvaskeri

Øster Voldgade

Nyborg

Karl Petersen

Melliemgade
Nyborg

Gjarmester

Telef. 264

Rullegardiner. Gardinstænger. Billeder
indrammes. Rammer i alle Størrelser.

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/s.

Kakkelevne - Komfurer - Bygningsstøbegods

Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.