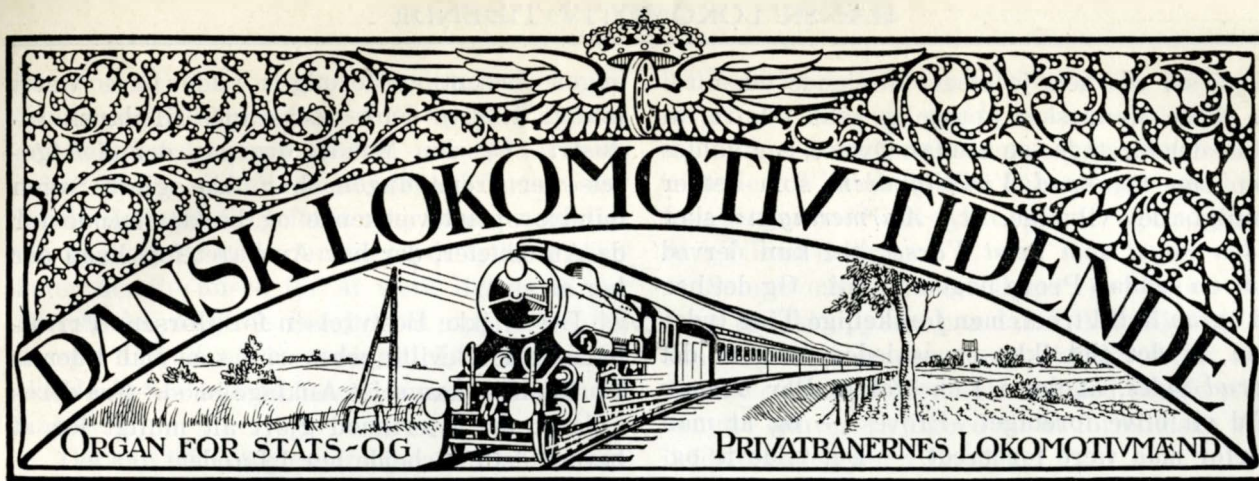




28. Aargang N<sup>o</sup>. 19.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Oktober 1928

## AMBULANCE- OG RESERVETJENESTE ØVELSER?

Statsbanerne har i de senere Aar faaet sit Hjelpevognsmateriel, Ambulancevogne m. m. bragt i en saadan Orden, at man vel nok kan sige, at den Organisation, man i den Henseende har naaet, er mønsterværdig. Der er jo medgaaet store Summer for at faa System i dette, og der er jo stationeret Hjelpevogne og Ambulancevogne rundt i Landet paa de fleste større Maskindepoter, hvor der er nogen Reservetjeneste, for uden denne Tjenestes Effektivitet betyder Ordningen med Vognene ikke ret meget — thi uden Reservelokomotiv med dertil hørende Personale falder hele Ordningen til Jorden.

Vi har talt om Reservetjenesten saa ofte, og ligemeget har det hjulpet, thi det hænder endnu, at man ved Landets største Depot ikke undersig sig for at bruge Reservelokomotivet, det, der holder for eventuelt at skulde assistere i paakommende Uhelds- eller Ulykkestilfælde er ude at køre med et eller andet Særtog. Man løber an paa, at enten sker der intet, og saa gør det jo ikke noget, at Nedbrudsmaskinen er ude at køre, eller at Lykken er bedre end Forstanden derved, at man i Hast faar fat paa Personale og Maskine, der kan anvendes, saaledes at det kommer til at løbe rundt uden nogen særlig Forsinkelse. Det er jo ikke saaledes at forstaa, at det kun er Maskintjenestens Folk, der tager saa overlegent paa dette Spørgsmaal, nej, Trafikens Mænd er i den Henseende ikke et Haar bedre, thi det generer dem ikke, selv naar de faar at vide, at Depotet kun har Nedbrudsmas-

skinen, at forlange denne til et eller andet lige-gyldigt Særtog. Man maa derfor gaa ud fra, at der ikke er udstedt nogen egentlig Forbud mod en saadan Benyttelse — og det turde vel nok siges, at et saadant ikke godt kan komme for tidligt.

Det var jo saaledes for nogle Aar siden med Hensyn til Reservetjenesten, at man havde baade en første og en anden Reservetjeneste, men da vi for nogle Aar siden gennemgik den første Spareperiode med Indskrænkninger og Besparelser, syntes man, at man godt kunde stryge den anden Reservetjeneste, og man gjorde det, og det kan jo ikke nægtes, at det er gaaet meget godt. — Heldigvis!

Siden den Tid, man afskaffede anden Reserve, har man altsaa til Tider fundet paa at anvende første Reserven, og det er altsaa gaaet meget godt endnu — og det er jo kun godt, men det er jo ikke Statsbanernes Skyld.

Hvad man forbavses over er, at Statsbanerne, skønt man har ofret saa mange Penge paa at faa hele Ambulance- og Hjelpevognsmateriellet bragt i en god Orden, tør anvende den dertil beregnede Trækkraft til Særtogskørsel — i Haab om at der intet sker!

Det er ikke mange Dage siden, man i Dagspressen fandt en Meddelelse om, at Statsbanerne havde ladet foretage en Ambulancetogsøvelse, og det hele havde »klappet« saa fortræffeligt, og derigennem har Publikum det Indtryk, at Statsbanernes Redningskorps er i den bedst mulige Orden. Kan man stole paa, at den Dag, der virkelig er Brug for Statsbanernes Hjelpevognsmateriel, at det da gaar saa glat som ved »Øvelserne«? For dem, der ikke ved bedre Be-

sked, ser det hele jo meget tiltalende ud, fordi de fleste Mennesker antagelig gaar ud fra, at naar der foretages en saadan Ovelse, saa holdes den *saa tæt opad Virkeligheden*, som det er muligt, det vil sige, at »*Alarmeringen*« sker *uden noget som helst Varsel*, thi kun derved har en saadan Prøve nogen Værdi. Og det har vi ogsaa hidtil troet, men forskellige Ting tyder paa, at det slet ikke er saaledes, men at det *forud vides*, at der i Lobet af et Par Timers Tid vil blive foretaget »Prøve« — og at man derfor maa være forberedt. — Det vilde jo ogsaa være en meget kedelig Historie, om en »Prøvealarmering« blev foretaget *uden forudgaaende Varsel*, thi det vilde jo være i allerhøjeste Grad uheldig, hvis baade *Nedbrudsmaskine* og det dertil hørende *Personale var ude at køre Særtog*. Man maa derfor sikre sig, naar det paatænkes at »prøve« ved at meddele underhaanden, at der omkring den og den Tid skal ske noget. — Og saa kan man jo sagtens prale af den Præcision, hvormed det hele foreløber.

Kan Statsbanerne være bekendt at arrangere *Prøver* paa den Maade, kommer Ulykken ikke som en Tyv om Natten uden Varsel? Skal en eventuel Prøve ikke arrangeres paa akkurat samme Maade? Jo, selvfølgelig, det er den eneste Maade, man kan vurdere, hvad Statsbanernes Hjælpemaskine og Materiel er værd!

Det vilde derfor være ønskeligt, om man, naar man næste Gang vil foretage »Prøve«, vil foretage alle Foranstaltninger paa akkurat samme Maade, som det kan tænkes at komme til at foregaa i Virkeligheden — og undlade alt, hvad der hedder Forhaandsmeddelelser af en hvilkensmhelst Art — først da er der Mening i Tingene! Det, der sker nu, kommer nærmest ind under Begrebet Humbug.

### LOKOMOTIVER TIL HORSENS PRIVATBANER

I Anledning af, at Leverancen af danske Lokomotiver (Frichs) blev forhindret af Min. for offentlige Arbejder, skriver »Jyllandsposten« følgende:

Det er ikke uden Grund, at det i vide Kredse har vakt Opsigt og Harm, at Horsens Privatbaner er bleven tvunget til at købe fem nye Lokomotiver hos et tysk Firma, skønt det uden

nogen væsentlig Merudgift vilde have været muligt at give denne Leverance til dansk Industri. Og den Maade, hvorpaa denne Afgørelse er fremtvungen, har ikke gjort Sagen mindre opsigtsvækkende og beskæmmende for de Autoriteter, der har Ansvar for, hvad der her er sket.

Det er ikke Bestyrelsen for Horsens Privatbaner eller Bevillingshaverne, som man i denne Forbindelse kan rejse Anklage imod. Fra deres Side er der tværtimod gjort alt muligt for at bevare dette Arbejde her i Landet.

Som man erindrer, havde Horsens Privatbaners Forretningsudvalg allerede i April Maaned afsluttet Overenskomst med Aktieselskabet Frichs i Aarhus om Levering af syv Dieselmotorvogne, idet man dog som sædvanlig tog det Forbehold, at Ministeriet skulde approbere Leverancen. Til største Forbavselse udeblev denne Approbation imidlertid, og Bevillingshaverne blev af Ministeriet tvunget til at købe Motorvogne af et andet Fabrikat og en anden Type.

Denne Begivenhed var sikkert uden Betydning for, hvad der skete, da Horsens Privatbaner senere havde udbudt fem Damplokomotiver i Licitation og modtaget Tilbud saavel fra Frichs som fra en Række udenlandske Fabrikker. Da de tyske Typer var de billigste, henvendte Medlemmer af Forretningsudvalget sig til den danske Lokomotivfabrik med Anmodning om en Forhandling med det Formaal at finde en Udvej for, at denne Leverance forblev her i Landet; man mente bestemt at have sikret sig, at Ministeriet vilde sanktionere Leverancen fra Frichs, saafremt denne Fabrik kunde levere Lokomotiverne til en Pris, der blot laa 15 pCt. over den tyske Pris. Skønt denne Prisreduktion betød en betydelig økonomisk Indsats for Frichs, gik denne Fabrik ind herpaa, idet man dog henledte Opmærksomheden paa, at Lokomotiver ellers er beskyttet med 5 pCt. Told, men i dette Tilfælde var fuldstændigt toldfrie.

Ikke mange Dage efter havde det samlede Forretningsudvalg for Horsens Privatbaner accepteret det reducerede Tilbud fra Frichs, og man mente dermed, at Sagen var i Orden. Det vakte derfor stor Forbavselse, da man nogen Tid efter fik at vide, at der var fremkommet et nyt, yderligere reduceret Tilbud fra det tyske Firma, og at Ministeriet i den Anledning havde rettet den Forespørgsel til Tilsynet med Privat-

banerne, om dette mente, at de danske Lokomotiver var 2000 Kr. bedre end de tyske. Tilsynet, der selv havde været med til at rette Henvendelse til alle de ni udenlandske Firmaer, der havde deltaget i Licitationen, kunde naturligvis kun svare, at de danske og de tyske Fabrikker maatte anses for at være lige gode, og Ministeriet nægtede derefter at approbere det danske Tilbud og bestemte, at Lokomotiverne skulde købes hos Firmaet Henschel & Sohn i Kassel.

Det kan ikke nægtes, at dette ser ejendommeligt ud, og endnu mere ejendommelig bliver Sagen derved, at det maa være Ministeriet, der — efter at Frichs paa Privatbanernes Anmodning var gaaet ind paa at bringe det store økonomiske Offer, som Nedsættelsen af Prisen betød — har rettet Henvendelse til Tyskerne om en yderligere Nedsættelse af deres Tilbud.

Som det vil ses, har Horsens Privatbaner gjort deres Bedste for, at det kunde blive et dansk Firma, der fik Leverancen, men det er i Ministeriet, Sagen er strandet, hvad enten Grunden nu har været den, at man ikke har turdet tilbagevise det nye tyske Tilbud, som man selv havde fremkaldt, eller Sammenhængen muligvis er den, at man i Ministeriet ligefrem har været glad ved at have faaet Prisen yderligere trykket ved Forhandlingen med det danske Firma, hvis Tilstedeværelse allerede i første Omgang havde bevirket, at de udenlandske Priser laa saa lavt, som de gjorde.

I Tyskland vilde det være ganske utænkeligt, at nogen Stats- eller Privathane — der jo er vant til at betale de hjemlige Fabrikker højere Priser, end disse Fabrikker kan opnaa ved Leverancer til Udlandet — nogen Sinde vilde opfordre den danske Fabrik til at fremkomme med Tilbud, endsige føle sig forpligtet til at modtage nogen Prisreduktion derfra, fordi der var Forhandling i Gang med Hjemlandets Fabrikker, og det er derfor med Rette, at Fabrikken i Aarhus føler sig brøsthølden over den Behandling, den har været Genstand for fra Ministeriets Side. Fabrikken vil her være sikker paa Tilslutning fra enhver, der har Interesse i, at dansk Industri ikke lægges øde. Og der er Grund til at understrege, at det ikke var Fabrikken selv, der efter den afholdte Licitation paa eget Initiativ fremsatte sit nye Tilbud, men at det faktiske Forhold er dette, at det reducerede danske Tilbud blev fremkaldt af Be-

villingshaverne i anerkendelsesværdig Interesse for dansk Arbejde, endda saaledes, at man limiterede Firmaet en bestemt Pris, medens Ministeriet til Trods herfor har optaget nye Forhandlinger med det tyske Firma og modtaget nye Tilbud derfra.

Som Forholdene foreligger, er det en Affære, der ikke pynter paa dansk Administration, saa meget mindre som man skulde tro, at alle danske offentlige Myndigheder med Glæde vilde benytte enhver Lejlighed til at formindske Arbejdsløsheden her i Landet.

## OLIEFORBRUGET

At et for kort Tid siden udsendt Opslag i 1ste Distrikt ser man, at Olieforbruget det sidste Aar er steget med ca. 25 pCt. Af den Grund finder Distriktet sig foranlediget til at indskærpe Lokomotivpersonalet at udvise *den størst mulige Økonomi ved Smøring* af Lokomotiverne under passende Hensyntagen til Tjenestens *driftssikre Udførelse*.

Vi har i vor Tid set saa mange af den Slags Indskærpelser, og fælles for dem alle er, at dem, der udsteder dem, tilsyneladende ikke forstaar Grunden til de Forholds Fremkomst, de tager Sigte paa.

Hvad kan Aarsagen være til, at Olieforbruget er steget, mon det ikke staar i Forbindelse med den forcerede Tjeneste og den indskrænkede Forberedelsestid? Personalet skal udvise den størst mulige Økonomi, naar der smøres, det er ganske klart, men ogsaa paa den anden Side staar den »driftssikre Udførelse«; men naar Tiden knappes af til Arbejdets Udførelse, gaar det jo udover en eller anden Ting i dette Tilfælde over Olien, Sikkerheden har Personalet vaaget over paa bedste Maade — ved at smøre godt. Man maa da være klar over, at en Tjeneste ikke kan blive lige saa omhyggelig udført, efter at man har knappet Tiden af, som før.

Følgen er altsaa et forøget Olieforbrug.

Kort Tid efter Indskærpelsen i den Henseende kom Opslag, indeholdende Meddelelse om, at Afbrænding vilde medføre meget alvorlig Paatale for den paagældende Lokomotivfører, hvilket Opslag var foranlediget ved Afbrænding af et Hjullager paa en »Sk Maskine.

Det er sikkert ikke let at sidde der oppe i

Maskintjenestens Kontor. Først skal man se at faa Olieforbruget ned — men hele Tiden med Øjet aabent for Tjenestens Tarv, dernæst skal man paatale for lidt Smørelse og love strenge Straffe — ogsaa med Øjet aabent for Tjenestens Tarv.

Ja, det er hele Tiden de andre, der skal have Kløene, altsaa de smaa — aldrig ham med Indskærpelserne.

Man skal vist lede efter, hvad han har Ansvar for!

## OGSAA EN PRØVE.

Under »Det nordiske Jernbaneselskab«s Møde i Oslo fornylig var jo selvfølgelig de respektive Landes fornemmeste Jernbaneautoriteter til Stede, og mange betydningsfulde Sager blev drøftede. Nogle af de høje Herrer fik ogsaa Lyst til at bese den elektriske Hovedbane og de aldeles udmærkede Sikkerhedsapparater, de elektriske Lokomotiver er udstyret med.

Den norske Ingeniør N. fik betroet det ærefulde Hverv at fremvise og forklare et Par høje svenske Maskiningeniører, hvad »Daumanns« var for Slags Indretning. De norske Ingeniører har jo ifølge svenske Blade løst Problemet — Enmandsbetjening — paa en fuldstændig sikker Maade.

Man besteg et Lokomotiv, hvor naturligtvis alt var etableret for Enmandsbetjening, og hvor denne »Daumanns« hidtil havde vist sig som en særdeles kvik og opvakt Fyr. For Sikkerhedens Skyld var den dog Dagen i Forvejen grundig undersøgt af vagtsomme Øjne i Værkstedet.

Efter at have entret Lokomotivet, hvor Føreren paraderede i al Ensomhed, skal vi give Ordet til Ingeniør N.:

»Mine Herrer! Dette automatiske Sikkerhedsapparat, af Personalet kaldet »Daumanns« er indført fra Tyskland, men den havde da kun den Egenskab, at den stoppede Toget i Tilfælde af, at Føreren skulde blive utjenstdygtig. Vi norske Ingeniører har imidlertid forbedret den adskilligt, saa vi nu kan sige, at den ikke alene erstatter Fyrbøderen (Assistenten), men er betydelig sikrere at have paa Lokomotivet.

Ved disse Forbedringer har vi faaet »Daumanns« Syn saa udmærket, at intet undgaar dens skarpe Blik. Den ser lige saa godt i

Mørke som ved Lys, og selv i tæt Taage er Synet paa denne Fyr rent fænomenalt. Alle Signaler melder den tydeligt og klart af til Føreren, og det er fuldstændigt udelukket at tage Fejl. Farveblindhed er et ukendt Begreb for »Daumannen«. Ved vore Forbedringer har vi desuden opnaaet at faa en ren misundelsesværdig Hukommelsesevne hos den. Den kan Jernbanereglementerne og husker alle vore mere eller mindre uklare Cirkulærer og Bestemmelser helt ordret og er saaledes indrettet, at dersom det menneskelige Tilfælde indtræffer for Føreren, at han skulde glemme en Ting, griber den straks ind. Vi har tænkt at faa den yderligere forbedret, men vi har heldigvis nu faaet et nyt Apparat, men da det endnu ikke er helt færdig, kan jeg desværre ikke demonstrere dette for d'Herrer. Dette nye Apparat er opfundet af den norske Ingeniør H., og vi venter os meget af det i Fremtiden.

Dette Apparat begynder at virke, naar det har kørt en Strækning paa 1 til 1,5 Kilometer. Det begynder da at ringe stærkt omtrent som et irritabelt Vækkeur, om d'Herrer har hørt noget saadan, denne Ringning skal dog kun tjene til at vække Føreren, om han skulde slumre lidt eller minde ham om, at han er paa Jernbanen, i det Tilfælde, han skulde sidde i egne, private, ureglementerede Betragtninger. Dette Apparat har vi tænkt at faa udvidet saaledes, at det kan være Føreren behjælpelig med at istandgøre og efterse Lokomotivet, samt i det hele at være til Nytte ved eventuelle Udbedringer, som maa foretages.

Da det arbejder adskilligt hurtigere end Personalet, kan vi saaledes blive i Stand til at faa kørt adskillige flere Tog pr. Lokomotiv, end vi nu faar gjort. Det er muligt, at vi med Tiden endda kan faa dette Apparat til at erstatte Føreren, selv har jeg god Tro paa, at det vil lykkes.

De ærede Svenskere var ikke alene forbløffede, men troede sig hensat i en anden Verden. Baade dem og alle de øvrige svenske Ingeniører var nok kun »Blaabær« mod deres norske Kolleger, og det var tydeligt at se, at de vred sig ved Tanken om deres egen Uvidenhed.

De havde hørt, at »Daumannen« kunde stoppe Toget i Tilfælde af, at Føreren døde, og bad beskedent om at faa den at se i Virksomhed.

Sligt var jo kun Bagateller, og Føreren blev

beordret til at køre 100 Meter og agere død Mand.

Der kørtes 100 Meter, 200 Meter o. s. v., — men »Daumannen« stoppede ikke Lokomotivet.

Der kørtes tilbage, men fremdeles vilde »Daumannen« ikke gribe ind.

O, milde Himmel, sandelig var »Daumannen« ikke afgaaet ved en saa stille og rolig Død, at ingen havde mærket noget, skønt den for kun en ganske kort Stund siden var glad og fornøjet og sprudlede af Liv og Arbejdslyst.

Ingeniør N.s Ansigt forandrede sig med Lynets Fart, og han ønskede sig derhen, hvor Svenskerne fornylig troede sig hensat, han havde nok hørt Føreren — hviske — om, at den ikke var sikker, men at noget saadan skulde indtræffe akkurat nu, eller rettere sagt ikke indtræffe nu, var dog en uhørt Fatalitet.

De gode Svenskere drog et Lettelsens Suk, Hjemlandets Ingeniørstands Ære var reddet, og de afleverede et bredt Grin til den forbløffede norske Ingeniør.

Det var skidt, at de fik et saa drastisk Bevis paa norsk Godtroenhed, men en Ting opnaaede vi dog.

Vi fik overbevist Svenskerne om vore Forfædres største Egenskaber er gaaet i Arv til os, og at vi fremdeles ikke giver disse noget efter i Mod og Dumdristighed.

## SKRIVELSER OG SVAR.

Ved nærværende tillader man sig at andrage Hr. Maskinchefen om følgende Ændringer paa Lokomotiver Litra »S«.

Fyrdørenes Haandtag flyttes over paa venstre Dørhalvdel. Ved den nuværende Anbringelse brænder Lokomotivfyrbøderen hele den venstre Arm, naar han skal lukke Fyrdøren.

1 Smørekop med Væge paa Toppen af Kvadranterne, 1 Smørekop med Væge paa Gliderstangen ved Kvadranterne. Den nuværende Smøreanordning er uheldig, Kvadranterne faar kun Olie ved Opsmøringen, hvorfor de hurtigt bliver tørre, og Styringen vanskelig at bevæge; Smøreanordningen paa Gliderstangen er ogsaa uheldig, de bevægelige Dele faar ikke tilstrækkelig Olie.

Kontramøtrik paa Spildevandsventilen paa begge Injectorer.

Kedlen isoleres, saa der ikke strømmer saa megen Varme ud ved Styringsbukken.

En Luftventil i hver Side af Førerhusets Tag.

Et Svingsæde i hver Side af Førerhuset.

Med Hensyn til Luftventiler havde man tænkt sig disse indrettet bevægelige i Lighed med Persiennet, dog saaledes at de kunde have Skraastilling i begge de Retninger, Maskinen kører, imidlertid har man intet at indvende imod, at der først anstilles Forsøg med Luftventiler ved simpel Anbringelse af en Jernlem — af Form som f. Eks. et Tagvindue — i hver Side af Førerhusets Tag. Anbringelsen bør da være saadan, at Hængslerne anbringes ind mod Tagets Midte, saa Luftventilerne kan aabnes saa meget, Proffillet tillader.

For saa vidt angaar Sæderne har man tænkt sig disse anbragt paa Dørkarmens Bagkant. Der kan i Karmens U-Jern paasættes Vinkler, hvori Svingsædet (almindelig polstret firkantet Sæde) anbringes. Sæderne maa dog, af Hensyn til at Førerhusets Dør skal kunne aabnes, anbringes saaledes paa Digetappen, at den ene Diagonal danner en Retvinkel med Førerhusets Side. Sædets Højde fra Gulvet ca. 500 mm.

Forventende Herr Maskinchefens Velvillie tillader man sig at udbede Svar snarest belejligt.

Ærbødigst

P. F. V.

Rich. Lillie.

Foreningen tillader sig herved at andrage Herr Maskinchefen om, at Sluthanen til Togenes Varmeledning fjernes fra Lokomotiverne og anbringes i E Vognene.

Forholdet er det, at bemeldte Sluthane ikke anvendes paa Lokomotivet, men kun opbevares der for at udlaanes til Togpersonalet, som anbringer og fjerner den før henholdsvis efter Kørsel. Imidlertid er Rangertiderne efter Togenes Ankomst efterhaanden bleven betydeligt indskrænkede, saa Maskinen for at naa Maskinafdelingens Omraade til den fastsatte Tid skal frakobles Toget saa at sige umiddelbart efter Ankomsten. Da Togpersonalet, som skal aflevere Sluthanen ofte befinder sig langt fra Lokomotivet, bevirker denne Sluthane adskillig Gene, hvorfor man tillader sig at foreslaa, at Sluthanen fremtidig anbringes i E. Vognene, hvor de øvrige Materieldele, som af Togpersonalet anvendes under og ved Togtjenesten har Plads: Signalskiver, Thermometre, Kobling, Lysfakler m. v.

Imødesende Herr Maskinchefens Svar snarest belejligt.

Ærbødigst

P. F. V.

Rich. Lillie.

Ved nærværende skal man tillade sig at forelægge Distriktet et Spørgsmaal angaaende Funktionsvederlag for Lokomotivfyrbøder C. H. Gjortsvang, Lunderskov. Den paagældende har faaet udbetalt Funktionsvederlag for Tidsrummet 1. April—28. Oktober 1927, men er nægtet samme Godtgørelse for den indtil 16. Januar 1928 fortsatte Funktion som Lokomotivfører.

Dansk Lokomotivmands Forening rejste overfor Generaldirektoratet Spørgsmaalet om Ydelse af Funktionsvederlag til de Lokomotivfyrbødere, som

har forrettet Raugertjeneste efter 1. April 1927, og Generaldirektoratet har imødekommet Foreningen. Paa Grund af visse Forhold ved Beregningen af disse Funktionsvederlag har Foreningen senere henvendt sig i Generaldirektoratet om Sagen, og man er bekendt med, at Generaldirektoratet i Skrivelse af 5. Januar d. A. har tilskrevet samtlige Distrikter, at der ved Beregningen af omhandlede Funktionsvederlag ikke burde regnes med en Afbrydelse af Funktionen, fordi der heri forekom enkelte Dages Lokomotivfyrbødertjeneste, idet saadanne Dage blot ikke skulde medregnes som givende Funktionsvederlag. Da den her omtalte Lokomotivfyrbøder, Gjortsvang, i Tiden 1. April 1927—17. Januar 1928 kun har udført 5 Timers Lokomotivfyrbødertjeneste (nemlig den 11. November 1927), hvilken Dag han dog ogsaa udførte Lokomotivførertjeneste, men har været benyttet til Lokomotivfører Tjeneste, dels i Lunderskov, dels i Kolding, Skelde, Tinglev og Haderslev, maa det hævdes, at hans Funktionsperiode iflg. Generaldirektoratets fornævnte Skrivelse af 5. Januar d. A. ikke er brudt, hvorfor han ogsaa maa være berettiget til Vederlag for hele det anførte Tidsrum.

Man skal derfor tillade sig at anmode Distriktet om at underkaste den paagældendes Regning en fornyet Behandling, saaledes at der snarest anvises ham Godtgørelse for Funktion som Lokomotivfører i Tiden fra 29. Oktober 1927—16. Januar 1928.

Imødesende æret Svar snarest.

Ærbødigst

P. K. V.

J. Boyesen.

I Anledning af Kredsens Skrivelse af 22. August d. A., Journ. Nr. 1770, vedrørende Vederlag for Funktion som Lokomotivfører til Lokomotivfyrbøder Nr. 236 C. H. Gjortsvang, Lunderskov, skal Distriktet herved meddele, at det ved en nærmere Gennemgang, at Lokomotivfyrbøderens Tjeneste i Tiden fra den 29. Oktober 1927 til den 16. Januar 1928 viser sig, at han har udført Lokomotivførertjeneste i hele dette Tidsrum med Undtagelse af Dagene den 7.—9. December f. A., paa hvilke Dage han har udført saavel Lokomotivfyrbøder- som Lokomotivførertjeneste, medens han den 11. December kun har forrettet Lokomotivfyrbødertjeneste, hvorfor han med Undtagelse af sidstnævnte Dag tilkommer Funktionsgodtgørelse for hele det nævnte Tidsrum.

Som Følge deraf vil der snarest blive udbetalt Lokomotivfyrbøderen det omhandlede Funktionsvederlag for Tiden 29. Oktober 1927—16. Januar 1928.

Aalborg.

Mølgaard.

## JORDOLIE.

Som Energikilde for Nutidens Teknik spiller Jordolie en fremragende Rolle. Den var kendt allerede i Oldtiden, man ved bl. a., at

Jordolie fandtes paa Sicilien og brugtes som Lampeolie. Af senere Beretninger om Jordoliens Anvendelse fremgaar det, at den i det trettende Aarhundrede brugtes til Belysning i Bagdad. I Galicien var Jordolie kendt for mere end 400 Aar siden; den anvendtes der paa forskellig Vis ligefra Vognsmørelse til Lægemidler.

I Modsætning til Brændstoffet Kul, der ligger skjult i Jordens Indre, har Jordolie paa enkelte afsides Steder allerede i meget gamle Tider givet sig tilkende og sat Fantasien i Bevægelse; saaledes ved Baku i Kaukasien, hvor ikke blot en ildelugtende, brændbar Olie siver op gennem Revner i Jorden, men ogsaa brændbar Gas stiger op af Jorden. Desuden forekommer Vulkaner, hvorfra der udslynges Dynd og Gas, som ved Selvantændelse eller Lynnedslag undertiden antændes og sender mægtige Ildsøjler til Vejs.

I Amerika var Jordolie kendt før Evroperne kom dertil og anvendtes af Indianerne som Medicin. Midt i forrige Aarhundrede lykkedes det Oberst *Drake* at finde en Olieaare, hvorfra han pumpede Olie op, hvilket var Anledning til, at en heftig »Petroleumsfeber« greb om sig; fra alle Sider stormede Folk til for at tjene Penge ved at bore efter Jordolie. Fra dette Tidspunkt blev Anvendelse af Jordolie (Petroleum) som Belysningsolie almindelig.

Jordolie forekommer i Jordens Indre som en flydende Blanding af faste, flydende og luftformige Stoffer; den kan have forskellig Udseende og Egenskaber, men bestaar altid af de to Grundstoffer Kulstof og Brint samt smaa Mængder Svovl, Ilt, Kvælstof m. m. Kulbrintene danner en lang Række Forbindelser af forskellig Vægtfylde, Flydenhedsgrad, Kogepunkt m. m. Jordolie forekommer især i Galicien, Rumænien, Pensylvanien, Texas, Mexico, Baku og paa Borneo; dens Indhold er bestemmende for dens Anvendelse. Den russiske Jordolie kan indeholde indtil en Trediedel Petroleum og en Mængde Rester, som anvendes til Brændsel, derimod indeholder meget af den amerikanske Jordolie tre Fjerdedele Petroleum.

Jordens Olieindhold er af Videnskabsmænd skønsmæssig anslaaet til 44 000 Millioner Tønder, men det er forhaabentlig for lavt anslaaet. Verdens aarlige Olieforbrug er for Tiden 1 000 Millioner Tønder, og alt taler for at Forbruget vil stige; hvis ingen andre Kilder frem-

kommer og denne Beregning slaar til, har man saaledes kun Olie til ca. 40 Aars Forbrug.

Den samlede Jordolieproduktion var i 1913 kun 52 Millioner t mod 161 Millioner t i 1925, den er altsaa mere end tredoblet siden Verdenskrigens Begyndelse; deraf var i 1913 Produktionen i Evropa ca. 22 pCt., men er nu nede paa 5 à 6 pCt. Af Europas olieproducerende Lande staar Rusland forrest. Efter Verdenskrigen sank Produktionen i Rusland med over 50 pCt., men der gøres store Anstrængelser for at vinde de tabte Markeder. Amerika indtager med de tre Fjerdedele af Verdensproduktionen Førerstillingen som Jordolieproducent. Til de mest producerende Lande hører Mexiko med en aarlig Produktion af 100 Millioner Tønder mod knap 2 Millioner Tønder i 1907.

Boringen efter Jordolie foregaar i Hovedsagen som Boringen efter Vand. I Borehullerne neddrives Jernrør, og der træffes Foranstaltninger for at hindre, at Jordolien, som pludselig, naar man træffer en Olieaare, kan sende en Oliestraale 100 m til Vejrs og tage Boreredskaberne med sig op, ikke skal gaa tabt eller komme i Brand. Aarsagen til det store Tryk, som sender Springkilden til Vejrs, er i Reglen Gasarter, der samler sig i Olieaaren.

Efterhaanden som Olien strømmer op, falder Gastrykket, og det Tidspunkt vil indtræffe, at Olien maa pumpes op. Man pumper da saa meget, som Aaren kan give, og lader derefter en Sprængladning eksplodere nede i Borehullet for at skabe Forbindelse med en ny Olieaare. Dette gentager sig, indtil man kan skønne, at der ved den Fremgangsmaade ikke kan tages mere Olie fra dette Borehul; saa lukkes Borehullet, og Jernrøret tages op og anvendes et andet Sted. Der findes sikkert mange Steder ret store Oliemængder, efter at Pumpningen er ophørt, men det gaar med Olieindvindingen som med saa meget andet; naar der er nok at tage andre Steder, gør man sig ikke den Ulejlighed at tømme helt ud dér, hvor man er.

I Nordamerika var i 1924 ca. 300 000 Boringer i Drift, hvoraf den største Ydelse fra én Boring paa én Dag har været 40 000 t. Den største Dybde, man har taget Olie fra, naaedes i 1925 i Pensylvanien med 2365 m.

Ved Borehullerne strømmer Gas ud, som sjældent nyttiggøres, men er derimod en stor Fare for Brandsikkerheden; saaledes opstod

for nogen Tid siden ved Lynnedslag en Brand, ved hvilken Raaolie for 60—70 Millioner Kroner brændte. Fra Borehullerne strømmer Olien ud i store Bassiner, for at Vand og Sand kan bundfælde sig; derefter pumpes Olien op i store Beholdere, som rummer indtil 100 000 t. At transportere saa store Oliemængder til Forbrugs- og Destillationsstederne i Jernbanevogne er næsten umuligt, derfor gik man tidligt over til at pumpe Olien gennem 6—8" Rørledninger, der som Net gennemkrydser Olie-distrikterne. Floder og Bjerge frembyder store Vanskeligheder for Olierørledningerne, som ofte paavirkes af et Tryk af 100 at til at drive den tyktflydende Olie gennem Ledningerne. Alene i U. S. A. har Olierørledningerne en samlet Længde af over 100 000 km; for hver 60 km findes en Pumpestation til at drive Olien videre.

Ledningerne føres ved Ladestederne paa Kysterne flere Kilometer ud i Søen, hvor Indpumpningen i Tankskibe kan foregaa uhindret af Bølgeslaget langs Kysterne. Over 1000 Tankskibe med en samlet Last paa over 3 Millioner t gennemkrydser Havene. Af Jordolien anvendes kun den asfaltholdige Olie i den Tilstand, hvori den kommer frem af Jorden; den udgør kun en lille Procent og anvendes som Brændsel. Den øvrige Olie forædles ved Destillation og kemisk Behandling. Ved Destillation frembringes Benzin, Petroleum og Smøreliefer, men disse Produkter maa i Renserierne gennemgaa en Efterbehandling med stærkt koncentreret Svovlsyre, hvorved de uopløselige Kulbrinter omdannes til Harpiks og udskilles.

Som bekendt vinder Oliefyring og Motordrift med hastige Skridt Indpas i Orlogs- og Handelsskibe; ved Jernbanedriften indtager Brændolien kun en beskeden Plads. Brændoliens Varmeindhold er ca. 10 000 VE., medens de bedste Stenkul højst kan indeholde 8 000 VE. pr. kg, dertil kommer den store Fordel ved Brændolien, at dens Transport og Oplagring er mere bekvem, og at den forbrænder næsten røgfrit.

Antallet paa de motordrevne Transportmidler er steget ganske kolossalt i de senere Aar. Øverst i Rækken staar naturligvis Amerika med over 20 Millioner, hvor der i U. S. A. findes en Motorvogn for hver 5,7 Indbygger, og i Kalifornien skal endog findes én for hver 2,7 Indbygger.

Omstaaende viser Olieproduktionen i de forskellige Lande:

|                      | 1924<br>Million<br>Tønder | 1925<br>Million<br>Tønder | pCt. af<br>Produk-<br>tionen |
|----------------------|---------------------------|---------------------------|------------------------------|
| Forenede Stater ...  | 713,940                   | 758,852                   | 71,20                        |
| Mexiko .....         | 139,497                   | 114,827                   | 10,80                        |
| Rusland .....        | 45,312                    | 54,000                    | 5,10                         |
| Persien .....        | 32,373                    | 34,000                    | 3,20                         |
| Hollandsk-Indien ... | 20,473                    | 21,500                    | 2,00                         |
| Venezuela .....      | 8,754                     | 20,913                    | 2,00                         |
| Rumænien .....       | 13,303                    | 16,525                    | 1,55                         |
| Peru .....           | 7,812                     | 11,000                    | 1,00                         |
| Engelsk-Indien ....  | 8,150                     | 8,000                     | 0,75                         |
| Polen .....          | 5,657                     | 5,800                     | 0,55                         |
| Argentina .....      | 4,669                     | 5,000                     | 0,50                         |
| Frankrig .....       | 0,426                     | 0,400                     | 0,04                         |
| Tyskland .....       | 0,406                     | 0,406                     | 0,04                         |
| Andre Lande .....    | 12,155                    | 13,489                    | 1,27                         |
|                      | 1012.927                  | 1064.766                  | 100                          |

Jordoliens Indvinding og Behandling ligger for største Delen i Hænderne paa store kapitalstærke Selskaber, der indbyrdes kæmper drabeligt om at erhverve Oliekilderne. I Amerika behersker Standard Oil Co. de tre Fjerdedele af den nordamerikanske Produktion med en Kapitalindsats paa ca. 10 Milliarder Kroner. Nummer to er det hollandsk-engelske Selskab Royal Dutch-Schell, som med en Kapital paa ca. 1,5 Milliard bearbejder Olie-distrikterne i Indien, Ægypten og Sydamerika; dernæst det engelske Selskab Persian Oil Co., hvis Interesser ligger i Persien med en Kapital paa ca. 135 Millioner Kroner.

F. Spøer.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### BREV TIL FRANTZ NIL OG GAMLE TOM

Maa jeg tillade mig at spørge: Har I to gamle Kolleger virkelig levet 30—45 Aar ved D. S. B., og saa taler I alligevel om Ansvar og Æresfølelse; har I to gamle, kloge Hoveder virkelig ikke endnu opdaget, at en Embedsmand ved D. S. B. er ansvarsløs, og har han været ansat et Par Aar, er han hellig og uangribelig, kun ifald han faar lavet noget, saa der gaar et Menneskeliv eller flere i Løbet, skrider Retten ind, og saa sker det jo som ved Vigerslev, at en overlegen Embedsmand kan faa en over Næsen (Signalinspektøren), men ellers kære gamle ærværdige Kolleger har I nogen Sinde oplevet, at en selv ganske ung Embedsmand er draget til Ansvar for sine Dumheder. Jeg har ikke, men jeg er jo ogsaa ung endnu.

Frantz Nielsen maa jo ialtfald kende den vidunderlige Historie med Broen ved Struer, hvor en

begavet ung Ingeniør staar og »leder« Boreforsøgene, og trods en gammel Borger gør ham opmærksom paa, at det Blaaler, der er paa Boret er Fyld fra Havnebassinnet; giver han den gamle Borger et uforskammet Svar og noterer fast Bund paa 2—3 Meter; senere da der kom kyndige, d. v. s. praktiske Folk til, viste det sig, at den faste Bund var paa 10 eller var det 15 Meter. At Bropillen sank, var jo meget naturligt, enskønt nogle Vidundere i Generaldirektoratet, eller hvor det var, havde beregnet, at den forøgede Bundflade skulde kunne bære Pillen oppe.

Almindelige fredelige, *praktiske* Mennesker vilde ganske vist sige — jo flere Kubikfod Beton, jo større Vægt, jo mere Evne til at synke har det — ikkesandt, men de er jo heller ikke Polyteknikere. Resultatet var efter Aviserne 250 000 Kr. ekstra Udgift, men har I to gamle Ærværdigheder hørt noget om, at den unge eller den ledende Ingeniør har faaet nogen Straf, lever de ikke stadig i bedste Velgaaende ved D. S. B. og fortsætter deres Arbejde med sædvanlig overlegen Dygtighed. Hvis en af os havde lavet en Dumhed til blot  $\frac{1}{10}$ , hvor var vi saa bleven af.

Frantz Nielsen skriver meget rigtigt om de forrykte Forhold ved Reservetjenesten, som der altsaa som Regel ikke er. Her tænker jeg, at alle — haade unge og gamle — kan mødes i et Ønske: At naar der igen sker en Ulykke som ved Bramminge, og den kan jo komme naarsomhelst, at Hr. Sørensen maa komme til at ligge nederst i Dyngen sammen med et passende Udvalg af Administration og Regering, saa kan Hr. Sørensen jo forkorte Tiden, medens de venter paa Hjælpetoget med at forklare dem, hvor meget han har sparet ved at ødelægge Reservetjenesten; det vil sikkert dulme Smerterne meget.

Med venlig Hilsen

*gamle Onkels Nevø, Peter.*



## LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND UDDELING AF UNDERSTØTTELSE

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser (i Portioner fra 50 til 100 Kr.), der kan søges:

1) af Medlemmer, 2) af pens. Lokomotivmænd, 3) af Lokomotivmænds Enker, 4) af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1) 2) og 3) nævnte.

Ansøgningsskemaer udleveres fra 1. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpe-

pefond, Ny Vestergade 7, 3. S., København K.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

*Repræsentantskabet.*

## ORGANISATIONENS MEDLEMMER

bør vide:

at enhver Jernbanemand kan blive forsikret mod Ulykker i sin *egen* Forening paa de billigste, solideste og gunstigste Vilkaar. De bør vide, at de 4 store Jernbaneorganisationer har stiftet og ved Repræsentantskab leder en Andels-Organisation: »Uheldsforsikringsforeningen for De danske Statsbaners Personale«.

Er De i Forvejen Medlem af denne Forening, bør De overveje, om De ikke til de meget lave Præmier bør forhøje den Forsikring, som De har tegnet for flere Aar siden under andre Konjunkturforskyndelser end de, der nu eksisterer.

I de nærmeste Dage udsender Foreningen et Opraab til Ansatte ved Statsbanerne om at tegne Forsikring mod Ulykkestilfælde. Vilkaarene er med Hensyn til Præmie følgende:

Den kvartaarlige Præmie er for en Forsikringssum af 1000 Kr. ved Død: 2000 Kr. ved fuldstændig Invaliditet, 1 Kr. i Dagserstatning:

1. for Kontorpersonale o. lign.:
 

|                                |             |
|--------------------------------|-------------|
| med Dagpenge fra 4de Dag ..... | 0 Kr. 90 Ø. |
| med Dagpenge fra 22de Dag .... | 0 » 75 »    |
2. for det øvrige Personale:
 

|                                |             |
|--------------------------------|-------------|
| med Dagpenge fra 4de Dag ..... | 2 Kr. 50 Ø. |
| med Dagpenge fra 22de Dag .... | 1 » 50 »    |

Ved Tegning af højere Forsikringer forhøjes Præmien tilsvarende.

Præmien indeholdes i Lønningen, og Forsikringen gælder uden Hensyn til, om Tilskadekomsten er sket i eller uden for Tjenesten og under Rejser indenfor Europas Grænser.

Men hertil kommer, at Foreningen, der er kooperativ og derfor kun skal tage Hensyn til Medlemmernes Interesse, i væsentlig Grad nedsætter disse Præmier derved, at der hyppigt udbetales Bonus. I flere Aar har dette fundet Sted, saaledes at Medlemmerne er bleven fritaget for Præmiebetaling i 2 Kvartaler om Aaret.

Tag derfor mod Opraabet, der giver Dem fuld Forklaring paa Foreningens Virksomhed. Og tegn i Deres *egen* Interesse en Forsikring i Deres *egen* Forening.

*Ch. Petersen,* *Chr. Schmidt,*  
Formand i Repræsentantskabet. Forretningsfører.

Vi henleder Opmærksomheden paa, at Kontoret, Ny Vestergade 7, 3. S., udleverer Optagelsesblanket.



## Lokomotivbygning i Amerika.

Chicago—Burlington Jernbanen har fornylig faaet 12 nye 2 E 1 Godstogslokomotiver, som paa en Stigning af 3 : 1000 er i Stand til at fremføre et Tog bestaaende af 113 belæssede Vogne med ialt 800 Vognladninger med en Hastighed af 40 km i Timen. Denne Ydelse modsvarer ca. 6500 Hestekræfter. Lokomotiv og Tender har en Vægt paa 400 t, den samlede Hedeflade er 778 m<sup>2</sup>, Ristefladen er 9,2 m<sup>2</sup>, hvorfor Lokomotivet er forsynet med mekanisk Fyreapparat.

Imidlertid hævdedes det paa den i Chicago arrangerede internationale Udstilling af Lokomotivbrændsel, at Lokomotivernes Ydeevne endnu kan forøges. I et Højtrykslokomotiv er ved 70 Atmosfærers Kedeltryk opnaaet en Ydelse paa 7500 HK., men ved Forøgelse af Indgangstrykket og Nedsættelse af Modtrykket skulde det være muligt at opnaa 10000 HK.

Der arbejdes ogsaa med Diesellokomotivbygning i Amerika, saaledes paatænker de kanadiske Baner at anskaffe nogle dieselelektriske Lokomotiver Type 2 D 1 + 1 D 2 med 2500 Hestekræfter. Disse Lokomotiver skal være 28,5 m lange, veje 320 t og have en Trækraft paa 54 000 kg.

## Motorførerstillingerne.

I Anledning af Opslaget om ovennævnte Stillinger kan vi meddele, at der er indkommet ca. 825 Ansøgninger. Disse er fremkommet fra Banetjenesten, Trafiktjenesten, Maskintjenesten, ja der er endog indkommet Ansøgninger fra Kontorister.

## EN UDFLUGT

Tirsdag den 4. September afholdt Nyborg Afdelinger for første Gang Torskespisning for Medlemmer med Damer, og man maa sige, at Festudvalget høstede stor Anerkendelse, særlig fra Damernes Side.

Festen afholdtes paa Statsbanernes Rekreatiohshjem »Knudshoved«. Generaldirektoratet havde velvilligst stillet Særtog til Raadighed, der afgik fra Nyborg Kl. 18,00, og ved Ankomsten til Knudshoved blev vi modtaget af Hjemmets Bestyrer, den elskværdige Restauratør Nielsen, der foreviste os Hjemmet, og man maa sige, at Statsbanerne har faaet skabt et hyggeligt Hvilehjem for det Personale, som ønsker at tilbringe sin Ferie der.

Da Lyset blev tændt, samledes man om det festligt pynkede Bord, og Torsken smagte godt, og jeg tror, at den gammeldags Belysning med Petroleumslampen paa Bordet gjorde sit til den hyggelige Stemning, som herskede ved Bordet.

Festudvalgets Formand, Lokof. P. Mortensen bød Velkommen og udtalte, at det var en Glæde for Festudvalget, at der var mødt saa mange, og de Herrer Pensionister var det en Glæde at se, og haabede at de endnu i mange Aar maatte have Helbred til at komme til vore Fester.

Pens. Lokof. Bøckel og Madsen takkede for Indbydelsen. Flere Medlemmer havde Ordet og et Par Sange til

Damernes Pris gjorde stor Lykke. Saa tog man fat paa Dansen og det gik lystigt. Lidt Underholdning af pens. Lokof. Bøckel gjorde stor Lykke.

Kl. 1.00 sluttede Festen og hjem gik det med Ekspressen fra Knudshoved til Nyborg.

Og alle, som har gjort sit til at Festen blev saa vellykket, fortjener Tak.

*Deltager.*

#### FRA SYGEKASSEN

Jernbanelæge A. Biering-Petersen har fra 6. Oktober d. A. Konsultationslokale Vester Boulevard 4. 1. Konsultation Kl. 1—3, Telefon Byen 8958.

Jernbanelægens private Bolig flyttes fra 15. Oktober d. A. til Nybrogade 26, Telefon Byen 7614.

Anmodninger om Sygebesøg modtages som hidtil gennem Telefon Byen 7614.

#### RABATKUPONER

Paa Foreningens Kontor, Ny Vestergade 7, kan Medlemmerne erholde Billetter til Folketeatret og Zoologisk Have.



*Overført som ekstraordinært Medlem:*

Pens. Lokomotivfører A. Hansen, Aarhus.



*Udmærkelser fra 1—10—28:*

Lokomotivfyrbøder A. C. Mortensen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Aalestrup (min. Udm.).

*Afsked:*

Lokomotivfører P. C. Christensen, Fredericia, efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 30—9—28 (min. Afsk.).



# GRAVMONUMENTER

**Thorvald Hansen**

(Ved Vester Fængsel)

**V. Fælledvej**

Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen.

**CIGARER — CIGARILLOS  
SKRAA & SHAGTOBAK**

fra

**Vilh. Langes Fabriker**

Forlanges overalt.

Forlanges overalt.

### Ægteskabsbogen

Hvordan man begrænser Børnefødslerne  
Oplysende — 18 gode Billeder  
Pris 1 Kr. + Porto. — S. Vogel,  
Vestergade 3. København K.

**TANDLÆGE**

**TAGE HANSEN'S EFTF.**

S. A. MARTENSEN

KONSULTATION: 10-3 OG 6-7  
LØRDAG: 10-2

ENGHAVEPLADS 6

TLF. VESTER 3330

Støt dansk Industri!



**Nordisk Handske- og Skindbeklædning.**

**Oehlenschlägersgade 2.**

(Hjørnet af Vesterbrogade.)

**FABRIKSPRISER**

**Tapet**

**billigst.**

**RABAT**

til Medlemmerne.

**HAMMERICHSGADE 4**

Tlf. Byen 3707.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. Oktober.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.  
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.  
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto: 20541.