



33. Aargang N<sup>o</sup>. 8

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. April 1933

## RETFÆRDIGHED

Det maa vel formodes, at Bestemmelserne i Lov om Statens Tjenestemænd §§ 17 og 18 er indført for at skabe en Art Sikkerhed for Tjenestemændene mod at blive behandlet paa uretfærdig og meningsløs Maade, og i Almindelighed kan det vel ogsaa siges, at den Retsordning, vi har, i det store og hele virker paa tilfredsstillende Maade; i hvert Fald er Forholdet saaledes med Hensyn til alle de Sager, der behandles af Auditøren. De Sager, som vil blive henvist til Behandling af Auditøren er, i Hønhold til Serie A, Straffesager, der kan antages at ville medføre Afsked, Degradation, Forflyttelse, Forsættelse til anden Tjeneste eller Bøde paa over 10 Kr. Endvidere Sager, hvori de af Distriktscheferne, Søfartschefen og Værkstedscheferne trufne Afgørelser indankes for Generaldirektoratet, for saa vidt det efter Generaldirektørens Skøn maa anses for formaalstjenligt at lade Sagen behandle af Auditøren. Og endelig andre Sager, som Generaldirektoratet anser det for hensigtsmæssigt at lade undersøge af Auditøren.

I det foran nævnte ligger der Muligheder nok for at faa en eller anden Sæg som de af os nævnte i Nr. 5 og 6 frem til Undersøgelse og Bedømmelse af Auditøren, for saa vidt det passer Generaldirektøren at skønne saaledes, at Behandling foretages af Auditøren. Dette har imidlertid ikke passet Generaldirektøren endnu. Det vil altsaa sige, at der aldeles ikke er noget til Hinder for, at de Herrer i 2. Distrikt kan fortsætte deres velsignelsesrige Virk-

somhed med at uddele den meget milde Form for Irettesættelser, som de ligefrem er helt stolte af at have fundet paa.

Hensigten med at tilstille Tjenestemændene de omtalte Beklagelser maa vel antages at være den, at det formodes, at dem, der modtager en saadan, forbedrer sig, det vil sige: ikke mere taber Smøredæksler ell. lign., ikke mere taber Tid o. s. v. Hvis man forventer noget saadant i Maskinbestyrerkontoret eller Maskiningeniørkontoret og deres Haab gaar i Opfyldelse, ja, saa er det jo ganske udmærket. — Men der er jo ikke et Menneske paa Jorden, der tror paa, at Smøredækslerne sidder bedre fast efter dette, ja, her maa vi jo undtage de foran nævnte Tjenestemænd, hvis Tankegang unddrager sig enhver Kontrol, bl. a. fordi det, de laver, er en Kombination af en ved et Skrivebord konstrueret Væv af Teori og Praxis.

Vi ved nu ikke, hvorledes de Mænd befinder sig, efter at Generaldirektøren har meddelt Organisationen, at man ikke vilde henvise Sagen til Behandling af Auditøren; men det maa sikkert ikke være helt godt, det betød nemlig ikke, at de Herrer havde Ret i deres Opfattelse, tværtimod er der ingen Tvivl om, at Generaldirektøren var klar paa, at en Henvisning til Auditøren vilde betyde en Desavouering af de to Riddere i Aarhus, og det synes han var værre, end at en eller et Par af vore Folk skulde rende af med en ufortjent Beklagelse — og det var det maaske endelig ogsaa. Nu synes vi ganske vist, at det ikke havde gjort saa meget, at Maskinbestyreren var blevet desavoueret, — saa kunde han maaske pludselig have fundet

paa, som alle de andre 65-aarige, at tage sin Afsked. Det skyldes vel ikke Mangel paa Afloeser, for saa er det jo ikke saa rart. Indtil videre maa vi jo slide ham lidt mere.

Nu gaar vore Kammerater rundt med de omtalte ufortjente Beklagelser, og der er sikkert ikke en Tjenestemand ved Statsbanerne, som kender Sagen, uden at de føler dette, at bemeldte Forhold virker demoraliserende overfor vor i øvrigt tilfredsstillende Retsordning.

Naar vi kommer ned til de »Forsøelsør«, som ansættes til Bøder under 10 Kr. eller til de saakaldte »beskidte« Skrivelser, er vi ude at svømme. De Mennesker, som kan idømmes de sidstnævnte Straffe, har Tjenestemændene ikke nogen fremragende Tillid til, rent bortset fra det meningsløse i selve Systemet: »det at irettesætte eller dømme Tjenestemænd for Uheld«. Ja, et Uheld, der sker under Arbejdet, kommer som et Lyn fra en klar Himmel, og en Bøde til Manden, Uheldet sker for, betyder jo slet ikke, at der er lukket af for, at noget saadant passerer paany. — Ingenlunde! Derfor kan det vist godt siges som almindelig Regel, at hverken Beklagelser eller Bøder er af nogen som helst moralsk Betydning, undtagen i de Tilfælde, hvor Uagtsomhed er en medvirkende Aarsag, og de Tilfælde er vist snart talte.

Vi nævnte sidst, vi omtalte Sagen fra Aarhus, det Forhold, at Distriktet havde tildelt Lokomotivfyrbøderen en Beklagelse for at have tabt Tid, og vi nævnedes jo, at han var aldeles sagsløs, og at det var ganske uberettiget at beklage dette Forhold over for ham, og vi spurgte, hvad en Lokomotivfyrbøder skulde foretage sig under saadanne Forhold for at undgaa Beklagelse. Vi har ikke faaet Svar paa vort Spørgsmaal, og venter for saa vidt heller ikke at faa noget Svar, thi vel kan de Herrer i Aarhus finde paa at uddele Beklagelser, men vi tror ikke, de kan give en Anvisning paa Forholdsregler, en Lokomotivfyrbøder skal tage i en saadan Situation.

Paa den anden Side tænker vi os Muligheden af, at der ikke mere tildeles Lokomotivfyrbødere Beklagelser for tabt Tid, idet vi gaar ud fra, at man af det nu passerede har formaaet at drage den rette Lære, saavel af Sagen som af Generaldirektørens Holdning til denne.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### En 18 Aars gammel Oplevelse!

Ved at se i D. L. T., at Lokomotivfører P. Olsen, Assens holdt Jubilæum den 1. April, kom en Tildragelse, som Olsen og jeg oplevede sammen, saa levende frem i min Erindring, at jeg satte mig til at nedskrive den, og her er den.

Det var en graa Juni-Morgen 1915. Først var let, men ikke fedtet. Vi kørte ud fra Odense Kl. 5 Morgen med Ballastmaskine (Ltr. I, Nr. 18), vi skulde ud til Gelsted Grusgrav for at hente et Træk Grusvogne til Ullerslev, og skulde med dette køre igennem uden Standsning fra Gelsted til Odense, hvilket ikke var den allerletteste Sag, da Nr. 18 dampede daarligt, jeg husker ikke nu af hvilken Grund — det var før I-Maskinerne blev ombygget. Vi klarede os lige op over Bakken mellem Tommerup og Holmstrup, med lavest mulig Hastighed og do. Vandstand og spærrede derfor af, saasart Toget af egen Kraft kunde begynde at drive ned ad Bakken til Holmstrup, og efterhaanden steg da ogsaa saavel Hastigheden som Vandet.

Da vi nærmede os nederste Del af Faldet, Rønder Holdeplads, og Hastigheden var mellem 40 og 45 km/Tim., saa vi en Mand staa der, som med store Armbevægelser gjorde Tegn til Standsning, hvorfor jeg straks — samtidig med, at jeg gentagne Gange afgav Faresignal med Dampfløjten — slog Maskinens og Tenderens Vacuumbremse i, ligesom Olsen af egen Drift satte Tenderens Skruebremse fast. Vi stirrede og spejdede for om muligt at opdage, hvad Grunden kunde være til Standsningssignalet, men kunde — paa Grund af, at Banen her kurver stærkt og Telegrafstænger samt en Bro borttog Udsigten — ikke se nogen Hindring straks, men snart saa vi en tom Trollie staa paa Sporet. »Hvorfor smider de — d. v. s. Kolonnen, som arbejdede paa Stedet — ikke den Trollie af, nu knalder vi jo den«, raabte jeg til Olsen, men aldrig saa snart var dette udtalt, før jeg opdagede, at der var Hul paa Banen, d. v. s., at der manglede en Skinne. Straks klar over, at vi ikke kunde standse foran det skæbnesvangre Sted, og tillige klar over Faren ved at blive paa Maskinen, raabte jeg til Olsen, da vi ej heller kunde udrette mere: »Spring af; vi kommer i Grøften, der mangler en Skinne«. Olsen gik straks udenbords, og samtidig begyndte ogsaa jeg at kravle ned ad Fodtrinene. Paa det Tidspunkt var vi vel ca. 70 m fra Stedet, og Hastigheden var dalet til mellem 25 og 30 km/Tim. Hvorledes Olsen kom af, fik jeg først at vide senere; han var straks sprunget af, havde slaaet nogle Kolbætter ned ad den ca. 10 Alen høje Dæmning. Jeg derimod veg tilbage for at springe af straks, da jeg frygtede for at komme til Skade, idet Hastigheden syntes mig saa stor, at jeg ikke vilde kunne kolde mig paa Benene ved Ankomsten til Jorden, og jeg blev derfor staaende nogle Øjeblikke, højst uhyggelige, indtil Maskinen var ca. en Snes Alen fra Hullet, turde saa heller ikke blive staaende længere, og valgte det, som jeg ansaa for

det mindste af 2 Onder, og sprang af, men uvant, som man jo er med at springe af under Farten, gik det som jeg havde frygtet; jeg faldt og slog med stor Kraft Bryst og Ansigt ned i Ballasten, som heldigvis bestod af Grus, og kurede et Stykke i denne. Jeg mindes endnu ganske tydeligt, at da jeg borede Ansigtet ned i Balasten, fo'r den Tanke i et kort Nu gennem min Hjerne: »Mon du rejser dig herfra igen?« Men i næste Nu lettede jeg paa Hovedet, kiggede efter Maskinen, og saa denne slingre ud til Siden lig et anskudt Storvildt og forsvinde helt ned til Foden af Dæmningen, samtidig med, at Grus og Sten fossede til Vejrs som pløjet op af en kæmpemæssig og med stor Hastighed dreven Plov, medens Sveller tumlede sig mellem hinanden.

Jeg var imidlertid kommen paa Benene, og min første Tanke gjaldt naturligvis Olsen, som ellers ikke havde beskæftiget min Tanke fra det Øjeblik, da vi kravlede udenbords. Jeg spurgte Baneformanden, foran hvis Fødder jeg var havnet, om han havde set noget til Lokomotivfyrbøderen. Det havde han ikke, og vi løb da hen og ned ad Dæmningen, og da vi var nede ved Maskinen, kom Olsen løbende fra den anden Side: »Fejler De noget?« »Nej, gør De?« »Nej!« Vi trak da et Lettelsens Suk, thi vi var jo saa begge, med Undtagelse af nogle blødende, men overfladiske Skrammer i Ansigt og paa Hænder, og for mit Vedkommende Kravetøjet flaaet af, min Shagpibe knækket og min Tobaksdaase slaaet flad, sluppet helskindet fra denne dramatiske Oplevelse.

Det var saa heldigt, at lige i Nærheden af Uheldsstedet, som var umiddelbart Øst for Render Holdeplads, laa en Brugsforening, hvorfra Togføreren, efter at de behørigte Signaler var anbragte, pr. Telefon kunde rekvirere Hjælpemateriel og Mandskab og underrette rette Vedkommende. Imedens var Olsen og jeg gaaet i Gang med at udkaste Fyret, hvilket foretoges staaende paa Førerhusets Sidevæg, da Maskinen laa paa Siden. Da dette var besørget, blev Dampen sluppet ud gennem Sikkerhedsventilen. Derefter vaskede vi Blod og Snavs af Ansigt og Hænder, fik Klæderne lidt i Orden, og gik i Gang med at spise vor Frokost i det fri. Hjælpetoget, som kom en Times Tid efter at Uheldet var sket, blev sat ud til Stedet, og Maskinen for dette Tog kørte atter ind til Holmstrup, og ad det nordre Spor, som var farbart, til Tommerup og derefter ud til Uheldsstedet igen, paa Bagenden af det forulykkede Tog, for at trække de Vogne fra, som ikke var gaaet af Spor.

Saa vidt jeg husker var der 4 Vogne af Spor, og af disse var den ene trykket op paa Maskinen med den ene Ende.

Hjælpemaskinen kørte til Tommerup med de paa Spor staaende Vogne, samtidig medtagende os »skibbrudne«. Jeg husker, at her tilbød een af Stationsforstander Frydendals elskværdige Døtre os sin Assistance ved eventuel Forbinding, hvilket dog heldigvis ikke var nødvendigt.

Samme Dag kom vi i Auditørforhør i Odense og var sammen med Auditøren paa »Aastedet«, hvor Ingeniør Sørensen, som ledede Optagelsen af Maski-

nen og Vognene, lykønskede os med, at vi havde Livet i Behold.

Et lille sørgmuntret Nachspiel havde Sagen for mit Vedkommende. Jeg havde fra den nævnte Brugsforening, som laa ved Uheldsstedet, telefoneret ind til Holmstrup Station, for at faa sendt et Telegram til min Hustru, som paa den Tid opholdt sig hos Slægtninge i Aarhus, til Underretning om, hvis hun skulde høre Rygter om Uheldet, at jeg var i bedste Velgaaende. Telegrammet blev ogsaa besørget, men jeg havde under de Omstændigheder slet ikke tænkt paa Betalingsspørgsmaalet, maaske ment, at Rhederiet betalte, jeg husker det ikke ret; men ca. 1½ Maaned efter blev jeg erindret om min Skyld ved en Optrævning paa 1 Kr. 27 Øre for befordret Telegram den paagældende Dag.

Jeg betalte naturligvis og havde endda Raad og Humør nok til et Smil i Købet.

C. Thygesen.

## DEN BAYRISKE ZUGSPITZBANE

Den bayriske Zugspitzbane begynder i Garmisch-Partenkirchen (700 m over Havet) som almindelig elektrisk drevet Adhæsionsbane og smyger sig langs Bjergets Fod gennem Loisachtal til Grainau. Herfra løber Toget med sine smukke hvid-blaa Vogne gennem livligt Klippeland forbi den sportsberømte Rissensee, som ogsaa er kendt for sine Foreller.

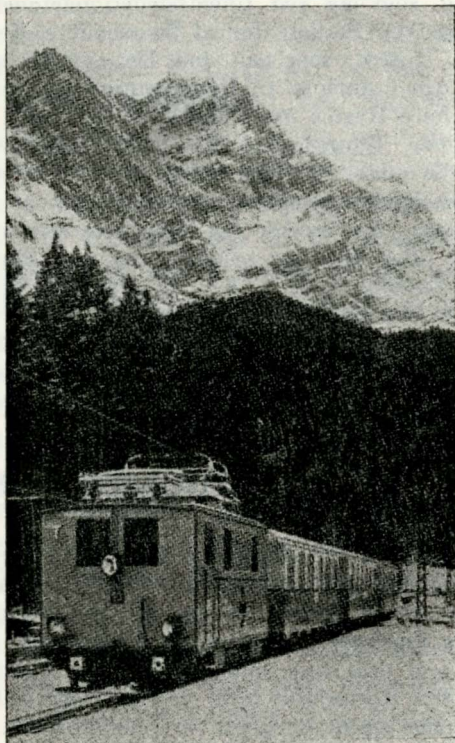
Ved Grainau forlader Banen Dalen, og Toget klatrer paa Tandhjulsbane op ad Bjergets Nordside forbi den smukke Eibsee — en af de bayriske Alpers Perler — til Station Eibsee. Fra denne gaar Banen paa Stigninger indtil 25 : 100 over huggede Klippeafsæter og Dæmninger videre til Riffelriss, og fortsætter herfra gennem en 4,5 Meter lang Tunnel, som munder ud ved Schneefernhaus paa Zugspitzplatformen 2650 Meter over Havet.

Banens anden Del — fra Platformen til Bjergets Top — Zugspitze — er 600 Meter lang med en Højdeforskel paa 300 Meter. Banen stiger altsaa 50 : 100 paa dette Stykke, en Stigning, som kun kan overvindes med en Hængebane. Denne har to Spor, d. v. s. to Bæretove, dannet af et endeløst Staalto, hvorpaa er fastgjort to Vogne, som hænger ned fra Tovet, og er anbragt saaledes, at den ene Vogn gaar op, naar den anden gaar ned, og afbalancerer derved hinnden. Turen gøres paa 4 Minutter. Hver Vogn har Plads til 25 Passagerer (staaende) og kan afgaa hvert 5. Minut og saaledes befordre 300 Personer op og ned i Timen. Fra Hængebanen har man en forunderlig Udsigt mod de snedækkede Alpetinder, som stiger op i Horisonten, jo højere man kommer.

Den bayriske Regering besluttede i 1928 at anlægge Banen og fastsatte en Byggetid paa 4 Aar. Men da der i 1930 skulde spilles Passionsskuespil i Oberammergau, blev det Ønske fremsat: at skaffe Banen færdig i det mindste til Zugspitzplatformen for at have noget nyt at byde de mange internationale Fremmede.

Banens Anlæg voldte store Vanskeligheder af

forskellig Art. Opmaalingen maatte foretages med foto-stereometriske Apparater, hvormed den ønskede Højdelinie lader sig fastlægge. En anden Vanskelighed var Bygningen af Tunnelen. Man har fra andet



Station Eibsee med Zugspitze i Baggrunden.

Tunnelbyggeri Erfaring for, at man i Kalksten kun kan naa 4 à 6 Meter frem om Dagen, saa det vilde være 900 Arbejdsdage eller 3 Aar, naar man kun borede fra en Ende. For at bringe Stigninger i den 4,5 km lange Tunnel med en Højdeforskel paa 1000 Meter ned var det nødvendigt at give den flere Krumninger, og disse lagdes saaledes, at de paa nogle Steder kom saa langt ud mod Bjergets Nordside, at man kunde bore Tunnelen fra tre forskellige Steder, og samtidig fik man i Tunnelens Udsigtsaabningen — Vinduer — som de kaldes. Men her stødte man paa den Vanskelighed at komme op paa Bjergets Side og begynde Boringerne. Man antog dertil bjergvante Folk, tildels Bjergførere, til at skaffe Adgang til de valgte Punkter paa den stejle Bjergskraaning, som intet Menneske havde betraadt. Da Forbindelserne var bragt i Stand, blev der ved Angrebepunkterne sprængt Huller til de nødvendige Tryklufsanlæg og Opholdsrum for 80 Arbejdere i hver. Der kom ialt 800 Mand i Arbejde.

Da der ikke fandtes Vand, maatte dette møjsommeligt tilføres fra Eibsee, men allerede den 1. Oktober blev en Hængebane til Transport af Materialer og Fødevarer taget i Brug.

Arbejdet forløb planmæssigt. Den 19. December 1929 blev Strækningen Garmisch-Eibsee taget i Brug, den 8. Februar fandt det sidste Tunnelgennembrud Sted, og den 9. Juli 1930 aabnedes Banen til Zugspitzplatformen. Herfra anlagdes en intermistisk

Hængebane, som toges i Brug den 20. Januar 1931. Denne havde sit Udgangspunkt ved Vindue 4; senere fulgte den egentlige Hængebane med Udgangspunkt fra Schneefernerhaus. Under Byggeriet opstod der ved Vindue 4 i en voldsom Storm en Brand, som bredte sig over hele Byggeanlægget og lagde det i Aske, hvoved 2 Mand indebrændte. Tunnelbyggeriet har i alt kostet 10 Mennesker Livet = 0,6 pr. km, hvilket Tal er meget lavt i Sammenligning med andre Tunnelbyggerier. Ved Gotthardtunnelen omkom 12, ved Simplontunnelen 4, ved Løtschbergtunnelen 2 og ved Hauensteitunnelen 1 pr. km. I Tunnelen er udgravet 85 000 m<sup>3</sup> Jord og bortsprængt 160 000 m<sup>3</sup> Sten. Hertil er medgaaet 197 800 kg Sprængstof og 2 579 772 kWt elektrisk Strøm. *crese.*

## DRIFTSSKADER PAA LOKOMOTIVETS FYRKASSE

Efter *Die Lokomotivtechnik* ved F. Spoer.

Paa Lokomotivkedlen er Fyrkassen den ømfindligste og samtidig den stærkest paavirkelige Del. Fyrkassens kasselignende Form med plane Flader er ugunstig for at modstaa Dampens Tryk, og dertil kommer, at Fyrkassens Varmebelastning er meget høj, idet 30—50 pCt. af Varmen, som Kedlen optager, tilføres denne gennem Fyrkassens Plader. Fyrkassens plane Væg- og Loftplader gør det nødvendigt at anbringe Forstærkninger og Afstivninger overalt, særlig er Støttebolte i et meget stort Antal fordelt over hele Fyrkassen. Dennes høje Varmebelastning og Materialets Art, der jo som oftest er Kobber, medfører, naar der danner sig Sten eller Slam i Kedlens Indre, meget skadelig Varmeophobning i Fyrkassens Materiale.

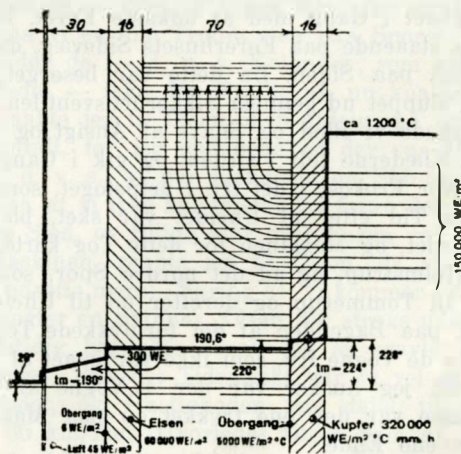


Fig. 1.

I Fyrkassen, hvor Temperaturen kan naa op over 1200 Grader, optager Væg- og Loftpladerne hovedsageligst ved Varmestraaling Varmemængder paa 150 000 til 180 000 V E/m<sup>2</sup>, hvilket er tilstrækkeligt til at fordampe 300 kg Vand m<sup>2</sup>. Undersøger man Varmens Forplantning gennem Fyrkassens Plader (Fig. 1), saa viser det sig, at der ikke opstaar nogen

overmaade høj Temperatur i Pladerne, naar disse er fri for Sten og Slam, da de rene Kobberplader udviser en Varmeledsevne af  $\approx 20\,000$  V E/m<sup>2</sup>; men er Pladerne belagt med Sten, formindskes denne i høj Grad, da Kedelstens Varmeledsevne kun er 2000 V E/m<sup>2</sup>. Der gives ogsaa Kedelsten (f. Eks. siliciumholdig Kedelsten), som kun leder 70 V E/m<sup>2</sup>. Det er særlig bemærkelsesværdigt, at det ikke alene er de faste Aflejninger, der virker skadeligt og kan medføre Fare, men ogsaa den løse Slam.

Det kommer dog ikke saa meget an paa Aflejringernes kemiske Sammensætning, som paa dens Tykkelse og Porøsitet. Man kan gaa ud fra, at Slam- og Stenlejninger grundet paa disses slette Varmeledsevne vil faa en betydelig højere Temperatur end Kedelvandet, og at Vandet, som indeholdes i Kedelstens Porer, vil fordampe og endog overhedes, saa Porerne fyldes med Heddamp, der som bekendt virker stærkt isolerende. I Fig. 2 er vist, at ved en 3 mm tyk Stenaflejring med en Varmeledsevne af 2000 V E/m<sup>2</sup> overhedes Fyrkassen og faar en Tem-

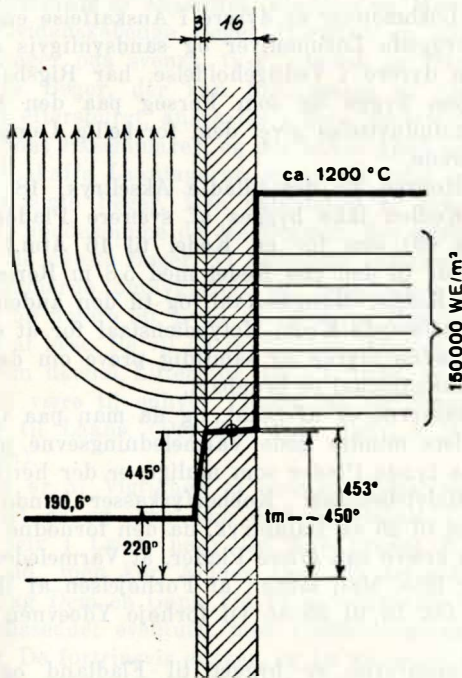


Fig. 2.

peratur af 450 Grader, medens Stenlagets Temperatur kun bliver 330 Grader. Ved et Damptryk af 12 Atm. er Vandets og Dampens Temperatur 190 Grader, men da Kedelstenen har en Temperatur af 330 Grader, vil Dampen i Stenens Porer faa samme Temperatur, d. v. s. den overhedes 140 Grader og virker isolerende, ligesom Luften i Porerne paa kendte Isoleringsstoffer.

Stenlagets isolerende Egenskaber forvolder den største Skade paa Fyrkassens Kobberplader. Ved høj Temperatur mister Kobberet noget af sin Styrke og Elasticitet; det bliver sprødt og tilbøjeligt til at revne. Som det fremgaar af Fig. 3, taber Kobber i Styrke fra 1400 kg/cm<sup>2</sup> ved en Temperatur af 225

Grader til kun 325 kg/cm<sup>2</sup>, naar Temperaturen kommer op paa 450 Grader. Dets Brudgrænse er saaledes sunket til en Fjerdedel. Med en Støttestolteafstand

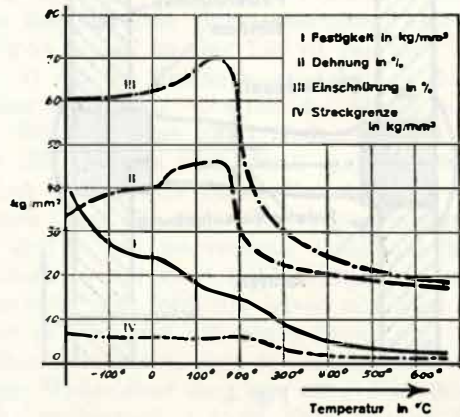


Fig. 3.

paa 90 mm og Fyrkassetykkelse paa 16 mm faas ved 12 Atm. Damptryk en Pladeanstregelse af 90 kg/cm<sup>2</sup>, men da Kobberets Brudgrænse ved 450 Grader er  $\approx 25$  kg/cm<sup>2</sup>, saa haves mere end tredobbel Sikkerhed. Den angivne Styrke af Kobberpladerne er som nævnt for Brud; de for Formændringer givne Strækgrænser ligger, som Kurven IV i Fig. 3 viser, paa omtrent 125 kg/cm<sup>2</sup>.

Overhedning af Fyrkassen paavirker ogsaa Støttestolte og Afstivninger. Man maa regne, at Støttestolteno indtil et kort Stykke fra Indskruningsstedet faar samme Temperatur som selve Fyrkassen, men Paavirkningen af disse er betydelig og naar ved ovennævnte Afstand og 12 Atm. Damptryk ca. 300 kg/cm<sup>2</sup>. Ved en Temperatur af 450 Grader i Materialet er Støttestolteno belastet meget nær Brudgrænsen, og knækker en Støttestolt, belastes Fyrkassaplade med 350 kg/cm<sup>2</sup>, d. v. s. over Brudgrænsen. Støttestoltenes Styrke kan forhøjes ved at tilsætte Mangan, hvoraf 5—6 pCt. forhøjer Styrken med 30 pCt., og man faar en Legering, der ikke mister saa meget af sin Styrke ved Varmepaavirkning; dog følger med denne Fordel den Ulempe, at de hurtigere tæres af Ilden, og Manganstøttestolteno anvendes derfor kun øverst i Fyrkassen.

Endvidere medfører Overhedning af Fyrkassen, at denne udvider sig meget stærkt i Forhold til Fyrkasseskappen. Fig. 4 viser et Udsnit af en Kobberfyrkasse med en Temperatur af 450 Grader, medens den af Staal fremstillede Fyrkasseskappe kun har en Temperatur af 190 Grader. Dette medfører, at Fyrkassen udvider sig mere end Fyrkasseskappen, og da Kobberets Udvidelseskoefficient er større end Staalets, fremkommer store Relativ-Forskydninger. Tænk man sig en Fyrkasse af Kobber, 1900 mm høj fra Bundrammen til Loftet, vil denne ved 450 Grader udvide sig 15,6 mm, hvorimod Fyrkasseskappens Staalplade ved 190 Grader kun udvider sig 4,6 mm; der bliver altsaa en Udvidelsesforskel paa 11 mm, som har til Følge, at Støttestolteno bøjes eller knækker, og Fyrkassens Samlinger paavirkes

for stærkt. En stor Procentdel af forekommende Støtteboltutætheder og -brud maa tilskrives Varmeophobning i Materialet. Et Bevis herfor er, at de fle-

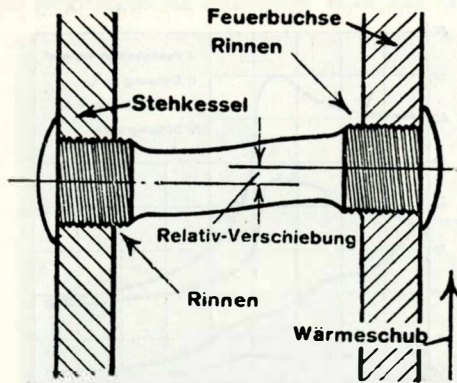


Fig. 4.

ste knækkede Støttebolte udviser et kort Brud, som kun kan forekomme i Kobber, naar det er skørnet af Varme. Et andet Bevis er dette, at Støtteboltsbrud næsten altid forekommer i Kedler, hvortil der bruges daarligt Fødevand. En tysk Ingeniør *Leitzmann* har efter 15 Aars Undersøgelser kunnet fastslaa, at naar Fødevandet var daarligt, har man maattet udskifte 3 Gange saa mange Støttebolte, som naar Fødevandet var godt.

Man ser saaledes af det her fremførte, at Overanstrengelse kan overskride den tilladelige Grænse paa Grund af Kedelsten- eller Slamdannelse. En anden væsentlig Ulempe ved Slam i Kedlen er, at Slam rives med Dampen og aflejrer sig i Overhede- ren og nedsætter dennes Effektivitet, eller til Glidere og Cylindre, hvor den forbinder sig med Olien og danner en yderst skadelig smerglende Masse, hvis Virkning end ikke den stærkeste Smøring kan opheve.

Til at modarbejde Kedelstensdannelse findes talrige Midler og Fremgangsmaader, saa det er unødvendigt at komme nærmere ind paa det. Det maa dog bemærkes, at der ved Brug af disse Midler i forstærket Grad fremkommer slammige Stoffer, der danner farlige Slamlag, thi Slammens isolerende Virkning er i Følge Slammens Karakter mindst lige saa skadelig som Kedelsten. Virkningen af disse Midler vil saaledes være illusorisk, naar ikke den dermed følgende Kedelsslam skaffes til Side.

Den forekommende Slammængde er — efter Fødevandets Beskaffenhed — større end man almindeligt antager. Med Vand af 20 Haardhedsgrader og et Forbrug af 8000 kg Vand i Timen dannes 3 kg Slam; efter 10 Timers Brug er der saaledes 30 kg Slam i Kedlen. Af denne Slammængde kan kun en Brøkdæl holde sig svævende i Vandet, den største Part af Slam-Partiklerne støder ved Vandets Bevægelser mod hverandre og forbinder sig til større Slam-Enheder, som synker til Bunds. Man maa tage i Betragtning, at Slam kun holder sig flydende i kort Tid og allerede efter 1 à 2 Timers Forløb bundfælder sig til en klæbrig, sammenhængende Masse, der ikke lader sig fjerne ved Udslamning. Derfor

bør Kedlen slammes saa ofte, at Slammen ikke faar Tid til at bundfælde sig; har man en hurtigvirkende Slamventil (se Lok. Tid. Nr. 19, 1932), kan man nøjes med en Udslamningstid paa 1 à 2 Sekunder, og der vil strømme ca. 20 Liter Vand ud, som indeholder over 3 kg Slam.

## NYE 4-CYLINDREDE KOMPOUND-LOKOMOTIVER

Til at fremføre svære Hurtigtog over Strækningen Berlin—Hamburg har de tyske Rigsbaner hos *Krupp* i Essen ladet bygge 2 Stk. 4-cylindrede Kompoundlokomotiver med 25 at. Damptryk. De bliver for Tiden undersøgt og prøvekørt paa Rigsbanernes Prøveanstalt i Berlin—Grünwald og ventes indsat i Driften sammen med Sommerkøreplanen.

Maskinen er af 2C1-Typen og svarer — fra regnet det høje Damptryk — i det væsentligste til de Lokomotiver, der haves af den Type. Endskønt de nye Lokomotiver er dyrere i Anskaffelse end tidligere byggede Lokomotiver og sandsynligvis ogsaa vil blive dyrere i Vedligeholdelse, har Rigsbanerne ladet dem bygge og som Forsøg paa den bedste Brændstofudnyttelse givet dem forskellig Længde af Kedelrørene.

Af Hensyn til det tilladte Akseltryk, 18 Tons, kunde Kedlen ikke bygges af sværere Plader end tidligere (20 mm for en Kedel til 16 Atm.) Man har derfor til den ene Kedel med 5,8 m Rørlængde anvendt Kobber-Manganstaal, og til den anden med 6,8 m Rørlængde Krom-Molybdænstaal for at opnaa den fornødne Styrke og samtidig prøve om det billigere Manganstaal er brugbart.

Fyrkasserne er af Staal, og da man paa Grund af Staalets mindre gode Varmeledningsevne maatte have saa tynde Plader som muligt, er der hertil anvendt Molybdænstaal. Kobberfyrkasser kunde ikke anvendes til 25 at. Damptryk, da den fornødne Styrke vilde kræve saa svære Plader, at Varmeledningen blev for lille. Man mener, at Forhøjelsen af Damptrykket fra 16 til 25 at. vil forhøje Ydeevnen 10 à 15 pCt.

Lokomotiverne er bygget til Fladland og har 2000 mm Drivhjul. De er beregnet til at køre 120 km/T. med 45 Vgl. Paa Grund af den gode Bevægelighed i Kurver, man har opnaaet med andre Lokomotiver af denne Type, har man anvendt samme Konstruktionsforhold som tidligere; den forreste Truck kan sideforskydes 50 mm til hver Side, og den bagerste 80 mm, medens de koblede Hjul er styrede fast i Rammen, men Hjulflangerne er drejet noget tyndere. Lokomotivet er 23,9 m langt over Pufferne og medfører 32 m<sup>3</sup> Vand og 10 t Kul. Tjenestevægten af selve Lokomotivet med 9 m<sup>3</sup> Vand i Kedlen er 106 t. Paa Prøveturene opnaades en Kedelydelse af 2 100 H.K. og en Hastighed af 150 km/T.

Mr. Steam.

## VORE BIBLIOTEKER

Det er ret strenge Tider for det af Personalet selv gennem saa mange Aar til saa megen Glæde og Udbytte opretholdte Bibliotek (sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek) (og det samme gælder sikkert Datterbiblioteket for Jylland og Fyn). Hovedgrunden hertil er den, at Tilgangen af nyt Personale til Statsbanerne er saa godt som standset, saaledes at Afgang i Medlemstallet ikke mere regelmæssigt erstattes. I Forhold til Personalestyrken er Medlemstallet efterhaanden blevet altfor ringe.

Det vilde imidlertid være Synd og Skam, om det uvurderlige Gode, som det er for Personalet at raade over et stort og rigt udstyret Bibliotek, skulde fortabes. Og vi beder derfor alle, der interesserer sig for Læsning, om at støtte Biblioteket saa godt som muligt, helst ved at skaffe Biblioteket nogle nye Medlemmer.

Vort Bibliotek er ypperligt udstyret, et af de største og bedste i Landet. Saa godt som al dansk Skønlitteratur er anskaffet, desuden en Mængde populær-videnskabelige Bøger (foruden en stor Samling Bøger paa svensk, tysk, engelsk og fransk).

Nye Bøger, der kan forudsættes at ville blive stærkt efterspurgt, anskaffes i flere, undertiden i en halv Snes Eksemplarer, og der bliver gjort alt muligt for at skaffe Laantagerne ogsaa de sidst udkomne stærkt søgte Bøger. Men naturligvis er det umuligt helt at imødekomme de Medlemmer, der udelukkende søger de nyeste Bøger. Vi henstiller indtrængende til Medlemmerne omhyggeligt at gennemlæse Katalogerne og notere op, hvad de og deres Familie kunde ønske at læse. De vil da se, hvilken Rigdom af hidtil for Dem ukendt Litteratur, De vil finde, og hvor let det vil være til enhver Tid at faa de paagældende Bøger til Laans. (Der kan faas indtil 4 Bøger ad Gangen).

Det er af Vigtighed at betragte Biblioteket, som det, det er og ikke som et Læseselskab. De staar Dem selv i Lyset, naar De ikke bruger Kataloget fuldt ud, men kun holder Dem til det sidste Tillæg. Tag Dem en Gang Tid til at udarbejde en Requisitionsseddel eventuelt med Understregning af de Bøger, De fortrinsvis ønsker, og De vil se, at De altid faar Bøger, der er til Glæde for Dem selv og Deres Familie. Er der Bøger, De ganske særligt ønsker, og de ikke straks kan leveres, er det hensigtsmæssigt at lade Dem tegne for disse. (Man kan tegne sig for 2 Bøger ad Gangen.)

*Rolf Harboe,*

p. t. Formand for det sjælland-falsterske Bibliotek.

## HIST OG HER

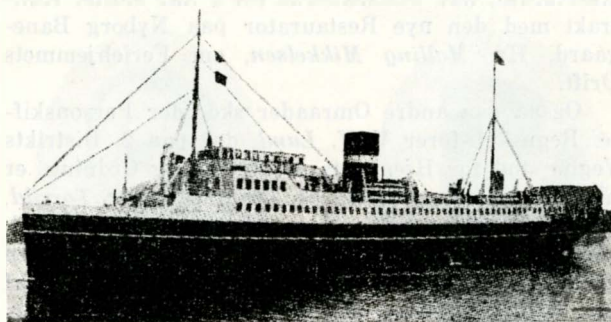
I Pressen kan man daglig se Omtale af S-Banen, Nærtrafikbanen, og bl. a. erfarer man lidt om Hastigheden paa Strækningen saavel som om de kortvarige Ophold paa Stationerne, der skal være ca. 15—30 Sekunder. Vi ved af Erfaring, at baade

paa Metroen i Paris og paa S-Bahn i Berlin er Opholdene meget korte, men om disse korte Ophold ogsaa kan gennemføres herhjemme er et Spørgsmaal, thi man vil byde det rejsende Publikum her mere Komfort eller Bekvemmelighed, hvorved sandsynligvis megen kostbar Tid vil gaa tabt. Vi tænker paa, at det er Meningen at anbringe flere Siddepladser i Vognene, hvorved det bliver vanskeligt i kort Tid at komme ud, i Modsætning til Udlandet, hvor det kan gaa rask, fordi man kun har Siddepladser i Vognenes Sider. Om det med den ringe Køretid (21,5 Min. Kh.—Kl.) bliver muligt at vinde Tid, skal vi paa nærværende Tidspunkt ikke udtale os om, men det er vist ikke meget sandsynligt, og da navnlig ikke fordi der bliver adskilligt flere Stationer end nu paa den korte Strækning.

Storstrømsbroen, som vi efterhaanden har faaet mange Meddelelser om, kan efter Forlydende snart ventes paabegyndt, i hvert Fald omtalte Finansminister Bramsnæs i sit Radiointerview forleden, efter sin Hjemkomst fra England, at ogsaa Broen havde været med i de Forhandlinger, der var ført i England, og at baade den og de øvrige Ting, der havde været forhandlet om, forhaabentlig vil blive ratificeret inden Udgangen af denne Maaned.

Paa Juelsmindebanelen kørte forleden et af de nye Diesellokomotiver, der var tilkaldt som Hjælpemaskine, ind i Bagenden af det Tog, det skulde hjælpe. Det var en *Montor Mierland*, der *nylig var ansat* ved Banen. Bremserne svigtede, men det maa antages, at en erfaren Lokomotivmand havde undgaaet Sammenstødet.

Naar den nye Færge til Storebæltsoverfarten, »Sjælland«, bliver sat i Drift, er det Hensigten, at man vil overføre saavel 2. som 3. Klasses Vogne, hvorved Publikum ved at sikre sig Pladsbillet kan være sikker paa sin Plads paa Rejsen mellem København og Strib.



Fra Begyndelsen af denne Maaned blev Statsbanernes nye Motorskib til Kalundborg—Aarhus Ruten, »Jylland«, sat i Drift. Det har Plads til 45 Biler og ca. 1200 Passagerer og er Søsterskib til »Kalundborg«, som i længere Tid har gaaet paa Ruten.

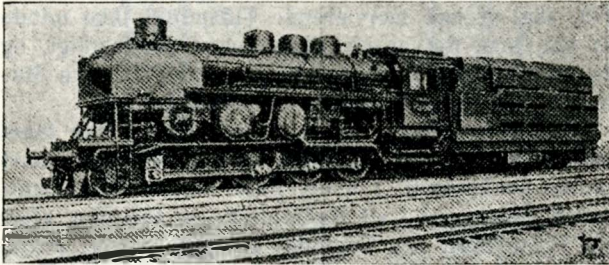
Der er indført 3. Klasses Sovevogne i Frankrig paa Ruten Paris—Nizza. Vognene er af lignende Type som dem, der gaar i Danmark. Dersom Forsøget falder godt ud, menes det, at Arrangementet vil blive udvidet til at omfatte andre Ruter i Frankrig.

Der er forleden i *Bogota i Colombia* indtruffet en

stor Jernbaneulykke, hvorved 30 Mennesker dræbtes og ca. 100 saaredes. Ulykken skete ved Stationen *Ventaquemada*, hvor en hel Togstamme knustes ved Afsporing.

Statsbanerne vil fra 15. Maj overtage Bilruterne Aarhus—Hadsten—Randers og den dermed korresponderende Rute Skanderborg—Sabroe under Forudsætning af, at Statsbanerne faar Koncession.

Statsbanerne har arrangeret en Fællesrejse pr. Ekstratog til Berlin, Wien, Prag og Budapest. Til Turen har der tegnet sig 32 Deltagere.



Vi præsenterer her et af de tyske Rigsbaners nyeste Ekspreslokomotiver, der med sine 2000 H. K. kan præstere en Hastighed af 110 km i Timen. Det er et Turbinelokomotiv, og Dampen udstødes ikke i den frie Luft, men vender tilbage til en Kondensator.

### KNUDSHOVED FERIEHJEM

Statsbanernes Feriehjem paa Knudshoved aabner Sæsonen den 18. Juni, og Meddelelse om, at man kan indsende Anmodning om Ophold paa Feriehjemmet, er udsendt fra Generaldirektoratet.

Efter at Feriehjemmets hidtidige Restauratør, Hr. *Alj. Nielsen*, har overtaget Fredericia Banegaards Restaurant, har Statsbanerne for i Aar sluttet Kontrakt med den nye Restauratør paa Nyborg Banegaard, Hr. *Malling Mikkelsen*, om Feriehjemmets Drift.

Ogsaa paa andre Omraader sker der Personskifte. Regnskabsfører *V. V. Lund*, der paa 2. Distrikts Vegne stod for Hjemmets Montering og Ordning, er nu Pensionist og afløst af Regnskabsfører *Torrild*, og alle Knudshoved-Gæsters gode Ven, Opsynsmand, Matros *Albrechtsen* er ikke mere »ved Flaget«, han nyder sin Pension i Nyborg og er blevet afløst af fhv. Matros *Madsen*, der tidligere var paa Halskov.

Men alle Personskifter til Trods føres Feriehjemmet videre i Overensstemmelse med dets gode Traditioner.

Pensionsprisen er den samme som i Fjor, nemlig 3 Kr. 25 Øre daglig pro persona; for Børn indtil 12 Aar er Betalingen dog kun 2 Kr. 25 Øre daglig pr. Barn. Udenfor Skoleferien nedsættes Betalingen i Dagene fra den 18. til den 30. Juni inkl. og fra den 20. til den 27. August inkl. til henholdsvis 3 Kr. og 2 Kr. Forplejningen er den samme, dog med den lille Forandring, at der nu i Pensionsprisen er indbefattet en Kop Aftenkaffe, hvilket Gæsterne vistnok vil sætte Pris paa.

Herefter staaer det saa til vore Læsere, om de ønsker at gøre Brug af det gode og billige Tilbud. Paa Grund af Valutaforholdene vil der sikkert ikke blive saa mange Udenlandsrejser i Aar som i tidligere Aar, og der kan derfor ventes forøget Besøg paa Knudshoved. Man bør derfor melde sig i god Tid.

Endvidere er der en lille praktisk Ting, som vi beder erindret: Har man sikret sig Plads paa Feriehjemmet, men bliver forhindret i at benytte den, bør det straks meddeles til Generaldirektoratet, da ingen Plads bør staa ubenyttet.

Endelig gør vi opmærksom paa, at Generaldirektoratet i de senere Aar har givet ogsaa pensionerede Tjenestemænd og deres Hustruer Adgang til Feriehjemmet paa de Tider, hvor der ikke er fuldt belagt, d. v. s. i Juni og de sidste 2—3 Uger i August.

### DØDSFALD

Forhenværende Maskindirektør ved Statsbanerne *Otto Busse* er Natten til Søndag den 16. April afgaaet ved Døden. En stor Del af den nuværende Generation af Lokomotivmænd kender ikke den Afdøde, der havde været ansat ved Banerne i ca. 34 Aar, fra 1876 til 1910, da han ret pludselig fik sin Afsked, hvilket skyldtes, at han ikke paa tilstrækkelig økonomisk Maade havde varetaget Statsbanernes Interesse. Imidlertid skyldtes det ham, at Statsbanerne i Krigens travle Tid kom saa godt over denne vanskelige Periode, fordi der i hans Tid var anskaffet saa meget Materiel, der nu blev Brug for. Busse var i mange Henseender Banerne en god Mand: han indførte bl. a. Dampopvarmningen af Togene og Vacuumbremserne, som vi endnu kører med, men som paa det Tidspunkt — sidst i Halvfemserne — var et stort Fremskridt. Denne gamle Jernbanemand viste ofte sin Interesse for Banerne ved i Blade at skrive maskintekniske Artikler, hvilket viser os hans levende Interesse saa højt oppe i Aarene. Vi vil mindes den nu afdøde for hans rige Initiativ, hvorved Statsbanerne, saavel maskinteknisk som sikkerhedsmæssigt, stod paa et højt Stade — i *Modstætning til nu*.



### 25 AARS JUBILÆUM

Efternævnte har den 1. Maj været ansat 25 Aar ved de danske Statsbaner.

Lokomotivfører *C. Kruse*, Strandvej 50, 1., Korsør, blev ansat som Aspirant i Korsør og blev den 1. Maj 1908 forfremmet til Lokomotivfyrbøder og kom til Gedser, hvor han var 1 Aar, kom saa til Slagelse og var der i 2 Aar, blev forflyttet til Korsør, hvor Kruse blev forfremmet til Lokomotivfører 1. Oktober 1920, og har været der siden.



Vi, som til daglig har lært Jubilaren at kende, ser i ham en rolig og god Kammerat, der til enhver Tid passer sin Gerning som en pligtopfyldende Lokomotivmand.



C. Kruse.

Korsør Lokomotivfører-Afdeling bringer Jubilaren de hjerteligste Hilsener og Lykønskninger paa Højtidsdagen og for Fremtiden, og med Ønsket om, at du endnu i mange Aar maa kunne udføre din Gerning.

Tak for de svundne Aar og Held og Lykke i Fremtiden.

A. G.

Lokomotivfører M. E. Larsen, Nørresøgade 32, 3., Esbjerg, ansattes som Haandvk. paa Aarhus Værksted d. 1. Marts 1908 og som Lokomotivfyrbøder den 1. Maj samme Sted.

Forfremmedes til Lokomotivfører den 1. Oktober 1920 med Station i Esbjerg, hvor han siden har forrettet Tjeneste.

Larsen er en interesseret Organisationsmand, en god Kammerat og en dygtig og pligtopfyldende Lokomotivmand, som vi bringer de bedste Ønsker for Dagen og Fremtiden.

H. C.



O. E. J. Dahlin.

Lokomotivførerne J. C. R. A. Hansen, Sommerstedgade 25, 4., O. E. J. Dahlin, Dannevirkegade 25, 4.

Lokomotivfører Hansen, der var paa Værkstedet i Kbh., kom ved sin Ansættelse som Lokomotivfyrbøder i 1908 til Nyborg, men forflyttedes kort efter til København, hvor Jubilaren siden har været stationeret.

Lokomotivfører Dahlin begyndte paa Værkstedet i Kbh. i 1907, blev ansat som Lokomotivfyrbøder i 1908 paa Gb., derefter forflyttet til Kk. Ved Personbanegaardens Aabning fulgte Dahlin med til Gb., hvor han siden har været stationeret.

Afdeling 1 sender de 2 udmærkede Kolleger en hjertelig Lykønskning paa Jubilæumsdagen med Tak for de svundne 25 Aar samt de bedste Ønsker om fortsat Held og Lykke for Fremtiden.

L. C. C.



M. J. Voldum.

Lokomotivfører M. J. Voldum, Fredensgade 12, Struer, begyndte paa Værkstedet i Nyborg, blev senere forflyttet til Esbjerg. Forfremmet til Lokomotivfyrbøder i Struer, under Genforeningen konstitueret i Vamdrup og forfremmet d. 1. Oktober samme Sted, den 1. November forflyttet tilbage til Struer.

Afdelingen sender dig herved de bedste Ønsker paa Jubilæumsdagen med Tak for godt Samarbejde og Held og Lykke i Fremtiden.

C. H.



J. Raben.



Mich. Nielsen.

Lokomotivførerne J. Raben, Jyllandsgade 29, 2., og M. Nielsen (Emp), Fasanvej, i Fredericia.

J. Raben ansattes som Lokomotivfyrbøder i Skandeborg, var derefter en Del Aar som Rangerfører i Vejle og kom ved sin Udnævnelse til Lokomotivfører til Fredericia, hvor han sikkert ønsker at forblive.

M. Nielsen ansattes som Lokomotivfyrbøder i Struer, kom efter Ansøgning til Fredericia, hvor han udnævntes til Lokomotivfører den 1. Oktober 1920.

Begge Jubilarer er pligtopfyldende og noble Lokomotivmænd, der med Interesse udfører deres Gerning indenfor Etaten, og begge er interesserede Organisationsfæller, der aldrig svigter til Afdelingens Møder.

De fredericianske Lokomotivmænd ønsker Eder hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen med en Tak for Aarene, der svandt, og med Haabet om, at vi endnu i mange Aar maa se Eder iblandt os.

Held og Lykke paa Dagen og i Fremtiden.

Lb.

Lokomotivfører *J. C. Hjorthøj*, Jægergaardsgade 128, Aarhus, begyndte paa Centralværkstedet i Aarhus. Ved sin Ansættelse som Lokomotivfyrbøder kom Hjorthøj til Ribe, derfra til København for allerede Aaret efter at komme til Aarhus Ø., hvorfra han ved Genforeningen forfremmedes til Lokomotivfører i Vamdrup, kom tilbage til Aarhus H. 1926.

Hjorthøj er en god Organisationsmand, hvis Interesser strækker over større Felter, end lige hvad der angaar Jernbanen, dette forhindrer dog ikke, at Hjorthøj er punktlig og pligtopfyldende i sin Gerning som Lokomotivfører.

Hjorthøj er blandt de Lokomotivførere, der den 1. April fejrede de 25 Aar ved en Fest i Aarhus.



*G. Raarup.*



*J. C. Hjorthøj.*

Lokomotivfører *G. Raarup*, Baunes Plads 4, 1., tv., Aarhus, begyndte paa Centralværkstedet i Aarhus, kom ved sin Ansættelse som Lokomotivfyrbøder den 1. Maj 1908 til Frederikshavn, blev Aaret efter forflyttet til Aarhus H., hvor han blev til 1920, da han forfremmedes til Lokomotivfører i Brande. Da Herning blev Strækingsdepot blev Raarup blandt de første Lokomotivførere, der stationeredes her. I 1296 kom han tilbage til Aarhus H. Raarup er en god Kollega og Organisationsfælle. Da der i Aarhus skulde uddannes nogle Lokomotivførere til Motortjeneste, var Raarup blandt disse og har siden været beskæftiget med Motortjeneste. Raarup er blandt de Lokomotivførere, der den 1. April fejrede de 25 Aar ved en Fest i Aarhus.

Aarhus Lokomotivafdeling sender begge sine Jubilarer de bedste Ønsker paa Jubilæumsdagen og ønsker, de endnu i mange Aar maa være mellem os.

J. B.



*T. I. Kristensen.*

Motorførerne *T. G. Christensen*, Granvej 5, og *J. C. Ulstrup*, Brovej 8, Viborg, er begge overgaaet fra Trafikafdelingen, men har de sidste Aar gjort Tjeneste som Motorførere i Viborg. Alle vi, der arbejder sammen med Jubilarerne, kender dem som gode Kammerater, der varetager deres Gerning paa bedste Maade.

Motorførerafdelingen i Viborg bringer herved Jubilarerne sin hjerteligste Lykønskning og Tak for de svundne Aar med Ønsket om, at Jubilarerne endnu i mange Aar maa varetage deres Gerning.

Held og Lykke i Fremtiden.

*K. M. N.*

#### NYE SKULDERDISTINKTIONER

I de sidste Dage er der til Personalet udleveret Kategorimærker — en S.-Maskine — som i Henhold til det nye Uniformsreglement skal findes i Lokomotivmændenes Skulderdistinktioner. De paagældende Mærker skal anbringes i Distinktionen med Skorstenen ind mod Halsen og Hjulene fremefter, og for Lokomotivførernes Vedkommende med Stjernen under Lokomotivet.

#### DØDSFALD



*L. P. Jespersen.*

Fredag den 24. Marts afgik Lokomotivfører *L. P. Jespersen*, Thisted, ved Døden efter et kort Sygeleje.

Med Lokof. Jespersen er en dygtig Lokomotivfører og et udmærket Menneske gaaet bort, afholdt af alle, han kom i Berøring med, tjenstvillig som faa og i Besiddelse af gode Evner var han til Nytte og Glæde for mange Mennesker, aldrig gik man forgæves til ham om Raad og Bistand, og samtidig en interesseret Organisationsmand, Formand for sin Afdeling, ligesom han var kendt fra Kongresserne for sit store Arbejde for Lokomotivmændenes Sag, var han en Pryd for sin Stand og samtidig Jernbanen en god Mand.

Lokomotivfører Jespersen blev begravet paa Vestre Kirkegaard i Thisted den 30. Marts. Et stort Følge med flere Faner paraderede ved Kisten, ligesom mange Afdelinger havde sendt Krans til hans Baare. Efter at Præsten havde holdt en trøsterig Tale, blev Kisten baaret til Graven af Lokomotivmænd, og efter Jordpaakastelsen blev der holdt Tale af Repræsentant fra Hovedbestyrelsen, Hr. Rosenkilde Laursen, som takkede Jespersen for, hvad han havde været for os som Menneske og for sin Trofasthed mod sin Organisation, ligesom han, medens Fanerne sænkedes, udtalte: Et Ære være dit Minde.

### FERIEHJEMMET

Søndag den 21. Maj slaar vi atter Dørene op for Feriehjemmets Herligheder, klar til at modtage Gæster fra alle Egne af Landet.

I den Anledning henstilles det til Medlemmerne at fremsende Bestilling paa Ophold saa tidlig som muligt. Bestillinger maa indeholde nøje Oplysning om Antal Personer og for Børns Vedkommende tillige Alder, om det er Medlemmer af D. L. F. eller fremmede, der søges Ophold for. Det maa nøje angives, naar Gæsterne ankommer til Kalundborg, for at Afhentning kan ske rettidigt.

Bestilling bedes sendt til Foreningens Kontor, Reventlowsgade 28, København V., under Mærke »Feriehjemmet«.

Pensionspriserne er de samme som tidligere Aar; men man skal dog oplyse, at Gæster, som tager Ophold i Tiden mellem 21. Maj og 24. Juni samt i Tiden mellem 15. August og Lukkedagen vil faa en Nedsættelse af Pensionsprisen paa 10 pCt.

Husk at alle Bestillinger skal ske skriftlig for at forebygge Fejltagelse.

P. U. V.  
G. O. F. Lund.

### TAK

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum. En særlig Tak til Kolleger og Medansatte ved Depotet i Tønder.

I. M. Jensen, Tønder.

Min bedste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Graves P. Gravesen.

Min bedste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

C. P. Morgen.

Min hjerteligste Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Vilh. Hveger, Helsingør.

Motor- og Lokomotivpersonale i Tønder bedes modtage min hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lokomotivfører Anders Andersen.  
Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.  
H. K. Hinge.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved vor afdøde Fader, Lokomotivfører A. C. Kjølhedes 25 Aars Jubilæum.

Karl og Emmy Kjølhede.

En dybtfølt Tak til alle, der deltog i Jubilæumsfesten eller paa anden Maade bidrog til at gøre Jubilæumsdagen til en uforglemmelig Festdag for os.

En særlig Tak til Lokomotivmestrene i Aarhus for den udstrakte Tjenestefrihed, der gjorde det muligt, at saa mange Lokomotivmænd kunde deltage i Jubilæumsfesten.

Jubilæarerne af 1. April og 1. Maj 1933 i Aarhus.

Jeg beder alle — baade nær og fjern, som glædede mig paa min Jubilæumsdag og bidrog til at gøre den til en Mindedag, som jeg aldrig vil glemme — om at modtage min hjerteligste Tak.

F. C. Døssing, Lokomotivfører, Gb.

Min hjerteligste Tak for den store Deltagelse ved min kære Mand og Fader, Lokomotivfører L. P. Jespersens Død og Begravelse; Tak til de forskellige Afdelinger for de tilsendte Kranse og Tak til Hr. Rosenkilde Laursen for de smukke Ord ved Graven.

Kirstine Jespersen og Børnene.

Min hjerteligste Tak for den udviste Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lokomotivfører N. J. P. N. Kvist.

## Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførererkredsen.

Thisted. Formandens Navn og Adresse rettes til: N. M. Frederiksen, Skolegade 15, Thisted.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Struer. For Repræsentanten for Feriehjemmet rettes Adressen til: Jyllandsgade 44, 1.

## Personalia

Afsked fra 30.—6.—33:

Lokomotivførerne H. P. V. Rønne, Kalundborg, J. Jørgensen, Kalundborg, H. V. Vigholt, Kbhavns Godsbgd., med Pension (min. Afsked).

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Februar Maaned 1933 samt i Tidsrummet April—Februar 1932/33 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1931/32 i runde Summer.

	Februar Maaned 1933*)		1933	
	Kalkulatorisk	1932	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	2 440 000	2 520 000		80 000
Gods- og Kreaturbefordring .....	2 660 000	3 170 000		510 000
Postbefordring .....	410 000	470 000		60 000
Andre Indtægter .....	310 000	280 000	30 000	
<b>Drifts-Indtægter ialt .....</b>	<b>5 820 000</b>	<b>6 440 000</b>		<b>620 000</b>
<b>Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..</b>	<b>8 070 000</b>	<b>8 800 000</b>		<b>730 000</b>
<b>Drifts-Overskud .....</b>	<b>÷2 250 000</b>	<b>÷2 360 000</b>	<b>110 000</b>	

	April—Februar 1932—33*)		1932—33	
	Kalkulatorisk	1931—32	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	40 600 000	45 850 000		5 250 000
Gods- og Kreaturbefordring .....	34 610 000	43 680 000		9 070 000
Postbefordring .....	5 040 000	5 650 000		610 000
Andre Indtægter .....	3 910 000	3 490 000	420 000	
<b>Drifts-Indtægter ialt .....</b>	<b>84 160 000</b>	<b>98 670 000</b>		<b>14 510 000</b>
<b>Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..</b>	<b>94 490 000</b>	<b>101 610 000</b>		<b>7 120 000</b>
<b>Drifts-Overskud .....</b>	<b>÷10 330 000</b>	<b>÷2 940 000</b>		<b>7 390 000</b>

\*) Anm. For hele Finansaaret er Afskrivningen 9 970 000 Kr. og Forrentningen 18 450 000 Kr.



**Albani Bryggeri**

Afdeling:

**Slotsbryggeriet's**

Husholdningsøl og Skibsøl i original pasteuriseret Aftapning saavel paa Hel- som Halvflasker, samt Slots-Apollinaris og Slots-Citronvand er bedst.

**Brug Svendborg Eksport Mi-Co.**

ERMOL

**fin, frisk og fyldig!**

**Drøjere i Brug og mere velmagende.**

**Blomsterforretning**

H. Dannenberg.

**Blaagaardsgade 25**

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erhoder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

**TANDLÆGE**

**S. A. MARTENSEN**

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—8 og 6—7  
Lørdag 10—2.

Telf. Vester 3330.

**Enghave Plads 6**

**LØVE  
MARGARINE**



**FINESTE  
KVALITET  
TIL BORDBRUG**

**STØT VORE ANNONCØRER!**

**Helsingør Vin-Kompagni.**

Udsøgte Vine og Spirituosa.

Telefon 929.

Tandlæge

**FRK. SØRENSEN**

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 906.

*Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. April.*

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. 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:

Reventlowsgade 28, København V.

Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20 541.