



Nº 16

20. August 1940

40. Aargang

HUSVAGTORDNINGEN VED STATSBANERNE

Omkring Midten af Juli Maaned fremkom der fra forskellige Byer Meddelelse om, at Personalet blev beordret til Husvagtjeneste paa Statsbanernes Omraade, hvilken Vagttjeneste skulde besørges udover den normale Tjeneste. I visse Tilfælde skulde de forblive paa Tjenestestedet i et Antal Timer efter at have udført deres Dagsgerning, i andre Tilfælde laa Vagttjenesten separat. Da man ikke var helt klar over, hvad Meningen var med disse Vagttjenester, der var nemlig ikke givet de paagældende nogen som helst Instruktion om, hvad de skulde foretage sig, rettedes der som nævnt Henvendelse til Organisationerne, og det viste sig, at det samme var Tilfældet i de andre Jernbaneorganisationer.

Den omtalte Husvagtordning har sin Hjemmel i en Lov, Rigsdagen vedtog den 6. Juli, ved hvilken der foretoges visse Rettelser i den i Marts d. A. vedtagne Lov om Foranstaltninger til Beskyttelse af Følgerne mod Luftangreb. Vi citerer det Stykke, som har Interesse i det heromhandlede Spørgsmaal:

„Personer, der som Tjenestemænd eller paa anden Maade er beskæftiget i Statens eller Kommunens Tjeneste eller i koncessionerede Virksomheder, er pligtige til uden Vederlag at taale den Udvidelse af deres normale Arbejde, der maatte blive paabudt ved Gennemførelsen af Luftbeskyttelsesforanstaltninger. Bestemmelserne i Lov Nr. 119 af 7. Maj 1937 om Forbud mod Overarbejde finder ikke Anvendelse paa denne Tjeneste. Ministeren kan bestemme, at der — hvor særlige Grunde taler derfor — til de paagældende Personer skal ydes et særligt Vederlag, der afholdes af de Myndigheder m. v., der udreder deres Lønninger.“

Forslaget til denne Lov blev fremsat i Folketinget den 12. Juni, og der var da knyttet følgende Bemærkninger dertil:

„Under Hensyn til, at en Luftværnstillstand eller det Beredskab, som visse Tjenestegrene inden for Luftbeskyttelsen maa opretholde, selv om Luftværnstillstand ikke maatte være erklæret, vil medføre en ganske ekstraordinær Tjenesteydelse af de paagældende Tjenestemænd m. v., har Indenrigsministeriet anset det for rettest at søge fastslaet de paagældendes Pligt til at deltage i dette Arbejde uanset gældende Bestemmelser om Arbejdstid, Afspadsering af Overarbejde o. l.

Under Hensyn til det ekstraordinære Arbejde og Ansvar, der i saadanne Situationer paahviler de enkelte Tjenestemænd m. v., har man derhos fundet det rettest at søge tilvejebragt Hjemmel for Ydelse af et særligt Løntillæg til de paagældende, idet man dog samtidig suspenderer de gældende Regler om Overarbejdsbetaling, der ikke findes at burde anvendes i en Situation som den heromhandlede.“

Det er de her anførte Bestemmelser, som har givet Statsbanerne Bemyndigelse til at paalægge Personalet eventuel Udvidelse af deres Arbejde, hvis noget saadant bliver nødvendigt til Gennemførelse af de paabudte Luftbeskyttelsesforanstaltninger. Denne Lovændring har saavidt os bekendt ikke været omtalt i Dagspressen; der var som Følge deraf intet at sige til, at Personalet stod noget uforstaaende. Man var vel klar over, at det drejede sig om Foranstaltninger af beskyttelsesmæssig Art, men da de givne Anordninger var højst uensartede de forskellige Steder, og der ikke var givet nogen som helst Meddelelse om, hvad man i det hele taget skulde foretage sig, blev

Spørgsmaalet rejst inden for de 4 Jernbaneorganisationer, og det kom den 30. Juli til Forhandling i Generaldirektoratet, hvor det viste sig, at vor øverste Administration saa paa hele Spørgsmaalet paa en saadan Maade, at Organisationernes Tilslutning blev opnaaet.

Det var Generaldirektoratets Opfattelse, at i Almindelighed maatte man ude omkring paa Stationerne og ved Maskindepoterne kunne ordne Husvagtspørgsmaalet uden Tilkaldelse af særlige Folk. I de større Byer er der jo Personale til Tjeneste Døgnet rundt, og i de mindre Byer bor der vel sagtens Folk saa nær op ad Tjenestestedet, at man heller ikke dér behøver at tilkalde særlige Vagter. Ud fra denne Betragtning skulde en Særordning i det væsentlige kun træffes for Administrationskontorerne og Værkstederne. I denne Forbindelse blev det oplyst, at man i Generaldirektoratet har ordnet Spørgsmaalet ad Frivillighedens Vej: de i selve Administrationsbygningen boende overtager Husvagtstjenesten, indtil de, som har meldt sig frivilligt, kommer til Stede snarest muligt, efter at der er blæst Luftalarm.

Organisationernes Repræsentanter hævdede det principielle Standpunkt, at Vagttjenesten, de Steder hvor der er Personale til Tjeneste hele Døgnet, bestrides af det tjenestegørende Personale, og at man øvrige Steder, hvor der skal være Husvagter, fordeler Vagttjenesten mellem de flest mulige. Desuden krævede Organisationerne Instruktioner for Husvagterne, ligesom der maatte sørges for deres nødvendige Udstyrelse.

Efter at Spørgsmaalet var debatteret, erklærede Generaldirektoratet sig indforstået med, at Husvagtstjenesten overalt først og fremmest beregnes udført af det tjenestegørende Personale — hvortil for Lokomotivpersonalets Vedkommende henregnes dem, som har Reserve ved Depotet eller udfører Rangertjeneste paa paagældende Tidspunkt — og at der kun tilkaldes særlige Vagter i de Tilfælde, hvor der ikke findes Personale i Tjeneste. Hvad Maskindepoterne angaar, skal dette forstaas saaledes, at der ikke skal være særlig Husvagt, hvis der f. Eks. er Remisearbejdere til Tjeneste om Natten. Der blev yderligere givet Tilsagn om fornøden Instruktion om, hvad der i givet Tilfælde skal udføres. Ogsaa den nødvendige Udstyrelse vil der blive sørget for.

Ved Generaldirektoratets Stilling skulde dette Spørgsmaal nu komme ind i en saadan Gænge, at Personalet maa kunne tage de Byrder, som eventuelt vil komme, i Bevidstheden om, at det er Forholdene, der direkte har krævet visse særlige Foranstaltninger, og det maa nu haabes, at der ikke skulde vise sig særlige Vanskeligheder ved Vagttjenestens Gennemførelse.

SPRINKLERANLÆG

For nogen Tid siden er der tilendebragt Installation af aut. Sprinkleranlæg (Brandbeskyttelses anlæg) i Lyntogsremisen ved Helgoland og den nye Lyntogsløftehal ved Centralværkstederne i København. Det nye Motorværksted med Vognhal i Aarhus skal brandsikres paa tilsvarende Maade. Da saadanne Anlæg er noget nyt, bringer vi en Omtale deraf.

Et Sprinkleranlæg er et Brandslukningsanlæg, der automatisk og øjeblikkeligt overøser det Sted i en sprinklet Bygning, hvor en Brand opstaar, med Vand. Da Branden angribes straks ved dens Opstaaen, har den meget ringe Mulighed for at brede sig. I de fleste Tilfælde slukkes Branden da ogsaa saa at sige øjeblikkeligt, hvorfor Brandskade og Driftsafbrydelse indskrænkes til et rent Minimum. Anlæggenes Driftssikkerhed og Slukningsevne bevises vel bedst ved, at i England og Amerika, hvor disse Anlæg er meget udbredt, reduceres Brandpræmierne med op til 70 pCt., naar saadanne Anlæg installeres.

I Lyntogsremisen er der oppe under Taget monteret et helt Netværk af Rør, paa hvilke der med Mellemrum er anbragt de saakaldte Sprinkler.

Hver Sprinkler er en lille Ventil, hvis Sæde holdes paa Plads af 2 Metalstykker, der er sammenloddet med en særlig Legering, som smelter ved 75° Celsius.

Naar Røgen fra en opstaaet Brand har opvarmet Luften om Brandstedet tilstrækkeligt, smelter Legeringen paa de nærmeste Sprinkler, og de 2 Metalstykker, der sidder i Spænd, springer fra, selve Ventilsædet følger med og giver frit Løb for Vandet. Da Sprinklerne er forsynet med en særlig Spredeplade, vil en Del af Vandet kastes op mod Loftet og en anden Del spre-

des som et Vandslør udover Brandstedet, der dels bliver direkte overøst og dels afkølet, ved at en stor Del af Vanddraaberne fordamper.

Det ved Statsbanerne anvendte Sprinkleranlæg er et saakaldt »Tørrørsanlæg«, d. v. s. at Rørene altid er uden Vand — altsaa frostfri, men staar under et vist Luftryk, der holdes oppe ved Hjælp af en Luftkompressor. Naar en Sprinkler træder i Funktion, som foran beskrevet, falder Trykket hurtigt, og derved kan Anlæggets »Alarmventil« træde i Funktion. Alarmventilen er en Differentialventil, d. v. s. en Klapkontraventil, med Dobbeltseade, hvoraf det øverste er ca. 7 Gange saa stort som det underste, Ventilen er delt i 3 Kamre, af hvilke det underste staar i aaben Forbindelse med Hovedvandleddningen fra Vandværket, det øverste i aaben Forbindelse med Rørsystemet, som er pumpet op til et Tryk, der er ca. Trediedelen til Halvdelen af det maksimale Vandtryk, endelig staar det mellemste Kammer i direkte Forbindelse med det fri.

Naar Trykket i Ledningerne falder — en Sprinkler er gaaet —, kommer hurtigt det Øjeblik, da Luftrykket paa det øverste Sæde bliver saa lille, at Vandtrykket paa det underste kan smække begge Klapper op. Vandet strømmer nu dels gennem Ledningerne til Brandstedet og dels fra det midterste Kammer ud i det fri, men maa her først passere en lille Vandturbine paa hvis Aksel, der sidder en svær Knebel, som slaar paa en Bronceklokke, naar Akslen løber rundt. Anlægget alarmerer altsaa selv det eventuelle Vagtmandskab et Øjeblik efter, at Branden er brudt ud.

Det vil af ovenstaaende forstaaes, at det automatiske Sprinkleranlæg er som en altid nærværende og altid aarvaagen Brandmand, der hurtigt griber ind, alarmerer og slukker paa det rette Sted.

Det hævdes, at i forrige Verdenskrig viste det sig, at sprinklede Bygninger klarede sig mod Brandbomber, medens ikke-sprinklede Nabobygninger brændte ned til Grunden, hvilket turde være en Anbefaling af Sprinkleranlæggenes udmærkede Anvendelse og Effektivitet.



UDDRAG AF PROTOKOL

over Forhandlingerne den 18. Februar og 3. Maj 1940 mellem Finansministeriet og Statstjenestemændenes 3 Centralorganisationer.

Til Forhandling:

- I. Forslag om Forlængelse af de hidtil gældende Terminer for Uniformslevering.
- II. Forslag vedrørende Fradrag i Time- og Dagpenge paa Tjenesterejser i Tilfælde, hvor Tjenestemanden har fuld eller delvis Forplejning paa Statens Regning. (*Da dette Spørgsmaal ikke har Indflydelse paa Forholdene for vor Organisations Medlemmer, har vi udeladt Omtalen deraf af Protokollen.*)

For Finansministeriet mødte Departementschef K. H. Kofoed, Kontorchef Dybdal og Ekspeditionssekretær Ulrik Andersen.

Statstjenestemændenes Centralorganisation I (Funktionærklasserne) repræsenteredes af Landstingsmand Charles Petersen, Forretningsfører Th. Pedersen, Overpakmester P. Jensen, Kriminalassistent Simonsen, Overbetjent Schiødt-Larsen, Sekretær Vejre, Lokomotivfører Sophus Jensen, Lokomotivfører Kuhn, Plejer Johs. Hansen, Snedker Lauritz Hansen og Overtoldbetjent Kaj Olsen.

For Statstjenestemændenes Centralorganisation II (Embedsklasserne) mødte Stationsforstander Høgsgaard, Kontorchef Lynard, Kontrolør Dræbel, Toldinspektør Thomas og Overassistent Holst Christensen.

For Danske Statsemedsmænds Samraad mødte Rektor Bang og Ekspeditionssekretær Strøm.

For Generaldirektoratet for Statsbanerne mødte Ekspeditionssekretær Høeg.

For Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet mødte Ekspeditionssekretær Harder.

I. Forlængelse af Uniformsterminerne.

Departementschef K. H. Kofoed aabnede Mødet og meddelte, at Finansministeriet fra det af Finansministeren under 20. Februar 1940 nedsatte Spareudvalg havde modtaget Forslag om, at der søgtes gennemført en Forlængelse af Terminerne for Statens Uniformsleveringer, ligesom Udvalget havde rejst Spørgsmaal om Fradrag i Time- og Dagpenge under Tjenesterejser, hvor Tjenestemanden faar hel eller delvis Kostforplejning paa Statens Regning.

Det paagældende Spareudvalg havde til Opgave at gennemgaa Statens Budget i dets Helhed med Henblik paa Nedbringelse af Udgifterne paa forskellige Konti. Udvalget har stillet Forslag om forskellige Besparelser, hvoraf nogle er af almindelig administrativ Karakter, medens andre vedrører Omraader, der er underkastet Forhandlingspligt. Dette gælder saaledes for Uniformsleveringerne og for Dagpengenes Vedkommende.

For saa vidt angik Uniformsspørgsmaalet tilstræbte man en væsentlig Besparelse for Finans-

aaret 1940/41, og man havde i den Anledning rejst Spørgsmaal om eventuelt at udskyde Uniformsleveringer i dette Finansaar.

Efter nærmere Overvejelse af Spørgsmaalet har man imidlertid ment i Stedet for at burde stille et Forslag om, at der fra og med 1. Maj sker en Forlængelse med 50 pCt. af alle hidtidige Uniformsterminer, saaledes at alle løbende Terminer fra og med nævnte Dato forlænges med den nævnte Procent.

Forslaget skyldes dels den finansielle Situation, men ogsaa Hensynet til eventuelle Leveringsvanskeligheder, og man maa have for Øje, at de Besværligheder paa dette Omraade, som rammer Borgerne i Almindelighed, ogsaa gør sig gældende for Statstjenestemændene.

Landstingsmand Charles Petersen betragtede Forslaget som en ren midlertidig Foranstaltning, der begrundedes ved de nævnte særlige Forhold, og det var Talerens Opfattelse, at der hos Statstjenestemændene var fuld Forstaaelse af de Vanskeligheder, man stod overfor.

Centralorganisationens Repræsentanter var imidlertid ikke i Stand til paa staaende Fod at tage endelig Stilling til det af Finansministeriet fremsatte Forslag, som man gerne vilde have Lejlighed til nærmere at drøfte inden for Organisationen.

Stationsforstander Høgsgaard gav paa Centralorganisation II's Vegne Udtryk for Forstaaelsen af, at de ekstraordinære Forhold ogsaa i et vist Omfang maatte give Anledning til ekstraordinære Foranstaltninger inden for Tjenestemandsomraadet, og selv om Spørgsmaalet om Uniformsleveringerne ikke havde fuldt den samme Betydning for Medlemmerne af Centralorganisation II som for Centralorganisation I, vilde man gerne have Lejlighed til nærmere at overveje det fremsatte Forslag, forinden man tog endelig Stilling til dette.

Departementschef K. H. Kotoed bekræftede, at den foreslaaede Ordning var forudsat at være midlertidig, og oplyste, at man fra Administrationens Side havde overvejet at foreslaa en mere detaljeret Ordning med Henblik paa Forholdene i de enkelte Styrelsesgrene, men var kommet til det Resultat, at den foreslaaede generelle Ordning er at foretrække fremfor en mere kompliceret.

Departementschefen oplyste dernæst, at man for saa vidt angaar de i Tjenestemandsløven hjemlede Uniformsgodtgørelser ikke tænkte sig at foreslaa nogen Ændring af disse Pengedydelser, om hvis Nedsættelse der eventuelt kunde have været Spørgsmaal, men ved hvis Vurdering det ogsaa maatte tages i Betragtning, at Udgifterne til Anskaffelse af Tøj er steget.

Paa tilsvarende Maade vilde man principielt stille sig med Hensyn til de nu hjemlede Beløb til 1. Anskaffelse af Uniformsgegenstande.

Departementschefen sluttede med at takke for den forstaaende Maade, hvorpaa man fra de interesserede Organisationers Side havde modtaget Finansministeriets Forslag.

Mødet blev herefter hævet.

Nyt Møde afholdtes Fredag den 3. Maj.

Departementschef K. H. Kotoed aabnede Forhandlingerne, idet han anmodede Centralorganisationernes Repræsentanter om at redegøre for den Stilling, man efter de stedfundne Overvejelser mente at maatte indtage over for Finansministeriets Forslag.

Landstingsmand Charles Petersen gav Udtryk for Centralorganisation I's Betæneligheder ved at medvirke til en Forlængelse af de nugældende Uniformsterminer.

Forholdet er jo bl. a. det, at tidligere Spareudvalg inden for Statsadministrationen flere Gange har sat ind over for Brugsterminerne, der nu maa anses saa lange, at de kun med meget store Ulemper for Personalet vil kunne forlænges, og dette gælder naturligvis især ved Virksomheder, hvor Arbejdet medfører stærkt Slid.

Særlig for saa vidt angaar 2 Grupper af Beklædningsgenstande, nemlig Benklæder og Arbejdstøj, maatte det anses for aldeles udelukket, at der kan ske en Forlængelse af Brugsterminen som af Finansministeriet foreslaaet med 50 pCt.

De paagældende Leveringer burde derfor principielt holdes helt uden for Nyordningen, men hvis der skal røres ved de gældende Terminer, kan der kun blive Tale om en meget beskedent Forlængelse af de hidtidige Brugsterminer for disse Leveringer.

Centralorganisationen er imidlertid ikke blind for de Vanskeligheder af finansiell og leveringsmæssig Karakter, som foreligger for Staten, og man vilde derfor ikke afvise videre Forhandling om Spørgsmaalet efter de angivne Retningslinier.

Taleren tilføjede, at det af Politioorganisationerne hævdes, at der for Politiets Vedkommende foreligger forskellige specielle Forhold, som maa tages i Betragtning ved Uniformsleveringerne til Politiet, og at der af Formanden for Dansk Politiforbund vilde blive redegjort herfor.

Departementschef K. H. Kotoed betonedede, at Staten i den foreliggende Situation var nødt til at træffe effektive Foranstaltninger paa det omhandlede Omraade, og at Forslaget om en almindelig Forlængelse af Terminerne med 50 pCt. var et Minimumskrav fra Statens Side.

Stationsforstander Høgsgaard erklærede, at Centralorganisation II fuldt ud forstod de Vanskeligheder, som forelaa for Staten, og at Centralorganisationen derfor var villig til at acceptere, at der som en midlertidig Ordning skete en Forlængelse af de almindelige Brugsterminer med 50 pCt., men at man dog ansaa det for aldeles paakrævet, at der for Benklædernes Vedkommende gjordes en Afvigelse fra denne Regel.

Overbetjent Schiødt-Larsen udtalte, at Politiets Tjenestemænd var villige til at tage kommende Byrder paa lige Fod med andre Tjenestemænd, men Taleren mente, at Politiet ved den foreslaaede Regel vilde blive særlig ugunstigt stillet, idet Forholdene for Politiets Vedkommende havde medført, at Tjenesten efter 1. September 1939 var blevet forlænget væsentlig, og at Begivenhederne i den se-

neste Tid havde bevirket en Udvidelse af Polititjenestemændenes Pligt til at være iført Uniform, saaledes at det normale Slid herigennem var blevet forøget i ikke uvæsentlig Grad.

Departementschef K. H. Koføed udtalte, at det stillede Forslag om 50 pCt. Forlængelse af Terminerne maatte gælde for samtlige Styrelsesgrene, og at det ikke var Tanken at udarbejde nye Uniformsreglementer, men at gennemføre Forlængelsen paa Grundlag af de allerede bestaaende Regler, saaledes at Spørgsmaalet om Ændringer heri ikke kunde optages til almindelig Drøftelse.

Landstingsmand Charles Petersen henstillede til fornyet Overvejelse, at den foreslaaede Forlængelse med 50 pCt. blev reduceret noget, og at der blev gjort en Undtagelse med Hensyn til Benklæder og Arbejdstøj.

Departementschef K. H. Koføed ansaa det for umuligt at nedsætte de 50 pCt., men var villig til at overveje Spørgsmaalet om at etablere en særlig Ordning for saa vidt angik Leveringerne af Benklæder og Arbejdstøj.

Mødet blev herefter udsat til samme Dag Kl. 3, idet Centralorganisationerne forinden gav deres Tilslutning til det af Finansministeriet fremsatte Forslag vedrørende Fradrag i Time- og Dagpenge paa Tjenesterejser i Tilfælde, hvor Tjenestemanden har fuld eller delvis Forplejning paa Statens Regning.

Kl. 3 blev Mødet genoptaget.

Departementschef K. H. Koføed meddelte, at man fra Finansministeriets Side ubetinget maatte fastholde Forslaget om en almindelig Forlængelse af Terminerne med 50 pCt., men at man vilde være villig til at indføre en særlig Ordning for saa vidt angik Benklæder og Arbejdstøj, men Brugsterminen for disse maatte forhøjes med en saa antagelig Procent, at det saavel økonomisk som leveringsmæssigt fik virkelig Betydning.

Landstingsmand Charles Petersen fremhævede, at der netop for saa vidt angik de nævnte Beklædningsgenstande var fremsat stærke Ønsker fra de enkelte Foreninger om, at der ikke skete nogen Forlængelse, idet en Prolongation af Terminerne vil virke særlig haardt paa dette Omraade.

Efter forskellige Bemærkninger af Departementschef K. H. Koføed, Lokomotivfører Kuhn og Stationsforstander Høgsgaard enedes man om en Ordning, hvorefter der sker en Forlængelse med 50 pCt. af de hidtidige Uniformsterminer, saaledes at alle løbende Terminer fra og med 1. Maj d. A. forlænges som angivet. For Uniformsbenklæder og Arbejdstøj udgør Forlængelsen dog kun 25 pCt. Foranstaaende Ændringer vil senest inden Udgangen af Finansaaret 1940/41 være at optage til en eventuel Revision.

Mødet hævet.

GAMLE BELGISCHE DAMPVOGNE

Efter *The Locomotive* ved F. Spøer.

Endskønt *Belpaires* Navn er uløseligt knyttet til den af ham i 1860 konstruerede Fyrkasse, som stadig bruges i mange Lande, huskes han dog tillige for de mange velegnede Lokomotiver, han konstruerede som Maskinchef for de belgiske Statsbaner. Hans Dampvogne, som byggedes i den Hensigt at fremskaffe et let Køretøj — en Kombination af et Damplokomotiv og en Vogn — er derimod mindre kendt. Han byggede først Dampvogne med Pakrum og senere med tredje Klasses Kupeer. Det var allerede den Gang Tanken at bruge lette Enheder, paa hvilke Føreren maatte passe Dampkedlen for at faa en billig Driftsform. Disse Dampvogne kunde opnaa en relativ stor Hastighed, 75 km/T., og havde en god Accelerationsevne; i Driften standsede de, hvis Rejsende ønskede det, ved Vejovergangene, som krydsede Banerne.

Den første i 1878 byggede Dampvogn løb paa tre Aksler og havde Kedlen liggende paa tværs i Vognen. Fra 1886 til 1889 byggedes større og kraftigere Vogne med forholdsvis store Kedler, der anbragtes paa langs i Vognen. Paa Vognene fra 1878 til 1886 var Kedlens Fyrdør i Fyrkassens højre Side, og Kedlen var for at skaffe Plads til Føreren forskudt 10 cm til venstre Side.

Indtil 1886 brugtes indvendigt liggende Cylindre og Stephensons Styring. Senere placeredes Cylindrene udvendigt og Walschaerts Styring toges i Brug. De i 1878 byggede Dampvogne havde ingen Kobbelhjul, de senere byggede blev 2-koblede. Hjul diameteren var paa alle Hjulene 980 mm, indtil den i 1889 forstørredes til 1,2 m paa nye Dampvogne. Den første Dampvogn var nærmest bygget som Prøve. Paa dem der fulgte efter varierede Cylindrenes Diameter fra 200 til 290 mm, medens Slaglængden varierede fra 320 til 350 mm. Dampvognene med Pakrum alene havde meget større Kedel end Dampvognene med Kupeer for Rejsende; de førstnævnte var beregnet til at trække et Antal Vogne, medens de sidstnævnte var beregnet til at løbe alene eller

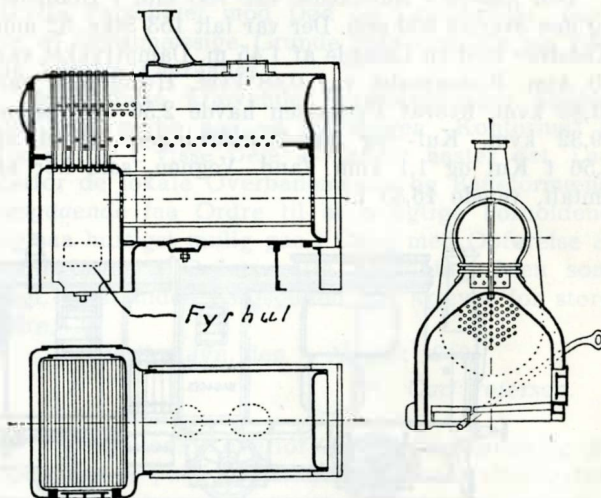


Fig. 1. Guitar-Kedlen.

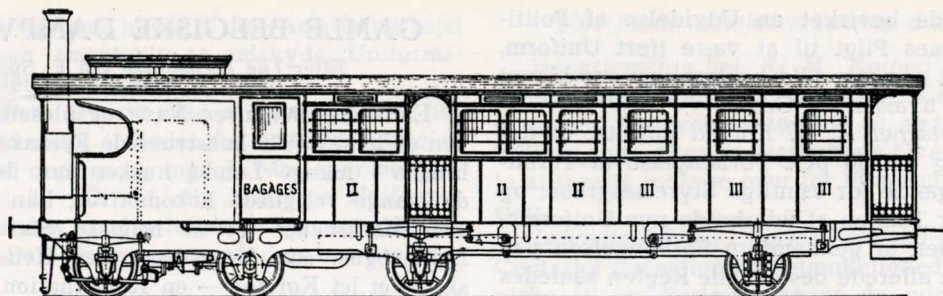


Fig. 2. Belgisk Dampvogn fra 1886.

medtage en enkelt Vogn paa horisontal Bane. Næsten alle Kedler havde Damptryk paa 12 Atm. Dampvognenes Adhæisionsvægt varierede fra 9 til 17,3 Tons.

Om Dampvognene fra 1878 er det allerede sagt, at de løb paa tre Aksler. Deraf var de to forreste fast lejret i Rammen, hvorimod den bageste havde Sideforskydelighed paa 30 mm til hver Side. De havde kun et Sæt Drivhjul, som paa nogle var det forreste og paa andre det midterste. Hjuldiameteren var 980 mm og den totale Hjulafstand 6,8 m. Nogle af de første Vogne havde opretstaaende Kedel, og andre havde en speciel Kedel, den saakaldte Guitar-Kedel, som ses paa Fig. 1.

Guitar-Kedlen bestod af to Rundkedler, den ene anbragt ovenpaa den anden, og af Fyrkassen, som var rektangulær. Røggassen fra Fyret gik gennem Kedelrør først gennem Kedlens Vandrum i den nederste Rundkedel, og derefter gennem Kedlens Damprum i den øverste Rundkedel inden den kom ud i Skorstenen. Kedlen havde sin Plads paa tværs foran i Dampvognen og var for den synlige Dels Vedkommende pyntet med en 2 mm tyk poleret Kobberbeklædning. Risten kunde vippes ned under Fyrensning. Der fandtes to lodretstaaende Injectorer til Kedlens Fødning. Vandkasserne havde sin Plads mellem Vangerne under Fodpladen, og Kullene var anbragt i en Kasse lige ved Fyrhullet samt i en anden Kasse ved Vognens Side. Cylindrene var anbragt paa en 17 mm tyk Jernplade imellem Vangerne. Dampvognene var udrustet med Dampbremse.

Den nederste Rundkedel var 750 mm i Diameter og den øverste 500 mm. Der var ialt 153 Stkr. 32 mm Kedelrør med en Længde af 1,45 m. Damptrykket var 10 Atm. Ristearealet var 0,48 kvm, Hedeflader var 21,88 kvm, hvoraf Fyrkassen havde 2,56 og Rørene 19,32 kvm. Kul- og Vandbeholdningen bestod af 0,56 t Kul og 1,1 kbm Vand. Vognen, som her er omtalt, vejede 16,35 t.

En Kedel af samme Type blev prøvet paa et Lokomotiv. Det havde ogsaa kun et Sæt Drivhjul og vakte megen Opmærksomhed paa Udstillingen i Bryssel 1880. Om dette vides der ikke stort andet, end at det har eksisteret og var en særegen Forekomst, bygget paa Maline-Værket.

En i 1886 bygget ny Type Dampvogn, Fig. 2, adskiller sig betydeligt fra de tidligere. Det var 4-akslede Vogne med 2-koblet Drivværk. De indeholdt Maskinrum, Bagagerum samt Siddepladser for 61 anden og tredje Klasses Rejsende. Med disse Vogne holdt anden Klasses Kupeer sit Indtog i Dampvognene. Alle Hjul havde samme Diameter, 980 mm. Kedlen var som den almindelige Lokomotivkedel, men meget kort og anbragt paa langs i Vognen. Dampcylindrene og Stephenson's Styring var anbragt indenfor Vangerne.

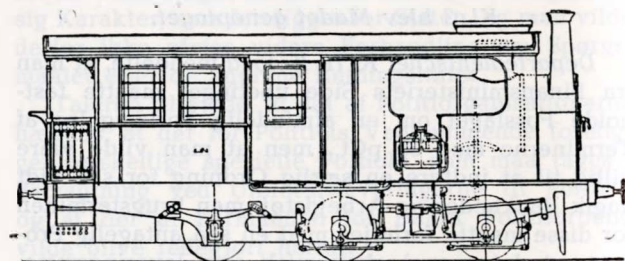


Fig. 3. Belgisk Dampvogn fra 1887.

I 1887 byggede Belpaire nogle smaa kraftige Dampvogne med almindelig Lokomotivkedel og Fyrhul i Fyrkassens højre Side, Fig. 3. Kedlen var ogsaa her anbragt et Stykke til venstre Side i Vognen af Hensyn til Fyringen. Vognene var 2-koblet, havde 980 mm Hjul, indvendigt liggende Cylindre og Walschaerts Styring. Paa horisontale Strækninger kunde de trække 7 Vogne med en Vægt paa indtil 90 t.

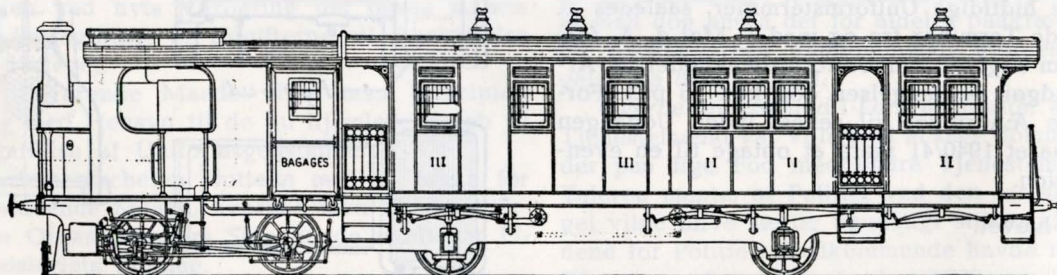


Fig. 4. Belgisk Dampvogn fra 1889.

Den næste Type fremkom i 1889, paa hvilken Kedlen og Maskinanlægget var større, og et Stykke af Kedlen med Røgkammer og Skorsten ragede udenfor Vognen, som Fig. 4 viser. Kedlen havde en Diameter paa 1,09 m og indeholdt 150 Stkr. 40 mm Kedelrør. Afstanden mellem Rørvæggene var 1,4 m, hvilket gav en Hedeflade i Rørene paa 22,3 kvm. I Fyrkassen var Hedefladen 4,2 kvm, hvorved den totale Hedeflade blev 26,5 kvm. Ristefladen var 1,08 kvm. I tjenestefærdig Stand med 0,5 t Kul og 1,8 kbm Vand vejede Vognen 33,1 t, af hvilke 17,3 t var Adhæensionsvægt. Dampcylindrene var 290 mm i Diameter og Slaglængden 350 mm. Til Dampfordeling anvendtes Walschaerts Styring. Beregnet efter et Damptryk i Cylindrene paa 65 pCt. af Kedeltrykket havde Vognen en Trækkekraft paa 1150 kg og kunde trække to Vogne vejende 25 t paa Stigning 1 : 63.

I denne Dampvogn var der Plads til flere Passagerer end i nogen tidligere, og anden Klasses Kupperne var trukket det længst mulige bort fra Maskinrummet. Afdelingen for Passagerer var saaledes arrangeret, at den kunde adskilles fra den anden Del, hvis det var nødvendigt, og kunde godt betragtes som en Vogn for sig. Dette, i Forbindelse med at Kedlen — som ovenfor nævnt — var trukket et Stykke ud af Vognen, viser, at man paa det Tidspunkt bestræbte sig for at frigøre Vognen for Maskinkraften.

SÆRLIGE INDRETNINGER PAA AMERIKANSKE LOKOMOTIVER

I *Die Lokomotive* findes en Oversigt over Særindretningerne paa Lokomotiverne tilhørende *Lehigh-Valley Banen*, en Kulbane i Pennsylvanien. Oversigten har sin Værdi deri, at den til en vis Grad giver et Fingerpeg om de amerikanske Lokomotivers Udrustning.

Nævnte Bane har en Længde af ca. 2200 km, og havde i 1921 af Lokomotiver 1020 Stk. (90 forskellige Typer) med en gennemsnitlig Trækkekraft paa 17 059 kg. Lokomotivernes Antal er det største, Banen har haft. I 1936 havde samme Bane 524 Lokomotiver (36 forskellige Typer) med en gennemsnitlig Trækkekraft paa 23 352 kg. Allerede i 1929 var samtlige 2 B-, 2 B1- og 1 C-Lokomotiver udrangeret. Af de 524 Lokomotiver var i 1936 følgende udrustet saaledes:

Udvendig Styring	479 =	82 pCt.
Mekanisk Styringskifter	420 =	80 »
Smørepumpe	371 =	71 »
Mekanisk Fyreapparat	340 =	65 »
Drivværk paa Tenderhjulene	108 =	21 »
Vandkamre i Fyrkassen	52 =	10 »
Fødevandsforvarmer	30 =	6 »
Automatisk Togsikring	300 =	57 »

Antallet af Lokomotiver med mekanisk Styringskifter, mekanisk Fyreapparat og automatisk Togsikring er paafaldende stort, medens Antallet af Lokomotiver med Smørepumpe og Fødevandsforvarmer er meget lille.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Tilflugtsrummene.

Efterhaanden som Flyvervarslingerne tiltager, er det vel naturligt, at baade Lovgivningsmagten og private Mennesker beskæftiger sig med Spørgsmaalet om Tilflugtsrum. Indenrigsministeriet har derfor som bekendt udsendt Meddelelse om, at alle private Tilflugtsrum skal bringes i Orden, men ogsaa de industrielle Virksomheder er underkastet Lovens Bestemmelser, men her synes det at knibe lidt adskillige Steder med at faa Orden i Tingene. Grunden hertil er maaske nok det typiske danske — „Aa, der sker saamænd ikke noget“ — Men den senere Tid har desværre vist det modsatte! Og da f. Eks. D. S. B.s Remiser vel nok kan komme ind under Lovens Bestemmelser om industrielle Virksomheder, burde Administrationen tage sig mere af dette vigtige Spørgsmaal. Hertil kommer ydermere, at 1. og 2. Distrikt i Juli Maaned udsendte et Tillæg til „Bestemmelser om Mørklægning“, dette Tillæg indeholder Forholdsregler under Flyvervarsling og giver bl. a. Stationerne nærmere Direktiver angaaende Toggangen, *da man mener, at Stationsanlæg maa anses for mere udsatte end den fri Bane*. I denne Forbindelse har man vel Lov til at formode, at Remiserne, hvor der til Tider opholder sig et stort Antal Mennesker, hører med til de udsatte Omraader og derfor burde have Tilflugtsrummene i bedst mulig Orden. Man kan derfor ikke godkende, som det ses i flere Remiser, at nogle Brædder er slaaet op for et Vindue og dermed formene, at saa er dette Tilflugtsrum i Orden. Et saadan Rum, hvor Hønsehagl med Lethed gaar igennem, er selvfølgelig værre end intet.

Som bekendt har Sagkundskaben fastslaaet, at Kældrene yder den bedste Beskyttelse, men da Kældre ikke findes i de fleste Remiser, ja, saa maa der eventuelt laves nogle, eller i hvert Fald laves et Rum, som i Virkeligheden er *sprængstyksikret*. — Og det kan laves! — D. S. B. har Materiale nok af gamle Jernbaneskiner, Sveller og Grus, og som vilde være udmærket egnet til nogenlunde at beskytte Personalet mod Død og Lemlæstelse, naar de af tjenstmæssige Grunde maa opholde sig paa de udsatte Omraader.

Men disse krævende Foranstaltninger skulde der ikke gerne gaa alt for megen „Kontorius“ i, for særlig i visse Dele af Landet haster det. Lad derfor de lokale Overbanemestre og Baneformænd *omgaaende* faa Ordre til at besigtige Forholdene og saa hurtigst mulig gaa i Gang med Opførelse af Tilflugtsrum i Ordets rette Betydning. Men som sagt, helst inden Krigsguden har krævet for store Ofre.

Frederikshavn, den 7. August 1940.

Carl Petersen.

Vi har allerede overfor Generaldirektoratet gjort opmærksom paa, at Beskyttelsesforanstaltningerne i vore Remiser maa anses at være ret mangelfulde.

Red.

JUBILÆER



Den 27. August kan Motorfører *F. E. Hørner*, Kamilla Nielsensvej 12, København, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Enghave Motorfører Afdeling bringer dig herved sin Lykønskning for Dagen.

T. P. J.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum frabedes.

C. Jacobsen, Ng.

Den 1. September kan Lokomotivfører *N. V. Plank Petersen*, Hgl., fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.; Østerbro Afdeling bringer dig en hjertelig Lykønskning i Dagens Anledning og ønsker dig alt godt i Fremtiden.

P. P.



Lokomotivfører *J. E. Clausen*, Aarhus H., kan den 7. September d. A. fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Clausen, der er startet i Aarhus som Aspirant og har været her sine fleste Jernbaneaar, er kendt som en stilfærdig og pligtopfyldende Kollega, som Afd. gratulerer paa Festdagen, takker for Samarbejdet og ønsker Held og Lykke i Fremtiden.

K. P.



Den 8. September d. A. kan Lokomotivfører *T. J. Thøgersen*, Glentevej, Fa., fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilaren har, før han kom til Fredericia, været stationeret ved flere af de nordjyske Depoter og er kendt af de fleste Lokomotivmænd i 2. Distrikt. Han er meget interesseret i Organisationens Arbejde og har været Bestyrelsesmedlem i flere Aar her i Afdelingen.

Afdelingen bringer dig sin Lykønskning og takker for godt Samarbejde i de forløbne Aar, idet vi haaber paa at have dig i vor Midte endnu i en Aarrække.

Held og Lykke paa Dagen og i Fremtiden.

Ax.



Afsked:

Lokomotivfører *R. Larsen*, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—9.—40 (min. Afsked).

Lokomotivfører *S. A. Nielsen*, Nyborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—9.—40 (min. Afsked).

Lokomotivfører (Depotforstander) *C. A. Lorenzen*, Dbmd., Haderslev efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—10.—40 (min. Afsked).

Lokomotivfører *H. M. Pallesen*, Aarhus H, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—40 (min. Afsked).

Lokomotivfører *N. P. Nielsen*, Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—10.—40 (min. Afsked).



Udmeldt pr. 31.—7.—40:

Lokomotivførerne *H. A. J. Christensen*, *V. K. Peder- sen* og *K. M. Nielsen*, alle Struer.

HUSK

for at undgaa Standsning i Forsendelsen af D. L. T. ved Flytning at meddele Postvæsenet den ny Adresse. Det hænder ikke saa sjældent, at Medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte Meddelelse til Postvæsenet, hvilket foraarsager Ulemper baade for Medlemmet og for Kontoret.



STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Juni Maaned 1940 samt i Tidsrummet April—Juni 1940 og en Sammenligning med Beløbene i d. tilsvarende Tidsrum i 1939 i runde Summer.

	Juni Maaned		1940	
	1940	1939	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	5 070 000	6 230 000		1 160 000
Gods- og Kreaturbefordring	4 350 000	3 590 000	760 000	
Postbefordring	650 000	660 000		10 000
Andre Indtægter	580 000	650 000		70 000
Indtægter i alt	10 650 000	11 130 000		480 000
Driftsudgifter	11 900 000	11 110 000	790 000	
Driftsoverskud	÷1 250 000	20 000		1 270 000
Afskrivning	650 000	610 000	40 000	
Forrentning	1 300 000	1 220 000	80 000	
Statens Tilskud til Driften	3 200 000	1 810 000	1 390 000	

	April—Juni		1940	
	1940	1939	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	12 830 000	17 680 000		4 850 000
Gods- og Kreaturbefordring	14 090 000	11 120 000	2 970 000	
Postbefordring	1 930 000	1 920 000	10 000	
Andre Indtægter	1 600 000	1 670 000		70 000
Indtægter i alt	30 450 000	32 390 000		1 940 000
Driftsudgifter	33 850 000	29 880 000	3 970 000	
Driftsoverskud	÷3 400 000	2 510 000		5 910 000
Afskrivning	1 930 000	1 830 000	100 000	
Forrentning	3 800 000	3 570 000	230 000	
Statens Tilskud til Driften	9 130 000	2 890 000	6 240 000	

D. S. B. Juni 1940.

I Forhold til Juni 1939 er Personbefordringsindtægten gaaet ned med ca. 1 160 000 Kr., medens Gods-befordringsindtægten er steget med ca. 760 000 Kr. Paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Nedgang paa ca. 80 000 Kr., der i det væsentlige skyldes Betalingsforskydning.

De samlede Driftsindtægter udviser herefter en Nedgang paa ca. 480 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 790 000 Kr. Stigningen skyldes forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter.

I de første tre Maaneder af indeværende Driftsaar overstiger de egentlige Driftsudgifter Driftsindtægterne med ca. 3,4 Mill. Kr., og naar Hensyn tages til Forrentning og Afskrivning udgør Statens Tilskud til Driften godt 9 Mill. Kr. eller ca. 6¼ Mill. Kr. mere end for samme Tidsrum i Fjor.



Der er en Del Folk
i faste Stillinger

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte Møbelfirma **HOLM & LARSEN** Skandinaviens største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895, yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

KREDIT

kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.

HOLM & LARSEN A/s

St. Nikolajvej 8 — C. 71 55 — Nora 71 29

Boulevard-Palæet

Hammerichsgade 14 (ved Jarmers Plads)

Byens mest centrale Selskabslokaler

9 Sporvejslinier — Parkeringsplads

3 Sale med Saloner en suite. Hyggelige — Intime. Tribune — Concertanlæg.

Mikrofon forefindes.

1. Kl.s Køkken. Indtill 300 Couverts.

Franz Schotte, mangeaarig Kokkenchef.

Byen 4562.

Aaben hele Aaret.



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

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16. Postkonto 20 541.

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

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346

NYBORG

Telefon 346

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 682.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlæng den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. KL. Herreekvipering. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Fineste Mejeriprodukter!

Tlf. 79

Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag, og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.

Johannes Iversens

Sadelmager- og Møbelforretning
Nørregade anbefales af D. L. F.

FORLANG KAFFE

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

SØREN HANSEN

(JENS ANDERSENS EFTF.)

KONFEKTION

KJOLER

DAMELINGERI

KVALITETSVARER TIL POPULÆRE PRISER

DREYSEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-,

Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.

Telefon Nr. 25.

Nyborg.

Telefon Nr. 189.

Køb dansk Arbejde!

Blumensaadts

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Emil Schmidt

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

LIGKISTER

Ligsenge, Ligtøj og Kranse
anbefales

Egne Ligvogne
Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besøges

P. JAKOBSEN

ved Slottet

Telefon 171

Transport med Ligbil besøges overalt i Danmark.

Karl Petersen

Møllegade
Nyborg

Gjarmester

Telef. 264

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

Axel Nielsen

Malermester

Christianslundsvej 54

Tlf. 135.

NYBORG KULIMPORT

& Nyborg Cichorietørreri A/S

Telefon 15 og 23

ALLIANCE

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

BAGERI & CONDITORI

P. C. PETERSEN

Industrihotellet - Nyborg

anbefales

GOD KAFFE

RIMELIGE PRISER

S. K. Olsen

G. Pommerencke

Nyborg Materialhandel

Syge- og Børneplejeartikler
Gummistrømper —
Brokbandager

Hotel Royal

Koncert - Dans og
Solistopræden
Goerholt

Ode nse

AKTIESELSKABET

SKANDINAVISK GUMMI-COMPAGNI

REGNFRAKKER

Svend borg

Husk Svendborg Bryghus Øl