

Nº 2

20. Januar 1941

41. Aargang

TIMEPENGE I STEDET FOR KØREPENGE VED DRIFTSHINDRINGER M. V.

I Tjenestemandslovens § 819, Stk. 7, er der givet Hjemmel til Ydelse af Timepenge i Stedet for Kørepenge, naar kørende Personale paa Grund af Driftshindringer faar den Tur, de er ude paa, forlænget uforholdsmæssigt, eller naar de uden at være udstationeret kommer paa Strækninger, hvor de normalt ikke gør Tjeneste. Der er givet de respektive Styrelser Bemyndigelse til at fastsætte de nærmere Regler for denne Ydelse, og Statsbanernes Generaldirektorat har da bestemt, at Timepenge kan ydes, naar en Tur paa Grund af Driftshindringer forlænges med mere end 3 Timer, derimod er der ikke fastsat nogen særlig Begrænsning, naar det drejer sig om Personale, der kommer paa „fremmed Strækning“, som vi i daglig Tale benævner det Omraade, der ligger uden for de Strækninger, hvor de forskellige Depoters Personale sædvanligt gør Tjeneste.

Paa Grundlag af denne Bestemmelse har der været nogle, som mente, at de kunde faa Timepenge i Stedet for Kørepenge, saa snart de blev beordret til Kørsel uden for deres egentlige Tjenesteomraade. I de Tilfælde, som har været forelagt os, har vi set saaledes paa Forholdet, at naar de 3 Timers Forlængelse af den normale Fraværelse var Grundlaget for Timepengeberegning i Tilfælde af Driftshindringer, maatte det være rimeligt at anlægge en lignende Betragtning i de Tilfælde, hvor det drejer sig om en Tur, der er blevet forlænget ved Kørsel paa fremmed Strækning; thi naar 3 Timers Forsinkelse i det ene Tilfælde er en uforholdsmæssig Forlængelse — jfr. selve Lovens Ordlyd — er der Logik i, at de ogsaa bør være det i det andet.

Ud fra dette Synspunkt har Organisationen taget Stilling til de Sager, der har foreligget, og det maa siges, at det i nogle Aar syntes, at Spørgsmaal af den omhandlede Art blev løst paa tilfredsstillende Maade, omend Generaldirektoratet overfor Organisationen havde betonet, at Personalet ikke uden videre havde Krav paa Timepengene, idet Tjenestemandsloven udtrykkeligt havde overladt det til Styrelsen at fastsætte nærmere Regler for, i hvilke Tilfælde denne Ydelse burde udbetales.

I Sommeren 1936 fremkom der imidlertid to Sager, det ikke lykkedes at komme til Enighed om. Et Sæt Brande-Personale blev med et Udflugtstog beordret ud paa en Rundrejse. De kørte først til Jellinge, derfra videre til Vejle og fortsatte saa over Skanderborg—Silkeborg (Himmelbjerget) hjem til Brande. De kom der ved uden for Brande-Personalets sædvanlige Kørselsomraade og mente derfor at kunne tilkomme Timepenge for den paagældende Tur, men de fik af Distriktet Afslag paa deres Anmodning. Det samme gjaldt et Sæt Fh-Personale, som havde maattet køre til Randers. Ved denne Lejlighed blev det meddelt, at Generaldirektoratet allerede i 1933 til Distrikterne havde udsendt Meddelelse om, at der i Tilfælde af Kørsel paa fremmed Strækning kun kunde ydes Timepenge i Stedet for Kørepenge, naar Fraværelsen fra Hjemstedet havde været mindst 3 Timer længere end den som den længste ordinære Tjeneste for Lokomotiv-, Tog- eller Motorførerspersonalet efter Turlisten det paagældende Sted medfører.

Til Trods for, at denne Retningslinie var 3

Aar gammel, var den ukendt for os, og det viste sig, at de andre Jernbaneorganisationer heller ikke havde noget Kendskab til den. Da Spørgsmaalet jo var af fælles Interesse for de 3 Organisationer, som har kørende Personale blandt deres Medlemmer, blev det derefter behandlet af disse i Fællesskab. I en Henvendelse til Generaldirektoratet gik man ind for, at ligesom der i Tilfælde af Driftshindringer ydes Timepenge ved mere end 3 Timers forlænget Fraværelse, saaledes burde denne Ydelse ogsaa gives, hvis en Tur, som findes i Turlisten, blev forlænget med mere end 3 Timer, fordi Personalet var beordret ud paa fremmed Strækning. For den Kørsel, som ikke er fastlagt i Kørselsfordelinger, foreslog Organisationerne, at Timepenge skulde ydes, hvis Personalet blev beordret ud paa fremmed Strækning og derved fik en Fraværelse, som var mere end 1 Time længere end den gennemsnitlige ordinære Fraværelse efter Turlisterne det paagældende Sted.

Sagen har siden været Genstand for adskillige Drøftelser og Overvejelser. For saa vidt angaar de i Turlisterne fastlagte Tjenester har Generaldirektoratet tiltraadt Organisationernes Forslag om det ensartede Beregningsgrundlag, hvad enten en indtruffet Forlængelse skyldes Driftshindringer eller Kørsel paa fremmed Strækning. Derimod har Spørgsmaalet om Beregningsgrundlag for Særtog og anden Kørsel, som ikke findes i Tjenestefordelingerne, givet Anledning til Vanskeligheder. Man er dog nu naaet til et Resultat, idet de interesserede Organisationer har tiltraadt en saalydende Affattelse af en Ordre om disse Forhold:

Der ydes Time- og Dagpenge i Stedet for Kørepenge til Lokomotiv-, Motorfører- og Togpersonale:

1) naar en Tur (Fraværelse fra Hjemstedet) paa Grund af Driftshindringer forlænges med mere end 3 Timer,

2) naar en Tur (Fraværelse fra Hjemstedet), der findes i Turlisterne det paagældende Sted, forlænges med mere end 3 Timer som Følge af, at Personalet i Turen beordres ud paa Strækninger, der ligger uden for det Omraade, inden for hvilket henholdsvis Lokomotiv-, Motorfører- og Togpersonalet paa Stedet normalt forretter Tjeneste,

3) naar Personalet med Tjeneste i Ud-

flugtstog eller som Ledsager af Salonvogne kommer uden for det Omraade, inden for hvilket henholdsvis Lokomotiv-, Motorfører- og Togpersonalet paa Stedet normalt forretter Tjeneste,

4) naar Personale i andre Tilfælde kommer uden for det i Punkt 3 nævnte Omraade, og Fraværelsen fra Tjenestestedet har været mindst 3 Timer længere end den, som henholdsvis Lokomotiv-, Motorfører- og Togpersonalets længste ordinære Tjeneste paa det paagældende Sted efter Turlisten varer (der ses dog her bort fra Ture i Lyntog og de særlige Warnemünde- og Esbjerg-Ture).

Sagen er nu blevet forelagt Finansministeriet, og Generaldirektoratet har givet Distrikterne Bemyndigelse til indtil videre at gaa frem efter den her citerede Regel. Vi bringer derfor Bestemmelsen i sin fulde Ordlyd, saa vore Medlemmer i paakommende Tilfælde véd, hvorledes de nu kan forholde sig.

STATSBANERNE 1940—41

Som det er Sædvane har Generaldirektør P. Knutzen ved Aarsskiftet overfor Pressen fremsat en Udtalelse om Statsbanernes Stilling. Vi gengiver Udtalelsen, af hvilken bl. a. fremgaar, at Generaldirektøren fuldt ud forstaar de Vanskeligheder, Personalet i Driften er ude for, og han fremhæver, at de har gjort et udmærket Arbejde, dels for at undgaa Forsinkelser og dels for at nedbringe saadanne, hvis de alligevel er fremkommet.

„Aaret 1940 har for Statsbanerne som for det danske Samfund været et stærkt bevæget Aar.

Krigen havde allerede ved Begyndelsen af 1940 sat sine stærke Spor paa Brændselsforsyningen og Køreplanen. Saa kom i Januar—Marts den ualmindeligt haarde Isvinter, der slog Lyntogsdriften ud og standsede en Række af vore Færgeoverfarter, deriblandt i 26 Dage i Februar Storebæltsoverfarten. Alle andre Muligheder forsøgte, saaledes Sejlads mellem Korsør og Aarhus og mellem Korsør og Kalundborg paa den ene Side og Grenaa paa den anden Side, men ogsaa her maatte der gives op.

Begivenhederne den 9. April ændrede paa-

ny Forholdene fuldstændig. Nu blev Lyntogsdriften igen indstillet. Storebæltsoverfarten begrænsedes til Dagejlds, og Køreplanen for Persontogene blev yderligere begrænset, saaledes at den i alle Dele af Landet svarer til omtrent 50 pCt. af den normale Køreplan; disse Tog køres udelukkende med Damp, bortset fra de elektriske Tog i Københavns Nærtrafik.

Mørklægningen og den store Godstrafik i Forbindelse med særlige Transporter fremkaldte Forsinkelser. Personalet i Driften har her gjort et udmærket Arbejde for at undgå og nedbringe disse; men det har alligevel været nødvendigt Gang paa Gang at tilrettelægge nye Køreplaner.

Medens man under normale Forhold kun har eet stort Køreplansskifte aarligt og en mindre Tilpasning om Efteraaret, har 1940 bragt fire store Køreplansskifter, ved hvilke man har maattet tilpasse Køreplanen navnlig efter tilladeligt Brændselsforbrug og Sejlads-Evnen paa Storebælt. Nedskæringen af den i Aarene før Krigen godt udbyggede Køreplan næsten til Halvdelen har naturligvis været et meget utaknemmeligt og utilfredsstillende Arbejde, der ikke har kunnet undgå at medføre alvorlige Ulemper for mange Rejsende; men man har bestræbt sig for at gøre disse Ulemper saa smaa som muligt.

Den 1. Juli gennemførtes endelig efter flere Aars politiske Overvejelser en Takstforhøjelse, som nu blev paa ca. 25 pCt. for saavel Personer som Gods, dog med betydelige Indrømmelser til Publikum, navnlig vedrørende Gyldigheden af Dobbeltbilletter og Billigbilletter (Weekend-Rejser).

Godstrafikken har stadig været stigende. Finansaaret 1939/40 gav en Merindtægt paa Gods paa ca. 11 Mill. Kr. (ca. 25 pCt.), og de første syv Maaneder af 1940/41 gav en yderligere Forøgelse i Godsindtægten paa 14 Mill. Kr. Grundene hertil er i første Række Vanskeligheder for Skibsfarten, der samtidig førte til stærkt stigende Skibsfragter, og Indskrænkning af Lastbilkørselen; men ved Siden heraf virker Ændringerne i Erhvervsforholdene samt Udenrigshandelen, i hvert Fald i den forløbne Tid.

Vognmangel paa Banerne har været en selvfølgelig Konsekvens af Udviklingen. Vel var vor Godsvognspark før Krigen rigelig stor, men ingen kan under normale Tider have staaende tilstrækkeligt mange Vogne til under ekstra-

ordinære Forhold uden Vanskeligheder at optage baade stigende Godsmængde og det Gods, som normalt besørgeres af Konkurrenterne. Fænomenet Vognmangel er da ogsaa internationalt. Som Følge deraf kastede Statsbanerne straks efter Krigens Udbrud hele sin Nyanskaffelse over paa Godsvogne og Godstogslokomotiver. Vi fik endda en ekstraordinær Bevilling paa 6 Mill. Kr. til nye Godsvogne; men paa Grund af Vanskeligheder ved Fremskaffelse af Materiale er endnu kun en Del af de nye Vogne leveret.

I det store og hele er det dog lykkedes at tilfredsstille Samfundets Transportkrav. Begrænsninger i Jernbanetransporter mellem Landsdelene har, i Modsætning til hvad der var Tilfældet under Verdenskrigen, kunnet indskrænkes til Brunkul og fra Slutningen af November Tørv. Disse Varer har da maattet henvises til Skibstransport. Ogsaa i det kommende Aar vil Nyanskaffelserne næsten udelukkende omfatte Godsvogne og store Damplokomotiver.

Det nødvendige Brændsel til Togene er fremskaffet i Aarets Løb, og lykkeligvis var der før Krigen indkøbt tilstrækkelige Mængder Olie til Opretholdelse af Færgedriften, Statsbanerne har endda maattet hjælpe Fiskeriet med ret betydelige Kvanta Olie.

Økonomisk gav Finansaaret 1939/40 en Bedring for Banerne paa 7,3 Mill. Kr. Betragter vi alene Driftsindtægter og Driftsudgifter uden Afskrivning og Forrentning, bliver Bedringen 8,4 Mill. Kr., idet det forudgaaende Aars Driftsunderskud paa 4,5 Mill. Kr. ændres til en Driftsoverskud paa 3,9 Mill. Kr.

Maanedesregnskaberne for den forløbne Del af Finansaaret 1940/41 giver ikke noget rigtigt Billede af Virksomheden, idet alle Udgifter er medtagne, medens der i Indtægterne endnu mangler betydelige Beløb for særlige Transporter. Naar disse indgaar, vil der være Mulighed for, at der bliver Dækning for alle Udgifter — ogsaa for normal Afskrivning og Forrentning. Dette viser, at De danske Statsbaner har samme Mulighed som andre Baner for Balance i Økonomien, naar blot den nødvendige Forudsætning, nemlig Mængden af Transporter til rimelig Pris, er til Stede. Jernbanernes faste Udgifter er i Forhold til de bevægelige Udgifter meget store; derfor giver Jernbanedrift paa tyndt trafikerede Linier altid et daarligt Resultat.

Det nye Aar vil formentlig bringe de første Anlægsarbejder paa den nye Kontinentallinie via Rødby—Femern, og dermed vil vi nærme os det Tidspunkt, da Danmark i langt højere Grad end hidtil bliver Transitlandet mellem Skandinavien og Vesteuropa.

Det for det nye Aar alt overskyggende er dog selvfølgelig Længselen efter, at normale Forhold igen skal indtræffe."

OPLYSNINGSARBEJDETS FORSKELLIGE OPGAVER

Sagaer.

Blandt Oplysningsarbejdets Opgaver er ogsaa Bestræbelserne for at bringe Fortid og Nutid i Samklang med hinanden. Med andre Ord søge at knytte de Traade, som har været Underbevidstheden i Mennesket fra Oldtiden helt op til Nutiden eller om man vil, det levende fælles i Folkenaturen.

Man kan ogsaa sige, at det ligger i Nordboens Natur med Kærlighed og Haab at knytte sig til Sagaer og Fortidsminder. At Tiden har affødt noget i den Retning beviser den danske Alsang nu, selv om den foregaar i mere moderne Form, end da Skjalde og Vølver (omvandrende Spaakvinder) samlede Folket for ved Sange og Besværgelser at give dem Haab, Mod og Begejstring for Ting, som skulde overstaas, eller var i Vente.

De gamle Sagaer har deres Betydning ogsaa i Dag. Det dybe psykologiske i Sagaerne er det, som følger Slægterne gennem Tiderne og ikke kan tilintetgøres uanset Omskiftelser — og det kræver sin Ret tidlig eller sent.

Naar Oplysningen i Danmark slog saa dybe Rødder i Slutningen af forrige Aarhundrede skyldtes det, at de unge Mænd og Kvinder satte sig paa Højskolebænken. De læste, regnede og skrev, men først og sidst lyttede de til Sagatonerne om Aser og Jætter, om Verdensaltets Tilblivelse, om Ragnarok og Genfødselen. Alt dette maatte give sig Udslag i deres Omgivelser. Frøet maatte spire, vokse og give Frugt i Form af en moderne Sigurd, en Gudrun og en Brynhild.

De forskellige Folkeslag har vel nok deres Sagnhelte, og i stille Stunder knytter de vel nok deres Forhaabninger til disse Helte. En nordisk Sagnskikkelse, som man i en Fimbulsvinter kunde knytte sine Forhaabninger til, er det finske Folks Sagnhelt Väinämöni, der ifølge Kalevala Sagaen skabtes saa tidligt som ved selve Verdens Tilblivelse. Hans Kraft bestaar ikke i krigeriske Bedrifter. Med sit vidunderlige Strenginstrument „Kantelen" spiller og synger han til evig Fryd for alle. Han overvinder ikke alene sine Modstandere derved; men Skovens vilde Dyr samles om ham, ja endog Guderne gribes af hans Sang og Spil. Väinämöni er som Regel i Følge med Kunstsmiden „Ilmarinen", som engang skal have

smedet selve den blaa Himmelhvælving; men hans kunstfærdigste Arbejde er Kværnen „Sampo", som maler Rigdom og Velstand til Gavn og Glæde for hele Menneskeheden. Da Kristusbarnet ifølge Sagaen blev født i en finsk Fyrreskov, forstaar den gamle Väinämöni, at en ny Tid indvarsles, og at hans Mission er endt, han drager bort paa et Kobberskib, han selv har fremtryllet; men for at den ny Tid kan være i Samklang med det, som var, efterlader han sit Instrument „Kantelen" til Minde og Fryd for Suomis Folk.

Vi gør klogt i at lade os inspirere af Väinämöniens Metoder, og ved at følge Lyden af Kantelens Toner nærmer vi os Maalet: „Ilmarinens kunstfærdigt smedede Kværn". I en Tid, hvor Ragnaroks disharmoniske Toner lyder ud over Verden, har vi Pligt til at overdøve dem med de harmoniske Toner, saaledes at de første lægges i Grav for altid. Lad os altsaa gaa ind i Oplysningens Tjeneste for Mobilisering af det gode i Samfundet.

P. Sessing.

DAMPLOKOMOTIV MED STJERNEDAMP MOTOR OG ENKELTAKSELDREV

Den hurtige Udvikling de elektriske Lokomotiver med Enkeltakseldrev ved de saakaldte Banemotorer har undergaaet har virket ansporende for Anvendelse af Damplokomotiver med Enkeltakseldrev. Det tilladte Akseltryk af 20 Tons paa Hovedbaner kan udnyttes bedre af elektriske Lokomotiver, paa hvilke de afbalancerede Banemotorer giver et ensformet Omdrejningsmoment. Der haves elektriske Lokomotiver med en Kraftudvikling paa indtil 2000 HK pr. Aksel, hvorimod Kraftudviklingen pr. Aksel paa et Damplokomotiv kun kan sættes til højst 800 HK pr. Aksel.

Aarsagen til Damplokomotivets relativt lave Kraftudvikling pr. Aksel er det lille Antal Dampcylindre med stor Kraftydelse og de dertil hørende Dampstempler med Driv- og Kobbeltænger, der, som frem- og tilbagegaaende, og op- og nedadgaaende Masser, paavirker Lokomotivets Gang og Sporet i saa høj Grad, at der derved sættes Grænser for Størrelser og Dimensioner og den i Forhold dertil opnaelige Kraftydelse. Hjulenes Omdrejningstal er afhængig af Stempelhastigheden, som ikke uden videre kan forhøjes efter Ønske, og Hjuldiameteren er afhængig af Hastigheden, Lokomotivet skal køre. Store Hjul er nødvendig for store Hastigheder, men store Hjul giver Lokomotivet en daarlig Trækkeevne under Igangsætning og under Kørsel paa Stigninger. Det er derfor nødvendigt at vælge en Hjuldiameter, der passer for de Ændringer, der stilles til Lokomotivet, og det er nødvendigt at holde den ufjedrede Vægt (Hjul, Aksler og Stænger) saa lav som muligt for at skaane Banelagemet. Alle disse Ulemper ophæves ved at anvende Enkeltakseldrev, som her skal omtales.

Den i vedføjede Billeder viste Konstruktion af

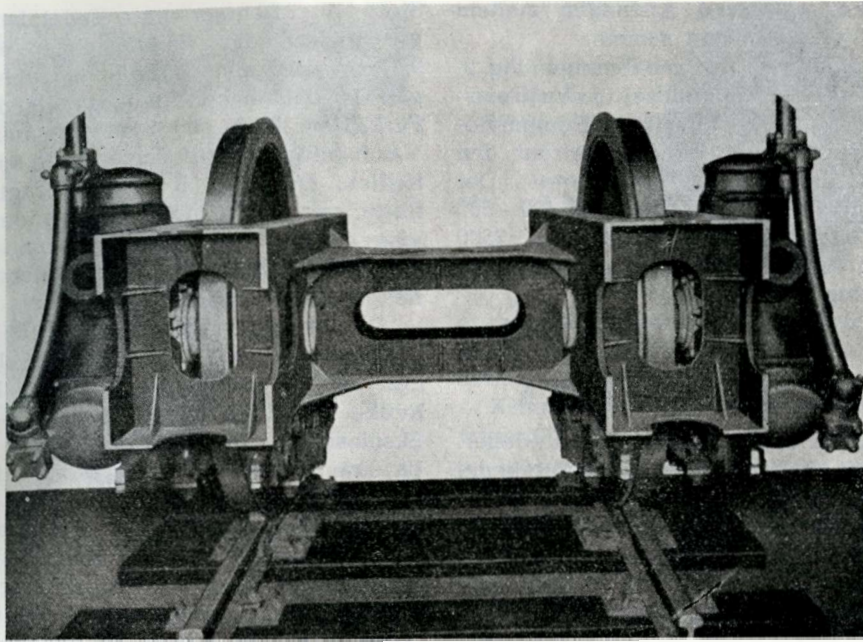


Fig. 1. Tværsnit af Lokomotivrammen.

et Damplokomotiv med Enkeltakseldrev skyldes ifølge „Die Lokomotive“ Dr. Ing. h. c. Hugo Lentz, Berlin. Lokomotivet er opbygget paa to kasseformede Længdedragere, som ved Hjulene er forbundne med kasseformede Tværforbindinger og udgør en fast Ramme, Fig. 1. Rammen er helt igennem svejset sammen af tynde Plader og udstyret med Ribbeforstærkninger, hvorved der opnaas en lav Egenvægt og en stor Bæreevne. Dampmotoren er anbragt fast paa Rammen, én for hvert Hjul. Hjulene maa ikke være over 1600 mm i Diameter. Akslerne, af hvilke der findes én for hvert Hjul, løber i

Rullelejer. Hver enkelt Aksel med Hjul styres med Styrearme, én paa hver Side af Hjulet.

Paa Hjulet findes et Tandhjul, i hvilket et Tandhjul paa Dampmotorens Krumtapaksel griber ind og overfører Motorens Kraftudvikling i Forholdet 1 : 4, 1 : 5 eller 1 : 6 til Hjulet, Styrearmene er netop saa lange, som Afstanden mellem Tandhjulenes Centrum, hvorved Akselkassen kan forskyde sig opad og nedad i Akselbakken, der er formet i en Cirkelbue, hvis Radius er Styrearmenes Længde. Under Lokomotivrammens fjedrende Bevægelser i Forhold til Hjulene svinger Styrearmene om Mo-

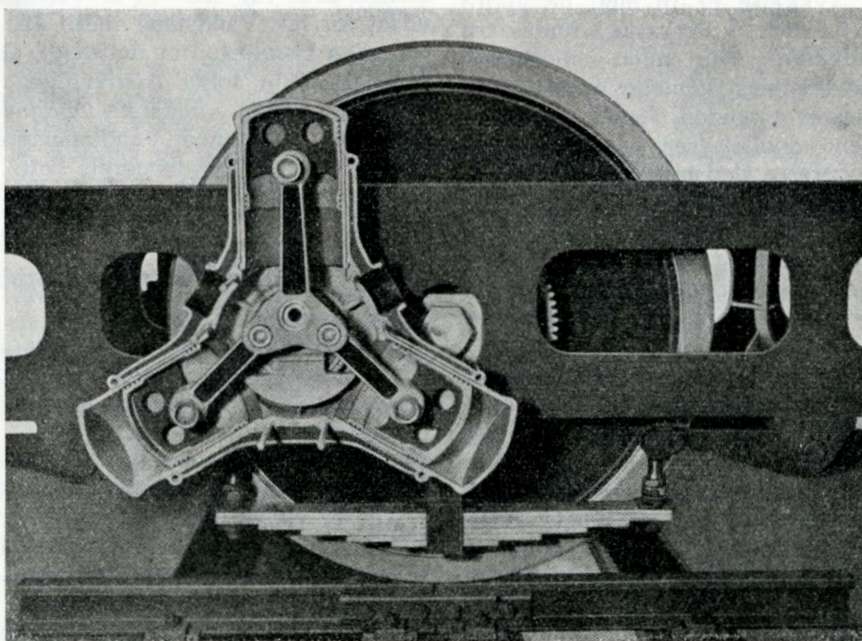


Fig. 2. Dampmotoren anbragt paa Lokomotivrammen.

tores Krumtapaksel, hvorved Afstanden mellem Tandhjulene altid vil være den samme.

Dampmotoren er anbragt fast paa Rammen, Fig. 2. Motoren er en 3- eller 6-cylindret Jævnstrøms-Dampmotor paa 500 HK (Jævnstrøms-Dampmotorens Arbejdsmaade er som bekendt omtrent den samme som i en almindelig 2-Takts Motor). Der anvendes Damp paa 30 Atm., overhedet til 480—500 Grader. Motoren er beregnet til at løbe 2500 Omdr./Min. med forskellige Overføringsforhold for Hurtigtog, Persontog og Godstog.

F. Spøer.

KEDELEKSPLOSION I AMERIKA

Paa *Northern Pacific-Banen* eksploderede den 7. Juli 1938 ifølge *Die Lokomotive* en Lokomotivkedel paa Strækningen ved Willes i Montana. Det var Kedlen paa et 2C-C2-Malletlokomotiv, bygget i 1936 af *American Locomotive Company*. Lokomotivet var meget stort og hørte til en Serie paa 10 Stkr. med følgende Dimensioner:

Cylinderdiameter (4)	584 mm
Slaglængde	813 mm
Drivhjulsdiameter	1753 mm
Damptryk	17,6 kg/cm ²
Risteflade	14,5 m ²
Fordampningshedeflade	542 m ²
Overhedeflade	196 m ²
Rørlængde	7010 mm
Forbrændingskammerlængde	1909 mm

Fyrkassen uden Forbrændingskammeret er 6251 mm lang; af den forreste Del er et Stykke paa 1334 mm adskilt fra den øvrige ved Murværk. Til Fyrkassens Forankring findes 5042 Støttebolte, hvoraf 2715 er bevægelige. Rørvæggen er nittet paa Fyrkassesvøbet, medens de øvrige Samlinger er svejse. Rørvæggens Tykkelse er 16 mm; de andre Fyrkasseplader er 9,5 mm. I Fyrkassen findes tre Nicholsonske Vandkamre, men ingen i Forbrændingskammeret. Rundkedlens Diameter er 2448 mm. Lokomotivets Tjenestevægt uden Tender er 292 t, hvilket er mere end dobbelt saa meget som de tyske Rigsbaners sværeste Godstogslokomotiver.

Denne mægtige Kedel eksploderede under Fremførelsen af et Godstog paa 83 Vogne med 312 Aksler og en Vægt af 4022 t paa en Stigning 3 pro Mille og kastedes sammen med det forreste Drivstel (en Vægt paa ialt ca. 200 t) 45 m fremad til højre for Sporet.

Undersøgelsen for at konstatere Aarsagen til Eksplosionen viste, at den skyldtes for lav Vandstand i Kedlen. I Forbrændingskammeret, i hvilket der ikke fandtes Vandkamre og derfor manglede den Afstivning, som Vandkamre giver, var over 22 Rækker Støttebolte udglødet, efter at Vandstanden var sunket 25 mm under Forbrændingskammerets Loft. (Om Vandkamre i Lokomotivfyrkasser se Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 17 og 18 1927). Ved Eksplosionen blev Forbrændingskammerets Loft flaaet nedad og revet af ikke mindre end 1178 Dækankre og

Støttebolte. Den sprængte Kedelplade havde derved paa nogle Steder strækket sig fra en Tykkelse paa 9,5 mm til 3 mm og bøjet sig dels imod Rørvæggen og dels imod de ubeskadigede Vandkamre i Fyrkassen. Nitte- og Svejsesømmene var uskadede. Vandstands- og Prøvehaner viste fri Aabning ind til Kedlen. Den paa Kedlen anbragte Barco-Alarmfløjte, som fløjter, naar Vandstanden bliver for lav, viste sig ved Efterprøvning at være i Orden. Fødepumpen og Injectoren blev ødelagt ved Eksplosionen og kunde derfor ikke prøves.

De foretagne Undersøgelser stiller amerikansk Lokomotivbyggeri og -drift i et lidet flatterende Lys. Af Beretninger fra de Maskindepoter, paa hvilke Maskinen havde haft Ophold i Dagene før Eksplosionen, fremgaar det, at der i Tiden fra den 19. Juni til den 6. Juli ni Gange af forskellige Lokomotivførere, der har kørt med Maskinen, er anmeldt, at Fødepumpen ikke kunde sætte tilstrækkeligt Vand paa Kedlen, og hver Gang havde Værkstedslederen attesteret for ordningsmæssig Undersøgelse. En Anmeldelse om Maskinen sagde ordret: „Drifting control valve“ til Fødepumpen og Svømmeren efterses“. Denne Ventil, som avtomatisk hemmer Vandstrømmen til Fødepumpen, naar Regulatoren lukkes, tog ingen Skade ved Eksplosionen. Den blev undersøgt, og det fremgik deraf, at den manglede en Stempelring, og da den blev prøvet paa et andet Lokomotiv, viste det sig, at Fødepumpens Ydeevne var nedsat til det halve.

Der er i de forenede Stater foreskrevet, at den laveste Prøvehane for Vandstanden skal være anbragt 76 mm over Fyrkasseloftet. En Eftermaaling paa andre Lokomotiver af samme Serie viste, at dette Maal varierede fra 60,3 til 82,6 mm. Endvidere var der den Mangel ved Kedlerne, at Forbrændingskammerets Loft ikke var afstivet med Vandkamre, da Erfaringer har vist, at Forbrændingskamre, som var afstivet af Vandkamre, har været udsat for lav Vandstand indtil 150 mm under Loftet, uden Eksplosion er indtraadt. Grunden dertil er for det første selve Afstivningen, og dernæst at Vand fra Kedlens nederste Omraade i nogen Grad cirkulerer op gennem Vandkammeret og skyller ud over Forbrændingskammerets Loft.

F. Spøer.

Sjælland-falsterske Bibliotek.

Fra 1. Maj d. A. fratræder:

Som Bestyrelsesmedlemmer: Regnskabsfører Chr. Schmidt og Ekspeditionsekretær H. V. C. G. Tauson, som Suppleanter: Rangerformand I S. Juhl og Kontorassistent Frk. G. Fischer, som Revisor: Trafikkontrolør C. W. Bodenhoff-Olsen og som Revisor-Suppleant: Overassistent A. E. L. Harnsted. Alle er villige til at modtage Genvalg.

Eventuelle Kandidatforslag, underskrevet af mindst 10 Medlemmer, skal ifølge Vedtægterne være Bestyrelsen i Hænde senest 1. Februar under Adresse Københavns Hovedbanegaard. Paa Forslaget maa de opstillede Kandidater have erklæret sig villige til at modtage Valg.



JUBILÆER



Lokomotivfører *Ove R. A. Nielsen*, Aarhus, kan den 31. Januar 1941 fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Han begyndte som Aspirant i Aarhus, var her sine fleste Aar som Lokomotivfyrbøder, og han er efter faa Aars Fravær som nybagt Lokomotivfører landet her igen.

Afdelingen ønsker til Lykke paa Dagen og takker for godt Kammeratskab og Samarbejde gennem Aarene. — Held og Lykke i Fremtiden! *Kr. P.*



Lørdag den 1. Februar kan Lokomotivfører *S. A. Linder*, Bjerggade, Fredericia, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilaren har bortset fra en ganske kort Periode i Bb. været her ved Depotet baade som Lokomotivfyrbøder og Lokomotivfører. Han har i den Tid faaet mange gode Venner blandt sine Kolleger og Medansatte, og disse vil sikkert paa Dagen give et Bevis herfor.

Linder har været Medlem af Afdelingens Bestyrelse i flere Aar og har i den Tid forstaaet at skabe Respekt om sig for sin Interesse for Afdelingens Trivsel og i Arbejdet for at gøre Forholdene saa gode som muligt.

Afdelingen ønsker dig hjertelig til Lykke paa Dagen, takker for godt kollegialt og kammeratlig Samarbejde, som vi haaber skal fortsættes gennem Aarene.

Held og Lykke i Fremtiden. *Ax.*

Lokomotivfører *A. E. Martinsen*, Vænget 3, Kalundborg, fejrer d. 2. Februar 1941 sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilaren kom d. 1. Juli 1935 fra Tønder til Kalundborg.

Martinsen er Afdelingsformand for Kb. Lokomotivførerafdeling. Dette Tillidshverv udfører han paa en udmærket Maade, som den rettænkende Organisationsmand



han er, altid med lyst Sind og godt Humør, som vi ønsker dig vor gode Kollega maa bevares i mange Aar endnu.

Kalundborg Lokomotivførerafdeling ønsker dig hjerteligt til Lykke i Dagens Anledning. *C. O.*

Endvidere kan Lokomotivfører *N. J. Andersen*, Esbjerg, fejre sit 25 Aars Jubilæum den 26. Januar.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum den 9. Februar frabedes.

A. C. Andersen, Lokomotivfører, Frederikshavn.

Taksigelse.

Min hjerteligste Tak for venlig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag. *A. M. Tønning*, Aalborg.

Lokomotivfyrbødernes Anciennitetsrække.

Paa Grundlag af de ved den i Oktober 1940 afholdte Lokomotivfyrbødereksamen opnaaede Resultater blev Eksaminanterne opstillet i Rækkefølge saaledes:

- H. A. B. Pedersen, Gb.
- O. Hare, Ab.
- O. Nielsen, Ge.
- H. G. Angelsø, Kø.
- P. V. Dam, Fa.
- E. C. Madsen, Kø.
- B. K. Hansen, Kø.
- K. E. H. F. Nielsen, Gb.
- H. R. Andersen, Ng.
- H. R. Sørensen, Str.
- P. Wichmann, Gb.
- P. E. Poulsen, Ge.
- K. A. Petersen, Gb.
- S. A. Madsen, Ng.
- J. J. Rasmussen, Kb.
- K. M. H. Nielsen, Ng.
- J. E. J. Lomholdt-Pedersen, Fa.
- H. B. Madsen, Fa.
- E. K. B. Jensen, Gb.
- D. B. Andersen, Gb.
- J. S. Pedersen, Gb.

Denne Rækkefølge er gældende for de paagældendes Indordning i Lokomotivfyrbøderrækken.

Notitser

Personalia

Naturgas til Jernbanedrift?

I det nordlige Jylland er der som bekendt konstateret ikke helt ubetydelige Forekomster af Naturgas, og der er nu startet et Aktieselskab „Vendsyssels Naturgas Kompagni“ til Udnyttelse af denne Gas i større Maalestok. Man vil i Staalflasker med 6 m³ Indhold levere Gas komprimeret til 150 Atmosfærer, hvilket skulde svare til 7 l Benzin. Der er Tale om at forsøge Omnibusdrift i Aarhus med Naturgas som Drivkraft, og fra det ny-startede Selskabs Side har man ogsaa slaaet til Lyd for, at Statsbanerne, hvis de ønskede det, kunde forsyne sig med Naturgas til Drift af visse Motortog f. Eks. Lyn-togene. Generaldirektør Knutzen har dog afvist dette; han har peget paa, at et Lyntogs Brændselsforbrug er saa stort, at der skulde standses mange Gange undervejs for at udskifte Gasbeholdere, saa Spørgsmaalet alene af den Grund falder bort. Generaldirektøren peger desuden paa, at der for Tiden ikke kan tænkes paa at overføre gennemgaaende Personvogne paa Færgerne, al forhaandenværende Plads maa udnyttes til Godsbeholdningen.

Statsbanerne inddrager Sæbe og Haandklæder.

Som direkte Følge af Sæberationeringen har Statsbanerne set sig nødsaget til at inddrage Sæbe og Haandklæder fra samtlige Toiletrum i Tog- og Ventesale samt Skibe.

Et Lokomotivfløjt Juledags-Morgen.

I 1873 blev der i Kanada bygget en Sidebane mellem Sutton og Drummondville. Den sidstnævnte By skulde bidrage 30 000 Dollars til Anlægget, men Byraadet havde stillet den Betingelse, at man kun vilde yde dette Tilskud, for saa vidt der Juledags Morgen kunde lyde et Lokomotivfløjt i Drummondville.

Skæbnen vilde, at Bygningen af Banen ikke gik saa hurtigt frem, som man havde tænkt sig, og op mod Jul var Anlægget endnu et godt Stykke fra Drummondville. Byens vise Fædre gned sig allerede i Hænderne af Glæde over den ventede Besparelse paa de 30 000 Dollars. Men Jernbaneselskabet vilde ikke uden videre give op og fik saa en Idé. Man købte et lille Damplokomotiv, som blev forsynet med en Fløjte med meget gennemtrængende Lyd. Dette Lokomotiv blev sat paa en Slæde, og Julenat blev det paa den Maade kørt til Drummondville, hvor Beboerne næste Morgen blev vækket ved kraftige uophørlige Fløjt fra Lokomotivet.

Byraadet følte, at de var blevet overlistet, men maatte indrømme, at Betingelsen om et Lokomotivfløjt Julemorgen var opfyldt. Som Følge deraf var der ikke andet at gøre end at give gode Miner til daarligt Spil, d. v. s. betale.



Udnævnelse fra 1.—1.—41:

Motorfører I efter Ans. til Lokomotivfører:
W. L. A. Jürgensen, Fredericia, i Padborg (min. Udn.).
M. C. Pedersen, Fredericia, i Padborg (min. Udn.).

Motorfører II (Elektrofører) efter Ans. til Lokomotivfører:

F. N. Frederiksen, Enghave, i Brande (min. Udn.).
A. H. Hegelund, Enghave, i Brande (min. Udn.).
H. P. E. Hansen, Enghave, i Herning (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

E. H. Ørnberg, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.
E. R. Rasmussen, Vordingborg, i Gedser.
H. C. Rasmussen, Fredericia, i Randers.
S. C. S. Pedersen, Padborg, i Padborg.
H. A. Sørensen, Struer, i Struer.
E. W. Andersen, Aarhus, i Randers.
P. A. W. Pedersen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
J. P. Kjærsgaard, Nyborg, i Padborg.
H. S. Rasmussen, Skanderborg, i Randers.
P. V. Dam, Fredericia, i Brande.
H. R. Andersen, Nyborg, i Langaa.
H. R. Sørensen, Struer, i Viborg.
K. A. Petersen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.
S. A. Madsen, Nyborg, i Langaa.
K. M. H. Nielsen, Nyborg, i Tønder.
J. E. J. Lomholdt-Pedersen, Fredericia, i Viborg.
H. B. Madsen, Fredericia, i Skern.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—1.—41:

Lokomotivførere:

C. P. Christensen, Struer, til Kalundborg.
M. A. Nielsen, Gedser, til Næstved.
K. O. Kræfting, Herning, til Struer.
C. J. Christensen, Nyborg, til Gedser.
C. Hansen, Padborg, til Nyborg.

Forflyttelse efter Ansøgning under 3.—1.—41:

Lokomotivfyrbødere:

T. F. Nielsen, Gedser, til Helsingør.
H. H. P. R. Andersen, Skern, til Helsingør.
G. A. Hansen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.
P. H. Torbensen, Nyborg, til Helsingør.
K. R. F. Kieffer, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.
J. Nielsen, Gedser, til Randers.
A. V. D. Andersen, Langaa, til Aarhus.
C. C. Poulsen, Padborg, til Aarhus.
S. A. Andersen, Langaa, til Aarhus.
K. E. Friis, Randers, til Aarhus.
O. K. Larsen, Padborg, til Aarhus.
F. G. Jensen, Struer, til Aarhus.
G. S. K. Løfgreen, Randers, til Aarhus.
E. Laursen, Tønder, til Skanderborg.

K. H. K. Olsen, Brande, til Korsør.
 E. Seitzberg, Struer, til Nyborg.
 G. J. Jørgensen, Brande, til Kalundborg.
 O. J. Jønsson, Viborg, til Struer.

Afsked:

Lokomotivfører N. C. Angkjær, Viborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—41 (min. Afsked).
 Lokomotivfører A. M. Jensen, Struer, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—41 (min. Afsked).

Dødsald:

Lokomotivfører F. G. Brund, Aarhus, den 27.—12.—40.

**STATSBANEPERSONALETS
 BIBLIOTEKER
 Nye Bøger.**

Sj.-Palster	Jyl.-Fyn	
19096		Moltke, Else: Polsk September.
19097	18561	Therkelsen, Johs.: Krybskytter.
19098		Haers, Axel: Naar det dages.
19099	18557	Hino, Ashihei: Under Solbanneret.
19100	18570	Sønderby, Knud: De kolde Flammer.
19101	18558b	Krusenstjerna, Agnes von: Tony's Læreaar.
19102	18560	Priestley, J. B.: De elskende i Stenørkenen.

(Forts. n. Side.)

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	Oktober' Maaned		1940	
	1940	1939	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	5 550 000	5 200 000	350 000	
Gods- og Kreaturbefordring	7 360 000	5 490 000	1 870 000	
Postbefordring	610 000	600 000	10 000	
Andre Indtægter	640 000	550 000	90 000	
Indtægter i alt	14 160 000	11 840 000	2 320 000	
Driftsudgifter	14 040 000	11 160 000	2 880 000	
Driftsoverskud	120 000	680 000		560 000
Afskrivning	650 000	610 000	40 000	
Forrentning	1 400 000	1 270 000	130 000	
Statens Tilskud til Driften	1 930 000	1 200 000	730 000	

	April—Oktober		1940	
	1940	1939	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	40 490 000	45 780 000		5 290 000
Gods- og Kreaturbefordring	43 820 000	29 840 000	13 980 000	
Postbefordring	4 110 000	4 480 000		370 000
Andre Indtægter	3 780 000	3 810 000		30 000
Indtægter i alt	92 200 000	83 910 000	8 290 000	
Driftsudgifter	85 200 000	74 040 000	11 160 000	
Driftsoverskud	7 000 000	9 870 000		2 870 000
Afskrivning	4 510 000	4 280 000	230 000	
Forrentning	9 190 000	8 540 000	650 000	
Statens Tilskud til Driften	6 700 000	2 950 000	3 750 000	

D. S. B. Oktober 1940.

I Forhold til Oktober 1939 er Personbefordringsindtægten steget med ca. 350 00 Kr. Godsbefordringsindtægten er steget med ca. 1 870 000 Kr. og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa ca. 100 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 2 320 000 Kr. Der er i Oktober Maaned ikke medregnet Betaling for særlige Transporter.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 2 880 000 Kr. Stigningen skyldes forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter samt Merudgifter til Færgereparationer.

- | | | | | | |
|---------|---------|--|-------|--------|--|
| 19103 | | Bowen, Catherine Drinker og Meck, Barbara von: Tschaikovsky og Fru von Meck. | 19125 | 18628 | Latimer, Jonathan: Døden rækker Haanden ud. |
| 19104 | 18564 | Olsen, Ole: Filmens Eventyr og mit eget. | 19126 | 18639 | Spring, Howard: Pigen med den grønne Fjer. |
| 19105 | 17929 | Bristow, Gwen: Lykkens Spil. | 19127 | 18648 | Martin, Hans: Frigjort. En Roman om en Mand. |
| 19106 | 18567 | Jacobsen, H. P.: Højt paa en Gren. | 19128 | 16180b | Habart, Fisdale Alice: Kinas Lamper slukkes. |
| 19107 | 18605 | Bibesco, Marthe: Katia. | 19129 | 18637 | Edlund-Hansson, Anna: Vi paa Hamre. |
| 19108 | 18608 | Silber, J. C.: De andre Vaaben. | 19130 | 18647 | Knittel, John: Sønnen. |
| 19109 | 18604 | Østlund, Hilding: Din Næstes Hustru. | 19131 | 18643 | Bertelsen, Erik: Kvinder ved Stranden. |
| 19110 | 18601 | Walpole, Hugh: Taarnet. | 19132 | 18651 | Robert, Cecil: Pilgrims Hytten. |
| 19111 | 18568 | Lassen, Suzanne: Selv i de bedste Familier. | 19133 | 18646 | Jong de Josselin, Kitty: Familien paa Enk. |
| 19112 | 18569 | Oppenheim, E. Phillips: I hemmelig Tjeneste. | 19134 | 18634 | Krusenstjerna, Agnes von: Fru Esters Pensionat. |
| 19113ab | 18598ab | Jensen, Thit: Valdemar Atterdag I og II. | 19135 | 18655 | Baadsgaard, Anna: Gæster paa Herregaarden. |
| 19114 | 18600 | Seppänen, Unto: Markku og hans Slægt. | 19136 | 9994 | Gide, Andre: Den snævre Port. |
| 19115 | 18599 | Maugham, Somerset W.: Lydia. | 19137 | 18644 | Corsari, Willy: Kærlighed tilgiver. |
| 19116 | 18597 | Deeping, Warwick: To Mødre. | 19138 | 18650 | Priwin, Hans W.: Kriminalassistent Hornleigh. |
| 19117 | 18612 | Fischer, Leck: En Kvinde paa Fyrre. | 19139 | 18667 | Caldwell, Erskine: Spektakler i Juli. |
| 19118 | 18631 | Steinbeck, John: Det ukuelige Sind. | 19140 | 18676 | Aggebo, Anker: Niels Finsen. En Saga om en Daad. |
| 19119 | 18632 | West, Rebecca: Soldatens Hjemkomst. | 19141 | 18654 | Aabye, Karen: En Kvinde har alt. |
| 19120 | 18615 | Nielsen, Jørgen: Dybet. | 19142 | 18658 | Bru, Hedin: Høgni. Roman fra Færøerne. |
| 19121 | 11528h | Jensen, Johannes V.: Mariehønen. Myter. Ottende Bind. | 19143 | 18662 | Kristiansen, Kristian: Vi bærer et Billede. |
| 19122 | 18633 | Moeschlin, Felix: Axel von Forsen. | | | |
| 19123 | 18626 | Cespedes, Alba de: Ingen Vej tilbage. | | | |
| 19124 | 18629 | Nagler, Kaja: Man siger, at Tiden læger alle Saar. | | | |

Randers

Læs

Randers Amtstavis

Amtets ældste og største Blad

Cykler, Radio, Symaskiner „STABIL“

Alt i førende Radio, forlang Demonstration Reparationer af Cykler, Radio, Symaskiner

Chr. Christiansen,
Telefon 2214

Nu — mere end nogensinde

køb kooperativt — køb i

ABDF

Søren Sørensens SKOTØJ

er bedst
og billigst

Vestergade 11

Støt vore Averterende!

Blomsterforretningen

A. ANDERSEN & SØNNER
Nørregade 5 - Telefon 80

Buketter - Kranse - Dekorationer

København

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

Billige
Priser!

anbefales
de ærede Rejsende.

Hurtig
Betjening!

Husk Marketenderiet!

Ærbødigst F. L. VILTOFT



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3

København K.

Tlf. Byen 4195

Café Fremtiden

Ingerslevsgade 200

Hj. af Enghavevej

2 Billard

L. Dyhrberg

Korsør

OPTAGET

RADIO

i førende Mærker
Lempelige Betalingsvilkaar

Brdr. Nielsen
Halskovvej 10

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

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

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