

Nº 8

20. April 1942

42. Aargang

SAMMENHOLD ER TIDENS TEGN

Med den Forandring i vort Lands Forhold, der skete den 9. April 1940, fulgte omgaaende en Ændring i de politiske Forhold. I Rigsdagen udtalte Folketingets Formand d. 10. April 1940: „Sammenhold maa til; Tvedragt maa forsvinde.“ Dette indsaar de 5 politiske Partier og indledede derfor straks Samarbejde. Hvorfor gjorde disse Folkets Repræsentanter dette? Hvorfor har de fortsat dermed, og hvorfor har man fra en Række andre hidtil modstaaende Sammenslutninger fulgt med i denne Samarbejds Linie? Naturligvis fordi Tiden har bragt Forhold med sig, der gør det nødvendigt at lægge et og andet, som tidligere kunde skille og vel ogsaa fremdeles kan det, til Side for at samles om de store Forhold.

Enhver dansk Mand og Kvinde ved, at med Krigsudbruddet i Efteraaret 1939 taarnede Vanskelighederne sig op for vort Land, og de er ikke blevet mindre i den forløbne Tid. De bliver tværtimod større og større. Da vi jo imidlertid alle har eet Ønske og eet Maal: Vort Land frelst og udelt gennem Tidens Strømninger, er alle forstandige derfor enige i, at Tiden ingenlunde er til Splittelse, men derimod alvorligt maner til Sammenhold.

Vi maa dog notere den Kendsgerning, at et Par Lokomotivmænd for nylig har leveret Bevis for, at de ikke forstaar den Tid, de og vi andre lever i. Af Rubrikken „Medlemslisten“ bag i Bladet fremgaar det, at fire Struer-Lokomotivfyrbødere har udmeldt sig af Dansk Lokomotivmands Forening fra og med Udgangen af Marts Maaned. Det drejer sig om

fire Mand, der blev ansat som Lokomotivfyrbødere 1. November og 1. December 1940, altsaa om ganske unge Mennesker, der endnu ikke havde naaet 1½ Aars Medlemskab inden for vor Organisation. Disse fire Mand har ikke været i Stand til at forstaa, at Forholdenes Udvikling kan medføre uforudsete Vanskeligheder paa mange Omraader, i hvert Fald har de tilkendegivet, at hvis det ikke blev, netop som de vilde have det, saa kunde de ikke staa i den Organisation, hvor de hører hjemme.

Umiddelbart efter Krigsudbruddet i September 1939 blev Nyansættelse af Lokomotivfyrbødere straks standset. Ved en med Generaldirektoratet ført Forhandling gjorde vor Organisation imidlertid gældende, at der ikke kunde være Tale om Overtallighed af Lokomotivfyrbødere, idet mindst 100 Mand Aspiranter, Haandværkere og Remisearbejdere gjorde Lokomotivfyrbødertjeneste, og at der som Følge deraf ikke kunde være nogen større Risiko ved at fortsætte med Ansættelserne. Administrationens Overvejelser resulterede i, at en lang Række Aspiranter — deriblandt de fire her omtalte Mand — henholdsvis 1. November og 1. December 1940 opnaaede Lokomotivfyrbøderansættelse og dermed komme ud af den Uvisshed, de havde gaaet i. Senere har Forholdene ganske vist udviklet sig, saa der kunde nyansettes et endnu større Antal Lokomotivfyrbødere, hvis vi blot havde de fornødne færdigt uddannede Aspiranter; men Ansættelserne i 1940 var et Resultat af Organisationens Arbejde.

Det er saaledes vor Organisation, de fire Mand kunde takke for, at de opnaede deres Ansættelse paa det Tidspunkt, da dette skete, og Takken er nu kommet i Form af en Udmeldelse. — Vi kommer i denne Forbindelse til at tænke paa et andet Forhold, der ogsaa berører en Struer-Lokomotivmand, og som forholder sig saaledes: I Tiden fra Januar 1932 til Juli 1935 var der som bekendt stoppet for Lokomotivførerforfremmelser. I denne triste Periode lykkedes det dog Dansk Lokomotivmands Forening at opnaa een Lokomotivførerforfremmelse, nemlig pr. 1. April 1934. Den Mand, som høstede dette direkte og for ham saa betydningsfulde Resultat af Organisationens Arbejde, er nu Lokomotivfører i Struer, og han har ligeledes vist sin Organisationsforstaaelse ved at udmelde sig af D. L. F. — Men tilbage til de fire Lokomotivfyrbødere. Een af Følgerne af Forholdenes Udvikling og af, at vi ikke har Aspiranter til Ansættelse som Lokomotivfyrbødere, er, at Forflyttelser af Lokomotivfyrbødere efter Ansøgning har været stoppet gennem længere Tid, saaledes at der kun i enkelte Tilfælde, hvor der har foreligget særlige Forhold, er foretaget varige Forflyttelser eller ønskede midlertidige Forflyttelser uden Godtgørelse. Dette er de 4 omtalte unge Mennesker utilfredse med. De vil hellere arbejde i en anden By end Struer; men har desværre ikke hidtil kunnet faa dette Ønske imødekommet. Det falder dem imidlertid ikke af den Grund ind at søge en anden Arbejdsplads, hvad der vel vilde være naturligt, naar de er saa utilfredse og absolut vil til en anden By. Nej, det er langt mere simpelt at lade Uvillien gaa ud over deres Organisation; men dette tyder ikke paa nogen særlig god Dømmekraft, snarere paa en god Portion Egoisme.

I en Tid, som den vi nu oplever, og som vort Land aldrig nogensinde tidligere har været ude i, hvor Alvoren præger alles Sind, hvor Fremtiden er uklar og kan synes at tegne sig mørk, hvor alle gode Kræfter i Landet bestræber sig paa at samle og holde sammen, er der et Par Lokomotivmænd, som har tilkendegivet, at de tror, de er noget for dem selv. Det er kun forholdsvis faa Dage siden den samlede Dagspresse gav Udtryk for Samarbejdets Betydning. Vi gengiver i denne Forbindelse et Par Sætninger: „Baade det ene og det andet har i høj Grad

kunnet give Grund til Klage, men ingen Kritik af Enkeltheder kan tilsløre den bydende Nødvendighed af Samarbejdets Fortsættelse.“ — „Man gør klogt i at regne med voksende Vanskeligheder, just derfor gælder det om paa enhver Maade at forøge Samarbejdets Bæreevne.“ — Dette har de fire her omtalte Lokomotivfyrbødere ikke kunnet se. De har hermed vist, at de ikke forstaa Tidens Samlingsbestræbelser og ikke er i Stand til at følge med i, hvad der foregaar omkring dem. Det er beklageligt for dem selv, men det har naturligvis ingen Indflydelse paa Dansk Lokomotivmands Forening, der fremdeles omfatter mere end 99 pCt. af de danske Statsbanelokomotivmænd og som roligt lever sit Liv videre i fuld Bevidsthed om, at hvor Fornuften raader, er man fuldt klar over Sammenholdets Styrke; et Klenodie, der netop for Tiden er særlig Anledning til at holde fast paa.

SÆRLIGE FORANSTALTNINGER MED HENBLIK PAA BESTRIDELSE AF SOMMERTRAFIKEN

Statsbanernes Generaldirektorat har udsendt en indtrængende Henstilling til Befolkningen om i den kommende Sommer at undlade at foretage unødvendige Rejser, navnlig over længere Afstande. Denne Henstilling er dikteret af Hensynet til at skaffe Trækkraft til Besørgelse af den for Landet og Befolkningen saa livsvigtige Godstransport. Samtidig er der givet Meddelelse om forskellige Bestemmelser, der hver for sig skal bidrage til at regulere Tilstrømningen til de forskellige Tog.

I Ferietiden — det vil formentlig blive fra 15. Juni til omkring Midten af August — vil der blive krævet særlige Adgangsbilletter til de Storebæltsfærger, der overfører Eksprestogene, samt til Skibene paa Kalundborg-Overfarten; saadanne Adgangsbilletter vil endvidere paa Sjælland blive krævet til de Morgen-Eksprestog, der afsendes mod Fyn og Jylland. Lokale rejsende mellem Korsør og Nyborg vil blive henvist til de Færger, der ikke har Forbindelse med Eksprestogene.

Det kan ikke ventes, at Anmodninger om Særtog eller Dubleringstog som Følge af Afholdelse af Møder eller Stævner vil blive imø-

dekommet. Generaldirektoratet har derfor henstillet, at der forud for saadanne Møders eller Stævners Tilrettelæggelse forhandles med Statsbanerne, saa der derigennem opnaas Sikkerhed for, at Befordringen af det paagældende Antal Deltagere er mulig. Der vil heller ikke blive givet Rabat paa Billetpreisen i Anledning af Rejser til Møder eller Stævner.

For hele den Tid, Sommerkøreplanen gælder — 1. Juni til ca. 20. September —, er Fragten for Befordring af Cykler som Rejsegods med Eksprestog og visse Persontog forhøjet til det tredobbelte af normal Takst, og man har fra Generaldirektoratets Side indtrængende henstillet til Publikum at sende deres Cykler med andre Tog. Ikke alene betyder Cyklebefordring i større Omfang med Eksprestogene uundgaaelige Forsinkelser, men har endvidere Indflydelse paa det Antal Passagerer, der kan medtages, idet Togene for hver Forøgelse af Antallet af Rejsegodsvogne skal have en tilsvarende Nedsættelse af Personvognenes Antal.

I hele Sommerkøreplansperioden bortfalder de billige Week-end-Billetter, der gælder fra Lørdag Middag til Mandag Middag, men det fremhæves i den til Pressen udsendte Meddelelse, at dette ikke kommer til at berøre de korte Rejser til Skov og Strand, idet disse jo normalt ligger inden for den Afstand, for hvilke der almindeligvis udstedes Billigbilletter: 28 km. Paa samme Maade bortfalder i hele Sommerkøreplansperioden Udstedelse af Militærbilletter, Billetter til Selskabsrejser, Grupperejser og Rundrejser, hvorhos Skoleudflugter og Ungdomsudflugter til nedsat Takst kun vil kunne ske inden for Afstande paa højst 30 km.

BANECHEF FLENSBORG FRATRÆDER

Den 22. April fylder Banechef *H. Flensborg* 67 Aar. Han har dermed naaet den fastsatte Aldersgrænse og træder med denne Maanedes Udgang tilbage fra Stillingen som Chef for Statsbanernes Baneafdeling.

Flensborg blev cand. polyt. allerede i en Alder af 22 Aar. Han kom straks efter ind i Statsbanernes Tjeneste, blev 2 Aar senere Fuldmægtig og efter yderligere 2 Aars Forløb Ingeniørassistent; derefter blev han Baneingeniør

og naaede i en Alder af 36 Aar frem til Stillingen som Kontorchef for Banekontoret. 5 Aar senere, det var i 1916, avancerede han til Overingeniør for endelig den 1. Maj 1922 at naa op til Stillingen som Banechef, et Embede, han saaledes har beklædt i nøjagtig 20 Aar.

Det er en rig Udvikling, indenfor de Omraader Baneafdelingen beskæftiger sig med, den fratrædende Banechef kan se tilbage paa. Moderniseringen er praktisk talt en fortsat Række op gennem Aarene: Stenballastering, Sporforstærkninger, Vejover- eller Underføringer i stort Tal, Forøgelse af Dobbeltspor, Ombygning af Stationer og Sikringsanlæg, Elektrificering af den københavnske Nærtrafik, Lillebæltsbroen, Storstrømsbroen og Oddesundbroen m. v. Og der fortsættes jo stadigt; i vort Blad for 5. Februar i Aar omtaltes Anlægsarbejder for 38 Mill. Kr. i Finansaaret 1942/43. Under Hensyn til en Del af disse paabegyndte, men endnu ikke afsluttede Nyanlæg, har man anmodet Hr. Flensborg om ogsaa efter 1. Maj at fortsætte som Leder af de nævnte store Arbejder, det drejer sig hovedsagelig om den nye Bane fra Rødby Havn til Nykøbing F., Elektrificeringen af Frederiksbundsbanen indtil Ballerup, Sporudfletningen ved Vigerslev samt Dobbeltsporet mellem Randers og Aalborg.

For vor Organisations Vedkommende har Samarbejdet med Banechef Flensborg i det væsentligste drejet sig om Forhold vedrørende Remisebygninger og Personalets forskellige Lokaler dér. Det er blevet sagt, at Banechefen var en baade skarp og myndig Mand inden for sit Omraade. Ogsaa vore Repræsentanter har ved Forhandlinger om Forbedringer i Opholdslokaler, Soveværelser, Vaske- eller Omklædningsrum krydset Klinger med ham, men det maa siges, at der efterhaanden er skabt gensidig Respekt, hvilket efter vor Mening har været til Gavn for saavel Statsbanerne som Personalet. Herfor bringer vi ved Hr. Flensborgs Fratræden som Baneafdelingens øverste Leder ham vor Organisations Tak.

Til Banechef fra 1. Maj er udnævnt Overingeniør *Engqvist*, der i sit nuværende Embede efterfølges af Baneingeniør *Thorning Christensen*, og det er vort Haab, at det hidtidige gode Samarbejde mellem Banechefen henholdsvis Overingeniøren og vor Organisation maa fortsættes ogsaa med de to nye Ledere.

VERDENS FØRSTE JERNBANE

Familien Pease i England.

(Ved Chr. Møller Hansen, Lemvig.)

At Storbritannien i den nyere Tid i saa mange Henseender blev en af Verdens førende Nationer skyldes ikke mindst det store Antal af geniale Opfindere, som her fremstod og øvede en omvæltende og banebrydende Indsats, der sporedes over Jordklodens fjerneste Egne.

James Watts Dampkedel og George Stephensons Lokomotiv blev Grundlaget for Jernbanedriften. Medens de nævnte Opfinderes Navne er velkendt af den store Offentlighed, er det mindre kendt, hvem der tog Initiativet til, at Verdens første Jernbane-anlæg kunde iværksættes, nemlig Eduard Pease. Om denne Mands Fremsyn og Energi, om hans Samarbejde med George Stephenson, vil nedenstaaende give nogle Oplysninger.

Det storartede Forretningsblik, der i Familien Pease er gaaet i Arv fra Fader til Søn, er blevet til et Ordsprog i England. Deres store Formue er Frugten af mange Generationers taalmodige Arbejde, alle tro mod de samme Grundsætninger, og alle udrustede med samme usædvanlige Begavelse for det store Forretningsliv.

Eduard Pease, som grundlagde Familiens Formue, blev født 1767 i beskedne Kaar. Han drev i Landsbyen Darlington i Yorkshire en Klædefabrik, hvor der beskæftigedes 500 Arbejdere. En Brand lagde Fabriken i Aske 1817; Eduard Pease maatte bygge den op igen og begynde Arbejdet paany. Han var dengang en Mand paa ca. 50 Aar, jævn og fredelig, tavs og tænksum. Som sin Fader og Bedstefader tilhørte han Kvækernes Sekt.

Pease var oprigtig gennemtrængt af denne Sekts religiøse Forskrifter, holdt paa dem lige til sin Død og overførte paa sine Efterkommere de mest karakteristiske Træk, der udmærker Kvækerne: den enkle Dragt; den Skik at sige du til alle Mennesker; bestemt Forbud mod at aflægge Ed; en afgjort Modvilje mod Teater, Hasardspil og Jagt; en ubetinget Agtelse for Menneskeliv, som forbyder Sektens Tilhængere at deltage i Krig; altsammen Træk, der gør dem til et Folk for sig i et moderne Samfund. — Man ser sjældent en fattig Kvæker, men der er mange rige. Deres ordentlige, sparsommelige og enkle Levemaade bidrager lige saa meget som deres Redelighed, Afholdenhed fra alle Processer og deres indbyrdes Hjælpsomhed til at sikre deres Velstand. Flere blandt dem ejer nogle af Verdens største Formuer. I England staar Familien Pease øverst blandt Kvæker-Millionærerne. —

Under et roligt og drømmende Ydre skjulte Eduard Pease en god Forstand, et klart Blik og en fast Vilje. Han havde Øjnene med sig og forstod sig godt paa Mennesker. Han havde en mærkelig Evne til at skabe gunstige Omstændigheder, til at kombinere sin Tids Idéer og hurtigt opdage deres Anvendelighed for det specielle Maal, han havde i Sigte. Og han lod sig aldrig nedslaa eller forvirre

af Verdens Spot eller de Hindringer, der stillede sig paa hans Vej. —

I 1817 havde Eduard Pease udtænkt en Plan, som gik ud paa at forbinde Kulgruberne ved West-Auckland med Byen Stockton ved Hjælp af en Jernbane. Han vidste dengang ikke, at George Stephenson allerede fem Aar forinden havde konstrueret sit første Lokomotiv. —

Man var for over et Aarhundrede tilbage i Tiden begyndt at anvende Træskinner for at lette Malm- og Kultransporter fra Gruberne; men disse blev snart udslidte, og man ombyttede dem med Jernskinner. Vognene kørte med Heste.

Eduard Pease besluttede sig til at erstatte de dengang brugelige Hulskinner med de nu anvendte ophøjede Jernskinner. Han vendte saaledes Problemet om og lod Hjulet danne et bevægeligt Spor, som Skinnerne passede ind i. Hans yderst nøjagtige Beregninger hævede enhver Tvivl hos ham om Fordelene ved denne Forandring; men som enhver, der er forud for sin Tid, maatte han længe tale for døve Øren.

Den Banelinie, han tænkte at anlægge, gik igennem Lord Darlington's, senere Hertugen af Cleveland, vildtrigeste Jorder. Et saadant Indgreb i et af det engelske Aristokratis højest skattede Privilegier var ikke egnet til at fremme hans Plan. Den af Eduard Pease til Parlamentet indgivne Ansøgning om Koncession paa den ny Linies Anlæg blev afslaaet med overvældende Majoritet af Lorderne. — Men Pease lod sig ikke afskrække. Han forandrede i nogle uvæsentlige Punkter sit Forslag. Ved Hjælp af Slægtninge og Venner stiftede han et Aktieselskab med samme Formaal for Øje, indgav et nyt Andragende og erholdt i 1821 den søgte Koncession.

Kun et Par Dage derefter kom en Morgen en yngre Mand til ham, tynd og høj, noget ludende i Gangen, genert i sit Væsen. Hans brede Yorkschire-Dialekt røbede, at han var fra Nordengland.

Den ubekendte var ingen anden end George Stephenson, den store Ingeniør, som netop havde brudt sin Bane, og hvis lykkelige Stjerne nu førte ham til den Mand, som bedre end nogen anden baade kunde forstaa og hjælpe ham. Stephenson kom til den ny Jernbanelinies Ophavsmand for at tale for sit i 1812 konstruerede og siden forbedrede Lokomotiv, som han hidtil forgæves havde budt frem til Folk, der kunde tænkes at interessere sig for hans Opfindelse. Stephenson var i Besiddelse af den paa engang tilbageholdne og stolte Beskedenhed, der er ejendommeligt for Mænd, som er sig deres Evne bevidst, han var fast overbevist om sin Opfindelses Betydning, og for hans Øjne svævede en Forandring af Verdens Udseende, som skulde frembringes ved hans Geni. Saaledes kom George Stephenson nu til Eduard Pease for at bede ham forsøge sin „Iron Horse“ (Lokomotivets Navn) paa den ny Jernbanelinie.

Opmuntret af den venlige og velvillige Modtagelse, han fik hos den formaaende Fabrikejer, der med synlig Interesse hørte paa ham, medens han nøje betragtede ham, beviste Georg Stephenson de

store Fortrin, hans bevægelige Lokomotiv havde. „Min Jernhest“, sagde han, „koster mindre at føde, men springer hurtigere end noget Trækdyr, den bliver aldrig træt, behøver bare to Mand til at passe sig og er i Stand til at trække Byrder saa tunge, at ikke tyve Heste formaar at rokke dem.“ Han fortalte videre, hvilke store Anstrængelser, det havde kostet ham at fuldføre og fuldkommengøre sin Opfindelse, hvordan han havde givet sin sidste Skilling for at udføre sin mærkelige Maskine, over hvilken ukyndige Folk lo, og Tvivlerne trak paa Skuldrene. Stephensons inderlige Overbevisning gjorde ham veltalende. Da han følte sig forstaaet, gav han sine Drømme frit Løb, skildrede med Begejstring sin Jernhest, der engang skulde blive Civilisationens Budbærer, besejre alle Hindringer, sammenbinde denne By med den anden, Havnene med Fabrikcenterne, vække paa sin Fart den endnu slumrende Industri og det forældede Jordbrug, aabne Gruberne nye Veje, omforme og berige Verden. — Denne geniale Ingeniørs Spaadomme gik paa mere end slaaende Maade i Opfyldelse. —

I Eduard Pease havde han en sjælden forstaaende Tilhører. George Stephenson forlangte kun, at Pease skulde komme til Killingworth og tage Maskinen i Øjesyn, da Stephenson ikke selv havde Penge til at bringe den til Darlington, ligeledes skulde Pease forstrække ham med Midler til at bringe Maskinen paa Skinnerne.

Eduard Pease rejste til Killingworth. Længe og nøje undersøgte han den nye Maskine, studerede den sindrige Mekanisme og Kedlen med dens Rør m. v. — Efter længere Konferencer med Opfinderen blev han overbevist om Lokomotivets Værdi som Drivkraft for Jernbanen.

Tilbage for Pease stod nu at vinde de øvrige Aktie-Ejere i Selskabet for Sagen og dernæst i den allerede opnaaede Koncession at udvirke en Forandring, der tillod ham at benytte Damp som Drivkraft i Stedet for Heste. Der blev megen og haard Modstand at overvinde, saavel indenfor Aktionærkredsen som hos Statsmagten. Men alt lykkedes i saa Henseende for den ihærdige Eduard Pease. Nogle Aar gik med at faa Jernbanen anlagt, medens George Stephenson stadig forbedrede sin epokegørende Opfindelse.

Fra den 6. Oktober 1829, den Dag da „The Rocket“ med saa afgjort Held trak Toget fra Stockton til Darlington, skriver sig Udviklingen af den egentlige Jernbanetrafik. Stephenson havde givet sit Lokomotiv et nyt Navn. Det løb med en Hastighed af 12—20 engelske Mil i Timen og trak en Vægt fem Gange saa stor som dets egen.

Eduard Pease blev en varm Beundrer af den store Opfinder og ansatte ham ikke blot som Ingeniør ved den ny Jernbane med en aarlig Løn af 300 Pund Sterling, men forstrakte ham desuden med de Penge, han behøvede til at anlægge en Lokomotivfabrik i Newcastle, og stod ham forøvrigt bi med Raad og Daad. — De George Stephenson senere blev rig og navnkundig, glemte han aldrig den Ven, som i de tunge Dage havde hjulpet ham. Han nærde

altid en dyb Taknemlighed og Hengivenhed for Eduard Pease, der til sin Dødsdag bar paa sig et kostbart Ur, som hans berømte Protège havde givet ham med følgende Indskrift: „George Stephenson til Eduard Pease som et Tegn paa Agtelse og Taknemlighed.“

Eduard Pease blev 91 Aar gammel, han døde 1858. Hans Medborgere kaldte ham „Jernbanens Fader“. Han levede tilstrækkeligt længe til at se sine og Stephensons Drømme gaa i Opfyldelse, oplevede den umaadelige Fart Jernbanerne gav alle Grene af menneskelig Virksomhed.

Indbyggerne i Darlington, den lille Landsby paa 2000 Indvaanere, der ved hans Arbejde var vokset til en stor By, ærede ham med en Hædersbevisning, som han kun deler med faa. Aaret før hans Død, 1857, vedtoges det paa et stort Møde at hædre denne Mand, om hvem det hed, at „hans Fortjenester ikke kan skattes højt nok af Fædrelandet. Mere end nogen Krigshelt har denne Banebryder for Freden og Industrien gjort sig fortjent til et helt Folks Taknemlighed.“ —

Den Komité, der valgtes i dette Øjemed, fik den heldige Idé at benytte en Del af de indsamlede Penge til at opstille det første Lokomotiv, der anvendtes paa den første engelske Jernbane, paa en Piedestal af Granit paa den aabne Plads udenfor Darlington Banegaard.

Eduard Pease, der præsiderede ved denne Ceremoni, mindede i sin Tale om George Stephenson, som havde konstrueret Maskinen, hans Ven, der var gaaet i Graven før ham. Aaret efter døde han selv, og alt hvad England ejede af fremragende Mænd satte en Ære i at følge ham til Graven.

EN ORKANS VIRKNING PAA ET JERNBANETOG

I Spanien og Portugal forvoldte orkanagtige Storme i Februar i Fjor betydelige Ulykker og Driftsforhindringer paa Jernbanerne. Den største Ulykke indtraf paa den metersporede Baskiske Jernbane (FF. CC. Vascongados). Et elektrisk Tog, som standse paa Grund af manglende Strøm kort efter, det havde forladt Byen Zumaya, holdt med den forreste Del af Toget paa en Bro over Urola Floden, medens Togets bageste Del befandt sig paa Dæmningen ved Broen. Under et voldsomt Vindstød blev tre Vogne kastet i Floden, og Resten af Toget, otte Vogne, blev kastet ned ad Dæmningen. Det elektriske Lokomotiv blev staaende paa Broen. Ulykken kostede 20 Døde og 120 Saarede.

Die Lokomotive.



SLIDDET PAA HJULFLANGERNE

Efter *Die Lokomotive* ved F. Spøer.

Dette Problem hænger nøje sammen med det vanskelige og omstridte Spørgsmaal: Lokomotivets Førning gennem Kurver. Det har endnu ikke fundet en endelig Løsning, endskønt Alverdens Lokomotivteknikere arbejder derpaa. Det er i denne Sammenhæng af Interesse at erindre Fremgangsmaaden, den erfarne Lokomotivkonstruktør *Gølsdorf* anvendte, da han konstruerede det første 6-koblede 1 F-Lokomotiv til de østrigske Statsbaner, og hvilke Erfaringer der er gjort med hans Hjulnordning.

Gølsdorf vovede i 1909 det Skridt at bygge et 6-koblet Lokomotiv med forskydelige Aksler. I sit første Udkast anbragte Gølsdorf en Kobbeltang fra det 4. koblede Hjul til Krumtappen paa en Blindaksel, som var anbragt bag det 6. koblede Hjul. I Kobbeltangen var der anbragt Lejer for Kobbeltappene paa det 5. og 6. koblede Hjul, hvorved disse blev drevet fra det 4. koblede Hjul. Denne Konstruktion gav imidlertid Lokomotivet for høj Vægt, og paa Forslag af Overingeniør *Pilwax* paa Floridsdorf Lokomotivfabrik blev Blindakslen forladt, og særlige Kobbeltænger med Lejerne anbragt i Universalled (Hooks Schlüssel) blev anordnet.

Fig. 1. viser Gølsdorfs 6-koblede Lokomotiv. Løbeakslen sidder i en Adamstruck uden Kontravirkning med 50 mm Sideforskydelighed til hver Side. Den 1. og 4. Kobbelaaksel er fast lejret i Rammen; 2. og 5. Kobbelaaksel har 26 mm og 6. Kobbelaaksel 40 mm Sideforskydelighed. Drivhjulene har ingen Hjulflanger.

I Fig. 2 vises ved de svage punkterede Linier, hvor stort Slid, der er fremkommet paa Hjulflangerne, efter at Lokomotivet har kørt 86 000 km paa den kurvede Strækning *Villach-Bischofshofen* ad Tauernbanen i et Tidsrum af 2 Aar. Man ser, at Sliddet paa Løbehjulenes Flanger er større end paa de efterfølgende Kobbelhjuls Flanger. Der kan deraf sluttes, at en Adamsaksel uden Kontravirkning overtager en betydelig Del af Lokomotivets Førning gennem Kurver. Paa de tre forreste Hjul kan man se, at Lokomotivet føres gennem Kurver af tre Hjulflanger, hvorved der ikke kan være Tale om Tilbøjelighed til Afsporing.

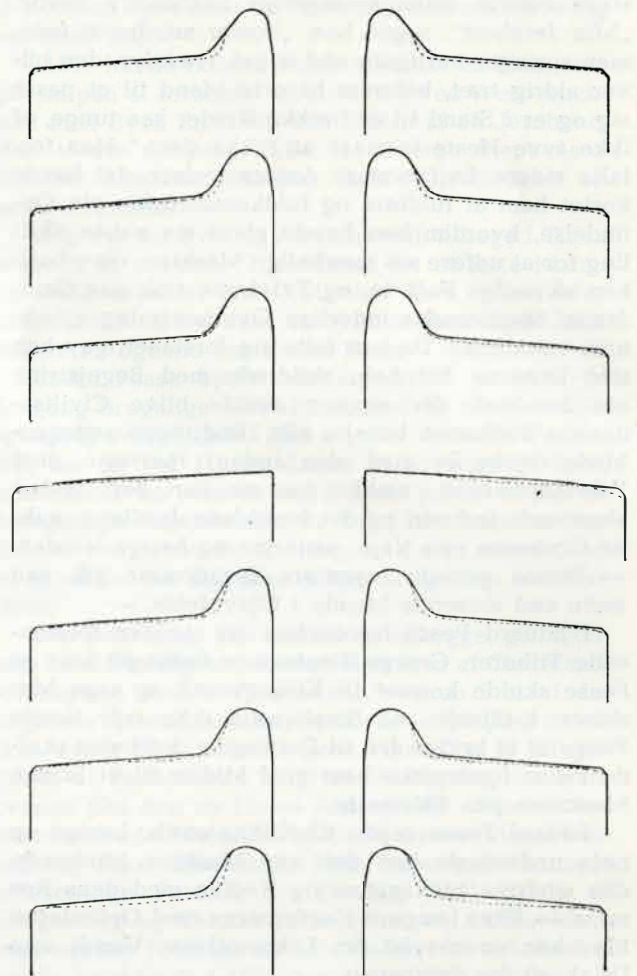


Fig. 2. Sliddet paa Gølsdorfs 1 F-Lokomotivs Hjulflanger efter at have kørt 86 000 km.

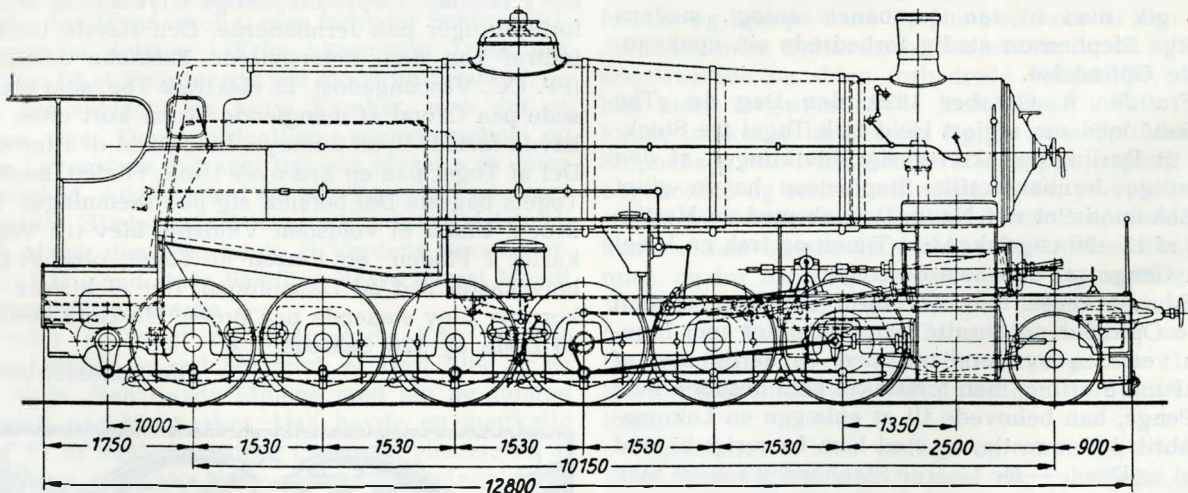


Fig. 1. Gølsdorf-1 F-Lokomotiv med sideforskydelige Kobbelaakser.

ET LOKOMOTIV MED 118-KANTEDE DRIVHJUL

I 1887 lod *Swinerton Locomotiv Driving Wheel Co.* et 2 A 1-Lokomotiv bygge af *Hinkley Work* i Boston. Dette Lokomotiv adskilte sig fra alle andre ved, at Drivhjulene ikke var runde, men udviste en 118-kantet Polygon. Man mente, at naar Hjulene berørte Skinnerne med en Flade og ikke med et Punkt, saa vilde Adhæsionen blive stor nok til, at man kunde forlade den i over 40 Aar kendte Sammenkobling af Hjul og klare sig med et Sæt drivende Hjul.

Ved en antagen Drivhjulsdiameter paa 6 Fod = 1,8 Meter har Polygonsiderne været gennemsnitlig 50 mm lange. I Virkeligheden var de dog ifølge Beretningen af forskellig Længde, — hvorfor, det er en Hemmelighed, som vist aldrig bliver opklaret, ligeledes hvorfor man valgte en 118-kantet Polygon.

Lokomotivet blev naturligvis en Fiasko, som enhver, der kender til Flader paa Hjulene, kan tænke. Det blev, kort efter at det var færdigt, bygget om til et normalt 2 B-Lokomotiv og sat i Drift paa *Rochester and Portland-Banen* som Nr. 13 og fik Navnet *Onward*. I 1900 kom det sammen med ovennævnte Bane til *Boston—Maine-Banen*, hvor det gjorde Tjeneste i 5 Aar.

Die Lokomotive.



Feriehjemmet.

For at undgaa unødvendige Forespørgsler meddeles det allerede nu, at Feriehjemmet aabnes omkring 1. Juni. Nærmere Meddelelse følger i næste Nr. af Bladet.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum den 29. April frabedes venligst.

*H. Andersen, Motorfører,
Enghave.*

Meddelelse fra Landsoplysningsudvalget.

For Medlemmer af D. L. F.s sjællandske Afdelinger med Damer arrangerer Landsoplysningsudvalget Onsdag den 20. Maj 1942 et Besøg paa Antvorskov Højskole ved Slagelse.

Deltagerne samles paa Slagelse St. Kl. 10,00. Umiddelbart herefter beses Arbejdernes Fællesbageri. Den medbragte Frokost spises i Forsamlingsbygningen.

Kl. ca. 14 spadseres til Antvorskov Højskole, hvor der drikkes Eftermiddagskaffe. Derefter vil Skolens Forstander tale om Højskolens Virke og Betydning i Oplysnings Tjeneste.

Efter Foredraget beses Klosterruinerne og Museet — Klosteret var et Johanniterkloster, oprettet af Valdemar

den Store; Prioren var Overhoved for alle Johanniterklostre i Skandinavien.

Kl. 18 spises til Middag. Derefter Afslutning i Foredragssalen. Hjemrejse Kl. 19,30 og 19,57.

For Eftermiddagskaffe og Middag betaales pr. Deltager 3,25 Kr., Betjening iberegnet.

Der vil tilgaa Afdelingerne Tegningslister, og disse vil være bindende.

Pensionister, som ønsker at deltage, kan enten meddele dette til Afdelingerne eller senest 15. Maj direkte til P. Sessing, Torbenfeldtvej 37, København, Brønshøj.

For Afdelingerne paa Fyn og i Jylland vil der, naar Lejlighed dertil kan findes, blive arrangeret et Besøg af lignende Art.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Med Udgangen af Marts Maaned er Øjenlæge V. Weeke, Slagelse efter eget Ønske fratruddet som Specialist i Øjensygdomme for Sygekassens paa Sjælland-Falster boende Medlemmer. Øjenlæge, Dr. med Steen Hanum, Slagelse, er fra 1. April d. A. ansat i nævnte Post.

Doktor Hanum afholder Konsultation, Rosengade 1, Slagelse, Kl. 13—15, Lørdag dog Kl. 11—12.



¼ Mill. Kr. til Bund-Undersøgelser i Storebælt.

Paa Finansloven har Statsbanerne faaet bevilget en halv Mill. Kr. til det Formaal i 1943—44 at foretage Bund-Undersøgelser i Storebælt. Dette har foranlediget, at Spørgsmaalet om en Bro over eller en Tunnel under Bæltet atter er blevet aktuelt, og Banechef Engqvist har i den Anledning over for Dagspressen udtalt, at de sidste 3 Isvintre af sig selv fører det med sig, at Spørgsmaalet om en Bro over Storebælt eventuelt Tunnel under Bæltet rejser sig paany. Banechefen henviser til, at der tidligere var samme Vanskeligheder paa Masnedø-Overfarten, men ved Storstrømsbroens Ibrugtagelse er disse ophævet og Lolland-Falster inddraget under Hovedstadens Forsyningsomraade.

Selv om Bygningen af en eventuel Storebæltbro ifølge Sagens Natur ligger et Stykke ud i Fremtiden, har et af Bladene i Nyborg allerede taget Standpunkt. Man vil hverken have Bro eller Tunnel, men beholde Færgerne. Der henvises til, at Afbrydelse af Sejladser nogle enkelte Dage er en Kalamitet, men Afbrydelse af en Bro eller en Tunnel vilde blive en Landskatastrofe.

Brændslet til Generatorbilerne.

Ifølge Meddelelser i Dagspressen fandtes der ved dette Aars Begyndelse 13 500 Generatorbiler i Danmark. Det er beregnet, at 1500 Mand har Arbejde med Opskæring og Tørring af Generatorbrænde, og at alene det Brændsel, der anvendtes i 1941, svarer til fuldt læssede Godsvogne paa hele den 110 km lange Strækning København—Korsør.

Æres den, som æres bør.

Helsingør Dagblad har bragt en Notits om en 12-aarig Dreng, der faldt i Havnen, netop som en Rangermaskine kom kørende forbi. Portør H. Petersen og hans Medhjælper V. Nejestgaard sprang i Vandet og fik reddet Drenge, medens Lokomotivfører Sørensen, der kørte med Rangermaskinen, hjalp til med at faa ham op. Helsingørbladet berømmer *Lokomotivfolkenes* Redningsdaad, men det synes at være de to Mænd af Stationspersonalet, der maa siges at have Æren for den resolute Handling. Efter Notitsen at dømme var det i hvert Fald dem, der sprang i Vandet.



Udnævnelse fra 1.—4.—42:

Til Lokomotivmester II (min. Udn.) efter Ans. if. Opslag: Lokomotivfyrbøder C. C. V. Eriksen, Fredericia, i Fredericia.
Haandværker A. C. M. Christensen, Centralvkst., Aarhus, i Struer.

Motorfører I til Lokomotivfører (min. Udn.):

S. Jessen, Aarhus H., i Brande.
J. C. Jacobsen, Tønder H., i Tønder H.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører (min. Udn.):

C. Jacobsen, Viborg, i Brande.
E. W. M. Knudsen, Aalborg, i Brande.
P. C. Hartvigsen, Viborg, i Brande.
M. Ejlertsen, Struer, i Brande.
S. A. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Nyborg.
S. A. Lund, Randers, i Padborg.
E. A. Christensen, Aarhus H., i Padborg.
M. Kristensen, Herning, i Brande.
H. L. Christiansen, Fredericia, i Padborg.
V. Laursen, Fredericia, i Padborg.
H. E. Borges, Aarhus H., i Padborg.
K. H. Wulff, Kbhavns Godsbgd., i Nyborg.
H. P. Hansen, Sønderborg, i Tønder H.
C. E. E. Lauritzen, Kbhavns Godsbgd., i Nyborg.
G. H. Sørensen, Gedser, i Padborg.
N. H. Andersen, Aabenraa, i Tønder H.
E. J. Pedersen, Tønder H., i Tønder H.
E. S. C. Pedersen, Kbhavns Godsbgd., i Tønder H.
O. B. J. Saalbach, Roskilde, i Padborg.

Udnævnelse fra 1.—5.—42:

Lokomotivfyrbøder C. Jensen, Aarhus H., efter Ans. if. Opslag til Lokomotivmester II, Aarhus H. (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ans. fra 1.—4.—42:

Lokomotivførerne:

S. E. Madsen, Korsør, til Københavns Godsbgd.
J. S. A. Larsen, Korsør, til Københavns Godsbgd.
E. Olsen, Korsør, til Københavns Godsbgd.
S. J. S. Broksø, Brande, Københavns Godsbgd.
P. Jensen, Nyborg, til Københavns Godsbgd.

K. A. H. Petersen, Nyborg, til Københavns Godsbgd.
C. E. Hansen, Nyborg, til Københavns Godsbgd.
A. K. J. Romme, Nyborg, Københavns Godsbgd.
N. K. Andersen, Nyborg, Københavns Godsbgd.
L. G. Brettschneider, Padborg, til Næstved.
E. Dyrberg, Aalborg, til Frederikshavn.
S. R. Thomsen, Brande, til Struer.
N. M. Jensen, Brande, til Struer.
R. Christoffersen, Brande, til Aarhus H.
V. J. S. Heckmann, Tønder H., til Korsør.
J. C. M. Johansen, Padborg, til Korsør.
N. P. E. Maiø, Brande, til Korsør.
H. J. Christiansen, Tønder H., til Nyborg.
C. Pedersen, Tønder H., til Nyborg.
P. K. Storm, Padborg, til Nyborg.
T. M. Henningsen, Københavns Godsbgd., til Aalborg.
I. B. V. Jørgensen, Korsør, til Københavns Godsbgd.
H. V. Brodthagen, Brande, til Korsør.
H. H. D. Hansen, Brande, til Aarhus H.
C. H. Brettschneider, Nyborg, til Københavns Godsbgd.

Navnerettelse:

Lokomotivfører J. Kristensen, Nyborg, hedder rettelig J. Christensen.

Afsked:

Lokomotivfører O. A. Liljekrans, Københavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—6.—42 (min Afsked).
Motorfører II N. H. O. Berrig, Odense, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—5.—42 (min. Afsked).



Lokomotivførerafdelingerne.

Haderslev Underafd.: Repræsentantens Adresse rettes til: Ved Postgaarden 2, 1.

Langaag Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: N. V. Sørensen, Vinkelvej.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

pr. 1.—3.—1942:

pens. Lokomotivførere:

A. Steffensen, Pontoppidansgade 10, St., Aarhus.
O. F. M. Larsen, Finsensgade 38, Esbjerg.
V. Brøgger, Nygade 2, 1., Slagelse.
S. P. Rasmussen, Lundemarken 27, Kalundborg.

pr. 1.—4.—1942:

pens. Motorfører:

A. T. Rosendahl, Carl Lundsvej 51, Odense.

Udmeldt pr. 1.—4.—1942:

Lokomotivfyrbøderne H. Svendsen, K. Møller, J. C. L. V. Vintersbøl og H. Mikkelsen, alle Struer.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Si.-Følster	Jyl.-Fyn	Nye Bøger.	1933	18887	Kent, Ryland: Efter dette.
19327		Ahlberg, Alf. og Eriksson, Arved m. fl.: Sverige i Dag.	19334	18883	Bromfield, Louis: Nætter i Bombay.
19328	18889	Maugham, Sommerset W.: Angst.	19335		Hansen, Lars: Ishavet drager.
19329	18892	Walpole, Hugh: Giv mig min Søn.	19336	18898	Bjerregaard, Hans: Fanget.
19330	18888	Krusenstjerna, Agnes von: Helenas første Kærlighed.	19337	18906	Chessin, Serge de: Bag Diplomatiets Kulisser.
19331	18890a	Romains, Jules: Den 6. Oktober.	19338	18902	Elizabeth (Lady Russel): Mr. Sheffington.
19332	18884	Corsari, Willy: Gæst i sit eget Hjem.	19339	18905	Stiernstedt, Marika: Barbro Far.
			19340	18897	Andreasen, Andrea: Vildskud.
			19341	18900	Deeping, Warwick: Hans Øjne.
			19342	18899	Bull, Lisbet: Nakkens søde Bøjning.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Januar Maaned 1942 samt i Tidsrummet April—Januar 1941/42 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1940/41 i runde Summer.

	Januar Maaned		1942	
	1942	1941	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	6 730 000	5 420 000	1 310 000	
Gods- og Kreaturbefordring	9 250 000	7 890 000	1 360 000	
Postbefordring	690 000	630 000	60 000	
Andre Indtægter	910 000	640 000	270 000	
Indtægter i alt	17 580 000	14 580 000	3 000 000	
Driftsudgifter	15 900 000	14 150 000	1 750 000	
Driftsoverskud	1 680 000	430 000	1 250 000	
Afskrivning	600 000	650 000		50 000
Forrentning	1 210 000	1 320 000		110 000
Statens Tilskud til Driften	130 000	1 540 000		1 410 000

	April—Januar		1941—42	
	1942	1941	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	85 210 000	63 130 000	22 080 000	
Gods- og Kreaturbefordring	97 410 000	77 330 000	20 080 000	
Postbefordring	6 460 000	6 180 000	280 000	
Andre Indtægter	6 360 000	5 370 000	990 000	
Indtægter i alt	195 440 000	152 010 000	43 430 000	
Driftsudgifter	145 780 000	125 340 000	20 440 000	
Driftsoverskud	49 660 000	26 670 000	22 990 000	
Afskrivning	6 000 000	6 440 000		440 000
Forrentning	12 680 000	13 140 000		460 000
Statens Tilskud til Driften	÷30 980 000	÷7 090 000		23 890 000

Indtægten af *Personbefordringen* er i Forhold til Januar 1941 steget med ca. 1,3 Mill. Kr.

Indtægten af *Godsbefordringen* er i Forhold til Januar 1941 steget med ca. 1,4 Mill. Kr.

og forskellige *andre Indtægter* er i Forhold til Januar 1941 steget med ca. 330 000 Kr.

Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 3,0 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 1,7 Mill. Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som i 1941, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der var et Underskud i Januar 1941 paa ca. 3 Mill. Kr. og i 1942 paa ca. 3¼ Mill. Kr.

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.

Grundlagt
1895



10 Aars Garanti

Der er en Del Folk
i faste Stillinger

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte
Møbefirma **HOLM & LARSEN**
Skandinavens 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

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

A/S „**MONTANA**“

Kul · Koks · Cinders · Briketter

Møntergaarden, Møntergade 19

Telef. 9246 — — — Statstelef. 150

OPTAGET

Skanderborg

Koloniallageret

Adelgade · Skanderborg

Øjvind Olsen - Ingeniør

Statsanerkendt Installatør af Lys og Kraft
Adelgade 77, SKANDERBORG, Telf. 211

Festgaverne finder De som sædvanlig

bedst og billigst hos **OTTO REPIEN**

Skanderborg. Tlf. 234



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 København K. Tlf. Byen 4195

Kuranstalt for: **Klokken og Inhalatorium**

Forkølelsessygdomme · Hals-, Strube- og Luftrørskatar.
Bronchitis og Asthma — hos Voksne og Børn.

Kronprinsessegade 22 — Aabent Kl. 9-15 — Telefon Palæ 7

Aktieselskabet **Accumulator-Fabriken**

Lyngby — Telefon Lyngby 1645

Akkumulatorer af enhver Type og Størrelse

Leverandør til Stat og Kommune

Struer

● **Barberforretningen**

Jyllandsgade 9

anbefales

Erb.

GUSTAV JENSEN

M. JOHANSEN

N. Jensens Handelsgartneri

Telefon 27.

Signerede Kranse i smagfuld Ud-
styrelse. — Friske, afskaarne
Blomster i stort Udvalg

Skal Pengene forslaa, **L. PEDERSEN - Struer**

til L. P. maa De gaa. **Manufaktur og Hørøekvipering**

CHR. TRUDSØ - SØNDERGADE - Telf. 376

Kolonial og Delikatesse

LEDIG

Det store Udvalg i

OST

er hos **M. Bach, Vestergade 1**

Møbler — Tæpper — Gardiner

viborg boligmontering

GUNNAR MARTHINSEN — TELEFON 389

Undertøj og Strømper

saa **TRIKOTAGEHUSET**

Mathiasgade 30 · Telefon 917

Husk at besøge

FRUGT-LAGERET

Bedste Varer, rimelige Priser!

Knud Moeslund, Gravene 7b, Viborg, Telefon 1512

Skotøjsforretningen

Vestergade 13. J. P. Jensen

Den rigtige Vare. — Den rigtige Pris