

NO 10

20. Maj 1943

43. Aargang

TRYKLUFTBREMSEPRØVERNE

Dette Emne har før været udførligt omtalt her i Bladet, og vi har da bl. a. oplyst, at det under Behandlingen af en bestemt Sag blev os klart, at det ikke var noget usædvanligt, at der ved Bremsprøverne i trykluftbremsede Tog foretoges Tryksænkninger paa baade 1,0 og 1,5 atm., endskønt det tilladte Maksimum er en Trykformindskelse paa 0,65 atm.

En saadan Fremgangsmaade indeholder imidlertid et vist Risikomoment, idet Hensigten med Bremsprøven jo netop er at udfinde eventuelle Vogne, hvor Bremsen ikke træder i Funktion, naar Hovedledningstrykket nedsættes til 4,35 atm.

Der var derfor, den Gang vi blev bekendt med Forholdet, Anledning til at lægge vore Medlemmer paa Sinde at være omhyggelige med Bremsprøverne, og da den Sag, som i sin Tid gav Stødet til Spørgsmaalets Behandling her i Bladet, nu er afsluttet med det for den vedkommende Lokomotivfører smertelige Resultat, at han ikke blot er idømt en Bøde, som stærkt nærmer sig den i Tjenestemandsløven tilladte maksimale Størrelse (en halv Maanedes Løn), men tillige ikke har faaet Lov til at vende tilbage til Liniertjenesten, er der god Grund til at komme ind paa en Omtale af Bremsprøverne endnu en Gang.

Det grundlæggende er, at hele Bremsesystemet er opladet med Trykluft paa 5 atm., hvilket efter Togets Størrelse og Bremsesystemets Art (ved Kunze-Knorr-Bremsen medgaar der noget mere Tid til Fyldning af Hjælpeluftbeholderne end ved Hik-Bremsen) tager

5—10 Min., og selv ved smaa Tog bør der i Almindelighed *tidligst* foretages Tæthedsprøve 4 à 5 Min. efter Opladningens Paabegyndelse. Dersom Ledningstrykket ved Tæthedsprøven falder mere end 0,5 atm. paa 1 Min., kan Aarsagen være Utætheder i Bremsesystemet; men det kan ogsaa skyldes, at der endnu ikke er fuldt opladet hele Toget igennem. Naturligvis kan ogsaa begge Forhold være til Stede. Det er derfor af stor Betydning, at man ikke begynder selve Bremsprøven, førend Tæthedsprøven har været fuldt tilfredsstillende.

Er det et stort Tog, som skal oplades, kan Maskinens Manometer for Hovedledningstrykket godt vise 5 atm. Tryk, selv om der endnu kun er naaet 4,0 à 4,3 atm. ud i den bageste Togdels Hjælpeluftbeholdere. Bliver der foretaget Bremsprøve under saadanne Forhold, kan Bremserne i den Del af Toget, hvor der kun er 4,0—4,3 atm. Tryk, ikke træde i Virksomhed, før Hovedledningstrykket er reduceret ned til 3,5 à 3,8 atm., og dette gælder, selv om de paa-gældende Bremsere er i nok saa god Orden og let bevægelige; thi ifølge Sagens Natur skal der jo være lavere Tryk i Hovedledningen end i Hjælpeluftbeholderen, for at Styreventilen i det hele taget kan omstyre og iværksætte Bremsningen. Er der kun 4 atm. i Hjælpeluftbeholderen, maa man altsaa ned paa 3,5 atm. i Hovedledningen for at faa Bremserne i Funktion. Dersom Bremsprøven i et saadant Tilfælde foretages reglementarisk med 0,65 atm. Tryksænkning, vil Bremserne i Bagtoget altsaa ikke virke, og dette vil blive bemærket af Bremse-

prøver. Foretager Lokomotivføreren derimod Bremseprøven med en Tryksænkning ned til 3,5 atm., vil ogsaa de bageste Vogne med kun ca. 4,0 atm. Tryk i Hjælpeluftbeholderne bremse. En saadan Bremseprøve giver under den senere Kørsel, hvor de 5 atm. efterhaanden er naaet ud gennem hele Toget, ganske vist Sikkerhed for, at Bremsene i Togets bageste Vogne springer an ved en af Lokomotivføreren foretagen lettere Bremsning, f. Eks. 1—3 Hak i Førerbremseventilen, hvilket svarer til en Tryksænkning paa 0,5—0,8 atm., men der er ingen Garanti for, at ogsaa Bremsene i Resten af Toget virker, førend Hovedledningstrykket er nede paa de 3,5 atm. ligesom ved Prøven og som jo svarer til Fuldbremsning.

Det kunde nu spørges, hvorfor der skal holdes saa strengt paa, at der ved Bremseprøven kun maa ske en Tryksænkning paa de 0,65 atm., naar der dog under Kørslen kan foretages kraftigere Bremsninger. Svaret er simpelthen en Henvisning til, at der i Praksis jo ikke bremses med Fuldbremsninger (8. Hak i Førerbremseventilen), men almindeligvis kun foretages saakaldte Driftsbremsninger, d. v. s. at Førerbremsehaandtaget sættes i 2., 3. eller 4. Hak, hvilket svarer til Trykreduktioner i Hovedledningen paa 0,65, 0,80 og 0,95 atm. Naar der saaledes som Regel kun bremses med Tryksænkninger paa under 1,0 atm., er det let at forstaa, at den Omstændighed, at man ved, at Bremsen ved Prøven virkede, da Trykket var nedsat med 1,5 atm., ikke giver nogen Garanti for, at den ogsaa virker, naar der er Tale om væsentligt svagere Tryksænkninger, og da Prøven jo netop skal være en Sikkerhed for, at Bremsen virker ved selv svage Bremsninger, maa man altsaa ikke ved Bremseprøverne gaa længere ned med Ledningstrykket end til 4,35 atm. Der kan om fornødent foretages een eller flere Fuldbremsninger for at sætte eventuelt trægt arbejdende Bremsetøj i Bevægelse; men der maa saa fyldes helt op paany, saa den egentlige Prøve sker ved en Tryksænkning paa kun 0,65 atm.

Dersom Lokomotivføreren i et stort Godstog for paa et længere Fald til enhver Tid at kunne regulere Hastigheden ønsker at have Bremseklodserne trukket ganske let an til Hjulene, indleder han ofte sin Bremsning ved at sætte Førerbremsehaandtaget i 2. eller 3. Hak før derefter, naar han mærker, at denne lette Bremsning er naaet gennem hele Toget — hvilket sker i Løbet

af 5—10 Sekunder, hvorimod Fuldbremsning paa bageste Vogn først opnaas 50—55 Sekunder efter Bremsningens Indledning — at flytte Haandtaget frem i 1. Hak. Han har saa en ganske svag Bremsning paa alle Vogne med trinvis løslar Bremse og kan efter Behag forstærke Bremsningen eller helt ophæve den. Men for med fuld Sikkerhed at kunne foretage denne Manøvre er det nødvendigt, at Lokomotivføreren ved, at hans Bremsvirker ved en blot forholdsvis lille Nedsættelse af Ledningstrykket.

Det kan altsaa ikke nytte noget, at Vognopsynet eller Togpersonalet ved Bremseprøverne kræver Tryksænkninger udover de 0,65 atm. for at faa en eller flere Vognes Bremsvirker til at fungere. Naar Lokomotivføreren ved Prøvens Begyndelse har nedsat Hovedledningstrykket til 4,35 atm., maa han ikke sænke det yderligere. Den eller de Vogne, hvis Bremsvirker da ikke vil arbejde, maa saa gaa som Ledningsvogne. Dette er man fra Generaldirektoratets Side fuldt indforstaaet med.

Vi er bekendt med, at det visse Steder har skortet lidt paa Forstaaelse af dette Spørgsmaals Betydning, og at man har rettet Bebrejdelser mod Lokomotivførere, der ved Bremseprøve ikke uden videre har villet gaa med til ulovlige Tryksænkninger; ja, vi har hørt om en Vognmester, som sagde til en „genstridig“ Lokomotivfører: „Her er kun een Maade at foretage Trykluftbremseprøve paa, og det er at slaa den i Bund.“ Men disse Forhold maa Lokomotivpersonalet ikke lade sig distrahere af. Et Uheld, der kan føres tilbage til en ulovlig Bremseprøve, kan medføre alvorlig Straf. Naar man erindrer sig, at en Kollega er blevet idømt en meget stor Bøde og desuden fjernet fra Liniertjenesten, skulde det heller ikke for vore Medlemmer være svært at lade være med at lade sig gaa paa, selv om en eller anden skulde tale om, at der med en saa omstændelig Prøve vil opstaa Togforsinkelse. Vi har tidligere peget paa, at Trykluftbremsen tillader en hurtigere Togfremførelse, men den kræver, at der paa Stationerne er den fornødne Tid til at foretage de foreskrevne Prøver paa forskriftsmæssig Maade. Det maa saa blive Distrikternes eller Generaldirektoratets Sag at faa fastsat rimelige Rangertider før Togafgang paa Udgangsstationen og tilstrækkelige Ophold paa Mellemstationerne, saa der efter foretagen Rangering ikke

straks raabes paa at faa Toget afsted, men er Tid til at foretage Bremseprøven; thi bortset fra Tilfælde, hvor der blot er tilkoblet Ledningsvogne bag den bageste trykluftbredsede Vogn eller afkoblet Vogne fra Togets Bagende, skal der jo foretages i hvert Fald lille Prøve, saa snart Togets Hovedledning af en eller anden Grund har været adskilt.

ANNONCESVINDEL ELLER FRÆKHED?

Vi har tidligere fortalt om nogle Tilfælde, hvor visse Folk snyltede paa Jernbanepersonalet derved, at de hos en Række Firmaer tegnede Annoncer til en eller anden Art Tryksag — det være sig et Blad, en Lommebog, en „Jernbanekalender“ eller andet — og derved gav de paagældende Firmaer Indtryk af, at disse derved kom i Forbindelse med en større Del af Jernbanepersonalet, hvilket imidlertid har været ganske urigtigt, idet de forskellige Foretagender, som har udvist denne Annonce-Smartness, ikke paa nogen som helst Maade kan siges at repræsentere Jernbanepersonalet.

Der foreligger nu et nyt Eksempel. En eller flere entreprenante Personer har lavet noget, de kalder „Jernbanefunktionærernes Rejse- og Ferieblad“, hvis Udgiver skal have Adresse Evertsvej 6, Frederiksberg. Pr. Telefon har man henvendt sig til forskellige Firmaer rundt om i Landet med Anmodning om at yde en Støtte til at give Jernbanepersonalet en højst tiltrængt Ferie- og Rekreation, hvilken Støtte skulde bestaa i, at vedkommende Firma tegnede en dyr Annonce i det nævnte Rejse- og Ferieblad. Da der blandt Statsbanernes Leverandører eller Kunder er adskillige, som ser med megen Velvilje paa Jernbanepersonalet og fuldt vel forstaar, at disse under de nuværende Forhold nok kan tiltrænge en Ferie og Rekreation, er en Del af disse sikkert gaaet i Fælden og har ofret et større eller mindre Beløb paa en Annonce i ovennævnte „Ferieblad“.

Det er uforstaaeligt, at det vedblivende kan være tilladt at narre Folk ved en saadan Fremgangsmaade; thi det omtalte „Ferieblad“ har ikke det mindste med Jernbanepersonalet eller Jernbanemændenes anerkendte Organisationer at gøre. Det er slet og ret en Annonce-

geschæft, hvis Formaal alene er at skaffe Penge i Lommen hos nogle Annonceagenter og deres mystiske Bagmænd.

Vi beklager Gang paa Gang at skulle beskæftige os med slige Forhold, men Offentligheden har Krav paa at faa at vide, at de ikke gennem det omtalte Annonceforetagende kommer i Forbindelse med Jernbanemændene, og at disse fralægger sig enhver Forbindelse med de Fidusmagere, som staar bag ved det her omtalte.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Reguleringstillægget.

Det var med Bitterhed, de danske Tjenestemænd erfarede Resultatet af Forhandlingerne Lørdag den 6. Marts med Finansministeren ang. Reguleringstillægget. For de lavest lønnede Tjenestemænd inden for vor Etat, hvor de fleste af os, fra regnet de 52 aarlige Fridage, arbejder Aaret rundt, hvad enten det er Nat eller Dag, Søgn eller Helligdag, blev Løntillægget ca. 45 Øre pr. Dag. Tænk, den svimlende Sum af 45 Øre blev vor Arbejdsydelse takseret til! Mon man paa ansvarligt Sted har tænkt det som en Haan, eller har man overhovedet tænkt noget som helst. Er det virkelig alt, hvad man har ment at skylde de Tjenestemænd, som Dag efter Dag, Nat efter Nat udretter Tjenester helt op til 14—16 Timer i Døgnet, og som kæmper en energisk Kamp for at overvinde alle Vanskeligheder. Det være sig det Personale, der udfører Togtjenester, som det, der i Nattens Mulm og Mørke arbejder rundt omkring paa Rangerpladserne og andre Steder.

Da Vanskelighederne opstod, lød det saa smukt, at nu skulde vi alle være fælles om at dele dem. Det er imidlertid en vitterlig Kendsgerning, at der trods alt dog er nogle, der endnu ikke har været med til at dele. Lige saa rigtigt er det, at de med de smaa Lønninger, er dem, der rammes haardest under Delingen; thi de har mindst at dele af, men maa saa til Gengæld dele mest. Smørret f. Eks. er jo lige dyrt, enten det købes af ham med en Aarsløn paa 3000 Kr. eller ham med en Aarsløn paa 20—25 000 Kr. Deraf følger, at ham med Aarslønnen paa de 3000 Kr. procentvis ogsaa maa bære den største Post af Delingen af Vanskelighederne. Jeg har tidligere her i Bladet behandlet Spørgsmaalet Lønstop kontra Prisstop. Lønstop har man evnet at etablere, Prisstop har man derimod ikke magtet at gøre effektiv paa samme skaanselsløse Maade, som man gjorde det ved allernaadigst — til Trods for at Januar Udgiftstallet ikke viste det tilstrækkelige Udsving — at bevilge 45 Øre pr. Dag til den lavest lønnede Tjenestemand, som ifølge Lønningsloven havde 5 Portioner tilgode.

Til Modsvar af den stedfødne Prisstigning har Arbejderne i Privatindustrien kun opnaaet 10 pCt.

Lønstigning, men Tjenestemændene endnu mindre, nemlig kun 6 pCt. Denne Gang har Tjenestemændene atter maattet affinde sig med en mindre Dækning end den, de private Arbejdere fik ved Formandsskabets Kendelse. Dertil kommer, at det Udgiftstal, hvorefter Tjenestemændene faar Reguleringstillægget beregnet, jo langt fra viser det virkelige Billede af Prisstigningen. Flere Poster af væsentlig Betydning er ganske udeladt i Beregningen; denne giver derfor et utilstrækkeligt Billede af Pristilviklingen.

At man under Forhandlingerne gennemførte et nyt Aflønningssystem efter Børneantal maa antagelig søges i et Udslag af daarlig Samvittighed hos de ansvarlige, der sandsynligvis i et kort retfærdighedstænkende Øjeblik har været klar over, at et Tillæg paa 45 Øre om Dagen til en Familie med 4 Børn kun vilde blive 7,5 Øre pr. Familiemedlem. Alle fornuftige Mennesker vil indrømme, at en Familie med Børn har betydelig vanskeligere ved at klare Dagen og Vejen end en Familie uden Børn; men under de foreliggende Forhold, hvor der ydes Lønarbejdere en ganske ringe Dækning for Prisstigningen under Mottoet — alle skal være med til at bære Byrderne — maa det selvsagt blive det offentlige, der har Pligt til at træde hjælpende til for de daarligst stillede, d. v. s. i dette Tilfælde de børnerige Familier. Noget saadant er for øvrigt ogsaa sket paa forskellige Omraader: Rabatkort paa Smør, Mælk, Kød og Klæder; Fradrag i Skatteansættelsen i de fleste Kommuner Landet over, Huslejenedsættelse helt op til 50 pCt. for børnerige Familier. Alt i Erkendelsen af de Vanskeligheder, som netop disse Familier maa kæmpe med under de nuværende Forhold.

Vi har i Lønningslovens Bestemmelser een sort Plet: Den ugifte faar jo ikke samme Løn søn den gift Tjenestemand. Ja, de ugifte er endda delt i 2 Grupper, dem over 40 Aar faar kun saa og saa lidt af Reguleringstillægget, og dem under 40 Aar saa og saa meget mindre end deres Fæller over 40 Aar. Hvis man tænkte sig et Lønningsystem, som det man nu for Tiden har for Statens Tjenestemænd (ugifte over 40 Aar, ugifte under 40 Aar, gifte med 1 Barn, gifte med flere Børn), gennemført for Privatindustriens Arbejdere, hvad mon der saa vilde ske? Ganske afgjort dette, at den gifte med flere Børn aldrig vilde kunne opnaa Arbejde. Der var simpelt hen ingen, som vilde betale en saa dyr Arbejdskraft, naar der kunde faas en, der var billigere. Naa, noget saa hasarderet paatænkes sikkert heller ikke; kun Staten har som Arbejdsgiver følt sig stærk nok til at formene de af dens Arbejdere, som ikke har mere end eet Barn, en rimelig Lønregulering. I Realiteten er der sket dette, at en Gruppe Borgere (Statens Tjenestemænd) formenes Adgang til samme Lønregulering som deres Medansatte med over 1 Barn, derefter maa de sammen med alle øvrige af Landets Borgere gennem deres Skattebidrag være med til at lette Byrderne for de vanskeligst stillede Familier med Børn. Det er den Maade, Staten fordeler Byrderne ligeligt paa.

Lad os imidlertid haabe, at Vanskelighederne

snart maa være overstaet, ellers er det ikke godt at vide, hvordan den næste Plet bliver, der sættes paa den Lønningslov, hvorefter den danske Tjenestemand aflønnes.

Nyborg, i Marts 1943.

Carl Schmidt.

Det fremgaar af den i sidste Nummer af Bladet optrykte Protokol over Reguleringstillægsforhandlingen, at Finansministeren om Børnetillægget udtalte, at der ikke fra hans Side forelaa noget Ønske om at indføre nye Principper i Tjenestemandsløven, men at den ekstraordinære Situation krævede ekstraordinære og midlertidige Foranstaltninger. Han erklærede sig udtrykkelig indforstaaet med baade at anføre dette i selve Lovforslaget og udtale det under sin Forelæggelsestale i Rigsdagen, hvilket ogsaa er sket (se Side 58 og 59 i D. L. T. for 20. Marts). Tjenestemændene maa derfor have Lov til at regne med Ministerens Tilsagn om, at Børnetillægsordningen er af midlertidig Karakter.

Red.

Værelsesforholdene i Fredericia.

Det er en kendt Sag, at der lige siden Fredericia ny Remise i 1935 blev taget i Brug har hersket yderst daarlige Forhold for det Personale, som er henvist til at skulle tilbringe en ikke ringe Del af Fritiden i Fredericia. Uforstaaeligt er det, at der i Distriktet trods gentagne Beklagelser stadig synes at herske manglende Forstaaelse af, at Personalet efter en lang og anstrengende Tjeneste, der ofte er paa mere end 10 Timer uafbrudt, bør have Lejlighed til uforstyrret at kunne faa den nødvendige Hvile, forinden der atter paalægges det Tjeneste, og endda af samme Varighed.

Dem, der til fulde kender Forholdene, vil sikkert give mig Ret i, at en saadan Mulighed ikke er og aldrig har været til Stede. Opholdsbygningens daarlige Placering er en af Hindringerne herfor. Paa den ene Side findes Afgangssporene for Godstogene; paa den anden Side findes en Rundsav, som forarsager det mest infernalske Spektakel tillige med Støjen fra Rangeringen med Personvogne, hvis Rangerplads ogsaa ligger paa denne Side. For at gøre det hele fuldkomment og for at vække dem, der eventuelt endnu ikke er blevet det af den allerede nævnte Støj, kan det saa ske, at Sikkerhedsventilerne paa en af de Maskiner, det paa Grund af Pladsmangel har været nødvendigt at henstille paa Sporene parallelt med Opholdsbygningen, begynder at blæse.

Dette var den udendørs Støj, men ogsaa i selve Opholdsbygningen er det galt. I Stueetagen ligger Lokomotivmesterkontorerne, Vaske- og Skabsrum for Lokomotivpersonalet samt Haandværkere og Remisepersonale; desuden er der Spisestuer og Marketenderi. Gangen er beklædt med Klinker, og Størstedelen af det Personale, som Døgnet rundt færdes her, har Træsko paa. Det kan ikke forlanges, at disse Mennesker skal „liste“ af Hensyn til det Personale, som sover paa 1. Sal, hvor der for-

øvrigt ogsaa findes Vaske- og Skabsrum for det stationære Personale, der selvsagt skal færdes her hele Døgnet.

Det er imidlertid ikke Støjen alene, der gør det umuligt for det fremmede Personale at finde Hvile i denne Bygning. Der var en Tid, hvor det hed sig, at der i videst mulig Udstrækning skulde være Enkeltmands-Værelser, og der var virkelig ogsaa enkelte saadanne. Nu derimod er Enkeltværelserne inddraget og møbleret som Dobbeltværelser (selv de allermindste Værelser), og endda er der ikke Værelser nok. Særlig galt er det blevet efter sidste Køreplansskifte, selv Personale, der kører i fast Tur, kan ikke tildeles Værelse, og i lange Tider har det været saadan, at ankommende Personale har maattet vente i Timer paa, at et Værelse skulde blive ledigt, hvorefter de har maattet tage dette Værelse i Brug straks efter, at det er forladt. At noget saadant ikke er hygiejnisk siger sig selv.

Det er ogsaa saa som saa med Renholdelsen af Værelserne. Skønt Rengøringspersonalet slider bravt i det, er Værelsernes Tilstand under al Kritik. Rengøringsmidlerne er langt fra de bedste og Værelsernes hyppige Belægning forhindrer en ordentlig daglig Rengøring. Naar saa dertil kommer, at Hvidtning af Loft og Maling af Vægge, Døre og Vinduer ikke har fundet Sted i mange Aar, er det forstaaeligt, at Værelsernes Udseende er lidet tiltalende.

Alt det her nævnte — Støjen, saavel udefra som i selve Bygningen, Værelsernes daarlige Tilstand, Dobbeltværelser i Stedet for Enkeltværelser og sidst, men ikke mindst, det uheldige Forhold, at Personale maa afvente Værelse, naar det ankommer, for saa at tage til Takke med et daarligt udluftet Værelse, hvor Tæpper og Sengetøj endnu er varmt — medfører, at der bestandig klages over Forholdene i Fredericia. Det vilde derfor være ønskeligt, om hele dette Forhold snarest blev taget op til en rationel Løsning, saa det Personale, som er henvist til at tilbringe en endog meget stor Del af Fritiden i Fredericia, kan faa nogenlunde menneskelige Vilkaar at opholde sig under.

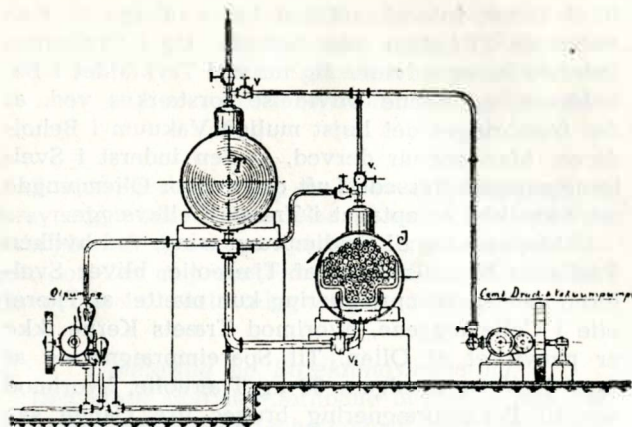
Nyborg, i April 1943.

Carl Schmidt.

SVELLEIMPRÆGNERING I TYSKLAND

Fra Jernbanernes første Tid har Træsveler været brugt til at bære Jernbaneskiner i en eller anden Form; selv Jern eller Beton har ikke kunnet fortrænge Træsvelen, trods dens forholdsvis korte Levetid. Fugtighed og Varme giver skadelige Svampe og Insekter gode Angrebs- og Formerelsesmuligheder paa Træsvelen, som hurtigt vil blive ødelagt. Det er derfor nødvendigt at beskytte Træsvelen.

De ødelæggende Svampe og Insekter lever af visse Bestanddele i Træet, som giver dem gode Livsbetingelser. For at bevare Svellen længst muligt, beskyttes (imprægneres) den i stor Udstrækning med en Væske, der virker tilstrækkelig giftig paa de skadelige Organismer. En udvendig Paastryg-



Svelleimprægneringsanlæg.

ning eller Neddypning i Væsken giver aldrig en virksom Beskyttelse, da det tynde Lag Imprægneringsvæske udludes af Regnen og mister sin Beskyttelsesevne; Svellen maa helt eller omtrent helt gennemtrænges af det imprægnerende Stof. Der bruges dertil en Fremgangsmaade, paa hvilken Imprægneringen foregaar under Anvendelse af Overtryk og Vakuum.

Man skelner mellem Fuldimprægnering og Spareimprægnering. Ved Fuldimprægnering mættes Svellen fuldstændigt med Imprægneringsvæsken, mens Imprægneringsvæsken under Spareimprægnering kun virker i Revnerne og et Stykke ind i Svellen. Imprægneringsvæsken kan være af forskellig Art, f. Eks. Klorzink, Kobbervitriol, Kviksølvklorid eller Fluarnatrium opløst i Vand, eller af forskellige Olier. Af de sidstnævnte har den svære Stenkulstjæreolie vist sig at være langt den bedste.

Ved de tyske Rigsbaner imprægneres Svellerne efter Rüpings Spareimprægneringsmetode med svær Stenkulstjæreolie, som i Forhold til den anvendte Oliemængde giver den bedste Imprægnering. Hans Fremgangsmaade omtales i det efterfølgende.

I en svær cylindrisk Imprægneringsbeholder *J*, som ses i vedføjede Billede, køres Svellerne ind paa en Vogn (og bliver liggende paa Vognen under Imprægneringen), hvorefter Beholderen lukkes tæt. I Beholderen og den med denne forbundne Tjæreolieforvarmer *T* frembringes saa et Lufttryk mellem 0,5 og 4 kg/cm² efter Svellertræets Art. Dette Lufttryk holdes efter Træets Art i 5—15 Minutter, saa alle Revner og Porer fyldes med Trykluft. Derefter indlades den i Forvarmeren indtil 70—100 Grader forvarmede Tjæreolie i Beholderen *J*, og den fra *J* fortrængte Trykluft strømmer over i *T*. Temperaturen i *J* vedligeholdes af indbyggede Varmerør. Tjæreolien omgiver nu Svellerne, men den i disse indpressede Luft hindrer Oliens Indtrængen. Naar Imprægneringsbeholderen er fuldstændig fyldt med Olie, indpumpes yderligere Olie, til der i Beholderen er et Tryk paa 6—10 kg/cm², hvorved Luften i Svellerens Porer presses yderligere sammen og Tjæreolien trænger saa ind i Svellerne.

Efter Træets Art og Svellerens Dimension paa- virkes Svellerne af Tjæreolien i et Tidsrum fra 0,5

til 3 Timer, hvorefter Olien ledes tilbage til Forvarmeren T. Luften, som befinder sig i Svellerne inderste Porer, udvider sig nu ved Trykfaldet i Beholderen, og denne Udvidelse forstærkes ved, at der frembringes det højst mulige Vakuum i Beholderen. Man opnaar derved, at den inderst i Svelterne sammenpressede Luft driver den Oliemængde ud, som ikke er optaget i Træets Cellevægge.

I Modsætning til Fuldimprægning, ved hvilken Svellerne bliver mættet af Tjæreolie, bliver Svelterne ved Spareimprægning kun mættet af Tjæreolie i Cellevæggene, hvorimod Træets Kerne ikke er paavirket af Olien. Til Spareimprægning af 1 m³ Fyrretræ medgaar 63 kg Tjæreolie, hvorimod der til Fuldimprægning bruges fire Gange saa meget.

Voraus.

DEN STORE SIBIRISKE JERNBANE OG DENS BETYDNING

Af Felix Weidner, Kassel.

Efter Die Lokomotive ved F. Spøer.

Bevæggrunden for Anlægget af den store sibiriske Jernbane var først og fremmest politisk-strategisk. De i Østsibirien og det fjerne Østen herskende Forhold i Aarene efter 1880 krævede en hurtigere Forbindelse med det evropæiske Rusland end den, der fandtes ad Land- og Søvejen. I 1890 blev det besluttet at bygge en Jernbane gennem Sibirien, og i 1891 blev dens Anlæg begyndt i mange Afsnit. Skønt Banens Anlæg mange Steder blev drevet frem med stor Energi, varede det dog over ti Aar, inden den kunde aabnes for gennemgaaende Trafik. Jernbaneforbindelsen mellem det evropæiske Rusland og det fjerne Østen var da en Kendsgerning, ud fra hvilken Evropa og Asien blev rykket hinanden betydeligt nærmere i trafikmæssig Henseende.

Den store sibiriske Jernbane har faaet langt større Betydning end som en Trafikaare fra Vest til Øst. Dens strategiske Betydning blev kun lille i Forhold til dens kulturelle Betydning for de Landsdele, den gennemskærer, hvor alle større Transporter paa primitiv Maade foregik ad Floderne. Men da omtrent alle Floderne løber fra Syd til Nord, og Landevejene paa Grund af Klimaet var daarlige Trafikforbindelser mellem de Omraader, der viste Tegn paa kulturelle Udviklingsmuligheder, var Jernbanen meget velkommen med hurtig Befordring af Rejsende og Transporter af Massegoods.

Banens Anlæg blev af overordentlig Betydning for Sibirien. Mange Steder fandtes Lejer af Guld og Jern og endvidere Kul i kæmpemæssig Udstrækning. Udnyttelsen af disse maatte dog paa enkelte Undtagelser nær vente til senere. Af særlig stor Betydning for at „aabne“ Landet var de mange Tilførselsveje, der maatte anlægges for at gennemføre Anlægget; thi ikke blot Anlægsmateriellet, men i mange Tilfælde ogsaa Fødemidler for den store Arbejdsstab maatte hentes langvejs fra, da den lokale Produktion af Fødemidler i de tyndt befolkede Egne

(1,5 Indbygger pr. km²) ikke slog til. Det derved fremkomne Landevejsnet blev af stor Betydning for de Omraader, der ligger i større Afstand fra Jernbanen.

Med den dermed følgende Kolonisation steg Befolkningstætheden. Nye Byer opstod, og de gamle Byer blev større. Befolkningstilvæksten antog i de sibiriske Byer mægtige Dimensioner, som det fremgaar af den følgende Tabel, i hvilken man i den sidste Spalte ser Tilvæksten som en Følge af det sibiriske Industriprogram:

By	1897	1910	1931	1939
Omsk	37 400	127 900	162 161	280 716
Tomsk	52 000	111 400	100 749	141 215
Krasnojarsk	25 100	73 500	82 811	189 999
Irkutsk	51 500	126 700	113 915	243 380
Tschita	11 500	74 300	59 979	—
Chabarowsk	15 000	43 300	69 109	199 364
Wladiwostok	28 900	84 600	140 000	206 423
Nowosibirsk	7 800	63 600	180 067	405 589
Taiga	—	10 300	15 462	—
Nikolsk-Ussuriisk	—	34 600	45 000	—
Blagoweschtschensk	32 800	64 400	57 394	—

Bestræbelser paa at kolonisere og skaffe større Udbytte af den sibiriske Jord og et dermed følgende større Trafikbehov gav gode Resultater. Høsten af Korn steg hurtigt i saa stort Omfang, at der paa visse Afsnit, som faa Aar forinden kun havde givet lidt over Egetforbruget, høstedes Tusinder af Tons i Overskud, der forsendtes med Jernbanen. Der opstod et stort Svine- og Kreaturopdræt, og Smørproduktionen tiltog i den Grad, at der løb planmæssige Smørtog til Rusland. Sibiriens Produktion af Smør var i:

1898	2 442 t
1900	17 623 t
1905	32 790 t
1913	82 328 t

Et samlet Billede af Udviklingen i de Landomraader, Banen gennemskærer, og Banens tiltagende Betydning for disse, viser nedenstaaende Oversigt, som spænder over Banens første ti Aar:

	1900	1909	Tilvækst i %
Befolkningstal	5 846 000	8 683 000	48,5
Vareomsætning i t	731 721	3 262 699	345,9
Banens Indtægt i Rubel pr. Werst	4 900	12 800	161,2

Hvorledes det gik med Befolkningstilvæksten og Kultiveringen af Jorden i disse menneskefattige Egne samt Udbyttet i de første Aar og Overskudsproduktionen, efter at Befolkningstætheden er steget, viser følgende Tal over Indvandring og over den tiltagende Befordring paa den store sibiriske Jernbane:

Tilstrømning af Kolonister i Tusinder.

	Gennemsnit 1900-05	pr. Aar 1906-09	Tilvækst i %
I hele Banens Omraade . . .	66,8	320,0	379,0
Deraf Guvernementerne:			
Akmolinsk	11,8	63,0	433,9
Tomsk	12,0	115,2	860,0
Jenisseisk	15,0	29,4	96,0

Udførsel af Hvede i Tusinde Tons.

	Gennemsnit 1900-05	pr. Aar 1906-09	Tilvækst i %
I hele Banens Omraade . . .	277,1	748,5	170,0
Deraf Guvernementerne:			
Akmolinsk	23,4	78,7	236,3
Tomsk	56,6	201,7	255,4
Jenisseisk	22,3	36,1	61,8

Disse Tal dækker over Udviklingen under den zaristiske Regering, som kun havde til Hensigt at faa en strategisk, vigtig Bane og at faa koloniseret de kolossale, menneskefattige Omraader ved Hjælp af Indflyttere og Tvangsforviste, som fik anvist Bosteder. Der opnaaedes paa den Maade store Fremskridt, men alt andet: den økonomisk-kulturelle Aabning af Landet, Udbytning af Jordens Undergrund og Udviklingen af en Industri overlod Regeringen næsten helt til de frie Kræfters Spil. Disse var stærke nok til af sig selv at gennemføre en langsom og vedvarende Udvikling, som dog hemmedes af Manglen paa Sidebaner; thi der fandtes ved Verdenskrigens Udbrud kun den 88 km lange Sidebane til Tomsk. Først under Begivenhedernes Tryk blev der taget fat paa Anlæg af Tilførselsbaner, hvor man var henvist til Karavaneveje paa indtil 1000 km.

Sovjetregeringens Autarkibestræbelser.

Indenfor planøkonomiske Rammer blev Kul og Mineralier fremdraget af Sibiriens Jord i stor Stil, hvorunder flere nye Kul- og Ertslejer af uanet Størrelse blev fundet og taget i Brug. Det store Antal Arbejdere, som fik Beskæftigelse i de store Industri-centrer, gav Landbruget stor Afsætning, og begge Dele i Forening gav Byerne en næsten amerikansk Tilvækst i Indbyggerantal (i Nowosibirsk 200 000 og i Omsk 120 000 i de sidste otte Aar før Krigen), og Transportmængden paa Jernbanen steg i tilsvarende Grad. En anden Følge af Mine- og Industri-driften var Anlægene af flere Sidebaner, hvorved der opstod et betydeligt Trafiknet. Transportmængden paa den store sibiriske Jernbane steg som Følge deraf ganske kolossalt. To Eksempler viser, hvor stor Tilvækst, der blev i Vareomsætningen:

Sibirisk Korn, som passerede Tjumen og Tscheljabinsk:

1913	524 600 t,
1928/29	2 350 000 t, Stigning i pCt. 487,6.

Kul fra Kusbass:

1913	1 113 700 t,
1928/29	1 500 000 t, Stigning i pCt. 1326,3 (Nyere Tal foreligger ikke, men

da Urals Staalproduktion bestandig er steget siden 1929, kan der med Sikkerhed regnes med, at Kultransporten er steget betydeligt).

Sovjetregeringen tog de Krav i Betragtning og forsynede under Anvendelse af meget Materiel og Arbejdskraft den store sibiriske Jernbane med Dobbeltspor. Der er projekteret en sydligere forløbende Hovedbane til Aflastning af den bestaaende.

Linieføring og Strækningsinddeling.

Den store sibiriske Jernbane begynder lige Øst for Uralbjergene. Fra Tscheljabinsk gaar Banen mod Øst og følger den 55. Breddegrad, hvor ikke bane-tekniske Grunde eller Afvigelser af Hensyn til der-værende Byer forhindrer det. Den viger paa Banens sidste Fjerdedel af for at følge Amurfloden, som danner Grænse mod Mandschukuo. Banens Inddeling i Byggeintervaller samt Byggetiden og Strækningslængden ses i følgende Opstilling:

Strækningsdel:	Byggeaar	Længde
Vestsibiriske Del: Tscheljabinsk til Floden Ob	1892—1895	1423 km
Ob—Irkutsk	1893—1899	1423 km
Irkutsk—Baikal	1896—1898	66 km
Baikal—Myssowaja	1899—1904	260 km
Myssowaja—Kuenga	1895—1900	1049 km
Østkinesisk Bane Karymskaja—Wladiwostok	1897—1904	1981 km
Ussuri-Banen Wladiwostok—Chabarowsk	1891—1899	769 km
Amur-Banen Kuenga—Chabarowsk	1908—1916	1997 km
Tjumen—Omsk	1915—1918	572 km

Indtil 1935 var Forbindelsen mellem Karymskaja og Wladiwostok over den østkinesiske Bane, som i Manschuria er tilknyttet den store sibiriske Bane. Da den østkinesiske Bane i 1935 blev købt af Japanerne, fulgte hurtigt en Omlægning af Sporene til Normalsporvidde, og den gennemgaaende Trafik var dermed umuliggjort. Under Verdenskrigen blev den gennem Ural førende Bane Moskwa—Kasan—Swerdlowsk—Tjumen forlænget til Omsk, hvorved der blev en ny Forbindelseslinie fra det russiske Jernbanenet til den store sibiriske Jernbane. Den nye Forbindelseslinie er 142 km kortere end den oprindelige over Tscheljabinsk og er nu Hovedstrækning, over hvilken det sibiriske Kurertog kører.

Organisation og Drift.

Den store sibiriske Jernbane ledes af Direktionerne i Moskwa, Wjatka, Tjumen, Omsk, Irkutsk Chabarowsk og Wladiwostok. Antallet af Stationerne mellem Tjumen og Wladiwostok (7191 km) er 510; dertil kommer 71 paa Sidelinien Tscheljabinsk—Omsk, og 20 mellem Karymskaja og Manschuria. Strækningerne er dobbeltsporede. Togene paa Hovedlinierne fremføres udelukkende af Damploko-

motiver, som fyres med Kul, Olie eller Træ. Der har været Projekter fremme til Elektrificering af Delstrækninger, men det er endnu ikke blevet til Virkelighed. I hele Sibirien er kun en Sidelinie fra Kusnezsk til Nowosibirsk elektrificeret. Der er i Sibirien ligesom i Rusland prøvet med Dieseldrift, men Resultaterne derfra er endnu ikke kendt.

Hovedlinien betjenes daglig af fire Togpar, deriblandt Kurertoget med gennemgaaende Vogne fra Riga til Wladiwostok, og et andet Eksprestog, men paa enkelte Delstrækninger er Trafikken dog større. Da den europæiske Trafik kan ledes over to Linier indtil Omsk, fortætter Toggangen sig derfra for saa atter at afdage fra Nowosibirsk. Kurertoget Riga—Wladiwostok bruger

fra Moskwa til Nowosibirsk	74	Timer
" " " Irkutsk	121	"
" " " Wladiwostok	225	"

Gennemsnitshastigheden er paa hele Strækningen 41,5 km/T. Paa Afsnittet Moskwa—Nowosibirsk er den 46,5 km/T. Afstanden mellem Moskwa og Wladiwostok er ad Banen paa russisk Omraade 9333 km, hvilket er 1016 km længere end over den øst-kinesiske Jernbane.



JUBILÆUM



Den 31. Maj kan Lokomotivfører Johannes Nielsen, Struer, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Nielsen begyndte som Aspirant i Aarhus 1918, ansattes som Lokomotivfyrbøder 1. November 1919 i Struer og forflyttedes til Nyborg 1. August 1925. Han blev Lokomotivfører i Skive 1. Maj 1937 og to Maaneder senere forflyttet til Struer, hvor han stadig udøver sin Gerning som en dygtig og afholdt Lokomotivmand.

Tillidsmand har Johannes saa at sige været altid; allerede som Aspirant deltog han i Mødet i Korups Have, som resulterede i, at Aspirantlønnen blev hævet fra 26 til 56 Kr. ugentlig. For Tiden har Johannes Nielsen Hvervet som Afdelingsformand for Lokomotivførerne i Struer, et Hverv som ikke altid har været lige let; men vi haaber, det maa lykkes for dig at bestride det til Gavn og Glæde for os alle. Idet vi siger dig Tak for godt Kammeratskab gennem Aarene, ønsker vi dig en god Jubilæumsdag og Held og Lykke i Fremtiden.

(Afd. 31).

Taksigelser.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved vor kære Fader, pens. Lokomotivfører P. Mammens Død og Begravelse. Tak til Fredericia og Nyborg Afdelinger for Fanens Tilstedeværelse og Tak til Lokomotivfører S. K. Th. Nielsen for de smukke Ord ved Graven.

Børnene.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min Mands, pens. Lokomotivfører C. H. Lysholms Begravelse. En særlig Tak til Randers Afd. samt Lokomotivfører Sørensen, Langaa, for de smukke Mindeord ved Graven.

Paa Børns, Svigerbørns, Børnebørns og egne Vegne.

Anna Lysholm.



Stationsarbejder dræbt.

En 23-aarig ung Mand, Poul Jacobsen, der den 1. April d. A. kom til Aalestrup som Stationsarbejder, var under Rangeringen den 21. s. M. saa uheldig at faa Foden i Klemme i et Sporskifte. Han gik inde mellem 2 Vogne for at koble dem sammen, medens Togstammen kørte ganske langsomt baglæns. Herunder fik han den ene Fod ned i et Sporskifte, og da han ikke kunde faa Foden op, snublede han og faldt ned mellem Hjulene, der straks gik over ham. Jacobsen blev frygtelig tilredt og døde snart efter at være indlagt paa Hospitalet.

Dreng faldet af Toget.

En 4 Aars Dreng, som var ude at rejse sammen med sin Moder, løb og legede i Sidegangen og fandt herunder bl. a. paa at pille ved Haandtagene til Udgangsdørene. Da Toget befandt sig mellem Hylke og Skanderborg, gik den ene Dør pludselig op, og Drengen styrtede ud. Toget blev straks standset, og Drengen fundet. Det viste sig, at han var sluppet fra Uheldet med en Hjernerystelse, hvilket ganske sikkert skyldes, at Toget kørte forholdsvis langsomt, idet der er en betydelig Stigning det paagældende Sted.

Hærværk i Ventesalen.

I Slagelse er Ventesalene for nylig forsynet med nye og flotte Møbler, hvilket har medført, at den lokale Ungdom i stort Tal har benyttet Ventesalene som Varmestuer, saaledes at der om Aftenen ofte har været helt fuldt af unge Mænd og Piger. Desværre har de ikke taget det fornødne Hensyn til Statsbanernes Ejendele, men skaaret Navne eller andre Inskriptioner i Møblerne, saaledes at det har været nødvendigt at sætte Vagt i Ventesalene for at undgaa yderligere Ramponering.

Slangerupbanen.

Som bekendt har der gennem længere Tid været Drøftelser om Modernisering af denne Bane, der samtidigt skulde føres fra Nørrebro ind til Raadhuspladsen. Det viser sig imidlertid, at der er Uoverensstemmelse mellem Statsbanerne og Københavns Kommune; de førstnævnte ønsker Slangerupbanen ført under Nørrebrogade, hvilket

Forslag Kommunen har afvist og i Stedet for vil have Banen til at skære Nørrebrogade i Niveau. Sagne er, efter hvad der meddeles, nu sendt tilbage til Københavns Magistrat.

Sammenstød i Gistrup.

Den 1. Maj om Eftermiddagen kørte et Person-Motor-tog paa Gistrup St. paa Aalborg—Hadsundbanen ind paa et Spor, hvor der i Forvejen holdt et Godstog. Føreren paa Motortoget opdagede Faren og forsøgte at bringe sit Tog til Standsning, hvilket dog ikke lykkedes fuldt ud; der skete et Sammenstød, hvorved nogle Passagerer kom til Skade. Efter det oplyste var der ved en Fejltagelse sat Indkørsel for Persontoget.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de i Sygekassens „Samling af Bestemmelser“ Nr. 11 nævnte Specialister i Øre-, Næse- og Hals- og Halsygdomme for Medlemmerne paa Sjælland-Falster udenfor København og Københavns Amdraadsreds antaget Ørelæge J. Bramsen, Stengade 64, Helsingør, Konsultation Hverdage Kl. 13—15, Lørdag dog Kl. 10—12.



Udnævnelse fra 1.—5.—43:

Motorfører I til Lokomotivfører:

T. P. H. Laursen, Helsingør, i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

P. E. Larsen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.

H. H. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.

E. V. E. Horn, Kbhavns Godsbgd., i Tønder.

A. Andersen, Roskilde, i Brande.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

H. B. L. Hansen, Korsør, til Korsør.

H. B. Christiansen, Korsør, i Roskilde.

E. K. H. Christensen, Kbhavns Godsbgd., i Korsør.

E. T. D. Paulsen, Aalborg, i Padborg.

C. A. H. Møller, Kbhavns Godsbgd., i Kalundborg.

Forflyttelse efter Ansøgning:

fra 1.—5.—43:

Lokomotivfører:

W. L. R. G. Petersen, Tønder, til Nyborg.

E. Bondrop, Brande, til Skanderborg.

A. C. Nielsen, Gedser, til Helsingør.

H. P. B. Orstrand, Gedser, til Helsingør.

S. R. Mortensen, Brande, til Gedser.

H. H. T. Lykkeberg, Padborg, til Gedser.

Lokomotivfyrbøder:

C. H. Andersen, Padborg, til Roskilde.

under 4.—5.—43:

Lokomotivfører:

P. J. Andersen, Brande, til Aalborg.

Åsked:

Lokomotivfører S. M. Jensen, Assens, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—7.—43.

Danske Privatbaners Hjelpekasse.

Generalforsamling vil blive afholdt paa „Varna“ i Aarhus Lørdag den 19. Juni 1943 Kl. 10.

Dagsorden samt nærmere Program vil senere blive tilsendt Repræsentanterne.

Grundet paa de vanskelige Forhold vil der i Aar ikke blive arrangeret Udflugt Dagen efter Generalforsamlingen.

Paa Bestyrelsens Vegne

V. Gerhardt,

p. T. Formand.



Lokomotivførerafdelingerne:

Vejle Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: J. E. Jacobsen, Vedelsgade 41.

Kolding Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: P. H. Ovesen, D. S. B. Maskindepot.

Motorførerafdelingerne:

Helsingør Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: H. E. Larsen, Marienlyst Allé 26.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Godsbanegaardens Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: T. Viberg, Beatevej 11, Valby.

Næstved Afd.: Kassererens Adresse rettes til Gottliebsvej 17.

Nyborg Afd.: Formandens Adresse rettes til: Svanedamsgade 35.

Sønderborg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. J. Jørgensen, Skrænten 14.

Frederikshavn Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: L. E. Larsen, Plantagevej 4 B, 1. tv.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: B. Qvist, Barfredsvej.

Aalborg Afd.: Formandens Adresse rettes til Hadsundvej 24, 2.

Randers Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. M. Hansen, Ymersvej 8.

Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner.

Den aarlige Generalforsamling afholdes i Fredericia Søndag den 6. Juni 1943 Kl. 14.30 paa den folkelige Forsamlingsbygning.

Garderoben er fri. Særligt Fripas for Deltagerne i Generalforsamlingen vil paa Grund af Befordringssituationen ikke blive bevilget.

Af Bestyrelsen afgaar: Lokomotivfører S. Christensen, Nyborg, Banearbejder C. C. Hansen, Esbjerg, Baneformand N. F. C. Kragballe, Aarhus, Togfører M. Kristensen, Randers.

Pensionistforeningens Regnskab for 1942/43.

	<i>Indtægt:</i>	Kr. Ø.
Kassebeholdning		928,28
1. Kontingent af 2482 Medlemmer à	Kr. Ø.	
1 Kr.	2 482,00	
Kontingent af 911 Medlemmer à		
50 Øre	455,50	2 937,50
2. Renter af Obligationer	504,00	
» » Sparekasser	42,54	546,54
3. Gaver (10 Kr. + 25 Kr.)		35,00
4. Udtrukken Obligation		1 001,25
	Ialt	5 448,57

	<i>Udgift:</i>	Kr. Ø.
A. Tryksager		91,70
B. Papir og Porto m. m.		260,42
C. Inventar		24,00
D. Opkrævning af Kontingent		195,90
E. Maanedslister over nye og afg. Pensionister		222,10
F. Bestyrelsesmøder		464,50
G. Andre Møder		6,00
H. Revision		27,00
I. Honorar til Kassereren		339,30
K. Generalforsamlingen		207,85
L. Leje af Bankboks		2,80
M. Uddelt 29 Legatportioner à 20 Kr.		580,00
N. Indkøbt 4 1/2 % Kreditf. Obligation (1000 Kr.)		963,46
O. Diverse Udgifter		54,30
	Ialt	3 439,33

Kassebeholdning den 31. Marts 1943:	Kr. Ø.	
Sparekassebeholdning	1 977,20	
Kontant	32,04	2 009,24
	Ialt	5 448,57

STATUS PR. 31. MARTS 1943.

	<i>Aktiver:</i>	Kr. Ø.	Kr. Ø.
10 200 Kr. Østift Kreditf. 4 1/2 %			
Obligat. Dagskurs 96 1/2	9 843,00		
1 000 Kr. Østift. Kreditf. 4 % Obligat.			
Dagskurs 90 1/4	902,50	10 745,50	

Indestaaende paa:			
Bog Nr. 11 813 i Sparekassen for Kbhvn. og Omegn	602,33		
Bog Nr. 13 701 i Sparekassen for Kbhvn og Omegn	1 361,17		
Bog Nr. 58 061 i Sparekassen for Randers og Omegn	13,70	1 977,20	

Kontant Beholdning	32,04		
	Ialt	12 754,74	

	<i>Passiver:</i>	Kr. Ø.
Foreningens Formue		12 754,74

Randers, den 1. April 1943.

M. Kristensen.

Ovenstaaende Regnskab er revideret, Sparekassebøgerne Nr. 11 813, 13 701 og 58 061, Depotbevis Nr. 7706, kontant Kassebeholdning og samtlige Regnskabsbilag var til Stede.

København, den 7. April 1943.

sign. *J. Mouritzen.* sign. *Chr. Kassinger.*



Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

pr. 1.—4.—1943:

- E. H. J. Møller, „Mia“, Holms Allé, Nyborg.
- J. Lyng Hansen, Stadions Allé 27, Aarhus.
- E. Romme, Magnoliavej 29, Kbhvn. Valby.
- H. H. K. Nielsen, Mathæusgade 28, St., Kbhvn. V.
- H. Peter Hansen, Sct. Pauls Allé 53, Esbjerg.

pr. 1.—5.—1943:

- M. P. C. Andersen, Kystvej 21, Nyborg.
- S. C. Andersen, Borgergade 30, 3., Aalborg.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

<i>Sj -Følster</i>	<i>Jyl. Fjld</i>	Nye Bøger.
19660	19263	Waugh, Evelyn: En Haandfuld Støv.
19661	19237	Johnson, Eyvind: Her har du dit Liv.
19662	19327	Willebrand-Holmerus, Margit von: Hedvig og Desiree.
19663	19282	Fischer, Leck: Karrière.
19664	19326	Vialar, Paul: Havets Rose.
19665	19296	Eysselsteijn, Ben van: Romance i F-Dur.
19666	19286	Gleerup, Knud: Omkring Hjørnet.
19667	19239	Marshall, Edison: Benjamin Blake.
19668	19314	Rønberg, Georg: Den lille Butik.
19669	19298	Korch, Johanne: Hjertets Magt.
19670	19275	Carr, John Dichson: Den grønne Kapsel.
19671	19311	Plessen, Viktor von: Blandt Hovedjægere paa Borneo.
19672	19318	Storm, Estelle: Hans anden Hustru.
19673	19332	Gregersen, Gudrun: Folkene fra Kæret.
19674	19324	Unger, Helmuth: Lægen der dræbte.
19675	19295	Ewerbech, Bettina: Angela.
19676	19301	Lendrop, Gudrun: Tæppet gaar op.
19677		Steinbeck, John: De himmelske Græsgange.
19678	19306	Maurier, Angela du: Vivian.
19679	19270	Anker, Jens: Der er en Morder.
19680	19259	Quentin, Patrick: Pigen og Døden.
19681	19276	Daninos, Pierre: Menneskets Blod.
19682	19308	Nilsson-Tanner, Per: Ingen vender tilbage.
19683	19284	Gevers, Marie: Marskens Dronning.
19684	19236	Jensen, Martin: Vestenvind.
19685	19329	Chase, James Hadley: Værre end Døden.
19686		Strøm, Arne: Livet paa Farmen.
19687	19337	Wallquist, Einar: Mens Dagene gaar.
19688	19333	Hjort, Gerda: Tantalos.
19689		Erskine, John: Den skønne Helenes Privatliv.
19690	19367	Timms, E. V.: Brudte Lænker.
19691	19370	Wells, H. G.: Brødrene.
19692	19336	Roberts, Cecil: Gæsterne ankommer.
19693	19368	Vaagen, Arne: Lasse Aga.
19694	19365	Pratt, Theodore: Barmhjertighedens Ø.

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.