



№ 18

20. September 1943

43. Aargang

LIDT OM RANGERING

Desværre er det ikke mere nogen Sjældenhed, at vi her i Bladet bringer Meddelelse om en eller anden, som er kommet alvorlig til Skade eller endog har mistet Livet som Følge af Uheld under Rangeringen paa Stationspladserne. Et andet af Jernbanepersonalets Fagblade — Jernbanetidende — beskæftigede sig i Februar Maaned med dette Forhold og pegede paa, at man af den Omstændighed, at Ulykker i de senere Aar har krævet et usædvanligt stort Antal Ofre blandt Jernbanens Personale, maatte spørge sig selv, hvorvidt denne eller hin Ulykke ikke kunde være undgaaet, hvis der var udvist den tilstrækkelige Forsigtighed. Jernbanetidende hævdede, at de stedfundne Uheld burde mane alle til at iagttage den største Forsigtighed og frem for alt ikke forsøge at forcere noget frem paa Sikkerhedens Bekostning, og sluttede sin Artikel saaledes: „Det er ikke alene Administrationens, men ogsaa den enkelte Tjenestemands Pligt, hvor han end befinder sig — mellem Sporene, som Rangerleder eller Hjælper, i Signalhuset, som Fører eller Medhjælper paa Lokomotivet — at give nøje Agt paa ethvert Faremoment, som forekommer, og sætte alle andre Hensyn til Side for Hensynet til Sikkerheden, herunder ogsaa Sikkerheden for Arbejdsfællers Liv og Førlighed.“

Vi for vort Vedkommende delte — naturligvis — Jernbanetidendes Betragtninger og gengav derfor dengang et Afsnit af bemeldte Artikel med en Appel til vore Medlemmer. Naar vi i Dag vender tilbage til Spørgsmaalet, er det, fordi Forholdene har bibragt os den

Opfattelse, at det sikkert er nødvendigt at opfriske visse af de gældende Rangerforskrifter til Overholdelse. Nærmere præciseret Bestemmelsen om, at Lokomotivføreren under Rangering forud skal underrettes om, hvilket Arbejde, der skal udføres, samt Ordren om, at Rangeringen skal foregaa ved Haandsignaler, og at Rangerlederen under Rangeringen skal stille sig saaledes, at han og hans Signaler tydeligt kan ses af Lokomotivføreren. Hvis fornøden direkte Rapport mellem Rangerleder og Lokomotivfører ikke kan opnaas, skal en Mellemand til Gentagelse af Signalerne benyttes.

Naar som helst der skal gives Forklaring vedrørende et passeret Rangeruheld, støder man uvægerligt paa Udtalelsen om, at der fra det rangerende Personales Side blev *fløjtet* gentagne Gange, men det blev ikke *hørt* af Maskinpersonalet. Det er en notorisk Sjældenhed at høre en Udtalelse gaende ud paa, at de afgivne tydelige Haandsignaler blev overset til Trods for, at Signalgiveren stod saaledes, at han let kunde ses fra Lokomotivet. Det maa her erindres, at ved Rangesignaler er Haandsignalet det mest betydningsfulde; det skal nemlig altid afgives. Særligt paa en Plads, hvor der samtidigt foregaa flere Rangerbevægelser, er det af Vigtighed, at Haandsignalerne er de afgørende; thi Lokomotivføreren kan jo ikke paa et Fløjtesignal høre, om det kommer fra den Rangerleder, han arbejder sammen med, eller fra et Hold, der rangerer paa Sporene ved Siden af. Haandsignalet er han derimod aldrig i Tvivl om, hvorvidt det er fra hans egen eller

en „fremmed“ Rangerleder. Netop af Hensyn hertil er det foreskrevet, at naar Ledelsen af en Rangermaskine overgaar til en anden Rangerleder, skal den fratrædende udtrykkelig give Lokomotivføreren Meddelelse herom.

Vi er særdeles vel bekendt med, at nogle ynder at gøre gældende, at det er ugørligt at give Lokomotivføreren Underretning om det Rangerarbejde, der skal udføres. Men heri er vi aldeles ikke enig. Vi ved tværtimod af Erfaring, at det fornødne Samarbejde mellem Rangerlederen og Lokomotivføreren giver de bedste Resultater baade med Hensyn til præsteret Arbejdsmængde og Økonomi med Brændslet og Maskinen i det hele taget. Hver Gang, der skal startes en ny Serie Rangerbevægelser, tager Rangerlederen et Skøn over Forholdene og lægger sin Arbejdsplan derefter. Han giver saa Medhjælperen eller Medhjælperne fornøden Underretning om, hvilke Spor, der skal skiftes, hvor mange Vogne, der skal hentes hér eller slaas af dér o. s. v., og det er den naturlige Sag, at han giver Lokomotivføreren samme Underretning. Tænker man sig f. Eks., at der i nogen Tid har været kørt med ganske faa Vogne, saaledes at Lokomotivføreren har indrettet sig derefter og kun har et tyndt Fyr i Maskinen, er det naturligvis af Værdi, at han, hvis der kort Tid senere skal rangeres med store Træk, i Tide er underrettet herom, saa han kan have sit Fyr i Orden til haardere Kørsel. Omvendt maa en Lokomotivfører, der kører paa en Stationsplads, hvor Arbejdet afvekslende er Rangering med Skub med 20—30 Vogne og lettere Kørsel med enkelte Vogne, ligeledes forud underrettes om Omfanget af Rangeringen med de store Træk, saa han ikke senere under den lettere Rangering unødvendigt kører med for stort Fyr og maaske med blæsende Sikkerhedsventiler. Det er Brændslet for dyrt til ikke blot nu, men ogsaa under normale Forhold. I det hele taget er det en Kendsgerning, at Arbejdet skrider bedst fremad, naar ikke blot Rangerlederen og hans Medhjælpere, men ogsaa Lokomotivføreren ved, hvad det er, der skal laves. Der foreligger gennem Aarene adskillige Eksempler paa, at de Rangerhold, hvor der er Samarbejde mellem Rangerlederen og Lokomotivføreren, præsterer nok saa meget Arbejde, som de, hvor Rangerlederen giver Lokomotivføreren saa lidt Underretning som muligt, undertiden slet ingen.

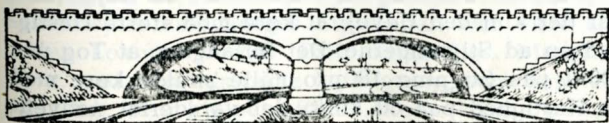
Det er dog ikke alene Hensynet til Arbejdsmængden og Arbejdets rolige Gang, som betinger, at Lokomotivføreren bør underrettes om Rangerarbejdet. Der er ogsaa forekommet Uheld, som næppe vilde være sket, hvis de nævnte foreskrevne Bestemmelser var overholdt. Enhver interesseret Lokomotivfører lægger jo Mærke til, hvad det er, der foregaar omkring ham, og hvis han er uden Underretning fra sin Rangerleder, drager han selv sine Slutninger ud af de gjorte Iagttagelser; men disse kan være forkerte. Vi skal nævne et Par saadanne Eksempler:

En Vinterdag rangerede en Lokomotivfører med en Hs-Maskine paa en Stationsplads, der var fuldstændig dækket af Sne, og hvor det fremdeles af og til var Snevejr. Paa et Tidspunkt, hvor der kørtes med tom Maskine, saa Lokomotivføreren, at Rangerlederen skiftede et Sporskifte til Hovedsporet, han spurgte da, hvad de nu skulde lave, og fik saa Besked paa, at de skulde ind i Hovedsporet og omrangere Bagenden af et dér holdende Tog. Maskinen blev derefter spændt for 17 Vogne, og da dette jo er et ret stort Træk til en Hs-Maskine paa en Stationsplads, hvor Sneen ligger op over Skinnerne, lagde Lokomotivføreren sit Fyr til Rette derefter, idet han regnede med, at de — hvilket saa ofte skete — skulde ud i Hovedsporet og derfra fordele Vognene paa forskellige af Stationens Spor. Maaske skulde alt dette Arbejde ogsaa være lavet, vel at mærke senere; thi i Virkeligheden skulde der ikke ske andet, end at de 17 Godsvogne skulde trækkes nogle faa Meter frem, saa der blev fri Overgang over Sporet nede mellem det holdende Togs Vogne. Det havde man imidlertid ikke talt om til Lokomotivføreren, der jo endda havde spurgt sig for. Resultatet blev, at Rangertrækket kørte ud og sprængte et Sporskifte, idet der i Mellemtiden var blevet sat Indkørsel for et Tog. Heldigvis skete der ikke noget; det ventede Tog var nemlig endnu ikke ret langt fremme, men den rangerende Lokomotivfører fik en Auditørsag ud af det, og det hele kunde være undgaaet, hvis blot der var givet fornøden Underretning.

I et andet Tilfælde kørte en Lokomotivfører med tom Maskine ned paa et Spor og hentede de dér staaende Vogne. Rangerlederen, som stod paa Maskinen, gav ingen Besked. De kørte saa frem og rangerede med Skub en Vogn over

i et andet Spor, og da der derefter blev givet Signal til at køre tilbage, regnede Lokomotivføreren med, at han igen skulde ned paa det Spor, hvor han havde hentet de Vogne, som var koblet til Maskinen, og han vidste da saa nogenlunde, hvor omtrent han skulde holde med sin Maskine. De skulde imidlertid ikke tilbage til det Spor, de kom fra, men paa et Nabospor, hvor der stod Vogne meget længere fremme end paa det Spor, de først havde været paa. Heraf følger, at Lokomotivet ikke skulde nær saa langt tilbage, som Lokomotivføreren troede. Uheldigvis havde Rangerlederen som nævnt ikke givet Besked, til Trods for at de havde kørt hele Stationspladsen igennem med tom Maskine, hvor der da havde været Tid nok hertil, og da han heller ikke var fremme for at give Haandsignal til Lokomotivføreren — der kørte samtidig 2 andre Maskiner og rangerede, saa et eventuelt hørt Fløjtesignal kunde være blevet misforstaaet som vedrørende en af de andre Rangeringer — blev Resultatet, at der tørnedes mod de henstaaende Vogne, hvorhos der paa anden Maade skete et højst beklageligt Uheld. Ogsaa i dette Tilfælde rejstes der Auditørsag mod Lokomotivføreren — samt mod Rangerlederen.

Selvfølgelig kan en Lokomotivfører, som ikke forud faar Besked paa det Rangerarbejde, der skal udføres, blive holdende, indtil han har erholdt den ønskede Underretning, men saa kan han i nogle Tilfælde risikere at blive betegnet som Kværlant eller Krakiler, og det vil vore Medlemmer meget nødtigt udsætte sig for. Der foreligger tilstrækkelige Beviser for, at Lokomotivpersonalet uden at hæfte sig ved Smaatterier bestræber sig efter yderste Evne for at fremme Toggangen og hvad dertil hører, men naar det, saaledes som vi har faaet Opfattelsen af, ser ud til, at 2 meget vigtige Bestemmelser efterhaanden negligeres til Skade for Sikkerheden, anser vi det for vor Pligt at gøre opmærksom paa Forholdet. Arbejdet maa ikke forceres paa Sikkerhedens Bekostning. Generaldirektøren har Gang paa Gang fremhævet, at Sikkerheden gaar frem for alt. Dette bør enhver Jernbanemand, ogsaa uden for Lokomotivpersonalets Rækker, erindre sig.



HVORLEDES STYRES STATEN FOR TIDEN?

Samtidig med at Ministeriet Scavenius traadte tilbage, blev der givet officiel Meddelelse om, at de forskellige Administrationschefer: Departementschefer, Generaldirektører og dermed ligestillede skulde fortsætte som Ledere hver for sit hidtidige Omraade.

Normalt har vi 13 Ministre, hvis Navne jo hurtigt bliver kendt blandt Befolkningen; derimod er Departementscheferne mindre bekendt i Offentligheden, og da den Situation, vort Land for Tiden befinder sig i, ikke kan sammenlignes med nogen tidligere i den danske Forfatnings Historie, bringer vi her en Fortegnelse over de Mænd, der for Tiden er Ledere af Centraladministrationen:

Departementschef Andreas Møller, Statsministeriet.

Direktør N. Svenningsen, Udenrigsministeriet.

Departementschef F. Hoskiær, Ministeriet for offentlige Arbejder og Trafikministeriet.

Departementscheferne A. Svendsen og Eivind Larsen, Justitsministeriet.

Departementschef Dr. J. Wilcke og Direktør I. C. Mogensen, Landbrugsministeriet.

Departementscheferne C. F. Graae og A. Barfod, Undervisningsministeriet.

Departementschef Th. Thomsen, Kirkeministeriet.

Departementschef J. L. Saurbrey, Indenrigsministeriet.

Departementschef H. H. Koch, Socialministeriet.

Departementschef J. Høirup, Arbejdsministeriet.

Departementschef H. Jespersen, Handelsministeriet.

Departementschef E. Dige, Finansministeriet.

Departementschef E. Cohn, Statistisk Departement.

Generaldirektør K. Korst, Skatte- og Toldvæsenet.

Generaldirektør P. Knutzen, Statsbanerne.

Generaldirektør K. J. Jensen, Post- og Telegrafvæsenet.

Direktørerne J. D. v. Stemmann og A. H. Wedel, Forsvarsministeriet.

Rent praktisk fortsætter Administrationen inden for de mange forskellige Styrelser som hidtil, og de Beslutninger, der tidligere skulde

sanktioneres af Ministrene, henhører nu under de respektive Departementschefer og Generaldirektører. Disse er saaledes ansvarlige hver for sit Omraade; men har naturligvis Samarbejde og Føling med hinanden.

HIMMERLANDSBANEN SOM KULTURBRINGER

I Anledning af at det den 1. September var 50 Aar siden, den officielle Aabning af Strækningen mellem Viborg og Aalestrup fandt Sted, bragte Viborg Amts Socialdemokrat en Jubilæumsartikel, i hvilken det bl. a. hedder, at Bygningen af denne Bane for et halvt Aarhundrede siden var et dristigt Foretagende, idet den førte gennem en fattig, øde og tyndt befolklet Egn med store uopdyrkede Hedestrækninger. Befolkningen stillede imidlertid store Forventninger til Jernbanen; den skulde bidrage til at omskabe Heden til dyrket Jord med Tusinder af Hjem. Og dette Haab er gaaet i Opfyldelse. Kampen mod Heden tog sin Begyndelse, og Himmerlands Opdyrkning lagde Beslag paa hele Egnens Befolkningsoverskud i et Par Menneskealdrer.

Uanset at Himmerlandsbanerne i de senere Aar har været stærkt omstridt og deres Skæbne fremdeles er uvis, kan det, siger Viborg Amts Socialdemokrat, ikke omdiskuteres, at de har været en vældig Løftestang for Egnen. Det har været en Kulturbringer, der har bragt Liv og Virksomhed med sig og bidraget til, at Hedens Lyng og Mos paa milevide Strækninger er blevet erstattet med Kulturplanter til Menneskers og Dyrs Ernæring.

Naar vi finder Anledning til at omtale bemeldte Jubilæumsartikel, der vedrører en af de Baner, som har været krævet nedlagt, er det, fordi Artiklen er et levende Vidnesbyrd om, hvad der saa ofte tidligere er sagt fra vor Side, nemlig at Jernbanerne har andre Formaal end blot det rent forretningsmæssige Spørgsmaal om, hvorvidt de forrenter sig eller ej, og at disse Opgaver maaske i sidste Instans er af størst Betydning for Samfundet. For enhver, som deler denne Opfattelse, er det en Glæde at læse, at den ellers saa foragtede Himmerlandsbane har været frugtbringende for en tidligere øde Egn af vort Land.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Endnu en Organisation i D. s. F.

Selv om Redaktionen allerede en Gang har indrømmet mig Plads for nogle Betragtninger angaaende Forslaget om Indmeldelsen i De samvirkende Fagforbund, drister jeg mig til endnu en Gang at bede om Plads, og jeg skal denne Gang indskrænke mig til nogle faa Linier.

I Lokomotivtidende for 20. Juni meddeltes det i den ledende Artikel, at Dansk Fængselsforbund, der holdt Kongres samtidig med os, samme Dag som vi vedtog et Forslag om Indmeldelse i D. s. F. og ligeledes vedtog at sende det til Urafstemning. Denne er nu afsluttet med det Resultat, at Indmeldelsen er vedtaget med over 70 pCt. af de afgivne Stemmer, idet 556 Medlemmer har stemt ja og 215 nej.

At D. s. F.s Formand har udtalt sin Glæde over denne Beslutning og i øvrigt bemærker, at Antallet af de Organisationer, som staar uden for de Samvirkende, efterhaanden svinder ind til et ganske lille Tal, anfører jeg kun til Orientering.

Da den her omtalte Urafstemning tidligere har været berørt i vort Blad, synes jeg ogsaa Resultatet bør omtales, og jeg takker, hvis man giver mig Plads for foranstaaende.

Gb., den 26. August 1943.

S. Mortensen.

Kun den Omstændighed, at foranstaaende lille Indlæg var sat til sidste Nummer af Bladet, men maatte udsættes paa Grund af Pladsmangel, bevirker, at det tages med i Dag. Iøvrigt maa det foreløbigt være Slut med Diskussion om D. s. F. og D. L. F.

Red.

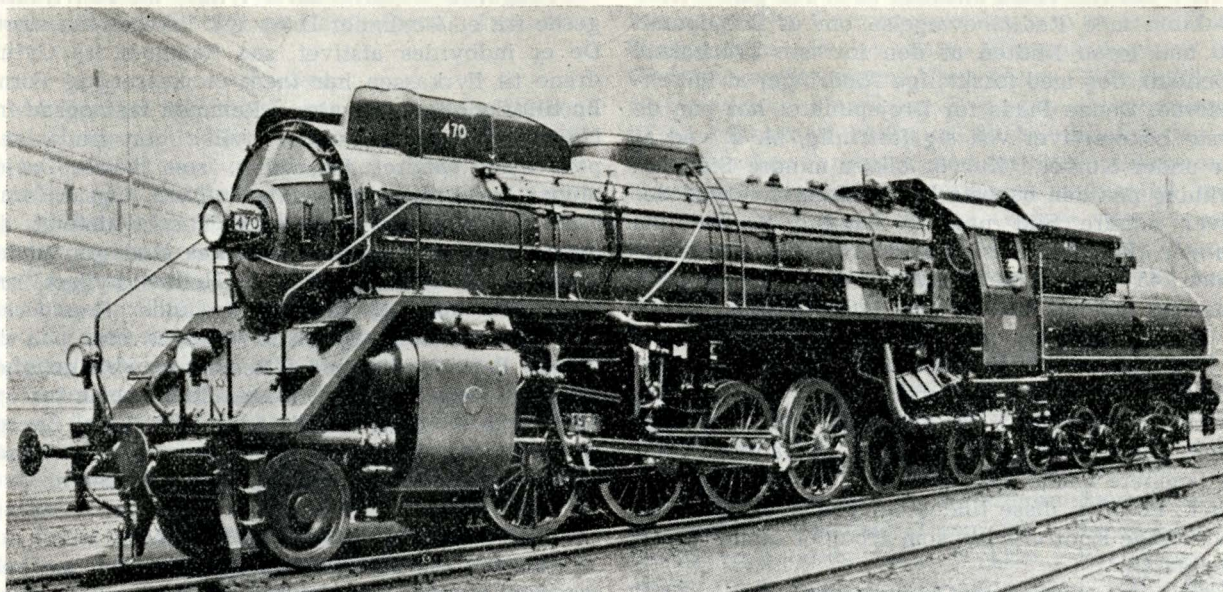
NORGES STATSBANERS 1 D 2-KOMPOUND-LOKOMOTIVER

Af Maskindirektør *Olaf Storsand*, Oslo.

Efter *Die Lokomotive* ved *F. Spøer*.

De norske Statsbaner gaar hovedsageligt gennem bjergrigt Terræn med lange, stærke Stigninger og skarpe Kurver. Stigningerne kommer mange Steder op paa 25 pro mille, og de mindste Kurveradier er kun 250 m. Strækningerne tillader derfor kun paa enkelte og korte Afsnit en Maksimalhastighed paa 90—100 km/t. Paa de stærke Stigninger kan de ældre Lokomotiver kun fremføre de svære Eksprestog med en køreplanmæssig Hastighed paa 30—35 km/t, og paa Strækninger med gunstigere Stigningsforhold tillader Kurverne kun en Hastighed paa 65 til 80 km/t.

Da man ønskede en Forkortelse af Rejsetiden, var der kun den Udvej: at køre med større Hastighed op ad Stigningerne. Det forlangtes, at Tog paa 300 t paa Stigning 18 pro mille skulde køre med en Hastighed paa 60 km/t; det var derfor nødven-



Et af Norges Statsbaners 1 D 2-Kompound-Lokomotiver.

digt at anskaffe en ny Lokomotivtype med en meget ydedygtig Kedel for at undgaa den uøkonomiske Forspandskørsel.

De nye Lokomotiver skulde kunne køre paa alle Bjergstrækninger, og da Skinnevægten i Reglen kun er 35 kg/m, er det største tilladte Akseltryk begrænset til 15,5 t. Da Lokomotiverne skal præstere den største Kraftydelse ved en Hastighed af 60 km/t, er Drivhjulsdiametere blevet 1530 mm. For at faa den nødvendige Adhæsionsvægt, er det nødvendigt at have fire koblede Aksler. Den lille Drivhjulsdiameter er ogsaa fordelagtig i Hensynet til Lokomotivets Vægt og Længde. Lokomotivets totale Længde er af Drejeskiverne begrænset til 20 m; der kunde derfor kun blive Plads til tre Løbeaksler, og af disse maatte de to anbringes under Fyrkassen. Der ved fremkom Typen 1 D 2.

Lokomotiverne er som de ældre norske Ekspreslokomotiver 4-cylindrede Kompound-Lokomotiver for at faa et godt afbalanceret Drivværk og det roligst mulige Løb. Kulbesparelsen ved Kompoundvirkningen bør ogsaa paaagtes i et Land, hvor Kul maa indføres. Vandbesparelsen er ogsaa tilstræbt af Hensyn til Vandets Vægt og de stærke Stigninger.

For at opnaa den paaregnede store Kedelydelse og ikke overskride det tilladte Akseltryk maatte alle andre Dele paa Lokomotivet bygges saa lette som muligt. Da Stigningsmodstanden er den vigtigste Modstand paa de norske Baner, blev Tenderen ogsaa letbygget.

De første tre Prøvelokomotiver af den nye Type blev bygget i 1936 af *Thunes mek. Værksted*, Oslo, som ogsaa har udarbejdet Tegningerne i snevert Samarbejde med Norges Statsbaner. Der viste sig under Lokomotivernes Drift forskellige Mangler, bl. a. ved den udstrakte Letbygning, som dog lidt efter lidt blev hjulpet efter. Lokomotiverne bestod

deres Prøve saa godt, at denne Type blev antaget som Enhedstype for Ekspres-, Person- og Ilgodstog.

Da det i 1938 paatænkte at bygge fire nye Lokomotiver af samme Type, blev det besluttet, at lade en anset udenlandsk Lokomotivfabrik gennemgaa Lokomotivets konstruktive Enkeltheder. Paa dette Grundlag blev der med Firmaet *Fried. Krupp, A. G.* sluttet Kontrakt om Levering af to Lokomotiver, og *Thunes mek.* Værksted fik Bestilling paa to Lokomotiver efter de efterprøvede Tegninger. Begge Lokomotiverne fra *Krupp* viste gennem flere Maaneder udmærkede Driftsresultater, og *Krupp* fik i 1940 en ny Bestilling paa syv Lokomotiver, mens fire blev tildelt den norske Lokomotivfabrik.

Lokomotiverne har selv ved en Hastighed af 100 km/t et overordentligt roligt Løb. Maksimalhastigheden for disse er i Norge sat til 90 km/t, hvilket er tilstrækkeligt paa de kurverige norske Baner.

Efter at *Krupp* havde gennemgaaet de væsentligste af Tegningerne over de tre første Lokomotiver, fremkom Firmaet med Forslag om Ændringer af en Række Enkeltheder. For ikke at overskride Vægtgrænsen skulde Kedlen bygges af Molybdän-Staal og Fyrkassen af Izett-Staal; bevægelige Støttebolte skulde anvendes rigeligt. Bundrammen blev forandret, saa den lettere kan tages ud, og Kedelafstivningen blev forstærket. Angaaende Drivværket blev det foreslaaet at holde Cylinderdiametere noget mindre og forstærke Akslerne noget. Gliderbevægelsen for de indvendige Glidere blev foreslaaet overført fra den udvendige Styring med en Overføringsaksel, og om Rammen, som var leddet i den bageste Ende, foresloges det at anvende en gennemgaaende, stiv Ramme.

Norges Statsbaner havde besluttet at forandre den forreste Truck, som paa de første Lokomotiver er en Adamsaksel i en *Krauss-Helmholtz-Truck*, til en almindelig *Krauss-Helmholtz-Truck*. Paa den ba-

geste 2-akslede Truck ønskede N. S. den gamle Konstruktion med Radialbevægelse om et Drejepunkt 800 mm foran Midten af den forreste Truckaksel bibeholdt, dog med forskellige Ændringer af Enkelt-hederne. Denne Plads for Drejepunktet har paa de første Lokomotiver vist sig fortrinlig, bl. a. ved at der under Kørsel i Kurver bliver mindre Sidepaavirkning paa den bageste Kobbelsaksel, hvorved der bliver mindre Slid paa de bageste Kobbelhjuls Flanger. For baglæns Kørsel er Maksimalhastigheden 45 km/t. Lokomotiverne skal kunne køre langsomt gennem Kurver med 120 m Radius.

Paa de første Lokomotivers bageste Truck havde N. S. anbragt en tilfredsstillende Anordning til at afdæmpe Truckens Sideforskydning. Den virkede ved en indstillelig, fjederpaavirket Gnidningsmodstand. Krupp foreslog at anvende hydrauliske Slingerdæmpere baade paa den forreste og den bageste Truck. Foruden disse findes der paa hver Truck de sædvanlige Kontrafjedre, som arbejder sammen med Dæmperen.

Kedlen og Overhederen.

Kedlen er en Lokomotivkedel af den almindelige Form og fremstillet af Molybdän-Staal med en Brudgrænse paa 47—56 km/mm² og 18—20 pCt. Varmeudvidelse. Fyrkassen, som er af Izett-Staal, er helt igennem svejset sammen og afstivet paa sædvanlig Maade med Staalstøttebolte og Dækankre. Bevægelige Støttebolte er anvendt i udstrakt Grad paa de Steder, hvor Varmeudvidelsen er størst. I Fyrkassen er indbygget to Vandkamre (om Vandkamre se Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 17 og 18 1927). Den i Amerika almindeligt anvendte Fremgangsmaade for Indsvejsning af Vandkamre, efter hvilken Svejsningen foretages paa ombøjede Kraver paa Vandkammeret, er ikke anvendt her; Vandkamrene er svejset stuk paa Fyrkassen. Denne Fremgangsmaade har ved N. S. vist sig holdbar.

Overhederen er en Schmidt-Overheder, som er tilmaalt til en Overhedningstemperatur paa 400 Grader. Da Vandkamrene optager en betydelig Mængde Varme fra Fyrkassen, er Røggassens Temperatur lavere end fra en Fyrkasse uden Vandkamre; derfor er Overhederelementerne ført ind til en Afstand af kun 200 mm fra Fyrkassen. Overhederens Dampsamlerkasse er af Staalgods og 2-delt. Paa Dampsamlerkassens Heddampside er anbragt en Wagnør-Dampregulator. Risten er en almindelig Planrist med Vipperist. Askekassen er konstrueret saaledes, at den tømmes helt, naar to Støbejerns Klapper aabnes. Lufttilførslen foregaar gennem to Klapper paa begge Sider af Askekassen.

Rammen.

Vangerne i Hovedrammen er 25 mm Staalplader og fremstillet af Staal med en Brudgrænse fra 44 til 53 kg/mm² og 20 % Varmeudvidelse. Akselgafflerne er Staalgods af samme Styrke som Vangerne og svejset paa Vangerne; en Fremgangsmaade, som Thunes mek. Værksted af Hensyn til Vægtbesparelse anvendte paa de tre første Lokomotiver. Svejsningen er omhyggeligt udført og har ikke givet Anledning til Betæneligheder.

Vangerne er forholdsvis tynde, da Paavirkningerne fra et 4-cylinder Drivværk ikke er saa store. De er indbyrdes afstivet, saa Rammen fra Cylinderne til Fyrkassen har faaet en kasseagtig Form. En tilforladelig Afstivning i Rammen faas ogsaa fra Højtryks cylindrene, under hvilke der findes en paasvejet vandret Afstivning, som bærer Drejetappen for Krauss-Helmholtz-Trucken. Ogsaa foran Højtryks cylinderen er Rammen stærkt afstivet, da denne Ende af Rammen paavirkes stødagtig under Snerydning. Rammen er som Helhed bygget saa kraftig, at den kan modstaa de under Frostperioder forekommende Sporforskydninger, som paa de norske Baner sætter ind i December. Vanskelighederne er størst, naar det frosne Banelegeme tør op, hvilket først finder Sted paa de højeste Bjergstrækninger sidst i Juni, og stiller store Krav baade til Lokomotivbyggeren og Banearbejderen.

Krauss-Helmholtz-Trucken.

Rammen til Krauss-Helmholtz-Trucken er helt igennem svejset. Som omtalt er der paa Trucken anbragt en hydraulisk Slingerdæmper til at blødgøre Truckens Sideforskydninger. Den dertil hørende hydrauliske Cylinder er ophængt paa Truckrammen, og to Stempelstænger griber an paa to Vinkelarme, gennem hvilke Truckens Sideudslag overføres til Dæmperen. I Dæmpercylinderen findes en Vædske, bestaaende af 60 % Glycerin, 38 % Vand, 1,9 % Chromkali og 0,1 % Ætsnatron. Denne Blanding er frostfri indtil ÷ 20 Grader. Ved Hjælp af Overtryksventiler kan Dæmperen indstilles til hvilket som helst Dæmpningstryk.

Bageste Truck.

Paa denne er Rammen ligeledes helt svejset. Rammen styres foran i et Kugleleje og bagi paa Glidelejer. Herved er det muligt at indordne Truckakslerne i de koblede Akslers Fjedersystem. Truckfjedrene er paa hver Side balanceforbundne, og mellem den forreste Aksels Fjedre findes en Tværbalance, som forhindrer Aflastning af Hjulene under Kørsel paa ujævne Spor og under Ind- og Ud-kørsel af Kurver med stor Skinneoverhøjde. Mellem Truckens Bladfjedre og Rammen er der indskudt Skruefjedre for at give Lokomotivet et blødt Løb. Paa Truckens Bagende er der anbragt Vinkelarme, som overfører Truckens Sideudslag til Kontrafjedrene og den hydrauliske Dæmper. Koblingen mellem Maskinen og Tenderen er stiv, den overfører kun Trækkekraft. Den er i begge Ender udrustet med kugleformede Hoveder, som giver en fuldstændig fri Indstillingsmulighed for Maskinen i Forhold til Tenderen. Stødkræfterne overføres til Trækassen af kugleformede Stødpuffer, for hvilke der er anordnet Fedtsmøring.

Bremse.

De koblede Hjul og Hjulene paa den bageste Truck bremses paa den ene Side med Knorr-Bremse. Bremsetrykket er 60 % af Akseltrykket. En 2-trins Luftpumpe leverer Trykluft til Bremsen og de luftbetjente Hjælpeindretninger. For ogsaa at

kunne bremse Tog, som er udrustet med Vakuumbremse, findes anbragt en Hardy-Ejector Type 45.

Hjulsæt.

Af Hensyn til Vægten har det forreste Hjulsæt faaet Krupps lette Skivehjul, d. v. s., at Hjulegerne er erstattet med en Pladeskive. Den er af Specialstaal med en Brudgrænse paa 70—80 kg/mm², og Akslerne af Specialstaal, St. 50,11. I Sammenligning med et almindeligt Hjulsæt giver det en Vægtbesparelse paa 300 kg. Hjulsættene paa den bageste Truck er almindelige Stjernehjul, der er udført saaledes, at de kan ombyttes med det forreste Løbehjul. Aksellejerne er ved Enderne tættet med *Peyinghaus*-Tætningsringe. Den første og den fjerde Kobbelaaksel er udført paa sædvanlig Maade, med Undtagelse af, at der paa den forreste Aksel er Føringsleje for Truckens Svingbjælke. Den anden Kobbelaaksel er forkrøbet 75 mm for at skaffe Plads for Drivstængerne, der virker paa den tredje Kobbelaakse. Drivhjulsettet er rigeligt tilmaalt for et Akseltryk af 15,5 t. Driv- og Kobbelhjulene er af Staal med indsmeltet Hvidtmetal. Som Nødhjælp, hvis et Leje skulde varme og smelte, er der i Lejernes Tværetning anbragt nogle Rødgodsindlæg. Denne vægtbesparende Fremgangsmaade er anvendt og har virket tilfredsstillende paa alle norske Damp- og Elektrolokomotiver, som er bygget siden 1927.

Drivværk.

Driv- og Kobbelaakselene paa det udvendige Drivværk er Bøsningslejer, altsaa uden nogen som helst Efterspændingsmulighed. Stanghovedet paa de indvendige Drivstænger er et saakaldt Marine-Stanghoved, hvilket er væsentlig lettere end de almindelige Drivstanghoveder. For at faa Plads for de indvendige Drivstænger, er disse holdt saa korte som muligt; ikke desto mindre maatte, som allerede sagt, den anden Kobbelaaksel forkrøbes 75 mm, hvorved der fremkom det nødvendige Spillerum for Drivstængerne. Denne Konstruktionsform kræver lange Højtryks-Stempelstænger, som styres i et Leje. De lange Stempelstænger kunde godt undgaas ved at anvende to Drivaksler, men derved vilde Kontravægtene i Hjulene blive 450 kg tungere. Dampstemplerne er tyndvægede Kassestempler, der er lettere end Skivestempler og giver en gunstigere Dampstrømning i Cylindrene end Skivestempler.

Cylindre.

Efter Norges Statsbaners Ønske er Cylindrene dimensioneret til, at det fordelagtigste Dampforbrug fremkommer ved en Kørehastighed af 60 km/t. Dampen fordeles i Højtryks cylindrene af 300 mm Stempelglidere med enkelt Indstrømning, og i Lavtryks cylindrene af Stempelglidere af samme Størrelse med dobbelt Indstrømning.

Styring.

Højtryks gliderne har indvendig og Lavtryks cylindrene har udvendig Damp tilstrømning. Overføringen af Gliderbevægelsen fra den udvendigt sid-

de Heusingerstyring til Højtryks glideren foregaar ved en kraftig Overføringsaksel, som er lejret i en Hjælperamme. For at aflaste Gliderpakdaaserne for Gliderens og Styringens Vægt bæres Gliderstokkene af cylindriske Bærelejer. Styringen er konstrueret til en Maksimalfyldning af 80 %. Omskiftning af Styringen kan foretages med en Styringsskrue med Haandhjul, men den manøvreres sædvanligt med en Trykluftmotor, da de fire Glidere yder en stor Modstand. Trykluftmotoren er en almindelig Haandluftboremaskine, som er anbragt i en særlig konstrueret Holder.

Igangsætningsanordning.

Til Igangsætning bruges den ved N. S. almindeligt anvendte Igangsætningsventil, en Konstruktion af Thunes mek. Værksted, Oslo. Naar Regulatoren aabnes, virker Igangsætningsventilen ved, at Dampen aabner en Differential-Stempelventil, hvorved der strømmer Damp ind i Receiveren og Lavtryks cylinderen. Naar Tryk i Receiveren er steget til 6 Atm., lukker dette Tryk Differential-Stempelventilen og Dampstrømmen til Receiveren ophører, medens Tryk stiger i Højtryks gliderkassen, og Lokomotivet gaar igang. Med denne Anordning sættes altid igang med alle fire Cylindre, hvorved en hurtig Igangsætning af svære Tog opnaas. Da Cylindrene er forholdsvis store, kommer Toget igang, før Tryk i kommet op paa 17 Atm. i Højtryks cylindrene. Igangsætningsventilen indlader altsaa automatisk Kraftdamp i Lavtryks cylindrene under hver Igangsætning og lukker automatisk igen, naar Lokomotivet har bevæget sig ca. en Omdrejning.

Mekanisk Smøring.

Dampstempler og Glidere smøres paa sædvanlig Maade med en Smørepumpe. Aksellejerne, Akselgafterne og mange andre Steder smøres ogsaa med en Smørepumpe. Der findes to Bosch-Smørepumper med tyve Smørestempler, een for Cylinderolie og een for Mineralolie.

Førerhus, Beklædning og Fodplade.

Førerhuset er fuldstændig lukket; mellem Maskinen og Tenderen er det tættet med en Sejldugsbælg. Fra Tenderen rager en Kultrakt ind paa Fyrpladsen. Førerhuset har Skydevinduer med Glasvindskærme i Metalrammer. I Sidedørene findes Nedfaldsvinduer. Frontvinduerne er faste og udrustet med Vinduesviskere. Huset er indvendigt fuldstændig beklædt med Træ. Kedlen og Cylindrene er isoleret med Glasuld og beklædt med blanke Plader. Fodpladen (Barrieren) er af Aluminium, hvorved der er opnaaet en Vægtbesparelse paa 450 kg. Mellem Aluminiumspladerne og de Steder, hvor Pladerne kommer i Berøring med Jern, er der indlagt oliemættet Pap, og samtlige Skrue og Møttrikker i Pladerne er galvaniserede for at undgaa elektrolytiske Ødelæggelser af Aluminiumspladerne.

Tenderen.

Den er bygget som en Vanderbilttender, dog uden nogen særskilt Ramme. Den er helt igennem

svejset sammen og rummer 27,75 m³ Vand og 8,4 t Kul. Tomvægten er kun 18,0 t; Tjenestevægten er 54,15 t. Vandtanken er bygget af 5 mm Plade, med Undtagelse af Bunden, der er af 10 mm Plade, da den samtidig udgør Tenderrammen, hvori Pufferplanken og Trækkassen er indsvejset. Kul-kassen er indsvejset i den cylindriske Vandtank og dækkes af to afbalancerede Laag.

Lokomotivets Hoveddimensioner.

Maskinen.	
Cylinderdiameter/Slaglængde (HT)	440/650 mm
" " (LT)	650/700 mm
Drivhjulsdiameter	1530 mm
Løbehjulsdiameter	988 mm
Hjulafstand (fast)	3360 mm
" (total)	11560 mm
Kedeltryk	17 at
Risten, Længde/Bredde	2478/2042 mm
Risteflade	5,0 m ²
Hedeflade i Fyrkassen	21,5 m ²
" " Rørene	235,5 m ²
Fordampningshedeflade	257,0 m ²
Overhedeflade	102,0 m ²
Totalhedeflade	359,0 m ²
Kedeldiameter/Vægtykkelse	1875/18 mm
Længde mellem Rørvæggene	5600 mm
Kedelrørene, Antal/Diameter/Vægtykkelse	136/57/2,5 mm
Overhederkedelrør, Antal/Diameter/Vægtykkelse	49/134/3,5 mm
Overhederelementer, Antal/Diameter/Vægtykkelse	49/32/2,5 mm
Kedelmidte o. S.	3000 mm
Rammen, Afstand/Styrke	1160/25 mm
Tomvægt	88,5 t
Adhæsionsvægt	62,0 t
Tjenestevægt	99,1 t
Trækkekraft (0,5 p)	16400 kg
Tenderen.	
Hjuldiameter	1000 mm
Hjulafstand (fast)	1650 mm
" (total)	4890 mm
Vandforraad	27,75 m ³
Kulforraad	8,4 t
Tomvægt	18,0 t
Tjenestevægt	54,15 t
Lokomotivets totale Længde	22,275 mm

Til Slut skriver Maskindirektør O. Storsand:

Jeg har efterkommet Opfordringen til at skrive en Artikel om disse for norske Forhold særligt tilpassede Lokomotiver, fordi jeg tror, at denne Lokomotivtype ogsaa er af Interesse for andre Baner. Efter de foreliggende Driftserfaringer gennem fem Aar med de tre første Forsøgslokomotiver i Forbindelse med de Forandringer der er foretaget paa dem, er jeg af den Mening, at disse forholdsvis letbyggede Lokomotiver tilfredsstillende alle rimelige Krav med Hensyn til Driftssikkerhed og Vedligeholdelse, ogsaa under Drift paa de hos os til visse Tider forekommende ujævne Skinneveje."

I et tidligere udkommet Nummer af Die Lokomotive skriver Afdelingspræsident, Prof. Dr. Ing. e. h. Nordmann, Berlin, en længere Artikel, betitlet „Heddamp og Kompoundvirkning“ og omtaler herunder ogsaa Prøvekørslerne med et af de nye norske Lokomotiver, foretaget af Lokomotivprøveanstalten Berlin—Grunewald, hvorfra følger et lille Udto.

Prøveanstalten tilkender Lokomotivet Prædikaten „vellykket“. Det overrasker ved sin utvivlsomme lette Byggeart, idet det sammenlignet med de tyske Ol-Lokomotiver har et Drivhjulssæt mere (fire mindre imod tre store), en sværere Cylinderblok og en noget større Fordampningshedeflade (257 m² imod 247 m², og ligger endda noget under Ol-Lokomotiverne i Vægt (99,1 t imod 111,1 t). Kedlen med 5 m² Risteflade afviger i sin Byggeform ikke væsentligt fra den tyske, udover at der i Fyrkassen findes to Vandkamre (Nicholson Syphons). Dimensionerne er vellykket for saa vidt, at Overhedningen ikke har lidt under, at Vandkamrene optager store Varmemængder i Fyrkassen. Forsøgsanstalten foreslaar en Fordampning af 50 kg Vand/m² Fordampningshedeflade i Timen som Kedlens højeste varige Dampydelse, hvorved der præsteres 2320 ind. Hestekræfter. Der findes i Beretningen ogsaa omtalt Prøveture med en Fordampning af 56,5 kg Vand/m² Hedeflade i Timen, tilsvarende en Præstation af 2625 ind. Hestekræfter.

Meddelelse fra Landsoplysningsudvalget.

Landsoplysningsudvalget gør herved opmærksom paa, at alle Forespørgsler Oplysningsarbejdet vedrørende saavel fra Grupper (herunder Hjemmestudiekredse) som fra Enkeltmand besvares beredvillig og omgaaende.

Drøftelse og Læsning af Skønlitteratur i Tilknytning til Studiearbejdet giver ikke alene vidt kulturelt og psykologisk Udsyn; men vækker ogsaa til Eftertanke af, at Oplysning og Kundskabsviden om, hvad Tingene var og er, maa og skal være den Grundsten, hvorpaa en ny og bedre Tid for Menneskeheden skal bygges. A. O. F.s Bogkreds har her gode Kilder at øse af. Nærmere Oplysninger vedrørende Bogkredsen faas hos underskrevne.

Undervisning pr. Brev er ligeledes en god Form for Studiearbejde. Deltagelse pr. Fag koster 4 Kr. + Grundbog. Medlemmer, som deltager i denne Undervisning, vil faa Beløbet refunderet, naar Postkvittering indsendes til underskrevne.

Fagene, som behandles pr. Brev, er følgende: 1) Dansk, 2) Skrivning, 3) Dagliglivets Regning, 4) Enkelt Regnskabsføring, 5) Regnskabsføring for mindre Næringsdrivende, 6) Praktisk Dobbeltbogføring, 7) Stenografi, 8) Skattevæsen og Skatteligning, 9) Det danske Samfund, 10) Aktuelle Fagforeningsproblemer, 11) Samfundsøkonomi, 12) Dirigentvirksomhed, 13) Kooperation, 14) Stillære.

Som Indledning til Studiearbejdet kan man begynde med en Aften, hvor Spørgsmaalet „Norden“ tages op til Drøftelse. Om Arrangering heraf gives

ligeledes beredvillig og omgaaende Oplysninger af underskrevne. Nu mere end nogensinde er Tiden inde for det frie folkeoplysende Arbejde, og der er mange Emner at vælge imellem, naar man ønsker en Studiekreds tilrettelagt. Se her:

Samfundskundskab.
Fagforeningskundskab.
Organisationskundskab.
Kommunalkundskab.
Kooperation.
Arbejdsretten i Danmark.
Nordiske Problemer.
Dagliglivets Retsregler.
Dirigentvirksomhed.
Danmarks politiske Historie.
Danmarks Erhverv.
Kolonihaven.
Statistikkens A B C.
Den danske Folkeskole.
Krigstidens Arbejdsforhold.
Samfund og Hygiejne.

Sangen maa heller ikke forglemmes. Den er ikke alene en Nødvendighed for al god folkelig Oplysning, men den bryder Stivhed og Frost, saa det tør i dit Sind. Sangen forener, den fortøner Mislyd og Tvivl paa sin straalende Gang.

Et kulturelt Demokrati kræver alsidige og indsigtfulde Mænd og Kvinder. Skal Brydningstimen blive til Gry, da maa alle være med i det Oplysningsarbejde, som skaber Fred, Harmoni og Samfølelse Menneskene imellem saavel indad som udadtil. Arbejdet venter dig, tag det op.

P. U. V.

P. Sessing,

Torbenfeldtvej 37, 1., København, Brønshøj.

Ny Personalfortegnelse.

(Redigeret og udgivet af Personalechef Terkelsen, Ekspeditionssekretær Tauson og Stationsforstander Høgsgaard.)

Tiden gaar, og den i 1941 udsendte Udgave af Haandbogen „De Danske Statsbaners Tjenestemænd og Aspiranter“, eller „Personalfortegnelsen“, som den officielt kaldes, er paa Grund af de store personalemæssige Forskydninger i de 2 Aar ikke mere up to date. Udgiverne af denne nyttige og af mange stærkt benyttede Haandbog er derfor gaaet i Gang med Udarbejdelse af en ny Udgave, der vil komme henimod Aarets Slutning.

Personalfortegnelsen vil som sædvanligt indeholde Anciennitetslister og alfabetiske Navnelister ikke blot over Statsbanernes Tjenestemænd, men ogsaa Aspiranter m. fl., herunder Lokomotivfyrbøderaspiranter, samt andre værdifulde Oplysninger, som Statsbanernes Personale har Interesse i. Den i forrige Udgave optagne Forfremmelsesrække for Lokomotivpersonalet, vil blive bibeholdt; den afhjælp som bekendt et længe følt Savn. Det hele vil blive ført à jour med alle de siden Efteraaret 1941 skete Forandringer.

Forhøjelser paa Papir og Arbejds løn medfører naturligvis, at Bogens Fremstilling er blevet dyrere end sidst, men Prisen er dog kun forhøjet med 25 Øre og er denne Gang 4,50 Kr. pr. Stk.

De mange, som benytter den udmærkede Haandbog, vil hilse en ny Udgave med Glæde, og da bl. a. en à jour-ført Anciennitetsliste over Lokomotivpersonalet er af Betydning for mange af vore Medlemmer, vil disse sikkert være glade for den nye Bog, som vi anbefaler paa det bedste.

Tillidsmændene i de enkelte Afdelinger er som sædvanligt villige til at tage imod Bestillinger. Oplagets Størrelse fastsættes imidlertid efter Antallet af bestilte Bøger, og da Bestillingsfristen udløber den 30. September, vil det være rigtigst at afgive sin Bestilling snarest.



JUBILÆER

Den 29. September d. A. kan Lokomotivfører K. H. Gjortsvang, Panumsvej 45, Valby, København, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afd. 1 bringer dig herved sin hjerteligste Lykønskning for Dagen, ligesom den giver Udtryk for Haabet om, at du endnu gennem mange Aar ved godt Helbred maa kunne udfylde din Plads iblandt os. H.



Den 6. Oktober kan Lokomotivfører N. H. Blume, Skibsgade, Randers, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Blume begyndte i Gedser d. 6. Oktober 1918, hvor han blev forfremmet til Lokomotivfyrbøder d. 1. Oktober 1919. Han forflyttedes til Randers d. 1. December 1931, forfremmedes til Motorfører II i Struer d. 1. Juli 1934, blev Motorfører I i Randers d. 1. September 1934 og udnævntes til Lokomotivfører d. 1. Maj 1941 i Gedser; forflyttedes d. 1. Juni 1941 til Brande, og kom d. 1. Juli 1941 tilbage til Randers.

Blume er kendt som et godt og interesseret Organisationsmedlem. Han var en Tid Formand for Motorførerafdelingen i Randers og har ved sin ærlige og kammeratlige Færd skaffet sig mange Venner.

Afdelingen bringer Jubilæren vor hjerteligste Lykønskning med Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

V. J.

Den 1. Oktober kan Maskiningeniør *Schilder* i 1. Distrikt fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Alle, som indenfor dette Distrikt har været beskæftiget med Motorkørslen paa den ene eller den anden Maade, ved, at Maskiningeniør *Schilder* var den, der maatte føre de forskellige Driftsformer, det være sig Benzinvognene, Dieselvognene, de elektriske Tog eller Lyntogene, ud i Livet. Under hele sin Virksomhed har Maskiningeniøren udvist en Retlinethed og Forstaaelse, som har gjort ham afholdt af Personalet.

Til Lykke med de 25 Aar.

Lyn- og Motorførere, Hgl.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes.

*Thorvald Mejlskov,
Enghave.*

Taksigelser.

Min hjerteligste Tak for venlig Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører *Carl Brettschneiders*, Død og Begravelse. Tak, fordi Fanen var til Stede og Tak for de smukke Ord, som blev sagt ved Baaren.

Margrethe Brettschneider.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Faders Død og Begravelse, en særlig Tak til Lokomotivpersonalet i Nyborg og Struer.

Johanne Nielsen og Børnene.

Min hjerteligste Tak for al venlig Deltagelse ved min kære Mand, pens. Lokomotivfører *Thomas Blonds*, Død og Begravelse.

*Maren Blond,
Fredericia.*

Struer Afdeling bedes modtage min hjerteligste Tak for Opmærksomheden ved min 70 Aars Fødselsdag.

Pens. Lokomotivfører *P. A. Christensen*,
Gimsing pr. Struer.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Nye Øje- og Ørespecialister i Jylland.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Specialister i *Øjensygdomme* antaget *Øjenlæge S. Wegener-Thomsen*, Ringsgade 3, Nykøbing Mors, Konsultation Kl. 11—12 og Kl. 14—16, Onsdag dog kun Kl. 10—12; og *Øjenlæge M. Halling*, Gravene 2 A, Viborg, Konsultation Kl. 11—15, Lørdag dog kun Kl. 11—13.

Som Specialister i *Øre-, Næse- og Halssygdomme* er endvidere antaget *Ørelæge Axel Pretzmann Jensen*, Handelsbanken, Randers, Konsultation Kl. 12—15, Lørdag dog kun fra Kl. 12—14; og — fra 1. Oktober d. A. — *Ørelæge Ejner Theilgaard*, Vestergade 15, Varde, Konsultation Kl. 12 $\frac{1}{2}$ —15, Lørdag dog undtaget.



Flere Privatbaner med Overskud.

Vi meddelte sidst, at Tørve- og Brunkulstransporter havde givet Troidhedebanen $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. i Driftsoverskud. Der har fornylig været afholdt Generalforsamling i Holstebro—Ørnhøjbanen, hvor der blev givet Oplysning om et Driftsoverskud paa 345 000 Kr., hvilket ligeledes for en stor Del skyldes Brunkulstransporter. Indtægterne i Driftsaaret 1942/43 har været 172 pCt. højere end i 1941/42. Overskudet var saa stort, at der udbetaltes Udbytte til Aktionærerne, hvilket ikke tidligere er sket, i den Tid Banen har eksisteret.

Ogsaa Ringkøbing—Ørnhøjbanen har haft Driftsoverskud i sidste Regnskabsaar, men det er mere beskedent, idet det kun er paa 95 000 Kr.

Vi skal endvidere nævne, at Odsherredbanen har sluttet Aaret 1942/43 med et Driftsoverskud paa ca. 145 000 Kr. mod 50 000 Aaret forud, og at Slangerupbanens Regnskab for samme Aar udviser et Overskud paa 112 000 Kr. mod et Underskud paa 78 000 i 1940/41.

Sommertiden ophører.

Fra og med den 4. Oktober skal vi atter have Normaltid her i Landet, ligesom vi havde det sidste Vinter. Den særlige Sommertid har saaledes denne Gang været gældende nogle Dage over et halvt Aar.

I de Aar, hvor vi havde „Sommertid“ hele Aaret, blev der om Efteraaret foretaget en Senerelægning af visse af de af Skolebørn benyttede Morgentog, idet Skolerne jo forskød Skolegangen en Time i den mørkeste Tid af Aaret. Denne Togomlægning undgaas ved Forandringen fra Sommertid til Normaltid.

Atter en Portør dræbt under Rangement.

Lørdag den 11. September kom Portør A. Hansen under Rangement paa Havnesporet i Ærøskøbing i Klemme mellem 2 Jernbanevogne. Han blev kvæstet saa haardt, at han døde kort efter Indlæggelsen paa Hospitalet.

Dræbt af Toget.

Den 3. September om Morgenen stod en af Statsbanernes Maskinarbejdere, A. Quist, af et S-Tog ved Svaneøllen St. og begav sig over Sporene til Helgoland Remise, hvor han skulde arbejde. Paa Vejen hertil skal han passere Fjerntogssporene, men han maa ikke have været opmærksom paa, at der, i det samme han kom ud i Sporet, kom et Dampog fra Helsingør. Han blev kørt ned af dette og dræbt paa Stedet.

Landstingsmand paakørt af Toget.

Landstingsmand Jepsen Christensen vilde den 7. September om Aftenen gaa tværs over 1. Spor paa Skærbæk Station. Han blev derved paakørt af et indkørende Togs Lokomotiv og slynget ind paa Perronen. Landstingsmanden blev i en Ambulance bragt til Ribe Sygehus, hvor det dog viste sig, at de Skrammer, han havde paadraget sig, ikke var af særlig alvorlig Art.

Trafiken atter fri.

Under Hensyn til det fra 31. August gældende Forbud mod Civiltrafik paa Banerne uden særlig indhentet Tilladelse havde Generaldirektoratet bebudet eventuelle Indskrænkninger i Toggangen, men ved Forhandlinger med de tyske Myndigheder er det lykkedes at komme til en Ordning, saa Pligten til at indhente de særlige Rejsetilladelser helt bortfalder. Persontogstrafiken gives fuldstændig fri, og der gælder kun Restriktioner for Hurtigtogene 121 — 132 Kh.—Ge.—Kh samt 23/25 — 58/60 Kh.—Ab.—Kh. og 949 — 942 Fa.—Pa.—Fa., idet Befordring i disse Tog er betinget af, at de rejsende enten har en Billet, der giver Adgang til alle Togarter, eller forud har sikret sig Hurtigtogsbillet, af hvilke der kun vil blive solgt et vist bestemt Antal. De særlige Adgangsbilletter til Storebæltfærgerne er forsøgsvis bortfaldet.

En Togbetjent overfaldet.

Under en Rejse mellem Vejle og Horsens havde en beruset Mand den 1. September sat sig ind i en Tjenestekupé. Da Togbetjenten bad ham fjerne sig, blev vedkommende aldeles rasende og overfaldt Togbetjenten, som dog fik Hjælp, hvorefter det lykkedes at bringe den berusede Person nogenlunde til Ro; i Horsens blev han overgivet til Politiet. Sagen vil sikkert faa et alvorligt Eftersmæk for den voldsomme Passager.

Hæltestraf for Toguorden.

En Mand fra Roskilde havde den 4. Juli sammen med en Del Venner været paa „Skovtur“ til Farum. Paa Vejen hjem kom han i Klammeri baade med de øvrige rejsende og Togpersonalet, hvorfor han blev sat af i Bagsværd og overgivet til Politiet. Sagen er nu sluttet med en Dom paa 8 Dages Hæfte til Urostifteren.

Urostiftere paa Maribo Station.

Der synes visse Steder at være en mærkelig Tendens hos Ungdommen til at bruge Jernbanestationernes Ventesale m. v. til Samlingsstuer. Vi har tidligere omtalt, at det har været galt i Nykøbing F. og i Slagelse. Nu har Politiet maattet skride ind i Maribo, hvor nogle unge Mennesker lavede Ballade paa Banegaarden. Det menes, at der vil vanke en Del Bøder til Belæring om, at Jernbanestationerne ikke er Varmestue eller Forlystelsessted.

Sejlet for nær til Oddesundbroen.

Thistedbladene oplyser, at nogle Fiskere er idømt Bøder, fordi de en Aften i Juni i Mørklægningstiden var sejlet for nær til Oddesundbroen, saa de kun havde været 10—15 Meter fra denne.

Gammel Dames første Jernbanetur.

En 80-aarig Enkefrue, som bor paa de Gamles Hjem i Nykøbing M., var ifølge „Børsen“ forleden ude for en af sit Livs største Oplevelser, idet hun for første Gang kørte med et Jernbanetog. Rejsen var dog ikke lang, den gik fra Nykøbing til Skive.

Utrolig Glemsomhed blandt de rejsende.

Den 6. September afholdtes i København Auktion over Sager, som i Løbet af 3 Maaneder var glemt i Tog eller Færger og derefter indbragt paa Hovedbanegaardens Kontor for fundne Sager. Ifølge Meddelelser i Dagbladene er det de utroligste Ting, der er glemt. Vi nævner: 150 Huer eller Kasketter, 120 Herrehatte, 75 Damehatte, 125 Paraplyer, 100 Stokke, 40 Dokumentmapper, 650 Par Handsker, 280 uldne Tørklæder o. s. v. Der var baade Undertøj, Skjorter, Frakker, Skotøj, Kufferter, Armbaandsure, Grammofoner, ja saa galt forlorne Tænder og en Cykel blandt de glemte og ikke afhentede Ting.



Udnævnelse fra 1.—9.—43:

Motorfører II (Elektrofører) til Lokomotivfører:

O. K. Michelsen, Enghave, i Brande.

H. V. Harder, Enghave, i Padborg.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører.

B. A. K. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.

N. Martinsen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Motorfører II (Elektrofører):

V. K. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.

T. Viberg, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

L. K. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Roskilde.

J. H. Rasmussen, Kbhavns Godsbgd., i Slagelse.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—9.—43:

Lokomotivfører:

S. K. R. N. Thomsen, Nykøbing Fl., til Kbhavns Godsbgd.

K. F. Nilsson, Gedser, til Korsør.

G. H. Sørensen, Gedser, til Nykøbing Fl.

S. A. K. Sørensen, Brande, til Nykøbing Fl.

K. E. S. Dinesen, Brande, til Nyborg.

E. V. Villumsen, Brande, til Gedser.

R. D. R. Petersen, Padborg, til Gedser.

Lokomotivfyrbøder:

H. B. Pedersen, Slagelse, til Korsør.

Atsked:

Lokomotivfører H. P. C. Jensen, Fredericia, efter Ans. p.

Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—43.

Lokomotivfører M. Hansen, Fredericia, efter Ans. p. Gr.

af Alder med Pension fra 30.—11.—43.

Dødstald:

Lokomotivfører C. H. Brettschneider, Kbhavns Godsbgd.,

den 27.—8.—43.

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.



**Westfalske
Stenkulbriketter**
er de bedste.

En Del af de i Westfalen producerede Mærker.

Søborg Vognfjeder-Fabrik
Brdr. Christensen
Vangedevej 236 - Telefon Søborg 189 og 1160

Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjedre
Reparationer leveres omgaaende
Forchromede Kofangere og Bagagebærere

Indr. Varem.

A/s „REFFO“ Struer.
KEDELRENSNINGSVÆDSKEN „REFFO“
Opløser gammel Kedelsten,
Hindrer Nydannelser af Kedelsten.

Tlf. 145. Leverandør til de danske Statsbaner. Tlf. 145

KØBLER & KROGH A/s • **FARVERI
KEMISK TØJRENSNING
GARDINVASKERI**

Kontor og Fabrik: Dortheavej 8, København NV.
Telefon 11158, 11198, 12209.

Indlevering: Jorcks Passage. Telf. Byen 2595. — Birkedommervej 33. Telf. 11198.

VOGNFABRIKKEN SCANDIA A/s
RANDERS

JERNBANEVOGNE AF ENHVER KONSTRUKTION

SÆNKSMEDEGODS GASGENERATORER

AKTIESELSKABET
NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER
KØBENHAVN F.

Kabelværk • Traadværk • Valseværk

De forenede Kulimportører
KUL og KOKS.

Holmens Kanal 5. København K.
Telefon 211. Telefon 211.

A/s FRICHS, AARHUS
JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

Fredericia

1. Kl. Befjening | **„Herdis“ Salonen**

Billigste Priser | **Vejlevej 40** **Specialitet: Permanentbølgning**
Telef. 1207 **Byens hurt. og behag. Haartøringsapparater**

Fredericia Missionshotel
anbefales

30 Værelser Telefon 55 og 398
Hyggelige Selskabslokaler R. RASMUSSEN

Vesterbros Glarmesterforretning
Rullegardiner - Malerier - Raderinger - Metalrammer
alle Størrelser - Ruder isættes - Alt til rimelige Priser

Telefon 1512

Det bedste I CYKLER OG RADIO
V. Petersen, Jyllandsgade 22
Telefon 1033 - Fredericia

Bogtrykkeriet, Egumvej 5. • A. PETERSEN
Alle Arter Tryksager til smaa Priser Telefon 1014
FESTSANGE TELEGRAMMER

A/s Fredericia Ny Tømmerhandel
Vesterdalsvej . Telf. 800

Træløst — og alt til Selvbyggere

Fredericia Teater
RESTAURANT OG MARIUS RASMUSSEN
SELSKABSLOKALER Telefon 588

KUL KOKS

FREDERICIA
KUL- OG BRÆNDEHANDEL%
TELEFON 955

Fredericia Mejeri, Gothersgade Nr. 14.
Anbefaler sig med **1. Kl.s Mejeriprodukter.**

Køb Gulvtæpper, Gardiner og Sengeudstyr i Taarnborg.
BEMÆRK: Gratis Gardinophængning.
Fredericia største elektr. Damp-Fjerrenseri Anlæg.
JENS CHR. NIELSEN, Telefon 716.

Alt i Herreekvipering
Ougaard & Jensen,
Telefon 332. Danmarksgade 25.