



Nº 11

5. Juni 1937

37. Aargang

## AUTOMOBILISTERNE OG OVERKØRSELSULYKKERNE

I vort Blad for den 5. Maj bragte vi en Omtale af det stigende Antal Ulykker ved Jernbaneoverskæringerne, og vi pegede paa, at Bilisterne synes at mangle Respekt for Overkørslerne.

Vi ledsagede den paagældende Artikel med Udtalelser baade fra vore Privatbanekollegeres Kongres og fra en bestemt Kollega, der har udtalt sig til Ekstrabladet. Som naturligt er, faldt disses Synspunkter sammen med vore, men vi gjorde i Artiklen opmærksom paa, at »Jysk Motorunion« hvade drøftede det samme Spørgsmaal og havde en helt anden Opfattelse af Ansvar; de mente, at dette laa hos Banerne.

Dette Spørgsmaal har, nu da der er rejst Debat om det, foraarsaget en betydelig Diskussion i Dagspressen. Fra de vejfarendes Side synes man afgjort at være af den Formening, at det er dem, der har Forkørselsretten, og Jernbanerne, som har at passe paa. I Tilslutning hertil har der bl. a. været fremsat Forslag om, at Jernbanebommene ved de bevogtede Overkørsler ændres, saa de ikke gaar paa langs af Banen og paa tværs af Landevejen, men derimod anbringes vandret drejelige, saa de, naar Overkørslerne er »aabne«, er drejet paa tværs af Banen. Dersom en Ledvogter glemmer at lukke Leddet, skulde Lokomotivpersonalet altsaa standse foran de tværs over Banen værende Bomme, og sprængtes disse, var det Banerne selv, d. v. s. Lokomotiv- eller Motorførerne, som havde Ansvar. Et saadant Forslag har virkelig ikke blot været skitseret,

det har været tegnet og bragt som Illustration i et Dagblad.

Vi Lokomotivmænd, som kender en Del mere til Jernbanetrafikken end de Herrer Automobilister gør, tillader os at gøre Bilisterne opmærksom paa, at der nu alligevel kræves nogen Indsigt i de Forhold, man diskuterer. Togene har jo ikke nær saa kort Bremsesej, som Automobilerne har; det vilde derfor være ugørligt at præstere den krævede hurtiggaaende Jernbanetrafik, hvis Togene skulde være i Stand til at holde ved en hvilken som helst Overkørsel paa Banen.

I Diskussionen om det omtalte Emne har Direktøren for Kgl. dansk Automobilklub, E. J. Ipsen, i Dagspressen fremsat nogle Synspunkter, som vi finder, vore Læsere bør have Lejlighed til at blive bekendt med, hvorfor vi efter Berlingske Tidende tillader os at gengive dem her:

Den sørgelige Ulykke paa Hobro—Løgstør-Banens Overskæring af Viborg—Aalborg Landevej, en Ulykke, som kun ved en ren Tilfældighed ikke blev langt frygteligere, har med Rette opskræmt Befolkningen.

Jernbanens Ledelse erklærer, at Bilisten har kørt uforsvarligt, og paaberaaber sig, at de reglementariske Bestemmelser er blevet overholdt fra Lokomotivpersonalets Side — jeg skal ikke beskæftige mig med det konkrete Tilfælde, Død og Lemlæstelse har for mig sat Punktum for dette Spørgsmaals videre Drøftelse; men hvor end Skylden ligger i dette Tilfælde, saa længe Forholdene er, som de er ved Hverrestrup og ved Hundreder andre Vejoverskæringer, vil Samfundet Gang paa Gang blive udsat for Færdsskatastrofer af lige saa alvorlig eller endnu alvorligere Art.

*Det nytter ikke, man ensidigt lægger Pligter og Ansvar paa Vejførdsele; det er muligt, man derved kan klare Straffe- og Erstatningsspørgsmaalene — Ulykkernes Antal nedbringes ikke derved, jeg fristes til at sige tværtimod.*

Det er *Jernbaneulykker*, der sker paa vore Vejoverskæringer; at en svært belæsset Lastvogn vil kunne afspore et Lyntog, regner jeg for at ligge indenfor Mulighedens Grænser, og hvad Følgerne af en saadan Afsporing vil kunne blive, er det vist ikke værd at udmale sig.

De Motorkørende er villige til at medarbejde paa Tilvejebringelsen af mere sikre Forhold ved Niveauskæringerne; men *vi maa kræve, at der indføres et helt andet Retsforhold*, før opnaar vi ikke større Sikkerhed.

At Hovedveje og Hovedjernbanelinier ikke maa skære hverandre i Niveau, er ganske indlysende, og saa længe der ikke er tilvejebragt de fornødne Viadukter og lign., maa Vejførdsele paa disse Steder ved Hjælp af Advarselssignaler, Bomme o. a. advares og standses til Fordel for Jernbanetraffikkens uhindrede Gennemførelse.

Helt anderledes stiller Forholdet sig *ved sekundære Baners Skæring af Vejene*; dèr maa *Togtrafikken have den største Part af Ansvaret* og, hvor Oversigtsforholdene er ugunstige, eller naar Vejret er usigtbart, *nedsætte Kørehastigheden, saaledes at Vejførdsele ikke trues med Død og Fordærv ved hver eneste ubevogtede Niveauskæring* i dette Land af det ofte sekundære Færdselelement, Jernbanen.

Lad os tage Hobro—Løgstør-Banen, hvor Jernbaneulykken ved Hverrestrup fandt Sted. Den passeres daglig af 6 Tog i hver Retning foruden nogle Ekstratog; det aarlige Antal Billetter, der sælges langs hele Linjen, er ca. 50,000, og ved samtlige Ekspeditionssteder afsendes og modtages i alt ca. 30,000 Tons Stykgods og Vognladningsgods aarlig.

Ifølge Færdselestillingerne 1934 maa man regne med, at der daglig passerer ca. 300 Motorkøretøjer ad Landevejen ved Hverrestrup, og at der med disse befordres i Aarets Løb ca. 110,000 Personer og ca. 165,000 Tons Gods. Der er altsaa ingen Tvivl om, at *Vejtrafikken her er Hovedtrafikken og Jernbanetrafikken den sekundære*, og saa er Landevejen Viborg—Aalborg jo slet ikke blandt de stærkest trafikerede Veje, langt fra.

Der er da ingen Mening i, at der paalægges Vejens kontinuerlige Færdselestrøm særligt Ansvar og særlige Pligter over for den momentvis optrædende *mindre betydende* Jernbanetraffik, og dersom man ønsker Færdselesikkerheden fremmet ved vore Vejoverskæringer, maa der et andet Retsforhold til end det, som nu er gældende, et Retsforhold, som tager Hensyn til de paagældende Trafikarters Betydning.

E. J. Ipsen, Direktør.

Fremhævelserne er foretaget af os.

Ked.

Disse Synspunkter er jo ikke til at tage Fejl af. Hr. Ipsen gør paa Automobilisternes Vegne opmærksom paa, at Samfundet Gang paa Gang

vil blive udsat for Færdsele katastrofer lige saa alvorlige som den ved Aalestrup. Det turde vel nok kaldes for Kynisme. Vore Medlemmer vil ogsaa med Interesse læse, at Kgl. dansk Automobilklubs Leder mener, at det ved de ubevogtede Overkørsler er Banerne, der skal nedsætte Hastigheden, medens Bilerne frit skal have Lov til at køre, som det passer dem.

Som en passende Illustration hertil tillader vi os at aftrykke en Artikel fra Holbæk Amts Venstreblad for den 7. f. M. Bladet skriver følgende:

Onsdag Aften den 5. Maj ved 19-Tiden skete i Overskæringen, hvor Hørve—Værsløvbansen krydser Vejen mellem Birkendegaard og Eskebjerg, en Paakørsel, som meget nær havde kostet Bagermester Lars Hansen, Eskebjerg, Livet.

Hansen kom kørende i sin Bil fra Birkendegaard paa Vej mod sit Hjem. *I Overskæringen er Oversigtsforholdene gode nok, men Hansen kørte alligevel ud paa Skinnerne, netop da Toget kom i Retning mod Værsløv.* I sidste Brøkdæl af et Sekund gav han Vognen fuld Gas, saa den sprang frem og kom klar af Togets Motorvogn, men dog ikke mere, end at Trinbrættet ramte Bilens bageste Part og hvirvlede den rundt, saa den knustes til Pindebrænde. Mærkeligt nok slap Hansen fra Ulykken med et Chock og nogle Skrammer.

Politiet blev tilkaldt og foretog Undersøgelse paa Stedet.

Om en Ulykke paa Slangerupbanen ved en Overkørsel, som ifg. »Politiken« for d. 31. Maj var sikret paa aldeles upaaklagelig Maade, skrev Bladet den nævnte Dato bl. a. følgende:

Tre Mand paa en Motorcykle var saa optaget af at snakke Trav, at de undlod at se efter Slangeruptoget. Under en afværgende Manøvre i sidste Øjeblik blev den ene af Mændene ramt af Toget og dræbt, medens den anden kun fik lettere Læsioner, og den tredje slap ganske uskadt.

Ogsaa dette illustrerer saa udmærket visse Automobilisters Agtpaagivenhed.

Som bekendt skal der nu gennemføres absolut Forkørselsret paa visse Hovedlandeveje og ubetinget Tilbageholdelsespligt for vejfarende

de paa de tilstødende Sideveje, hvilket for Sidevejenes Vedkommende skal markeres ved en særlig trekantet Tavle, der i den senere Tid har været meget omtalt i Dagspressen. Naar der saaledes gøres Forskel paa Trafikanter paa Hovedlandeveje og Sideveje, synes vi, at Automobilisternes Krav om, at Jernbanen skulde betragtes som »Sidevej«, og derfor have Tilbageholdelsespligt, ikke er helt fri for at nærme sig det humoristiske. Justitsministeriet har imidlertid nu fundet sig foranlediget til at udsende en kraftig Advarsel til de vejfarende; den 8. Maj er der tilsendt Pressen følgende Meddelelse herom:

I Anledning af de i den senere Tid stedfundne Færdselsulykker ved Skæringer mellem Jernbaner og Veje har Justitsministeriet i Dag ved et Cirkulære til Politimestrene anmodet Politiet om at have Opmærksomheden henvendt paa Overholdelsen af Bestemmelsen i § 9 i Færdselsloven, hvorefter kørende skal udvise særlig Forsigtighed ved Kørsel over Jernbanelinier, og om navnlig at paase Overholdelsen af denne Regel paa Steder, hvor Politiet ved Opslag har paabudt nedsat Hastighed.

Man har endvidere gjort opmærksom paa, at røde Blinklys fra de ved ubevogtede Jernbanoverskæringer opstillede Lyssignaler skal respekteres som Stop-signaler, og at Undladelse heraf bør paatales.

Samtidig har man anmodet Chefen for Statspolitiet om at foranledige, at ogsaa Færdselspolitiet, saa ofte Lejlighed gives, paaser Overholdelsen af de nævnte Regler.

Da det som foran nævnt paaregnes, at man ved paa Sidevejene at anbringe en trekantet Tavle af en bestemt Form kan skabe fornøden Respekt for den absolutte Forkørselsret paa Hovedlandeveje, mon det saa ikke var en Idé at anbringe en saadan Tavle paa Landevejene foran alle Baneoverskæringer?

## KAMPEN MOD FASCISMEN KRÆVER ENHED OG DISCIPLIN

Aaret 1937 viser i det store og hele en Bedring af den internationale Situation for Arbejderklassen. Valgene har næsten overalt vist en Stigning af de demokratiske og socialdemokratiske Partier. I April dette Aar er den internationale Fascisme i Bryssel ved van Zeelands Valgsejr næsten blevet ramt lige saa føleligt som ved de italienske »Frivillige«s Nederlag ved Guadallajara. I Skandinavien er Regeringerne socialdemokratiske, i Frankrig har Leon Blum, trods voldsom Modstand fra den »reaktionære Pengemagt«, Ledelsen af Regeringen. I Belgien deltager Socialdemokratiet i Regeringen; og England og Holland føres af tilforladelige demokratiske, om end konservative Regeringer.

Naar man betragter de historiske Tildragelser i de sidste Tiaar, undgaar man ikke at drage den Lære, at *Arbejderbevægelsens Enighed* er Forudsætningen for det politiske Demokrati og en virkningsfuld Kamp mod Fascismen. Denne Enighed maa findes baade paa de politiske og de faglige Omraader. Den tyske Republiks og den engang saa stolte tyske Arbejderbevægelses Tilintetgørelse var kun en Følge af Splittelsen i den tyske Arbejderbevægelse gennem Fremgangen af det tyske kommunistiske Parti. Da Sinowiewff i 1921 splittede det uafhængige tyske Socialdemokrati, forøvede han Bøddeltjeneste overfor det tyske Demokrati. Aar for Aar, fra Valg til Valg blev begge de tyske Arbejderpartier mere fremmede for hinanden, Splittelsen gik gennem hver Gruppe, gennem hver Organisation, ja næsten gennem hver Arbejderfamilie. Nu kom Reaktionens store Chance, og National-socialismen greb den. Gennem Splittelsen i den tyske Arbejderbevægelse, ud af begge Partiers Hjælpeleshed, voksede de politiske Muligheder for Reaktionen frem. Det tyske Socialdemokrati blev ikke mere i Stand til at drive en selvstændig Politik. Det maatte være tilfreds med at mildne de kapitalistiske Partiers reaktionære Kurs og blev ved Kommunisternes hæmmingsløse Propaganda over for Masserne gjort ansvarlig for Reaktionens Politik.

Hermed skal der ikke dækkes over eller undskyldes Fejl fra det tyske Socialdemokratis Side paa enkelte Punkter — men principielt var den tyske Arbejderbevægelses Skæbne beseglet med Spaltningen i to hinanden fjendtlige Arbejderpartier. En Splittelse kan aldrig rette Fejl i et politisk Arbejderparti; derimod fører den automatisk til politisk Afmagt.

Naar vi betragter den italienske Arbejderbevægelses Undergang, vil vi bemærke en lignende Udvikling. Her var det den syndikalistiske Splittelse af Arbejderklassen, enkelte Grupperes Bedriftsegoisme, der banede Vejen for Fascismen. Paa dette Grundlag kunde det ikke lykkes for Turati og Matteotti at skabe en modstandsdygtig Arbejderbevægelse.

*Nutidens* politiske Kampe viser et lignende Billede. *Leon Blum's* Regerings Skæbne, den *franske Folkefronts Succes* vil afhænge af, om det lykkes at tøjle Radikalismen i dens egne Rækker. Blum fører i Dag en dobbelt Kamp. Medens han maa forsvare de erobrede Stillinger mod den endnu ikke besejrede magtbegærlige franske Storkapitalisme, maa han samtidig modsætte sig den kommunistiske Propaganda i sine egne Rækker, dens Ønskepolitik, der ikke vil kende de nøgterne Kendsgerninger. Denne Propaganda alene er allerede en Fare for Folkefrontens Bestaaen, da den muligvis vil give Stikordet til Afgang af de Socialradikales højre Fløjgruppe over i Højre's Lejr.

Klarest, men mest skæbnesvangert bemærker vi den frygtelige Fare for Arbejderklassens Svækkelse ved Splittelsen i den *spanske Folkefronts* Lejr. Den umiddelbare Fare for Madrid var nødvendig for at bringe Radikalismens Ordgyderi og de endeløse politiske Diskussioner til Ophør og i det mindste indlede en Realitetspolitik paa et militært forsvarligt Omraade. Og den største Fare for den spanske Arbejderbevægelse

gelses Fremtid er næppe tyske og italienske »Frivillige« og Flyvemaskiner, men Splittelsen af Arbejderklassen i Socialdemokrater, Anarkister og Kommuniste. Vil det efter Sejren blive muligt at føre en *ensrettet* Arbejderpolitik? Eller vil nye Stridigheder give Reaktionen en ny Chance? Hvis den anarkistisk paa-virkede Regering i Barcelona vilde deltage mere aktivt i Borgerkrigen, saa vilde Kampen maaske allerede i Dag være afgjort til Fordel for Madrid.

Den internationale Arbejderbevægelse er med Aaret 1937 rykket ind i en *afgørende Fase i Kampen* mod Fascismen. Resultatet af denne Kamp vil afhænge af, om det vil lykkes at gennemføre *Ensartethed i den politiske og faglige Ledelse* og at hævde sig efter den tilkæmpede Sejr. Det vil derfor være nødvendigt at danne *Folkefrontbevægelser* i de Lande, hvor den politiske og ofte ogsaa faglige Splittelse af Arbejderklassen er en Kendsgerning. I Frankrig og Spanien maa *Folkefrontideen* søge at erstatte det høje Gode, som den franske og spanske Arbejderklasse har mistet eller aldrig har ejet: *Den politiske Enhed; i Spanien ogsaa Fagforeningsenheden*. Her drejer det sig om at likvidere Ødelæggelsens og Splittelsens Epoke og finde Vejen tilbage til Enhed. Forstaaet rigtigt viser netop Folkefronttanken, at kun *Arbejderbevægelsens Enhed* garanterer Sejr over Fascismen.

I *Skandinavien og England* er Arbejderbevægelsens Enhed virkeliggjort i det socialdemokratiske Arbejderparti og den særlig i Skandinavien ensartede Fagforeningsbevægelse. Ensartetheden i den politiske og faglige Bevægelse i disse Lande har formaaet at stille Arbejderklassen paa et socialt Niveau, som ikke er naaet i noget andet Land i Europa. Dette høje Niveau har kunnet opretholdes i Krisens svære Aar. Det vil ogsaa i Fremtiden kunne modstaa ethvert Angreb, hvis det lykkes at opretholde Ensartetheden. *Folkefrontsideerne* har — hvilket den engelske Fagforeningskongres ogsaa har paavist — ingen Chance i de nordiske Lande af den simple Grund, at *Folkefronten allerede er realiseret*. Den, der prædiker Folkefront i disse Lande, mener i Virkeligheden Splittelse af Arbejderbevægelsen. Thi ved Siden af den socialdemokratiske og faglige Organisation, herunder maaske Husmandsorganisationerne, eksisterer der praktisk talt ingen Bevægelse, som kan komme i Betragtning ved Dannelsen af en »Folkefront«.

## ET GIV AGT TIL RANGERPERSONALET

Af og til hører vi lidt om, at det et eller andet Sted kniber lidt med at faa Rangerlederne til at følge Rangermaskinerne. Vi finder derfor Anledning til at optrykke en Irettesættelse, som et af vore Medlemmer fornylig har faaet:

Hr. Lokomotivfyrbøder . . . . .

Den . . . . d. A. kørte De paa egen Haand — uden Maskinledsager — den af Dem betjente Rangermaskine over en længere Strækning paa . . . . . Sta-

tionsplads, under hvilken Bevægelse Maskinen afsporede i Sporskifte . . . . .

I Anledning af Deres utilladelige Forhold ved denne Lejlighed skal Distriktet herved udtale sin alvorlige Mishelligelse over for Dem, idet samtidig ikendes Dem en Bøde paa 5 Kr., der vil blive indeholdt i Deres Lønning og tilfalder Sygekassen.

(Underskrifter).

Den paagældende Lokomotivfyrbøder flyttede ganske vist Maskinen, uden at Rangerlederen var til Stede, saa han (Rangerlederen) havde i hvert Fald ingen Skyld i det passerede, *men det fremgaar klart og tydeligt af Skrivelsen, at en Maskine ikke maa køre uden Ledsager; gør man det, bliver man straffet.*

Denne Forseelse er jo i og for sig af beskeden Art. Vi kender Tilfælde, hvor Embedsmænd har tilsidesat ganske anderledes vigtige Bestemmelser, ja, ovenikøbet beordret saadanne tilsidesat. F. Eks. har man i Fredericia ment at kunne lade haant om Bestemmelsen om, at Stationspersonalet skal ledsage enmandsbetjente Maskiner til og fra deres Plads i Remisen.

Naar en Lokomotivmand faar Bøde for en saa lille Forseelse som den her omtalte, er det saa ikke nærliggende at spørge: Hvad faar saa Embedsmændene for meget større Tilsidesættelser af reglementariske Forskrifter?

## 40 AARS JUBILÆUM

Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, de københavnske Afdelinger, kunde den 17. Maj fejre 40 Aarsdagen for sin Oprettelse, idet den stiftedes 17. Maj 1897.

De første Aar var trænge at komme igennem; thi ikke alene Administrationen havde svært ved at forson sig med, at Arbejderne ønskede at tale med om egne Anliggender, men det var ogsaa nødvendigt at faa Arbejderne overbevist om, at skulle de naa videre med Forbedring af deres tjenstlige og økonomiske Kaar, maatte de staa enige i Kampen.

Man havde den Lykke, at den første Formand, nuværende Borgmester H. P. Jensen, Nykøbing F., var i Besiddelse af den Kraft og Energi, der maatte til, for at føre Sagen frem til en heldig Løsning, og gennem Aarene har Medlemmerne lært at vurdere det Arbejde, der for 40 Aar siden blev paabegyndt og i Dag staar denne Organisation som en enig, stærk og handlekraftig Jernbaneorganisation, der har forstaaet at varetage sine Medlemmers Interesser.

Dagen blev den 21. Maj mindet ved en smuk Festlighed i Peter Lieps Hus, hvor Bestyrelserne for de københavnske Afdelinger var til Stede samt Gæster fra Afdelingerne i Aarhus og Nyborg, ligesom der var Repræsentanter for de forskellige Fagorganisationer samt Jernbaneforbundet og Dansk Lokomotivmands Forening.

Den første Formand, Borgmester H. P. Jensen, var ogsaa til Stede.

Festligheden forløb under den smukkeste kammeratlige Form.

Vi ønsker til Lykke med Dagen og de kommende Aar.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Kongressen 1937.

Kongressen 1937 er forbi. De godt hundrede Kongresdelegerede og Hovedbestyrelsen er draget hver til sit. For de flestes Vedkommende til deres ansvarsfulde Gerning paa Lokomotiv og Motorvogn. Kongressen har talt, og dens Udtalelser og Beslutninger har givet Genlyd i alle D. L. F.s Afdelinger fra Frederikshavn til Gedser.

Som bekendt afholdes vor Kongres altid i Maj Maaned, den er altsaa en af de sikre Vaarbedudere i Lighed med Størens forkølede Fløjten, Lærkens glade Triller og Vibens Staahej paa Engdraget. Den for os Lokomotivmænd ualmindeligt haarde Vinter er væk, de skidne Snedriver og de raakolde graa Taagedage ligeledes. Livets Kræfter er vaagnet, og alt fortoner sig i en forunderlig lys og forventningsfuld Stemning. Hurra, Solen er brudt igennem! En rigtig Kongrestid, hvor selv den mest mørke Pessimist forandrer Tankegang.

Uden at ville forsøge at rokke noget ved denne lyse Foraars-Kongresstemning, maa det maaske være mig tilladt med den ærede Redaktions Tilladelse at berøre lidt af det, der skete paa Kongressen 1937, midt i den herlige Foraarsglans.

Først vil jeg gerne have Lov til at stille et Par Spørgsmaal angaaende Beretningen. Er det virkelig nødvendigt at afgive en mundtlig Beretning, som tager det meste af en Dag, naar Organisationens i Forvejen har udsendt en trykt Beretning? — Kotume! Javel! Men en Kendsgerning er det, at vore Kongresser paa flere Punkter trænger til at faa et mere moderne og praktisk Tilsnit. Husk paa, vi lever ikke i Stenalderen. Samtidig maa maaske betones, at vor Formand jo ikke er helt ukendt med Udlandets Kongresser. Mon han ikke der har bidt Mærke i det mere praktiske Kongresarbejde, der bliver præsteret paa disse? Ting, som i adskillige Tilfælde kunde overføres paa vore Forhold, til Gavn for Kongresstoffet. En Ting skulde i hvert Fald synes givet, at det maa være nødvendigt, tidsspildende og for dyrt, at den i Forvejen trykte Beretning afgives mundtlig paa Kongressen.

I Beretningen nævnes noget om Revisionen af Tjenestetidsreglerne, som desværre for os Lokomotivmænd fik et saa daarligt Resultat, hvilket anføres at skyldes finansielle Forhold. Ja, den med Pengene burde i hvert Fald ikke have virket saa kraftigt paa en Formand for en stærk og handlekraftig Organisation, at han ved den afsluttende Forhandling om Tjenestetidsreglerne blankt og med fuld Honnør gav sin Tilslutning uden først at have spurgt en kompetent Forsamling. Denne egenmægtige Tilslutning til

dette ovenud vigtige Spørgsmaal har gjort ondt paa mange Medlemmer, og alle vi, hvis daglige Tjeneste er paa Lokomotiv eller Motorvogn, føler stadig Snerthen af de Regler, som denne Gang burde have vist nogle Forbedringer, og som vi kunde have faaet, hvis der var blevet truffet de rette organisationsmæssige Beslutninger.

Men denne fulde Tilslutning til Reglerne har man forstaaet at gaa uden om i Beretningen. Hvis dette ikke havde været Tilfældet, havde det maaske været tænkeligt, at Kongresdeltagernes lyse og modtagelige Foraarsstemning var blevet noget formørket, og den glødende Tilslutning og Klapsalverne efter Formandens Beretning var blevet noget afdæmpet.

Men trods alt har vi jo Foraars, og saa har man i særlig Grad Lov til at håabe — — —

Frederikshavn, i Maj 1937.

*Carl Petersen.*

Som omtalt i sidste Nr. af vort Blad, fremsatte adskillige Talere paa Kongressen takkende Udtalelser for Formandens letfattede og skarpe Klarlægning af de i hans Beretning omtalte Spørgsmaal. Det ser derfor besynderligt ud, at Carl Petersen, som ikke har været til Stede paa Kongressen, vil blande sig i disse Anliggender. Mon det ikke er rigtigst at overlade dette til de valgte Repræsentanter, som møder op dér? I hvert Fald er det efter vor Mening usmageeligt, at C. P. ved at hentyde til Solskin og Foraarsstemning ligefrem giver det Udseende af, at Kongressen ikke har vidst, hvad det var, den gjorde, da den godkendte Formandens Beretning om Virksomheden. Er det nødvendigt at haane Organisationens højeste kompetente Forsamling saaledes?

*Red.*

### Et Besøg paa Frichs Fabrikker.

Torsdag den 15. April afholdt Kalundborg Lokomotivfyrbødere Udflugt til Aarhus for at bese A/S Frichs Fabrikker.

Ved Ruteskibets Ankomst til Aarhus blev Selskabet modtaget af Hr. Maskiningeniør Flor og straks i Biler viderebefordret til Fabrikken.

Direktør Due-Pedersen var selv forhindret i at være til Stede, men han havde med største Elskværdighed stillet d'Herrer Maskiningeniør Flor, Ingeniør Kramhøft og Prøvemester Christiansen til vor Raadighed for at vise os rundt og forklare alt i den store Virksomhed.

Hr. Flor bød os velkommen og udtalte Haabet om, at vi maatte faa godt Udbytte af Turen.

Forevisningen af Fabrikken begyndte i Prøvehalen, hvor de forskellige Typer Frichs Dieselmotorer blev demonstreret. Derefter besaa vi et af de nye Lyn-tog, hvor tillige en Montør var til Stede, han pegede paa de forskellige Finesser og gav os beredvillig Oplysning om alt, hvad der spurgtes om.

Vi blev derefter inddelt i 3 Hold hver med sin Fører og gennemgik den store Virksomhed med rig Lejlighed til at spørge og faa forklaret alt om de forskellige Ting, vi saa.

Rundgangen endte i Tegnestuen. Derefter kørte

vi en Tur rundt i Aarhus, hvor vi fik Lejlighed til at se de smukkeste Partier, og videre til Restaurant Varna, hvor vi var Fabrikens Gæster og havde et behageligt Samvær med Fabrikens elskværdige Repræsentanter.

Kl. 0,06 forlod vi Aarhus, alle begejstret for den gode Dag.

For den storstilede og elskværdige Modtagelse bringer vi hermed Fabrikken vor bedste Tak. Ligeledes Tak til 1ste Distrikt for venlig Imødekommenhed med Hensyn til Afløsning og Tak til Lokomotivmester Christensen, Kb., for Tilrettelægningsen af Tjenesten, saa alle kunde komme med.

H. H.

## VELFÆRDSFORANSTALTNINGER

Som det vil erindres, blev Velfærdsforslag for saa at sige alle Stationer og Depoter i hele Landet for nogle Aar siden gennemgaaet af et af Generaldirektoratet nedsat Udvalg, i hvilket Organisationerne var repræsenteret. Dette Udvalg enedes om en Række Forslag, der indstilledes til Gennemførelse, og hvoraf en Del ogsaa blev gennemført.

Men saa ophævede Statsbanerne den Konto, 25 000 Kr. aarlig, for hvilken de omtalte Velfærdsforanstaltningen var blevet gennemført. Der henvistes til, at Udgiften til den videre Gennemførelse af den endnu resterende Del af Forslagene skulde tages af andre Konti paa Budgettet.

Uanset, at de stillede Forslag alle var gennemset og godkendt, og uanset, at der stadig er Trang til Forbedringer, har det trukket i Langdrag med at faa de paagældende Arbejder udført. De 4 Jernbaneorganisationer har derfor drøftet dette Spørgsmaal og vedtog at nedsætte et Udvalg: »Jernbaneorganisationernes Udvalg vedrørende Indretning af Opholds- og Tjenestelokaler«.

Det nævnte Udvalg har i Foraaret 1936 tilsendt Generaldirektoratet 88 Forslag, og efter at der nogle Gange har været rykket for Sagen, kom den d. 24. April til Forhandling, over hvilken der optoges følgende Protokol:

### PROTOKOL

over Forhandlingen i Generaldirektoratet den 24. April 1937.

Forhandlingsmemne: »Forbedringer af Personalets Opholds- og Tjenestelokaler«.

Til Stede var, for Generaldirektoratet: Banechefen. Baneingeniør E. Thybo og Ingeniør K. Cornelius.

For Jernbaneorganisationerne: Sekretær Vejre, Pakmester H. M. Christensen. Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører K. Svendsen, Snedker L. Hansen, Remisearbejder O. Heintze, Stationsforstander D. Høgsgaard, Togfører M. Kristensen og Overassistent P. Frømand Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

*Banechefen:* Bød Velkommen. Forhandlingen idag drejer sig om de i Organisationernes Skrivelse af 6. Maj i Fjor fremsatte Ønsker vedrørende Forbedringer af Opholds- og Tjenestelokaler. Indrømmer Sagen er blevet sinket, hvilket dog formentlig ikke har haft større Betydning.

Ønsker Organisationerne at knytte Bemærkninger til den indsendte Skrivelse af 6. Maj 1936.

*Sekretær Vejre:* Vi er meget utilfredse med, at en Sag som denne er blevet trukket i Langdrag. Vort indsendte Hovedandragende er baseret paa det i 1931 nedsatte Velfærdsudvalgs Betænkning. Da Velfærdskontoen paa Finansloven blev inddraget, var det under den Forudsætning, at det, som vi betegner »Velfærdsforanstaltninger«, ikke derfor skulde forsømmes.

Det af Administrationen nedsatte Velfærdsudvalg havde udarbejdet en 5-Aars Plan, denne er ikke blevet gennemført. Vort indsendte Forslag hviler paa Velfærdsudvalgets sagkyndige Indstilling.

*Stationsforstander Høgsgaard:* Ønsker at understrege Sekretær Vejres Udtalelser. Vi har haft mange Ubehageligheder indenfor Organisationerne, fordi Generaldirektoratet har trukket denne Sag i Langdrag.

*Banechefen:* Det er rigtigt, at Sagen har taget Tid, men naar vi faar ca. 100 Forslag, der skal undersøges, maa det tage Tid. Nu har Organisationerne rykket for Forhandlingen, derfor faar de den nu; men en Del af Forslagene er endnu ikke undersøgte, og til disse kan vi ikke tage Stilling idag.

*Sekretær Vejre:* Kan godt forstaa, at hvis vi indsender 100 Forslag, maa det tage Tid at undersøge dem. Men de Forslag, vi har indsendt, er ikke ukendte for Generaldirektoratet og Distrikterne, idet de praktisk taget alle er stillede af Velfærdsudvalget, i hvilket Statsbanerne havde den overvejende Repræsentation. Forstaaer derfor ikke Banechefens Begrundelse for, at Sagen har taget saa lang Tid. Kunde bedre forstaa, hvis Banechefen — der for Tiden har mange og store Forslag til Behandling — ikke har kunnet afse Tid til vort lille Forslag; men i saa Fald maa der dog være andre i Baneafdelingen, der kunde tage sig af Sagen.

*Banechefen:* Velfærdsudvalgets Betænkning var ikke gennemarbejdet i Distrikterne, derfor har vi maattet lade Distrikterne se paa de modtagne Forslag.

*Stationsforstander Høgsgaard:* Administrationen har haft de Repræsentanter i Velfærdsudvalget, som de selv ønskede, saa det er ikke vor Skyld, at Administrationen ikke endnu har kunnet tage Standpunkt til den afgivne Betænkning.

*Banechefen:* Siden de 25 000 Kr. til Velfærd udgik af Finansloven, er der anvendt Midler til dette Formaal paa andre Konti. I 1936/37 er der udført for 50 000 Kr. paa Konto: Reparationer og Udvidelser. Havde vi nu kun haft de 25 000 Kr., havde vi ikke kunnet udføre saa meget, som vi har gjort. 2. Distrikt erklærer, at alle de fremsatte Ønsker er imødekommet. Oplæste Skrivelse fra 2. Distrikt og nævnte forskellige Ting, der var udført i det sidste Aar.

*Stationsforstander Høgsgaard:* En saadan Udtalelse fra 2. Distrikt forhavser os meget. Vi har Sager om Installation af W.C. i Kommandoposten i Vejle, Opvarmning af Kommandoposten i Vojens, foruden forskellige Sager om Forbedringer af Tjenesteboliger. Alle disse Ting har 2. Distrikt afslaaet med den Begrundelse, at de ingen Penge havde.

*Sekretær Vejre:* Banechefen nævnte bl. a., at der var indrettet Opholdsruun for Motorførerne paa Frede-

riksberg, dette er ikke noget, der kan komme ind under Velfærd.

Er meget forbavset over, at man har brugt 50 000 Kr. 1936/37, naar vi i hele dette Aar har haft vort Forslag liggende inde; saa bruger man Pengene til noget andet.

*Banechefen:* Ønsker Organisationerne, at Distrikterne skal afvise alt, hvad der ikke kommer igennem Hovedorganisationerne.

*Sekretær Vejre:* Vort Ønske er, at flest mulige navnlig af mindre Ting f. Eks. Reparationer m. m. ordnes, uden at Hovedorganisationerne behøver at tage sig af det. Vi ønsker det mest mulige udført af Distrikterne; men vi forstaar ikke, at f. Eks. en Borgerstue i Holsted ikke kan blive kalket, fordi Distriktet mangler Penge dertil. Vi formener at være i Overensstemmelse med Generaldirektoratet, naar vi ønsker, at flest mulige af disse Ting udføres og ordnes i Distrikterne. Med de meget store Ting er det noget andet. Kan vi ikke faa en Liste over, hvad der er udført i sidste Aar.

*Banechefen:* Det kan de godt faa.

*Stationsforstander Høgsgaard:* Vi kan godt forhandle med Distrikterne, men Distrikterne maa saa have Bemyndigelse til at lade Tingene udføre.

*Snekker L. Hansen:* Nu er der spildt et Aar, og skal Distrikterne nu til at undersøge Forslagene, spildes der et Aar til. Det kan vi ikke finde os i.

*Banechefen:* Kunde tænke mig, at Organisationerne forhandler Sagerne med Distrikterne; men saa maa der fastsættes visse Retningslinier. Vedligeholdelse falder ikke ind under det, vi betegner ved Velfærdsforanstaltninger. Det, der er Velfærdsforanstaltninger, gaar paa Kontoen: »Mindre Udvidelser og Anskaffelser«. Ved Aarets Begyndelse deles denne Konto saaledes, at Distrikterne faar et Beløb til Raadighed, og Generaldirektoratet beholder selv noget for at kunne imødekomme rimelige Ting, naar Distrikterne har brugt deres Penge.

*Stationsforstander Høgsgaard:* Generaldirektoratet kan jo lægge Budgettet under Hensyn til, hvad der skal udføres i det kommende Aar. Men hvad kan Generaldirektoratet tilhyde os idag. Vi kan ikke gaa herfra uden Resultat. Naar vi er færdig med denne Sag, kommer Jernbaneforeningen med et Forslag om Forbedring af Tjenesteboliger. Organisationerne har i den senere Tid faaet mange fornuftige Forslag gennemført til Gavn for Personalet, og vi vil ikke finde os i, at Banafdelingen trækker denne Sag i Langdrag. Jeg maa for mit Vedkommende have denne Sag i Orden inden vort Delegeretmøde. Vi kan godt forhandle med Distrikterne, men saa maa vi vide, hvad Distrikterne har Bemyndigelse til at gaa med til.

*Pakmester Christensen:* Har forstaaet, at der i Randers vil blive opført en ny Bygning med Værelser for Togpersonalet, men hvornaar sker det. Som Forholdene er nu, erkendes det fra alle Sider, at det er utilbørligt. Ved Tegninger og Overslag til Ombygningen af Randers Station bliver der intet Hensyn taget til vore Ønsker. Nu maa vi have Besked.

*Banechefen:* Det vil koste ca. 100 000 Kr. at gennemføre dette Forslag. Vi vil søge Beløbet paa næste

Finanslov, saa vi kan paabegynde Arbejdet fra 1. April 1938.

Vi kan gaa med til, at Velfærdsforanstaltningerne forhandles med Distrikterne, der da herfra faar Bemyndigelse til at gennemføre Sagerne. Vi maa dog herfra trække nogle Linier op, som Distrikterne maa gaa efter. F. Eks. et enkelt Arbejde, der koster over 15 000 Kr., maa forelægges Generaldirektoratet, ligeledes kan Organisationerne komme her, hvis de ikke kan enes med Distrikterne.

Følgende Retningslinier blev herefter foreslaet:

- a) Der foreligger et stort Antal Forslag om at indrette *Baderum* for Personalet, hvis Arbejde ikke er af særlig tilsmudsende Art. Dette kan vi ikke gaa med til, og der maa ogsaa vises en vis Tilbageholdenhed ved Indretning af Badeanstalter i de meget smaa Lokomotivdepoter. Desuden ønskes alle nye Badeanstalter forsynet med Brusebade, og til nuværende Badeanstalter anskaffes ikke nye Baderkar, men Karbadene ændres i paakommende Tilfælde til Brusebade.
- b) Der findes en Del Forslag om *Vandindlæg og Vaskenummer i Signalthuse og Kolonnehuse*. Vi mener, at saadanne Vandindlæg kun bør foretages, hvor der er et nogenlunde stort Personale, og hvor der ikke i Forvejen er let Adgang til Vand, saaledes at almindelig Servante og Vandkaraffel kan benyttes.
- c) Om *elektriske Kogere* har vi overfor Distrikterne udtalt, at disse kun bør tilvejebringes, hvor der er særlige Forhold til Stede, og selv da kun, hvor Elektricitetsprisen ikke overstiger 35 Øre pr KWT. Det forudsættes, at Personalet selv holder Kogerne vedlige.
- d) *Frokoststuer* for Kontorpersonalet bør i Almindelighed ikke indrettes paa ældre Stationer, men vi er opmærksomme paa Forholdet ved større Ombygninger af Købstadsstationer.
- e) *Tøjskabe til Landkolonner* ønskes ikke tilvejebragt. Der er jo Knagerækker i Kolonnehusene. *Tøjskabe til Portørpersonalet* paa Landstationer skulde det i Almindelighed heller ikke være nødvendigt at anbringe. Der er vel i Reglen et Portørрум — maaske i Varehuset —, hvor Tøjet kan hænge paa en Knaqe.
- f) Vi kan ikke gaa med til i Opholdsrum for Portører at erstatte en *Gulvbelægning* af Cement eller Fliser med Bræddegulv. Der er saa meget mindre Grund til at give Penge ud hertil, som d'Herrer ved, at der mellem Brugerne er Uenighed om, hvilken af disse Belægninger der maa foretrakkes.

*Sekretær Vejre:* De opstillede Retningslinier, saaledes som jeg ved denne hastige Oplæsning har forstaaet dem, dækker i hvert Fald ikke helt Organisationernes Opfattelse af, hvad der tiltrænges i Hensende til Forbedringer i Opholds- og Tjenestelokaler; men vi gaar ud fra, at det heller ikke er Generaldirektoratets Mening, at de skal følges altfor rigoristisk. Hvor det drejer sig om Opholdslokale for en enkelt Mand paa en Station, kan vi i Almindelighed godt tiltræde det Synspunkt, at Tøjskah ikke er nødvendigt, naar Rummet iøvrigt er til at aflaae. Det maa imidlertid bero

paa lokale Forhold, hvilken Stilling man bør tage til Krav om Badeindretning, Vandindlæg, Tøjskabe, Frokoststuer m. v.

Gaar saa ud fra, at Distrikterne faar Besked om snarest at føre Forhandlingerne med Organisationerne.

De Normer for Toggpersonalets Værelser, der er anført i Velfærdsudvalgets Betænkning, gaar vi ud fra er tiltraadt af Generaldirektoratet.

*Banechefen:* Der er ikke af Statsbanerne taget endelig Stilling til de omhandlede Normer; men disse skal

nu blive gennemgaaede, hvorefter der skal tilgaa Udvalget Meddelelse om, i hvilket Omfang de eventuelt kan approberes, dog kun for saa vidt angaar Ændringer og Nybygninger.

*Snedker L. Hansen:* Det samme gælder vel Maalene for Klædeskabe.

*Banechefen:* Ja, ved Nybygninger og Nyindretninger autoriseres disse Maal.

Hermed sluttede Forhandlingen.

sign. *P. From Hansen.*

sign. *Flensborg.*

## DAMPLOKOMOTIV TIL MEGET STOR KØREHASTIGHED

Efter *The Locomotive* ved *F. Spoer.*

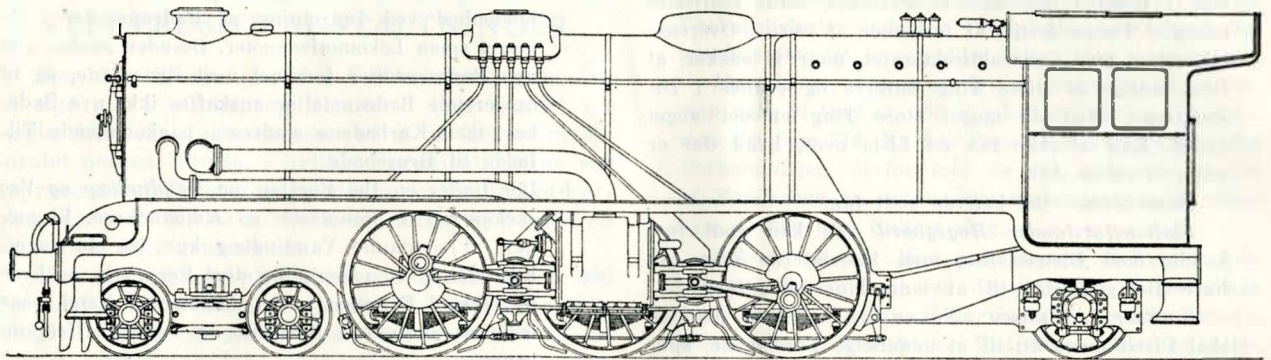


Fig. 1. Lokomotiv til meget stor Kørehastighed.

Hosstaaende Illustrationer viser et af en engelsk Ingeniør, *Mr. W. E. Werry*, konstrueret og patenteret Damplokomotiv, beregnet til at køre meget hurtigt. Udkastet indeholder betydelige Fordele af stor teknisk Interesse. Efter *Werrys* Lokomotivsystem kan et Lokomotiv bygges til meget større Kraftudvikling i Forhold til Vægt og Dimensioner end noget andet eksisterende, og baade den termiske og den mekaniske Virkningsgrad skal efter Konstruktørens Mening blive meget bedre.

Den principielle Afvigelse fra de almindelige Lokomotivsystemer bestaar i, at Kraften fra Dampcyllinderen overføres gennem to modsat hinanden gaende Stempler i samme Cylinder til to Drivhjul, hvorved Slaglængden i et givet total Cylindervolumen bliver halveret, og Stempelhastigheden bliver for en given Omdrejningshastighed betydelig mindre. Desuden ophører de forstyrrende Virkninger af de frem- og tilbagegaaende Maskindele, da de arbejder modsat hinanden og ophæver hinanden. *Werrys* Lokomotiv frigøres derved for de Forstyrrelser, som under Kørslen opstaar paa et Lokomotiv af normal Type og vil løbe roligt og støt. I denne Udførelsesform kan Kontravægten paa Hjulene indskrænkes til kun at opveje Drivstangens Vægt, hvortil en Udformning paa Hjulnavet, som det ses paa Tegningen, er tilstrækkelig. Ved at fordele den totale Slaglængde paa to Stempler, bliver Slaglængden for det enkelte Stempel kun halv saa stor, og Drivstængerne kan derved holdes meget korte. Paavirkningen paa Linealerne bliver som Følge af den korte Slaglængde meget mindre og foraarsager mindre Slid.

Betragtes *Werrys* Lokomotiv ud fra et varme-

økonomisk Synspunkt, maa det fremhæves, at en kort Slaglængde har en fordelagtig Indflydelse paa Dampforbruget. I den Forbindelse har Opfinderen konstrueret og taget Patent paa en speciel Stempelglider, som giver en større Ekspansionsgrad uden at anvende nogen speciel Styring.

Udkastet er i Hjulordening, Fjederophængning m. m. i fuldstændig Overensstemmelse med de sædvanlige Lokomotivtyper. Cylindrenes Plads mellem Drivhjulene giver en god Vægtfordeling. Drivhjulenes Diameter er 1800 mm, Cylindrenes Diameter 510 mm og Slaglængden er 432 mm for hvert Stempel; den er saaledes i hver Cylinder ækivalent med en enkelt Slaglængde paa 864 mm. Cylindrene er anbragt paa smaa Rammeplader, der i For- og Bagkanten er fæstnet til Hovedrammen og holdt i saa stor Afstand fra denne, at der fremkommer en rektangulær Aabning, som giver Plads for Kobbelhjulene mellem Cylindrene og Hovedrammen (Fig. 2). Denne Cylinderanordning udelukker selvfølgelig Anbringelsen af Kobbeltænger. Disse er derfor erstattet af Tandhjulskobling paa Akslerne, som det ses i Fig. 2. Kedlen er af den sædvanlige Type med bred Fyrkasse og beregnet til et højt Damptryk.

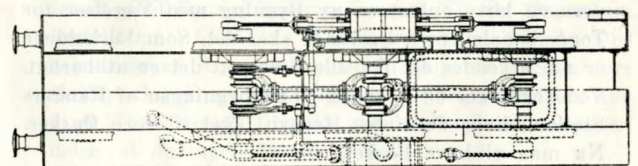


Fig. 2. Tandhjulskobling paa Akslerne.



EN LOKOMOTIVKEDELEKSPLOSION I 1868

I *The Locomotive* berettes i en Beskrivelse af de hollandske Jernbaner om en Eksplosion af en Lokomotivkedel paa et hollandsk Lokomotiv den 31. Marts 1868. Lokomotivet var bygget i 1864 af det ogsaa her i Danmark kendte engelske Lokomotivbyggerfirma *Beyer, Peacock og Co.* Det var et 1 B-Lokomotiv af Standard Type med 3-akslet Tender, passende saavel for England som for andre Lande og karakteriseret ved sit nette og symetriske Udseende. Cylindrenes Diameter var 406 mm, Slaglængden 508 mm, Drivhjulenes Diameter var 1676 mm. Damptrykket var kun 6,2 Atm., hvilket gav en Trækkekraft paa 2013 kg. Dampfordelingen foregik med Plan-glider og Stephenson's Styring. Kedlen havde en Hedeflade paa 84,6 m<sup>2</sup>, hvoraf 7,4 udgjordes af Fyrkassen og 77,2 i Rørene.

Maskinen havde dobbelte Rammeplader i hver Side saaledes anordnet, at de indvendige Rammeplader bar Kedlen, Cylindrene og Akselkasserne for de koblede Hjul, hvorimod Løbehjulsettet med udvendige Akselhalse havde Akselkasserne anbragt i de udvendige Rammeplader.

De hollandske Jernbaner aftog fire Lokomotiver af denne Type, hvoraf det ene kom ud for den forfærdelige Hændelse, at Kedlen paa ovennævnte Dato just under Starten med et Tog fra Harlingen til Leeuwarden eksploderede, idet Kobberfyrkassens

Loftsplade sprængtes fra Sidepladerne og blev trykket ned i Fyrkassen. Det pludselige Tab af Fyrkassens Loft fremkaldte en saa voldsom Reaktion, at Kedlen slyngedes i Vejret tillige med den forreste Del af Rammepladerne med Løbehjulene og slog et Par Kolbøtter, hvorunder Løbeakslen med Hjulene rev sig løse, slyngedes op i Luften og ca. 60 m fremefter og faldt ned gennem Taget paa en Bygning. Kedlen blev liggende ca. 30 m fra Eksplosionsstedet, medens Tenderen og den bageste Del af Rammen med de koblede Hjul blev staaende.

Vedstaaende Rekonstruktion af Begivenheden giver et klart Billede af Eksplosionens Voldsomhed og Kedlens og Hjulenes Luftrejse. Saavel Lokomotivføreren som Lokomotivfyrbøderen blev dræbt. Ulykken medførte, at der blev indsat nogle flere Støttebolte i Fyrkasserne, og at der indførtes gennemborede Støttebolte, som det ogsaa bruges nu, for ved Vand og Damps Udstraaling fra Boringen at kunne se, naar Støttebolten er knækket. Det kunde tidligere kun opdages ved at hamre paa Støtteboltene, og saa krævedes der endda stor Færdighed til at høre, om en Støttebolt var knækket. Lokomotivet blev sendt til England og repareret af Firmaet, som havde bygget det, hvorefter det gjorde Tjeneste i 16 Aar.

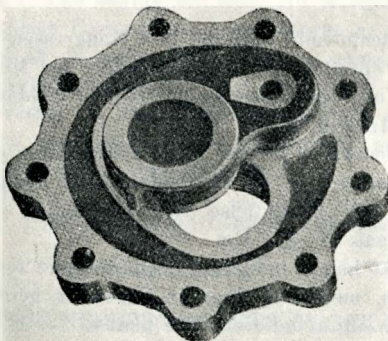
F. Spøer.



Lokomotivkedeleksplosion i Holland 1868

ENGELSK SLAMMEGLIDER

Med Indførelsen af de nu sædvanlige høje Damptryk paa Lokomotiver og den korte Tid til Udvaskning af Lokomotivkedlen er det paakrævet at have en paalidelig og holdbar Slammeindretning, som er brugbar til smaa hyppige Udslamninger. Ifølge *The*



Engelsk Slammeglider.

*Locomotive* har man i England fundet en brugbar Form i den saakaldte »Everlasting Valve«, en Glideranordning, der i Modsætning til asbestpakkede

Haner og lignende, som saa ofte maa pakkes om paa Hanetolden, er holdbar og har deraf faaet Betegnelsen everlasting, d. v. s. stedsevarende. Den er nu i Brug paa mange forskellige Baner Dens simple Konstruktion gør den ganske upaavirket af skiftende Temperaturer. Som Tegningen viser, aabnes og lukkes der under Slamning af Glideren, som slutter tæt paa Gliderspejlet. Konstruktionen er paa det nærmeste som vore Varme-Koblingsglidere paa Lokomotiver og Vogne.

Naar Glideren aabner eller lukker, føres den over Gliderspejlet i en radial Kurve, som bringer den til at rotere om sin Akse i den Hensigt at slibe Tætningsfladerne imod hinanden og paa samme Tid at fjerne Sten og Slam, som maatte have samlet sig paa Gliderspejlets udækkede Flade. Glideren holdes konstant imod Gliderspejlet af Kedeltrykket, hvorved det udelukkes, at Sten kan ophobes mellem Glider og Gliderspejl og fremkalde Utæthed. Der findes den fornødne Frigang for Varmeudvidelse under Slamning, saa der er ingen Mulighed for, at Glideren kan sætte sig fast. Slammeglideren manøvreres med en Vægtarm.



**HOVEDBESTYRELSESMØDE  
DEN 19. OG 20. MAJ 1937.**

Alle til Stede.

*Formanden* bød Hovedbestyrelsen Velkommen til Arbejdet i den forestaaende Kongresperiode, et særligt Velkommen udtaltes overfor de nyvalgte Medlemmer; han haabede paa godt og loyalt Samarbejde til Fremme af de Interesser, vi er sat til at varetage.

*Punkt 1: Hovedbestyrelsens Konstituering.*

Til Næstformand valgtes *Johs. Hansen*.

Til Sekretær valgtes *E. Kuhn*.

Til Ekspeditør for D. L. T. valgtes *P. Jensen* (Hovedkassereren overtager Ledelsen af D. L. T.s Annonceregnskab, indtil den nye Ekspeditør er kommet tilstrækkeligt ind i Arbejdet).

*Punkt 2: Valg af Medlemmer til de faste Udvalg.*

Forretningsudvalget: *Soph. Jensen, Johs. Hansen, P. Jensen, C. A. Jespersen og L. M. Schmidt*.

Lønudvalget: *Soph. Jensen, Viggo Johansen og C. Schmidt*.

Tjenestetidsudvalget: *Hele Hovedbestyrelsen*.

Kritisk Revisionsudvalg: *Viggo Johansen og S. Suneson*.

Velfærdsudvalget: *Soph. Jensen, Johs. Hansen, Carl Christensen og S. Suneson*.

Foredrags- & Besøgsudvalget: *Soph. Jensen, Carl Christensen og C. Schmidt*.

Ferie- & Rekreationshjemsudvalget: *L. M. Schmidt* (valgt af Kongressen *G. O. F. Lund og K. T. Petersen*).

Landsoplysningsudvalget: *Viggo Johansen, C. A. Jespersen* (valgt af Kongressen *P. Sessing og S. Stenkvist*, valgt af *A. O. F. Chr. Christiansen*).

Hjælpefondens Repræsentantskab: *L. M. Schmidt og P. Jensen* (valgt af Generalforsamlingen *S. E. Boye, Carl Christensen og S. R. Mortensen*).

*Punkt 3: Valg af Repræsentanter til andre  
Organisationer m. v.*

Repræsentanter udpegedes saaledes:

Marketenderiets Repræsentantskab: *L. M. Schmidt, Carl Christensen og S. Suneson*.

Marketenderiets Driftsudvalg: *L. M. Schmidt*.

Marketenderiets Kontrolkomité: *L. M. Schmidt*.

Statsfunktionærernes Laaneforening: *L. M. Schmidt*.

Centralorganisation I: *Soph. Jensen, E. Kuhn, Johs. Hansen, P. Jensen, C. A. Jespersen og C. Schmidt*.

Fællesudvalget med Dansk Lokomotivmands Forbund (Privatbanelokomotivpersonalet): *Soph. Jensen, Viggo Johansen, P. Jensen og S. Suneson*.

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne (Brandforsikring): *Soph. Jensen og L. M. Schmidt*.

De 4 Jernbaneorg.s Udvalg vedr. Personalets Tjeneste og Opholdsrum: *Soph. Jensen og E. Kuhn*.

Uheldsforsikringsforeningen: *Soph. Jensen, E. Kuhn og C. A. Jespersen*.

Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariat: *Soph. Jensen, L. M. Schmidt og C. A. Jespersen*.

Til at underskrive paa de Fuldmagter, som i Henhold til Lovene udkræves for i Banker og Sparekasser at kunne hæve af Foreningens baandlagte Midler udpegedes *Soph. Jensen, Johs. Hansen og C. A. Jespersen*.

*Punkt 4: Meddelelser fra Formanden.*

Under Hensyn til, at nærværende Møde afholdes umiddelbart efter Kongressen, foreligger der ikke denne Gang noget større Antal Sager til Referat.

Vi har anmodet Gdt. om, at Lokomotivpersonalet optages i Bestemmelsen om de, der kan faa udleveret Arbejdshandsker; men dette er blevet afslaaet.

En Lokomotivfører ønskede paa Grund af sin Hustrus Sygdom Forflyttelse til København udenfor Forflyttelsesreglerne, men under Hensyn til de for København foreliggende ganske særlige Forhold samt til, at det formenes, at Hustruen kan genvinde sit Helbred ved Klimaforandring, selvom det ikke bliver til København, har Organisationerne ikke ment at turde anbefale en Dispensation fra Forflyttelsesreglerne.

I Skrivelse til Gdt. har vi henstillet, at Bestemmelsen om Ledsagelse af Rangermaskiner ogsaa paa Maskinafdelingens Sporomraade overholdes af Fredericia Station.

Paa Feriehjemmet er anskaffet et nyt Komfur med en stor Varmtvandsbeholder.

Trafikministeren er i Aar gaet med til, at der til Jernbaneadministrationernes internationale Kongres i Paris udsendes en Organisationstillidsmand som officiel Regeringsrepræsentant; Sekretær *Vejre, Dansk Jernbaneforbund*, er udpeget til dette Hverv.

Til vor Forbavelse har vi allerede været kaldt til Drøftelse i Gdt. angaaende de nye Uddannelsesregler, som Distrikterne ikke mener at kunne overholde for de før 1. April d. A. antagne Aspiranter. Sagen er endnu ikke afsluttet.

Der har med 2. Distrikt været ført en Forhandling vedrørende Ændringer i Motorturene i Aarhus og Randers samt i Lyntogsturene, hvilke Forandringer er foranlediget af, at »Nordpilen« søges bemanded med Lokomotivfører og Motorfører II paa Strækningen Nord for Aarhus. Der opnaaedes Enighed om forskellige Ændringer. For saa vidt Organisationens Ønsker imødekommes, indlægges »Nordpilen« i Lyntogsturen, som da udvides med 2 Sæt Personale.

Overensstemmende med det paa Kongressen givne Tilsagn er der oprettet selvstændig Afdeling for Motorførerne i Enghave; af regnskabsmæssige Grunde gælder Oprettelsen fra 1. April d. A.

Under Hensyn til de nye Uddannelsesregler er der udpeget Kørelærere i Ge. og Kb. Endvidere er der paa Grund af Afsked eller Forflyttelse sket Udveksling af enkelte Kørelærere paa Gb. og i Kø.

2. Distrikt havde inddraget Tjenestesturene for Lyntogsassistenterne, men har, efter at Sagen er berørt herfra, givet Tilsagn om at udlevere Ure paany.

Vi har gjort Gdt. opmærksom paa, at der er Fejl i det om de ledige Elektroførerpladser udsendte Opslag, idet fuldt motoruddannede Lokomotivfyrbødere ikke skal være bundet i 5 Aar.

Pens. Lokomotivfører *H. C. Pedersen, Esrom*, har

skænket Feriehjemmet et Beløb paa 200 Kr.  
Formandens Meddelelser godkendtes.

*Punkt 5: Meddelelser fra Hovedkassereren.*

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 31. Marts d. A. Balancen var Kr. 672 211.18. Godkendtes.

*Punkt 6: Behandling af foreliggende Sager.*

Fra en Lokomotivfører, som forfremmedes den 1. Juli 1935 og nu paany er forflyttet, er modtaget en Sag vedrørende Godtgørelse for dobbelt Husførelse for hele det mellemliggende Tidsrum. Under Hensyn til forskellige i Sagen foreliggende Forhold bl. a., at den paagældende i længere Tid havde været udstationeret til sit Hjemsted, mente Hovedbestyrelsen ikke at kunne foretage videre i Sagen.

Arbejdernes Fællesorg. i Bov Sogn, Sønderjylland, anmoder om Støtte til Opførelse af en Forsamlingsbygning. En lignende Anmodning er fremsat til forskellige andre Organisationer. Det overlodes til Formanden og Sekretæren at undersøge disse Organisationers Stilling til Spørgsmaalet, hvorefter Sagen forelægges Hovedbestyrelsen.

Norsk Lokomotivmands Forbund indbyder til Kongres i Oslo den 9. og 10. Juni. Formanden og Hovedkassereren valgtes som vore Repræsentanter.

I Anledning af Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres er der tilsendt Distrikterne Anmodning om at give Tjenestefrihed i videst mulige Udstrækning i det paagældende Tidsrum, og at der, uanset aftalte Ferieordninger bevilges Permission for det størst mulige Antal Deltagere. Der er modtaget over 150 Anmeldelser, de fleste med Hustru, saaledes at der, hvis de alle faar Tjenestefrihed, bliver ovre 300 Deltagere.

En Lokomotivfører, som har haft en Livs- eller Begravelsesforsikring i den tyske Lokomotivmandsorganisation, har ønsket sine Penge udbetalt og ikke kunnet faa dette. Sagen vil blive Genstand for Undersøgelse.

Dansk Forening for social Oplysning indbyder til Møde med socialt Program paa Hindsgavl 10.—15. August. C. Christensen og C. Schmidt valgtes til at deltage.

Fredericia Lokomotivfyrbøderafd. anmoder om Tilskud til Oplysningsarbejdet. Henvistes til Oplysningsudvalget.

En Sag angaaende Helligdagsoverarbejdspenge til en Lokomotivfører i Fa. henvistes til Formandens og Sekretærens Behandling.

*Punkt 7: Behandling af Sager fra Kongressen.*

Det overlodes Formanden og Sekretæren at foretage en Gennemgang af de vedtagne Forslag og senere forelægge disse i Forretningsudvalget.

Det overlodes til Forretningsudvalget at afgøre, om Referatet af Kongresforhandlingerne skal optrykkes i D. L. T. eller udsendes som Særtryk.

*Punkt 8: Forskellige mindre Forhold drøftedes.*

E. K.

**STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE**

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Øjenlæger antaget Specialist i Øjensygdomme, Dr. med. Mogens Fledelius, Svaneapoteket, Hjørring, Konsultation: Kl. 13—14½. Lørdag Kl. 10—11.

Jernbanelæge A. Gleerup, 3. Lægedistrikt, København, flytter den 31. Maj d. A. fra Islands Brygge 9 til Islands Brygge 5.

Telefonnummer og Konsultationstid er uforandret.

**FORENINGEN AF PENSIONISTER  
VED DE DANSKE STATSBA-NER**

afholdt sin aarlige Generalforsamling Onsdag den 12. Maj 1937 i Aarhus. Der var mødt ca. 80 Medlemmer.

Formanden udtalte Mindeord om de i Aarets Løb afdøde Medlemmer og nævnedes særligt de tidligere Formænd og Bestyrelsesmedlemmer.

Han afgav derefter Beretning, som i Forbindelse med nogle indgivne Forslag gav Anledning til megen Diskussion; der udtaltes Mismod over Smaaamangler ved den nuværende Fripasordning for Pensionisterne; endvidere udtaltes Ønsket om fyldigere Meddelelser til Medlemmerne gennem Foreningsbladene; det syntes i det hele, som de, der kunde støtte os, ikke tænkte nok paa, at de selv engang vilde blive Pensionister. Til Slut mindede Formanden om, at alle Pensionisterne af kollegiale Hensyn burde indmelde sig som Medlemmer; Udgiften var jo kun ringe, nemlig 30 Øre eller 75 Øre aarligt.

Regnskabet godkendtes, og der var Tilfredshed med, at der til sidste Jul havde kunnet uddeles 13 Legatportioner. Det ønskedes erindret, at trykte Ansøgningsblanketter til Legatet kunde rekvireres hos Formanden og skulde indsendes til denne inden 15. November.

Til Bestyrelsen nyvalgtes Lokf. S. Christensen, Nyborg, og Togf. C. Møllerup, Kbhvn., og genvalgtes Bfmd. C. Poulsen, Aalborg, og Vognpasser P. Bengtsen, Kbhvn. Til Revisor nyvalgtes Stm. Sørensen, Aarhus.

Formandens nye Adresse er: Wolf, Henrik Steffens Vej 3, Kbhvn. V.

Kassererens nye Adresse er: N. F. A. Jensen, Flensborggade 13, Kbhvn. V.

W.

**Brand-, Tyveri-, Ansvars- og Grundejer-  
Forsikringsforening for Tjenestemænd  
ved Statsbanerne.**

Begæringer og Opsigelsesblanketter kan rekvireres hos nedennævnte Tillidsmænd, som tillige er til Raadighed med Vejledning og alle Oplysninger Foreningen vedrørende.

I de Byer eller Kategorier, hvor Tillidsmænd endnu ikke er særlig knyttet til Foreningen, henvises Medlemmerne til Organisationernes Tillidsmænd eller til Foreningens Kontor i København, Niels Brocksgade 1, Telefon Central 645.

Skadesanmeldelser kan ligeledes rekvireres hos Tillidsmændene.

*Slagelse:*

Remisearbejder N. M. Jensen.

*Ringsted:*

Trafikassistent H. P. Larsen.

*Roskilde:*

Lokomotivfører P. A. Jensen.

**København:**

Togfører Karl Jensen.  
Remisearbejder Emil Jacobsen.

**Helsingør:**

Lokomotivfyrbøder K. H. Christensen.

**Hillerød:**

Trafikassistent Bugge.

**Holbæk:**

Portør N. O. Christensen.  
Portør A. J. Olesen.

**Kalundborg:**

Lokomotivfyrbøder H. Hansen.

**Køge:**

Portør M. A. Christiansen.

**Næstved:**

Lokomotivfører J. Knudsen.

**Masnedsund:**

Trafikassistent Due.  
Portør E. Olsen.

**Falster:**

Trafikassistent Willy Christensen.  
Portør H. M. S. Sørensen.

**Aarhus:**

Togbetjent J. C. Steenskov.  
Haandværker L. Larsen.



**Udnævnelse fra 1.—6.—37:**

Lokomotivfyrbøder N. J. Horup, Aarhus H., efter Ans. iflg. Opslag til Lokomotivmester, II, Fredericia (min. Udn.).

Motorfører II L. P. Olesen, Helgoland, efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører I, Randers (min. Udn.).

Motorfører II J. E. Christensen, Aarhus H., efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører I, Tønder (min. Udn.).

Motorfører II A. M. Christensen, Aarhus H., efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører I, Tønder (min. Udn.).

Motorfører II N. Christiansen, Aarhus H., efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører I, Tønder (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder F. S. Stokholm, Tønder, efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører I, Tønder (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder P. A. K. Nielsen, Korsør, efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører II, Næstved (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder S. K. M. Hansen, Brande, efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører II, Odense (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. L. S. A. Jensen, Struer, efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører II, Struer (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder P. G. M. Olsen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører II, Enghave (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder E. Nicolajsen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører II, Enghave (min. Udn.).

**Fra 1.—7.—37:**

Lokomotivfører A. Brunsholm, Struer, efter Ans. iflg. Opslag til Lokomotivmester II, Thisted (min. Udn.).

**Forflyttelse fra 1.—6.—37:**

Følgende Lokomotivførere er forflyttet efter Ansøgning:

F. G. Jensen, Brande, til Aarhus H.  
J. M. Nejland, Randers, til Aarhus H.  
A. T. Jensen, Struer, til Aarhus H.  
T. M. Sørensen, Langaa, til Aarhus H.  
J. E. Clausen, Herning, til Aarhus H.  
A. T. Christiansen, Gedser, til Fredericia.  
A. J. A. Haarbo, Struer, til Roskilde.  
A. T. Madsen, Skern, til Korsør.  
O. S. J. Thiesson, Gedser, til Korsør.

Følgende Motorførere I er forflyttet efter Ansøgning iflg. Opslag:

H. C. Petersen, Næstved, til Helsingør.  
O. K. Djernæs, Fredericia, til Randers.  
O. G. G. Schou, Struer, til Randers.

Følgende Motorførere II er forflyttet efter Ansøgning iflg. Opslag:

H. R. Hansen, Aarhus H., til Helgoland.  
K. E. Hansen, Viborg, til Aarhus H.  
O. V. Bjerg, Struer, til Odense.

Lokomotivfyrbøder M. A. J. J. H. Ronak, Tønder, er forflyttet til Aarhus H.

**Afsked:**

Lokomotivmester II A. Graversen, Thisted, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—6.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører T. C. O. Olsen, Aarhus H., paa Grund af Alder med Pension fra 31.—7.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører P. H. Olesen, Sønderborg H., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—7.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører P. Rasmussen, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører N. P. Pedersen (Alstrup), Kbhavns Godsbgd., p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—37 (min. Afsked).

**Dodsfuld:**

Lokomotivfører J. G. Milne, Kbhavns Godsbgd., den 20.—5.—37.

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

**Nye Bøger.**

Nr.-Følster	Jyl.-Fyn	
18238	17457	Abell, K.: Eva aftjener sin Barnepligt
18239	17430	Földes, J.: Emigranternes Gade.
18240	17427	Wilson, E. H.: Mrs. Simpson.
18241	17425	Bast, J.: En Konge valgte.
18242		Gogh, V. v.: Breve i Udvalg.
18243		Schmidler, P.: Mogens Francesco Ballin.
18244	17432	Jensen, Johs. V.: Darduse.
18245	17431	Hume, D.: Cardby fra Scotland Yard.
18246	17442	Meyn, N.: Huset bag Pigtraaden.
18247		Wickerhauser, G.: Millie, Mannen og Kjerlighed.
18248	17441	Jakobsen, A.: Hanne Lind.
18249	17440	Hume, D.: Cardby og Søn.
18250	17447	Richard, P. og Abbe, J.: Jorden rundt i elleve Aar.
18251	17438	Cramer, A.: Østen drager.

18252 17444 Rosenberg, H.: En Vandringsmand sætter Staven.  
 18253 17467 Munch-Steensgaard: Kobberringen.  
 18254 17443 Nygaard, F.: Athens Nar.  
 18255 17446 Møller, E. Gredsted: Skibsrederens Datter.  
 18256 17468 Stokke, B. Hvor er Willy?

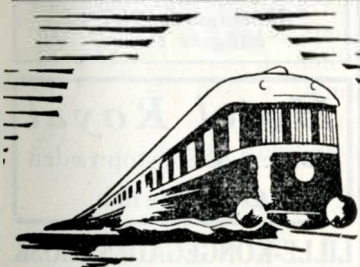
18257 17445 Storm, G.: Op med Flaget.  
 18258 17464 Geer, L. de: Singleton.  
 18259 17461 Rode, J.: Ind i Rækkerne.  
 17428 Thaulow, T.: Kong Christian X.  
 17439 Hobert, A. T.: Yang og Ying.  
 17452 Capek, K.: Krigen mod Salamandrene.



## Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5-10 Kr. pr. Maaned - uden Forhøjelse af Prisen. - Illustreret Bogkatalog sendes gratis.

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.



## — De har Ansvaret!

Togplanen skal overholdes til Punkt og Prikke — Kørslen skal foregaa støt og sikkert — Driften skal gennemføres med den største Økonomi — og alt dette er Personalet ansvarlig for!

Benyt derfor GARGOYLE VACLORY OIL paa alle Motorvogne med Benzinmotor og GARGOYLE VACME OIL B paa alle med Dieselmotor! Saa har De givet Motoren den bedste Beskyttelse, og De kan regne med den største Driftsikkerhed og den mest økonomiske Drift!



**GARGOYLE OLIER**  
 VACUUM OIL COMPANY A/S

**RIBE FUNKIS KAMIN**  
 er emailleret og leveres i en af følgende smukke klare Farver:  
**RØD · GRØN BRUN · SORT**  
 og forskellige marmorerede  
PATENTBESKYTTET FORLANG BROCHURE

Kan efter Ordre forsynes med indbygget Kedel for Centralvarme  
**1/3 RIBE JERNSTØBERI**

### Helsingør Vin-Kompagni.

Udsøgte Vine og Spirituosa.  
 Telefon 929.

Støt vore Averterende.

### Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:  
**15 Njalsgade 15**  
 København  
 Telef. 4015. Telef. 4015



### GUMMIVARER

Modersprøjer, Pessarier. Bog om Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Ekspeditionsomkostninger.

Amk. Gummi Industri, Vesterg. 3 Kbhvn. K.

**Fandt** Du et morsomt Sted?

„Ja“, Trekanten, Viktoriagade 7

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

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:  
 Vestre Boulevard 45, København V.  
 Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10-4.  
 Postkonto 20 541.

**Steenstoff — Skotøj**

Køb danske Varer!

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

**NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S**

**Kaffe er bedst!**

Forlang den hos Deres Købmand.



**RICHARD LEHN**

I. Kl. Herreekviperings - Telef. 68

**Nyborg Herregaardsmejeri.**

Tlf. 79

**Fineste Mejeriprodukter!**

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

GAA TIL

**WILDE**

saa gaar De ikke forkert.

**FORLANG KAFFE**

fra P. M. BRUUN's Kaffersteri.  
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

**KJOLER OG OVERTØJ**

**DREVSEN & NELLEMANN**

Isenkram-, Støbegods-,  
Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.  
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

**NYBORG KULIMPORT**

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

**P. MADSENS Sparekassen**

**Slagterforretning,**

Nørrehus, Nørregade 34.

Telf. 403.

Telf. 403.

for

**NYBORG BY  
OG OMEGN**

**C. F. SCHALBURG**

FORNEMME

VELLAGREDE

\*\*\*\*\* Aktieselskab \*\*\*\*\*

Grundlagt 7. Juni 1817.

**KVALITETER**

**Nyborg Dampvaskeri**

Telefon 54

**Husk!**

**Ellen Hansen**

Modeforretning  
Minka Jensens Eff.

Nørregade 10 - Telef. 594

**Jydske Strikkeriers Udsalg.**

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

**Alt i Trikotage.**

**Nyborg Læderhandel**

v. Th. Hansen,  
Nørregade 25.

Alt i udskåret Læder og  
Skomagerartikler til  
billigste Priser.

**Hotel Royal**

Koncert & Solistopræden

Østervemb

**LILLE-KONGEGADES KIOSK**

Abonnement paa alle Ugeblade  
Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 464

A. IVERSEN

**Hansen & Hansen**

STATSAUT. ELEKTRISKE  
INSTALLATØRER

Tlf. 366 Kongegade 12 Tlf. 882



Den livsvigtige Kalk i FOSKA  
er gratis.

**C. Knackstredt**

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur.

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksløje,  
derfor billigste Priser.

**Strandvejens  
Kød- og Paalægsforretn.**

J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

**Husk**

**Karl Rosenbecks**

Bageri & Conditori.

Tlf. 180. Knudshovedvej. Tlf. 180.  
Brødet bringes overalt i Byen.

Støt vore Annoncører!

**BIL-KØRSEL 782**  
TROMLE  
Telef. Nyborg

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

Kakkelejerne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

**CAFE FÆRGEGAARDEN**

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.