



Nº 13

5. Juli 1937

37. Aargang

NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUNDS KONGRES

Nordisk Lokomotivmands Forbund afholdt i Dagene den 14., 15. og 16. Juni sin femtende Kongres. Disse Kongresser skifter som bekendt mellem de tre skandinaviske Lande, i Aar holdtes den i Oslo, i Ingeniørernes Hus.

Deltagelsen var større end nogensinde tidligere; ca. 600 Personer var til Stede ved Aabningshøjtideligheden, der var meget stemningsfuld, hvilket i øvrigt altid har været Tilfældet ved N. L. F.s Kongresser.

Forbundets Præsident, Rob. Lund, Norge, aabnede Kongressen med et hjerteligt Velkommen saavel til de Repræsentanter, der skulde behandle de faglige Spørgsmaal paa Kongressen, som til de mange Kammerater med Damer, der havde anmeldt deres Deltagelse. I denne Tid, hvor der omkring i Verden er saa megen Uro, er det en Tilfredsstillelse at se Nordens Lokomotivmænd og deres Damer saa kraftigt manifestere Samhørigheden og Sammenholdets Betydning. Denne burde ikke blot opretholdes, men yderligere bestyrkes til Gavn for de Samfund, vi tilhører.

Arrangementsudvalget havde haabet i Forbindelse med Kongressen at kunne foranstalte en samlet Udflugt til Højfjældet, f. Eks. til Finse, men dette havde maattet opgives.

Derefter bragte A. Borgstedt, Sverige, Soph. Jensen og N. Th. Brix, Danmark, samt Th. Narvestad, Norge, Kongressen Hilsener fra hver af de tilsluttede Organisationer. L. Buland bragte en Hilsen fra Nordisk Jernbanemand Union, og E. Långholm, Finland, overbragte det finske Lokomotivmandsforbunds Hilsener.

Samtlige Talere blev hjertelig hyldet af den store Forsamling og ind mellem Talerne blev de respektive Landes Nationalsange samt Socialistmarchen og Internationale afsunget under Orkesterledsagelse.

Kongressen fik derefter Besøg af den engelske Jernbanedronning for 1937. Som bekendt vælger de engelske Jernbanemænd i Forbindelse med Kooperationen hvert Aar en ung Pige til »Jernbanedronning«. Ledsaget af en Sekretær rejser denne »Dronning« saa ud til et eller andet fremmed Land — et nyt Land hvert Aar — for dér at blive modtaget af Jernbanepersonalets og Kooperationens Sammenlutninger samt forskellige Autoriteter. Naar hun atter kommer hjem til England, berejses dette Land; der holdes i de forskellige Byer Møder med Taler om Fred og Forstaaelse blandt Folkene. Det hele er saaledes tænkt som et Arbejde i Fredens og den internationale Fordrageligheds Tegn, og da netop den store Deltagelse i vore nordiske Lokomotivmandskongresser er et Udslag af Samfølelse og Samhørighed, var det meget à propos, at den engelske Jernbanedronning for indeværende Aar, hvor Rejsen er lagt til Norge, besøgte Kongressen. Hendes Ankomst var, som man siger, uden for Programmet, og da hun i sit Dronningeskud skred op igennem Salen, blev hun modtaget med stormende Velkomsthilsener. Th. Narvestad bød hende og hendes Ledsager Velkommen. Efter at »Dronningen« havde oplæst sit Budskab fra de engelske Lokomotivmænd, og Sekretær Neilson havde fremsat

nogle supplerende Oplysninger, fik hun overrakt en smuk Buket Blomster med Baand i de norske, svenske og danske Farver.

Efter denne festlige Indledning begyndte de egentlige Kongresforhandlinger — over hvilke der til sin Tid udsendes en fyldigere Protokol — i samme Bygning, men i et mindre Lokale.

Mandaterne godkendtes ved Navneopraab.

Til Dirigenter valgtes: Rob. Lund, Norge, Ekberg, Sverige, og G. O. F. Lund, Danmark; til Sekretærer valgtes: Sandaker, Norge, Sjøberg, Sverige, og E. Kuhn, Danmark, med Stadthelm som Generalsekretær.

Beretning over Sekretariatets Virksomhed samt Regnskab for Administrationsfonden godkendtes.

Forbundets Medlemsantal er i den 3-aarige Kongresperiode gaaet ned med 80 Mand, hvilket skyldes Personalenedgang i Sverige. Det samlede Medlemstal pr. 1. Januar 1937 var 8284. N. L. F.s samlede Reservefond udgjorde pr. 1. Januar d. A. Kr. 546 365,00 fordelt paa de fire tilsluttede Organisationer; heraf tilhører Størsteparten naturligvis vor svenske Broderorganisation, som tæller over Halvdelen af N. L. F.s Medlemmer.

Af de fra de forskellige Lande aflagte Beretninger*) om Lønforholdene fremgik det, at de norske Jernbanemænd skal have ny Lønningslov fra og med den 1. Juli i Aar.

Lokomotivførerne er rykket en Lønklasse op, Lokomotivfyrbøderne har faaet hvert af deres Alderstillæg forbedret med 25 Kr., og Aspiranterne, som i Norge er maanedslønnede, har faaet et Alderstillæg mere end hidtil; dette er dog af underordnet Betydning, da det først skal opnaas efter 17 Aars Tjeneste, og selv om Aspiranterne undertiden gaar mange Aar i Norge, saa er det dog ikke normalt, at de skal være 17 Aar om at blive Lokomotivfyrbødere.

I Sverige beskæftiger en Kommission sig for Tiden med Forberedelse af en ny Lønningslov, der var ventet færdig i Aar. Da dette ikke blev Tilfældet, har Personalet faaet en midlertidig Hjælp i Form af et vist Tillæg pr. Barn.

Ved Privatbanerne i Danmark er det ikke lykkedes Personalet at komme bort fra den »midlertidige« Bestemmelse om, at Lønninger-

ne er 3 pCt. lavere end ved Statsbanerne, Reguleringstillæget 2 pCt. lavere, og Pensionsbidraget 1 pCt. højere. Under Hensyn til, at Motorførerne af 2. Grad som Regel er ene Mand i de Tog, de fremfører, og saaledes maa udføre 3 forskellige Hverv — Motorfører, Togfører og Postpakmester — er det dog lykkedes vore Privatbanekolleger at faa Slutlønnen for Motorførere II ansat til 3150 Kr.

Med Hensyn til Tjenestetiden oplystes det, at der for nylig er udsendt nye Tjenestetidsregler i Norge, og et Udvalg er beskæftiget med en Gennemgang af de forskellige Ture. I disse Regler er det bl. a. foreskrevet, at den længste sammenhængende Tjenestetid som Regel ikke maa være over 12 Timer, og at der i Almindelighed skal gives Personalet 10 samlede Hviletimer i Døgnet, men disse kan dog under visse Forhold indskrænkes til 7 Timer, f. Eks. naar en rationel Fordeling af Tjenesten kræver det. Raadighed ved Depot regnes for $\frac{1}{5}$ Tjeneste, Raadighed i Hjemmet for $\frac{1}{4}$ og Passagerrejser for $\frac{1}{2}$ Tjeneste. Paa fremmed Depot regnes tjenestefri Ophold paa mindre end 4 Timer for $\frac{1}{4}$ Tjeneste; ved effektiv Tjeneste mellem Kl. 21—6.00 regnes hver Time for $1\frac{1}{4}$ Time, og der findes en Bestemmelse om, at særlig anstrengende Tjeneste ogsaa om Dagen kan regnes til en højere Værdi end 1 Time pr. Tjenestetime. Der regnes med, at den gennemsnitlige Tjeneste for Lokomotivpersonalet i Norge ligger paa 194 Timer pr. Maaned.

I Sverige findes der ogsaa en Bestemmelse om, at Maanedsnormen kan nedsættes ved særlig anstrengende Tjeneste. En Embedsmand havde ment at burde rationalisere paa dette Omraade, og paatænkte at udskyde en Del af de Tjenester, der hidtil var blevet regnet for særlig anstrengende. Organisationen greb saa ind og krævede Forbedringer i Tjenestetidsreglerne. Administrationen meddelte da, at der ikke var paatænkt Forandringer i den hidtidige Fortolkningsform med Hensyn til Begrebet »anstrengende Tjeneste«. Der var saaledes ikke i Kongresperioden sket Ændringer i de svenske Tjenestetidsregler, og Tjenesten regnes for gennemsnitlig at være 193 Timer pr. Maaned.

Hvad angaar Betjeningen af Lokomotiver og Motorvogne oplyste de svenske Repræsentanter, at der for saa vidt ikke er sket Forandringer i selve Systemet om, for hvilke Tog

*) Vore egne Forhold omtales ikke her, da de forudsættes tilstrækkeligt bekendt.

Lokomotivet eller Motorvognen skal være eenmandsbetjent; men der viser sig dog en stigende Forstaaelse af, at der af Sikkerhedshensyn bør være 2 Mand paa Lokomotivet eller Motorvognen, og at den ene af disse, Lokomotivfyrbøderen, saa maa paatage sig Billettering o. l. i Toget. De forskellige Motorlokomotiver og -Vogne er opdelt i 4 Grupper: Motorlokomotiver, Motorvogne af I Klasse, Motorvogne af II Klasse og Skinneomnibusser. Til de 3 førstnævnte Typer anvendes Lokomotivpersonale, til den sidstnævnte Gruppe anvendes som Regel Personale af andre Kategorier. (Se i øvrigt en udførlig Redegørelse om dette Forhold i D. L. T. for 20. Maj 1936.)

I Norge, hvor man endnu ikke har ret megen Motordrift, har det hidtil været saaledes, at Halvdelen af Motorvognene var betjent af Lokomotivførere og Resten af Lokomotivfyrbødere; men det er nu lykkedes at faa Lokomotivførere paa alle Motorvognene.

Af de aflagte Beretninger fremgik det endvidere, at man i Norge er i Gang med en Modernisering af Uddannelsesreglerne, medens Administrationen i Sverige yder en vis Modstand mod saadanne Forandringer i de dér gældende Bestemmelser om Lokomotivpersonalets Uddannelse, at den kan blive tidssvarende.

Ved de danske Privatbaner ordnes Forholdet paa den Maade, at naar denne eller hin Bane ønsker at købe en Motorvogn og har bestilt en saadan, saa sendes nogle af Lokomotivpersonalet hen paa den Fabrik, hvor Motorvognen bygges, og faar paa den Maade et indgaaende praktisk Kendskab til Motorens Indretning. Et af Organisationens gentagende fremsat Krav om et supplerende Kursus, særlig med Hensyn til den elektriske Installation, paa Teknologisk Institut, har Privatbanerne hidtil afslaaet.

Paa Kongressen vedtoges en Ændring af § 5 i N. L. F.s Vedtægter. Ifølge denne Paragraf er Organisationerne forpligtede til at yde Understøttelse til en tilsluttet Organisation, som er ude i Konflikt, og denne Bestemmelse har gennem Aarene været i Anvendelse flere Gange. Der skal jo imidlertid en Bestemmelse om, *hvornaar* de tilsluttede Organisationer skal begynde at betale Konfliktbidrag. Hidtil har det været saaledes, at Sekretariatet i saa Henseende traf Bestemmelse, naar en Konflikt var aner-

kendt og umiddelbart forestaaende. Dette er nu ændret, idet Kongressen vedtog et af Sekretariatet stillet Forslag gaaende ud paa, at der fra og med den 8. Konflikt dag ydes en i Konflikt værende Organisation en Understøttelse paa 3 Kr. pr. Dag for hvert Medlem, som berøres af Konflikten. Det overlades fremdeles de enkelte Organisationer selv at bestemme, om de vil betale de i Konflikt værende Medlemmer Understøttelse fra den første Dag eller efter en vis Karenstids Forløb, men fra 8. Dagen faar den vedkommende Organisation altsaa Konfliktunderstøttelse fra N. L. F.

Til Behandling paa Kongressen forelaa endvidere et Forslag om helt at afskaffe Kongresserne i N. L. F. Forbundet skulde som hidtil ledes af et Sekretariat med Præsidium skiftende i de 3 Lande, men der skulde ikke være nogen højere kompetent Forsamling end Sekretariatet. Forslaget blev fraaadt fra norsk og dansk Side. Efter en lang Debat vedtoges det at henvises Spørgsmaalet til Sekretariatet, som inden næste Kongres undersøger Mulighederne for at gennemføre visse Besparelser uden dog at unnlade Afholdelse af Kongresserne.

Efter Tur overflyttedes N. L. F.s Præsidium i de kommende 3 Aar til Danmark. Soph. Jensen valgtes til Præsident, og E. Kuhn til Sekretær. S. Suneson og L. P. Vorborg valgtes til Revisorer.

Det vedtoges at afholde næste Kongres i Danmark; Stedet overlodes det den danske Afdeling selv at bestemme.

I Forbindelse med Kongressen var der arrangeret en Udflugt til Sarpsfossen og et Besøg i de ved denne Fos liggende mægtige Papir- og Cellulosefabrikker, der beskæftiger ca. 2500 Arbejdere. Vejrguderne var imidlertid i daarligt Lune den paagældende Dag; det regnede det meste af Dagen, og det satte sit Præg paa Stemningen. Trods dette knyttedes der imidlertid under Kongresdagene adskillige Ven-skaber mellem danske, norske og svenske Kolleger, og Kongressens Repræsentanter samt det store Antal Deltagere, hvoraf ca. 350 danske, skiltes med gode Erindringer og med en fast Følelse af de skandinaviske Lokomotivmænds Samhørighed.

FÆRRE FRIBOLIGER FOR STATS- TJENESTEMÆND?

Undersøgelse af Tjenesteboligspørgsmaalet.

Statsregnskabsraadet har gjort Finansministeriet opmærksom paa, at der med Hensyn til Tjenesteboliger findes højst uensartede Bestemmelser inden for Statens forskellige Styrelsesgrene. Det er derfor henstillet, at der tilvejebringes en vis Ensartethed i saa Henseende.

I den Anledning har Finansministeren bebudet at ville nedsætte et Udvalg, og han har bl. a. anmodet vor Centralorganisation om at udpege en Repræsentant til dette Udvalg. Hertil er udpeget Forretningsfører Ch. Petersen, som i et tidligere Udvalg, nemlig vedrørende Statsbanernes Lejeboliger, har beskæftiget sig meget med Boligspørgsmaalet.

Som naturligt er, har Dagspressen faaet Nys om det foran omtalte og refererer ogsaa fuldstændigt rigtigt, at der skal nedsættes et Udvalg til at undersøge Spørgsmaalet om Tjenesteboligerne. Det har derfor vakt adskillig Forbavselse hos Tjenestemændene Landet over at se i hvert Fald visse Dele af Pressen give Udtryk for, at Tjenesteboligerne regnes for at være Friboliger, idet nogle Artikler har haft samme Overskrift som nærværende.

Da Tjenesteboligerne saa langt fra er Friboliger, maa det beklages, at Pressen, omend uvidende, saaledes er medvirkende til at bibringe Offentligheden det Indtryk, at en større eller mindre Del af Tjenestemændene har Friboliger. Naar et af de konservative Blade f. Eks. skriver: »Det ventes almindeligvis, at Adgangen til Erhvervelse af Friboliger skal indskrænkes kraftigt«, er det da klart, at Offentligheden maa faa det Indtryk, at et stort Antal Tjenestemænd har Fribolig, og det er der vel overhovedet ingen som har; vi synes derfor, det vilde være paa sin Plads, at Dagspressen nu retlede Publikum paa dette Omraade.

KONGRES I HOLLAND

Det hollandske Jernbaneforbund, der som bekendt er en Enhedsorganisation, d. v. s. en Organisation, som omfatter alle Kategorier, afholdt ordinær Kongres i Utrecht d. 27., 28. og 29. Maj d. A.

Som sædvanlig var der indbudt en Del Repræsentanter fra samarbejdende Organisatio-

ner, og det var ikke saa faa Gæster, som var til Stede. Repræsenteret var saaledes: De samvirkende Fagforbund i Holland (Kupers og v. Dugteren), det hollandske Transportarbejderforbund (Kievit og Laan), de hollandske Jernbanemænds Kvindeklub (Frueerne de Vries og Hartman), I. T. F. (N. Nathans), Frankrigs — (Liaud og Semard), Belgiens — (de Bruyn og Maes), Svejts — (Staehli), og Luxemburgs — (Schilling og Schiltz) Jernbaneforbund, der alle er Enhedsorganisationer, samt det engelske Lokomotivmandsforbund (Hawkins), vor Organisation (Soph. Jensen og E. Kuhn) og Forbundet af Sporvejspersonale i Belgien (v. Ballaer).

Dagen for Kongressen var der Valg til det hollandske Folketing. Socialdemokratiet vandt et Mandat, og Nationalsocialisterne led et mægtigt Nederlag, idet deres Stemmer gik ned med ca. 40 pCt. Det er derfor let at forstaa, at Kongressens Repræsentanter gik med godt Humør til de forestaaende Drøftelser. Desuden foretoges der paa den første Kongresdag Valg til Landstinget. Men da dette sker ved indirekte Valg, nemlig gennem Amsraad m. v., medførte det ikke nogen egentlig Valgstemning; Resultatet var paa Forhaand givet. Formanden for det hollandske Jernbaneforbund, P. Moltmaker, genvalgtes til Medlem af Landstinget og Sekretæren, v. Braambeek, til Medlem af Folketinget.

Som det forudsættes bekendt, er Organisationerne i Holland opdelt paa samme Maade, som Tilfældet indtil Omvæltningen i Tyskland. Østrig m. fl. Steder har været i alle de sydlige Lande; d. v. s., at der af Jernbaneorganisationer findes baade en socialdemokratisk, en katolsk-kristelig, en protestantisk-kristelig, en »neutral« og en Organisation for højere Embedsmænd. Den socialdemokratiske Organisation er dog langt den største, idet den har flere Medlemmer end de andre Organisationer til sammen.

Som Følge deraf er Organisationsarbejdet ogsaa i højere Grad præget af Politik, end Tilfældet er her hos os. Formandens Beretning var i det væsentlige en udtømmende Oversigt over de politiske og økonomiske Forhold, og hvad der har Forbindelse dermed. Heller ikke Banerne i Holland har nogen gunstig Stilling; de trænges baade af Automobilkonkurrencen og af Fragtsejladsen paa de mange Floder og Kanaler. Banerne har i nogle Aar givet Un-

derskud, som Staten har maattet dække, i 1935 ca. 100 Millioner Kroner. Der er fornylig vedtaget en Reorganiseringsslov, i Følge hvilken Staten skal tilskyde ca. 10 Mill. Gylden (ca. 25 Mill. Kr.) om Aaret til Banerne.

Paa Forbundets sidste ordinære Kongres blev det vedtaget at vælge et Repræsentantskab som Mellemed mellem Medlemmerne og Hovedbestyrelsen. Det viste sig, at denne nye Ordning aflastede Kongressen betydeligt, og der udtaltes fra flere Sider Tilfredshed med den Maade, hvorpaa Nyordningen havde virket.

Saa vel den af Formanden aflagte Beretning om de politiske Forhold som Sekretærens Beretning, der omfattede det mere organisatoriske, blev godkendt uden nogen videre Debat. Det samme var Tilfældet med Hovedkassererens Beretning, der viste, at Formuen den 31. December 1936 udgjorde 897.000,00 Gylden (ca. 2¼ Mill. Kr.).

Til Behandling paa Kongressen forelaa en Del Forslag vedrørende Lønningsforhold, Tjenestetidsforhold m. v. De henvistes alle til Hovedbestyrelsens videre Overvejelse og Behandling. Endvidere paalagdes det Hovedbestyrelsen fortsat at arbejde paa en Sammenslutning med de ikke-kristelige Organisationer. Med Hensyn til Pensionerne er Forholdet det, at der i Holland findes en Pensionsfond, hvoraf Pensionerne udredes. Denne Fond har ganske vist en meget stor Formue, men i de senere Aar er Formuen alligevel ikke vokset saa meget, som den efter forsikringstekniske Beregninger skulde; Pensionerne er derfor blevet nedsat med gennemsnitlig 10 pCt. Kongressen drøftede naturligvis Spørgsmaalet om muligt at kunne skabe Forbedringer i Pensionsfondens Forhold, saa Pensionerne atter kunde udbetales med den fulde Størrelse.

En Del Forslag vedrørende indreorganisatoriske Forhold henvistes til Repræsentantskabet.

Samtidig med Kongressen holdt Forbundets Formand 25 Aars Jubilæum som Formand. Under Hensyn hertil formede den ene af Aftenene sig som en Hyldestaften for ham. Sammen med Hustru og Børn var han placeret paa Scenen i den store Koncertsal i Forbundets Ejendom, hvor ogsaa det i Dagens Anledning indløbne Væld af Blomsterhilsener var anbragt, og hvorfra endvidere Gratulanterne overbragte Jubilaren deres Lykønskninger. Til Stede var

ikke alene Kongressens Repræsentanter og Repræsentanter for Organisationer, men tillige fra Partiet, fra Rigsdagen, fra Banernes Generaldirektion og fra forskellige Institutioner. Der holdtes en lang Række Taler, og Størstedelen af Gratulanterne overrakte Moltmaker Erindringsgaver. Fra sit eget Forbunds Medlemmer modtog han en Pengegave til en Ferie; fra vor Organisation fik han en Vase af kongeligt Porcelæn. Uanset at vi naturligvis ikke kan komme ind paa alle de Taler, som blev holdt ved denne Lejlighed, vil vi dog berøre en af dem: Personalet ved de hollandske Baner har et Personaleraad, hvori de forskellige foran omtalte Organisationer er repræsenteret; den socialdemokratiske Organisation har 3 Repræsentanter. Da P. Moltmaker er Raadets Formand, havde dets Medlemmer ogsaa ønsket at bringe ham deres Lykønskning og en Gave. Personaleraadets Ordfører ved denne Lejlighed var en Repræsentant fra en »kristelig« Organisation, altsaa en Organisation, der modarbejder den socialdemokratiske Organisation. Til Trods herfor bemærkede den paagældende imidlertid, at det ikke alene var det hollandske Jernbaneforbunds Medlemmer, som skyldte Jubilaren Tak, *alle* Jernbanemænd i Holland havde Anledning til at være taknemmelige overfor Moltmaker; thi han havde gavnet dem meget. (Efter vor Mening maatte Konsekvensen af en saa anbefalende Tale da være, at den paagældende Taler, som indsaa, hvem der havde gavnet de hollandske Jernbanemænd, straks indmeldte sig i den socialdemokratiske Organisation.)

Moltmaker genvalgte uden Modkandidat til Formand. Som Følge af at et af Forretningsudvalgets Medlemmer havde trukket sig tilbage paa Grund af Alder, var der en Plads ledig i dette Udvalg. Hertil valgtes Forbundets Kontorchef, der vel ikke er Jernbanemand, men har arbejdet med en saadan Dygtighed i Organisationens Tjeneste, at han for nogen Tid siden blev indvalgt i Repræsentantskabet med fuld Stemmeret, og nu fik han altsaa ogsaa Stemmeret i Forretningsudvalget; selve Udvalgets Møder har han længe deltaget i. Alle de øvrige afgaaende Forretningsudvalgsmedlemmer og Hovedbestyrelsesmedlemmer blev genvalgt. Hovedbestyrelsesmedlemmerne er automatisk Formænd for de forskellige Faggrupper (Kategorigrupper), af hvilke der findes 10.

Ogsaa Medlemmerne til Voldgiftsretten genvalgte; endvidere genvalgte Formanden, Sekretæren og Næstformanden til Medlemmer af Personaleraadet.

Kongressen sluttede allerede paa Andendagen Kl. ca. 18, og Trediedagen blev benyttet til en Udflugt for den samlede Kongres. Der rejstes med Særtog til Amsterdam, som blev beset ved en Rundtur i Turistautomobiler, derefter gik Turen med Damper tilbage til Utrecht.

Fra alle Gæsternes Side udtaltes der Anerkendelse over den udmærkede kammeratlige Tone, den Forstaaelse og den gensidige Tillid som prægede hele Kongressen, et Forhold, som opmuntrer Ledelsen til de kommende Opgaver.

STØBEJERNSPAKNINGER I STEMPELSTANGSPAKDAASER

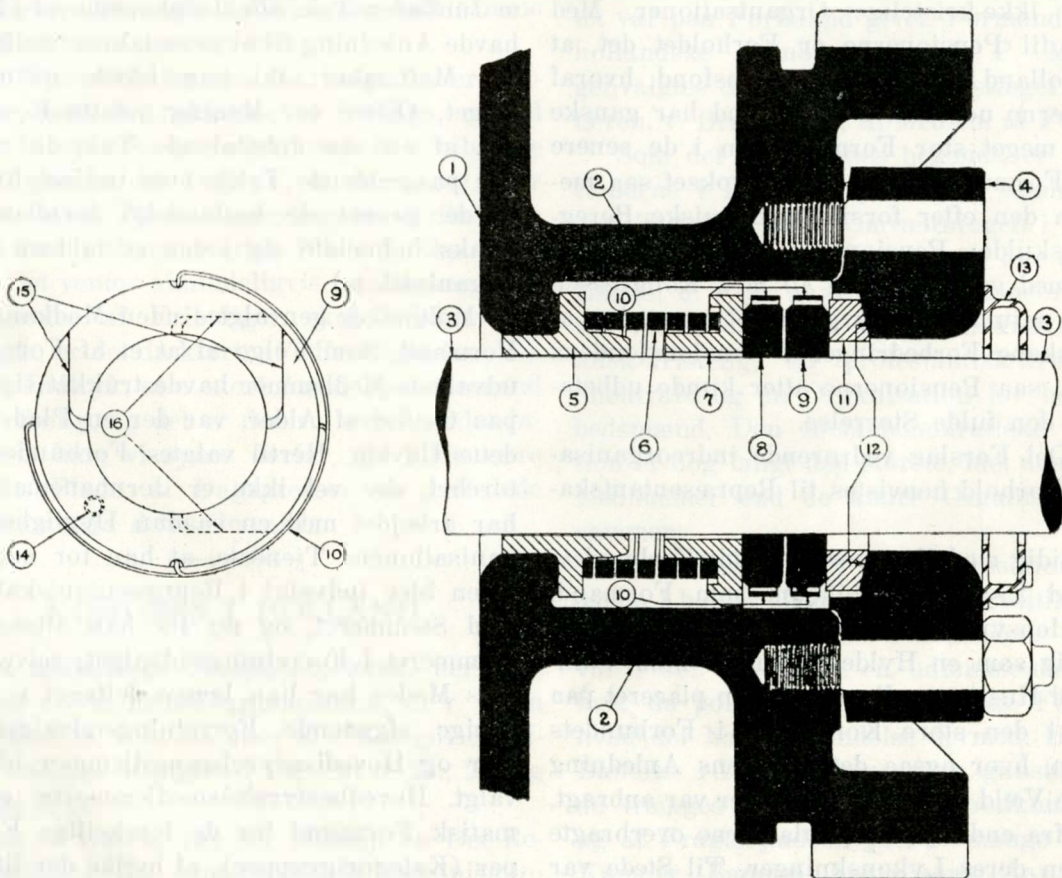
Paa nye engelske Standard-Lokomotiver og flere andre bruges nu ifølge engelske Lokomotivfabriker Pakringe af Støbejern. De har paa Lokomotiver med overhededt Damp vist sig at være et udmærket Pakningsmateriale, da det er saa haardt og ikke paavirkes særligt af Slid og de skiftende Temperaturer, naar der tilføres en passende Mængde Smørelie. Støbejernspakningerne er imidlertid skøre og maa

derfor sikres imod Stød og Spændinger, som hurtigt vil knække dem.

Den almindelige Konstruktion af Pakdaasen ses paa hosstaaende Tegning. Pakringene, hvoraf der er to, 8 og 9, har rektangulært Tværsnit, og er hver for sig med to parallelle Snit, 15 og 16, delt i to Halvdele. En flad Staal-fjeder, 10, omslutter hver Pakring, idet den med en skarp Ombøjning paa Enderne af Fjederen griber ind i hver Halvdel og tvinger dem til at slutte om Stempelstangen, 3. En Stift, 14, hindrer, at Pakringene drejer sig i Forhold til hinanden. Pakringene holdes paa Plads af en mellem Grundbøsningen, 5, og Trykbøsningen, 7, indspændt Fjeder, 6, som trykker disse imod Bronceringen, 11, hvorved der opnaas Tæthed mellem Pakringen, 9, Bronceringen, 11, og Stopbøsningen, 4, (Pakdaasens Dæksel). Grund- og Trykbøsningen samt Ringen, 11, er af Bronze, Bøsningen, 7, og Ringen, 11, er holdt i saadanne udvendige og indvendige Diametre, at de indenfor en vis Grænse giver Plads for Stempelstangens Vibrationer under Gangen, som fremkommer af Slid paa Krydshoved og Linealen. Under Dampslaget gaar Dampen ind i Pakdaasen og udvirker sammen med Fjederens Tæthed omkring Stempelstangen, 3, og imod Stopbøsningen, 4.

For Støbejernspakringe er Smøringen af meget stor Betydning, thi saafremt den svigter, bliver ikke blot Pakringene ødelagt, men Stempelstangen bliver revet af det haarde Støbejern. Det er derfor nødvendigt, at der fra Oliepumpen føres Smørerør til Stempelstangen.

F. Spøer.



HVAD ER ET LYNTOG?

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

Trevognslyntog.

Af Trevognssæt maa først og fremmest nævnes D. S. B.s 4 Lyntog.

I Holland findes 40 Tripleenheder.

I Tyskland er der i Øjeblikket fire saadanne i Drift og 13 under Konstruktion. Dertil kommer nogle Trevognsenheder til Ruhr-eksprestrafikken.

I Frankrig forefindes Nordbaneselskabet 218 Trevognsenheder samt Statsbanernes 3 Renault Lyntog og Alsac—Lorraine Selskabets Trevogns-Bugattine.

I Belgien bruges 8 Trevognslyntog.

I England er der af L. M. S. bestilt to Trevognstog. Italiens Statsbaner ejer 9 saadanne og anskaffer snart flere.

Czechoslovakiets Statsbaner har bestilt to Trevognstog.

I Ungarn har »Ganz« nu to Trevognstog i Ordre, formodentlig fra Ungarns Statsbaner.

Endelig var Spaniens forskellige Jernbaneselskaber i Færd med at anskaffe Trevognslyntog, dels med tyske Motorer, dels med danske Frichs Motorer (2 Tog).

Fra Rusland forlyder ogsaa Rygter om Motorlyntog, vistnok Trevognstog (som skal nedsætte Rejsetiden fra Moskva til Leningrad fra 10 til 6 Timer).

Fra fremmede Verdensdele bør af Trevognstog nævnes en japansk Type, der ikke er overvældende hurtig, samt en anden, endnu ikke færdigbygget overordentlig kraftig og hurtig japansk Type.

Af Trevognstog anvendes endelig en Del i U. S. A. Union Pacifics første Lyntog var saaledes et Trevognstog, som nu skal være forsynet med en fjerde Vogn.

Ogsaa Burlington—Quing Jernbanens første »Zephyr«-Lyntog var et Trevognstog, som nu er ombygget til et Firevognstog. De to lignende »Twin Zephyr« var i alt Fald oprindelig Trevognstog.

Boston—Maine Jernbanen ejer et lignende Trevognslyntog og bygger vistnok to til.

New York—New Hoven and Hartford Banens Trevognslyntog er af noget afvigende Type.

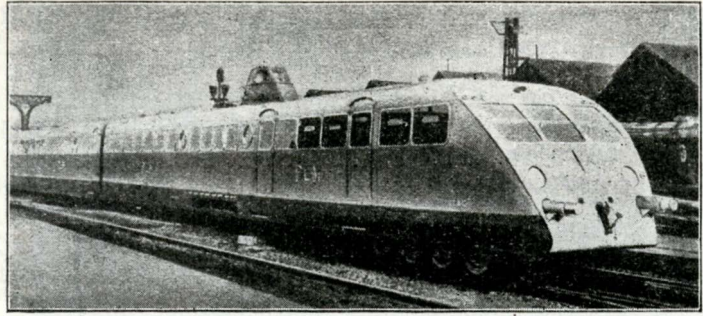


Fig. 24.

En af Bugattis Dobbeltvogne. Nu bygges der endog Trevogns-»Bugattiner« — formodentlig med 48 Hjul af Hensyn til det lave Akseltryk, der muliggør hurtig Lyntogs fart selv paa ret svagt byggede Jernbaner. (Fot.: »Prager Presse«).

Golf-Mobile—Northern Jernbanens to Lyntog køres endog dels som Trevognstog og dels som Firevognstog.

Firevognslyntog.

Af saadanne forefindes følgende færdige eller beordrede Dieseltog:

Danmark anskaffer 4 Firevognstog.

Spanien har beordret 4 Firevognsenheder.

Tyskland bygger 2 Firevognstog med Motoranlægget samlet i den ene Vogn.

Manchuriet ejer 6 Firevogns-Strømliniedieseltog.

Fra U. S. A. maa nævnes Golf-Mobile—Northernbanens to omtalte Tog.

Dertil kommer Union Pacifics nævnte Tog samt Burlington Banens Zephyrtog, hvis Antal (Firevognstogene) nu er 4, saafremt de tre oprindelige Trevognstog alle er ombygget.

Fremdeles har Chicago—Rock Island—Pacific-Banen beordret fire Firevognslyntog.

Endvidere har Ceylons Jernbaner 3 Firevognstog under Bygning i England.

Sau Poola Banen i Brasilien har to Firevognstog i Ordre i England og besidder i Forvejen et ikke saa lyntogspræget Firevognstog.

Uruguay har 5 større Lyntog i Ordre i Europa — antagelig Firevognsenheder.

New South Wales' Jernbaner (Australien) har ogsaa 5 større Lyntog under Bygning; formodentlig drejer det sig om Firevognstog.

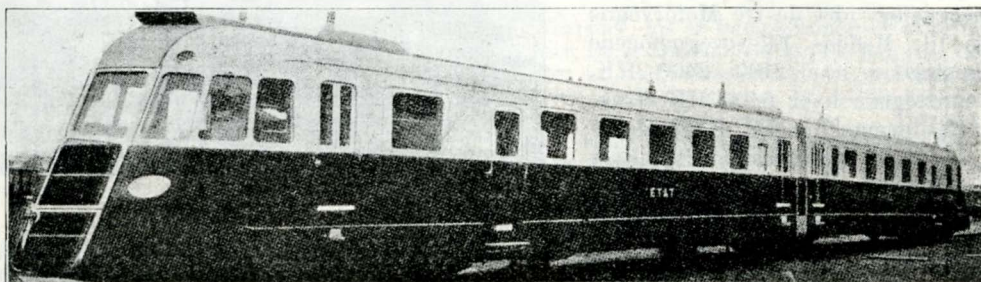


Fig. 25.

Fransk Renault-Tovognslyntog med dieselmekanisk Kraftanlæg; ca. 160 km Topfart. (Fot.: Svensk »Teknisk Tidsskrift«).

Flere andre Steder overvejes alvorligt Anskaffelse af Firevognslyntog — saaledes bl. a. i Norge.

Femvognslyntog.

Saadanne ejes af Illinois Central Jernbanen i U. S. A. Fremdeles har Chicago—Rock Islandbanen to Femvognstog under Bygning.

Seksvognslyntog.

Det forlyder, at det franske Nordbaneselskab i allerseneste Tid skal have bestilt et Seksvognslyntog.

I U. S. A. er Union Pacifics Seksvognslyntog forlængst ombygget til *Syvvognslyntog*.

Af *Syvvognslyntog* findes for Øjeblikket foruden dette to Syvvognstog tilhørende Chicago—St. Paul Jernbanen.

Større Lyntog har oftest mere eller mindre Karakter af at være Lokomotivtog. Det gælder iøvrigt praktisk taget alle U. S. A.s Tog.

Baltimore—Ohio Jernbanen anvendte et Lyntogslokomotiv for en strømlinieformet Vognstamme paa 6—8 Vogne.

Lokomotiverne er nu overladt til Datterselskabet Alton Banen, som bruger det for et 8 Vogns-Specialtog.

Samtidig har Baltimore Ohio—Banen iøvrigt bestilt to Dobbeltlokomotiver, hvis Halvdeler er omtrent Magen til det omtalte Lokomotiv. Et saadant Dobbeltlokomotiv bruges allerede af Atchison—Topeka—Santa Fé-Banen (Verdens hurtigste Tog); Vognstammen bestaar af 8—9 Vogne.

Denne sidste Jernbane har iøvrigt et komplet 8—9 Vognstog under Bygning.

Af Dieseltog med mere end 10 Vogne besidder Union Pacificbanen to, lidt forskellige Elleve Vognsenheder samt Tolvvognstog. De to forreste Vogne har delvis Karakter af at være Lokomotiver; de kan frakobles og udveksles. Et Reserve»lokomotiv« for disse fire Tog bør derfor ogsaa nævnes. — Ogsaa Burlington-Banen ejer to lignende Tolvvognstog.

Union-Pacific-Selskabet er nu gaaet et Skridt videre ved at bestille to komplette Syttenvognstog. De faar tre Lokomotivvogne, og Hjælpekraftanlægene findes samlet i en fjerde Vogn. Idet de to Ellevevognstog i samme Forbindelse som Benævnelsen Syttenvognstog angives at være Nivognstog, er de to Motorvogne ikke medregnet i sidste Tilfælde, hvorfor de store Tog sikkert bliver Tyvevognstog, idet de tre Motorvogne skal lægges til. Medens Ellevevognstogene og Tolvvognstogene har 2100—2400 HK. faar Tyvevognstogene hver 5400 HK. Lægges hertil Hjælpemaskinernes Kraftydelse, og regnes der med Meterhestekraft, bliver det til over 6000 HK. i eet enkelt Lyntog.

Maaske bør vi som næste Skridt forudse Bygningen af Lyntog til U. S. A.s transkontinentale Trafik med fire Lokomotivvogne, hver med 2400 HK. udviklet af to Hovedmotorer pr. Vogn — og med treakslede Bogier i Stedet for toakslede. Med Hjælpe-maskinerne i den femte Vogn faar Togene ialt

10 000 HK. og ialt maaske 25 Vogne og vil kunne gøre Turen fra Atlanterhavet til Stillehavet — godt 5 000 km paa 48—50 Timer.

Af udprægede Lyntogslokomotiver bygger P. L. M. i Frankrig to noget forskellige Dobbeltlokomotiver, hvert med 3800—4000—4400 HK. Medens de diesel-elektriske Lyntogslokomotiver eller Lokomotivvogne i U. S. A. alle udstyres med toakslede Bogier, bliver hver Halvdel af de franske Lyntogslokomotiver 2 C 2-koblet.

Et lignende Lokomotiv til mere moderat Fart, men paa en meget vanskeligere Rute, er beordret af Rumænien. Falder Forsøget heldigt ud, er det Hensigten at anskaffe yderligere 20 saadanne 4400 HK. Kæmpelokomotiver.

I Norge har Indførelsen af Diesellokomotivdrift paa Oslo—Bergen Banen længe været overvejet. Til de to Dageksprestog og de to Nateksprestog (eet i hver Retning) vil ni halve Dobbeltlokomotiver blive paakrævet. Nu har de norske Statsbaner endelig definitivt besluttet sig til at anskaffe et 3600—4000 HK. Dobbeltlokomotiv for at gennemføre dette System.

II. Elektriske Lyntog.

Til elektrisk Togtrafik paa Fjernruten anvendtes der tidligere næsten kun elektriske Lokomotiver for Vognstammer med de samme Vogne som i Persontrafikken.

I Løbet af det sidste Aars Tid er der imidlertid fremkommet en Række forskellige elektriske Lyntogstyper, strømlinieformede, elektriske Drivvogne, der i alle Henseender minder om Diesellyntogene. Deres Fremkomst er utvivlsomt inspireret af Dieseleksprestogenes Succes, og de er for en stor Del udviklet af disse og paa Grundlag af den Erfaring, man har høstet — især med de hurtige, strømlinieformede dieselelektriske Fjernlyntog.

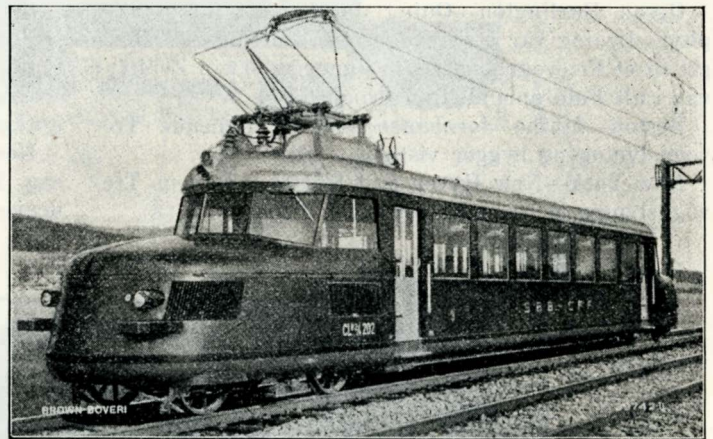


Fig. 26.

Schweizisk elektrisk Eenvognslyntog. To saadanne er leveret i 1935 og fire til er nu under Bygning. Desuden har Forbundsbanerne to elektriske Trevognslyntog under Bygning. — Foruden de to helt elektriske Vogne med Strømaftagere til Luftledningerne er der bygget to andre smaa Lyntog og omtrent ganske Magen til, bortset fra at de er forsynet med en Dieselmotor (mekanisk Kraftoverføring). (Fot.: »Brown Boveri Mitteilungen«).

Eenvognstog.

Af saadanne elektriske Fjernlyntog er der fornylig bygget nogle meget hurtige Enheder i Østrig.

I Schweiz er der færdigbygget 2, og desuden har de schweiziske Forbundsbaner 4 andre af samme Type under Bygning

I Italien bygges for Øjeblikket 24 eller 25 meget hurtige elektriske Eenvognsfjernetog.

Desuden bygges der for Tiden 74 Eenvognslyntog i Holland.

Dobbeltvogne.

Af saadanne bygges der nu 20 Enheder i Frankrig. Det er her af Interesse at bemærke, at de bygges af rustfrit Staal efter amerikansk Licens (Budd), ligesom det iøvrigt er Tilfældet med en Del af Italiens nye, elektriske Tog og Motortog (Piaggio). I Vognkonstruktionen afviger de derfor en Del fra den i Europa gængse Praksis.

I Holland findes der 8 elektriske Tovognslyntog.

I Tyskland byggedes sidste Aar 3 meget hurtige Dobbeltvogne, sikkert de hurtigste elektriske Tog i Verden (de er konstrueret for 160 km Planhastighed). Desuden byggedes der 28 strømlinieformede Dobbeltvogne til mere moderat Kørehastighed. Til disse anskaffedes iøvrigt 48 Bivogne eller Styrevogne til Brug som Supplement ved stor Trafikintensitet. Disse Tog er beregnet for 120 km Fart.

Trevognstog

I Øjeblikket har de tyske Rigsbaner 13 strømlinieformede, elektriske Trevognslyntog under Bygning, der ligesom de ovennævnte Tovognstog er beregnet for 120 km Planhastighed (ligesom de danske Diesellyntog). Desuden bygges der 2 eller 3 meget hurtige Trevognstog for 160 km Hastighed.

I Italien findes der 6 elektriske Trevognslyntog.

Fornylig er der bestilt 8 Tog til af denne Type.

Schweiz' Forbundsbaner bygger for Tiden 2 meget hurtige, strømlinieformede, elektriske Trevognstog for 150 km Maksimalfart.

Ogsaa i Rusland er man begyndt at bygge strømlinieformede, elektriske Fjernlyntog, beregnet for 150 km største normale Hastighed, medens de tidligere russiske Trevognsfjernetog var meget langsommere og ikke strømlinieformede.

Firevognstog.

Af strømlinieformede, elektriske Firevognslyntog findes der eet i Japan samt 3 andre under Bygning (maaske nu ogsaa færdige).

(Fortsættes.)

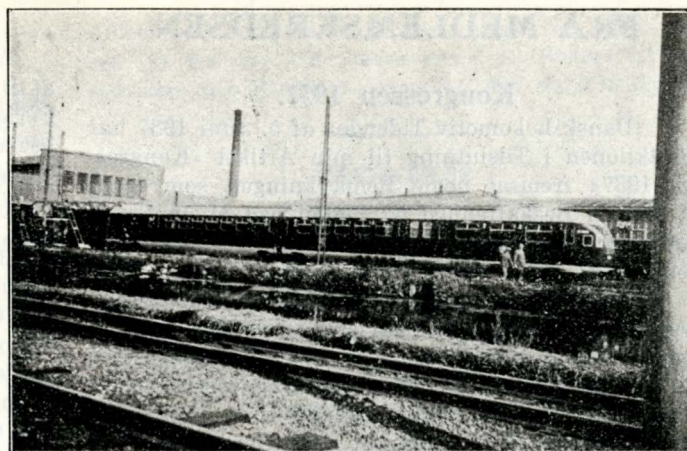


Fig. 27.

Hollandsk elektrisk Tovognslyntog. 8 saadanne er bygget i 1935 — udviklet fra de dielelektriske Lyntog. — (Fot.: Artiklens Forfatter).

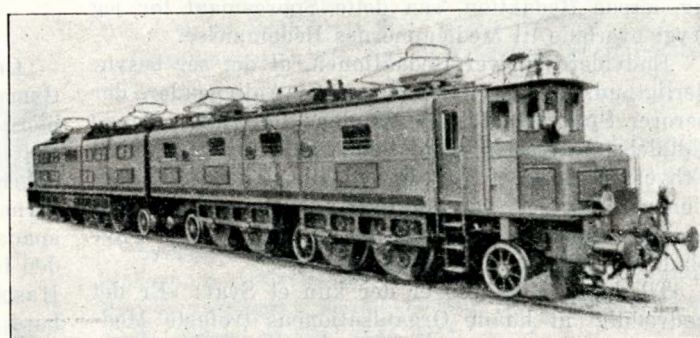


Fig. 28.

Verdens kraftigste Eksprestoglokomotiver og Lokomotiver til ethvert Brug og af enhver Art findes i Europa. I 1932 anskaffede Schweiz Forbundsbaner to saadanne 1 B 1 B 1—1 B 1 B 1-koblede, 245 t svære elektriske Dobbeltlokomotiver til Brug paa St. Gotthardruten, hvor de bruges baade til Befordring af Eksprestog og Godstog. Det afbildede Lokomotiv udvikler 7200 HK. ved Timeydelse; det andet har samme Udseende, men udvikler 8800 HK. — og maksimalt antagelig over 10 000 HK. Strømlinieform er selvsagt ligegyldig ved disse kæmpestore Bjerglokomotiver. Deres største Kørehastighed er 110 km pr. Time. — I Italien bygges der nu Dobbeltlokomotiver med BBB-BBB-Kobling og ca. 5500 HK. — I U. S. A. kører Virginiabanen med normalt tre tredobbelte 1 D 1—1 D 1—1 D 1-koblede elektriske Godslokomotiver, hvert med normalt 7125 HK. tilsammen ca. 25 000 HK. maksimalt for samme Tog. Det drejer sig om svære Kultog, der sædvanligvis vejer 10—12 000 t (Lokomotiverne vejer tilsammen over 1700 t), som skal befordres op ad Appalacherne Vestsakraaning med indtil 20 pCt. Stigning over en 16 km lang Distance, for af Damplokomotiver at befordres til Atlanterhavshavnene. De to Lokomotiver skyder bag paa, medens eet trækker Toget. Der er Radio-Afsender-Modtager-Forbindelse mellem de tre Lokomotiver. Tidligere brugtes tre 8—10 koblede Damplokomotiver til Befordring af disse svære Tog. — Det kan tilføjes, at et enkelt 1 DDD 1-koblet, amerikansk Damplokomotiv, tilhørende en Type, der først byggedes i 1915, en Gang har befordret et 19 000 og 20 000 t svært Godstog med betydelig Hastighed over en anden amerikansk Jernbanestrækning. Togvægten var her lig Vægten af en Række Automobiler (regnet 10 Meter pr. Vogn), som kunde naa uafbrudt fra København til Randers. De sværeste amerikanske Godstogsdamplokomotiver udvikler 6—7000 HK. (i Europa det halve). Verdens sværeste Diesellokomotiver kører i Rusland; de er tredobbelte og udvikler 3 × 2000 HK. Men de bør vist nærmere beteges som tre sammenkoblede 2000 HK. Lokomotiver trods den officielle Angivelse af at være 6000 HK. Lokomotiv. — (Fot.: Brown Boveri Mitteilungen.)

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Kongressen 1937.

I »Dansk Lokomotiv Tidende« af 5. Juni 1937 har Redaktionen i Tilslutning til min Artikel »Kongressen 1937« fremsat nogle Bemærkninger, som er af en saadan Beskaffenhed og Sigten paa Mistanke, at jeg maa bede om Plads i Bladet til et ganske kort Gensvar.

Først vil jeg dog gerne udtale min Forbavselse over, at Redaktionen ikke har optaget det Spørgsmaal, som i Virkeligheden danner Kernen i min Artikel. Men det er maaske en Forglemmelse? Jeg venter derfor paa Svaret i Tillid til det gamle Ord: »Et ærligt Spørgsmaal er ogsaa et ærligt Svar værd«.

Dernæst vil jeg gerne omtale Redaktionen's Slutbemærkning: »Er det nødvendigt at haane Organisationens højeste kompetente Forsamling saaledes?«

Ja, det lyder jo fælt! Men »Teorien« i denne Mistæneliggørelse er alligevel al for let gennemskuelig, ærede Redaktion, saa dette Spørgsmaal tør jeg trygt overlade til Medlemmernes Bedømmelse.

Endvidere skriver Redaktionen, at det ser besynderligt ud, at jeg vil blande mig i Anliggender, der berører Spørgsmaal i Formandens Beretning. Denne Udtalelse kan selvfølgelig ikke gælde for mig alene. Ethvert Medlem af D. L. F. ved altsaa nu, at Redaktionen finder det »besynderligt« og »usmageligt«, hvis en eller anden skulde finde paa at skrive i vort Fagblad om Organisationsspørgsmaal.

Til denne Udtalelse er der kun et Svar: »Er det nødvendigt at haane Organisationens trofaste Medlemmer saaledes?«

Frederikshavn, den 8. Juni 1937.

Carl Petersen.

Der er noget, som tyder paa, at Carl Petersen mener, at det er glemt, hvad det var, han skrev i sit forrige Indlæg: vi skal derfor kort gengive dette.

Han omtalte Foraarets og Vaarens Indflydelse paa Menneskene og pegede bl. a. paa Solens og den gryende Sommers mildnende Indflydelse paa Sindene; derefter anførte han, at vor Formand i sin Beretning paa Kongressen var gaaet udenom Tjenestetidsreglerne og han (C.P.) sluttede sit Indlæg med den Paastand, at hvis den milde Foraarstemning ikke havde gjort Kongressen modtagelig og faaet den til at se lyst paa alt, saa havde Tilslutningen og Klapsalverne efter Formandens Beretning nok været mere afdæmpet.

Her er ingen Vej udenom. Carl Petersen siger med rene Ord, at Kongressens Repræsentanter har ladet sig besnære af den milde Sommerstemning og derved har set bort fra det, som var deres Pligt. Efter vor Mening er dette en Haan overfor de Tillidsmænd, som møder paa Kongresserne, og da der vel næppe mellem vor gamle Ven C. P. og os kan opstaa Uenighed om, at disse Tillidsmænd falder ind under dem, som C. P. omtaler som »Organisationens trofaste Medlemmer«, er vi altsaa nu enige om, at der ikke var nogen Grund til at haane dem.

Red.

Sommerudflugter.

Torsdag den 3. Juni havde Kalundborg Afdelinger af D. L. F. arrangeret en Udflugt til Organisationens Feriehjem. Man havde indbudt de i By og Omegn boende pensionerede Lokomotivmænd, som i stort Tal deltog.

Festudvalget valgte rigtigt, da de valgte Udflugtssted, thi herligere Sted kan vel næppe findes. Man skylder Feriehjemmets Ledelse Tak, fordi de vilde modtage os nu i Ferietiden, og sidst men ikke mindst Tak til Hjemmets Økonoma for hendes Arrangement for os, mange Lovord faldt over de veldækkede Borde og den velsmagende Mad. Uden at blive betegnet som Propagandist kan man ikke undlade at udtale: hvor kan det være, at vort dejlige Feriehjem nu paa denne Aarstid ikke er fuldt belagt?

Vi skylder 1. Distrikt Tak for den i Dagens Anledning nødvendige Afløsning, ligeledes en Tak til Lokm. Christensen for hans Arbejde ved Tilrettelæggningen af Tjenesten.

Deltager.

Onsdag den 16. Juni 1937 foretog Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer i Fredericia og Esbjerg en fælles Sommerudflugt til Odense. Esbjerg-Deltagerne afrejste fra Esbjerg med Tog 319 om Middagen og mødtes saaledes i Fredericia med Deltagerne derfra. Straks efter Ankomsten til Odense spadseredes til det ny Missionshotel, hvor Formanden for Festudvalget i Fredericia, Hr. Lokomotivfører Hasberg, ved et i den Anledning smukt pyntet Kaffebord bød Velkommen. Efter Kaffen foretoges en Spadseretur gennem Byen til Munkemose, derfra sejledes pr. Motorbaad til det smukke og meget bekendte Fruens-Bøge, hvor den Zoologiske Have besøgte. Derefter gik det tilbage til Byen, hvor alle Deltagerne deltog i en Middag paa Forlystelses-Etablissementet Rosengaarden. Stemningen og Humøret var højt, under Middagen musiceredes af nogle til Etablissementet knyttede Musici, der forøvrigt underholdt Deltagerne Resten af Aftenen paa forskellig Maade, for hvilket de ogsaa høstede anerkendende og fortjent Bifald. Klokken ca. 0,40 maatte der brydes op, og med Tog 85 paabegyndtes Hjemrejsen, der for Esbjergensernes Vedkommende først sluttede ud paa de smaa Timer, men alle var enige om, at Udflugten ikke alene havde været god, men endogsaa vellykket. Og jeg vil slutte med at bringe alle Deltagerne i Turen min Tak for behageligt Samvær samt ønske, at vi frendeles maa vedblive at være raske, saa vi, naar Sommerens straalende Sol næste Aar atter staar over Danmark og igen faar Naturen til at udfolde sig i hele sin lysegrønne Pragt, maa kunne mødes under rolige politiske Forhold — til ny Sommerudflugt 1938.

En Deltager.



BELØNNET LOKOMOTIVFØRER

For et Aars Tid siden, den 13. Juni 1936. opdagede Lokomotivfører A. Andersen, Tønder, da han med et Tog befandt sig mellem Bjerndrup og Klipleve, at der laa et lille Barn og legede i Sporet. Andersen gjorde straks Anstalter til at standse Toget; men da han blev klar over, at det ikke vilde lykkes ham at komme til at holde foran det Sted, hvor Barnet laa, sprang han af Maskinen, løb foran Toget og fik fat i Barnet netop et Sekund før det lille Væsen vilde være blevet kørt over. For sin raske Handling fik Andersen dengang 100 Kr. i Dusør af Statsbanerne, og han har nu af Carnegie Fondet faaet tildelt Fondens Broncemedalje samt 800 Kr. i Belønning.



JUBILÆER

Torsdag den 8. Juli 1937 fejrer Lokomotivfører *J. E. P. Gelsing*, Helgoland Maskindepot, sit 25 Aars Jubilæum ved Statsbanerne. Jubilæren har i de forløbne Aar hovedsagelig forrettet Tjeneste i Jylland, men blev den 1. Maj 1934 forflyttet til København, hvor han den 1. Juni 1935 forfremmedes til Lokomotivfører og har siden den Tid forrettet Tjeneste som Fører af Lyntog.

Jubilæren førte det første Lyntog (»Aabningstoget») over Lillebæltsbroen under dennes Indvielse den 15. Maj 1935.

Lokomotivførerne i Kk. og Hgl. ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen samt Held og Lykke for dig i Fremtiden.
N. P. N.

Lokomotivfører *S. P. Sorensen*, Gedser, kan den 8. Juli d. A. fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdelingen bringer dig herved vor hjerteligste Lykønskning og haaber endnu i mange Aar at se dig mellem os.
C.

DØDSFALD

Mandag den 14. Juni bisattes fra Struer Kapelkrematorium Lokomotivfører A. M. Kristiansen. Kapellet var fyldt til sidste Plads af Paarørende, Venner og Medansatte, som vilde vise afdøde den sidste Ære. Ved Kisten paraderede Afdelingsfaner fra Struer og Eshjerg og Socialdemokratiets Fane. Et Væld af Blomster og Kranse, hvoraf mange signerede fra forskellige Afdelinger, dækkede Gulvet omkring den hvide Kiste.

Efter at Kisten var sænket, bragte Lokomotivfører-

Afdelingens Formand, C. Honoré, afdøde en sidste Hilsen fra Kolleger ved Struer Depot. C. Honoré takkede endvidere paa Familiens Vegne for den store Deltagelse.
E. J.

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved min kære Mands, Lokomotivfører A. M. Kristiansens, Død og Begravelse.
Paa Familiens og egne Vegne
Kristine Kristiansen.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Illum, Enghaveplads 25, er syg, og hans Praksis varetages af Læge Grubb Andersen, Eiderstedgade 4 (ved Enghaveparken), Tlf. Eva 1124. Konsultationstid Kl. 12—13 samt Fredag Kl. 18—19.

Jernbanelæge Illum, Enghaveplads 25, flytter den 15. Juli d. A. til Enghavevej 61.

Konsultationstid, Tlf. Nr. og Telefontid er uforandret.

Jernbanelæge Thamsen, Vesterbrogade 68, er bortrejst fra 22. Juni—13. Aug. d. A. inclusive.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge C. C. Jacobsen, Vesterbrogade 65, Telefon Vester 9728. Konsultationstid Kl. 12—14.

Jernbanelæge Tange Jessen, Ndr. Fasanvej 180, København, er bortrejst fra 1. Juli—1. August d. A. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Bøge, Frederikssundsvej 20. Tlf. Taga 2233.

Konsultationstid: Kl. 15—16 og Mandag Kl. 18—19.

Jernbanelæge Hans Friderichsen, 8. B Lægedistrikt, København, flytter den 9. Juli d. A. fra Gl. Kongevej 140 til Frederiksberg Allé 10.

Konsultationstid, Telefon-Nummer og Telefontid er uforandret.

Efter eget Ønske fratræder Dr. Frøderichsen Posten som Jernbanelæge med Udgangen af September Maaned d. A.

KNUDSHOVED FERIEHJEM

Paa Knudshoved Feriehus kan der endnu faas Plads fra ca. 25. Juli — indtil da er der fuldt optaget.

Statsbanernes økonomiske Driftsregnskab 1936—37.

Indlægten af Personbefordringen var i 1936—37 63,4 Mill. Kr., d. v. s. ca. 3,7 Mill. Kr. mere end i 1935—36. Medvirkende til denne Stigning var det Forhold, at der i Driftsaaret 1936—37 faldt 2 Paaskehøjtider, i 1935—36 derimod kun een. Den væsentligste Del af Stigningen skyldes imidlertid almindelig Mertrafik Aaret igennem. En betydelig Del af denne Stigning — ca. ¼ Mill. Kroner — falder paa de elektrificerede Strækninger i Københavns Nærtrafik, medens en anden Del skyldes Lyn-

togene. Indtægten af Statsbanernes Rubebilbefordring steg med næsten 400 000 Kr.

Indtægten af Godsbefordringen var i 1936—37 ca. 43,8 Mill. Kr. og er saaledes steget med ca. 2,9 Mill. Kr. Denne Stigning falder overvejende og mest jævnt i Driftsaarets sidste Maaneder, hvor der — modsat de senere Aars Ustabilitet med snart positive snart negative mindre Udsving — synes at være en mere varig Bedring.

Indtægten af Personbefordringen og forskellige mindre Indtægter har i alt udgjort ca. 14,9 Mill. Kr., d. v. s. ca. 1,7 Mill. Kr. mere end Aaret før. Denne Stigning falder med ca. ¼ Mill. Kr. paa Postbefordringen og med 1 Mill. Kr. paa Fremmedarbejder (Administrationsomkostninger, der efter Reglerne skal afholdes af Anlægget af Storstrømsbroen).

De samlede Driftsindtægter blev herefter 122,1 Mill. Kr., d. v. s. ca. 8 ¼ Mill. Kr. mere end Aaret før.

Driftsudgifterne udgjorde i alt 117,9 Mill. Kr., d. v. s. godt 4 ½ Mill. Kr. mere end Aaret før. Med den stigende Kørsel og højere Kulpris steg Udgifterne til Brændsel (inkl. Elektricitet) med ca. 1,1 Mill. Kr. Lønningsudgifterne var — delvis ogsaa paa Grund af stigende Arbejdspræstationer — ca. 1 Mill. Kr. større end Aaret før, og dels som Følge af den forøgede Kørsel, dels som Følge af Forbedring og Omdannelse af rullende Materiel steg de samlede Værkstedsudgifter med ca. 1 ¼ Mill. Kr. Ogsaa Banevælligeholdelsesudgifterne steg, bl. a. paa Grund af ekstraordinært store Udgifter til Snerydning, der kostede over ½ Mill. Kr. i Vinteren 1937. I øv-

rigt indvirkede naturligtvis Prisstigningerne paa en Række Forbrugskonti.

Afskrivningen blev opgjort til 6 ⅔ Mill. Kr., 200 000 Kr. mere end Aaret før, og *Renterne* beregnet til ca. 12 Mill. Kr., d. v. s. 800 000 Kr. mere end Aaret før.

Det vil herefter ses, at Statsbanerne i 1936—37 har haft et *Driftsoverskud paa ca. 4 ¼ Mill. Kr.*, d. v. s. næsten 3 ¼ Mill. bedre Driftsresultat end Aaret før. Statsbanerne har saaledes i det senest forløbne Driftsaar foruden de egentlige Driftsudgifter dækket næsten de to Trediedele af det til Afskrivning krævede Beløb. Naar Hensyn tages ogsaa til Renteberegningen, er Resultatet det, at Statens regnskabsmæssige Tilskud til Driften er faldet fra 17,1 Mill. Kr. i 1935/36 til 14,4 Mill. Kr. i 1936/37.

I April Maaned 1937 har Indtægten af Personbefordringen ligget 1,1 Mill. Kr. lavere end Aaret før (den manglende Paaske i April 1937). Derimod er Indtægten af Godsbefordringen steget med 980 000 Kr., d. v. s. en Stigning, der er mere end dobbelt saa stor som Stigningen i de nærmest foregaaende Maaneder.

Driftsudgifterne er steget med 450 000 Kr., bl. a. som Følge af Forhøjelsen af Reguleringstillægget, Merudgifter til Brændsel og Materiellets Vedligeholdelse. Det skal tilføjes, at de i den sidste Tid skete betydelige Prisstigninger kun delvis har paavirket Regnskabet, idet Lagerbeholdninger og tidligere Indkøb endnu holder Priserne nede.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m v. i Marts Maaned 1937 samt i Tidsrummet April—Marts 1936/37 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1935/36 i runde Summer.

	Marts Maaned		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	5 480 000	4 030 000	1 450 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 860 000	3 410 000	450 000	
Postbefordring	640 000	600 000	40 000	
Andre Indtægter	1 830 000	760 000	1 070 000	
<i>Indtægter i alt</i>	11 810 000	8 800 000	3 010 000	
<i>Driftsudgifter</i>	12 220 000	11 670 000	550 000	
<i>Driftsoverskud</i>	÷ 410 000	÷ 2 870 000	2 460 000	
Afskrivning	470 000	450 000	20 000	
Forrentning	570 000	640 000		70 000
<i>Statens Tilskud til Driften</i>	1 450 000	3 960 000		2 510 000
	April-Marts		1936/37	
	1936/37	1935/36	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	63 440 000	59 780 000	3 660 000	
Gods- og Kreaturbefordring	43 780 000	40 860 000	2 920 000	
Postbefordring	7 690 000	6 950 000	740 000	
Andre Indtægter	7 190 000	6 240 000	950 000	
<i>Indtægter i alt</i>	122 100 000	113 830 000	8 270 000	
<i>Driftsudgifter</i>	117 890 000	113 340 000	4 550 000	
<i>Driftsoverskud</i>	4 210 000	490 000	3 720 000	
Afskrivning	6 660 000	6 460 000	200 000	
Forrentning	11 980 000	11 170 000	810 000	
<i>Statens Tilskud til Driften</i>	14 430 000	17 140 000		2 710 000

Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter

i April Maaned 1937 og en Sammenligning med Beløbene i det tilsvarende Tidsrum i 1936 i runde Summer.

	April Maaned		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 770 000	4 880 000		1 110 000
Gods- og Kreaturbefordring	4 200 000	3 220 000	980 000	
Postbefordring	630 000	590 000	40 000	
Andre Indtægter	520 000	530 000		10 000
Indtægter i alt	9 120 000	9 220 000		100 000
Driftsudgifter	8 030 000	7 540 000	490 000	
Driftsoverskud	1 090 000	1 680 000		590 000
Afskrivning	560 000	560 000		
Forrentning	1 000 000	970 000	30 000	
Statens Tilskud til Driften	470 000	÷ 150 000	620 000	

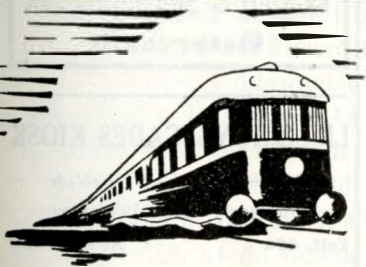


Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 6-10 Kr. pr. Maaned - uden Forhøjelse af Prisen. — **Illustreret Bogkatalog sendes gratis.**
EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

Fandt Du et morsomt Sted?

„Ja“, Trekanten, Viktoriagade 7



— 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 emaillet og leveres i en af følgende smukke klare Farver:
RØD · GRØN
BRUN · SORT
 og forskellige marmorerede
PATENTBESKYTTELSE FORLANG BROCHURE

— Kan efter Ordre forsynes med indbygget Kedel for Centralvarme
1/2 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

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

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

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarshavende. 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. 10-16.
 Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Køb danske Varer!

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekviperings - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Fineste Mejeriprodukter!
Tif. 79 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 Kafferisteri.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

DREVSEN & NELLEMAN

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 *****

KVALITETER

Grundlagt 7. Juni 1817.

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 & Solistoptræden

Østervemb

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade

Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 454

A. IVERSEN

Hansen & Hansen

STATSAUT. ELEKTRISKE
INSTALLATØRER

Tlf. 366 Kongegade 12 Tlf. 882



FOSKA indeholder Kalk, der
giver Knoglerne Styrke.

G. Knackstredt

Telefon 550

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

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,
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.

Nyborg Dampvaskeri

Øster Voldgade

Nyborg

BIL-KØRSEL 782
TROMLE
Telef. Nyborg

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

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.