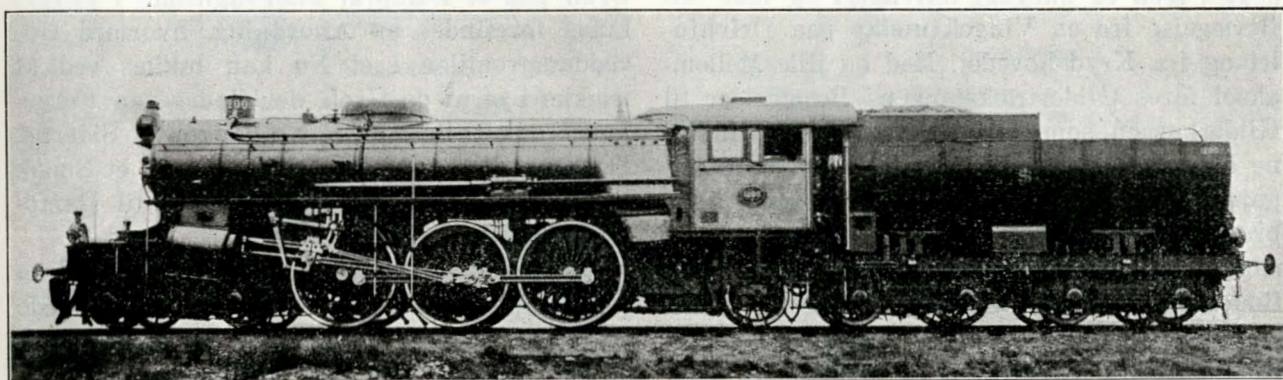




Nº 15

5. August 1937

37. Aargang



STATSBANERNES KOMPOUND LOKOMOTIV LITRA E

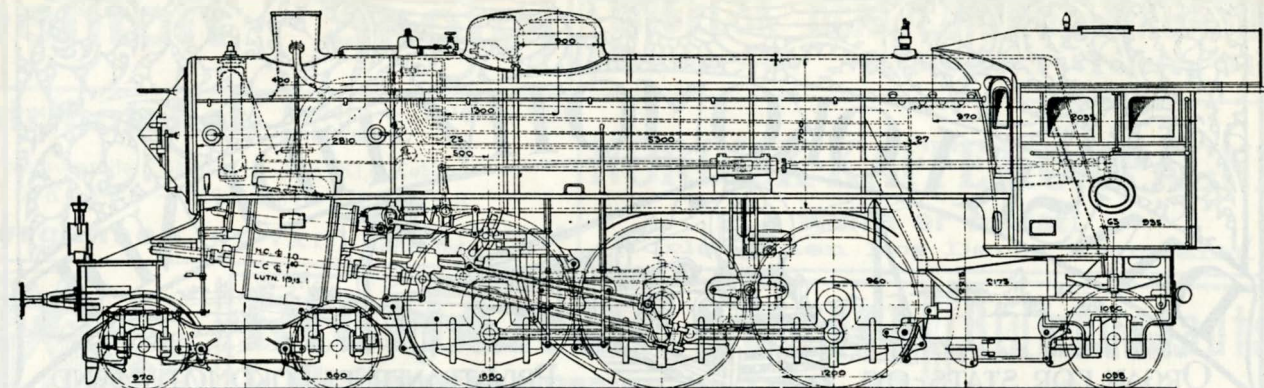
Ved F. Spøer.

Som almindelig bekendt har D. S. B. af de svenske Statsbaner købt 11 store 2 C1 firecylindrede Compoundlokomotiver, som ved Indførelsen af elektrisk Drift i Sverige er blevet overkomplette. Af ovenstaaende Billede fremgaar det, hvorledes Lokomotivet saa ud i Sverige. De er købt til en Pris af 23 700 sv. Kroner pr. Stk., hvilket maa kaldes meget billigt i Betragtning af, at Materialet til et nyt Lokomotiv af den Type vil koste meget mere, og et færdigbygget Lokomotiv vil koste ca. 200 000 Kr. Lokomotiverne er bygget i Sverige 1914—1916. Den konstruktive Maksimalhastighed er 127 km/T.

Det første, Nummer 972, har nu gennemgaaet en Hovedreparation paa Centralværkstedet i København. Resultatet er godt, der kunde paa Prøveturen ikke spores maskinelle Fejl. Foruden den egentlige Istandsættelse er der bl. a. foretaget den Forandring, at Styringsbuk, Regulatorsving og Bremschane, som hos Svenskerne sidder paa venstre Side, da man der har

Venstrekørsel, er flyttet over i højre Side, og Fodpladen udenfor Førerhuset er af Hensyn til Fritrumprofilet gjort noget smallere. Der skal senere foretages nogle Velfærdsforanstaltninger. Efter den sædvanlige Værkstedsprøvekørsel prøvekørtes Maskinen med store Tog, sidste Dag med 54,3 Vgl., og man mærkede straks Maskinens Overlegenhed, navnlig i Igangsætning. Toget bestod af Truckvogne, der ganske vist var tomme, men det kunde mærkes, at Harmonikaerne ikke var samlet, saa Vinden paa visse Steder tog haardere end ellers. Maksimalhastigheden er — forhaabentlig foreløbig — kun 100 km/T. Saavidt vides har der kun været Tilfredshed med Lokomotivets Præstation. Det prøvekøres nu i Jylland.

E-Lokomotivet er af samme System som vore P-Maskiner; to Højtryks- og to Lavtryks-cylindre anbragt henholdsvis indenfor og udenfor paa Rammen. Hvert Cylinderpar med tilhørende fælles Gliderkasse er støbt i et Stykke og boltet sammen. Glideren er Hochwalds Sten-



Hovedtegning af Lokomotivet forinden Ombygningen.

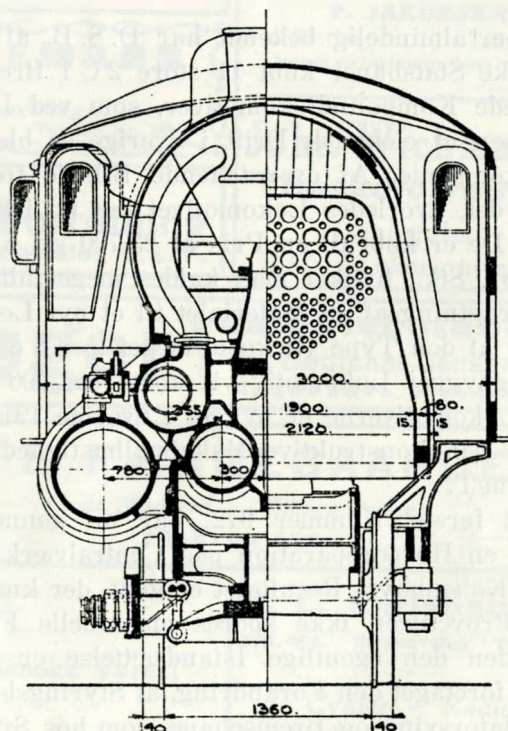
pelglider. Styringen er Heusinger von Walddegg's. Den er anbragt udvendigt og faar sin Bevægelse fra en Vingekrumtap paa Drivhjul og fra Krydshovedet. Med en lille Mellemaksel føres Glidertrækstangens Bevægelser til Gliderkassen, som er beliggende over Cylinderne omtrent midt imellem disse. Receiveren udgøres af et Rør af stor Diameter, som er anbragt i Røgstammeret i en Bue langs Røgstammerets cylindriske Væg. Øverst paa Receiveren findes en Sikkerhedsventil, som blæser af ved et Tryk af 8 Atm.; den ses udvendigt ovenpaa Røgstammeret. Receiveren er forholdsvis stor, hvorved Receivertrykket bliver mere konstant.

For at fremme Igangsætning kan der indlades Højtryksdamp i Lavtrykscylinderen. Der til bruges den udvendige Skiftearm med Pal, som sidder over Styringsbukken ved Førerspladsen. Under Kørslen skal Skiftearmen ligge fremefter, og naar »Receiveren sættes paa«, trækkes den tilbage. Den mindre (indvendige) Skiftearm over Styringsbukken er til Betjening af Udblæsningsventilerne paa Cylinderne. Naar disse skal aabnes, lægges Skiftearmen fremefter. Ved Førerbremsehanen sidder Haandtaget til Tryklufthsandsprederen.

Kedlen er noget større end P-Kedlen. Risten er lidt skraa og har Vipperist paa Midten. Der findes 154 Kedelrør og 28 Overhederkedelrør. Til Kedlens Fødning forefindes en alm. P-Injector samt en Gresham-Injector, som begge sidder paa venstre Side. Foruden Kedel- og Varmemanometer forefindes et 3-dobbelt Manometer, som viser Kedeltrykket, Gliderkassetrykket og Dampbremsetrykket; endvidere et Receivermanometer, et Ledningsvakuummeter og et Bremsetrykmanometer for Trykluftbremsen.

For at sikre Personalet i Tilfælde af et Brud paa et Damprør eller lignende i Førerhuset forefindes en Anordning, hvormed Hoveddampventilen i et Nu kan lukkes ved at trække i et af de Greb, der findes paa Førerhusets Loft lige over Nedgangen i Siderne. Derved udløses en Fjeder, som med et Smæk lukker Ventilen, og Damptilgangen til Dampfordelingsstykket er spærret.

Lokomotivet bremses paa Maskinen kun med Dampbremse, som bremses de koblede Hjul, og paa Tenderen med Trykluftbremse og en Skruebremse. Til at bremse vakuumbremsede Tog er der anbragt en Vakuumejector paa sædvanlig Plads og Vakuumledninger



Lokomotivet set forfra.

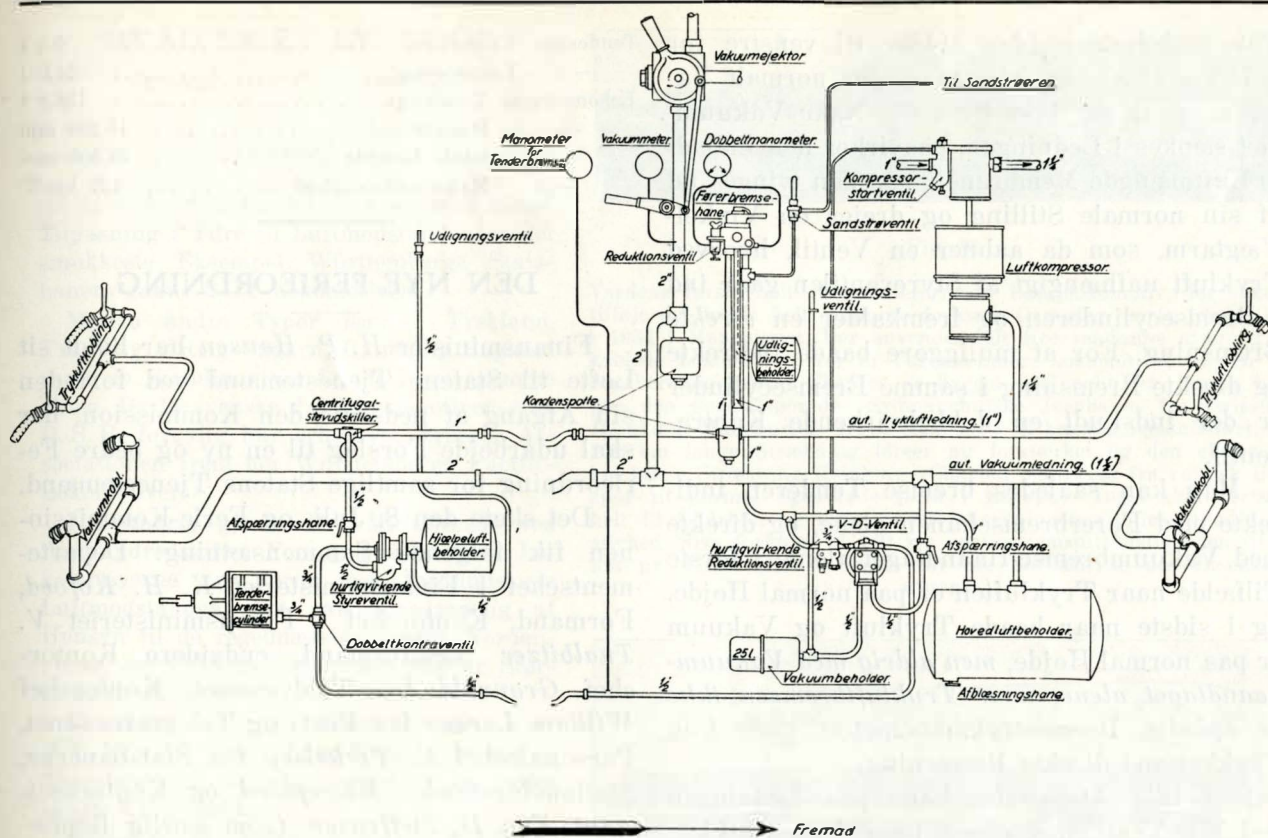


Diagram af Bremsudrustningen.

til For- og Bagenden, men ingen Vakuumbremsecylindre. For at bremse Tenderen maa Luftpumpen paa Maskinens venstre Side sættes i Gang ved at aabne dens Dampventil paa Dampfordelingsstykket, hvorved der i Luftmagasinet, den saakaldte Hovedluftbeholder under Barrieren paa højre Side, bliver et Luftryk paa indtil 8 Atm. Naar dette er naaet, standser Pumpen automatisk af den paa Pumpens venstre Side ved Damprøret siddende Pumperegulator.

Fra Hovedluftbeholderen fordeler Tryklufften sig ved den første Trykstigning gennem Trykluffledningen til Hjælpeluftbeholderen, hvori Bremseluften magasineres, men passerer først en hurtigvirkende Trykregulator, der hindrer, at Luftrykket i Bremsledningen og i Hjælpeluftbeholderen kan overstige 5 Atm. Disse 5 Atm. er saaledes det Luftryk, der haves til Raadighed for Bremsning. Luftmængden, som fra Hjælpeluftbeholderen bruges til Bremsning erstattes, saa snart Bremshaandtaget paa Førerbremsehanen lægges i Fylde- og Løsestilling, i hvilken der strømmer Tryklufft fra Hovedluftbeholderen gennem Trykregulatoren og ind i Hjælpeluftbeholderen, hvor Trykket

saa igen stiger til 5 Atm. Luftforbruget fra Hovedluftbeholderen erstattes ved, at Luftpumpen automatisk gaar i Gang og standser, naar Trykket er oppe paa 8 Atm.

Tenderen kan bremses med Førerbremsehanen, naar den lægges i Bremsstilling. Der ved falder Trykket i Bremsledningen og Styreventilen paavirkes, saa den aabner Adgang for Bremsluften fra Hjælpeluftbeholderen til Bremsecylindren, og der fremkaldes en indirekte Bremsning, d. v. s. en Bremsning under Medvirkning af Styreventilen. Samme Bremsning opnaas, naar der køres med et trykluffbremset Tog.

Tenderen kan ogsaa bremses med Tryklufft ved Hjælp af Vakuumbremse-Haandtaget. Naar Vakuummet er suget op, og der bremses paa sædvanlig Maade med Vakuumejektoren, falder Vakuummet i Vakuumledningen, hvorved en Gummimembran i den saakaldte V D-Ventil, som sidder til venstre for Hovedluftbeholderen, træder i Virksomhed og aabner Adgang for Tryklufft fra Hjælpeluftbeholderen ind i Bremsecylindren. Gummimembranen er paa den ene Side paavirket af Ledningens Vakuum, og paa den anden Side af Vakuummet i en lille

Vakuumbeholder (den sidder til venstre for V D-Ventilen), og i begge er der normalt Vakuuum, naar der ikke bremses. Naar Vakuuumet sænkes i Ledningen, paavirker den indladte Luftmængde Membranen, saa den tvinges ud af sin normale Stilling og drejer en Vinkel-Vægtarm, som da aabner en Ventil, hvorved Trykluft uafhængigt af Styreventilen gaar ind i Bremsecylindren og fremkalder en direkte Bremsning. For at muliggøre baade indirekte og direkte Bremsning i samme Bremsecylinder er der indskudt en dobbeltvirkende Kontraventil.

Man kan saaledes bremse Tenderen indirekte med Førerbremsehanen alene, og direkte med Vakuumbremse-Haandtaget alene; i første Tilfælde naar Tryklufften er paa normal Højde, og i sidste naar baade Trykluft og Vakuuum er paa normal Højde, *men aldrig med Vakuumbaandtaget alene, naar Trykluftbremserne ikke er opladet.* Bremsetrykmanometret viser kun Trykket ved direkte Bremsning.

Den lille Afspærringsbane paa Ledningen ved V D-Ventilen spærrer, naar den er lukket, Forbindelsen med Vakuuumledningen.

Den buttede Beholder over Vakuumbeholderen er en Udligningsbeholder. I denne er Lufttrykket under Kørslen det samme som i Trykluft-Bremseledningen. Naar der bremses let med Førerbremsehanen (Driftsbremserne), slippes der kun Luft ud af Udligningsbeholderen, f. Eks. fra 5 Atm. til 4,5 Atm., og Udligningsbeholderen og et i Førerbremsehanen sidende Udligningsstempel foraarsager da, at Trykket i hele Togets Bremseledning bliver sænket til nøjagtig det samme Tryk som i Beholderen, hvorved der fremkaldes en dertil svarende Bremsning.

Lokomotivets Dimensioner:

Cylinderdiameter (Højtryks)	420 mm
— (Lavtryks)	630 mm
Slaglængde	660 mm
Drivhjulsdiameter	1 880 mm
Løbehjulsdiameter (forreste)	970 mm
— (bageste)	1 100 mm
Lokomotivets Tjenestevægt	87,8 t
Adhæensionsvægt	54,0 t
Damptryk	13 at
Risteflade	3,6 m ²
Hedeflade i Fyrkassen	12,3 m ²
— i Rørene	177,0 m ²
— paa Overhøderen	66,0 m ²
Kedlens Vandindhold	7,2 m ³
Tenderens Vandindhold	21,0 m ³

Tenderens Kulforraad	6,5 t
— Tjenestevægt	51,0 t
Lokomotivets Totalvægt	138,8 t
— Hjulafstand	18 200 mm
— totale Længde	23 300 mm
— Maksimalhastighed	127 km/T.

DEN NYE FERIEORDNING

Finansminister *H. P. Hansen* har holdt sit Løfte til Statens Tjenestemænd ved forinden sin Afgang at nedsætte den Kommission, der skal udarbejde Forslag til en ny og bedre Ferieordning for samtlige Statens Tjenestemænd.

Det skete den 8. Juli, og Ferie-Kommissionen fik følgende Sammensætning: Departementschef i Finansministeriet *K. H. Kofoed*, Formand, Kontorchef i Finansministeriet *V. Thalbitzer* Næstformand, endvidere Kontorchef *Grønvald* fra Toldvæsenet, Kontorchef *William Larsen* fra Post- og Telegrafvæsenet, Personalechef *E. Terkelsen* fra Statsbanerne, Stationsforstander *Høgsgaard* og Kontorassistent, Fru *D. Steffensen* (som særlig Repræsentant for de kvindelige ansatte) fra Guldsnoren, endelig Landstingsmand *Charles Petersen* og Overpakkemester *P. Jensen*, København, som Repræsentanter for Sølvsnoren. Til Sekretær i Ferie-Kommissionen er udpeget Sekretær *Ulrik Petersen* fra Finansministeriet.

LØNSAGEN I NORGE

Stortinget har i et Møde den 15. Juni behandlet Lønsagen vedrørende Tjenestemændene, og med kun 10 St. imod vedtaget det af Regeringen stillede Forslag med de Tillæg, som var opnaet, og som Regeringen havde godkendt.

Da de norske Lokomotivmænd sammen med de øvrige Organisationer, der er tilsluttet Landsorganisationen, gik til Pladsopsigelse, nu ved Urafstemning har vedtaget Regeringens Forslag, og da Stortinget ingen Reduktion har foretaget i de Tillæg, som Lokomotivmændene eller de øvrige Landsorganisationen tilsluttede Organisationer har vedtaget, skulde dermed Pladsopsigelse automatisk falde bort.

Dette er Landsorganisationens Standpunkt, men Lokomotivmændene vil dog rette en skriftlig Henvendelse til Hovedstyret i Sagen.

HVAD ER ET LYNTOG?

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

Af de tyske Standardlokomotiver med denne Tilpasning i Ydre til Luftmodstanden er det smukkeste Eksempel Württembergs Statsbaners gamle 2 C 1 Lokomotiver.

Mange andre Typer især i Tyskland, Frankrig, Østrig-Ungarn, Italien og England samt de skandinaviske Lande bærer samme Præg. De 11 svenske 2 C 1-Lokomotiver, som D. S. B. fornylig har erhvervet, bringer Associationen frem om Württembergs Pacific-Lokomotiver.

I Frankrig gjorde P. L. M. allerede ved Aarhundredskiftet Forsøg paa at give Lokomotiverno en Form, der formindskede Luftmodstanden. Det var hovedsagelig af Hensyn til de regelmæssige stærke Nordenvinde, der i Rhonedaldistriktet blæser Størstedelen af Aaret.

Et særlig udpræget Eksempel var en af P. L. M.'s 2 C-Typer, hvor Kedlens Impartie, Skorstenen m. m. var præget af en fælles skarp Kant fortil.

Ogsaa en af Østbaneselskabets 2 C-Typer fra Tiden før Krigen har tilpasset Overbygningens Form til Luftmodstandens Nedsættelse, bl. a. ved, at Skorsten og Damphat gaar ud i eet.

Ogsaa moderne franske Standardlokomotiver, f. Eks. Statsbanernes nye 2 D 1-Type bærer i alle fremspringende Dele Præg af Hensyn til Luftmodstanden.

I 1924 byggede P. L. M. de første Damplokomotiver af Serien 241 A (2 D 1-koblede), hvoraf der byggedes mindst 145 Stk., før Typen afløstes af 241 C (241 B er et Schmidt Højtrykslokomotiv) ved Nybygning. 241 A-Lokomotiverne udmærker sig ved en kuppelformet Forlængelse af Kedlen, hvilket gør deres Ydre meget særpræget.

Det er kun et enkelt lille Træk. Men det er den moderne Udvikling, vi her ser repræsenteret, nemlig den egentlige Strømlinieform med runde Flader, der nu anvendes baade fortil, paa Siderne og bagtil — og mere af Hensyn til Lufthvirvlerne og Sugets Nedsættelse. Nu er man nemlig kommet til Klarhed over, at denne, indirekte Luftmodstand spiller den største Rolle.

Derefter maa vi se paa de moderne, mere eller mindre gennemførte Eksempler paa Strømliniedamplokomotiver.

I Tyskland beklædtes først et af 03-Enhedslokomotiverne i delvis Strømlinieform (Nr. 03154). Kedlens Forende var helt kuppelformet og Drivværket fuldstændig tildekket. Det var mest et Forsøg af Hen-



Fig. 34.

Verdens første helt strømlinieformede Damplokomotiv, for ikke at tilføje det første helt strømlinieformede Damptog, kørte første Gang i 1934 i Manchuriet. Der anvendes ialt fire saadanne svære 2 C 1-koblede Lokomotiver for to Vognstammer. Lokomotivet til den verdensberømte »Asia«-Ekspres er bygget i Manchuriet. Denne kører paa den normalsporede »Sydmanchuiske Jernbane« fra Dairen til Hsinking, Manchuriets Hovedstad, med 82 km Gennemsnitsfart. Den 702 km lange Strækning bliver nu forstærket og den ekstra 241 km lange Strækning Hsinking—Charbin ombygges fra russisk Bredspor til normal Sporvidde (som i Europa). Toget skal fortsætte helt til Charbin, og efter Sporforstærkningen vil den tilladte Hastighed blive forhøjet til 140 km og Gennemsnitshastigheden til 100 km pr. Time. (Fot.: »Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens«.)

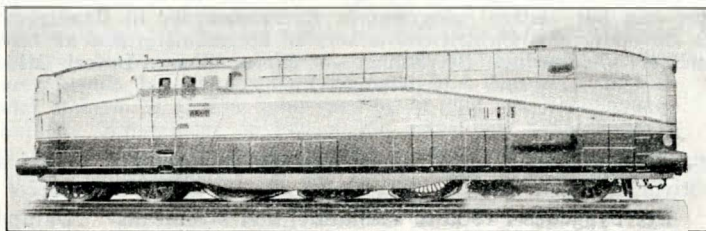


Fig. 35.

Verdens hurtigste Tanklokomotiv, de tyske Rigsbaners Type 61, bygget i 1935, med en tilhørende helt strømlinieformet Firevognstogstamme. Dette Lokomotiv med 2,3 Meter Drivhjul har opnaaet 179 km Fart. Det er et af Europas sværeste Tanklokomotiver (Vægt 128,3 t), selv om det overgaas af visse mellemeuropæiske 1 E 1 og 2 D 2-koblede Tanklokomotiver med indtil 136 t Vægt og Bulgariens mægtige 1 F 2-koblede, der vejer 152 t. — Denne tyske Strømliner er malet i gult, aluminium og lilla med sorte Baand, røde Striber o. s. v. og kan i Farvepragt sikkert staa Maal med Chicago—St. Pauls Banens to nye 2 B 1-koblede Strømlinere. — Det er en slaaende Kontrast til det under Fig. 42 afbildede amerikanske »Lyn-toglokomotiv« fra 1848. (Fot.: »Henschel & Sohn«.)

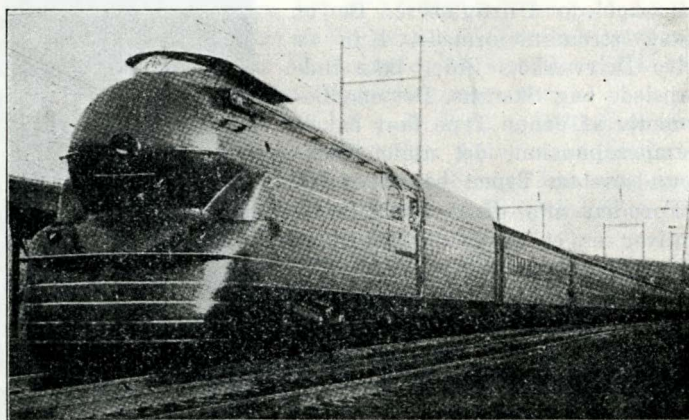


Fig. 36.

Moderne amerikansk Strømliner fra Begyndelsen af 1936 — et 2 C 1-koblet Lyn-toglokomotiv tilhørende Pennsylvania Railroad set forfra. — (Fot.: »Engineering News Record«.)

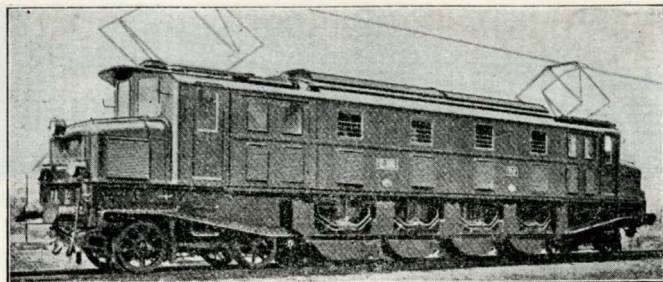


Fig. 37.

Et typisk, moderne, elektrisk Eksprestogslokomotiv for udpræget Hurtigkørsel. Af denne Type vil man i Løbet af 1937 have 74 Stk. i Drift, dels paa P. O. Midi's og dels paa de franske Statsbaners elektriske Banenet. Den største i Almindelighed tilladte Hastighed i Frankrig er 120 undtagelsesvis 125 km og 130 km. Disse Lokomotiver opnaar let deres 145—155 km i Timen eller endnu mere. Arbejdsydelsen er maksimalt 4400 HK. Som det ses, er Koblings-typen 2 D 2. P. L. M. besidder iøvrigt 10 Stk. lignende 2 F 2-koblede Lokomotiver med 5400 HK., regnet ved gennemsnitlig Timeydelse. Disse bruges paa Alperuten til Mt. Cenis—Italien og er trods deres 10 Aksler omtrent lige saa hurtige. Ved store og tunge elektriske Tog, som har omtrent ubegrænsede Energimængder til Raadighed fra de stationære Elektricitetsværker, er Strømlinieformen af forholdsvis underordnet Betydning. — (Fot.: »Brown-Boveri Mit-teilungen«).

syn til kommende Typer af udprægede Rekordlokomotiver m. H. t. Fart.

Der byggedes i 1935 to saadanne, helt strømlinie-beklædte 2 C 2-Lokomotiver, Type 05.

For Tiden bygges desuden et tredje 05-Lokomotiv, der afviger ved at have Kulstøvfyring og Førerhuset i Forenden af Hensyn til bedre Udsigt fremefter.

Helt strømlinieformet er ogsaa det i 1935 byggede Eksemplar af 61 Typen. Det er et Tanklokomotiv, der er konstrueret efter samme Standard som de ovennævnte Slæbetenderlokomotiver. Drivværket er omtrent det samme, kun med to Cy-lindre i Stedet for tre — iøvrigt samme Dimensioner.

Fremdeles bygges for Tiden to 2 D 2-koblede Hurtigløbere. De er ogsaa strømlinieformede. Kun er selve Drivværkets Sider ikke indkapslede bag Skærme. Det ene Lokomotiv af denne Type faar enkelt Dampeksansion, det andet Compoundssystem Typen benævnes 06.

Foruden alle disse Speciallokomotiver er et af de 2 C 1-koblede Enhedslokomotiver, Nr. 03193, blevet beklædt fuldstændig strømlinieformet ligesom 05-Lokomotiverne.

Samtidig med Valget af disse Strømlinere overvejede Rigsbanerne Valget mellem en lang Række af hovedsagelig endnu mere udprægede Forsøgstyper af Strømlinere. Blandt disse Alternativer eller kommende Forsøgstyper er de fleste af Slæbetenderlokomoti-

verne 2 D 2- eller 2 C 2-koblede og Tanklokomotiverne 2 C 2-, 2 B 1- (og 3 C 2)-koblede. Nogle havde Kulstøvfyring, visse var Turbinelokomotiver, en Del havde Førerhuset i Forenden, mange havde Specialkedel af forskellig Art o. s. v. Foruden disse vel ca. et Dusin projekterede Strømlinietyper har private Firmaer delvis i Samarbejde med Rigsbanerne tegnet og overvejet endnu flere.

Ogsaa de tyske Privathaner har interesseret sig for Strømlinierne. Saaledes har Lübeck—Büchenbanen bygget et strømlinieformet Damptog med et 1 B 1-Tanklokomotiv, flere bygges muligvis.

I Schweiz har Brown-Boveri udarbejdet Projekter til strømlinieformede Lyntogslokomotiver (bl. a. 2 C 1- og Dobbeltlokomotiver af 1 B 1—1 B 1-Type) med Veloxkedel, som dette Selskab er Opfinder af. Schweiz's egne Baner bruger imidlertid elektrisk Drift paa alle Hovedbaner.

Veloxlokomotiverne har Førerhus i Forenden. Et Projekt paa et andet 7000 HK. Veloxlokomotiv til Rusland kan nævnes.

Af andre Projekter af Tog med Veloxkedel, udarbejdet af Schweizerfirmaet, bør anføres forskellige Dampdrivvognslyntog, især Typer med tre Vognenheder. Et af disse Forslag overvejes alvorligt af et af Europas Jernbaneselskaber.

I Frankrig har P. L. M. allerede taget Initiativet til at forsøge Velox-Systemet. Et ældre 2 C-koblet Slæbetenderlokomotiv har faaet sin Kedel udvekslet med en Veloxtype. Samtidig er Lokomotivet blevet be-

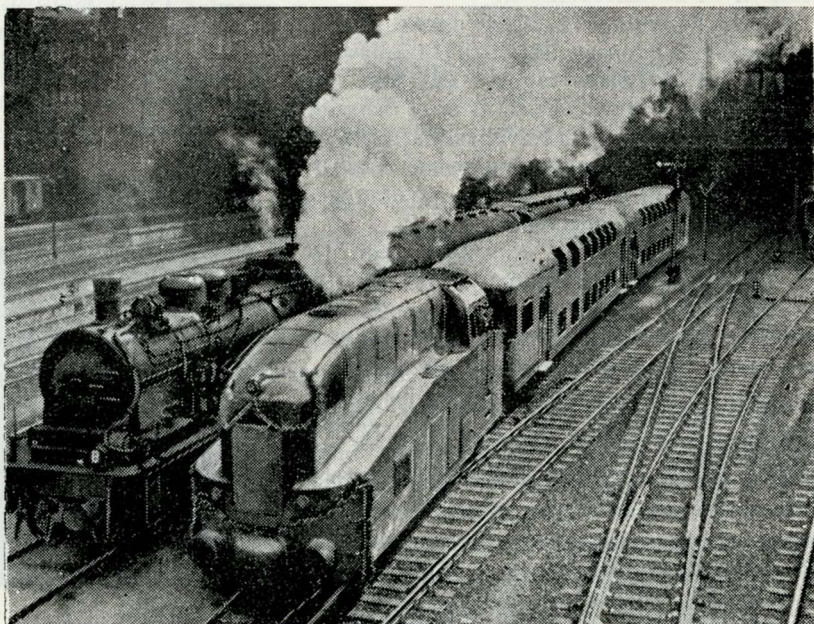


Fig. 38.

Lübeck—Büchen Jernbanens Strømlinietog ved Siden af et Lokomotiv af Standardtype.

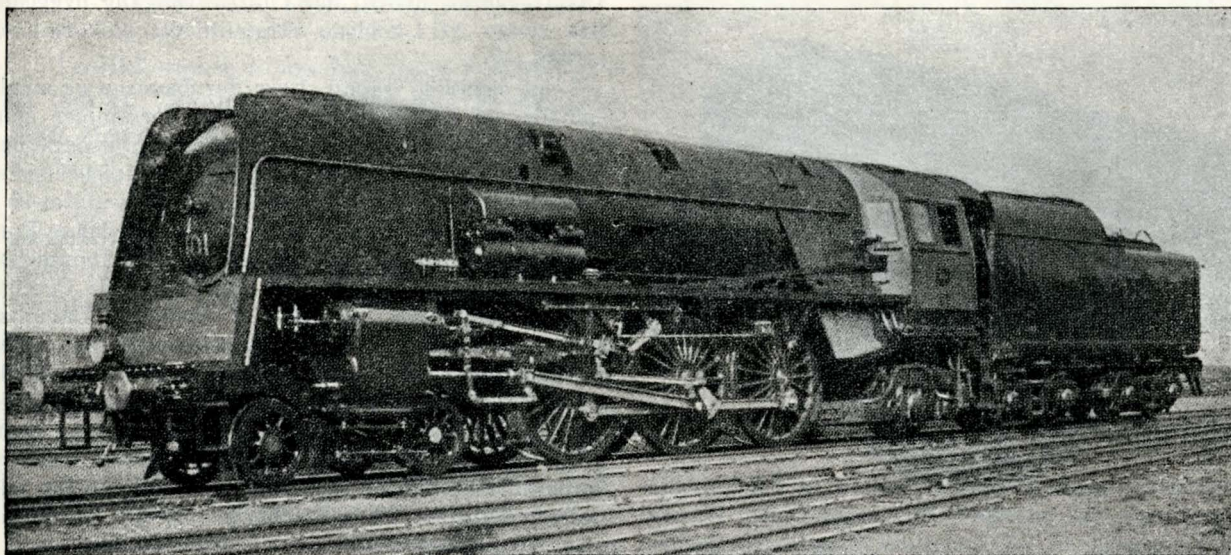


Fig. 39.

Belgisk Eksprestogslokomotiv fra 1935. Profilet er udnyttet helt i Højden, og Lokomotivet har en uafbrudt, vandret Overkant, set fra Siden, hvorfra ikke engang Skorstenen er synlig. Lokomotivet er halvt strømlinieformet. Disse formodentlig ca. 15 belgiske Lyntogslokomotiver hører blandt de sværeste Damplokomotiver i Europa. Drivakseltrykket er saaledes ikke mindre end 24 t — europæisk Rekord. (I U. S. A. gaar man op til 36 t ved Damplokomotiver og 40 t ved elektriske Lokomotiver). — Kedlens Dimensioner er iøvrigt saa store paa denne belgiske Lokomotivtype, at den frie Udsigt fra Førerhuset og fremefter er yderst begrænset. Selv det store franske 2 D 1-koblede Eksprestogs-Lokomotiv, det mægtige tyske Lyntogslokomotiv og det andet, tyske Lyntogslokomotiv har langt bedre Udsigt fremefter fra Førerpladsen (Forf. efter Selsyn ombord i dem alle). — (Fot.: Forfatteren).

klædt i fuldstændig Strømlinieform, har faaet Førerplads i Forenden m. m.

P. L. M. beklædte for et Par Aar siden et gammelt 2 B 1-koblet Lokomotiv i Strømlinieform og byggede dertil et tilhørende Strømlinevognstog.

Forsøget gav saa godt Resultat, at Selskabet siden har ombygget eller er ved at modernisere 6 andre Lokomotiver Magen til paa samme Maade.

Ogsaa Statsbanerne har fulgt dette Eksempel ved at forsyne et ældre 2 C 1-Lokomotiv, ligeledes bygget 1905 med en lignende Strømlinebeklædning.

Samtidig, i 1936, har Nordbaneselskabet ladet et ældre 2 C 1-Lokomotiv beklæde paa samme Vis.

Muligvis skal de 8 2 C 2-koblede, meget hurtige Lokomotiver — de fire af dem Compoundlokomotiver — som Nordbaneselskabet for nylig har bestilt, være Strømlinere, og bygges paa Grundlag af Erfaringen med den nævnte 2 C 1-Type.

Af andre franske Forsøgstyper, der formodentlig alle bliver Strømlinere, hør følgende Nybygninger nævnes:

Nordbaneselskabet bygger et 2 C 1-Lokomotiv, hvor hvert Hjul drives af tre smaa ydre Cylindre, ialt 18 Cyl.

O. C. E. M. bygger et 2 C 2-koblet Triple-Ekspansionslokomotiv med Eenakseltræk.

Desuden bygges et andet 2 C 2-Lokomotiv efter det turboelektriske System.

Fremdeles bygger Statsbanerne et Lokomotiv med smaa Cylindre anordnet som en V-Dampmotor.

Dertil kommer endelig et trecylindret samt et firecylindret Compoundlokomotiv.

Foruden disse er Bugatti ved at bygge en Række smaa Dampstog, nærmest at regne for Drivvognstog. De udmærker sig i nogle Henseender ved ultramoderne Træk; bl. a. fyres de med Masut i Stedet for Kul.

I Belgien byggedes i 1935 en Serie — den Gang omkring 15 Stkr. — meget svære 2 C 1-koblede Eksprestogslokomotiver, der var halvt strømlineformede.

Hollands Statsbaner har i 1935 forsynet eet af de 40 nye svære 2 C-koblede Hurtigtogslokomotiver med en Strømlinebeklædning.

For nylig har man bestemt sig til at strømlinebeklæde 5 Stk. til af samme Type — og desuden et sjette af en ældre, lettere 2 C-koblet Type.

Hvis Forsøgene stadig svarer til Forventningerne, er det Mening efterhaanden at strømlinebeklæde samtlige hollandske Eksprestogsmaskiner.

I England var det af L. N. E. R. i 1930 byggede 2 C 2-koblede Højtrykslokomotiv halvt strømlineformet. — Efter en Række Aars Forsøg har man nu bestemt sig til at kassere Vandrørs-Højtrykskedlen og erstatte den med en almindelig Kedel.

L. N. E. R.'s to 1 D 1-koblede Eksprestogslokomotiver af Typen »Cock of the North« er ligeledes halvt strømlineformede.

Samme Selskab har siden bygget fire 2 C 1-koblede helt strømlineformede Maskiner til Silver Jubilee Toget.

Desuden er der anskaffet fire ligeledes helt strømlineformede 1 D 1-Maskiner lignende »Cock of the North«-Typen. De er strømlineformede af Hensyn til de stadige stærke Vinde paa Skotlands Østkyst, hvor disse Lokomotiver bruges.

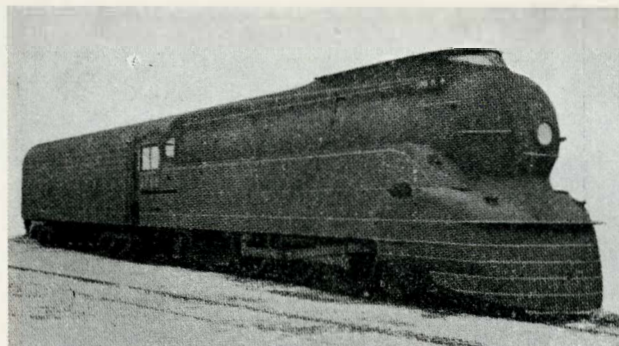


Fig. 40.

Pennsylvania Railroad's Strømlinie-lokomotiv, set fra Siden

Sluttelig bygger L. N. E. R. endnu 14 2 C 1-koblede Strømlinere, der udvikles af »Silver«-Typen. De skal bl. a. bruges til »Coronation«-Ekspressen mellem London og Skotland.

L. M. S. har for nylig foretaget indgaaende Model-forsøg med Strølinietyper.

Endnu har L. M. S. ikke nogen Strømlinere. Men de engelske Lokomotivers aflattede Ydre samt snevre Profil, der gør Strømlinieformen mindre aktuel end i andre Lande, er i særlig Grad udtalt hos visse af L. M. S.'s Hurtigløbere.

Smukkeste ser man det paa L. M. S.'s nye 2 C 1-koblede Turbinelokomotiv, der — skønt ikke strømlinieformet — er ganske glat i Ydre, næsten uden fremspringende Dele m. m.

Great Western har ladet et af de 2 C-koblede »Castle«-Type Lokomotiver samt et af de lignende, men noget sværere »King«-Lokomotiver beklæde strømlinieformet.

I den for Øjeblikket komplette Fortegnelse over Europas Strømliniedamplokomotiver burde muligvis optages endnu flere Typer. Det er ikke usandsynligt, at man i Lande som Italien, Ungarn, Østrig, Tjsekoslovakiet, Polen, Rumænien, Rusland og Irland interesserer sig for og arbejder paa Strømlinie-lokomotiver.

Gaar vi til fremmede Verdensdele, vil det maaske overraske, at man erfarer, at Verdens første Strømlinietog med et helt strømlinieformet Damplokomotiv kørte i Manchukuo.

Det er det sydmanchuiske Jernbaneselskabs berømte

»Asia«-ekspres, hvortil der i første Omgang byggedes fire svære 2 C 1-koblede Strømliniedamplokomotiver i 1934—35.

I det egentlige Japan, hvor Jernbanerne er smalsporede, og Terrænet er vanskeligt, forsømmer man trods alt heller ikke noget Fremskridt. Statsbanernes nyeste 2 C 1-Lokomotiver er helt strømliniebeklædte.

Noget saadant tør man vist næppe forvente at se i noget andet Land med Smalsporsbaner. I denne Forbindelse kan det iøvrigt anføres, at visse Damplokomotiver forskellige Steder er saa svære, at Profilet maa udnyttes helt, saaledes at Skorsten, Dampfat m. m. helt maa indsænkes i Røgkammer, Kedel o. s. v. I Sydafrika med Smalsporsbaner er der kun Plads til en 3 Tommer høj Skorsten paa de nyeste og sværeste (godt 100 t + Tdr.) af 2 C 1-Maskinerne samt 2 D 1-Typerne. For Kedlens Vedkommende maa en Strømliniebeklædning da synes overflødig under alle Omstændigheder. Et andet blandt talrige Eksempler paa, at Kedeloverbygning næsten savnes, ses i L. N. E. R.'s nye 1 C 1-Lokomotiver, Type »Green Arrow« (England).

I (Staten) Sydaustralien er der i 1936 bygget 10 Stk. halvt strømlinieformede Damplokomotiver med 2 C 1-Kobling.

Gaar vi til Nordamerika, træffes allerede en lang Række Strølinietyper.

Først beklædte Alton Banen et ældre 2 B 2-koblet Lokomotiv i Strømlinieform.

Baltimore-Ohio Selskabet har bygget en 2 C 2-koblet Strøliniemaskine. Dertil kommer et 2 B 2-Lokomotiv. Men da Alton Banen er et Datterselskab af B. C. O., er det maaske identisk med ovennævnte.

Omtrent samtidig, i 1935, anskaffede Chicago—Milwaukee—Sct. Paul—Pacific-Banen to 2 B 1-koblede Strømlinere til »Heawatha«-Toget.

Fremdeles beklædte New York-Central Selskabet ved samme Tid et af sine 2 C 2-koblede Standardlokomotiver i Strømlinieform.

Senere, medio 1936, byggedes af samme Selskab et helt nyt, vistnok 2 C 1-koblet Strømlinie-lokomotiv.

I Begyndelsen af 1936 færdigbyggedes Pennsylvania Railroads 2 C 1-Strømliner.

Endelig har New York—New Haven—Hartford-banen i 1936 indsat 10 svære 2 C 2-koblede Strømlinere i Driften mellem New Haven og Boston, hvor de trækker tunge 15-Vognstog med hidtil ukendt Fart.

(Sluttes.)

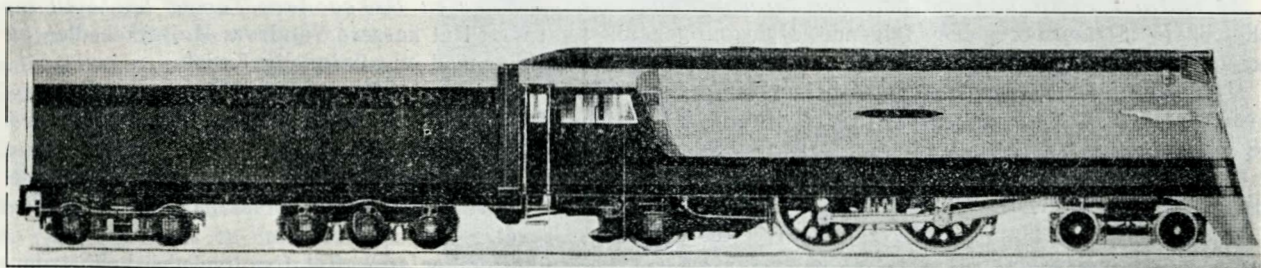


Fig. 41.

Et af Chicago—Milwaukee—St. Paul—Pacific Jernbanens to berømte »Haiwatha« Lokomotiver, der blev bygget i 1935. (Fot.: Svensk »Teknisk Tidsskrift«.)

TRAFIKKOMMISSIONEN

Trafikkommissionen har taget Sommerferie til den 26. August. Forinden har Kommissionens Medlemmer naaet at gøre sig færdige med Sjælland, Bornholm og Lolland-Falster og skal derefter tage fat paa at berejse Fyn og Jylland med tilliggende Øer! Der forestaar — efter hvad man løseligt har beregnet — endnu to Maaneders Rejser rundt til trafikale Amtsmøder, og Materialet fra disse Rejser vil derefter blive grundig bearbejdet af det Arbejdsudvalg, som blev nedsat straks efter, at den store Kommission var traadt sammen.

Amtsmøderne samler Jernbanefolk, Rutebilsfolk, lokale Sogneraadsrepræsentanter, Købmandsforeningerne, Landboforeningerne og andre lokale Repræsentationer under Amtmændenes Forsæde, og enhver faar saa Lejlighed til at udtale sig om de Ønsker, der næres af Befolkningen i trafikmæssig Henseende. Trafikkommissionens Medlemmer har ved disse Møder først og fremmest kunnet konstatere en Lokalfanatisme og stædig Fastholden ved de lokale Synspunkter, som ikke vidner om særlig Hensyntagen til Helhedsinteressen, der er den for Kommissionen vigtigste Interesse. Konkurrencen mellem de forskellige smaa og større Byer kommer til de pudsigste og mest aabenhjertige Udtryk under disse Amtsmøder med Trafikkommissionen.

Mest tilfreds var Kommissionen, efter hvad vi erfarer, med Besøget paa Bornholm, hvor Forholdene allerede er bragt i en helt god Gænge, fordi der fra Øens lokale Myndigheders Side er tilvejebragt et fornuftigt Samarbejde, der lover godt for det endelige Resultat.

Paa Lolland-Falster kimede Dødklokkerne under Trafikkommissionens Besøg over to Privatbaner: Maribo—Torrige-Banen og Rødby—Nakskov-Banen, om hvilke det med stor Sikkerhed kan siges, at de vil blive nedlagt. Derimod maa Bandholm-Banen siges at være saa godt funderet, at baade den og naturligvis den store lolland-falsterske, samt tillige Kragenæs-Banen maa siges at have reddet sig gennem Trafikkommissionens Skærsild.

Paa Sjælland havde Trafikkommissionen ikke egentlige Overraskelser — desto flere venter den i Jylland, ikke mindst i Sønderjylland.

KENDT FAGFORENINGSMAND
DRÆBT

N. Nathans.

Onsdag den 28. Juli styrtede en Flyvemaskine ned i Nærheden af Bryssel, hvorved Sekretæren for Internationalt Transportarbejderforbund, N. Nathans, mistede Livet.

Han var paa Vej til Paris for at deltage i en Konference om Overførelse af spanske Børn til andre Lande og døde saaledes midt i sit Arbejde i den lidende Menneskeheds Tjeneste.

I ham har den internationale Fagbevægelse mistet en af sine førende Personer, en Mand med megen Begavelse og store Kundskaber; trofast og hengiven mod den Bevægelse, han tjente.

Nathans blev født den 7. December 1883 i Arnhem i Holland. I 17 Aars Alderen blev han antaget som Volontør ved de hollandske Jernbaner. Nogle Aar efter udbroder i Holland to Jernbanestrejker, fulgt af en voldsom Undertrykkelse af Jernbanepersonalets Organisation. Det var netop denne Undertrykkelse, som fik Nathans til at melde sig ind i den hemmelige Organisation, der kun talte nogle faa Snese Medlemmer i den By, hvori han boede, og det varede ikke længe, før han fik overdraget Sekretariatet for Afdelingen.

I 1910 blev han kaldt til Direktionen og stillet foran Valget, enten at kaste Organisationsarbejdet overbord eller at forlade Jernbanetjenesten. Nathans, der havde en smuk Fremtid for sig hos Jernbanerne, nægtede at lade Organisationen i Stikken, og han blev saa afskediget.

Kort Tid efter valgte det hollandske Jernbaneforbund — om hvilket en Minister i de Dage havde sagt, »at Løven var død«, — ham til Bestyrelsesmedlem, og den unge Mand fik overdraget et vanskeligt Arbejde. Han blev betroet Redaktionen af Fagbladet, og de Artikler, som han skrev deri, vil stedse vidne om hans mangesidede Kundskaber.

Allerede i de Aar var han Korrespondent for det Internationale Transportarbejderforbunds Meddelelsesblad, som udkom i Berlin.

Det var navnlig i Krigsaarene, at Jernbanepersonalet i Holland erobrede en større Bevægelsesfrihed. Organisationen voksede med Kæmpeskridt. Den voksede snart de ikke forbudte Organisationer over

Hovedet i Medlemstal og Indflydelse, ja, den blev endda større end de øvrige tilsammen. Dette skyldtes for en stor Del Nathans flittige og stadige Arbejde. Hans Karakter blev formet i denne Kamp, den blev styrket, og hele hans videre Liv blev mærket af denne Uforsagthed og Bestemthed.

Det er indlysende, at han, Idealist som han var, med Sorg i Sind saa Internationale falde fra hinanden som en Følge af Krigen. Han havde det Held at leve i et Land, der forblev neutralt, og han viede mange af sine Tanker og Artikler til Arbejderbevægelsens Holdning og Optræden i de forskellige Lande under Krigen, dybt overbevist om, at det var Arbejderklassens og dens Bevægelses Opgave at befri Verden for Krigens Svøbe. Personligt deltog han i Vedligeholdelsen af Forbindelserne under Krigen, og han var tilstede paa de internationale Kongresser, der blev afholdt umiddelbart efter Krigen. Det viste sig snart, at han var i Besiddelse af de Evner, der var nødvendige for at spille en førende Rolle i den internationale Fagbevægelse. Da Kongressen i Wien i 1922 besluttede at ansætte en Sekretær for I. T. F.s Jernbanesektion, kunde Formanden udtale, at der vel ikke kunde opstaa Meningsforskel om, at ingen anden end Nathans kom i Betragtning for denne Stilling, og han blev da ogsaa valgt med alle Stemmer og uden Modkandidater.

I næsten 15 Aar har Nathans arbejdet i og for I. T. F.

For saa vidt hans Kundskaber — og den internationale Bevægelse kræver mange — var for faa, har han udvidet dem med en Flid, der var uden Sidestykke. Det var ham ikke nok at kunne de tre Hovedsprog, han studerede endnu adskillige andre og talte baade Polsk, Spansk, Italiensk og »Skandinavisk«. Det var et Ønske hos ham altid at tale det Lands Sprog, hvor han var til Møde; det vil saaledes erindres, at han paa N. L. F.s Kongres i Aalborg holdt en lang Tale paa et let forstaaeligt Dansk. Paa Trods heraf — eller maaske netop af den Grund — gik han i Breschen for Verdens- og Hjælpe sproget Esperanto, fordi han ønskede, at alle Landes Arbejdere skulde kunne forstaa hinanden.

I 1930, da I. T. F. tog en stedse større Flugt og havde til Hensigt at foretage en betydelig Udvidelse af Sekretariatet, blev han paa Kongressen i London valgt som stedfortrædende Generalsekretær, medens Bestyrelsen indtil videre overdrog ham Ledelsen af Sektionerne for Jernbanemænd, Chauffører og Sporvejsmænd.

Han tog aktiv Del i I. T. F.s almindelige Bestræbelser, han bevægede sig ogsaa paa det politiske Omraade.

Det var næsten en Selvfølge, at en følsom Mand, som Nathans var, særligt tog sig af Arbejdernes Organisationer i Lande, hvor Arbejdsbetingelserne endnu var langt tilbage for dem, der var gældende i hans egne Omgivelser. Han virkede saaledes navnlig for Arbejderne i Øst- og Sydøsteuropas Lande, hvor han adskillige Gange er rejst hen for at støtte dem med Raad og Daad, indgyde dem nyt Mod og opmuntre dem.

Og da Arbejderbevægelsen blev slaaet ned ogsaa i andre Lande, da var det Nathans, der tog til Italien, til Tyskland og Østrig for paa Stedet at tale med de undertrykte Kammerater. I den senere Tid var han med stor Iver beskæftiget for at tjene den spanske Arbejderklasses Sag. Kort efter Borgerkrigens Udbrud tog han til Spanien, og da Skæbnen indhentede ham, var det ogsaa for de spanske Kammeraters Sag, at han paa den hollandske Landsorganisations Vegne var paa Vej.

Hans Forhold til den hollandske Bevægelse var stedse meget intimt. I al den Tid, han var i I. T. F., sad han som Medlem af det hollandske Jernbaneforbunds Forretningsudvalg.

Internationalt Transportarbejderforbund og det hollandske Jernbaneforbund samt alle de I. T. F.-tilsluttede Organisationer har mistet en dyrebar Ven, en trofast Medarbejder, en Leder af stor Betydning.

Han har præget sit Arbejde, og det, han har opnaaet, er for alle Tider fastlagt i Historien.

Gid det maa være en Trøst for alle, der har kendt ham og har holdt af ham, at han ikke har levet forgyves, men at han har udført store Ting i Menneskehedens Tjeneste, og især i Arbejderklassens Tjeneste.

TOGULYKKE I NORGE

Jernbanen mellem Larvik og Skien følger de første Mil Vest for Larvik den skønne Fjeldsø Farris, og faa Steder i Norge har man et mere pragtfuldt Udsyn fra Kupevinduet end her. Mange Gange kører Toget tæt ude ved Vandkanten, idet Fjeldet er hugget ud, saa der lige akkurat er blevet Plads til at lægge Jernbanesporet mellem Vandet og Fjeldvæggen.

For nylig skete der en Togulykke paa et af disse smukke Steder, og Aarsagen var et Fjeldskred, et »ras«, som Nordmændene kalder det.

Skredet fandt Sted ved 21½-Tiden, umiddelbart før Aften-Ekspressen fra Oslo naaede Stedet, som ligger nogle Hundrede Meter Øst for Kjøse Station. Det blev opdaget af en Ledvogterske, som gjorde alt for at redde Toget fra at styrte i Afgrunden; men Toget var da allerede afgaaet fra Larvik, saa det var for sent at standse det ved en Telefonopringning. Ledvogtersken styrtede derfor ud ad Jernbanelinien svingende med et Advarselsflag. Men da der er mange Kurver paa Banen netop her, opdagede Lokomotivføreren Faresignalet for sent til at faa Toget standset. Bremserne blev slaaet i; men i næste Øjeblik kørte Lokomotivet ud over Skinnerne, der ved Skredet var kommet til at hænge frit i Luften, og forsvandt i Farrisvandet.

Toget bestod foruden af Lokomotivet af en Pakvogn og to Passagervogne. Pakvognen, der var koblet til Lokomotivet, endte ligesom dette ude i Farris. Men heldigvis løb den første Passagervogn af Sporet, inden den var naaet frem til de fritsvævende Skinner, og den kom til at staa paa tværs af Sporet, saa den bremsede af sig selv netop i det afgørende Øjeblik. Den anden Passagervogn skete der overhovedet intet med.

JERNBANELÆGER

Hverken Lokomotivføreren eller Lokomotivfyrbødereren havde faaet Tid til at redde sig, da Lokomotivet styrtede ud over Fjeldkanten og forsvandt i Farris. De forsvandt sammen med deres Maskine. Men da de første Passagerer havde overstaaet Forskrækkelsen og var kommet ud af Toget, saa de Lokomotivfyrbødereren hage sig fast til Godsvognen, hvis Tag lige kunde skimtes i Vandskorpen. Et Øjeblik efter kom Lokomotivføreren svømmende ind mod Land og blev hjulpet op af Passagererne. Begge havde paa draget sig flere alvorlige Læsioner, men er dog udenfor Fare.

Af Togets 18 Passagerer, hvoraf de 7 befandt sig i den afsporede Vogn, var der kun en, der kom noget alvorligt til, saa han maatte køres til Larvik Sygehus. Men paa Grund af Afsporingen maatte Passagererne dog redde sig ud af Kupevinduene.

Der ankom et Værkstedstog til Ulykkesstedet for at forsøge at redde Lokomotivet, der er et af de største Lokomotiver, som findes paa denne Jernbane, op af Farrisvandet. Samtidig blev der sat fuld Kraft paa en hurtig Udbedring af Jernbanespooret og den nedstyrtede Dæmning. Men da det er et ret betydeligt Skred, vil det tage nogen Tid, inden Jernbaneforbindelsen mellem Larvik og Telemarken samt hele Sørlandet kan genoptages.



DØDSFALD



Søndag den 10. Juli døde Motorfører Albert Hansen efter kun faa Dages Sygdom. Det er en næsten ufattelig Tanke for os, der kendte ham. Denne rolige Mand og gode Kammerat, som Ven var han trofast som faa, paa lidelig og fornøjelig, altid rede til at give en hjælpende Haand. De, som kendte ham, vil fortaa, at Savnet af ham vil blive dybtfølt. Albert Hansen blev begravet paa Roskilde Kirkegaard Onsdag den 14. Juli, og den gamle, smukke Frue Kirke var fyldt til sidste Plads. Domprovst Charling talte smukt over vor afdøde Kammerat, og Lokomotivførere, Motorførere og Lokomotivfyrbødere bar Kisten til Graven. Efter Jordpaakastelsen bragte Motorfører P. Jensen Albert Hansen Kammeraternes sidste Farvel og udtalte et Ære være hans Minde.

Xo.

Jernbanelæge Munck, 8' A Lægedistrikt, Frederiksberg, er bortrejst fra 1.—31. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Rode, Nylandsvej 76, Tlf. Godthaab 2020.

Konsultationstid: Kl. 13—14 samt Torsdag Kl. 18—19.

Jernbanelæge K. Backer, 6' A Lægedistrikt, København, er bortrejst indtil 15. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Lægerne Algreen-Petersen, Søndermarksvej 2, Telefon Valby 1001, Konsultationstid Kl. 12½—14 samt Onsdag Kl. 18—19 og M. Lerche, Gl. Carlsbergvej 4, Telefon Valby 1004, Konsultationstid Kl. 12½—13½ samt Fredag Kl. 18—19.



Frichs Fabriker holder Jubilæum.

Den 23. Juli var det 25 Aar siden, De danske Statsbaner afgav den første Bestilling paa Levering af Lokomotiver fra Frichs Fabriker i Aarhus.

Den første Bestilling var paa 3 Rangermaskiner af F-Typen.

Ny Lønningslov.

Københavns Kommunes Tjenestemænd har faaet gennemført en ny Lønningslov med tilbagevirkende Kraft fra 1. April d. A.

Merudgiften andrager ca. 4 Mill. Kr.

Norges Statsbaner overtager Privatbane.

Fra 1. Juli har Norges Statsbaner overtaget Landets største Privatbane, Valdresbanen.

Styrelsesformen i Norge.

Den tidligere omtalte Forandring af Statsbanestyrelsen i Norge, som ventedes afgjort, inden Stortinget sluttede sin Samling, blev ikke færdigbehandlet. Sagen blev paany udsat 1 Aar.

Lønforhandlingerne hos de engelske Jernbaner.

De engelske Jernbanemænds Organisationers Krav om Lønforhøjelse, Forkortelse af Arbejdstiden og forskellige andre Forbedringer blev som bekendt vist tilbage af Selskaberne. Jernbanemændenes Organisationer besluttede da at lade Sagen gaa til det nationale Lønningstribunal, der træder sammen den 20. ds. Umiddelbart efter at Tribunalets Udslag er kendt, vil Organisationerne afholde en Konference, hvor man vil afgøre den endelige Stilling, der skal tages.

I. T. F.

De tjekkiske Jernbanemænds Lønninger.

I 1932 blev de tjekkiske Jernbanemænds Lønninger og Pensioner reduceret med 3 til 15 pCt. alt efter Lønningernes respektive Pensionernes Størrelse. I Løbet af

1933 fulgte en yderligere Lønnedsættelse paa 4 pCt. for samtlige Kategorier. De lavere Indtægter fik dog allerede fra og med den 1. Januar 1933 15 pCt. af Fradraget reduceret, og i 1934 fik hele Personalet en Restituering paa 30 pCt. paa 4 pCt.-Nedsættelsen af 1933. Nu er alle Fradrag blevet ophævet for Lønninger og Pensioner under 9000 Kr. aarligt, medens Fradraget for 1933 for de øvrige er gaaet ned til 0,8 pCt. Fradraget af 1932 er altsaa endnu tilbage.

I. T. F.

Indirekte Lønforhøjelse i Belgien.

Siden Krisetiden har man i Belgien opkrævet en saakaldt Kriesekat paa Lønningerne. Denne Kriesekat, der er nedsat noget i Januar d. A., er nu ophævet helt og holdent fra 1. Juli. For Jernbanemændenes Vedkommende betyder dette, at Skattefradraget gaar ned med fra 9 til 80 Fr. pr. Maaned alt efter Lønnens Størrelse.

Bestemmelsen bringes i Anvendelse ved Udbetalingen af alle Lønninger fra og med Juli Maaned, ogsaa naar Lønnen udbetales bagud.

I. T. F.

Støtte til svejtsiske Privatbaner.

Den svejtsiske Regering har fremsat et Udkast til en Forordning, der har til Formaal at forlænge de hidtil trufne Foranstaltninger til Støtte for de svejtsiske Privatbaner, der er kommet i Vanskeligheder paa Grund af Krisen, fra 1. Januar 1938 til 31. December 1939. Støtten, der skal ydes i Form af rentefrie Laan eller Laan mod en meget lav Rente, er betinget af, at de interesserede Kantoner, i paakommende Tilfælde med Kommunernes Hjælp, paatager sig mindst en lige saa stor Del af Byrderne som Staten. Af Motivering til Forslaget fremgaar, at der hidtil har været seks Foretagender (fem Jernbaner og et Dampskibsselskab), der har nydt godt af Statsstøtten, og at de bevilgede Beløb udgør 283 100 Fr., fire andre Selskaber (3 Jernbaner og et Dampskibsselskab) vil i en nær Fremtid faa en Understøttelse paa 220 000 Fr., og at Begæringer, der er indsendt af fire andre Selskaber, er under Behandling.

I. T. F.

REGNSKAB

for Kong Christian den IX's Understøttelsesfond fra 1. April 1936 til 31. Marts 1937.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1935/36	71. 80
Indbetalte Bidrag i 1936	99. 00
Modtagne Gaver	25. 00
Indvundne Renter:	Kr. Ø.
af Obligationer	1 122. 50
af Bankbog	13. 18
	1 135. 68
	1 331. 48

<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Udbetalte Understøttelser, 13 Portioner à 100 Kr.*)	1 300. 00
Portoudgifter	7. 00
Beholdning, der overføres til næste Regnskabsaar	24. 48
	1 331. 48

*) Understøttelserne er udbetalt til: Enken efter en Banearbejder, Enken efter en Depotarbejder, Enken efter en Baneformand, Enken efter en pens. Lokomotivfører, Enken efter en Ledvogter, Enken efter en Portør, Enken efter en pens. Portør, Enken efter en pens. Stationsforstander, Enken efter en Arbejdsmand, Enkerne efter 2 Matroser, Enken efter et pens. Stationsbud og en Overportør.

Status den 31. Marts 1937.

<i>Beholdninger.</i>	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank ..	24. 48
Obligationer ifølge forrige Regnskab til paalydende Værdi 25 200 Kr., bogført for ..	23 857. 75
	23 882. 23

<i>Gæld.</i>	Kr. Ø.
Fondets Kapital:	Kr. Ø.
Obligationer bogført for	19 987. 50
Paa Bankbog	12. 50
	20 000. 00
Obligationer bogført for	3 870. 25
	23 870. 25
Beløb til Disposition	11. 98
	23 882. 23

København, den 31. Marts 1937.

KNUTZEN.

/N. Roed, Sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

Beholdningerne var til Stede.

København, den 26. Juni 1937.

R. Kantø.

C. Wieth.



Helgoland Motorførerafjd.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: Aage Hansen, Rosenhaven 7, Valby.



Afsked:

Lokomotivmester I E. Laursen, Gedser, efter Ans. p. Gr. af Alder i Naade og med Pension fra 31.—10.—37 (vgl. Afsked).

Lokomotivfører H. J. Fournaise, Sønderborg H., p.

Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører F. M. Rasmussen, Slagelse, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—10.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører L. K. Pedersen, Glyngøre, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—10.—37 (min. Afsked).

Dødsfald:

Motorfører I A. E. Hansen, Helgoland, den 10.—7.—37.

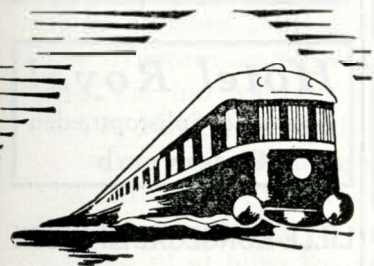


Bøger paa Ratebetaling!

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.

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 emaileret og leveres i en af følgende smukke klare farver:
**RØD · GRØN
BRUN · SORT**
 og forskellige marmorerede

PATENTBESKYTTET
FØR LANG BROCHÛRE

**Kan efter Ordre
forsynes med indbygget
Kedel for Centralvarme**

A/s 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 Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Primærker 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.

Steenstoff — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN
Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Støt dansk Industri!

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S
Kaffe er bedst!
Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN
I. Kl. Herreekviperings. - Telef. 68

Husk!
Ellen Hansen
Modeforretning
Minka Jensens Eff.
Nørregade 10 - Telef. 594

Nyborg Herregaardsmejeri.
Tlf. 79
Fineste Mejeriprodukter!
Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag,
og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.

Jydske Strikkeriers Udsalg.
Indeh. H. Prehn.
Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.
Alt i Trikotage.

C. Knackstredt

Telefon 550
Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.
Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,
derfor billigste Priser.

GAA TIL

WILDE

saa gaar De ikke forkert.

Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,
Nørregade 25.
Alt i udskaaet Læder og
Skomagerartikler til
billigste Priser.

FORLANG KAFFE

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

Hotel Royal
Koncert & Solistopræden
Østervemb

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade
Telegrammer i alle Anledninger

Tell. 454

A. IVERSEN

DREVSEN & NELLEMANN

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

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

Hansen & Hansen

STATSAUT. ELEKTRISKE
INSTALLATØRER

Tlf. 366 Kongegade 12 Tlf. 882



FOSKA anbefales
ogsaa til Mennesker
med Forkalkning.

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
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.