



№ 17

5. September 1937

37. Aargang

## FORRENTNING AF JERNBANERNE

### Banernes indirekte Betydning.

Som meddelt har Trafikkommissionen efter at have holdt Sommerferie genoptaget sine Møder og er for Tiden beskæftiget i Jylland.

Efter at Driften med Hensyn til det forrentningsmæssige for Statsbanernes Vedkommende for ganske faa Aar siden var Genstand for indgaaende Undersøgelser i det saakaldte Stykgodsudvalg — hvis Arbejde som bekendt resulterede i Forslag om Nedlæggelse af nogle Baner — har der været en vis Uro i forskellige Lag af Befolkningen, og naturligvis særligt blandt dem, som i Tide og Utide kritiserer Banerne, der betegnes som urentable Foretagender, naar de ikke afkaster en tilstrækkelig Forrentning af den Kapital, som er anbragt i dem.

Under Hensyn hertil er det en naturlig Ting, at der adskillige Steder ses paa Trafikkommissionen med visse Betænkeligheder. For saa vidt angaar den Del af Kommissionens Opgave, som tager Sigte paa at forsøge at tilrettelægge en fornuftig Deling af den samlede Trafik, saaledes at unødvendig Pengeanbringelse kan undgaas — vi tænker her paa Steder med 2 eller flere Trafikmidler, men hvor noget saadant ikke alene maa siges at være upaa-krævet, men endda kan betegnes som fuldstændig meningsløst — giver vi naturligvis Tilslutning til en gennemgribende Regulering, men fra visse Sider i vort Folk kræver man som nævnt stadigvæk flere og flere Baner nedlagt, og det skulde være mærkeligt, om ikke disse Ønsker ogsaa kom frem i Trafikkommissionen.

Der er derfor Anledning til endnu engang at pege paa, at Banerne jo gavner Samfundet og lader dette tilflyde Værdier paa anden Maade end gennem direkte Forrentning af Kapitalerne. Dette er Gang paa Gang hævdet af adskillige baade her i vort Land og andre Steder, men trods dette vedbliver der at være visse Mennesker, som aldrig bliver trætte af at kræve »Forrentning«. Det er, som om de paagældende ikke har Sans for andre Værdier end dem, der giver sig direkte Udslag, altsaa kontante Penge.

Som Størstedelen af vore Læsere ved, har der i Norge i mange Aar været Ønsker om Trafikforbedringer paa Bergensbanen. Denne Bane, som en Del af Aaret er en afgjort Turistbane, har jo et meget stort Antal Tunneler, og for Turisterne byder Dampdriften derfor paa forskellige Ubehageligheder, der vilde forsvinde, hvis Banen f. Eks. blev elektrificeret. Det er dog ikke alene disse Forhold, som bevirker, at der er Ønsker fremme om Trafikforbedringer, men derimod den Gavn, en hurtig Trafik vilde være for Handelen i det hele taget.

Fornylig har de norske Statsbaners Trafikchef holdt et Foredrag, hvori han omtalte Trafikforbedringerne. Han anstillede ved denne Lejlighed Betragtninger over, hvorvidt det økonomisk set vilde være fuldt forsvarligt at elektrificere Bergensbanen, idet det vilde koste mange, mange Penge. Og han bemærkede, at hvis der efter sædvanlig Maalestok skulde kræves fuld Forrentning og Amortisation af de

anvendte Kapitaler, saa vilde Forbedringen næppe blive gennemført.

Foredragsholderen udtalte imidlertid som sin sikre Overbevisning, at Bergenserne før eller senere nok skulde faa deres Bane elektrificeret, maaske efter en Overgangstid med Dieseldrift; thi en saadan Foranstaltning vilde indirekte kunne gavne Befolkningen saa meget, at det langt opvejede den manglende direkte Rentabilitet, og han pegede bl. a. paa, at der jo ikke var nogen, som spurgte efter Rentabilitet, naar der f. Eks. bevilgedes 900 000 Kr. om Aaret til Dampskibsruten Bergen—Newcastle, eller 700 000 Kr. om Aaret til de norske Luftruter. Men naar dette ikke var Tilfældet, hvorfor skulde der saa stilles strengere Krav til forrentningsmæssig Rentabilitet, naar det drejer sig om Rygraden i et Lands Rejseliv, som Banerne jo nu engang maa siges at være.

Vi ved saare vel, at adskillige er enige i de her fremførte Betragtninger: At Jernbanerne tilfører Befolkningen Værdier, endda betydelige, som ikke direkte kan udmaales i Kroner og Ører; men efter vor Mening er det dog paa sin Plads atter at pege paa dette Forhold; thi det kan vel snart forventes, at Trafikkommisionens Arbejdsudvalg er færdig med sine Undersøgelser i Marken, hvorefter de mere saglige Drøftelser skal til at tage deres Begyndelse, og vi udtrykker da Haabet om, at der inden for Kommissionen vil være Flertal for en fornuftig Ordning, d. v. s. en Ordning, som ikke blindt hæfter sig ved Rentabiliteten, men ogsaa tager fuldt Hensyn til de indirekte Goder, Banerne bringer vort Lands Befolkning.

### STORSTRØMSBROENS INDVIELSE

Som bekendt var det fra Statsbanernes Side beregnet, at Storstrømsbroen skulde indvies i Oktober. Men Kongen har, som vi meddelte i sidste Nr. af Bladet, fremsat Ønske om, at Indvielsen fremskyndedes, saa den kunde finde Sted paa hans Fødselsdag Søndag den 26. September.

Ved et Møde den 28. August har Generaldirektoratet givet Pressen Meddelelse om, hvorledes Aabningshøjtideligheden skal forme sig. Kl. 9,25 vil de, som skal deltage i Indvielseshøjtideligheden, afrejse med Særtog fra Køben-

havn. Der bliver ikke Lyntog at indvie, som Tilfældet jo var ved Lillebæltsbroens Aabning; men i Stedet vil den nye Kongevogn blive taget i Brug ved denne Lejlighed. Særtoget gør et kort Ophold i Vordingborg og fortsætter derefter til Pladsen foran Broen, hvor det skal være Kl. 11,15. Her bliver der bygget en Tribune til Kongen, Ministeriet m. fl., medens de øvrige indbudte faar Plads paa en Platform. Arrangementet bliver saaledes, at de Tilskuere, som tager Plads paa Marken omkring Festpladsen, vil kunne overvære hele Højtideligheden. Ved Lillebæltsbroens Indvielse var Forholdene for de Tilskuere, som ikke hørte til de særlig indbudte, mindre gode.

Medens de indbudte stiger af Toget og tager Plads paa Platformen, musiceres der af Livgardens Orkester. Selve Broen er endnu spærret med Snore, men efter at Trafikministeren har holdt en Tale, og Kongen har erklæret Broen for aabnet, stiger alle de indbudte atter op i Toget samt — Repræsentanter for Vejautoriteter, Motororganisationer o. l. — i nogle Biler. Tog og Biler kører saa samtidig op mod Broen og sprænger de udspændte Snore. Dette skulde efter Programmet ske Kl. ca. 12,10.

Toget og Bilerne fortsætter langtsomt over den 3,2 km lange Bro, der standses ved den nye Orehoved Station, og de indbudte stiger ud paany. Her vil Statsbanernes Generaldirektør og muligvis enkelte af de indbudte tale. Under denne Del af Indvielseshøjtideligheden vil den sydgaaende Berlinerekspres, som det første Plantog køre over Storstrømsbroen, og dermed er der lukket for al Toggang ad det gamle Banelegeme.

Under Opholdet i Orehoved bliver Toget omrangeret, saa Kongevognen, der skal løbe forrest i Toget fra København, ogsaa kommer forrest den modsatte Vej.

Kl. 12,50 skulde Højtideligheden være tilendebragt, og Toget afgaar fra Orehoved. Ankommet til Vordingborg bliver de bageste Vogne koblet fra; Kongen og hans Følge fortsætter straks til København, medens der for de indbudte arrangeres en Frokost, som vil blive serveret i et Telt paa Stationens Forplads.

Efter et Ophold paa 1½—1¾ Time startes der, Kl. 14,50, paany fra Vordingborg, og Kl. 16,30 skulde Særtoget med de indbudte være tilbage i København.

Det paaregnes, at de indbudtes Antal vil

komme op paa 5—600: alle Ministre, hele Rigsdagen, 3 engelske og 2 tyske Ministre, en Del tyske Jernbaneembedsmænd, de norske, svenske og finske Statsbaners Generaldirektører, Repræsentanter for de Firmaer, som har bygget Broen, Maribo og Præstø Amter, Repræsentanter for Pressen m. fl.

Prøvekørslerne regnes paabegyndt ca. 14 Dage, før Broen tages i Brug, men Anlægget afleveres først til Statsbanerne umiddelbart før Indvielsen.

Det forventes, at Indvielseshøjtideligheden vil blive transmitteret til Udlandet.

### NYE OMLÆGNINGER I GENERALDIREKTORATET

#### Personalechef E. Terkelsen faar ogsaa Trafikafdelingen underlagt sig.

Siden Trafikchef Hyllestads Død for kort Tid siden har Pladsen som Chef for Trafikafdelingen staaet ubesat, men fra 1. September er den blevet besat, idet Embedet er blevet underlagt Chefen for Personalfdelingen, E. Terkelsen. Samtidig er der sket visse Ændringer i Generaldirektoratets enkelte Afdelingers Arbejdsomraade.

Tidligere bestod Generaldirektoratet af 5 Afdelinger — Personalfdelingen, Maskinafdelingen, Baneafdelingen, Trafikafdelingen samt Regnskabs- og Tarifafdelingen — med hver sin Chef. De 4 af disse havde Titlen Afdelingschefer, men for ligesom at markere Personalfdelingens Betydning i Administrationen, idet Chefen for denne Afdeling stadig har været Generaldirektørens højre Haand, som man siger, havde Chefen for Personaleafdelingen Titlen Generalsekretær. Som et Resultat af Administrationskommissionens Arbejde blev Betegnelsen for denne Chefstilling i 1925 ændret til »Afdelingschef« i Lighed med, hvad der gjaldt for Generaldirektoratets øvrige Afdelinger, men vi vedblev at have 5 Afdelinger med hver sin Chef. Først da Personalechef Øllgaard blev Amtmand paa Bornholm, blev der inddraget en Stilling som Afdelingschef. Den daværende Chef for Regnskabsafdelingen overtog Personalechefstillingen; hans hidtidige Afdelingsomraade blev delt paa den Maade, at Tarifsagerne blev under-

lagt Trafikafdelingen, og Regnskabssagerne lagt under Personaleafdelingen.

Under disse Forhold har vi levet siden 1931; men ved Besættelsen af det ledige Embede som Chef for Trafikafdelingen, er der paany sket Omlægninger. Tarifsagerne flyttes atter fra Trafikafdelingen, Regnskabssagerne flyttes fra Personalfdelingen, og den tidligere Regnskabs- og Tarifafdeling oprettes paany, medens Trafikafdelingens Sager lægges ind under Personalechefen.

Til Chef for den genoprettede Regnskabs- og Tarifafdeling er udnævnt Hr. R. C. Jyrdal, der hidtil har været Kontorchef i Tarifkontorøt.

For saa vidt angaar Personalechefen, der altsaa nu skal være Chef for Personale- og Trafikafdelingen, maa det siges, at der, selv om hver af de to Afdelinger er blevet lettet for henholdsvis Regnskabs- og Tarifsagerne, sikkert venter ham et meget stort Arbejde. Det er vort Haab, at Hr. Terkelsen vil være i Stand til at bestride dette uden at undergrave sit Helbred; thi som Chef for Personalfdelingen og som Generaldirektørens nærmeste Medarbejder, har han ved sin Dygtighed og Forstaaelse gjort sig afholdt i vide Kredse.

### SOMMERMØDE PAA HINDSGAVL

I Dagene den 10.—15. August afholdtes paa Hindsgavl det 15. Sommermøde med socialt Program. Indbyderne var som sædvanlig: »Dansk Forening for social Oplysning« — »Socialvirke« og »Socialøkonomisk Samfund«.

Mødets Hovedemne i Aar lød:

»Socialpolitik og Folkesundhed«,

et Emne som ikke skuffede Deltagerne med Hensyn til Alsidighed. Til Belysning af de forskellige under Emnet hørende Spørgsmaal var der planlagt 7 Foredrag.

Tirsdag den 10. August Kl. 17 samledes Deltagerne paa Hindsgavl og blev budt Velkommen af de indbydende Foreningers Mødeleder, Hr. Sekretær Boye og Frue.

Hindsgavl er — som de fleste af Læserne sikkert ved — et gammelt Herresæde, smukt beliggende i naturskønne Omgivelser ved Lillebælt og Fænøsund.

Der, hvor Riddere og Adelsdamer i fordums

Dage traadte Dansen, stævner nu Folk fra alle Samfundslag og fra hele Norden sammen for at drøfte aktuelle sociale Problemer, — hvor er Tiderne dog omskiftelige.

Kl. 19,30 tog Forhandlingerne deres Begyndelse. Forstanderinde Frk. Gregersen, Inspektør ved Overinspektionen for Børneforsorg, skulde have indledet over Emnet »Fra Børneforsorg til Børneværn«. Hun var imidlertid blevet forhindret; med kort Varsel maatte Sekretær Boye derfor holde det indledende Foredrag.

Den efterfølgende Diskussion godtgjorde, at Hr. Boye, til Trods for den korte Tid der var levnet ham, havde formaaet at belyse Emnet paa en saadan Maade, at Deltagerne fik et udmærket Udbytte af Forhandlingen.

Om Onsdagen afholdtes 2 Møder. »Socialpolitiken og Samfundets Økonomi« indledet af Richard Sterner, 1. Aktuarie ved Statistiska Centralbyrån, Stockholm.

Indlederen fremdrog i sit Foredrag alle de mange Spørgsmaal, som berørte dette Emne, og det forbløffede mange af Mødedeltagerne, at Taleren i over 1 Time talte om saa mange Problemer uden at støtte sig til Notater.

Onsdagens 2. Møde »Er Sociallovgivningen gaaet over Gevind?« indledes af Folketingsmand, Gaardejer Knud Kristensen og statsvidenskabelig Konsulent for Socialministeriet Jørgen S. Dich.

Emnet, som jo rækker vidt saavel socialpolitisk som erhvervspolitisk, blev af Folketingsmanden indsnævret til kun at omfatte Kommunehjælpen og Arbejdsløshedsundersøttelsen.

Detto Emne interesserede Deltagerne i den Grad, at Diskussionen først sluttede langt over Midnat. Selve Indledningsforedragene blev udsendt gennem Radioen, og det var første Gang, der fandt Transmission Sted af Sommermøderne paa Hindsgavl.

Torsdag behandlede Emnet »De asociale og Forsorgen for dem«, indledet af Dr. med. Tage Kemp. Emnet var paa sin Vis ikke mindre interessant end de øvrige navnlig derved, at Problemet — sekunda Arbejdskraft — blev belyst saavel fagpolitisk som socialpolitisk.

Fredagens Emne »Lønpolitikens Indflydelse paa Arbejdsløsheden«, som indledes af Sekretær i De samvirkende Fagforbund Laur. Hansen, var et for Lønarbejdere overordentlig interessant Emne.

Som Svar paa en under den paafølgende Dis-

kussion fremsat Forespørgsel gaaende ud paa, hvorvidt Foredragsholderen fandt en Nedsættelse af Arbejdstiden om Natten fra 8 Timer til et mindre Antal Timer som værende i god Tilslutning til de Bestræbelser, der maatte foretages for at skaffe flere i Arbejde, erklærede Laur. Hansen, at han ikke alene fra et beskæftigelsesmæssigt Standpunkt men ogsaa fra et socialt og rent menneskeligt Standpunkt, som forøvrigt ogsaa havde Tilslutning fra Lægekredse, maatte kræve, at Virksomheder, som arbejdede i Døgndrift, nedsatte Arbejdstiden til 4 Vagter à 6 Timer. Endvidere fandt Taleren, at en udvidet Ferieordning — helst saa han en saadan lovfæstet — vilde være et Led i Bestræbelserne til Bekæmpelsen af Arbejdsløsheden.

»Hygiejne og Sociallovgivning«, indledet af Sundhedsstyrelsen Formand, Dr. med. Johs. Frandsen, og »Ernæring og Folkesundhed«, indledet af Læge Carl Evang, Oslo, var Lørdagens Forhandlingsemner.

Interessant og lærerigt var det at høre Dr. Frandsen, der ligesom Richard Sterner holdt sit Foredrag uden Manuskript, give en historisk Skildring af hele vort Sundhedsvæsen. Han paa-pegede, at mens Sundhedsvæsenets Opgave var det forebyggende, laa den helbredende Opgave hos Socialvæsenet, saaledes at Sundhedsvæsenets Arbejde i Virkeligheden betød Lettelser paa de sociale Budgetter.

I Tilslutning til Læge Evangs Foredrag »Ernæring og Folkesundhed« fremvistes en Film »Vore Spædbørns Ernæring«, optaget paa Foranledning af »Danske Kvinders Nationalraad«.

Filmen fremvistes af en Lokomotivmand, der er kendt af mange fra sine Filmsoptagelser for D. L. F., nemlig Lokomotivfyrbøder Søgaard Rasmussen, Fredericia.

Dette var det egentlige Arbejdsprogram, og selv om det ikke alene var omfangsrigt og udbytterigt tilrettelagt, saa var der dog ogsaa fra Arrangørernes Side tænkt paa det selskabelige og fornøjelige Samværs Betydning som en Del af det Udbytte, der jo er Formaalet med Sommermøderne paa Hindsgavl.

Torsdag Eftermiddag var helliget en Udflugt til Skamlingsbanken. En Oplevelse for alle, men især for de mange Udlændinge, som ligefrem overgik hinanden i Begejstring over det vakre danske Landskab, som Nordmændene

(Fortsættes Side 231).

## HVAD ER ET LYNTOG?

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Sluttet.)

I Canada har Canadian-Pacific Selskabet i 1936 anskaffet et Antal, vistnok 5, 2 B 2-koble Strømlinere.

Fremdeles har Canadian National Railways taget fem 2 D 2-koblede Strømlinere i Brug. Disse vejer med Tender deres 300 t og er Verdens kraftigste Strømliniedamplokomotiver i Øjeblikket.

Som Slutning paa dette Afsnit skal omtales, at Union Pacific Selskabet i U. S. A. i nær Fremtid vil tage et nyt Lyntogslokomotiv i Brug, som er mere revolutionerende i sin Konstruktion end noget andet Lyntogslokomotiv.

Det er strømlinieformet turboelektrisk Dobbeltlokomotiv med 5000 HK., hvilket er mere end noget færdigbygget Lyntog i Øjeblikket kan opvise.

Lokomotivet bestaar af to symmetriske Halvdele, der kan bruges som selvstændige Lokomotiver, om det ved Lejlighed er ønskeligt. Koblingsanordningen bliver 2 C C 2 - 2 C C 2. Af de 40 Hjul er de 24 saaledes Drivhjul.

Lokomotivet er oliefyret. Det udstyres med Kondensatorer, saaledes at den samme, ret ringe, Vandbeholdning kan bruges i stadig tilbagevendende Kredsløb. Toget kan derfor gennemkøre lange Strækninger uden Ophold af Hensyn til Vandforsyning. Desuden undgaas omtrent Afsætning af Kedelsten, Vedligeholdelsen billiggøres, ligesom Driftssikkerheden og Levetiden derved forøges.

Turbinerne driver Dynamoer, der leverer Strøm til de 12 Drivaksel-Elektromotorer.

Vægten bliver mindre end Vægten af sædvanlige Damplokomotiver — de bliver endog lettere end tilsvarende Diesellokomotiver.

Maksimumsfarten forventes at blive 110 engelske Mil eller ca. 180 km pr. Time, naar der køres med normal Vognbelastning, som skal være godt 1000 t. Det svarer formodentlig til en Snes moderne amerikanske Vogne. Sammenlignet med danske Togvægte faar man et Begreb om disse Størrelser ved at se paa Vægten af f. Eks den elektriske Nærtrafik's nyeste Helmetalvogn; de nyeste svejsede Staalbivogne vejer her 28,3 t, og de ikke svejsede Styrevogne i Aluminiumsudførelse vejer 25,8 t. Regnes en Vogn til 25 t og 140 Passagerer til 10 t, vil det sige, at de amerikanske Damplyntog normalt skulde køre med 30 saadanne Vogne, og over 4000 rejsende. Sandsyn-

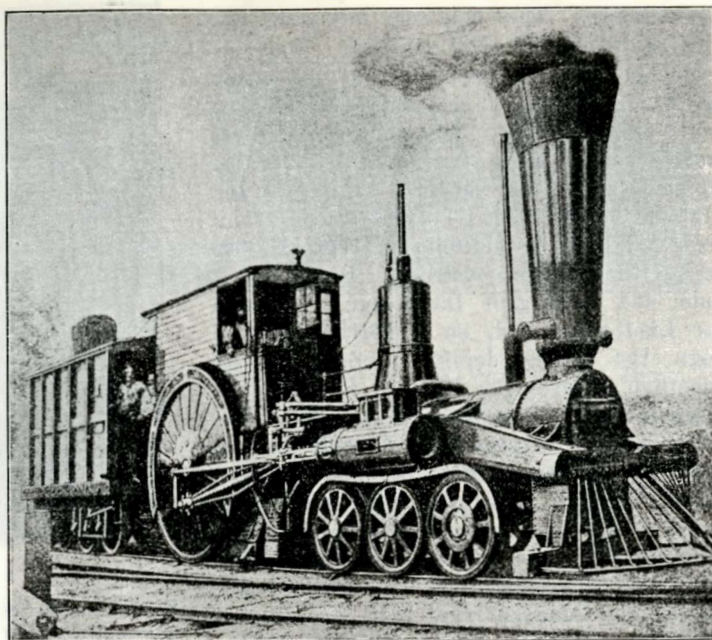


Fig. 42.

Et amerikansk »Lyntogslokomotiv« fra 1848. Det kørte paa Camden — Amboy Banen. — I Modsætning til de moderne Lyntogslokomotivers glatte Ydre var det klassiske »Lyntogslokomotiv« meget paa-faldende, f. Eks. ved sin mægtige Skorsten — bemærk bag denne det høje Kviksølvmanometer. Førerhuset havde to Etager. I nederste Stokværk havde Fyrbøderen sin Arbejdsplads. Gamle Eksprestogslokomotiver — til udpræget Hurtigkørsel — fra forrige Aarhundrede, havde hyppigt kun een Drivaksel og mægtige Drivhjul, især de engelske Udførelser. Medens den største Drivhjulsdiameter ved moderne Lyntogslokomotiver ikke overstiger 230 cm, gik man i England op til 8—8½ undtagelsesvis 9 Fod; ja i et enkelt Tilfælde naaede man helt op paa 10 Fods Drivhjulsdiameter, d. v. s. 305 cm. (Fot.: Arthur Fürst: »Das Weltreich der Technik«).

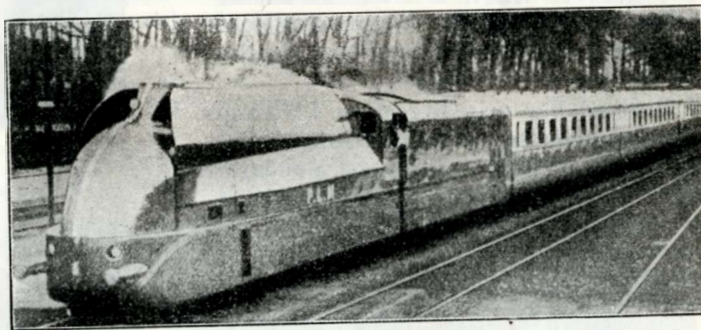


Fig. 43.

Dette Billede viser et gammelt fransk Lokomotiv fra 1905 (tilhørende P. L. M.), som i 1935 er blevet beklædt i Strømlinieform. Resultatet har været saa gunstigt, at 6 andre Maskiner ombygges paa samme Maade. — Dette Lokomotiv har saaledes opnaaet en Hastighed af over 160 km pr. Time og bruges til Damplyntog, der kører med ca. 100 km gennemsnitlig Køreplansfart. Det har særlig Interesse for os, fordi det ligner D. S. B.'s Lokomotiver, Litra P., i alle Henseender, lige fra Aksel- og Koblingsanordning, Drivhjulstørrelse, Drivværk og Compound-Cylinder System til Hestekraft og Vægt samt Alder (det er bygget 1905, medens vore P-Maskiner er bygget 1907—10). — (Fot.: »Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens«).

ligvis bygges Toget dog som Luxustog, der kun medtager 200—300 rejsende.

Det er værd at bemærke, at det netop er Union Pacific Selskabet, der anskaffer dette Tog. Dette Selskab har vel mere end noget andet i U. S. A. tiltrukket sig Opmærksomheden ved sit Initiativ. Det indførte saaledes 2 E 1-Lokomotivtypen samt senere 2 F 1 og sluttelig 2 C C 2 Malletypen til Ekspresgodstrafik. Det anskaffede den kraftigste Dieselvogn i Verden før Lyntogenes Tid, en 900 HK. Dobbeltvogn. Det bestilte derefter U. S. A.'s første egentlige (Trevogns-) Lyntog; hurtigt efter byggedes et 6 Vognslyntog, der den Gang var Verdens hurtigste Tog. Fortsat anskaffedes to 11 Vogns Dieseltog, paa et Tidspunkt Verdens kraftigste, og hurtigt efter to 12 Vognstog, Verdens største Motortog. Sluttelig har dette Selskab beordret to 17—20 Vogns Dieseltog med tredobbelt Lokomotivvogn. Maaske skal det nye turboelektriske dobbelte Damplokomotiv bruges i Skifte med de tredobbelte dieselektriske Lokomotivvogne. Ved den planlagte intensive Anvendelse af disse Tog, hver 5 eller 6 maanedlige Dobbeltture mellem Chicago og San Francisco henholdsvis Los Angeles, maatte tre Sæt Kraftenheder nemlig synes paakrævet for at opnaa en regelmæssig og sikker Drift af disse to Tog, som paa knapt 40 Timer forbinder det østlige U. S. A.'s Jernbanecentrum mellem Stillehavets to voksende Mangemillionbyer.

London—Midland—Scotland Railway's fem 2 C 1-Lokomotiver til 6½ Times Ekspresen fra London til Glasgow (og Edinborg 6,35) bliver Strømlinere.

I Ungarn er bygget to svære Strømlinemaskiner til Brug for de internationale Eksprestog mellem Budapest og Czegled. Flere vil snart blive bygget.

I Rusland har man bygget en 1 D 2-koblet Strøliniemaskine af »J. Stalin«-Typen. De russiske Baner har forlængst standardiseret sig om fire Typer af Damplokomotiver, nemlig en 2-koblet og en 1 C 1-koblet Godstogsmaskine samt en 1 C 1- og den nævnte 1 D 2-koblede Persontogsmaskine. Naar det angives, at den omtalte Strømliner er den første af en Serie, kunde det maaske tyde paa, at man har til Hensigt at bygge alle svære Ekspresmaskiner som Strømlinere i Fremtiden.

I Japan er der bygget to nye Strølinielokomotiver til Southern Manchuria Railway. Disse er endnu hurtigere end de tidligere omtalte.

Om Southern Pacific Jernbanens 6 nye 2 D 2-koblede Strømlinere til San Francisco—Los Angeles kan anføres, at de vejer 375 t hver, mod 300 t for Cana-

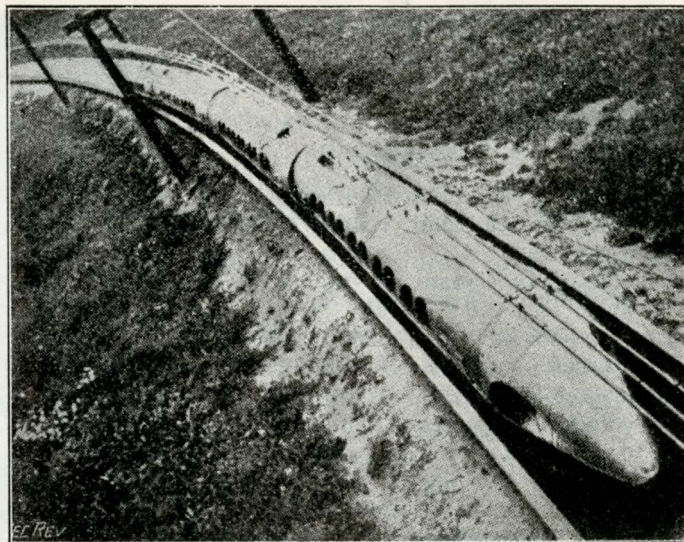


Fig. 44.

Et ejendommeligt, russisk elektrisk Forsøgstog, der kører paa gummi-belagte Kugler i Stedet for Hjul og paa en trugformet Cementbane i Stedet for Skinner. Baneelektromotorerne befinder sig inden i de hule Kugler og er fastmonteret paa de faste Aksler. Motorerne bringer en Tromle til Rotation, og Tromlen virker paa en Art Skinner rundt paa Indersiden af Kuglen. — Det afbildede Forsøgstog, der er udført i formindsket Maalestok, bestaar af fem Vogne — alle Motorvogne — hver 7 m lange. Resultaterne har været saa gunstige, at Opfinderen, Jarmolchuk, mener, det bliver muligt at opnaa Hastigheder op til 250—300 km pr. Time med saadanne »Lyntog« i fuld Størrelse. Regeringen lader bygge en Banestrækning for denne Art Togdrift mellem Moskva og Noginsk. — Om slige Loch-Ness Uhyrer har en Fremtid for sig, vil Tiden vise. — (Fot.: »Electrical Review«.)

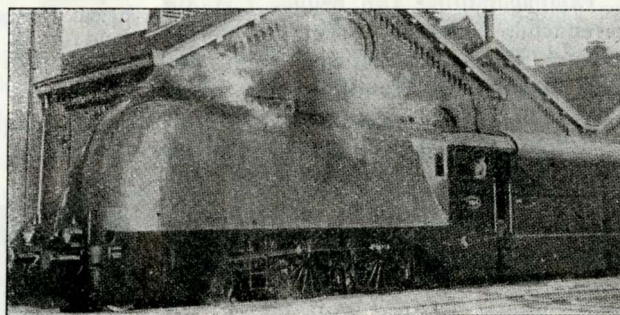


Fig. 45.

Hollandsk 2C-Lokomotiv beklædt i Strømlinieform.

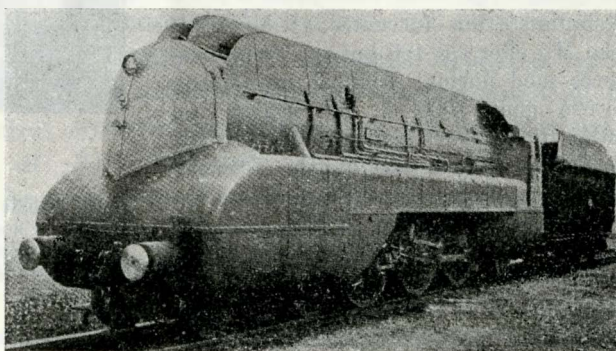


Fig. 46.

De franske Statsbaners strømliniebeklædte 2 C 1-Lokomotiv. Det er bygget 1905, ligesom et andet Billede i denne Artikel tilhørende P. L. M.

dian Nationals 2 D 2-Maskiner, de hidtil sværeste Strømlinere.

New York—New Haven—Hartford Banen har bygget en strømlinieformet Dampvogn, en Dobbeltvogn paa tre Trucks.

Algier's Baner har nylig anskaffet 12 svære (216 t) Mallet-Eksprestoglokomotiver med 2 C 1-1 C 2 Kobling, og vil snart bestille fire til. Den nye Type er i Modsætning til den ældre om ikke just strømlinieformet, saa dog af et meget aflattet Ydre.

De franske Statsbaners 2 C 1-Strømlinere er forsynet med en Strømliniekappe, der kan bruges til alle Maskiner af samme Type uden at kræve Ombygning, hvorfor det formodentlig er Hensigten at forsyne flere eventuelt alle de hurtige Ekspresmaskiner med Strømliniebeklædning.

Paris—Orleans—Midi-Selskabet har ogsaa bygget et 2 C 1-Strømlinieeksprestoglokomotiv.

Paris—Lyon—Mediterranée Banen brugte allerede for over en Menneskealder siden svære 2 B-koblede skarpkantede Ekspresmaskiner med Dampkraft, Skorsten og Røghat sammenbygget i en ydre Form, der gjorde dem velegnede til at overvinde de stadige og stærke Mistralvinde.

Paa Verdensudstillingen i Paris vil man sikkert kunne faa mange af de omtalte franske »Lyntoglokomotiver« og andre moderne Tog at se — foruden vel endnu flere, der først »afsløredes«, da Udstillingen aabnede sine Porte.

— Det gamle Damplokomotivs Dage synes paa ingen Maade talte med den i 1930'erne opstaaede Konkurrence med Dieseltogene og de elektriske Tog. Derimod er det ved at forandre Skikkelse, efter at det i netop et Aarhundrede har holdt sig i bemærkelsesværdig uændret Form, naar Hensyn tages til Tidsrummet og Udviklingen paa andre Omraader. I kommende Tid vil ogsaa Damplyntoget sikkert gøre sig gældende i Supplement til de elektriske Lyntog og Dieseltogene.

Som det vil ses, er det allerede et betydeligt Antal Lyntog og Lyntogstyper af forskellig Art, der findes Verden over. Og de er praktisk taget alle fremkommet i Løbet af de sidste Par Aar.

Og i Løbet af de næste to—tre Aar til 1940 vil Listen blive lang.

I Fremtiden maa man vel forvente, at Størstedelen af nyanskaffet Persontogsmateriel til Fjerntrafiken bliver Lyntog — og det baade Diesellyntog, elektriske Lyntog og Damplyntog.

Med Hensyn til Konstruktionen og Udviklingen af Fremtidens Lyntog synes Udviklingen i Øjeblikket at pege i mange for-

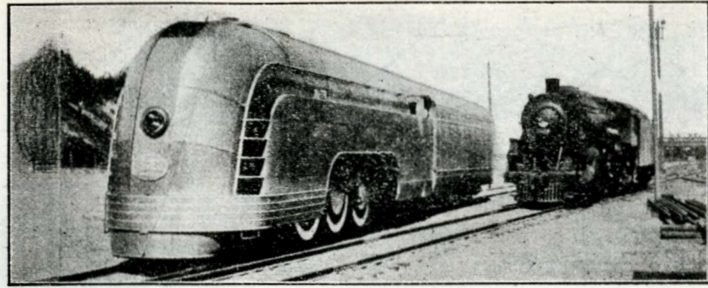


Fig. 47.

U. S. A.s sidste Strømliner, bygget af New York Central Banen i Maj 1936. Allerede i Slutningen af 1934 havde dette Jernbanselskab beklædt et af sine 2 C 2-koblede Standardlokomotiver i fuldstændig Strømlinieform. Den afbildede Nybygning er udstyret med alle moderne Finesser. Det kan udvikle op imod 4000 HK., medens D. S. B.s ældre Eksprestoglokomotiver, l. tr. K., til Sammenligning kun udvikler 520 HK. — (Fot.: »New York Times«).

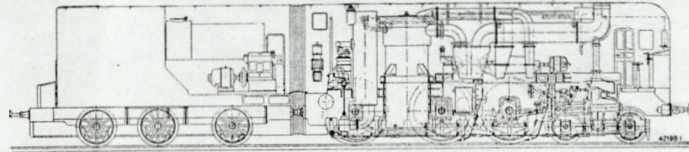


Fig. 48.

P. L. M. har forsynet et gammelt 2 C-koblet Ekspreslokomotiv med »Velox«-Kedel og samtidig gjort hele Lokomotivet og Tenderen strømlinieformet. — Den ejendommelige, højmoderne Velox-Damp-rørskedel vejer forsvindende lidt, optager kun ringe Plads, har O-liefyring, er selvfyrende og helt selvregulerende, kan meget hurtigt »fyres op«, muliggør en længere daglig Arbejdstid af Lokomotiverne, arbejder med høj termisk Virkningsgrad, tillader Føring fra Forenden, gør Jernbanetrafikken mere renlig o. s. v. — og aabner endelig helt nye Perspektiver for videre Udvikling af Damp-Lyntoglokomotiverne og Damplyntogene. Herved bibringes det gamle Damp tog en ny Livsimpuls til dets fremtidige Konkurrence med Diesellyntogene og de elektriske Lyntog. — (Fot.: »B.B.C.-Mitteilungen«).

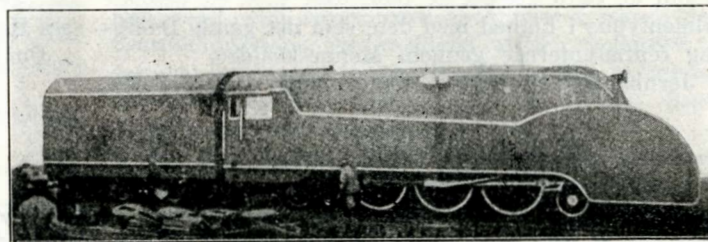


Fig. 49.

»Solopgangens Rige«, det unge, moderne Japan, har nu med Hensyn til Jernbaneteknikken ikke blot indhentet den »gamle og den ny Verden«, men er endog i visse Henseender ved at komme et Hestehoved foran og viser os andre Vejen fremad. Saaledes kørte Verdens første Strømliniedamp tog i Manchuriet — japansk Initiativ. Hosstaaende Billede viser en af det egentlige Japans egne Strømlinere. Skønt smalsporet har dette Lokomotiv vist sig at være i Stand til at opretholde en Gennemsnitsfart paa ca. 100 km pr. Time paa stærkt bakkede og kurvede Ruter i Bjergegnene. — (Fot.: »New York Times«).

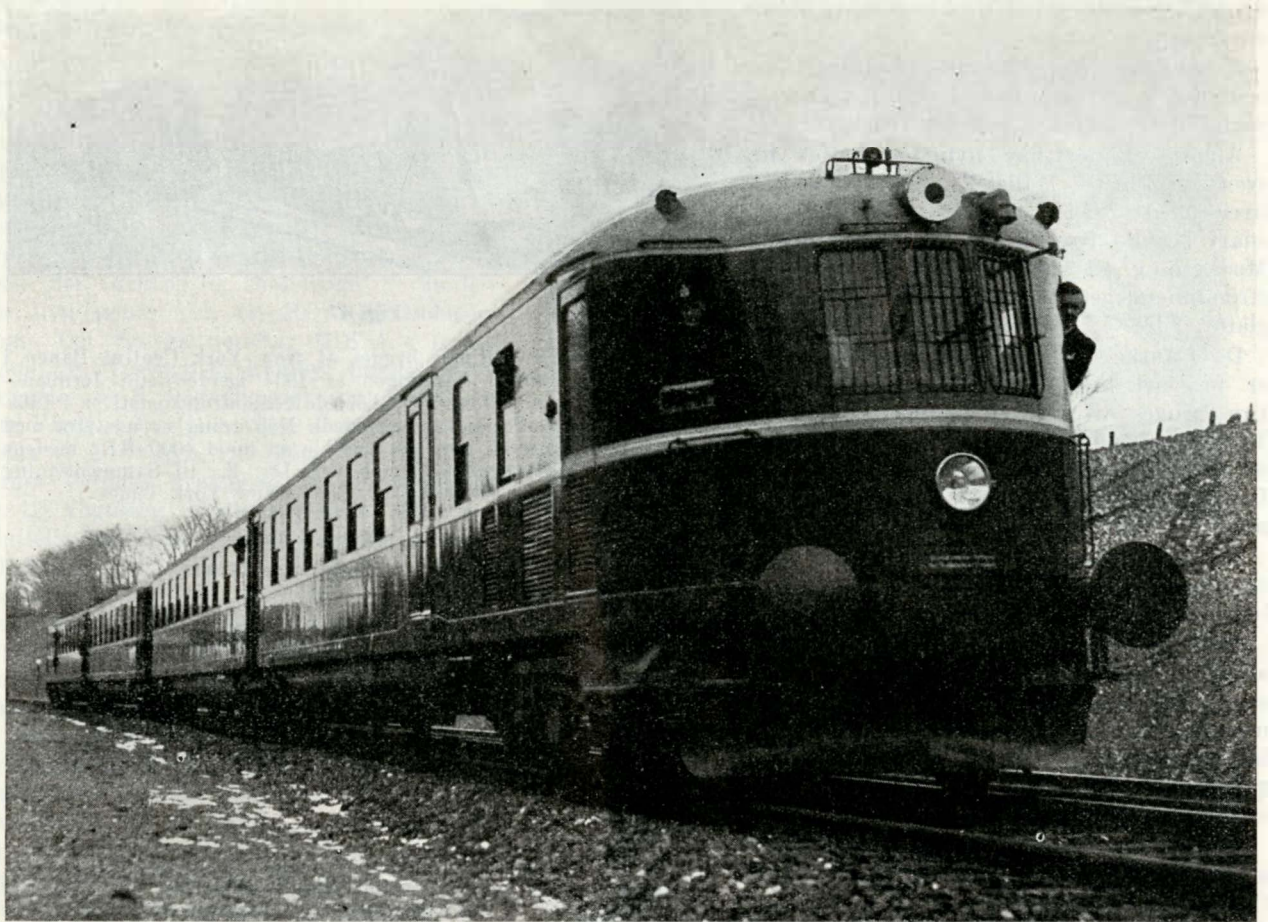


Fig. 50.

Et af D. S. B.s dieselelektriske Firevognslyntog fra 1937.

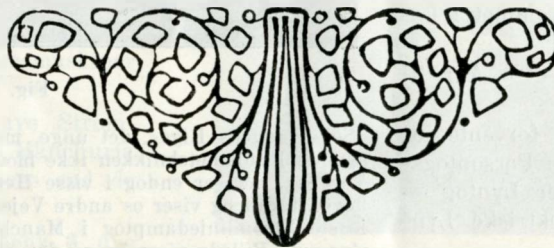
skellige Retninger i de forskellige Lande. Overalt i Verden er Lyntogene imidlertid Genstand for den største Interesser. Derfor arbejdes der ihærdigt med Lyntogenes Videreudvikling. Men denne synes nærmest at gaa i divergerende Retning i Øjeblikket uden endnu at være præget af Tendenser mod en bestemt Almentypus i Lighed med den, som det gamle Damp-tog repræsenterede gennem Menneskealdre.

Jernbanetogene er nu atter kommet i Støbeskeen,

ligesom de var for et Aarhundrede siden, i Jernbanernes Barndom, i 1830'erne.

At Jernbaneteknikken vil undergaa en gennemgribende Udvikling i de kommende Aar, er sikkert. Men lige saa usikkert vil det være at spaa noget *bestemt* om Jernbanetrafikken og om Lyntogene og om disses Hastighed i 1950 — for ikke at sige ved Aar 2000.

Qui vivra, verra!





SOMMERMØDE PAA HINDSGAVL

(Fortsat fra Side 226).

sagde. Sommermøderne paa Hindsgavl har gennem Aarene faaet et internationalt Præg, der var saaledes i Aar ikke blot Deltagere fra Danmark, Norge og Sverige, men helt fra Frankrig.

Fredag Eftermiddag var Deltagerne indbudt af Odense Kommunes sociale Udvalg til at bese det kommunale Børnehjem i Bolbro, Børnehaven og det nyoprettede Fritidshjem. Et fortræffelig Arrangement som Supplement til de udbytterige Forhandlinger. Ogsaa Odinstaarnet og H. C. Andersens Mindehal fik Deltagerne Lejlighed til at besøge.

Søndag Formiddag fandt Afrejsen Sted, og den Hjertelighed, hvormed Deltagerne udvekslede Afskedshilsener, vidnede om, at der under Sommermødet paa Hindsgavl i 1937 var knyttet faste Baand mellem de nordiske Landes Deltagere til yderligere Befæstelse af det nordiske Samarbejde. Hver enkelt af Deltagerne rejste hjem beriget med Oplysning om sociale Opgaver, hvis Eksistens nogle maaske knap havde anet, og allo med den Følelse, at disse sociale Sommermøder har deres værdifulde Betydning ogsaa for den danske Arbejderbevægelses Folk.

C. + C.

LANDSOPLYSNINGSUDVALGET

Udvalget afholdt den 23. August Møde for at drøfte under hvilke Former den kommende Vinters Oplysningsarbejde bedst kan tilrettelægges. Foruden Udvalgets Medlemmer var Sophus Jensen til Stede.

Der vil foreløbig blive afholdt nogle instruktive Foredrag: I Aalborg den 28. September, i Aarhus den 29. September, i Fredericia den 11. Oktober og i København den 12. Oktober d. A.

Der vil tilgaa alle Afdelinger nærmere Meddelelse om Foredragenes Afholdelse.

Afdelingsbestyrelserne bedes nu foretage Tilrettelægning af det lokale Oplysningsarbejde. Der erindres om, at paa Steder, hvor der findes Studiekredse inden for andre Kategorier, kan man tilslutte sig disse.

Alle Forespørgsler Oplysningsarbejdet vedrørende vil omgaaende blive besvaret.

Program samt Beregning af Udgifter o. lign. maa være Landsudvalgets Formand i Hænde senest den 10. Oktober d. A. under Adresse P. Sessing, Torbenfeldtvej 37, 1. tv., Brønshøj, København.

P. U. V.  
P. Sessing.



HOVEDBESTYRELSESMØDE  
DEN 24. OG 25. AUGUST 1937.

Alle til Stede.

*Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.*

Forhandlingsprotokollen over sidste Møde oplæstes og godkendtes.

*Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.*

Formanden refererede de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sager, af hvilke her anføres:

Generaldirektoratet og Distrikterne er underrettet om de stedfundne Forandringer i Hovedbestyrelsens Sammensætning.

Fra Viborg var udsendt et Motor-Særtog fremført af en Haandværker med en Assistent som strækningskendt Ledsager. Da vi paatalte det utilladelige heri, meddelte Distriktet, at baade Stationen og Depotet var instrueret om, at der i evt. senere forefaldende Tilfælde skulde medgives en Lokomotivmand som strækningskendt Ledsager. Hermed kunde Organisationen imidlertid ikke erklære sig tilfreds, idet vi ikke kunde anerkende, at en Haandværker kunde benyttes til Togfremførelse. Sagen blev derfor beskrevet paany, og saa vel Generaldirektoratet som Distriktet har nu udtalt, at det passerede ikke vil skabe Præcedens for senere Tilfælde.

I Ringkøbing var Rangertraktoren blevet utjenstdygtig, og en Haandværker udførte da Rangertjeneste med en Motorvogn som »Rangerlokomotiv«. Vi paatalte det utilladelige heri, og saavel Generaldirektoratet som Distriktet har nu udtalt, at det passerede var noget ekstraordinært i en ganske særlig Situation, og at der ikke derved er skabt Præcedens for senere Tilfælde.

Fra Fa. har foreligget Beklagelse over, at der anvendes Ekstraarbejdere til Lokomotivfyrbødertjeneste mellem Middelfart og Fredericia. Da Sagen blev paatalt, oplyste Distriktet, at det ikke var nogen ny Tjenesteanordning, men noget, som havde været praktiseret i mange Aar. Generaldirektoratet var imidlertid af den Opfattelse, at der skal være meget vægtige Grunde for ikke at anvende Lokomotivfyrbødere til den paagældende Tjeneste. Sagen bliver derfor undersøgt paany.

Ved Henvendelse i 1. Distrikt er en Sag angaaende Funktionsvederlagsberegning gaaet i Orden.

Fra Fa. Lokomotivførererafd. har foreligget en Sag angaaende Helligdagsoverarbejdsbetaling, men vi har meddelt, at den paagældende Kollega ikke havde Krav paa bemeldte Godtgørelse.

Paa Foranledning af Herning-Afdelinger har vi underrettet Værksted- og Remisearb. Fællesorganisation om en Remisearbejder, som paastaas at udføre Lokomotivfyrbødertjeneste uden de fornødne tjenestefrie Ophold.

Remisearbejdernes Fællesforbund har været utilfreds med, at der anvendes Haandværkere til Reserverlokomotivfyrbødergøringen. I den Anledning har der været afholdt Møde mellem D. S. og M. F., Dansk Arbejdsmandsforbund,

Værksted- og Remisearb. Fællesorganisation samt vor Organisation, ved hvilken Lejlighed D. S. og M. F.'s saavel som vor Organisations Repræsentanter holdt paa, at det var naturligt at anvende Maskinarbejdere til Afløsning for Lokomotivfyrbødere.

Der har foreligget forskellige Beklagelser over den nye Ordning med Hensyn til de Byer, hvortil Badefripas kan udstedes. Generaldirektoratet vil imidlertid ikke i Aar gaa med til nogen Ændring i den trufne Ordning; skal der ske Ændringer heri, maa Personalet næste Aar fremsætte Ønsker herom i betimelig Tid.

Spørgsmaalet om, at det Personale, som nu kun har 2 Ugers Ferie, opnaar 3 Ugers Ferie ved 45 Aars Alderen, har været forhandlet med Finansministeren, som stillede sig velvillig, og som nu har nedsat et Udvalg til Undersøgelse af dette Spørgsmaal.

Enghave Motorførerafd. har foreslaaet den bestaaende Forskel med Hensyn til Uniformeringen af 2. Grads Motorførere ophævet (de før 1. Juli 1931 udnævnte Motorførere, som nu er Motorførere II, har i Henhold til Overgangsbestemmelser Skulderdistinktion med Stjerne, hvilket andre Motorførere II ikke har). Meddelt, at Organisationen ikke vil arbejde for noget saadant.

Under Hensyn til, at det jo ikke er ualmindeligt, at en Lokomotivmand, som forflyttes, bliver tilbageholdt nogen Tid paa sit hidtidige Depot, har der foreligget nogle Forespørgsler om, hvorvidt saadanne Kolleger — hvis de da kører i fast Tur — kunde sættes ud af Tur, eller om de kunde forblive i Tur og evt. deltage i Turvalg. Det er en gammel Regel, at Kolleger, som forflyttes, beholder deres hidtidige Rettigheder paa det fraflyttede Depot, saalænge de forbliver dér, saaledes at de altsaa haade forbliver i deres Tur og deltager i evt. Turvalg, som maatte forekomme i bemeldte Periode.

Fra Ar. har foreligget en Sag vedrørende evt. Tilbagerykning paa Grund af Turindskrænkning: 1. Oktober 1936 blev 3 Motorførere forflyttet til Ar., og 1. Januar 1937 blev yderligere 1 Motorfører forflyttet dertil. Da denne sidste er ældre Motorfører end de først omtalte, har han ment, at det i Tilfælde af Tilbagerykning ikke var ham, som skulde ud af Tur. Vi har meddelt, at den sidst tilflyttede er »yngst«, indtil han har opnaaet sin Depotanciennitet, og at det derfor i evt. forekommende Tilfælde er ham, som skal ud af Tur.

Fra et Depot, hvor der i Rangerturen kører »ældre« Lokomotivførere, og hvor det overvejes at erstatte den derværende Rangermaskine med en Traktor, forespørges, om det i Tilfælde af, at det paatænkte realiseres, er de i Rangerturen beskæftigede Kolleger, altsaa ogsaa dem med en høj Depotanciennitet, som skal forflyttes fra Depotet, eller om det er dem med lavest Depotanciennitet. Meddelt, at det i Tilfælde af Tvangsforflyttelse altid er dem med lavest Tjenestemandanciennitet, som forflyttes.

Enghave Motorførerafd. har henstillet, at Karenstiden for de Elektroførere, som ikke har Motorførereksamen, men blot Elektroførerruddannelsen, ogsaa nedsættes til 1 Aar. Hovedbestyrelsen har ikke foreløbig ment at burde beskæftige sig med dette Forhold.

En Lokomotivfyrbøderafd. har forespurgt, om det, naar Raadighedspersonale anvendes til Afløsning i Rangerturen, er Lokomotivføreren eller Lokomotivfyrbøderen, der skal anvendes til den paagældende Tjeneste. Meddelt, at der som bekendt skal *beregnes* Lokomotivførere til Fri-

dagsafløsning i Rangerture, og at det er dette, som er af normativmæssig Betydning, men at der ikke sker noget Brud paa dette Princip, hvis Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder, der kører i Tur sammen, deler en evt. paa Raadighedsdage i deres Tur indlagt Rangertjeneste.

Generaldirektøren har nedsat et Udvalg til at undersøge og stille Forslag om, hvorledes de nye Uddannelsesregler kan sættes i Kraft for de allerede antagne Lokomotivfyrbøderaspiranter. Senere er Udvalgets Opgave udvidet til ogsaa at omfatte Motoruddannelsen. Udvalget, hvori vor Organisation er repræsenteret, er endnu ikke færdigt med sit Arbejde.

Kørelærerantallet i Ge. og Kb. er udvidet med 1 Mand hvert Sted. Endvidere er der paa Grund af Forflytninger eller derom fremsatte Ønsker sket Forandringer med Hensyn til Kørelærerne i Str. og Ab.

Lokomotivførerne J. Bille, Ar., og V. Jensen, Ab., er udpeget til Medlem af de respektive Signalkommissioner.

De 4 Jernbaneorganisationer har med Generaldirektoratet ført Forhandlinger om Installering af Centralvarme og W. C. i Tjeneste- og Lejeboliger. Fra vor Organisations Side blev det gjort gældende, at der snarest burde installeres W. C. i Lokomotivremiserne.

Paa vort Forslag har 1. Distrikt tiltraadt, at Elektroførerne faa stillet opredt Seng til deres Raadighed i Holte, hvor de overnatter i deres Tur.

I Frederikshavn er Lokomotivførernes Opholdsværelse taget i Brug som Hvileværelse til fremmed Personalé. Vi har overfor Distriktet nedlagt Protest.

I Skrivelse til Generaldirektoratet har vi gjort Indsigelse mod, at de foran Signalerne opstillede Afstandsmærker er gjort forskellige, saaledes at dem, der er anbragt foran Indkørselssignalerne viser skraat opad mod venstre, og de foran Bloksignalerne skraat opad mod højre. Generaldirektoratet har ikke ment at ville foretage nogen Ændring; men vi har beskrevet Sagen paany.

Der kunde ikke opnaas Enighed om Linjeturene i Struer. Disse har derfor været behandlet i Nævnet, hvor det lykkedes at komme til et Resultat, som haade Distriktet og Afdelingerne tiltraadte.

De med Generaldirektoratet og 2. Distrikt indledede Forhandlinger om Lokomotivførere paa »Nordpilen« har endnu ikke givet sig Udslag i et positivt Resultat, men der er fra Generaldirektoratets Side vist Forstaaelse i Spørgsmaalet, og det kan ventes afsluttet i nær Fremtid. Randers Motorførerafd. har protesteret mod denne Sags Gennemførelse, hvilket efter Afdelingens Mening bør udsættes til Lønsørgsmaalet for Motorførernes Vedkommende er løst. Meddelt Afdelingen, at dens Betragtninger — der i højere Grad bygger paa personlige Hensyn end paa Vurdering af det saglige — er fuldstændig fejlagtige.

Paa given Anledning har vi henledt Generaldirektoratets Opmærksomhed paa, at »Funktionærpriserne« paa Jernbanerestaurationserne for saa vidt angaar Sodavand kun omfatter alm. dansk Sodavand, medens der jo nu findes en Række andre Sodavandsdrikke, som Personalet burde havde til en billigere Pris end den sædvanlige Restaurationspris.

To tidligere rejste Auditørsager er bragt til Afslutning, den ene med en Bøde, og den anden med en Beklagelse.

»Lommebogen« er nu købt af de hidtidige Udgivere paa de af Kongressen fastsatte Betingelser.

Den paa sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sag

vedrørende en Lokomotivfører, som har haft en Forsikring i den tyske Lokomotivmandsorganisation, er blevet undersøgt i Berlin. Det viste sig, at den paagældende ikke kunde fremsætte retsligt Krav paa bemeldte Godtgørelse.

Lokomotivfyrbøder C. Søgaard Rasmussen, Fa., har skænket Feriehemmet sin Andel, 120 Kr.

Vi har ved Formanden været repræsenteret paa Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisations Delegeretmøde.

P. Sessing og S. Stenkvist, som er Medlemmer af vort Landsoplysningsudvalg, har som Organisationens Repræsentanter deltaget i et Fagforeningskursus paa Arbejderhøjskolen i Esbjerg.

Københavns Postbudeforening havde i 1936 vedtaget at paaligne Medlemmerne et Ekstrakontingent til Fordel for de under D. s. Ffb. lockoutede Arbejdere. Enkelte Medlemmer havde ikke villet betale dette Ekstrakontingent, hvorefter det kom til Retssag, og da vor Organisation tidligere har haft en lignende Sag løbende, skete der hertil Henvendelse om Materiale, hvilket udlaantes. Københavns Postbudeforening vandt Sagen.

Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale har afholdt Repræsentantskabsmøde. Beretning m. v. har været optrykt i D. L. T.

I. T. F. takker for Bevillingen paa 5000 Kr. til spanske Kammeraters Kvinder og Børn. Det meddeles, at denne Bevilling er et nyt Bevis paa de danske Lokomotivmænds Solidaritet og en Bekræftelse af det Ry, D. L. F. i Tidens Løb har erhvervet sig i internationalt Omdømme.

Til Afdelingerne er udsendt Referat af en af I. T. F. foranstaltet Drøftelse af Motorspørgsmaalet.

Hjælpekorpsset Kalvebod Bastion har i Lighed med tidligere Aar faaet en Støtte paa 25 Kr. til dets Arbejde i Kampen mod Tuberkulosen.

Paa Grund af Prisstigninger paa Papir, Arbejdsløn m. v. er Fremstillingsprisen paa D. L. T. blevet forhøjet fra 1. Juli.

Det har vist sig, at en Mand i Jylland har tegnet Annoncer til D. L. T. paa et fuldstændigt bedragerisk Grundlag. Det er foranlediget, at der er sket Politianmeldelse i Sagen.

Herudover er der behandlet og ekspederet en Række Sager af personligt Indhold eller mere lokal Interesse.

Formandens Meddelelser godkendtes.

### Punkt 3. Meddelelser fra de staaende Udvalg.

Landsoplysningsudvalget har planlagt nogle Propagandamøder, der sidst i September og først i Oktober tænkes afholdt i København, Fredericia, Aarhus og Aalborg.

Udvalget har skiftet Formand. V. Johansen ønskede ikke længere at bestride Hvervet, hvorefter det er overtaget af Lokomotivfører P. Sessing, Torbenfeldtvej 37, 1., København Brh.

N. J. U. har afholdt Repræsentantskabsmøde i Norge. Det afgaaende Sekretariat, hvori vor Organisations Formand har Sæde, genvalgtes, og det vedtoges ligeledes at bibeholde Præsidiet i Norge i den kommende 2 Aars Periode. Under Hensyn til, at Kravene om Forbedringer i løn- og tjenestemæssig Henseende er af en vis fælles Interesse, rejste der sig paa Repræsentantskabsmødet Røster for, at Samarbejdet i Unionen blev udvidet noget i Forhold til de hidtidige Rammer.

### Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren samt det kritiske Udvalgs Bemærkninger.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 30. Juni d. A. Balancen var Kr. 663 211,27, hvilket i Forhold til Stillingen pr. 31. Marts d. A. er en Tilbagegang paa 9000 Kr. I denne Forbindelse oplyses, at de to i April Kvartal afholdte Kongresser, — vor egen ordinære Konges og N. L. F.s Kongres — samt den bevilgede Støtte til Spanierne har kostet 22—23 000 Kr.

Det kritiske Udvalg, som havde gennemgaaet Regnskabet og Bilagene for 1. Halvaar, havde intet at bemærke. Toges til Efterretning.

### Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

Som Følge af den i «Statsbanernes private gensidige Hjælpekasse» stedfundne Reorganisering, som har bevirket, at Kassen nu staar under de 4 Jernbaneorganisationers Ledelse, skal vor Organisation vælge 2 Medlemmer til Kassens Repræsentantskab. Valgt blev Soph. Jensen og P. Jensen.

En Sygekassesag drejende sig om et Medlems Hustru, der havde været indlagt paa Svendborg Amtssygehus, forelagdes og drøftedes. Henvistes til Formandens Behandling.

Spørgsmaalet om en Udflugt til Besigtigelse af Arbejderne ved Oddesund-Broen drøftedes. Det vedtoges at undersøge Mulighederne for et saadant Arrangement og dernæst undersøge, om en saadan Udflugt vil vinde Tilslutning blandt Medlemmerne, idet det er en Forudsætning, at Udflugten kun arrangeres, hvis der viser sig fornøden Tilslutning.

### Punkt 6. Eventuelt.

Enkelte mindre Spørgsmaal drøftedes.

Forhandlingsprotokollen over det afholdte Møde oplæstes og godkendtes uden Debat.

E. K.

## DØDSFALD



Søndag den 22. August mistede Korsør Afdeling et af sine mest livsglade Medlemmer, Lokomotivfyrbøder C. E. Jensen, efter kun faa Dages Sygdom. De, som kendte ham, vil forstaa, at Savnet af denne gode Kammerat vil være dybtfølt.

C. E. Jensen var særlig afholdt inden for sine Kollegers Kreds, idet han var Formand for Afdelingen, hvilken Post han røgtede med Ærlighed og Interesse til sin Død.

Afdøde begravedes den 26. August paa Korsør Kirkegaard, hvor Kolleger og Sportskammerater var mødt for at vise ham den sidste Ære.

Ved Begravelsen var Remisearbejdernes samt Helsingør og Roskildes Faner repræsenteret; Kisten blev af uniformerede Kolleger baaret til Graven. Hovedbestyrelsesmedlem S. Suneson holdt en gribende Tale, medens Færnerne sænkedes over Graven som et sidste Farvel.

Æret være hans Minde.

Korsør Lokomotivfyrbøder Afdd.

**TAKSIGELSER**

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved min kære Mands, pens. Lokomotivfører V. Kruuses Død og Begravelse.

Dagmar Kruuse, Gunnar og Harald.

Vor hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved min Mands Død og Begravelse.

Eleonora Jensen og Børn.

**JUBILÆUM**

Den 15. September 1937 kan Lokomotivfører F. M. Rasmussen, Slagelse, fejre 40 Aarsdagen for sin Ansættelse ved D. S. B.

Afdeling 15 bringer dig herved sin Lykønskning.

K. K.

**JERNBANELÆGER**

Jernbanelæge Sander, Frødings Allé 4, Søborg, er bortrejst fra 2.—28. September d. A. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Lægerne Falkenberg Andersen, Søborg Hovedgade 94, Telf. Søborg 1185, (Kons. Kl. 14—15), og H. P. Kristensen, Søborg Hovedgade 33, Telf. Søborg 2, (Kons. Kl. 13—14 samt Mandag, Onsdag og Fredag Kl. 17—18).

**STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER**

m. v. i Juni Maaned 1937 samt i Tidsrummet April—Juni 1937 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1936 i runde Summer.

	Juni Maaned		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	6 100 000	5 690 000	410 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 790 000	3 730 000	60 000	
Postbefordring .....	650 000	620 000	30 000	
Andre Indtægter .....	570 000	430 000	140 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>11 110 000</b>	<b>10 470 000</b>	<b>640 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>10 340 000</b>	<b>9 700 000</b>	<b>640 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>770 000</b>	<b>770 000</b>	—	
Afskrivning .....	560 000	560 000	—	
Forrentning .....	1 120 000	1 120 000	—	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>910 000</b>	<b>910 000</b>	—	
	April-Juni		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	15 380 000	15 600 000		220 000
Gods- og Kreaturbefordring .....	11 830 000	10 550 000	1 280 000	
Postbefordring .....	1 920 000	1 840 000	80 000	
Andre Indtægter .....	1 610 000	1 380 000	230 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>30 740 000</b>	<b>29 370 000</b>	<b>1 370 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>28 270 000</b>	<b>26 530 000</b>	<b>1 740 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>2 470 000</b>	<b>2 840 000</b>		370 000
Afskrivning .....	1 690 000	1 690 000	—	
Forrentning .....	3 120 000	3 060 000	60 000	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>2 340 000</b>	<b>1 910 000</b>	<b>430 000</b>	

*D. S. B. Juni 1937.*

I Forhold til Juni 1936 er Personbefordringsindtægten steget med 410 000 Kr., Indtægten af Godsbe-  
dringen er steget med 60 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 170 000 Kr.  
Alt i alt er Driftsindtægterne steget med 640 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er ligeledes steget med 640 000 Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige For-  
højelse af Reguleringstillægget, forøgede Brændselsudgifter samt Merudgifter til Vedligeholdelse af Bane- og  
Færgemateriel.

I de forløbne tre Maaneder af indeværende Driftsaar udgør Driftsoverskudet ca. 2½ Mill. Kr.

**NOTITSER**

*Det engelske Jernbanepersonales Lønkrav.*

De engelske Jernbanemænd, ca. 400 000 ialt, har fremsat forskellige Krav om Lønforbedringer m. m. De fremsatte Krav vilde, hvis de blev imødekommet, betyde en Merudgift paa ca. 9 Mill. Pund Sterling aarlig.

I 1931 blev der paa Grund af Kriseforholdene gennemført visse Lønnedsættelser samt Forandringer i Betaling for Nattjeneste, Overarbejde, Søndagsarbejde o. l. Personalet kræver, at den sidste Del af disse Reduktioner — ca. 2 Mill. Pund Sterling aarlig — nu bortfalder.

Der er desuden fremsat Krav om en Mindsteløn paa 50 Shilling pr. Uge, om 12 Dages Ferie, om en særlig Godtgørelse for Arbejde paa de officielle Helligdage m. v.

Da der ikke kunde opnaas Enighed, gik Sagen til Behandling i det engelske Løntribunal, som den 11. August afsagde sin Kendelse, der gaar ud paa, at den tilbageværende Del af den forannævnte i 1931 gennemførte Reduktion af Lønninger, Natpenge, Overarbejdspenge m. v. nu bortfalder. Endvidere gennemføres der en mindre Forbedring for det lavest lønnede Personale, idet Lønninger paa under 40 Sh. om Ugen forhøjes med 1 Sh., medens Lønninger paa 45 Sh. forhøjes med ½ Sh. Forbedringerne anses at ville medføre en aarlig Udgiftsstigning paa ca. 3 Mill. Pund Sterling.

Organisationerne har derefter afholdt Kongresser — Kontorpersonalets Forbund den 15. August, Jernbaneforbundet den 19. August og Lokomotivmandsforbundet den 24. s. M. — for at tage Stilling til Forslaget.



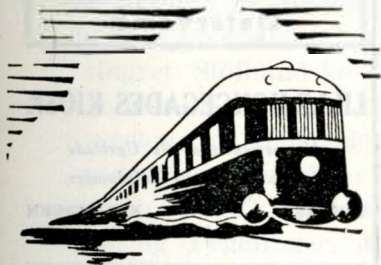
**Bøger paa Ratebetaling!**

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.**

**Emdrup Dampvaskeri**  
*er det retfærdigste*

**Husholdningsvask efter Vægt**

Tlf. Ryvang 2 og 360



**— 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 Driftssikkerhed 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  
PATENTBESKYTTET FORLÅNG BROCHURE

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

**Helsingør Vin-Kompagni.**

Udsøgte VINE og Spirituosa.  
Telefon 929.

Støt vore Averterende.

**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:

**15 Njalsgade 15**

København

Telef. 4015.

Telef. 4015



**GUMMIVARER**

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

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

**Steentoft — Skotøj**

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Støt dansk Industri!

**NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S**

**Kaffe er bedst!**

Forlang den hos Deres Købmænd.



**C. Knackstredt**

Telefon 550

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

Ingen Buttkøje,  
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**  
TROMLE  
Telef. Nyborg

**782**

**RICHARD LEHN**

I. Kl. Herreekviperi. - Telef. 68

**Nyborg Herregaardsmejeri.**

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

GAA TIL

**WILDE**

saa gaar De ikke forkert.

**FORLANG KAFFE**

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

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

**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

**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 Effi.

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

Tell. 464

A. IVERSEN

**Hansen & Hansen**

STATSAUT. ELEKTRISKE  
INSTALLATØRER

Tlf. 366 Kongegade 12 Tlf. 882



FOSKA før Starten,  
gi'r Kræfter til Farten.

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

Køkkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

**CAFE FÆRGEGAARDEN**

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 682.