



Nº 18

20. September 1937

37. Aargang

## ARBEJDSHANDSKER

### Falder Lokomotivtjenesten udenfor Begrebet tilsmudsende Arbejde?

I Foraaret blev det bestemt, at adskillige Personalkategorier efter Ønske kan faa udleveret Arbejdshandsker. Dette gælder f. Eks. Plads- og Pakhuspersonale, Banepersonalet (undtagen Banevogterne), Telegrafarbejdere, Jernbanepakmestre, Togbetjente, Søfartens Personale, Vognopsynsmænd, Depotpersonale m. fl.

Disse Arbejdshandsker er fremstillet i 3 forskellige Typer alt efter Beskaffenheden af det Arbejde, de forskellige Personaler udfører. Til Togpersonalet er der saaledes anskaffet en 5-fingret Stofhandske med tyndt Læder paa Haandens Inderside. Personalet ved Stations-tjenesten, ved Baneafdelingen og ved Telegrafvæsenet faar en svær Læderhandske med 3 Fingre, d. v. s. en Handske med særlig Tommel- og Pegefinger, denne Handske har en stiv halvlang Manchet. Den sværeste af de 3 Typer, nemlig en 3-fingret Læderhandske med lang Manchet udleveres til Søfartens Personale, til Bropersonalet og til Personale under Depoterne. Handskerne udleveres kun efter skriftlig Anmodning af hver af de paagældende, og som Betingelse for Udleveringen er fastsat, at de paagældende skal være beskæftiget ved særligt tilsmudsende Arbejde.

Den Gang, der blev udsendt Meddelelse om den her omtalte Nyordning, gik vi ud fra, at det beroede paa en Forglemmelse fra Administrationens Side, naar Lokomotivpersonalet ikke i Ordren var blevet taget med blandt dem,

der kunde faa Arbejdshandsker udleveret. Vi tilskrev derfor Generaldirektoratet herom; men man mente dér, at saadanne Handsker ikke kunde anses for paakrævet for vore Medlemmer, ja, man mente endog, at Handsker maatte betragtes som mindre hensigtsmæssige for Lokomotivpersonalet.

Det kan ikke nægtes, at Generaldirektoratets Synspunkt forbavsende Lokomotivmændene; thi for det første er det en Kendsgerning, at Tjenesten paa Lokomotiverne i Almindelighed betragtes som smudsigt Arbejde, og for det andet er det et Faktum, at da hele vort Uniformsvæsen for nogle Aar siden var Genstand for Undersøgelser i en Kommission, var denne Kommission enig i, at visse Arter af Lokomotivtjenesten var saa tilsmudsende, at der endda maatte gives Lokomotivfyrbøderne ved disse Tjenester Adgang til at faa nyt Overtrækstøj tidligere end de normalt foreskrevne Terminer. Og ved nærmere Drøftelse af disse Forhold er der da ogsaa mellem Generaldirektoratet og Organisationen opnaaet Enighed om en Ordning, der i sig selv indebærer en Anerkendelse af, at Lokomotivtjenesten kan medføre særligt Slid og særlig Tilsmudsning af Overtrækstøjet.

Da det nu er saaledes, at Overtrækstøjet for vort Vedkommende er beregnet til at beskytte den egentlige Uniform, derved at det tages uden paa denne, naar der skal udføres Arbejder, som i særlig Grad virker tilsmudsende, og det dertil er anerkendt, at Lokomotivfyrbøder-

nes Overtrækstøj kan udskiftes hurtigere end den i Uniformsregulativet fastsatte Brugstermin, er det ikke svært at forstaa, at vi for vort Vedkommende studser over, at vor ærede Administration nu pludselig er kommet til den Anskuelse, at Lokomotivmændenes Arbejde ikke er tilsmudsede; og vi er ikke i Stand til at modsige vore Medlemmer, naar de hævder, at Generaldirektoratets Afgørelse maa bero paa en Fejlvurdering af Forholdene.

I den Ordre, hvori er omtalt, hvem der kan faa Arbejdshandsker, er der for Depottjenestens Vedkommende bl. a. nævnt: Personale, som er beskæftiget ved Udvaskning af Lokomotiver, Kuludlevering og Kedelpasning. Efter dette kan der da ikke være mindste Tvivl om, at de Lokomotivmænd, som er beskæftiget ved Udvaskning — og dem er der jo endnu nogle af — maa have Krav paa at faa udleveret Arbejdshandsker, selv om de ikke hører til Depotpersonalet. Vi kunde jo nok ogsaa anlægge nogle Betragtninger om, hvorvidt Kultagningen ikke er lige saa tilsmudsede som Kuludleveringen, eller om Pasningen af en Kedelvogn er mere tilsmudsede end Opholdet paa et Lokomotiv; men vi skal afholde os fra at komme nærmere ind paa disse Omraader; blot skal vi pege paa, at 2. Distrikt har foranlediget, at de Lokomotivfyrbødere, som skal gøre Tjeneste paa de nye E-Maskiner, faar Arbejdshandsker.

Vi ved saare vel, at det danske Lokomotivpersonale er et propert Personale, som sætter en Ære i at holde sig selv og deres Uniformer rene, og hvis vi ikke selv vidste dette, saa er vi af adskillige udenlandske Kolleger blevet gjort opmærksom herpaa; hvem der har set noget til Forholdene i Udlandet, ved jo, at man derude kan træffe Lokomotivmænd, som mildest talt ser mindre propre ud. Og det siger sig selv, at Tjenesten paa selve Lokomotiverne ikke er væsensforskellige, hvad enten den udføres i det ene Land eller det andet. Her i Landet har vi altsaa et Lokomotivpersonale, som sætter en Ære i at være saa nogenlunde propre under Udførelsen af deres Arbejde; vi synes derfor, at det er en uheldig Maade, hvorpaa Administrationen paaskønner dette.

Spørger man os, hvorledes det da for det danske Lokomotivpersonale er muligt at holde sig saa rene til Trods for, at deres Tjeneste maa siges at være tilsmudsede, saa skal vi

oplyse, at det er fordi et endda meget stort Antal Lokomotivmænd benytter og i mange Aar har benyttet Arbejdshandsker under de Dele af deres Arbejde, som er særligt tilsmudsede, saasom Opsmøring, Kultugning, Eftersyn, mindre Reparationer, Pudsning o. s. v. Disse Arbejdshandsker har de selv købt, og f. Eks. kan Marketenderiet paa Gb. jo nok tale med om, hvor mange Par Arbejdshandsker, man dér sælger om Aaret. Men den Omstændighed, at vort Personale er renligt og selv har bekostet Anskaffelse af Arbejdshandsker, bør naturligvis ikke komme dem til Skade, naar Statsbanerne gaar over til at udlevere saadanne.

Af det her anførte vil man kunne indse, at vore Medlemmer ikke er i Stand til at forstaa Generaldirektoratets Synspunkt, og det er vor Tro, at Administrationen ved fornyede Overvejelser af Spørgsmaalet vil kunne indse Berettigelsen heraf; saa meget mere, som de omtalte Arbejdshandsker jo kun skal udleveres efter Anmodning fra hver enkelt.

Det er da vort Haab, at der i denne Sag snarest maa ske en Ændring; thi Lokomotivpersonalet føler sig her fejlagtigt vurderet.

---

## BEGRÆNSNINGER I FRIREJSETTEN DEN 26. SEPTEMBER

Generaldirektoratet har anmodet os om at bringe følgende Notits til Underretning for Medlemmerne:

Af Hensyn til, at der maa ventes en stærk Tilstrømning af rejsende til Togene 109 (med Assistancetog), 121 og 132 Søndag den 26. ds., og at man ikke kan regne med at kunne indlægge yderligere Dubleringstog, har man anset det for nødvendigt at gøre Adgangen til disse Tog afhængig af Ihændevarsel af en særlig Pladsbillet, der vil blive oplagt og udleveret gratis ved Køb eller Forevisning af gyldig Rejsehjemmel til de nævnte Tog. Man maa endvidere anse det for nødvendigt for det paa Frikort eller Fripas rejsende Personale (og dets paarørende) at indføre den samme Begrænsning, som gælder for Lyntog, saaledes at Pladsbilletterne til de omhandlede Tog tidligst udleveres 1 Time før vedkommende Togs Afgang.

## STORSTRØMSBROEN

Om faa Dage aabnes Storstrømsbroen for Driften; en ny Epoke i Statsbanernes Historie indledes. Sjælland bliver »landfast« med Falster, og dette betyder, som enhver af vore Læsere ved, væsentlige Forbedringer i Trafiken paa Sydbanen.

Det er 30 Aar siden, Spørgsmaalet om en Bro mellem Masnedø og Orehoved første Gang var til offentlig Debat, men de mange Aar er dog sikkert ikke hengaaet forgæves; thi vi faar nu en Bro af Dimensioner, der næppe havde været tænkelig for saa mange Aar siden.

Forinden vi gaar over til en Omtale af selve Storstrømsbroen, der bliver Europas længste Jernbanebro, anfører vi enkelte Data af Sydbanens Historie. Strækningen Roskilde—Masned Sund blev aabnet den 4. Oktober 1870. 2 Aar senere, den 22. Juni 1872, blev Strækningen Orehoved—Nykøbing F. taget i Brug. Der hengik saa 12 Aar uden Udvidelser, og først den 15. Januar 1884 blev Strækningen Masned Sund—Masnedø og Dampfærgeforbindelsen til Orehoved indviet. Den 1. Juli 1886 fulgte dernæst Strækningen Nykøbing F.—Gedser, og endelig den 1. Oktober 1903 aabnedes Dampfærgedriften Gedser—Warnemünde.

Den sidstnævnte Forbedring medførte straks en betydelig Stigning af Trafiken, og der hengik kun faa Aar, inden Spørgsmaalet om Bygningen af en Bro mellem Masnedø og Orehoved opstod. Det debatteredes i Rigsdagen i Aarene 1908, 1909 og 1910 og var dengang nærvædet at komme til Afslutning. Rigsdagen havde bevilget 100 000 Kr. til visse Undersøgelser; disse blev ogsaa foretaget, og Lovforslag om Bygning af en Bro over Storstrømmen blev forelagt Rigsdagen. Ved den endelige Afstemning i Folketinget faldt Forslaget imidlertid, der manglede een Stemme i, at det kunde vedtages. Der var dengang Tale om en Lavbro, hvis Midterparti kunde svinges ud, naar Skibe skulde passere Broen. Udgiften var beregnet til 8¼ Mill. Kr. Men Sagen faldt altsaa dengang.

I 1916—17 blev Spørgsmaalet rejst paany af daværende Trafikminister Hassing-Jørgensen. Ogsaa da drejede Diskussionen sig om en Lavbro, dog saaledes, at Midterpartiet skulde kunne løftes og derved give fri Passage til

Skibe. Ved Behandlingen i Folketinget ændredes Forslaget til at gælde en Højbro, men Sagen strandede i Landstinget, som hellere vilde have en Tunnel. Der blev altsaa heller ikke den Gang noget af en Storstrømsbro.

I 1930—31 genoptog Trafikminister Friis-Skotte imidlertid Sagen, og det lykkedes i 1931—32 at faa et Lovforslag vedtaget i Rigsdagen. Loven om Storstrømsbroen vedtoges den 8. April 1932.

Statsbanerne havde udarbejdet Projekt til en Bro af Jernbetonbuer og med Staalkonstruktion i de 3 midt paa Broen anbragte Gennemsejlingsfag.

Inden Arbejdet blev udbudt forelagde det engelske Staalfirma Dormann, Long & Co. — som gerne vilde bygge Storstrømsbroen — imidlertid Generaldirektoratet et helt nyt Forslag, gaaende ud paa, at hele Brooverbygningen blev af Staalkonstruktion. Selskabets Udkast opnaede ganske vist ikke Statsbanernes Sanktion, men dets Forslag vakte Interesse; Generaldirektoratet udarbejdede da et nyt Udkast — den nu byggede Bro — og efter forskellige Drøftelser blev Arbejdet med Opførelse af Storstrømsbroen givet til det nævnte Firma, som tillige tilbød en for den danske Stat særdeles fordelagtig Finansiering af hele Arbejdet. Kontrakten om Arbejdets Udførelse blev underskrevet den 13. Maj 1933, og allerede den 22. Juni s. A. blev Arbejdet paabegyndt.

Selve Kontrakten om Bygningen af Storstrømsbroen er saaledes afsluttet mellem De danske Statsbaner og Dormann, Long & Co., men Generaldirektoratet havde i Kontrakten krævet, at Pillerne og samtlige Arbejder paa Land skulde udføres af det danske Entreprenørfirma Christiani & Nielsen, og dette tiltraadte det engelske Firma. Fordelingen har derefter været saadan, at hele Staalkonstruktionen er leveret af Englænderne, medens Fundamentering, Beton- og Vejarbejde m. v. er udført af forskellige danske Firmaer, idet Christiani & Nielsen har haft nogle Underentreprenører, bl. a.: Carl Jensen, Kolding, Carl Nielsen, Odense, og Wright, Thomsen & Kier, Aalborg.

Af de ca. 40 Mill. Kr., Broarbejderne koster, falder ca. Halvdelen paa engelske og ca. Halvdelen paa danske Hænder.

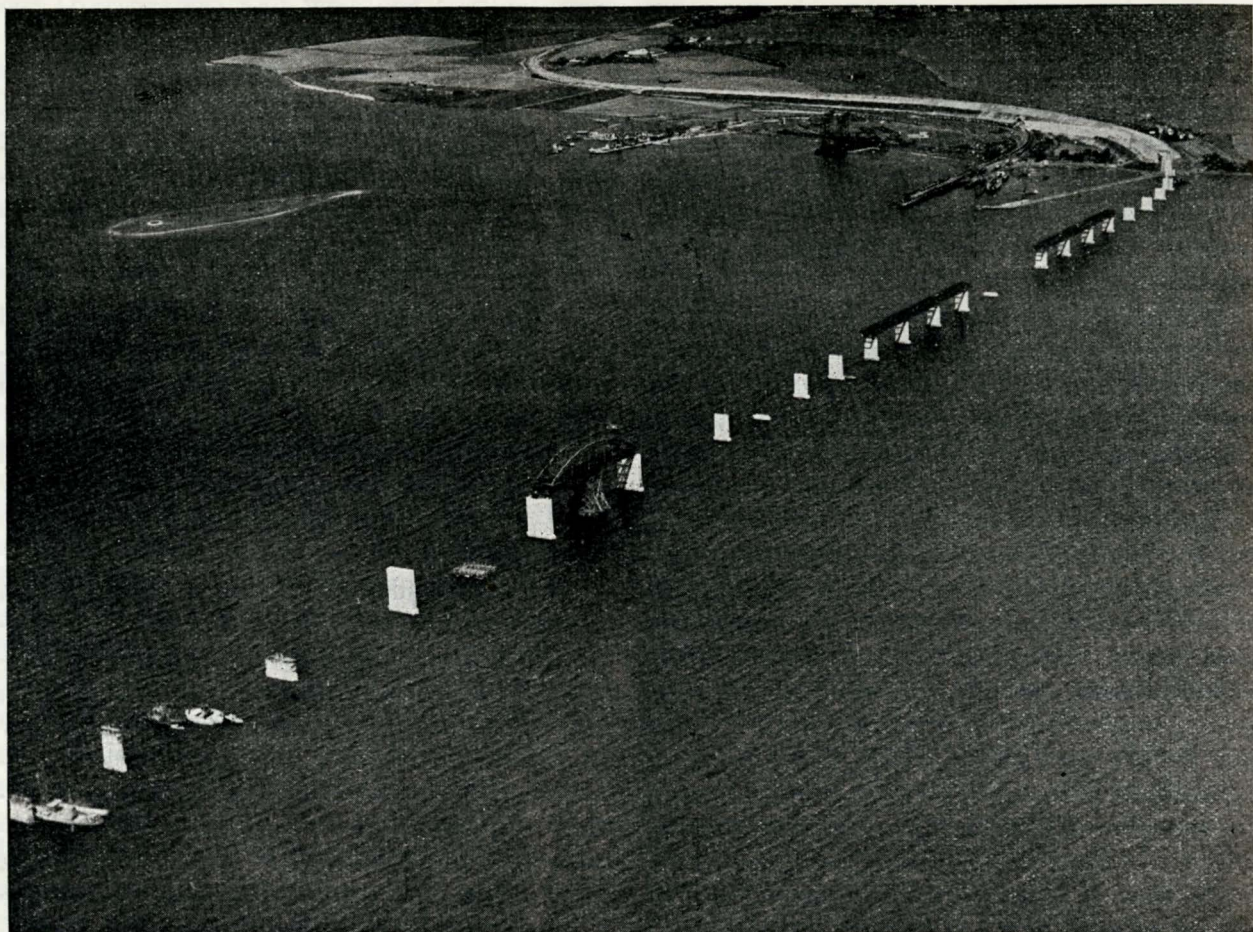


Fig. 1.

Storstrømsbroen er med sine 3,2 km fire Gange saa lang som Lillebæltsbroen, der er 825 m, og den er som nævnt den længste Jernbanebro i Europa.

Den lange Bro hviler paa 49 Strømpiller og 2 Landpiller. Af Buefagene i Midten, Gennemsejlingsfagene, har de 2 yderste en Spændvidde paa 102,3 m, det midterste 136,37 m. For Tilslutningsfagenes Vedkommende er Spændvidden skiftevis 57,79 m og 62,32 m. I Gennemsejlingsfagene er den fri Højde fra Vandoverfladen til Broens Underkant 26 m (Lillebæltsbroen er paa det højeste Sted 33 m over Havet). Forud for Fastsættelsen af Storstrømsbroens Højde er der foretaget omfattende Undersøgelser med Hensyn til Antal og Højde af de Skibe, der sejler gennem Storstrømmen. Paa Grundlag af disse Undersøgelser er man altsaa kommet til det Resultat, at Broen dér kunde være 7 m lavere end Lillebæltsbroen; og naar man hører, at det for hver sparet Meter i Højden betød en Mindreudgift paa ca. 1 Mill. Kr., vil

det forstaas, at dette Spørgsmaal var af stor Betydning.

Broens Staaloverbygning, hvortil er an-

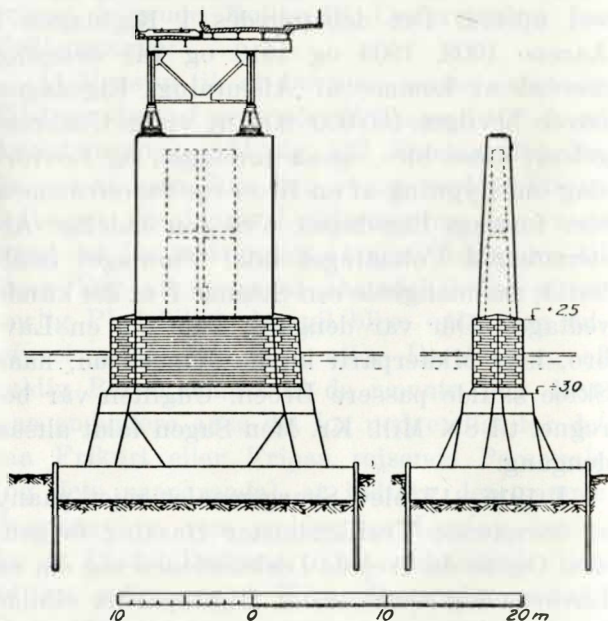


Fig. 2.

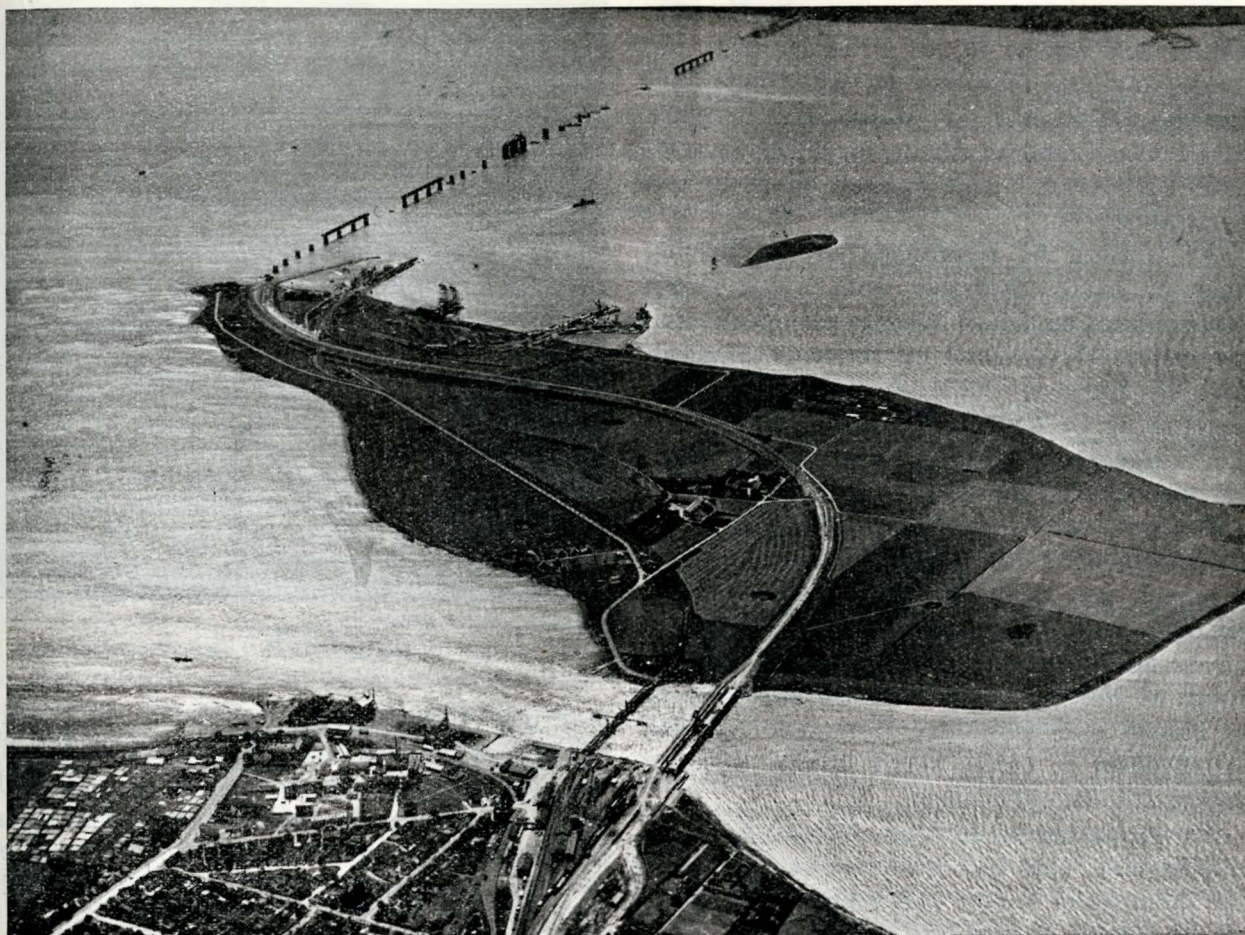


Fig. 3.

vendt en ny speciel Staalart, Chromador, som er fremstillet paa Dormann, Long & Co.s egne Værker, vejer ca. 20 000 Tons. Af Beton er der til Bygning af Broen anvendt ca. 100 000 m<sup>3</sup>.

Hver af de 49 Strømpiller (se Fig. 2) er opført i 4 Tempi:

- 1) Fundamentet, der er 3—4 m tykt og gaar 2,5—3,5 m ned i Havbunden, hvor det ved en 8—12 m lang Spunsvæg er beskyttet mod Udskæring af Bunden.
- 2) Pillefoden, der støbes ovenpaa Fundamentet og naar op til en Højde af 3 m under dagligt Vande.
- 3) Den granitbeklædte Paramentskasse, som er 6 m høj og altsaa gaar 3 m under Vandet og rager 3 m op over Vandoverfladen, og endelig
- 4) Pilleskaftet.

Paa samme Maade som Fundamentering og Bygning af Pillerne teknisk set var det mest

karakteristiske ved Lillebæltsbroen (Anvendelse af »Sænkekasser«, som da var noget helt nyt), har ogsaa dette været Tilfældet ved Bygningen af Broen over Storstrømmen. Dersom de 49 Piller skulde have været bygget paa almindelig Vis med Opførelse af særskilt Fangedæmning og tørlagt Arbejdsgrube for hver enkelt Pille, kunde Arbejdet sikkert ikke have været tilendebragt saa hurtigt, som Tilfældet har været. Arbejdet med Støbning af Fundament og Pillefod er imidlertid blevet i høj Grad simplificeret ved Anvendelse af de saakaldte Enheder — svømmende Fangedæmninger, der har kunnet anvendes Gang paa Gang — hvis Indretning og Anvendelse tidligere er udførligt beskrevet her i Bladet (D. L. T. Nr. 18/1936).

Som et ikke uvæsentligt Led i det hurtige Tempo, hvori Storstrømsbroen er bygget, maa ogsaa anføres Flydekranen »Stærkodder«. Brofagene er bygget færdige paa Land, hvad naturligvis er meget hurtigere, end hvis de skulde bygges fra Pille til Pille ude over Van-

det. Naar et Brofag var færdigt, tog Kæmpekranen det, sejlede ud til Pillerne, hvor det skulde være, og anbragte det paa Plads. Det engelske Firma har hos Burmeister & Wain ladet denne Kran, der regnes for Verdens kraftigste Flydekran, bygge specielt til Brug ved Storstrømsbroen.

Af Hensyn til Bygningen af Storstrømsbroen er saavel Sydbanen som Falsterbanen blevet omlagt, og der er bygget en ny Jernbanebro mellem Masned Sund og Masnedø. Masned Sund og Masnedø Stationer nedlægges; Vordingborg og Orehoved Stationer flyttes, — den nye Vordingborg Station er allerede for nogen Tid siden taget i Brug.

I Fig. 3 ses baade den gamle og den nye Masned Sundbro; den gamle Jernbanelinie ses til venstre paa Masnedø, den nye ses midt paa Øen. Paa dette Billede ses endvidere — tilhøjre for de første Bropiller — den Havn, som er anlagt af Hensyn til Storstrømsbroarbejderne. De mange Skibsladninger Materialer har ved Anlæggelsen af denne Havn kunnet afskibes direkte ved Arbejdspladsen.

Storstrømsbroen er, som det ses i Fig. 4 enkeltsporet; den har desuden en Kørebane paa 5,6 m og et Fortov paa 2,5 m. Under Hensyn til Broens Længde og de ringe Bebyggelser, der er paa begge Sider af den, forventes der ikke nogen større Fodgængertrafik over Broen i dens fulde Længde. Man har derfor valgt at lade Fortovet være fælles for Cyklister og Fodgængere.

Samtlige Omkostninger ved Bygning af Storstrømsbroen, d. v. s. baade selve Broen, nye Jernbaneanlæg, Vejanlæg m. v. beløber sig til ca. 40 Mill. Kr. Heraf udredes ca. 2,5 Mill. af Præsto og Maribo Amter, der formentlig atter

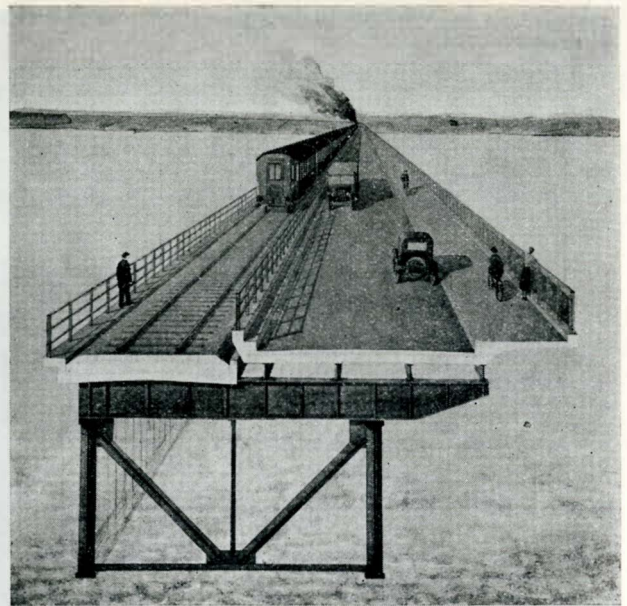
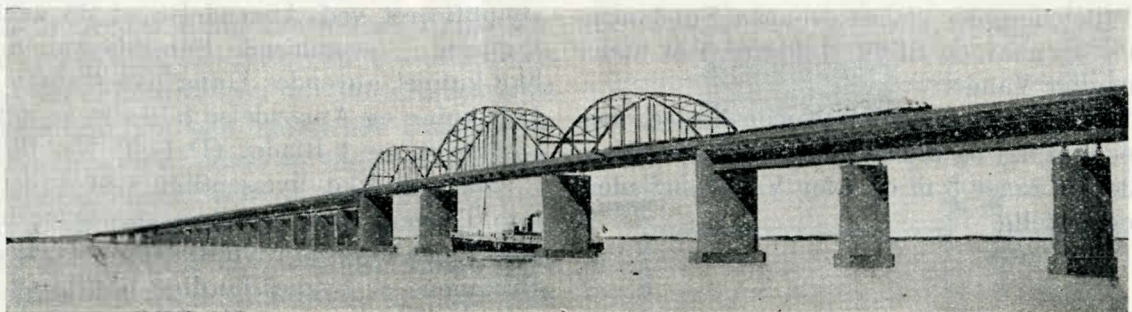


Fig. 4.

faar dem refunderet af Vejfonden; 15,7 Mill. udredes af Statsbanerne; Resten, ca. 21,8 Mill. Kr., dækkes ved den særlige Benzinafgift, 1 Øre pr. l, der siden Foraaret 1932 opkræves netop med Bygning af Storstrømsbroen for Øje, og som er beregnet at skulle give ca. 3,5 Mill. Kr. aarligt.

Det er vor Tro, at Storstrømsbroens Betydning i trafikal Henseende ikke indskrænker sig til de andetsteds i dette Blad omtalte Forbedringer i Togtiderne eller til de Vejfarendes Besparelse af Tid og Penge til Færgeoverfarten. Efter vor Mening vil Bygningen af denne Bro sikkert vise sig at indeholde Muligheden for andre Udvidelser af Trafikforholdene til det sydlige Udland, altsammen noget, som skulde kunne være vort Land til Gavn.



## VINTERKØREPLANEN

Som nu almindelig bekendt træder Vinterkøreplanen i Kraft Natten mellem den 26. og 27. ds. Det er en Uges Tid før end sædvanligt, og alle ved jo, at dette skyldes Ibrugtagelsen af Storstrømsbroen paa Kongens Fødselsdag. Generaldirektøren og Afdelingschef Terkelsen, som den 8. ds. forelagde den ny Vinterkøreplan for Pressen, meddelte imidlertid, at der var nogen Mulighed for, at de fremtidige Vinterkøreplaner vilde træde i Kraft paa et endnu tidligere Tidspunkt end i Aar.

Det er naturligt, at Storstrømsbroens Ibrugtagelse giver sig Udslag i betydelige Forbedringer i Rejsetiden paa Sydbanen, og det er da ogsaa disse, som er det væsentligste nye i den kommende Vinterkøreplan. Der opnaas Forbedringer helt op til 73 Min., men gennemsnitlig ligger Forbedringen af Rejsetiden omkring  $\frac{3}{4}$  Time.

For Tysklandsforbindelsernes Vedkommende meddelte vi allerede ved Omtalen af Sommerkøreplanen, at Tilslutningstiderne i Warnemünde til og fra Berlin eller Hamborg vilde blive uforandrede, naar Storstrømsbroen blev taget i Brug; alle Forandringer i Togtiderne sker her i Danmark. Formiddags-Berliner-ekspressen afsendes fra Kh. Kl. 11,20, mod hidtil Kl. 10,30, og Natekspressen herfra afsendes Kl. 23,00 i Stedet for som hidtil Kl. 22,17. Dagekspressen sydfra, der nu er i Kh. Kl. 18,15, skal fremtidig komme Kl. 17,24; derimod vil Natekspressen i samme Retning ikke blive fremskyndet. Af Hensyn til de Sovevogns-rejsende har man formentlig anset en tidligere Ankomsttid til København for uheldig. Det sidstnævnte Tog standser kun i Nykøbing F. De andre 3 Udenlandstog standser alle i Næstved, Vordingborg og Nykøbing. I alle Tysklandsforbindelserne bliver der gennemgaaende Personvogne og Sovevogne i samme Omfang som nu, men desuden vil der i Dagtogene løbe Spisevogn mellem København og Gedser.

Der bliver indlagt et nyt Hurtigtogspar mellem København og Nykøbing F., saa denne By faar 4 Eksprestogsforbindelser i hver Retning mod de 3 nuværende. De nye Tog faar henholdsvis Afgang fra Nf. Kl. 11,08, Ank. Kh. Kl. 13,03 og Afgang Kh. Kl. 17,55, Ank. Nf. Kl. 19,56. Disse Tog føres over Ringsted; de standser kun i Næstved, Vordingborg og Nr. Alslev, og da de, som det ses, kun faar to Timers Køretid til de ca. 150 km, vil det forstaas, at det bliver hurtigkørende Tog.

I de hidtidige Hurtigtogsforbindelser til Lolland-Falster sker der følgende Forbedringer:

Tog 109 afgaar fra Kh. Kl. 8,03, hvilket er 37 Min. senere end hidtil, og det er i Nf. Kl. 10,28; 13 Min. tidligere end nu, hvilket tilsammen giver en Tidsgevinst paa 50 Min.

Det nuværende Tog 139 faar nyt No. 137. Det udskydes ca. 5 Kvarter i Afgangen fra Kh. nemlig til Kl. 20,57 mod Kl. 19,35 hidtil, men det ankommer kun 28 Min. senere end hidtil til Nf., hvor det skal være Kl. 23,28. Herved vil Lyntogsrejsende fra Slagelse kunne opnaa Forbindelse i Næstved.

Tog 112 vil blive fremmet, saa det kommer til Kh. ca. 1 Time tidligere end hidtil. Det skal afgaa fra Nf. Kl. 7,20 og være i Kh. Kl. 9,50.

Aftenhurtigtoget fra Nykøbing udskydes derimod 1 Time i Afgangen fra Nf., hvorfra det skal afgaa Kl. 20,10 mod Kl. 19,11 hidtil, men det kommer kun 3 Min. senere end den hidtidige Ankomst til København, hvor det fremtidig skal være Kl. 22,20.

Derved at »Eftermiddagsberlinereren« faar Standsning i Nf., hvad den ikke hidtil har haft, opnaar Rejsende fra denne By at kunne komme med Hurtigtog til Kh. medens de tidligere har maattet tage med et forudgaaende Persontog til Orehoved. For deres Vedkommende bliver der en Tidsgevinst paa 73 Min.

Af Hensyn til Rutebilforbindelse med Stubbekøbing og Lolland vil alle Togene — Tysklandstogene dog undtagen — faa Standsning i Nr. Alslev.

Endvidere vil der ske en Del Omlægninger for Persontogenes Vedkommende og der vil blive indlagt nogle Motortog, hvorved der bl. a. opnaas Forbedringer i Forbindelserne til Slagelse.

Udover det her anførte vil Storstrømsbroen naturligvis give meget væsentlige Forbedringer i Godstogs-trafikken, men da Godstogene ikke er optaget i den Køreplan, som blev forelagt Pressen, er vi ikke i Stand til at give nærmere Oplysninger herom.

For de øvrige Strækningers Vedkommende vil der i Sammenligning med tidligere Vinterkøreplaner kun ske mindre Omlægninger. Lyntoget Østjyden skal afgaa 2 Min. tidligere fra Kh., det skal standse i Slagelse, hvor det faar Forbindelse fra Falster og Lolland. Paa Frederikssundsbanen inddrages et tidligt Morgentog mellem Frederikssund og Maaløv, og der inddrages som sædvanligt om Vinteren et Hurtigtogspar mellem Kh. og Randers (Togene 23 — 58) dog saaledes, at Tog 23 af Hensyn til Forbindelserne til Langeland og de fynske Privatbaner vil blive bibeholdt paa Sjælland.

Som noget Nyt indføres det, at rejsende med Abonnementkort eller Dobbeltbilletter paa Strækningen Taastrup—København fremtidig ogsaa maa benytte Statsbanernes Rutebiler, som for Tiden ganske vist kun gaar ind til Aalholms Plads; men naar Elektrificeringen af Strækningen til Ballerup til sin Tid bliver færdig, hvilket dog tidligst vil ske 1940, vil der paa denne Bane blive Station ved Valby Langgade, og efter hvad Generaldirektøren oplyste, vil man til den Tid forsøge at faa Rutebilerne til at køre til den sidstnævnte Station, saa de Rutebilrejsende kan fortsætte videre med S-Banen.

Tysklandstogene paa Sydbanen skal fremføres af de nye E-Maskiner, og det er Mening, at disse Tog fremtidig skal køres med Tryklufsbremse.



## PAA ARBEJDERHØJSKOLE

Dybere drager vi Ploven,  
Bredere planter vi Skoven,  
Rankere bygger vi Taarn under Sky —  
Fremad mod Fremtidens Gry.

Som bekendt arrangerer Arbejdernes Oplysningsforbund i Samarbejde med forskellige Organisationer hvert Aar en Række instruktive Sommerkursus, som dels tager Sigte paa Dygtiggørelse af Organisationsfolk og dels paa at uddanne Studiekredsledere, der kan sætte sig i Spidsen for Studiekredsarbejdet rundt i Landet.

Til et af disse Kursus, som afholdtes paa Esbjerg Arbejderhøjskole i Dagene 8.—14. August, havde vor Organisation atter i Aar sendt to Deltagere, nemlig P. Sessing og S. Stenkvist, der begge er Medlemmer af Landsoplysningsudvalget.

Kursuset var inddelt i 3 Grupper:

1. Arbejdsretten i Danmark. (Leder: Sekretær Stecher Christensen.)
2. Det moderne Arbejdslivs Problemer. (Leder: Sekretær O. Bertholt.)
3. Fagforeningskundskab. (Leder: Højskolelærer Michael Andersen.)

Sessing deltog i Arbejdet i Gruppe 1 og Stenkvist i Gruppe 3.

Til forudgaaende Studium havde hver Deltager nogen Tid før Kursuset faaet tilsendt Materialet for den Gruppe, han agtede at deltage i, ligesom hver enkelt havde faaet tildelt et bestemt Emne at give en detailleret Redegørelse over. Da de fleste af Deltagerne havde Erfaring og Viden fra tidligere Vintres Studiekredsarbejde, og de forskellige Indledere som Regel havde gjort et Stykke Arbejde for at faa en omfattende Viden og Indsigt i det tildelte Emne, blev det nogle meget interessante Timer med Udveksling af Erfaringer og principielle Synspunkter.

Foruden Gruppearbejdet afholdtes der 5 Foredrag om aktuelle Spørgsmaal:

1. Folketingsmand Holger Larsen: Hvad faar vi for vore Skatter og Afgifter?
2. Forretningsfører Gustav Pedersen, M. F.: »Larsens« Liv og Virke. (»Larsen« er Flipproletaren i Kjeld Abell's: Melodien der blev væk.)
3. Sekretær Stecher Christensen: Fagbevægelsen og Kommunalpolitikken.
4. Sekretær Flemming Madsen: Ungdomsproblemer i det moderne Samfund.
5. Redaktør H. P. Hansen: Fagbevægelsen og den socialdemokratiske Presse.

Værdien af disse Kursus kan ikke maales blot ved at kaste et Blik paa Timeplanerne. Alene Samværet, Kammeratskabet og Fællesskabsaanden i Forbindelse med Stoffets Tilrettelægning og Metoden for dets Tilegnelse gør, at man bliver styrket i en social Overbevisning om, at det nu maa være Slut med Hovmodet og de honnette Ambitioner. Livet i Dag kræver Samhørighed og Forstaaelse af andres Kaar, ikke alene for Erobring af Kulturen og dens rige Goder,

men videre frem mod Arbejderklassens økonomiske og kulturelle Frigørelse. Det er et Skridt i den rigtige Retning, at vor Organisation er kommet ind paa at delegere nogle Repræsentanter til disse Kursus, og det vilde sikkert være af Værdi, dersom Deltagelsen kunde udvides.

S. — S.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

## Et Tidens Spørgsmaal.

Min ærede Kollega S. Suneson har i D. L. T for den 20. Juli berørt et Emne, som mange tænkende Mennesker stadig sysler med, og som i den kommende Tid maa have sin Løsning. Selve Artiklen bringer i og for sig ikke noget nyt; den er refererende, og det kunde jo derfor være interessant at drøfte Spørgsmaalet nærmere her i Bladets Spalter og om muligt faa lidt mere Gang i dette saa vanskelige Problem: 40 Timers Arbejdsuge, Arbejdsløshedsproblemet m. m. Suneson erkender, at Spørgsmaalet ikke er saa let at løse og særlig ikke, hvis Arbejdstidsforkortelsen medfører en Lønnedgang og derved en Forringelse af Levefoden for »Masserne«. Spørgsmaalet opstaar da: Hvem skal i sidste Instans betale, og hvorledes fremskaffes Pengene til Problemets Løsning? Det er jo nemlig her, Tampen brænder. Hvis vi vil indføre 40 Timers Ugen under de nuværende Finansieringsformer, hvor Spekulationskapitalen er den bestemmende, ja, saa maa vi selv — baade Fabrikant, Bonde og Arbejder — betale, og det vil jo ikke være muligt at faa dem til det i Øjeblikket. Ja, man ved det ikke, der kan jo med Tiden opnaas meget i den Retning, naar »Nationens« Vel (Højfinansien) kræver det; Menneskene er jo saa smaat ved at blive aandeligt og materielt dresseret! Men jeg forudsætter, at vi gode og brave, socialt og demokratisk indstillede Mennesker siger nej til Fjenden.

Hvad skal vi saa gøre, kan Problemet løses og hvordan? Resolutioner og Møder har givet Udtryk for, at »Masserne« kræver det, men det gaar smaat med Resultaterne. Frankrig har fornylig prøvet Eksperimentet, og vi kender alle Resultatet, nye Skatter, Afgifter, Prisforhøjelse, dinglende Ministertaburetter m. m. *Pengedæmonen sørger for, at det sker!* Det Vaarbrud, som rører sig i Menneskemasserne, maa ikke komme til Udfoldelse. Slaven — Pengeslaven — maa atter bøje Nakken og kæmpe sin bitre Kamp. Er vi da Pengeslaver? Er alt Slaveri da ikke afskaffet i Europa? Nej, — *Pengedæmonens skjulle og enorme Magt er i Dag den Impuls, som dirigerer alt og alle; bag alle »Straamændene« ser vi dens glubske »Fjæs« grinende een i Møde trods Regeringsmagt, Folkevilje og Oplysning.* Altsaa mod *Pengedomænen maa Slaget rettes*, hvis vi skal faa noget ud af vore Krav og vor Organisationsteknik. Der er fire Problemer, som vi nu maa give os i Lag med at sætte paa Plads, saa de virker i *Samarbejdets og Menneskehedens Tjeneste*, og disse er følgende:



*I. Oprettelse af en Samfundsbank*

til at betjene *Produktionen*. Basis for Pengeudstedelsen bliver *Jorden, Arbejdskraften og Aandslivet (Initiativet)*. Renten inddrages i Statskassen til Bestridelse af *Samfundets Fællesudgifter* saasom: Forsorg af Gamle, uarbejdsdygtige (Krøblinge, Spædbørn) og til de kulturelle Institutioner (Aandsarbejderne).

I Dag finansieres Produktionsfaktorerne af Pengepekulanterne, som i Kraft af deres *Pengemagt* bestemmer, hvad der skal finansieres. *I en Aarrække har disse Kræfter købt Haandarbejdskraft, i Dag maa Aandsarbejderne trække for den samme Magt*, idet de maa vandre ind i Privatkapitalens Laboratorier og fremstille Erstatningsprodukter saasom Margarine, Kaffetilsætning, Mælkeuld, kunstig Gødning, ja, kort sagt alt det, der hører til Surrogatindustrien, og som er en farlig Konkurrent til Haandarbejdets Naturprodukter; ja, kun fordi *Privatkapitalen i Dag kan købe Aandsliv og Aandsarbejdere*, er hele den *frygtelige Krigsteknik bleven mulig*; hvis Finansieringen af Produktionslivet laa i Folkets egne Hænder gennem en Samfundsbank, da vilde saadant Djævelskab som Krigsindustrien være umulig; thi et Fællesskab af Mennesker vilde ikke tillade noget saadant. Og et Samfund vil ikke opretholde dyre Lærestalter, for at dens studerende Ungdom skulde vandre ind i saadanne Laboratorier, som Tilfældet er i Dag.

Det næste Problem, som maa gennemføres, er:

*II. Adskillelse af Politik, Økonomi og Aandsliv.*

I 1917 fremsatte en tysk Videnskabsmand, Dr. Rudolf Steiner, overfor ledende Statsmænd i Tyskland denne Tanke, som af mange blev erkendt som den eneste virkelige ny sociale og politiske Idé i Tiden, men man havde ikke det fornødne Mod til at bryde med det gamle og gaa ind for disse nye og dybtgaaende Ideer.

I Samfundslegemet pulserer 3 Funktioner: *Det økonomiske Liv, retsligt-politisk Liv og Aandslivet*, disse tre Funktioner er i Dag rodet ind i hinanden paa en forvirrende Maade, og Resultatet er et sygt Samfundslegeme, som ustandselig maa stimuleres med Indgreb fra Lovgivningsmagts Side, eller rettere fra Politikernes Side, og det sker i al Almindelighed ud fra *partipolitiske Anskuelser. I dette Forhold maa der ske en Ændring*. Den belgiske Konge har fornylig gennem en Udtalelse givet Udtryk for den samme Idé, og hvis den tages op til saglig Drøftelse, vil den belgiske Konge have indlagt sig stor Fortjeneste herfor. I det økonomiske Liv arbejder Kræfter, hvis Opgave det er at producere Varer (Livsfornødheder m. m.), kort sagt alle de Ting, som vi Mennesker har Behov for at leve som materielle Væsen, anden Opgave har de ikke. Men da der i det økonomiske bestandig er en Tilhøjelighed til at skabe Utilfredshed mellem Menneskene, maa der gennem *Folkets Retsmoral* findes en Funktion, som kan udligne denne, og det skulde det egentlige politiske Liv være gennem Retsordninger, trufne ud fra en Retsmoral, som vil give enhver sit, som han er retmæssig Ejer af, altsaa lovgive i alle de Forhold, som berører os alle i lige Grad og paa samme Maade uden at blande

sig ind i selve de faglige og økonomiske Funktioner, som er af anden Art. Aandslivet — altsaa alle de kulturelle Institutioner — maa ligeledes adskilles fra det politiske Liv, her maa Individet være raadende, her kan *Individualiteten* udfolde sig og gennem en saadan Frihed virke frit og uafhængig og sende sine Kræfter og Ideer videre i Samfundslegemet og dets Funktioner, thi al Skaben har sin Rod i Aandslivet, herfra faar det økonomiske Liv sine Ideer og Organisation, det er Initiativet fra hver enkelt som Aandsvæsen arbejdende Menneske, som er *primus motor* i alt Liv. Mellem disse to Funktioner — det økonomiske Liv og Aandslivet — staar saa det egentlige politiske Liv og danner det *forhindrende og udlignende Moment* mellem dem begge, og i alle Funktionerne deltager vi som Mennesker, kun gælder det om at lære at skelne mellem de Omraader, hvor de *skærer hinanden*, og saa indrette Forholdene derefter, det er jo ikke Meningen at adskille *Menneskene i tre Kaster*, men at adskille de 3 Omraader i Samfundsorganismen, som i Dag er rodet ind i hinanden, og som, hvis de fortsætter, før eller senere vil blive Indfaldsporten for Diktaturet — enten Flertals eller enkelt Mands.

*Altsaa! Tidens Parole maa være:*

*Oprettelsen af en Samfundsbank* som betjener Samfundets produktive Kræfter. Rentens Inddragelse i Fællesskabets Kasse, der da bliver en Formue, hvoraf vore Gamle, Syge, Børn og Aandsarbejdere kan faa deres økonomiske Midler. I Dag gaar 7—8 Millioner i Privatkapitalens Lommer alene ved Renter af Prioriteter og anden Gæld.

*Adskillelse mellem Politik og Økonomi.*

*Adskillelse mellem Politik og Aandsliv.*

Den i Samfundets økonomiske Liv opstaaede Over-skudskapital, som er fremkommet ved de *samarbejdende Faktorer*, destrueres ved, som en Nationaldividende at overføres til Menneskene enten enkeltvis eller til Institutioner, *som saaledes forbruger den Kapitalmængde og forvandler den til Købekraft i Samfundet*. Med andre Ord faar Pengene ogsaa tre Funktioner: I. *Laanpenge*, II. *Købpenge* og III. *Gavepenge*.

Ja, jeg har med mine fattige Evner søgt at løfte paa den tunge Byrde, som knugende hviler over os alle ligefra Statsministeren og ned til »Massen«, og jeg haaber hermed, at have berørt Problemer, som vil vække til Eftertanke i ledende Mænds Hjerner og i Mænd, som tør forlade gamle Doktriner og blive foretagsomme i *Tidens Udvikling*.

Og saa lad mig da slutte med at sige, at hvis vi indfører disse Tanker i Verden, da kan det gamle Motto: *Frihed, Lighed og Broderskab* faa sin Udfoldelse ved at vi indfører: *Frihed i Aandslivet, Lighed i Retslivet (politiske Liv) og Broderskab i det økonomiske Liv*.

*Op til Kamp mod Dæmonkratiet og for Demokratiet!*

Menneskeret fremfor Pengemagt! Sandhed fremfor Løgn!

E. Dyrberg,  
Frederikshavn.

**TOGKATASTROFE  
AFVÆRGET I SIDSTE ØJEBLIK**

Tæt udenfor Roskilde ved Landsbyen Glim skærer Ka-  
lundborgbanen og Landevejen København—Korsør hin-  
anden. Ved denne Overkørsel er der i Tidens Løb sket ad-  
skillige Uheld, derved at Biler har paakørt Bommene og  
er kørt ind paa Banen. Et saadant Uheld skete atter den  
11. ds. En Bilist blev blændet af en modgaaende Bil, han  
saa ikke, at Bommen var nede, kørte mod den, splintrede  
den og standsede midt paa Banelinien. Da han saa, at  
det Tog, for hvilket Bommen var lukket ned, nærmede sig,  
satte han fuld Kraft paa Bilen og kørte ogsaa gennem den  
anden Bom.

Ved Paakørslen af den første Bom blev denne — der  
som nævnt splintredes — højet og laa ind over Skinnerne,  
saa der kunde være Fare for en Togafsporing.

Ledvogterskens Datter og en tilstedeværende ung Mand  
saa straks, at der kunde være Fare paa Færde, de handlede  
hurtigt, og det lykkedes dem at faa den splintrede Bom  
bort fra Skinnerne, umiddelbart før Toget passerede Over-  
kørslen.

**LIMFJORDSBROEN PAASEJLET**

Broen mellem Aalborg og Nørresundby blev forleden  
paasejlet af en tysk Damp, og den blev saa stærkt be-  
skadiget, at den i flere Dage maatte spærres for Jern-  
banetrafik.

For Passagertrafikens Vedkommende har man klaret  
sig med Rutebilforbindelse; derimod voldte det betydelig  
mere Vanskelighed i Godstrafiken. Man fandt imidlertid  
paa at lade en Rangermaskine skubbe Godsvogne enkeltvis  
ud paa Broen til det svage Sted; paa den anden Side af  
dette Sted holdt et andet Lokomotiv, som med en Staal-  
wire trak Vognene over det ømme Punkt, og paa denne  
Maade hjalp man sig, indtil Broen atter blev farbar. Det  
paaregnes, at den opstaaede Skade beløber sig til omkring  
50 000 Kr.

**TRAFIKFORBEDRINGER I NORGE**

Da Nordisk Lokomotivmands Forbund for kort  
Tid siden afholdt Kongres i Oslo, ved hvilken Lej-  
lighed vor Organisation jo deltog med et meget stort  
Antal Medlemmer med Damer, foretog Størstedelen  
af disse en Udflugt til Bergen eller andre Steder i  
den norske Fjeldnatur, og under Rejsen eller deres  
Ophold i Norge vil de sikkert have hørt om de Be-  
stræbelser, der udfoldes for at forbedre Trafikfor-  
holdene paa Bergensbanen.

Med Henblik paa Norges mange Vandfald har  
Spørgsmaalet om Elektrificering af Banen naturlig  
ogsaa været omtalt, men alle er klar over, at det  
vil medføre meget store Udgifter; f. Eks. er de fleste  
Tunneler jo ikke saa høje, at der er Plads til et  
Ledningsnet.

I den senere Tid er Spørgsmaalet om Dieseldrift  
imidtildt kommet i Forgrunden, og der er udarbej-  
det Forslag, som skulde betyde en Tidsbesparelse paa  
adskillige Timer for Rejsen mellem Oslo og Bergen,  
nemlig ved Indsættelse af smaa dieseldrevne Tog  
nøgenlunde i Lighed med vore Lyntog.

Der arbejdes ogsaa med Kraft paa Forbedringer  
paa Strækningen Oslo—Trondheim, og det er for  
denne Banes Vedkommende blevet anført, at For-  
bedringer ikke alene er paakrævet af Hensyn til de  
Turister, som tager til Trondheim for derfra at starte  
en Nordlandstur, men i nok saa høj Grad er nød-  
vendig, hvis man vil sikre sig, at Fisketransporten  
fra det nordlige Norge til Udlandet kører ad nor-  
ske Baner, idet der, som Forholdene er i Øjeblikket,  
kan opnaas en hurtigere Befordringstid gennem  
Sverige.

Som man ser, forestaar der store jernbanemæs-  
sige Forbedringer i Norge, og vi skal sluttelig an-  
føre, at Sørlandsbanen i det sydlige Norge antagelig  
næste Aar vil være fuldt færdig.

**NY PERSONALEFORTEGNELSE**

Hen mod Aarets Slutning vil der udkomme en ny  
Udgave af Personalfortegnelsen, og med de Foran-  
dringer, der er sket siden denne Haandbog sidst ud-  
kom, vil dette mange Steder blive hilst med Glæde.  
Den nye Udgave, hvis Pris bliver 3,25 Kr., vil bl. a.  
komme til at omfatte Lister over Lokomotivfyrbøder-  
aspiranterne.

Bestillinger modtages af Tillidsmændene i de en-  
kelte Afdelinger, og det vil være rigtigst at afgive  
disse snarest.



**JUBILÆR**



Lokomotivfører *M. Bennekou*, Møllersvej 15, Nykøbing F.,  
kan den 22. September fejre sit 40 Aars Jubilæum ved  
D. S. B.

Jubilaren, som er Depotforstander, er kendt i vide  
Kredse. Hans Omsorg for det udstationerede Personale  
er almindelig bekendt, ligesom den Orden, der hersker paa  
Depotets Omraade, er mønsterværdig.

Afdelingerne paa Falster sender Jubilaren de bedste  
Lykønskninger med Haab om alt godt i Fremtiden.

C.

Lokomotivfører *S. B. Jensen*, Knud Lavardsgade 9 1.,  
København V., kan den 28. September d. A. fejre 40 Aars-  
dagen for sin Ansættelse ved D. S. B.

Afdeling 1 bringer dig herved sin hjerteligste Lykønsk-  
ning for Dagen.

H.

## EN AFSKEDSFEST

Onsdag den 31. August 1937 havde Afdelingerne i Aarhus inviteret Lokomotivmester Mich. Sørensen til en lille Festlighed i Anledning af den forestaaende Afsked fra D. S. B. og for derved at give Lokomotivpersonalet i Ar. Lejlighed til personlig at tage Afsked med vor Lokomotivmester gennem mange Aar, og det maa siges, at Afskedsfesten fik et overordentligt smukt Forløb.

Lokomotivfører V. Johansen bød Velkommen til den store Forsamling, specielt til Lokomotivmester Sørensen, hvem han takkede for det gode Samarbejde gennem mange Aar. Mester Sørensen havde ved saa mange Lejligheder vist at være i Besiddelse af de Egenskaber, der betinger den rette Forstaaelse af alle de Forhold, som vi Lokomotivmænd i Almindelighed kan være udsat for. Johansen udtalte Ønsket om et langt og smukt Otium for Mester Sørensen og overrakte ham paa Personalets Vegne en Erindringsgave (et Sølvigartui) som et Minde og en Tak for den gode Forstaaelse, der har bestaaet mellem Lokomotivmester Sørensen og Personalet i Aarhus. V. Johansen udbragte derefter et »Leve« for Mester Sørensen.

Motorfører Dyhr og Lokomotivfyrbøder K. Karlsen rettede paa deres Afdelingers Vegne en Tak til Lokomotivmester Sørensen for udvist Loyalitet i de mange forskellige Forhold, som forekommer paa et stort Depot.

Der var endnu mange, som havde Ordet for at hylde og tage Afsked med Lokomotivmester Sørensen, der til Slut meget bevæget takkede for den smukke Maade, hvormed Personalet havde gjort denne Dag til en Mindedag for ham. Han udtalte sin bedste Tak til alle for den smukke Gave, som han modtog som et Bevis paa, at han forlod Lokomotivpersonalet paa Aarhus H. som en agtet Mand, den største Ære, et Menneske kan opnaa.

Efter at Mich. Sørensen havde udbragt et Leve for D. S. B., sluttede den smukke Fest.

K. K.

## DØDSFALD

Fredag den 27. August mistede Sønderborg Lokomotivførerafd. atter et af sine Medlemmer. Lokomotivfører H. J. Fournaise afgik ved Døden efter lang Tids Sygdom og svære Lidelser.

Fournaise kom ved Genforeningen til Sønderborg. Han har i de forløbne Aar taget stærkt Del i Foreningsarbejdet saavel indenfor Organisationen som i det offentlige Liv. Dette er nu brat afsluttet ved en tidlig Død.

Æret være hans Minde.

*Sønderborg Lokomotivførerafd.*

## TAKSIGELSER

For den store Opmærksomhed og smukke Erindringsgave i Anledning af min Afsked fra D. S. B. bringer jeg Aarhus Afdelinger min hjerteligste Tak.

*Mich. Sørensen,*  
pens. Lokomotivmester.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.  
Lokomotivfører *C. P. Christensen.*

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse. En særlig Tak til Lokomotivfører Johs. Hansen, Ar., for de smukke Ord ved Graven.

Paa Børns og egne Vegne  
*C. A. Fournaise.*

## JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Lauritzen, 2. A Lægedistrikt, København, er bortrejst fra 12. d. M. i ca. 1 Maaned.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Haages, der afholder Konsultation til sædvanlig Tid i Jernbanelægens Konsultationslokale, Vesterbrogade 57.

## PRIVATBANERNES PENSIONSFORHOLD

Vi har tidligere meddelt, at Privatbanerne ønskede deres Pensionskasse overført til Staten, og at der i den Anledning havde været rettet Henvendelse til Finansministeren, som dog ikke paa daværende Tidspunkt kunde give Løfte om nogen Imødekommenhed.

Privatbanernes Fællesrepræsentation har imidlertid fornylig holdt Aarsmøde, hvor Spørgsmaalet paany har været debatteret. Man pegede paany paa Nødvendigheden af, at Staten overtog Privatbanernes Pensionsforpligtelser, idet deres Pensionsfond nu har et Underskud paa ca. 5 Mill. Kr.

## Rettelse til Adressefortegnelsen

### Motorførerafdelingerne:

Odense Motorførerafd. ændres til *Fredericia* Motorførerafd. Afdelingsbestyrelsen har faaet følgende Sammensætning:

Formand: H. J. Pedersen, Købmagergade 62, Fa.

Kasserer: A. Henriksen, Falkevej 23, Fa.

Repr. for Underafd. i Odense: H. Andersen, Ærøgade 25, Od.

Randers Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. Hansen, Vestre Altanvej 30, 2.

### Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Nyborg Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: N. L. Andersen, Lindevej 8.

Korsør Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: K. F. Nilsson, Engvej 30, St.



*Udnævnelse fra 1.—9.—37:*

Motorfører I H. P. O. Hansen, Randers, til Lokomotivfører, Glyngøre (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. Andersen, Aarhus H., til Lokomotivfører, Thisted (min. Udn.).

Motorfører II J. C. Ulstrup, Viborg, til Togfører, Glyngøre (min. Udn.).

Motorfører II E. V. Hansen, Helgoland, efter Ans. ifl. Opslag til Motorfører I, Helgoland (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder P. S. Kristensen, Korsør, efter Ans. ifl. Opslag til Motorfører II, Aarhus H. (min. Udn.).

Togbetjent P. E. Vettendorf, Kbhavns Hbgd., efter Ans. ifl. Opslag til Motorfører II, Enghave (min. Udn.).

*Udnævnelse fra 1.—11.—37:*

Lokomotivmester II O. M. T. Christensen, Struer, efter Ans. ifl. Opslag til Lokomotivmester I, Gedser (vgl. Udn.).

*Forflyttet efter Ansøgning fra 1.—9.—37:*

Lokomotivmester I A. C. Mortensen, Tønder, ifølge Opslag til Aarhus H.

Lokomotivfører S. T. Junker, Randers, til Fredericia.

Lokomotivfører K. M. C. Dimke, Thisted, til Randers.

*Uansøgt Forflyttelse fra 26.—9.—37:*

Lokomotivmester II K. K. Kristensen, Marnedsund, til Næstved.

*Afsked:*

Lokomotivfører J. T. Carlqvist, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører F. K. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører S. K. Sørensen, Aarhus H., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. E. Hare, Dbmd., Aarhus H., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører G. O. F. Lund, Kbhavns Godsbgd., p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører S. P. Sørensen, Tønder, p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—37 (min. Afsked).

*Dødsfald:*

Lokomotivfyrbøder C. E. Jensen, Korsør, den 22.—8.—37.

Lokomotivfører H. J. Fournaise, Sønderborg, (Afsked 30.—9.—37), den 28.—8.—37.

*Dødsfald blandt Pensionister:*

pens. Lokomotivfører V. G. V. Kruse, Nyborg, den 11.—8.—37.

**De danske Statsbaners priv. gens. Hjelpekasses Regnskab for Aaret 1936.**

*Vindings- og Tabs-Konto for Aaret 1936.*

I n d t æ g t.		Kr.	Ø.
Indbetalt i maanedlige Bidrag	161 218.	00	
Indskud af nye Medlemmer (200)	136.	00	
Renter	93 834.	63	
Kursvinding i Henhold til Forsikringsloven	4 565.	00	
Overført fra Overskudsfond til Bonusudbetaling	21 620.	00	
Overført fra Overskudsfond til Præmieafkortning	193 609.	54	
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	474 983.	17	

U d g i f t.		Kr.	Ø.
38 Dødsfald à 600 Kr.	22 800		
137 » » 580 »	79 460		
87 » » 560 »	48 720		
41 » » 540 »	22 140		
1 » uden Udbetaling.			173 120.
303 Dødsfald à 500 Kr. =	151 500	Kr. +	
Bonus	21 620	Kr.	

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Aktuar	1 000.	00		
Revisorer	800.	00		
			1 800.	00
Forsikringsraad			327.	24
Bestyrelsesmøder	682.	00		
Generalforsaml. <sup>2/10</sup> 36	5 124.	85		
Urafstemning	1 625.	50		
Mæglerkurtage	85.	84		
Depot- og Giroafgift	1 052.	74		
			8 570.	93
				10 698.
Henlæggelse til Forsikringsfonden (Præmiereserven)			291 165.	00
			<hr/>	<hr/>
			474 983.	17

*Balance pr. 31. Décembre 1936.*

A k t i v e r.		Kr.	Ø.
Statsobligationer optagne til Kurs i H. t.			
Forsikringsloven	776 213.	00	
Andre Obligationer optagne til Kurs i H. t.			
Forsikringsloven	1 077 429.	42	
(Ialt paalydende 2 116 000,00 Kr.)			
Samtlige ovennævnte Værdipapirer er forsynede med Baandlæggelsespaategning, hvorved de gælder som Dækning for Hjelpekassens Forsikringsfond i Henhold til Forsikringsloven. — Samtlige Værdipapirer er indsat paa Reception i Den Danske Landmandsbank.			
<i>Kassebeholdning:</i>			
Bankbog Nr. 5442 Landmandsbankens Frbg. Afdeling	10 787.	75	
Bankbog Nr. 6656 Privatbankens Eng. have Afdeling	16 643.	28	
Girokonto Nr. 324	4 025.	10	
Kontant hos Formanden	2 309.	06	
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1 887 407.	61	

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Passiver.	Kr.	Ø.
<i>Forsikringsfond</i> (Præmiereserve):	Kr.	Ø.
Beholdning fra forrige Aar 1359 699. 00		
Forlods henlagt .....	291 165. 00	
		1 650 864. 00
<i>Sikkerhedsfond:</i>		
Overført fra forrige Aar ....	82 573. 00	
Overført fra Overskudsfond .	1 205. 00	
		83 778. 00
<i>Overskudsfond:</i>		
Beholdning fra forrige Aar .	369 200. 15	
Udbetalt i Bonus i		
1936 .....	21 620. 00	
Overført til Vindings- og Tabs-		
Konto .....	193 609. 54	
Overf. til Sikkerhedsfond .....	1 205. 00	
		216 434. 54
		152 765. 61
		1 887 407. 61

Den 20. Marts 1937 har Handelsministeriet tilladt, at Præmien fremtidig ophører ved Udgangen af det Aar, hvori Vedkommende fylder 75 Aar. Samtidig bortfalder det tidligere hvert Aars 1. Januar forfaldende Administrationsbidrag paa 50 Øre fra og med 1937.

Disse Ændringer kræver en særlig stor Henlæggelse til Præmiereserven, og der er derfor fra Overskuds-fonden overført til Indtægt paa Vindings- og Tabs-Konto et saa stort Beløb, at denne Konto hverken har Over- eller Underskud.

København, den 20. April 1937.

L. M. Poulsen,  
fg. Formand.

Regnskabet er revideret af os og befundet rigtigt i Henhold til de os forelagte Bøger og andre Bevisligheder. Vi har overbevist os om, at Aktiverne 1887 407 Kr. 61 Øre rigtig forefandtes.

R. Hansen. H. P. Christensen.

**Helsingør**

**Kaas & Sørensen,**  
Indehaver: G. E. OLSEN  
Tlf. 39. Helsingør Tlf. 575.  
**Kul  
Kokes  
Brænde  
Briketter**

**Blomster og Kranse**  
**E. Jacobsen**  
Mdl. af E. B.  
Tlf. 29 Helsingør

**Esbjerg**

**Blomster!**  
Men husk det skal være fra  
**EINER DAHLS Blomstergartneri.**  
Telefon 1726.  
Leverer altid en flot Kranse.

**Køb af et Gravmonument er en Tillidssag.**  
Henvend Dem til  
✓ **MARTIN BILLESCHOU**  
Stormgade 59, Esbjerg. Tlf. 838.

**„Nørrebro“s Cykleforretning**  
ovnlakerer, stafferer, passætter nye Skærme for 18 Kr.  
Nye Cykler, eng. Mod., fra 85 Kr.  
Forhandl. af Dürkopp, Opel, C. F.  
O. Schmidt, Nørregade 16, BOLDESAGER.

**SKAARUPS**  
**Frugt- og Grøntforretning**  
Jernbanegade 66 - Telefon 1083  
anbefales.  
Leverer altid en smuk Kranse.

**Struer**

**M. Poulsen**  
Cigar- og Tobaksforretning  
Bazarbygningen.

**M. JOHANSEN**  
N. Jensens Handelsgartneri  
Telefon 27.  
Signerede Kranse i smagfuld Ud-  
styrelse. — Friske, afskaarne  
Blomster i stort Udvalg

**PRESSEJERNET**  
Kemisk Tøjrensning  
og Presseforretning  
1 Kl.s Arbejde Billige Priser  
Clara Jæger, Storegade 14.  
JERNE. Telf. 961.

**FORLANG**  
**Stjernens Øl og Mineralvande**  
ved H. HENRIKSEN  
Telefon 1746

**S. Melgaard Christensen**  
Viktualie- & Slagteriudsalg  
Danmarksgade 15 - Telf. 217.  
**anbefales.**

**KØB**  
**Habitter, Frakker, Hatte,**  
**Manchetskjorter og Slips**  
hos **L. Pedersen, Struer.**  
Udvalget størst. — Priserne mindst.

**Køb danske Varer!**

**L. SØNDERGAARD** Uhrmager & Guldsmed  
Lomme- og Stueuhre, Guld- og Sølv-  
varer til Festgaver og Brudegaver

**VALSEMØLLEN**  
Esbjerg

LEDIG

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:  
Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.  
Postkonto 20541.

**Steentoft — Skotøj**

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

**CAFE FÆRGEGAARDEN**

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

**NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S**

**Kaffe er bedst!**

Forlang den hos Deres Købmand.



**RICHARD LEHN**

I. Kl. Herreekvipering. - 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**

Ira P. M. BRUUN's Kafferisteri.  
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

**DREVSEN & NELLEMANN**

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

Johannes Iversens

**Sadelmager- og Møbelforretning**  
Nørregade anbefales D. L. F.

**Blumensaadts**

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

**Jydske Strikkeriers Udsalg.**

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

**Nyborg**

**Forenede Træløstforretninger.**

Telf. 146. - Strandvejen 1. - Telf. 146.

Største Lager i Østtyn  
af Træløst og Bygningsartikler

**LIGKISTER**

Ligsenge, Ligtøj og Kranse  
anbefales

Egne Ligvogne  
Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besorges

P. JAKOBSEN  
ved Slottet Telefon 171  
Transport med Ligbil besorges overalt i Danmark.

**Johs. Wichmann's**  
**Træskoforretning**

anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd.

**C. Knackstredt**

Telefon 550

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

Ingen Butiksleje,  
derfor billigste Priser.

**Husk!**

**Søren Jensen**

Oste- og Fedevarer-  
forretning.

Støt vore Annoncører!

**NYBORG KULIMPORT**

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

**WERNER HANSEN**

**URMAGER & GULDSMED**

MELLEMGÅDE 11 — TLF. 530 — NYBORG

**Hotel Royal**

Koncert & Solistoptræden  
Østervemb

Godtfred Petersens

**Købmandshandel,**  
**Strandvejen,**

bringes i Erindring.

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

Kakkeovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

**Bøger** paa Ratebetaling!  
H. Bødtcher-Jensen.  
Boghandel. Nyborg.

**ALLIANCE**

BAGERI & CONDITORI  
Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136  
P. C. PETERSEN

**H. L. Christiansen,**  
Telf. 606. Strandvejen Telf. 606.

Cykler Radio  
Tilbehør Ladestation

**Odense**

De gør Deres Indkøb  
bedst og billigst hos

**Knud Møller**

**FLENSBORG-MAGASINET**  
Vestergade 54 ODENSE Telefon 1471