



Nº 8

20. April 1937

37. Aargang

ARBEJDS SITUATIONEN

Atter i Aar har Regeringen maattet gribe ind for at skabe Ro paa Arbejdsmarkedet; Arbejdsgiverne viste paany en uforstandig Handlemaade.

I nogle Aar var Industrien i Vanskeligheder, den anmodede om Hjælp og fik den. Nu i de sidste Par Aar har der baade i Industri og Handel været et Opsving, en økonomisk Bedring, der næsten kunde betegnes som *for* meget af det Gode. Aktieselskaber og andre Storføretagender meddeler om gode Arbejdsaar med pæne Overskud og højt Udbytte til Aktionærene. Borsjobberiet synes at være i en Opløstringstid. Kort sagt, Industrien har tjent gode Penge i de senere Aar, takket være forskellige fra Regeringens Side iværksatte Foranstaltninger. D'Herrer Arbejdsgivere benægter heller ikke, at de har gode Tider; men naar Arbejderne møder op med Ønske om en tiltrængt Lønforbedring, saa faar Piben straks en anden Lyd: Industrien og Haandværket *kan* ikke bære større Byrder; Lønforhøjelse til Arbejderne vil betyde Prisstigninger, og da noget saadant er skadeligt for Samfundet, kan Arbejdernes Ønsker ikke imødekommes o. s. v. o. s. v. Om Arbejderne kan bære de voksende Byrder uden at faa deres Indtægter forbedret, det bekymrer Arbejdsgiverne sig ikke en Døjt om.

I Fjor kom det til Storkamp, 125 000 Arbejdere lockoutedes, blev smidt paa Gaden i 5 Uger, og Regeringen maatte gribe ind for at faa Lockouten standset. I Aar havde man ventet, at Parterne havde kunnet forhandle sig til Rette, men

trods de pæne Overskud, trods de store Udbytter havde Arbejdsgiverne ikke lært at stille sig forstaaende. Da der ikke opnaaedes Enighed mellem Parterne, traadte Forligsmanden i Funktion og forsøgte Mægling. Men til stor Overtaskelse for alle, forkastede Arbejdsgiverne Mæglingforslaget. Det kunde lyde som et Paradoks, at Forkastelsen var til Overtaskelse for alle, men dette er ikke desto mindre rigtigt; selv Arbejdsgiverforeningens Formand var forbavset over Resultatet, og det kunde meget hurtigt fastslaas, at der fra alle Sider i vort Samfund var Enighed om, at Regeringen burde gribe ind straks og forhindre, at Storkonflikten i det hele taget kom til Udbrud.

Til daglig er det som bekendt saaledes, at visse konservative Politikere og visse konservative Blade føler sig kaldet til at være Talsmænd for Arbejdsgivernes Synspunkter; men da Arbejdsgivernes Ufornuft havde ført dem ud i den Situation at skulle tage Ansvaret for en Storkonflikt — en Konflikt om nogle tiltrængte Lønforbedringer til Arbejderne i en Periode, hvor d'Herrer Arbejdsgivere selv tjente godt — da var der ikke nogen konservativ Politiker eller noget konservativt Blad, som forsvarede Arbejdsgiverne og deres »fortjenstfulde« Handling. *Alle* var enige om, at Storkonflikten ikke maatte komme til Udbrud. Regeringen fremsatte da ogsaa et i saa Henseende udarbejdet Lovforslag, som i Løbet af 2 Dage blev vedtaget af Rigsdagen. Dermed var Situationen reddet, og Arbejdsgiverne har sikkert gnedet sig i

Hænderne af Glæde; thi en Storkonflikt vilde have sat sig mærkbare Spor i vort Lands økonomiske Liv, og Ansvar for eventuelle skadelige Følger af en Konflikt vilde have hvilet tungt paa Arbejdsgivernes Skuldre.

De hundredtusind Arbejderhjem, hvor en Storkonflikt og dermed følgende Arbejdsløshed uvægerligt vilde have sat sine uhyggelige Spor, sender ganske sikkert Regeringen en venlig Tanke og Tak for dens Indgriben, samtidig med, at man med en vis Stolthed tænker paa, at vi da nu kan faa vedtaget en Lov ogsaa i Landstinget.

Arbejdsgivernes Fadæse blev klaret denne Gang; men da det næppe kan tænkes, at Regeringen Aar efter Aar skulde gribe ind i Overenskomstforhandlingerne paa det private Arbejdsmarked, er det at ønske, at d'Herrer Arbejdsgivere vil tage Lære af det skete og ved kommende Lønforhandlinger stille sig noget mere imødekommende overfor rimelige Krav fra Arbejdernes Side. Det vilde være meningsløst, dersom Arbejderne skulde fejtes til Side, naar Industrien tjener Penge nok.

BERIGTIGELSE

I det i Bladet for den 5. Marts d. A. optrykte Referat af Hovedbestyrelsesmøde var bl. a. anført, at en Afdeling havde beklaget sig over, at 2 af dens Medlemmer havde rettet Henvendelse til Distriktet og derved givet det Udseende af, at de handlede paa Afdelingens Vegne, i hvilken Anledning Hovedbestyrelsen havde meddelt de paagældende, at det alene er Afdelingsbestyrelserne, som fører Tjenestefordelingsdrøftelser med Distriktet.

I den Anledning har den ene af de 2 Kolleger, Motorfører K. H. Gjortsvang, Hgl., bedt Redaktionen meddele, at *han* i hvert Fald ikke har handlet som foran omtalt.

Den paagældende Sag forholder sig saaledes: Ved Oktober Køreplansskiftet var der mellem 1. Distrikt og Motorførerafdelingen ved Helgoland Depot opnaaet Enighed om Tjenestefordelingerne; men efter at denne Enighed var opnaaet, henvendte Gjortsvang sig til Maskinbestyreren med Forespørgsel om, hvorvidt han (Maskinbestyreren) kunde tiltræde en nærmere præciseret Omlægning af Turen. Maskinbestyreren henviste Gjortsvang til Maskinkontoret, og da G. henvendte sig til dette Kontor, blev det meddelt ham, at den ønskede Ændring kunde blive gennemført, men den maatte være tiltraadt af Afdelingens Formand, Motorfører Nielsen. Kort Tid efter blev Maskinkontoret ringet op af en Mand, der navngav sig som Motorfører Nielsen, og som meddelte, at *man* ønskede den foreslaaede Ændring gennemført. Da Kontoret

havde forlangt Afdelingsformandens Tilslutning, gik det ud fra, at det var ham, der ringede, og ændrede saa Tjenestefordelingen; men det var i Virkeligheden en Lokomotivfyrbøder, der gjorde Tjeneste som Motorføreraspirant, og som var saa glad for denne Tjeneste, at han ikke alene i mange Maaneder lod sig forbigaa til Lokomotivførerforfremmelse, men tillige mente at kunne blande sig i Motorførernes Anliggender, endnu før han blev Motorfører.

Det fremgaar heraf, at de to Medlemmer *dels* har henvendt sig i Distriktet i organisatorisk Anliggende, *dels* givet Udtryk for at handle paa Afdelingens Vegne, og da dette er i Strid med Foreningens Love, som bestemmer, at Henvendelser til Maskinbestyreren kun maa ske af eller gennem Afdelingsbestyrelsen (hvilket dog naturligvis ikke gælder rent personlige Anliggender) er de begge blevet underrettet om det lovstridige i deres Adfærd, men Gjortsvang har altsaa ønsket at bemærke, at hans Andel i det passerede indskrænker sig til Henvendelsen til Distriktet angaaende Turændringer.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Elektriske Underretningssignaler.

Vi har i Aar haft en haard Vinter her i Landet, og D. S. B.s Personale ved de forskellige Afdelinger har været ude for mangen en haard Tjeneste. Det kan maaske derfor interessere Bladets Læsere at erfare, hvorledes et Uheld i en Vinterperiode var Aarsag til en Ændring i Signalsystemet.

Naar vi i det daglige Liv paa en Station hører de elektriske Meldesignaler (Nr. 49 eller 50), tilkender giver Signal Nr. 49, at der ventes Tog med ulige Nr., og Signal Nr. 50, at der kan ventes Tog med lige Nr. For Tog uden Nr. benyttes samme Signal som for Tog, der kører i samme Retning som det, der afmeldes, med mindre det er en Strækning, hvor der i samme Retning løber saavel Tog med lige som med ulige Nr. (se Signalreglementet af 1935, Bilag 1), f. Eks. Strækningen Lg.—Rd., hvor der gives Signal Nr. 49 for Tog mod Rd. og Signal Nr. 50 for Tog mod Lg.

Tilbage i Tiden har Meldesignalerne været anderledes, og i en Bog af Læge H. R. Magnus fortæller Forfatteren om, hvorledes et Uheld blev Aarsag til Ændring af de dagældende Signaler, idet han blev tilkaldt for at tilse en tilskadekomne Ledvogter.

Denne Ledvogter havde to Led at passe; han modtog Afmelding om et Tog, som han antog vilde komme fra Hobro. Da det omtrent var Togtid, lukkede han Leddet ved Vogterhuset, derfra gik han til det andet Led, som ogsaa lukkedes, og gik saa tilbage mellem Skinnerne, da han saa mente at kunne se det andet Tog. Men til stor Overtaskelse og Skræk blev han bagfra paakørt af et fra Aalborg kommende Sneplovtog.

Næste Dag blev Lægen opfordret til at tilse den tilskadekomne Ledvogter, da man maatte forudsætte, at Manden havde lidt Overlast. Men det viste sig,

at han var sluppet meget lettere end forventet. De væsentligste Lidelser var stærk Forvridning af Halsen og et Stød paa Skulderen. Efter at dette var konstateret, sendte Lægen foruden den paabudte Melding til Sygekassen en Indberetning til Generaldirektoratet. Han gjorde opmærksom paa, at der ikke var forskellig Afringing, efter som et Tog gik i den ene eller den anden Retning, hvad der var ganske uforsvarligt.

Det varede kun kort Tid, inden der kom Paabud om en eller to Afringinger i Henhold til Togets Retning, hvad der endnu bruges, saa enhver Fejltagelse er udelukket, men det mærkeligste ved Sagen er, at ingen ved Jernbanen havde fundet paa dette.

Efter dette maa det siges at være den paagældende Læge, som er det fædrene Ophav til de nu gældende Bestemmelser.

Dog meddeler Lægen ikke noget om eventuelt Indstillingssignal paa enkeltsporet Bane (Nr. 51). Der som der har været et saadant Signal, kan man tænke, at Ledvogteren mulig har overhørt dette eller ogsaa, at det er udeblevet.

J. M. Nejlund.

PAA LANGTUR MED EKSPRESSEN

Lokomotivfører *N. Hammer*, Roskilde.

Tirsdag den 6. ds. holdt *N. Hammer*, Roskilde, i Radioen et Foredrag med ovenstaaende Titel. Han skildrede en Tur med et Eksprestog fra Nyborg til Aarhus. Vi gengiver her Foredraget efter Hammers Manuskript.

Den 12. December Aaret 1900 fandt den festlige Indvielse af Bornholms Jernbane Sted. Byens Orkester fra Bornholms Væbning itonedø Fædrelandssange, medens Byens Honoratiores med stor Deltagelse af Øens Befolkning afventede i den tidlige Aften-skumring, det først afsendte Tog — retur.

Vi Drengemyldrede og diskuterede det nye: Jernbanen over Bornholm, da det ventede Togs Lanterne viste sig, og Huer og Hatte blev svinget, medens Hurraraabene næsten overdøvede Orkestret.

Da Toget standsede, styrtede Ungdommen hen til Lokomotivet for nærmere at betragte dette og meget gerne se Lokomotivføreren, da begge Dele i vor unge Fantasi var de to egentlige Hovedkræfter i den store Premiere. —

Dengang tænkte jeg ikke, at det skulde blive min Livsgerning engang at staa paa den Post, som mange raske Drengemyldrede efter, nemlig at blive Lokomotivfører ved Statsbanerne. — — —

En Lokomotivførers Tjeneste er forbundet med et Ansvar, der kræver den største Agtpaagivenhed saavel ved Dag som Nat, og ikke mindst det sidste, naar stormfulde Regn- eller Taagenætter indtræder, hvor ligesom Alvoren i Natten hviler tungere, for at gennemtrænge Tykningen og finde Signalerne og Linien klar under Hastigheden.

Lokomotivfyrbøderen, den vordende Lokomotivfø-

rerens Tjeneste er et strengt fysisk Arbejde, naar det er svære Gods- eller Eksprestog, der skal fremføres.

Han skal være en paalidelig Mand, som Lokomotivføreren kan stole paa, idet Opsmøringen af Maskinen før Afgang kræver Paapasselighed, at alt er eftergaaet, saa ingen Varnløbning af Hjul eller Stanglagere vil hindre Togets Fremførelse. Lokomotivfyrbøderen skal endvidere være aktiv overfor Signalerne, idet hans Medansvar er gældende overfor eventuelle Ulykker i Tjenesten. Gennem den mangeaarige Assistenttjeneste udvikler Lokomotivfyrbøderen sig til den paalidelige Arvtager til Lokomotivføreren.

Tidens Udvikling har forandret meget indenfor Statsbanerne. Der kræves, at Lokomotivpersonalet skal være A-Mennesker. Aspiranten, den faguddannede Maskinarbejder, maa ikke være over 24 Aar ved Antagelsen. Allerførst fordres den psykotekniske Prøve bestaaet. Dernæst 11 Maaneder paa Jernbaneværkstederne for at uddannes i Lokomotivernes forskellige Konstruktioner. Da først kommer Aspiranten ud at køre som tredje Mand til Indøvelse af den praktiske Del af Lokomotivtjenesten. Skolen afsluttes med Eksamen i Signal- og Lokomotivførerprøve, der kræves bestaaet, ellers Afsked, og først derefter kan Aspiranten vente Ansættelse. Senere, for at blive Lyn- og Motorfører, kræves en udvidet Skole med I og II Del.

Indenfor Jernbanetaten kræves der mest af Lokomotiv- og Motorpersonalet, idet Maskinernes Tempo er Hjerteslaget i den moderne Jernbanetrafik, og Farten sætter Nerverne under Højspænding.

Enhver Jernbanemand er et Led i den store Sikkerhedskæde, der omslynger Staten, men naar Vognene er koblet til Maskinen af Rangerledelsen, Signalerne er sat, Stationsbestyreren har tændt det grønne Lys, og Togføreren fløjtet Afgang, saa hviler hele den sikre Fremførelse af Toget paa Lokomotivpersonalet.

Maa jeg her saavel overfor Offentligheden som Pressen gøre opmærksom paa den beklagelige Forveksling, der ofte finder Sted, naar der gennem Aviserne refereres: Togføreren afværgede Ulykken ved hurtig fra Maskinen at bremse op o. s. v., og derved bibringe Publikum den Tro, at Togføreren Pligter findes paa Lokomotivet. *Nej!* Togføreren Plads er i Kupeerne, enten i forreste eller bageste Vogn i Toget, og der betjener han de Rejsende sammen med Konduktørerne ved Billetteringen og er ellers til Tjeneste for Publikum med særlige Spørgsmaal.

Lokomotivføreren er den Mand, der staar paa højre Side paa Maskinen, og fra samme Øjeblik, Toget sætter sig i Bevægelse, er det ham, der bærer Ansvaret for Udkig og Togets sikre Fremførelse.

Af forskellige Typer af Lokomotiver omstraalet bestandig en vis Glorie Ekspreslokomotiverne, der er de stolte Sejlere over Linien. Utallige er de Sange, der er skrevet og sunget til dets Pris. Ekspreslokomotivet er Tegningen, der virker i Reklamens Tjeneste. Af Noveller i Litteraturen er Eksprestoget bleven det spændende Moment i dets strygende Fart gennem Natten med nedrullede Gardiner i Passager- og Sovevognene.

Filmen, særlig udenlandske, benytter ogsaa Eks-

preslokomotivet. Man hører og ser den store Gigant af et Kæmpelokomotiv, der ruller frem langs Perronen og vækker Beundring ved sit vældige Ydre. Det ankommer som Budbringer med Rejsende fra det store Kontinent.

Udlandet bygger moderne, strømlinede Ekspres- og Damp-Lyntogslokomotiver med uhyre Kraft og med Hastighed indtil 200 km i Timen.

Dette, at være Lokomotivfører, skaber sin egen Mand. Gennem et Liv med mange spændende Oplevelser paa den yderste Forpost, som Lokomotivføreren indtager, præger det Manden og giver ham noget af den raske Gut, der oplever Eventyret. Og er en Stund nogle Lokomotivførere samlet, saa kan disse fortælle mange smaa og store Erindringer fra Rejselivet derude.

Der er noget forfriskende over Lokomotivpersonalets Gerning. Under aaben Himmel, vekslede med Dag og Nat, de skiftende Aarstider, altid en Nuance af Nyt: Billederne skifter fra den store Kino i Naturen.

Men har vi Solskin og Medvind og alt gaar efter Planen, saa kan vi ogsaa komme ud for en haard Modgang, naar Stormen spiller op med fuldt Orkester i Stænger og Telegraftraade. Storm med Sidemodvind sætter et voldsomt Pres mod Maskinen og Toget. Kræfterbruget bliver større, saa Lokomotivfyrbøderen maa arbejde haardt.

Men haardest af alt haardt er dog en Vinternat med en forrygende Snestorm, der ryster den sibiriske Dyne ud over Sø og Land. Ruderne og Lyssignalerne blændes. Sneen flyger sammen i Revler og Skanser over Linien. I saadanne Øjeblikke kan det true med at standse Toget, naar vi med fuld Kraft paa Maskinen pløjer gennem en meterhøj Drive, der hvirvler Snerøget som en Braadso over Maskinen og hen over Tagene paa de efterfølgende Waggoner. Vinduesviskeren er ude af Funktion. Sneen ligger i en tyk Drive fra Barriøren og op over Ruden. Man maa læne sig ud for at opfange Signalerne, medens Sneen og Vinden pisker mod Øjnene. Her gælder det om at være rolig og presse Lokomotivet til det yderste for muligt at naa Endestationen eller nærmeste By- eller Landstation, helst med Hotel eller Kro for de Rejsendes Bekvemmelighed, dersom det skulde blive tvungende uødvendigt at standse. Køre istaa paa Linien er ikke heldigt af flere Aarsager. Ekspreslokomotivet kan under saadan en Tur antage ishavagtige Former. Overdænet med Sne og Istapper, der dannes af den udstømmende Damp og Vandet fra Ejektorerne, ligner det en Polarskude, der dukker frem af Snerøget. Den lange Hale af Waggoner, der følger efter, er ligeledes tilroget med Sne og Is, og hunt og behageligt hviler Passagererne sig i Kupeerne, medens de to Mand forude kæmper den sejge Kamp: Fremad! Desværre har vi saa sjældent den pragtfulde nordiske Vinter, med sin snehvide Charmé, der stiller Materiellet og Mandskabet overfor Prøvelser, der skal vise, hvad det duer til. En Tur med Sneploven er en Oplevelse for sig selv.

Eksprestoget har den brede Favn, der rummer ca. 700 Rejsende, hvilket er 3 Gange saa meget som et

Lyntog. Passagererne kan under Turen færdes i Gangene gennem hele Stammen. Ekspresen er det folkelige, nationale og internationale Tog.

Vi entrer igen Ekspreslokomotivet Litra P. Det er en pragtfuld Sommernat i de lyse Nætters Tid. Duggens Friskhed faar Engene til at dampe. Mosekonen brygger, medens Køerne ligger i deres Folde eller Tøjr og gumler. De bølgende Linier i Landskabet, de mosgroede Gærder, de blomstrende Hyld, Hvid- og Rødtjørn langt Haverne og Linien ved de berømte rodkalkede Bindingsværksgaarde, er Inkarnationen af dansk Natur. Ekspreslokomotivets tunge Vægt, 118 Tons, vugger sagte i sine velafbalancerede Fjedre — Kedelbundens skraatliggende Plan fremefter — de mange Ventiler — to Fyrhuller — Vandstandssøjlen i Glassene, der levende bevæger sig op og ned — Manometrenes forskellige Ure, hvis Visere vibrerer under de forskellige Tryk — Naalen paa Hastighedsmaaleren, der peger mod 100 km og den Kamplyst, der ligger over dens Fysik — giver hele Ekspreslokomotivet med sin robuste Kraft og samtidig den slanke Linie, noget af den rigtige Elegance som den pragtfulde Ganger med Racepræget.

Lokomotivføreren spejder stadig fremad gennem Ruden i den slørede Sommernat for at opfange Lys-signalerne: To grønne Lys! Fri Bane. Et rødt og brandgult Lys paa Signalmasterne er *Stop!* Der er stadig Blink og to grønne Lys. Stationspersonalet har Respekt for Ekspresen og vil nødig have en Indberetning fra Lokomotivføreren om Stop paa Linien, der kan betyde Tab af Tid.

Vi ryger forbi den ene Station efter den anden, hvor den vagthavende staar paa Perronen og hilser med Lygten i Forbifarten. Et sugende Lufttryk — og Ekspresen er borte med en hvinende Lyd i Skinnerne. Lokomotivføreren maa have Føling med Maskinen. Saa let som muligt maa Regulator og Styrring afpasses efter hinanden; derved faar Lokomotivet den bedste Flugt, let og smidig.

Lokomotivfyrbøderen, den slanke Type paa en Sportsmand, har snidt Uniformsjakken og staar nu i Overalls, der er klædelig for de brede Skuldre. Skiftevis fyres der ind ad de 2 Fyrhuller, der fra Fyrkassens Buud lyser med en straalende Hils fra de sorte Diamanter.

Man nærmer sig nye Signaler. Fyrdørene bliver lukket. Ejektorerne sat paa. Vandet stiger i Kedelen. To grønne Lys! — Lidt efter passerer vi over Lillebæltsbroen; denne pragtfulde Bro, der faar Hjertet til at banke enten Dag eller Nat. Men uforglemmelig i en nordisk Sommernat, naar Kornmoden lyner over Landet. — Jylland og Fyens Kyster paa begge Sider slynger sine Konturer langs den rivende Strøm, der hastigt veksler mellem den dybe Østersø og Kattegat. Under Broen passerer en Damper, der efter sig trækker den skummende Kolvandslinie.

Ved denne Bros Skabelse er der skabt en Vinding af Tid for Trafikken, men ogsaa en Skønhed for de Rejsende, der længes tilbage til Broen og dens Passage. Men kør langsomt! — Dog ikke alene for Trafikken, men ogsaa for den enlige Fodgænger, der

standser og vil nyde et Øjeblik Ro, maa denne Bro med dens Udsigt være selve Poesiens Genius.

Om kort Tid aabner Trafikken over Storstrømmen. Europas længste Jernbanebro. Derved løfter Statsbanerne de Rejsende op over den Strømhvirvel, der forener Smaalands havet og Bøgestrømmen. Et Billede paa den danske Skærgaard, paa Vej mod Sydhavsøerne og den store Verden.

Men ind i Rejselivet paa Langturen med Ekspresen hører ogsaa Sejlturen over Storebælt til en Oplevelse, som Hovedparten af Publikum nødig vil undvære. Man gaar om Bord i en af de vældige Færger. Store lyse Luksussaloner med al moderne Komfort under Betegnelsen: Fællesklasse! byder den Rejsende Velkommen. I magelige, læderbetrukne Stole og Sofaer tager man Plads, og her serveres Middag og Kaffe m. m. Efter denne Hjertestyrkning kan man efter Behag promenerer paa Dækket, hvor det myldrer med Rejsende enten spadserende eller dem, der ved magelige Stole og Borde nyder deres medbragte Mad. Søluften i Forbindelse med den vekslende Trafik af Fartøjer over Bæltet og ikke at forglemme Maagerne, der i hvide Sværme kredser og følger Færgens Fart og snapper Brødet i Flugten, er morsomt at overvære. Havet, der løfter det tunge Skib, Bølgenes Passage, Sprog, der om Natten svinger sin Lyskegle og om Dagen staar som en Varde, rejst i Tidernes Morgen i Bæltets Farvand, er en Oplevelse, der er interessant paa Jernbanerejsen.

Aarhus—Kalundborg Overfarten har ogsaa sin Charme og fortjener et større Publikum, end Tilfældet er. Lillebæltsbroen har været den store Seværdighed, der har tildraget sig den store Opmærksomhed de sidste Par Aar. Men Turen med de solide, drægtige Skibe, med de elegante Saloner, Promenade-dækket, anløbende Samsø, og Postbaaden fra Tunø i Forbindelse i rum Sø, giver Turen Kolorit. Dog vilde en Radiogrammofon med Dansemelodier og Tilladelsen til en Svingom for Passagererne gøre Lykke. Noget nyt paa Jernbanerejsen til Sø.

Vi kører videre og standser ved Fredericia nye Banegaard. Men ak! hvilken Forandring. Hvilken Kulde. Stationen i Cement og Funkisstil. Man ser sig om. Man savner noget, den gamle Fredericia Banegaard! — Man følder ikke en gammel Eg, hvis Krone har skygget over Slægter, og rejser en Obelisk i dens Sted, uden at man synes, at Egen var dansk, men Obeliskens orientalsk. — Over gamle Fredericia Banegaard, de gamle Bindingsværkshaller og Bygninger, der har rummet saa mange Menneskeskæbner, som Rejselivet fører med sig, aandede der en egen Duft og Patina, som over en gammel Købmandsgaard. — Jeg ved ikke, om Statsbanernes Kino har filmet denne Perle af en svunden Jernbanetid med dens summende Folkeliv i Døgnets skiftende Timer. Den store Restaurationshal med Folkemylderet. Langbordene med Kaffe, Øl og billige Retter. — Mange, mange fornøjelige og gripende Træk af menneskelige Udslag og Stemninger vilde for den rette Filmsaktør være uvisnelige Blade i Mindernes Bog om gamle Fredericia Banegaard.

Vi forlod Ekspresen, der nu ruller videre mod

Aarhus, passerende de store Byer paa Jyllands Østkyst. Vi runder Grejsdalen ved Vejle. Jernbanelinien slynger sig højt oppe i Hesteskoform. Set fra Toget breder sig her et af Danmarks smukkeste Partier. Vejlefjord ligger i Skærsommermorgenen omkranset af skovklædte Bakker, hvor Villaer og Ejendomme er bygget som Svalereder mellem Gran og Birke, medens Byen ligger nede i Dalen. Billedet paa et norsk Landskab.

Lokomotivpersonalet udveksler Signaler: Fri Bane! Indkørsel til Aarhus. I Morgenrøden vaagner Jyllands Hovedstad ved Aarhusbugten. — Toget holder ved Perronen. Rejsende stiger ud, andre gaar ind. Personale og Maskine skifter. — — 400 km. Tur—Retur Nyborg—Aarhus. Med den kendte Strofe: »Fremad er Verdens vilde Rost!« kan jeg passende indridse som Runer over en Lokomotivførers Gerning. —

Ærede Tilhører, har De ikke ude i Landskabet en Nat betragtet Ekspreslokomotivet med sin storladne Kraft, naar dette skød frem over Skinnerne med sin Klo i Bogiestammen? De lysende Vinduer fra Waggonerne skinner som Kogjer, medens Fyret fra Lokomotivet flammer med sin rødglødende Tunge som en Fakkell under de rullende Dampskyer. Gennem Lokomotivets Vindue skimtes Silhuetterne af 2 Mænd.

— — Endnu lever Romantikken og Rejseeventyret. Og Ekspresen er Eventyret, der fører de danske Statsbaners Vej frem til Ros og Magt; thi der er stadig Kraft i de gamle Kæmper.

REGULERINGSTILLÆGET

Loven om Forhøjelse af Tjenestemændenes Reguleringstillæg blev den 15. ds. færdigbehandlet af Rigsdagen og er derefter gældende Lov.

Statsbanernes Bogholderkontor oplyser paa vor Forespørgsel, at Efterbetalingen for April Maaned udbetales særskilt, og at denne Udbetaling fremmes mest muligt og sandsynligvis effektueres ganske kort efter, at nærværende Nr. af vort Blad er udkommet.

For Maj Maanedes Vedkommende vil det nye Reguleringstillæg blive indarbejdet i selve Lønlisten.



DAMPLOKOMOTIVETS UDVIKLING

Efter at Damplokomotivet var fremkommet i en brugbar Form gik Bestræbelserne ud paa at finde Midler til at opnaa en større Økonomi i Brændslet. Det var maaske paa den Tid ikke saa meget et Penge-spørgsmaal, men snarere for at give Lokomotivet en større Aktionsradius, og indbyrdes Konkurrence mellem Lokomotivbyggerne har vel ogsaa spillet ind.

Der blev gjort mange Forsøg med forskellige Fyrkasseformer og Røgforbrændere, som dog aldrig gav noget varigt Resultat. Af samme Grund blev Interessen for Dampbesparelse i Cylinderne saa meget større, og man fandt paa at anvende Høj- og Lavtrykssystemet, som bruges endnu, og adskiller sig fra den almindelige Cylinderanordning ved at Dampen ekspanderer først i Højtrykcylinderen for derefter at virke med Resten af sin Kraft i en anden Cylinder, Lavtrykcylinderen. Derved opnaas den Fordel, at Cylinderne kan holdes i en Temperatur, der svarer bedre til Dampens Temperatur, saa Varmetabet til Cylindervæggene bliver mindre.

Forholdet er det, at naar Dampen ved Slagets Begyndelse strømmer ind i Cylinderen med et Tryk paa 12 at, saa har den en Temperatur paa 191 Grader, og naar den ved Slagets Ophør er ekspanderet til f. Eks. 0,2 at, idet den har udført et Arbejde ved at drive Stemplet fremad, er Temperaturen kun 104 Grader; Dampens Temperatur er da faldet $191 \div 104 = 87$ Grader. Saavel under Indstrømningen som under Udstrømningen gaar Dampen gennem den samme Dampkanal fra Gliderkassen til Cylinderen og omvendt, og som nævnt har den i første Gennemstrømning en Temperatur af 191 Grader og i sidste kun 104 Grader; Dampen vil da under Indstrømningen afgive noget af sin Varme til Dampkanalen, Cylinder-væggen og Stemplet, medens den under Udstrømning afkøler samme, der saaledes er paavirket af Temperaturforandringer paa 87 Grader. Opvarmningen og Afkølingen tager imidlertid saa megen Tid, at Temperaturen paa Cylinderens Metal ikke kan følge Damptemperaturen fuldt ud, og Resultatet bliver, at Dampkanalen, Cylindervæggen og Stemplet antager en Temperatur, der ligger omtrent midt imellem Indstrømnings- og Udstrømningsdampens, hvorfor den indstrømmende Damp altid vil fortætte noget i Cylinderen. Fortætningen vil efter det her sagte altid blive større, naar Maskinen arbejder med høj Ekspansion, altsaa med lille Cylinderfyldning.

Naar Høj- og Lavtrykssystemet anvendes, vil Dampen i Højtrykcylinderen ekspandere fra f. Eks. 15 at til 3 at tilsvarende Damptemperaturer paa henholdsvis 199 og 134 Grader, og i Lavtrykcylinderen fra 3 at til 0,2 at, svarende til henholdsvis 134 og 104 Grader, hvorved den enkelte Cylinders Temperatur holdes nærmere til de forekommende Damptemperaturer, og Afkølingstabet bliver mindre. Ekspanderer Dampen i tre Cylinder, Triple-Ekspansions Systemet, bliver Fortætningsstabet af de nævnte Grunde endnu mindre; det er saa vidt vides kun prøvet en Gang paa en Lokomotivmaskine med Høj-Mellem- og Lavtrykcylinder paa henholdsvis 500,

700 og 830 m/m i Diameter. (Se »Lok. Tid.« Nr. 21, 1934.)

Disse Betragtninger kan dog ikke gøres gældende, naar Maskinen arbejder med overhedet Damp. Ved Overhedning kan Dampen faa en Temperatur, der er omtrent dobbelt saa høj som Dampens Temperatur i mættet Tilstand, og kan taale betydelige Afkølingstab uden at miste sin Arbejdsevne. Overhedningen tørrer og overheder Dampen, hvorved den samme Vægtmængde overhedet Damp faar et betydeligt større Rumfang og bliver samtidig en daarlig Varmeleder. Overhedet Damp besidder dog den Mangel overfor mættet Damp, at den ved Rumforøgelsen under Stemplets Vandring i Cylinderen hurtigere mister noget af sin Spænding, da Forholdet mellem Tryk og Rumforøgelse er noget anderledes for overhedet Damp end for mættet Damp.

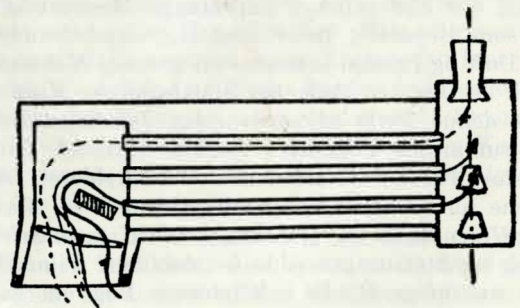
Som en af de senere Aars Økonomiseringsbestræbelser skal nævnes højere Damptryk, der har sin Fordel i en større Arbejdsevne, og tillige i at Damp med højt Tryk er forholdsvis billigere at fremstille end Damp med lavt Tryk, da den største Del af den nødvendige Varmemængde medgaar til selve Dampdannelsen og kun en mindre Varmemængde kræves til at forhøje Dampens Tryk. Til Eksempel kan anføres, at 1 kg Damp paa 10 at Tryk indeholder 665 VE, medens samme Vægtmængde Damp paa 15 at indeholder 670 VE, saa en Forhøjelse af Damptrykket paa 50 pCt. teoretisk set kun kræver tilført 5 VE yderligere, og praktisk set kun ubetydeligt mere Brændsel.

F. Spøer.

RØGKAMMERET OG UDGANGSHÆTTEN

Som bekendt frembringes Trækken i et Lokomotivfyrd ved, at Spilledampen fra Cylinderne undviger gennem Udgangshætten med et vist Tryk og river da paa Grund af sin Hastighed en Del af Luften i Røgekammeret med sig gennem Skorstenen og fremkalder Luftfortynding i Røgekammeret. Derved bliver Lufttrykket i Røgekammeret og Fyrkassen mindre end den atmosfæriske Lufts Tryk i Askekassen, hvorfra Luften saa strømmer gennem Risten og nærer Forbrændingen.

For at opnaa den fornødne Luftfortynding maa Spilledampen have tilstrækkeligt Tryk og en dermed følgende stor Strømhastighed, som begge i første Række afhænger af Udgangshættens Diameter. Men



Virkningen af Udgangshættens Højde i Røgekammeret.

for den rigtige Forbrænding paa Risten spiller Udgangshættens Højde i Røgkammeret en stor Rolle. Efter mange Prøveanbringelser for at finde Udgangshættens bedst egnede Højde har det i Følge tyske Fagblade vist sig, at Ristens forreste Halvdel paavirkes mest af Trækken fra en dybt siddende Udgangshætte, som det fremgaar af den tykke Linie i vedstaaende Tegning, medens en højere siddende Udgangshætte paavirker Risten mere paa Midten og den bageste Halvdel (den tynde og den punkterede Linie). Naar Udgangshætten er anbragt omtrent i Røgkammerets Bund, opnaas den Fordel, at Udgangsrørene ikke hindrer Forbrændingsgassens hastige Fart inod Skorstenen.

Murbuen har dog en stor Indflydelse paa Trækens Virkemaade; ved alt for stærk Træk vil Forbrændingsgassen gaa den korteste Vej udenom Murbuen uden Paavirkning af Udgangshættens Højde i Røgkammeret.

Røgkammerets Størrelse er ogsaa af Betydning. Er dette kun lille, fremkommer forskellige uheldige Egenskaber, som modvirker den fordelagtigste Træk i Fyret. Et stort Røgkammer virker som en Vindkedel og udligner i nogen Grad Sugevirkningen fra hvert enkelt Dampslag til en mere ensartet Træk. Af disse Grunde anvendes nu overalt et stort Røgkammer med en dybt siddende Udgangshætte.

F. Spøer.

FERIE TIL DE ENGELSKE JERNBANEMÆND

I England, hvor samtlige Jernbaner er Privatbaner, har det hidtil været smaat med Personalets Rettigheder f. Eks. i pensionsmæssig Henseende og med Hensyn til betalt Ferie. Personalet har ganske vist af og til tilladt sig at tage en Ferie, men det har altid været paa deres egen Bekostning. Det er nu Mening, at man ved Lov vil paabyde Jernbaneselskaberne at yde Personalet mindst 6 Dages Ferie pr. Aar.

Da det paagældende Lovforslag blev behandlet i Parlamentet, fremsatte det engelske Jernbaneforbunds Sekretær, J. Henderson, en Udtalelse, hvoraf vi jfr. I. T. F. citerer:

«. . . I Jernbanevæsenet, som jeg tilhører, er der ca. 400 000 Mand, som faar mindst en Uges Ferie, men over 100 000, som slet ikke faar nogen. Dette er bl. a. Tilfældet for Værkstedarbejderne. Disse Folk bygger de store Lokomotiver, der er uovertrufne i Verden, — »Royal Scot« — »Silver Jubilee« og »Cheltenham Flyer«. — Vi anerkender alle det udmærkede Arbejde, de laver, men de Folk, som udfører saa højtstaaende Fagarbejde, faar ikke engang en Uges Ferie om Aaret. Der er mange Tusinder Arbejdere i disse Værksteder, som ikke har Raad til at tage en Uges Ferie om Aaret, fordi de arbejder paa nedsat Arbejdstid. Mange af dem har svært ved at faa det hele til at løbe rundt. Fagforeningerne har arbejdet kraftigt paa at skaffe disse Arbejdere en Uges Ferie, men vore Anstrengelser er hidtil ikke blevet kronet med Held.«

FRA U. S. A.

Enmandsbetjening af Lokomotiver.

Vi har ved en Notits af og til holdt vore Medlemmer underrettet om, at der mellem Lokomotivmandsforbundet i De forenede Stater og Jernbaneselskaberne der har været Uenighed med Hensyn til Spørgsmaalet om Enmandsbetjening, og at det til sidst kom til Kamp herom.

Medens der altid har været Tomandsbetjening paa Damplokomotiverne, mente Jernbaneselskaberne at kunne nøjes med Enmandsbetjening paa Motorvogne eller Lokomotiver, hvilket Lokomotivmændene dog ikke kunde erklære sig indforstaaet med. Efter at Sagen har staaet paa i lang Tid, er der nu opnaaet Overenskomst mellem Lokomotivmandsforbundet og 90 Jernbaneselskaber, der omfatter saa godt som alle de vigtigste Baner i De forenede Stater. Overenskomsten indeholder en Bestemmelse om, at alle »Lokomotiver«, ligemeget af hvilken Type de er, og ligegyldigt om det er Damp- eller Motorlokomotiver eller Motorvogne, fremtidig skal bemandedes med 2 Mand. Fra 15. Marts skal Lokomotiv- eller Motorførere paa alle de dieselelektriske eller andre Arter af Motortog, som hidtil har været betjent af 1 Mand, assisteres af en Lokomotivfyrbøder eller en Reservefører. Ved denne Foranstaltning regner man at skaffe Beskæftigelse til 500 Mand.

Ulykkestilfælde paa Grund af defekte Lokomotivkedler.

Siden 1912 staar Lokomotiverne i U. S. A. under Statens Kontrol til Forebyggelse af Ulykkestilfælde. Oprindeligt omfattede Inspektionen kun Dampkedlerne, men den er siden blevet udvidet til andre Dele af Lokomotivet. For Tiden falder alle Maskinens Underdele uden Hensyn til Drivkraften under Inspektionens Beføjelser.

I 1934 blev der undersøgt 89 716 Lokomotiver. Ved 10 713 af disse blev der forefundet Fejl, og ved 754 var Fejlene saa store, at disse Lokomotiver maatte tages ud af Driften. I 1935 undersøgtes ialt 94 151 Lokomotiver; heraf blev der fundet Fejl paa de 11 071, 921 blev taget ud af Driften, og endelig sidste Aar, 1936, var 97 329 Lokomotiver Genstand for Undersøgelse; der var Fejl ved 12 pCt. af dem, nemlig ved 11 526, og 852 blev erklæret for saa ubrugelige, at de maatte tages ud af Driften.

Paa Grund af defekte Lokomotivkedler er der gennem Aarene sket en Række Ulykkestilfælde, hvorved et Antal Personer er blevet dræbt eller saaret. Vi henviser i saa Henseende til nedenstaaende Oversigt:

	1912	1915	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Antal Ulykker	856	424	91	43	53	63	68	75
Antal dræbte	91	13	15	8	4	4	24	16
Antal saarede	1005	467	122	46	55	77	119	80

FERIEHJEMMET

Som meddelt i Bladet for d. 5. April d. A. aabnes Feriehjemmet Lørdag den 15. Maj for at modtage sine Gæster med et hjerteligt Velkommen, klar til paa alle Omraader at yde sit bedste for at tilfredsstille alle rimelige Krav. Opmærksomheden henledes paa den forestaaende Pinse: vore Medlemmer bør gøre Venner og Bekendte opmærksom paa vort Feriehjem og anbefale dem at tilbringe Pinsen paa Refsnæs, paa Lokomotivmændenes Feriehjem, her faar man en god Forplejning i sunde Omgivelser og i en herlig Natur.

Vi forventer, at mange vil finde Vej til Perlen paa Refsnæs for at tilbringe en virkelig Week-end.

Opholdet er som sædvanlig billigt; trods stigende Priser paa alle Vareindkøb er Betalingen pr. Dag den samme som forrige Aar.

I. Medlemmer, Medlemmers Hustruer og Børn.

Medlemmer, Hustruer og Børn over 14 Aar	Kr. 3,50 pr. Dag
Medlemmers Børn, ugifte over 20 Aar	» 4,25 » »
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage	» 4,50 » »
Børn fra 1 til 6 Aar	» 1,50 » »
» » 6 » 14 »	» 2,50 » »
Et Maaltid udover Døgnets	» 1,50
do. for Børn til 14 Aar	» 1,00
En Frokost eller Middag	» 2,00

II. Andre Tjenestemænd med Hustruer og Børn.

Mand, Hustru og Børn over 14 Aar	Kr. 4,25 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage	» 5,00 » »
Børn fra 1 til 6 Aar	» 2,00 » »
» » 6 » 14 »	» 3,00 » »
Et Maaltid udover Døgnets	» 1,50
do. for Børn til 14 Aar	» 1,00
En Frokost eller Middag	» 2,00

III. Besøgende ikke Medlemmer.

Voksne og Børn over 14 Aar	Kr. 5,00 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage	» 5,50 » »
Børn fra 1 til 6 Aar	» 2,50 » »
» » 6 » 14 »	» 3,50 » »
Et Maaltid udover Døgnets	» 1,50
do. for Børn til 14 Aar	» 1,00
En Frokost eller Middag	» 2,00

Frk. Petersen vil atter i Aar være Økonoma og som før yde sit bedste for at gøre Gæsterne Tilværelsen saa behagelig, som det er muligt.

Husk, at Bestilling om Ophold paa Hjemmet altid maa ske skriftlig og indsendes til Foreningens Kontor, Vestre Boulevard 45, København V. under Adr. »Feriehjemmet«.

Husk ogsaa at anføre, for hvem Ophold ønskes, og for Børns Vedkommende disses Alder, den nøjagtige Tid for Opholdets Varighed; og endelig bestemt Angivelse af Ankomsten til Kalundborg med Tog eller Skib.

Husk, at Bekræftelsen for Ophold ved Ankomst til Feriehjemmet maa tilstilles Økonomaen.

Man forventer, at de givne Anvisninger efterkommes af Gæsterne, saa Vognen altid kan være ved Station eller Skib rettidig.

P. U. V.
G. O. F. Lund.



BEMÆRK!

Ved en beklagelig Fejltagelse er der faldet et Tal ud i den udsendte Beretning, nemlig i den paa Side 63 optrykte Status pr. 31/12 1936.

Paa Aktivsiden skal i Kolonne 2 udfor »Indestaende i Banker og Kassebeholdning« tilføjes: 253.976,76.

Ved Sammentælling af de trykte Tal er en eller anden Kollega muligvis blevet opmærksom paa, at den anførte Balancesum ikke passer; men naar det foran angivne Tal indføres, vil det ses, at den rigtige Balancesum, Kr. 675.104,70, fremkommer.

JUBILÆUM



Motorfører L. P. V. Larsen, Enghave Depot, har den 1. Maj været ansat ved D. S. B. i 25 Aar. Viggo Larsen var en af de første, der lærte at køre Motorvogn i 1. Distrikt. Han har siden September 1936 forrettet Tjeneste som Motorfører, i de senere Aar paa de elektriske Tog, hvor han er Kørelærer. Jubilaren har i flere Aar været Kasserer for Københavns Motorførerafd.

Afdelingen ønsker hjertelig til Lykke og haaber, Du maa kunne virke mange Aar endnu iblandt os.

D. N.

JUBILÆUMSFEST I FREDERICIA.

Som bekendt havde 14 af Fredericia Lokomotivfører-afdelings Medlemmer Jubilæum den 1. April. Disse Kolleger var endes om at holde en fælles Jubilæumsfest paa Forsamlingsbygningen »Fremad« og havde hertil indbudt Kolleger, Venner og Bekendte.

Blandt de indbudte var Maskiningeniør Mølgaard, D. L. F.s Formand, Soph. Jensen, Fredericia Lokomotiv-

førerafdelingens tidligere Formand, M. Ladeby, Lokomotivmestrene Sørensen og Larsen m. fl., et Selskab paa ialt 45 Personer. Forinden man gik til Bords, blev Jubilarerne og Organisationens Formand fotograferet.

Ved Bordet var der festlig Stemning. Maskiningeniør Mølgaard lykønskede Jubilarerne og takkede, fordi han var indbudt til Festen. Dernæst talte saavel Lokomotivfører- som Motorførerafdelingens og Lokomotivfyrbøderafdelingens Formænd, hvorpaa Jubilarerne fik overrakt en Gave i Form af et dobbeltkapslet Guldur og en Mappe med Givernes Navne.

Paa Organisationens Vegne bragte Soph. Jensen Jubilarerne en Hilsen og Lykønskning. Han takkede for det gode Sammenhold, og fordi Jubilarerne har været med til at skabe vor Organisations Soliditet og til at staa fast om den til Værn for Lokomotivmændenes Interesser.

For Jubilarerne saavel som for Gæsterne var det en uforglemmelig Festdag.

Tak!

Deltager.

TAKSIGELSER

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lokomotivfører *H. P. Hambak*, Ringsted.

Min hjerteligste Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum, og Tak til Afd. 11 og 12 for den smukke Fest, som var arrangeret i Gedser.

Lokomotivfører *P. Jensen*, Nyk. F.

Min hjerteligste Tak for Opmærksomheden paa min Jubilæumsdag.

C. P. Simonsen, Sg.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved vort 25 Aars Jubilæum.

Lokf. *L. P. Larsen*, Ng. og Lokf. *L. G. Jensen*, Ng.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

K. M. Petersen, Nyborg.

Alle Kolleger og Medansatte, der har bidraget til Erindringsgave ved vort 25 Aars Jubilæum, som skal være os undertegnede et kært Minde, takker vi paa det hjerteligste.

H. K. Danielsen — H. A. Hansen — A. Helt — P. M. Jensen — A. C. Jørgensen — A. P. F. Karm — V. Larsen — S. P. C. Molbech-Petersen — P. Möhler, Kolding — *J. C. P. Olsson — P. Pedersen*, Kolding — *S. Petersen — A. C. P. Skotting — O. Sørensen*.

Fredericia, 4. April 1937.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved vort Jubilæum.

Samtlige Jubilarer i Struer.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

S. E. Boye, Aalborg.

Min hjerteligste Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

H. Momme, Randers.

Tak for venlig Opmærksomhed ved vort Jubilæum. Tak til de Kolleger, som udførte vor Tjeneste, da Permission blev nægtet.

L. E. A. R. Kragh, *O. E. Zorn*, Vejle.

Alle, som har vist os Opmærksomhed ved vort 25 Aars Jubilæum, bedes herigennem modtage vor hjerteligste Tak.

H. A. Henriksen, *G. N. C. Jensen* og *A. A. Jensen*, Lokomotivførere i Padborg.

Kolleger og Medansatte sendes herigennem min hjerteligste Tak for den Venlighed, der blev vist mig ved mit Jubilæum.

A. H. Hermansen, Haderslev.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

K. A. A. Jensen, Brande.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

Lokf. *H. C. Ebsen*, Tønder.



De franske Jernbanemænd skænker en Ambulance til de spanske Arbejdere.

Det franske Jernbaneforbund og dets Underorganisationer har indsamlet Midler til Indkøb af en Ambulance til de kæmpende spanske Kammerater. Ambulancen har kostet 36 000 Frs. Den kan foruden Chaufføren og to Sygeplejere transportere 4 haardt saarede og 12 let saarede. Ambulancen bærer Navnet: »Ambulance de la Fédération des Cheminots français« (Fransk Jernbaneforbunds Ambulance).

I. T. F.

Stromlinet Dieseltog paa 12 Vogne.

Verdens hurtigste Tog paa lang Afstand er f. T. det saakaldte »City of Denver«. Toget bestaar af 12 Vogne inklusive de mest luksuøse Sovevogne samt en Spisevogn; det tilbagelegger den 1047,4 eng. Mil lange Strækning mellem Chikago og Denver med en gennemsnitlig Hastighed paa 67,2 eng. Mil i Timen i østlig og 66,6 eng. Mil i Timen i vestlig Retning. Toget kører 7332 eng. Mil om Ugen.

I. T. F.

50 000 000 Dollar til Jernbaneoverskæringer.

I Slutningen af 1936 fordelte Trafikministeren i U. S. A. 50 Millioner Dollar mellem Staterne til Forebyggelse af Ulykkestilfælde ved Jernbaneoverskæringerne.

I. T. F.

Større Kørselshastighed i Holland.

De hollandske Jernbaner har til Hensigt at forhøje Togenes Kørselshastigheder i dette Aars Sommer. Dieseltogene skal da sættes ind i Trafiken paa de lange Strækninger, medens de elektriske Tog skal køre i Landets Centrum med Forbindelse til Dieseltogene. Elektrificeringen af det centrale Net er i fuld Gang. Hensigten er, at ogsaa Damplokomotiverne skal tilpasses de forøgede Kørselshastigheder. I den kommende Sommer vil man dog næppe komme op paa de 120 km i Timen, som er Maalet.

I. T. F.

Argentina faar Dieseltog.

De argentinske Statsbaner har faaet bevilget 900 000 Pesos til Anskaffelse af to Dieselmotortog, som skal sættes ind paa Strækningen Bariloche—Viedma i Provinsen Rio Negro.

I. T. F.

De hollandske Jernbaners Diesel- og elektriske Tog.

I Begyndelsen af 1937 raadede de hollandske Jernbaner over følgende Diesel- og elektriske Materiale:

- 153 elektriske Motorvogne,
- 155 Sovevogne til elektriske Tog,
- 8 elektriske Tovognstog,
- 40 dieselelektriske Trevognstog,
- 16 dieselmekaniske Motorvogne,
- 18 benzinmekaniske Motorvogne.

I. T. F.

Elektrificeringen i Sverige fortsættes.

Den svenske Regering har paa næste Aars Finanslov opført et Beløb paa 12 Millioner Kroner til fortsat Elektrificering af Statsbanerne. Elektrificeringen skal omfatte Linierne Ange—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund samt Göteborg—Uddevalla. Omkostningerne for de paa-tænkte Elektrificeringer udgør i alt 20,9 Millioner Kr., hvoraf de nævnte 12 Millioner skulde anvendes i næste Finansaar.

I. T. F.

FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE DANSKE STATSBANER

Foreningen har haft et føleligt Tab, idet to af dens fremtrædende Bestyrelsesmedlemmer fornylig er afgaaede ved Døden, nemlig Lokf. N. K. Kokshang, Nyborg, den 1. Marts og Togf. N. F. Raabæk den 7. Marts.

Kokshang har været i Bestyrelsen siden 1921 som valgt for Fyen, og har i de mange Aar taget Del i Foreningens Anliggender og virket meget for dens Fremgang. — Han blev begravet den 7. Marts i Nyborg under stor Deltagelse, og Foreningen havde sendt en Krans og ladet sig repræsentere.

Raabæk indtraadte i 1932 i Bestyrelsen og blev straks valgt til Formand. — Med Raabæk kom der nyt Liv i Foreningen, der fik en betydelig Tilgang af Medlemmer, nye Love, ved hvilke Foreningens Legat blev stiftet, og der blev indledet Samarbejde med bestaaende, jernbane-

faglige Foreninger, behandlet mange Sager vedrørende Pensionistforhold o. s. v. — Desværre tvang hans skrobelige Helbred ham i 1936 til at trække sig tilbage som Formand, men han indvilligede i at blive i Bestyrelsen foreløbig og blev da valgt til Næstformand. Han var Foreningen en trofast Støtte og vil blive savnet meget. Der var et stort Følge og mange signerede Kranse til hans Begravelse den 12. Marts.

W.

REGNSKAB OVER INDTÆGTER OG UDGIFTER I REGNSKABSAARET 1936

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Overført Saldo fra 1935	8 850. 19
Kassebeholdning	99. 30
Indskud af 132 nye Medlemmer	33. 00
Kontingent af 1283 Medlemmer à 0,75	962. 25
Kontingent af 619 Medlemmer à 0,30	185. 70
Renter	318. 85
	10 449. 30
<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Repræsentationsudgifter	26. 55
Bestyrelsens Diæter	190. 00
Bogtrykkerregninger	29. 00
Generalforsamling i København	19. 00
Kontorartikler	4. 25
Møde i Aarhus	10. 97
Porto	49. 50
Opkrævningsgebyr	100. 00
Kassererens Løn	392. 65
Udbetalt Legater 13 Portioner à 25,00	325. 00
	1 136. 92
Indestaaende i Sparekassen	9 286. 25
Kassebeholdning	26. 13
	10 449. 30

København, den 23. Februar 1937.

N. F. A. Jensen, Kasserer.

Ovenstaaende Regnskab er revideret i Overensstemmelse med Bilag og Bøger.

Chr. Kassinger, Revisor.

C. A. Winther, Revisor.

Foreningens Medlemstal er for Tiden 1902.

Foreningen afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdag den 12. Maj 1937 Kl. 16,30 i Aarhus (Arbejdernes Forsamlingsbygning, Amaliegade) med følgende

Dagsorden:

1. Valg af Dirigent.
2. Beretning fra Formanden.
3. Regnskabet fremlægges til Godkendelse.
4. Indkomne Forslag (inden 27. April).
5. Valg af 4 Bestyrelsesmedlemmer (1 for Jylland, 1 for Fyen og 2 fra København), 1 Revisor og 2 Revisorsuppleanter.
6. Eventuelt.

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



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

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

Skadesanmeldelser kan ligeledes rekvireres hos Tillidsmændene.

Slagelse:

Remisearbejder N. M. Jensen.

Ringsled:

Trafikassistent H. P. Larsen.

Roskilde:

Lokomotivfører P. A. Jensen.

København:

Togfører Karl Jensen.
Remisearbejder Emil Jacobsen.

Helsingør:

Lokomotivfyrbøder K. H. Christensen

Hillerød:

Trafikassistent Bugge.

Holbæk:

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

Kalundborg:

Lokomotivfyrbøder H. Hansen.

Køge:

Portør M. A. Christiansen.

Næstved:

Lokomotivfører J. Knudsen.

Masnedsund:

Trafikassistent Due.
Portør E. Olsen.

Falster:

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

Aarhus:

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

Oplaget som ekstraordinære Medlemmer:

pens. Lokomotivførere

- J. A. Jensen, Norgesgade 18, Fredericia, 1.—1.—37.
P. K. Arding, Vanløse Allé 141 A, 2., København F., 1.—3.—37.
K. J. G. Sørensen, Sjællandsgade 2, 2., Viborg, 1.—3.—37.
C. J. Nielsen, Ingerslevsgade 122, 1., København V., 1.—4.—37.

Lokomotivmestre

- H. A. Nielsen, Nyborg, 1.—4.—37.
E. L. V. Andersen, Nyborg, 1.—4.—37.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

Sj.-Falter	Jnl.-Fyn	
18145	17283	Sieburg, F.: Robespierre.
18146	17279	Hartel, H.: Hvorfra, hvorledes, hvornaar.
18147	17278	Moltke, H.: Livsrejsen.
18148	17286	Birney, H.: Indianerdrengen Tu Kivi.
18149	17280	Blomberg, H.: Det brænder i Sneen.
18150	17282	Laxness, H.: Asta Söllilja.
18152	17327	Lawrence, D. H.: Naar Kvinder elsker.
18153	17328	Lemche, G.: Bedeslag.
18154	17330	Nørgaard, R. B.: En Læges Hustru.
18155	17319	Anker, N. R.: På egen Grund.
18156	17323	Christiansen, Einar: Saltvands Præsten.
18157	17355	Roche, Mazo de la: Min Hund.
18158	17336	Mackeprang, M. B.: Fra Rensdyrjægere til Vikinger.
18159	17364	Berner, B.: Jeg — Du — Vi.
18160	17335	Stephanie, Prinsesse: Jeg skulde være Kejserinde.
18161a-b	16672c-d	Proust, M.: Albertine. I. II.
18162	17337	Aage, Prins: Legionær.
18163	17333	Hackett, F.: Frans I.
18164		Larsen, V.: »Gustav Emil».
18165	17334	Zweig, S.: Maria Stuart.
18166	17357	Vølund, V.: Og Spillet ender.
18167	17325	Glaeser, E.: Den sidste Civilist.
18168	17326	Huxley, A.: Vi blinde Trælle.
18169		Gredsted, T.: Fortælling fra Abessinien.
18170	17314	Johansen, O.: Jørgen Nybygger.
17772b	16840b	Graves, R.: Claudius og Messalina.
18171	17324	Galsworthy, J.: Villa »Rubin».
18172	17413	Michaëlis, K.: Lotte Lige glad.
18173	17339	Brun, C.: Skumring eller Gry.
18174	17343	Nielsen-Stevns, E.: Paa Langfart i Norden.
18175	17354	Nordkild, G.: Hakons Sale.
18176	17358	Olesen, O. C.: Violinbygger Vibe.
18177	17356	Traven, B.: Broen i Junglen.
18178	17346	Feuchtwanger, L.: Sønnerne.



STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	Februar Maaned		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 550 000	3 410 000	140 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 140 000	2 820 000	320 000	
Postbefordring	580 000	540 000	40 000	
Andre Indtægter	460 000	540 000		80 000
Indtægter i alt	7 730 000	7 310 000	420 000	
Driftsudgifter	9 580 000	9 140 000	440 000	
Afskrivning	570 000	550 000	20 000	
Forrentning	1 060 000	980 000	80 000	
Udgifter i alt	11 210 000	10 670 000	540 000	
Statens Tilskud til Driften	3 480 000	3 360 000	120 000	

	April-Februar		1936/37	
	1936/37	1935/36	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	57 960 000	55 750 000	2 210 000	
Gods- og Kreaturbefordring	39 920 000	37 450 000	2 470 000	
Postbefordring	7 050 000	6 350 000	700 000	
Andre Indtægter	5 360 000	5 480 000		120 000
Indtægter i alt	110 290 000	105 030 000	5 260 000	
Driftsudgifter	105 670 000	101 670 000	4 000 000	
Afskrivning	6 190 000	6 010 000	180 000	
Forrentning	11 410 000	10 530 000	880 000	
Udgifter i alt	123 270 000	118 210 000	5 060 000	
Statens Tilskud til Driften	12 980 000	13 180 000		200 000

D. S. B. Februar 1937.

I Forhold til Februar Maaned 1936 har der i Indtægten af Personbefordringen været en Stigning paa 140 000 Kr., Godsbefordringsindtægten er steget med 320 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper har der sammenlagt været en mindre Nedgang (40 000 Kr.).

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med 420 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 440 000 Kr. Stigningen skyldes bl. a. forøgede Brændselsudgifter samt Merudgifter til Forbedring af Driftsmateriel.

I den forløbne Del af indeværende Finansaar overstiger Driftsindtægterne de egentlige Driftsudgifter med ca. 4,6 Mill. Kr.

18179	Storm, G.: Kry.	18192	16345b	Togebj, S.: Svend Eriks Cirkus.
18180	Bendixen, H.: 6 Dages Løbet.	18193		Mc. Coy, H.: Jamen, man skyder da Heste.
18181	17348 Gunnarsson, G.: Graamand.	18194	15668n	Borroughs, E. R.: Tarzan og den gyldne Stad.
18182	17366 Blaker, R.: Vidunderlige Hester.	18195	15668o	do.: Tarzan den sejrende.
18183	Kielgast, E.: Ulla bag Rattet.	18196	17102	Hørdal, H.: Den første Verden.
18184	Christiansen, Asta: Paa Feribesøg.	18197		Stens, C. A. R.: Den dobbelte Gaade.
18185	Overs, K.: Skyggerytteren.	18198	17382	Petersen, Robert Storm: Der stikker noget under.
18186	17368 Vries, T.: Rembrandt.	18199	17375	Boo, S.: Fire i Bilen.
18187	17362 Jensen, W.: En Rejse gennem det tredie Rige.	18200	17417	Muchadell, Cai S. de: Radiotelegrafist Prik.
18188	17361 Ascanius: Blandt Asiens Urbefolkning.	18201	17387	Jægermester Plov: Med Pen og Fork.
18189	17365 Lawrence, T. E.: Visdommens syv Søjler.			
18190	Sparre, H.: Farbror Haagen fortæller.			
18191	Bennett, R.: Paa Kapertogt.			

18202 17381 Silone, I.: Brød og Vin.
 18203 17414 Ott, E.: Bimbis Bog om Babu.
 18204 17415 do.: Bornene.
 18205 Stolpe, S. Kobbersmedens Aleksander.
 18206 17371 Prokosch, F.: Asiaterne.
 18207 Dreyer, G.: Med Bue og Pil.
 18208 17369 Johnson, M.: Over Afrikas Jungle.
 18209 17373 Hawks, E.: Ungdommens Elektricitetsbog.
 18210 17377 Egge, P.: Sostre.
 18211 17380 Scott, G.: Helgenen.
 18212 17388 Kamban, G.: Jeg ser et stort skønt Land —
 18213 17385 Buchholtz, J.: Dr. Malthes Hus.
 18214 17395 Aggebo, A.: Asklepios Tjenere.
 18215 Halk, G.: Kejser Oles Hjemkomst.
 18216 Heinberg, E.: Du og jeg.
 18217 Lütken, V.: Doktor Tom.
 18218 17392 Undset, S.: Den trofaste Hustru.
 18219 17390 Steenberg, B.: En fremmed banker paa.
 18220 17406 Madol, H. R.: Christian IX.
 18221 17407 Günther, J.: Bag Europas Kulisser.
 18222 17397 Christiansen, E.: Fra Lenin til Stalin.

18223 17386 Capek, K.: Rekorden.
 18224 17401 Ring, B.: Leken paa Ladeby.
 18225 17402 Underhill, B.: Mokti.
 18226 17400 Lauesen, Marcus: Skipper Theobald.
 18227 17398 Kirk, H.: Daglejerne.
 18228 17399 Kristensen, Erling: Menneske mellem Mennesker.
 18229 17422 Avdejenko, A.: Jøg elsker —
 18230 17418 Mielecke, H.: Rejsen til Verdens Ende.
 18231 17423 Branner, H. C.: Legetøj.
 18232 17421 Rääkkönen, E.: P. E. Svinhufvuds Oplevelser.
 18233 15950h Pontoppidan, H.: Hamskifte.
 18234 17420 Schade, G.: Med Virtus gennem Danmark.
 18235 17419 Barfoed, Viggo: Ærbødigtst —! 1936.
 18236 17117 Jensen, Johs.: Lyset over Livet.



Helsingør

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

I. W. Christiansen
 Handelsingartner, Helsingør.
 Største Kranse- og Buketbinderi.
 Sendes over hele Landet.

Esbjerg

Blomster!
 Men husk det skal være fra
EINER DAHLs Blomstergartneri.
 Telefon 1726.
 Leverer altid en flot Krans.

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

„Nørrebro“'s Cykleforretning
 ovlakerer, staffer, paasætter
 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 Krans.

Struer

M. Poulsen
 Cigar- og Tobaksforretning
 Bazarbygningen.

M. JOHANSEN
 N. Jensens Handelsingartner!
 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.
 JERM. Telf. 961.

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

Spis
Struer Brødfabriks
Rugbrød
 C. M. Moselund — Telefon 309.

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

VALSEMØLLEN
Esbjerg

LEDIG

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

Aut. Installatør **Bendix Hansen,**
 Østergade 20 . Telf. Struer 206

Køb danske Varer!

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

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

Steentoft — Skotøj

Industrihotellet, Nyborg — Telefon 301
anbefales.

Nyrestaurerede Lokaler — 1ste Kl.s Køkken
GOD KAFFE — RIMELIGE PRISER

Aug. Jørgensen (ny Vært) tidligere Louiselund,
Kerteminde

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

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

fra **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 Trælasterforretninger.

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

Største Lager i Østfyn
af Trælaster og Bygningsartikler

LIGKISTER

Ligsenge, Ligtøj og Kranse
anbefales

Egne Ligvogne

Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørger

P. JAKOBSEN

ved Slottet Telefon 171

Transport med Ligbil besørger 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's

Oste- og Fedevare-
forretning.

Støt vore Annoncører!

ALLIANCE

BAGERI & CONDITORI

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

P. C. PETERSEN

Karl Petersen

Mellemgade
Nyborg

Glarimester

Telef. 264

Rullegardiner. Gardinstænger. Billeder
indrammes. Rammer i alle Størrelser.

Bøger paa Ratebetaling!

H. Bødtcher-Jensen.

Boghandel. Nyborg.

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

WERNER HANSEN

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGADE 11 — TLF. 530 — NYBORG

Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden

Østervemb

Godtfred Petersens

Købmandshandel,

Strandvejen,

bringes i Erindring.

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

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

Støt vore Annoncører!

H. L. Christiansen,

Telf. 606. Strandvejen Telf. 606.

• Cykler • Radio •

Tilbehør • Ladestation

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23