

Nº 20

20. Oktober 1938

38. Aargang

DE FORULYKKEDE MINDES

Gennem nogen Tid har der været arbejdet med Planer om paa en eller anden Maade at rejse et smukt og værdigt Minde om de Kammerater, der under Arbejdet for Statsbanerne har sat Livet til, og da Planerne efterhaanden har taget mere fast Form og nu kan fastslaaes som noget, der utvivlsomt bliver realiseret, vil det være rigtigt at fremkomme med en nærmere Redegørelse for hele Sagen og dens Forløb.

Tanken er fra første Færd fremkommet fra Dansk Jernbaneforbunds Side og var sat i Forbindelse med, at Forbundet til næste Sommer fejrer sit 40 Aars Jubilæum. I den Anledning tænkte man da at rejse et fælles Mindesmærke e. l. for alle dem, der gennem Tiderne var omkommet i Statsbanernes Tjeneste under Udførelsen af deres Arbejde, og dette er i Tidernes Løb ikke saa ganske faa, men fra Forbundets Side var man ikke helt i Stand til at kunne opgøre Tallet, ligesom man i mange Tilfælde savnede de virkelige positive Oplysninger om de stedfundne Uheld.

Forbundet gik derfor til Statsbanerne og forespurte, om man her var i Stand til at kunne fremskaffe de ønskede Oplysninger, idet det fra Forbundets Side var deres første Tanke, at Oplysningerne skulde gælde helt fra Jernbanens Oprindelse, men det viste sig hurtigt, at dette var ugørligt, for saa vidt man med

Bestemthed skulde kunne fastslaa, at alle Tilfælde var kommet med; først fra omkring Aarhundredskiftet og indtil Dato vilde det være muligt med Sikkerhed at kunne give de ønskede Oplysninger.

Under de Drøftelser, der førtes i den Anledning, kom Generaldirektøren ind paa, at det vilde være et endnu smukkere Udtryk, hvis samtlige Organisationer sammen med selve Staten kunde enes om i Fællesskab at realisere Planen, idet han dog maatte forbeholde sig, inden han kunde give noget bindende Tilsagn, at drøfte Sagen med Trafikministeren.

Forbundet havde intet at indvende herimod, selv om der derved gik Brud paa deres Forudsætninger; thi skulde det gennemføres paa den langt bredere Basis, kunde det selvsagt ikke knyttes til den bestemte Anledning, som de havde tænkt sig, men maatte realiseres uden nogen Hensyntagen hertil.

Efter at Generaldirektøren havde forelagt Sagen for Ministeren, og denne havde givet sin Tilslutning, blev der indkaldt til en Drøftelse, hvor de fire Jernbaneorganisationers Formænd var til Stede, og Resultatet blev, at Spørgsmaalet skulde gøres til Genstand for nærmere Behandling inden for de forskellige Organisationers Ledelser, og for saa vidt det vandt Tilslutning, var det Hensigten at nedsætte et snævrere Udvalg til at arbejde videre med Sagen, idet

Generaldirektøren allerede kunde give Tilsagn om, at Staten vilde deltage i Udgifterne, antagelig med Halvparten.

Efter Behandling i Organisationernes Ledelser kunde det meddeles, at man gerne vilde deltage i Planens Realisering og var villig til at lade sig repræsentere i et Udvalg. Udvalget kom til at bestaa af følgende:

Generaldirektør P. Knutzen (Formand),
Trafikchef E. Terkelsen,
Overarkitekt K. T. Seest,
Forretningsfører Ch. Petersen,
Sekretær Chr. Vejre,
Stationsforstander D. O. Høgsgaard,
Snedker L. Hansen og
Lokomotivfører Soph. Jensen.

Paa det konstituerende Møde drøftedes forskellige Forhold bl. a. ogsaa hvor i Landet man kunde tænke sig at rejse et saadant Minde, og Interessen samlede sig hurtigt om Fredericia, der baade er en stor Jernbaneby og maa siges at ligge mest centralt for hele Landet.

Efter et forberedende og orienterende Møde med Fredericia Bys Borgmester har det samlede Udvalg beset de forskellige Pladser, som Byen fandt maatte egne sig til Formaalet, og lad det straks være sagt, at alle Pladser var noget af det smukkeste Fredericia, hvorved Byen viste, at de var endog meget interesseret i Sagen. Udvalget har samlet sig om den ene af disse Pladser, og det skal nu til at bestemme, hvorledes det endelige Projekt skal udføres, og her bliver det Overarkitekten, der skal give de første Udkast, men Udvalget er slet ikke fremmed for den Tanke at lade det komme an paa en Konkurrence; thi det bedste bør ikke være for godt, naar det drejer sig om at hædre vore faldne Kammerater, og forhaabentlig faar Udvalget Sagen løst paa en saadan Maade, at vi alle kan føle baade Glæde og Stolthed ved at have været med til at rejse dette Minde.

Der er ikke fastsat noget Tidspunkt for dets Fuldførelse.



ORGANISATIONSSAMMENSLUTNING I SVERIGE

Som allerede tidligere omtalt i vort Blad har vore svenske Kolleger gennem flere Aar arbejdet for en Tilslutning til Landsorganisationen, og Stemningen herfor var en saadan, at blot Organisationen kunde bevare sin Selvstændighed, da vilde alt være i den skønneste Orden, men da de svenske Fagorganisationer er bygget op paa Industriforbundsprincippet, er noget saadant ugørligt; vilde man ind i Landsorganisationen, kunde det kun ske ved en Sammenslutning mellem Lokomotivmandsorganisationen og Jernbaneforbundet, og dette kneb det for Lokomotivmændene at gøre sig fortrolig med, men til Gengæld pressede Tilslutningstanken til Landsorganisationen mere og mere paa og har bevirket, at man har forsøgt at finde en Form, under hvilken det alligevel lod sig gennemføre, og det synes, som om Sagen nu er saa langt fremme, at det antagelig vil resultere i en Sammenslutning. Det er givet, at der er gaaet adskillige Drøftelser, Forhandlinger og Beslutninger forud, og i vore svenske Kollegers Blad er der givet en Redegørelse for Sagens Forløb, som vi her skal gengive, idet det ligesom giver en bedre Orientering.

Gennem Dagspressen har der nu og da været givet visse Oplysninger om denne Sag, og i denne Forbindelse været nævnt Sveriges Lokomotivmandsforbund samt visse Forhandlinger, der har været ført mellem Jernbaneforbundet og Lokomotivmandsforbundet. Da nu disse Forhandlinger er kommet saa langt, at et Udkast foreligger og skal behandles i den nærmeste Fremtid af det indenfor Forbundet valgte Organ, kan det være paa sin Plads nærmere at redegøre for Sagens Udvikling gennem de senere Aar.

Det er jo alle bekendt, at Flertallet af Lokomotivmandsforbundets Medlemmer allerede for mange Aar siden ønskede en Tilslutning til Landsorganisationen og har ved forskellige Lejligheder beklaget, at Tilslutningen i 1921 ikke blev til Virkelighed. Indtil Kongressen i 1933 havde ogsaa en Del Forslag været fremsat, tagende Sigte paa en saadan Tilslutning. Til den sidstnævnte Kongres var der fremsat flere Forslag, der gik nogle Skridt videre end tidligere fremsatte Forslag, og saa langt som det var nødvendigt for en Tilslutning til Landsorganisationen. Imidlertid vandt disse Forslag ikke Kongressens Tilslutning, men Sagen var aktualiseret og gav Anledning til omfattende og livlige Debatter paa Kongressen.

Til Behandling forelaa som sagt de nævnte Forslag, hvoraf det ene tog Sigte paa en Kartelsam-

men slutning fra og med 1934 under saadanne Former, at Arbejdet blev udført som om der kun eksisterede én Organisation. Lokomotivmandsforbundet skulde dog bibeholde sin selvstændige Stilling i administrativ Henseende i 5 Aar. Andre Forslag tog Sigte paa en fuldstændig Sammenslutning af Jernbaneforbundet og Lokomotivmandsforbundet. Endvidere foreslog Hovedbestyrelsen, at Kongressen skulde erklære sig enig i, at Lokomotivmandsforbundet var villig til at deltage i Drøftelser og Undersøgelser for at se hvilke Muligheder, der var for en samlet Organisation for Jernbanemændene. Kongressen tog ingen af disse Forslag som Hovedbeslutning. Majoriteten ønskede en mere positiv Indstilling end Hovedbestyrelsens Forslag og besluttede efter et under Debatten fremsat Forslag, at Kongressen skulde nedsætte et Udvalg til nærmere Underhandling med Landsorganisationen om Tilslutning og Vilkaarene derfor. Dette Forslag vedtoges med 70 Stemmer mod 51, hvilke sidste var for Hovedbestyrelsens Forslag; hvorhos Kongressen vedtog en Beslutning om i Princippet at tiltræde Forslagene om Samorganisering med Jernbaneforbundet. Det af Kongressen nedsatte Udvalg, der skulde bestaa af 10 Medlemmer fra Distrikterne og 3 Medlemmer fra Hovedbestyrelsen, traadte første Gang sammen i Efteraaret 1933 og besluttede at tilskrive Landsorganisationen om sin Opgave, samtidig med at man anmodede om, at der maatte komme Forhandlinger i Stand. Disse Forhandlinger foregik i November Aaret efter og gav til Resultat, at Lokomotivmandsorganisationen ikke kunde indmelde sig i Landsorganisationen som fritstaaende Organisation. Kun gennem en Samorganisering eller Sammenslutning med Jernbaneforbundet kunde en saadan Indmeldelse finde Sted.

Med den Besked traadte Udvalget og Repræsentantskabet sammen i 1935, og efter at Sagen var drøftet ud fra de forskellige Synspunkter bl. a. og saa, at hvis man fortsatte Forhandlingerne *de facto* maatte det indebære en positiv tagen Stilling for Industriforbundsprincippet, besluttedes det enstemmigt at fortsætte Forhandlingerne og hertil valgtes et mindre Udvalg.

Til Kongressen i 1936 forelaa der dog ikke noget udarbejdet Forslag, men efter at der var afgivet en nærmere Redegørelse, besluttede Kongressen at afvente de videre Forhandlinger, som maatte blive ført med Landsorganisationen om Sagen.

Indenfor Landsorganisationen havde man efter Sammentrædet i November 1934 først at afvente de ved Sammentrædet repræsenterede Organisationers Svar, hvorvidt de efter de ved Forhandlingerne givne Oplysninger om Mulighederne for Tilslutning til Landsorganisationen, var villige til at fortsætte Forhandlingerne.

Efter at bekræftende Svar var indgaaet fra Jernbaneforbundet, Lokomotivmandsforbundet og Konduktørforbundet, fik Jernbaneforbundet af Landsorganisationen den Opgave at sammenkalde Repræsentanter fra nævnte tre Organisationer, med den Hensigt at komme frem til et mere positivt Resultat, end hvad der hidtil havde været Tilfældet. Forhandlingerne er derefter blevet ført i dette og forrige Aar

mellem Repræsentanter for de 3 Forbund, og disse Repræsentanter har for Lokomotivmandsforbundets Vedkommende været to af de i 1935 valgte, nemlig Rigsdagsmand K. A. Johansson, Vänäs, og Ombudsmand J. A. Nordin. Endvidere har Forbundets Formand deltaget i Forhandlingerne.

Som Resultat af Forhandlingerne foreligger nu et Udkast, der i store Træk angiver, hvorledes en Samorganisering eller Sammenslutning bør kunne ske. Forslaget, der er tiltraadt af Udvalgsmedlemmerne og Hovedbestyrelsen, gaar nu til det i 1933 af Kongressen nedsatte Udvalg og Repræsentantskabet, hvilke Instanser er indkaldt til et samlet Møde paa Särö den 11. og 12. September.

Det er, som det ses, en hel Kæde af Beslutninger og Omstændigheder, der har ført frem til det Tidspunkt, da det gælder Begyndelsen til den endelige Stillingstagen. Det senere, hvad angaar hele Forbundets Indstilling, maa vente med sin Afgørelse til næste Aar eller muligvis til den første Del af Aaret derpaa, men Alvoren i Behandlingen af Forslaget allerede i de forberedende Instanser, er lige nødvendige for det. Den her med forskellige Data og Beslutninger viste Udvikling af Sagen giver allerede et Fingerpeg om, at nu maa der gives klar Besked. Dertil har tidligere Foranstaltninger gaaet i en saadan Retning, at den Stilling der nu skal tages, bliver af afgørende Betydning for Lokomotivmændenes organisationsmæssige Forhold langt frem i Tiden. Paa den anden Side har den skitserede Udvikling medført en Klaring, saaledes at den endelige Stilling vil blive lettere at tage, og da Spørgsmaalet er saa nøje undersøgt, vil Svaret kunne udformes i et ja eller nej.

Offentliggørelsen af det foreliggende Forslag skal ikke ske før end det er behandlet i Udvalg og Repræsentantskab, og saa længe bør jo ogsaa Diskussionen derom kunne vente ude i Afdelingerne. Vor Organisation har imidlertid med dette her villet holde Medlemmerne a jour med, hvordan Sagen laa, saa meget mere som allerede nævnt, at Dagspressen af og til har Notitser om det, men ikke altid ved Besked om den rette Sammenhæng.

Det omtalte Møde paa Särö har saa senere fundet Sted og gav selvsagt Anledning til en længere Debat, men ved den afsluttende Afstemning vedtoges det med 25 Stemmer mod 3 at indgaa til Kongressen 1939 med et Forslag om Sammenslutning med Jernbaneforbundet og Konduktørforbundet.

Efter Forslaget skal Navnet paa den nye Sammenslutning blive »Förenada Järnvägsmanaförbundet«. Der oprettes særskilte Lokalafdelinger for Lokomotivmænd, og de Lokomotivmænd, der i dette Øjeblik befinder sig som Medlemmer af Jernbaneforbundet gaar ind som Medlemmer i den Lokalafdeling, der findes for Lokomotivmænd. Det er en Forudsætning, at alle de nuværende Afdelinger for Lokomo-

tivmænd opretholdes, ligesom der ved Valgene skal sikres alle Parter en passende Repræsentation, og paa Forbundets Kontor skal der være særskilte Folk til de specielle Sager og til Varetagelse af de Interesser, de forskellige Kategorier maatte have.

Kongressen 1939 har derefter Ordet.

Som det vil fremgaa af hele Redegørelsen, er vore svenske Kolleger bragt ind i dette Forhold derved, at de ikke allerede i 1921 kunde bestemme sig til at gaa ind i Landsorganisationen; thi paa dette Tidspunkt kunde de være kommet ind som selvstændig Organisation, og havde de først været der, skulde det vel ikke have været saa vanskeligt at beholde sin organisationsmæssige Stilling, noget i Lighed med vore norske Kolleger.

Ved at se paa disse Organisationers Stilling, studere med Alvor, hvordan Forholdene har artet sig for dem, kunde der maaske for danske Lokomotivmænd være Grund til Eftertanke og meget nøje Overvejelse.

UDDRAG AF FINANSLOVEN

For kort Tid siden forelaa Statsbanernes Driftsregnskab for det forløbne Aar, og heraf fremgik det, at selv om Indtægterne var gaaet ikke saa lidt i Vejret, kunde det dog ikke dække de betydelige Udgiftsstigninger, der var fremkommet i samme Tidsrum, og det maa derfor siges at have en meget stærk Interesse, hvordan Statsbanerne selv mener, at Budgettet for det kommende Aar bør fremtræde paa den Finanslov, der for nylig er forelagt Rigsdagen.

Statsbanernes forventede Omsætning i 1939—40 er ansat til 150.963.262 Kr., og for at faa alle disse Penge hjem, skal der bl. a. præsteres følgende Ydelser:

Der køres 25.500.000 Damplokomotivkilometer, 2.500.000 Benzinmotortogskilometer, 7.900.000 diesel-elektriske Motortogskilometer, 3.500.000 Lyntogskilometer og 5.500.000 Kraftvognskilometer med elektriske Tog.

For Personbefordringen venter man en Indtægtsstigning fra 66 til 68 Mill. Kr., medens man venter en Nedgang i Godsbefordringen paa ca. 2 Mill. Kr., saaledes at Indtægten heraf anslaaes til 43 Mill. Kr.

Postbefordringen ventes at give ca. 8 Mill. Kr. og andre Indtægter til et Beløb paa ca. 6½ Mill. Kr.

For at faa Indtægterne til at balancere med Udgifterne er det nødvendigt, at der foreslaas ydet et Statstilskud paa 25.563.000 Kr., hvilket er en Stigning paa 1.160.000 Kr. Selvom Indtægterne de sidste 3 Aar er steget med 5,3 Mill. Kr., er Udgifterne i samme Tidsrum paa Grund af stigende Lønninger, udvidet Ferie, højere Brændsels- og Materialepriser m. m. steget med 11 Mill. Kr.

Ved Ansættelsen af de forskellige Udgiftskonti har man taget Hensyn til Regnskabsforskydninger, der nu haves Erfaring om.

Paa det særlige Budget for Statsbanernes Aktiver faar man et Indblik i, hvilke Arbejder og Anlæg der tænkes udført i det kommende Aar, eller er tænkt udført over en længere Aarrække. Der er opsat et Beløb paa 9 Mill. Kr. til Ekspropriationer og Fornyelse af faste Anlæg og desuden 5 Mill. Kr. til Ny-anlæg.

For Materiellets Vedkommende regnes der med en Udgiftsstigning fra 5 Mill. Kr. til 5,8 Mill. Kr. til Nyanskaffelser, herunder 100.000 Kr. til Køb af Privathanevogne og 2½ Mill. Kr. til Tryklufthremser.

Paa et Skema for paatænkte Statsbaneanlæg i indtil 1944 ser man bl. a., at man i 1940—41 agter at paabegynde Anlægget af et Dobbeltspor Vejen—Bramminge, og dette Anlæg er anslaaet at ville koste 3,4 Mill. Kr.

Man synes heller ikke at have opgivet Bygningen af en Bro over Store Bælt, idet der til Bundundersøgelser er afsat et Beløb paa 600.000 Kr. for Aaret 1940/41.

Man har i det hele taget det Indtryk af Finanslovens Statsbanebudget, at man ogsaa ud i Fremtiden regner med Jernbanen som det hørende Trafikmiddel og som samtidig er i Stand til at skaffe Arbejde, ikke alene til de fastansatte, men ogsaa til mange af de Mennesker, der ellers vilde gaa ledige.

OPLYSNINGSARBEJDET

Siden Arbejdernes Oplysningsforbund i 1935 startede sin Undervisning pr. Brev, har Antallet af Deltagere i denne Del af A. O. F.s Arbejde været jævnt stigende og tog sidste Aar et kraftigt Opsving, saa det kom op paa omtrent 400 Elever i 1937—38.

Fra Eleverne har A. O. F. modtaget mange Tilkendegivelser af, at *Korrespondanceskolen* paa en udmærket Maade løser et Problem for mange Mennesker, idet Undervisning pr. Brev er en *overordentlig praktisk, effektiv og billig Maade at lære noget paa*.

Der er mange Mennesker, som ikke har Tid, Raad eller Lejlighed til at deltage i Skoler eller Kursus, selv om der et eller andet Fag eller Emne, de har Brug for at lære noget om. Det daglige Arbejde skal passes, og man har ikke Raad til at miste sin Arbejdsfortjeneste. Maaske har man ikke Lyst til ligefrem at sætte sig paa Skolebænken igen. Maaske er Afstandene til Kursus eller Studiekredse for store, eller maaske bydes der slet ikke paa den Undervisning, man har Brug for.

For saadanne Folk er *Korrespondanceskolens* Undervisning det helt rigtige.

Ved at benytte sig af Korrespondanceundervisning kan man sidde hjemme i sin egen Stue og i sin Fritid, som det passer en bedst, lære det, man har Brug for.

Undervisningen foregaar gennem Breve, som efterhaanden tilsendes Eleven, og dennes Arbejde bestaar i at studere Undervisningsbrevens Indhold og derefter løse en Række skriftlige Arbejder paa Grundlag af

Brevenes Forklaringer. — Der kræves ingen særlige Forudsætninger for at deltage i Undervisningen, idet Brevene er gjort saa letfattede som overhovedet muligt. *Det er ligegyldigt, hvor man bor.* Læreren Forklaringer kommer ind ad Døren med Posten.

Deltagelse i Undervisningen kan ikke »komme i Vejen« for andre Ting. Eleven bestemmer selv, hvornaar og hvor længe ad Gangen han vil beskæftige sig med Studierne.

Og saa er Undervisningen overordentlig billig. Et Kursus koster kun 15 Kr. — *Korrespondanceskolen* har nu, da vi nærmer os de mørke Afteners Tid, paany udsendt sin Undervisningsplan, hvoraf det fremgaar, at Undervisningen igen i Aar omfatter 4 Samfundslærefag: *Skattevæsen, Arbejdsretten, Socialreformen* og *Samfundsøkonomi*, samt 4 Færdighedsfag: *Regnskabsføring, skriftlig Dansk, Regning* og *Skrivning*.

Desuden indeholder Planen en udførlig Beskrivelse af, hvorledes Arbejdet foregaar, samt et Udtog af tidligere Elevers Udtalelser om Undervisningen.

Enhver interesseret kan faa Undervisningsplanen tilsendt ved at skrive til A. O. F., *Korrespondanceskolen*, Nr. Farimagsgade 11, Kbh. K., eller ringe paa Central 12 887.

ENGROSPRISTALLET

	Sept. 1938	Aug. 1938	Juli 1938	Juni 1938	Sept. 1937
Animalske	—	105	105	109	110
Animalske	—	118	118	116	113
Foderstoffer	112	115	121	122	126
Gødningsstoffer	101	100	109	109	101
Brændsel og mineralske Olier	102	102	103	103	136
Jern, Metaller og Varer deraf	120	119	119	119	128
Bygningsmaterialer (undt. Træ)	109	109	109	109	107
Træ og Papir	112	113	113	116	138
Tekstil og Konfektion	106	106	106	106	113
Huder, Læder og Skotøj	106	106	105	103	124
Kemisk-tekniske Varer	105	104	103	103	108
Engrospristallet	110	110	111	111	121
Raavarer og Halvfabrikata	109	110	114	114	133
deraf til					
Levnedsmidler	109	110	119	120	126
Andre Varer	110	110	110	109	139
Færdigvarer	110	111	110	110	116
deraf					
Levnedsmidler	112	113	111	110	116
Andre Varer	109	109	109	110	116
Importvarer	110	110	113	113	131
Eksportvarer	115	112	112	108	120
Hjemmemarkedsvare	110	110	110	110	115

A n m. En Beregning med Aaret 1913 = 100 giver for September 1938 følgende Tal: Landbrugsvarer 132 (deraf vegetabiliske 107, animalske 158), Foderstoffer 123, Gødningsstoffer 95 og Industrivarer 163 (deraf Raavarer og Halvfabrikata 151, Færdigvarer 168). Samtlige Varer under eet 141.

1) I Pristallet for Animalske Levnedsmidler indgaar som Smørpris den ved Smørordningen fastsatte indenlandske Pris, medens der i Pristallet for Eksportvarer er regnet med Københavns Smørnotering.

STATSBANERNES DRIFTSBERETNING

Statsbanerne har fornylig udsendt Beretning om Virksomheden i Driftsaaret 1937—38. Paa Grundlag heraf skal vi nedenfor give en Oversigt over de vigtigste økonomiske, trafikale og driftsmæssige Resultater i det nævnte Aar.

Det *økonomiske Resultat* af Driften har været ca. 4,7 Mill. Kr. daarligere end Aaret før. Driftsindtægterne udgjorde 123,9 Mill. Kr., d. v. s. 1,8 Mill. Kr. mere end Aaret før, medens Driftsudgifterne udgjorde 124,4 Mill. Kr., d. v. s. godt 6½ Mill. Kr. mere end Aaret før, saaledes at Driftsaaret er sluttet med et Driftsunderskud paa ca. ½ Mill. Kr. mod et Driftsoverskud paa ca. 4¼ Mill. Kr. i 1936—37. Det til Afskrivning krævede Beløb har udgjort 6,9 Mill. Kr., og Forrentningen andrager ca. 13 Mill. Kr. Det regnskabsmæssige Resultat er da det, at Statens Tilskud til Driften, 20,5 Mill. Kr., er ca. 6 Mill. Kr. større end i 1936—37.

Ved Bedømmelsen af dette Resultat maa det dog tages i Betragtning, at Personbefordringsindtægten i 1937—38 er paavirket i ugunstig Retning af det Forhold, at der ingen Paasketrafik faldt i Driftsaaret, medens der i 1936—37 var to Perioder med Paasketrafik. Baade Driftsindtægter og Driftsudgifter er paavirket i opadgaende Retning af Stigningen i Persontrafikken paa Baner, Overfarter og Omnibusruiter samt af Elektrificeringen af Strækningen Hellerup—Holte, idet denne har været under elektrisk Drift hele Driftsaaret 1937—38, men kun 10½ Maaned i Driftsaaret 1936—37. Udgifterne er yderligere paavirket i opadgaende Retning af det stigende Prisniveau, i første Række højere Brændselspriser, af Forhøjelse af Tjenestemandenes Reguleringstillæg og af Ekstraarbejdernes Lønninger samt af nye Ferieregler for Ekstraarbejdere.

Persontrafikken er — trods den manglende Paasketrafik — steget. Der er foretaget 51 Mill. Rejser paa Banerne (foruden Tilbagerejser paa Billighilletter), hvilket betyder en Fremgang paa 1,8 pCt., og Indtægten af Person- og Rejsegodsbefordringen har været 1,2 Mill. Kr. (1,9 pCt.) højere end i 1936—37. Stigningen i Antal Rejser falder udelukkende paa Københavns Nærtrafik. Uden for denne er Antallet af Rejser som Følge af den manglende Paasketrafik gaaet ned med 4,2 pCt. Lyntogene besørges 1,4 pCt. af Rejserne og ca. 14 pCt. af Personkilometerne, de elektriske Tog 46,8 pCt. af Rejserne og ligeledes ca. 14 pCt. af Personkilometerne. Over tre Femtedele af samtlige Rejser paa Banerne faldt paa Københavns Nærtrafik, og ca. 86 pCt. af samtlige Rejser faldt paa korte Afstande (inden for 50 km). Der har været en Stigning i Antallet af Rejser paa 1. Kl. paa 0,2 pCt., medens Stigningen paa Fællesklassen har udgjort 1,8 pCt. Kun ca. 1 pCt. af samtlige Rejser i 1937—38 blev foretaget paa 1. Vognklasse. Det maa dog herved erindres, at de elektriske Tog, Togene paa de fleste kortere Sidestrækninger og adskillige Lokaltog paa Hovedlinierne udelukkende fremfører Fællesklasse. Deler man under Hensyn hertil Antallet af Rejser, bortset fra Rejser paa Abonnementskort til samtlige Stationer, i to Grupper — over og

under 50 km — viser det sig, at der af Rejserne under 50 km falder 0,4 pCt. paa 1. Kl., medens der af Rejserne over 50 km falder 3,5 pCt. paa 1. Kl. Medtager man ogsaa de ovennævnte Abonnementskort, kan Rejserne paa 1. Kl. skønsomt anslaaes til ca. 7 pCt. Til 58 særlige Udflugtstog blev der solgt i alt 11 800 Billetter, og til 4 Lystsejladsture blev der solgt ca. 3 300 Billetter.

Godstrafikken er gaaet lidt tilbage. Befordringsmængden af fragtpligtigt Gods, der udgjorde 4,72 Mill. t, var ca. 800 t mindre end Aaret før, og Indtægten af Gods- og Kreaturbefordringen ca. 23.000 Kr. mindre end Aaret før. Nedgangen falder udelukkende paa Anlægstransporter, d. v. s. Forsendelser af helt eller delvis fragtplichtige Materialer til Statsbanernes eget Brug. Ses der bort fra disse Forsendelser, har der været en Stigning i den almindelige Godsbefordring paa ca. 34 000 t (Stigning 0,8 pCt.), der udelukkende hidrører fra Forbindelserne med det sydlige Udland og navnlig skyldes Befordringen af det i Tyskland af Statens Kuludvalg indkøbte Brændsel, som paa Statens Regning oplagres paa danske Statsbanestationer. Forskellige Forhold, bl. a. den mindre Byggevirkosomhed, har paa-virket Befordringsmængden i indenrigs Færdsel og i Forbindelsen med Sverige og Norge i nedadgaende Retning.

Stigningen i Vægtmængden omfatter baade Stykgods og Vognladningsgods, medens der er Nedgang for levende Dyr. For Vognladningsgodsets Vedkommende falder den procentmæssig største Stigning paa Stenkul (28 pCt.), Fisk (17 pCt.), Sukker (15 pCt.), Gødningsstoffer (9 pCt.), medens den procentmæssig største Nedgang falder paa Hø og Halm (33 pCt.), Tegl- og Kalkværksprodukter (25 pCt.), Tørv (21 pCt.), Træ- og Trævarer (16 pCt.) og kunstige Foderstoffer (8 pCt.). Antallet af befordrede Svin og Grise er gaaet ned med 9 pCt., af Hornkvæg og Kalve med 9 pCt., af Faar, Lam og Geder med 6 pCt., medens Antallet af Heste er steget med ca. 13 pCt.

Indtægten af *Postbefordringen* er steget med 192.000 Kr. (ca. 3 pCt.) og de forskellige *mindre Indtægter* med 405.000 Kr. eller ca. 6 pCt.

Driftsudgifterne er som foran nævnt steget med godt 6½ Mill. Kr. Med den stigende Kørsel og højere Kul- og Oliepriser steg Udgifterne til Brændsel (herunder Elektricitet til elektriske Tog og Benzin til Rutebiler) med ca. 1,5 Mill. Kr., og Vedligeholdelse af Materiellet har som Følge af stigende Arbejderslønninger og Materialepriser samt stigende Kørsel og fortsat Modernisering kostet ca. 2,2 Mill. Kr. mere end Aaret før. I øvrigt indvirkede Prisstigningen paa saa godt som alle Forbrugskonti.

Lønningsudgifterne til Tjenestemænd og fast ansatte Arbejdere steg med ca. 600.000 Kr., og Lønningsudgifterne til løst antaget Personale (herunder Personale i Værksteder, ved Omnibusruterne og i Aspirantstillinger) med ca. 2 Mill. Kr., hvoraf en Del skyldes Erstatning af Tjenestemænd, en Del Arbejdsforøgelse (mere Kørsel) og en Del Forhøjelse af Lønninger samt de nye Ferieregler.

Statsbanernes samlede *Personale* (fast ansat og løst antaget) har i Driftsaaret gennemsnitlig været

21 134 Mand. Heraf var 247 beskæftiget ved Nyanlæg og Fremmedarbejder og 350 ved Omnibusruterne, saa at det ved Drift, Vedligeholdelse og Udvidelse af Baneanlæg beskæftigede Personale gennemsnitlig var 20 537 imod 20 316 i det foregaaende Driftsaar. Der har saaledes for dette Personale i Gennemsnit for Driftsaaret været en Stigning paa 221 Mand. Stigningen, der skyldes Arbejdsforøgelse, falder udelukkende paa det løst antagne Personale, der er steget med 442 Mand, medens Antallet af fast ansatte er gaaet ned med 221 Mand.

Banennettets Længde udgjorde ved Driftsaarets Udgang 2 390 km, hvilket er ca. 3 km mere end Aaret forud. Forøgelsen skyldes Ibrugtagningen af Storstrømsbroen og de tilsluttede nye Banestrækninger. Af Banestrækningerne var ved Driftsaarets Slutning 571 km dobbeltsporede og 13 km firesporet Banestrækninger. I Løbet af Driftsaaret har Statsbanerne erhvervet eller oprettet 5 Omnibusruter, saaledes at Statsbanerne ved Udgangen af Driftsaaret raader over 72 Ruter, i alt ca. 2 850 km mod ca. 2 730 km ved Udgangen af forrige Driftsaar.

Af *Driftsmateriel* ejede Statsbanerne ved Driftsaarets Udgang 597 Lokomotiver (hvoraf 9 dieselelektriske), 8 Lyntog, 157 Motorvogne, 52 Rangertraktorer, 14 030 Vogne, 66 Sneplove, 18 Færger, 3 Skibe og 220 Automobile. Statsbanernes Personvognsmateriel omfatter 106 228 Pladser (foruden 4 835 Pladser i Rutebilerne), og Godsvognsmateriellet har en Bæreyne af ca. 171 200 Tons. Der er i Aarets Løb anskaffet 10 Damppersonoglokomotiver, 2 dieselelektriske Motortog (Lyntog), 8 dieselelektriske Motor-Personvogne, 1 fireakslet Salonvogn (Kongevogn), 16 fireakslede Personvogne med 1. Kl. og 4 med 1. Kl. og Fællesklasse, 6 Postvogne, 34 Automobil-Omnibusser, 2 Bivogne til Automobil-Omnibusser samt 1 Kørekran og 1 Rangertraktor. Af ældre Materiel er der udrangeret 15 Damplokomotiver, 3 dieselelektriske Motorlokomotiver, 1 Benzin-Motorvogn, 1 Salonvogn, 87 Personvogne, 38 Godsvogne, 3 Postvogne, 7 Rejsegodsvogne, 6 Special-Vogne og 28 Automobil-Omnibusser, medens 2 Dampfærger (»Store Bælt« og »Thyra») og 2 Dampskibe (Isbryderne »Tyr« og »Thor«) er blevet solgt.

Antallet af kørte *Togkilometer* er 3,1 pCt. større end Aaret før, medens Antallet af *Skibskilometer* som Følge af Storstrømsbroens Ibrugtagning er 4,5 pCt. mindre end Aaret før.

STOR UDVIDELSE AF CENTRALVÆRKSTEDET I KØBENHAVN

Vi har tidligere omtalt, at der nu endelig er taget fat paa den Udvidelse af Centralværkstedet i Aarhus, hvorom der har været talt i en Række Aar. Ogsaa for Københavns Vedkommende har der i længere Tid været drøftet Udvidelser af Centralværkstedet, hvor det bl. a. ikke har været muligt at faa Lyntogene ind i selve Værkstedet, hvorfor der er bygget et Skur til dette Brug. Nu er det imidlertid Meningen, at der

skal gøres Alvor ogsaa af dette Centralværkstedes Udvidelse. Udgiften hertil er anslaaet at ville beløbe sig til ialt 4,3 Mill. Kr., der er kalkuleret fordelt saaledes:

Bygningsarbejder	2 400 000 Kr.
Værktøjsmaskiner	1 250 000 »
Eftersynsgruber og Sporanlæg	350 000 »
Uforudsete Udgifter	350 000 »

Paa det i Rigsdagen nu forelagte Finanslovsforslag for 1939/40 er Sagen omtalt, og der søges for det nævnte Finansaar bevilget 1 Mill. Kr. af den samlede Udgift. Forslaget er ledsaget af følgende Motivering:

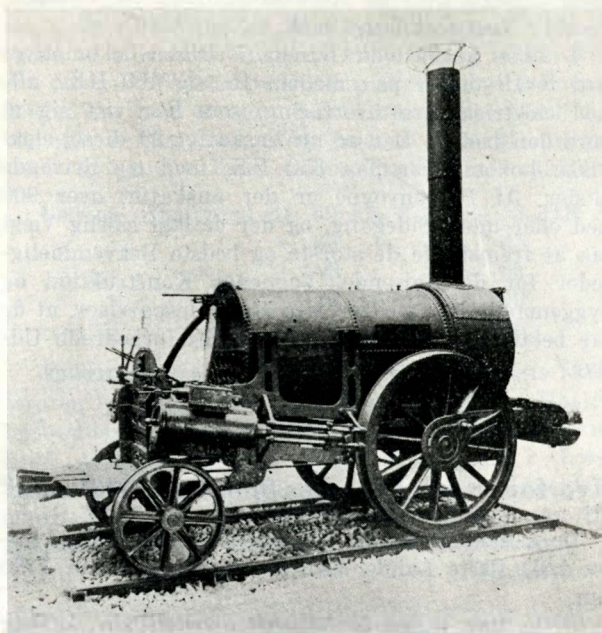
Som Følge af den Udvikling, der har fundet Sted med Hensyn til Statsbanernes rullende Materiel, siden Centralværkstedet blev taget i Brug i Aaret 1909, og paa Grund af de Krav, som Vedligeholdelsen af det mangeartede Materiel (Motorvogne, Lyntog, elektriske Tog og store Damplokomotiver) stiller til de forskellige Værkstedsafdelinger, har det gennem de senere Aar vist sig stadig mere paakrævet, at der foretages en Ombygning og Modernisering af de til Centralværkstedet hørende Værkstedsafdelinger, saaledes at disse bliver i Stand til paa en fuldt hensigtsmæssig og økonomisk Maade at vedligeholde Materiellet. Udgiften ved disse Arbejder, der bl. a. omfatter Ombygning af og Tilbygning til en Del af de bestaaende Værkstedbygninger, Opførelse af en ny Markenderibygning, Modernisering af Vaske- og Omklædningsrum, Tilvejebringelsen af Eftersynsgruber, Sporanlæg, Kraner m. v., Anskaffelsen af moderne Værktøjsmaskiner samt Opførelsen af en Lyntogsløftehal kan anslaaes til 4 300 000 Kr. I denne Forbindelse oplyses, at der paa Bevillingen til Lyntogsremisen ved Helgoland forventes en Besparelse paa ca. 300 000 Kr.

ET BESØG I »THE SCIENCE MUSEUM« I LONDON

Sammen med Lokomotivfører K. M. Sørensen og Frue besøgte jeg sidst i August Maaned London. Det første Sted, vi tog hen, var til det meget bekendte tekniske Musæum, og det er naturligt, at vi som Lokomotivmænd med særlig Interesse besaa den saa ofte omtalte gamle Maskine »the Rocket«, der sejrede i Lokomotivslaget ved Rainhill den 8. Oktober 1829 og derved indbragte George Stephenson de 500 £, der var udsat som Præmie til det bedste Lokomotiv.

Paa Musæet findes baade Resterne af det originale Lokomotiv »the Rocket« og en nøjagtig Efterligning af det, saaledes som det saa ud i 1829; dette sidste er anbragt paa Ruller, saa det kan sættes i Bevægelse ved Hjælp af en Elektromotor, og vi fik Opsynet til at vise os Maskinen i Gang. Hvad angaar selve det originale Lokomotiv maa det indrømmes, at Tidens Tand har været ret haard ved det. Den vedføjede Illustration viser, hvad der nu er tilbage af Vinderen fra 1829. Det siger sig selv, at Musæet værner om denne Sjældenhed.

I Musæet havde vi Lejlighed til at se mange gamle Dampmaskiner, og vi saa ligeledes James Watts



Værksted. Der var ogsaa talrige Lokomotivmodeller, som næsten allesammen kunde hevgæges ved Trykluft eller Elektricitet. Det var i det hele taget overmaade interessant at gaa i dette Musæum, og Kolleger, som kommer til England, vil ikke fortryde at ofre nogle Timer paa et Besøg dér.

B. Fischer.

LONDON—MIDLAND-BANEN

Direktionen for ovennævnte Jernbane har paa Grund af de ugunstige Tider for Jernbaner sat store Kræfter ind paa at forbedre Driften og gøre Banen mere konkurrencedygtig overfor Biltrafikken. Persontrafikken er udviklet stærkt, og Toggangen er paa visse Tider saa stærk, at Banen har svært ved at bestride den. Indtægtsstigningen har alt i alt beløbet sig til hen imod 10 Procent. Godsvognenes Lastevne er blevet udnyttet bedre, hvorved Nyttelasten i de enkelte Godstog er blevet bedre, og Omkostningerne ved Godsbefordringen er blevet mindre pr. Ton. Lokomotivernes Udnyttelse er blevet mere effektiv og er steget over 10 Procent. For at opnaa dette er Lokomotivernes Ekspedition i Kulgaarde og Remiser fremskyndet i meget stor Udstrækning ved Hjælp af nye kostbare Betjeningsanlæg.

Køretiderne er forkortet for baade Persontogs- og Godstogskørslen, saa der daglig spares 350 Timer i Persontogskørslen og 250 Timer i Godstogskørslen. Af enkelte Tog kan nævnes »The Royal Scott«, som tilbagelægger 480 km uden Standsning, 14 Tog kører 325 km og over 30 Tog kører omkring 200 km uden Standsning. 18 Ilgodstog tilbagelægger tilsammen over 7000 km med en Gennemsnitshastighed paa 70 km i Timen. Nedsættelserne i Køretiderne m. m. har nødvendiggjort en Forbedring af Signalsystemet, til hvilket Bekostningen for længe siden er indtjent ved Driftens Omlægning. Værkstedstjenesten er lige-

ledes omlagt, hvorved Reparationstiden for Lokomotiver og Vogne er bragt ned.

I 1934 anskaffede Banen 7 Diesel-Lokomotiver med Kraftydelse paa mellem 150 og 400 HK., alle med elektrisk Kraftoverføring, som har vist sig at være den bedste. Der er nu anskaffet 20 diesel-elektriske Lokomotiver paa 350 HK. med tre drivende Aksler. Af Personvogne er der anskaffet over 900 med eller uden Sidegang, og der er lagt særlig Vægt paa at fremskaffe de største og bedste Bekvemmeligheder for de Rejsende. Vognenes Konstruktion og Byggemaade har medført saa store Besparelser, at de har betalt Merudgiften for Vognenes forbedrede Udstyr.

Traveller.

Hvorfor er Jernbanernes Sporvidde 1435 mm?

De saakaldte normalsporede Jernbaner, som findes i de fleste Lande, har en Sporbredde paa 1435 mm.

Dette har ifølge Norsk Aftenposten sin Aarsag i, at Opfinderen Stephenson til at begynde med ikke fik Lov til at bygge paa en Sporbredde paa mere end 5 engelske Fod, hvilket var den Bredde, der var mellem Postvognenes Hjul.

Denne Bestemmelse var meget lidt velkommen for Stephenson, som gerne vilde have større Sporbredde for at kunne placere Cylindrene mellem Hjulene. Efter langvarige Forhandlinger fik han Tilladelse til at forøge Bredden til 5 engelske Fod og 8,5 Tommer efter gammelt Maal.

Da man senere begyndte at bygge Baner paa det europæiske Fastland, var man nødt til at holde sig til samme Sporbredde, fordi man maatte købe Lokomotiverne i England, hvor de blev lavet efter engelsk Maal.

Da man senere selv kom saa langt, at man begyndte at bygge Lokomotiver, var Bredden altsaa fastlagt, og saa maatte man fortsætte med de 1435 mm.

»PUNKTLIGHEDSDAG« VED EN ENGELSK JERNBANE

Som et Led i Bestræbelserne for at fremme rettidig Togfremførsel anordner *London, Midland and Scottish Railway* med visse Mellemrum »Punktlighedsdage«, d. v. s. at der indenfor 24 Timer fra Kl. 0,00 til 24,00 føres udvidet Kontrol med Togenes rettidige Afgang og Ankomst. Det drejer sig om 14 000 Tog, og Resultatet paa den sidste Punktlighedsdag var, at 98,6 pCt. af Togene blev gennemført rettidig. Dette Resultat er saa meget mere respektabelt derved, at det er opnaaet i Juli Maaned, altsaa i den stærkeste Ferietrafik, hvor alt er sat paa Spidsen. De elektriske Forstadstog viste det fineste Resultat med 99,3 pCt. rettidige Tog; derefter fulgte de hurtigkørende Fjerntog med 98,6 pCt., medens Persontogene maatte nøjes med, at 97,9 pCt. af Togene kom rettidig igennem.

AMERIKANSK DIESEL-ELEKTRISK SOVEVOGNSTOG

Et lille Jernbaneselskab i De forenede Stater — *Gulf, Mobile og Nothern* Jernbanen med et Spornet paa ca. 1200 km har til Trafikken mellem New-Orleans og Jackson anskaffet en 3-Vogns diesel-elektrisk Tog. Det tilbagelægger paa 12 Timer de 785 km mellem de to Byer og standser 39 Gange undervejs. Toget bestaar af Motorvognen med Pakrum, en Sovevogn med 12 Sovepladser og en Vogn med Restauration. Der findes i Toget Siddepladser for 56 hvide og 24 farvede Passagerer. Paa et bestemt Strækningsafsnit medgives Toget en fjerde Vogn, den saakaldte Dagvogn. Toget er selvfølgelig bygget i Strømlinieform og vejer med tre Vogne 162 t; naar Dagvognen er indsat er Vægten 204 t. Drivkraften er 2 Stkr. 275 HK. Dieselmotorer. Vognene er bygget af lette Staal konstruktioner, som er svejset sammen. Der findes i Toget saakaldt »kunstigt Klima«, d. v. s. Indretninger, som forsyner Vognene med frisk Luft af passende Temperatur og Fugtighedsgrad.

STRØMLINIEBEKLÆDNING

Nutidens Rejsehastigheder paa Jernbanerne stiller Krav til saavel Banelegemet, Sikkerhedsindretninger, Signaler og ikke mindst til det rullende Materiel. Sammen med Strækningernes Forbedring ved bredere Dæmninger, svagere Kurver, bedre og sigtbarere Signaler har Jernbanerne en Opgave i at forbedre Maskinkraften og nedsætte Behovet af Trækraft ved at lære Luftens Virkning paa Lokomotivet og Toget at kende for derudfra at kunne give Materiellets Ydre den Form, der giver Luften den mindst mulige Anledning til at hemme Togets Fremfart. Med Prøvemateriel, udrustet med Skærme eller Beklædninger af forskellige Former, er der prøvet baade Lokomotiver og Vogne, dog er Prøverne hovedsageligst foretaget med smaa Modeller af Materiellet i en Vindkanal, d. v. s. i et Rør, i hvilket Forsøgsmodellen kan anbringes og udsættes for en stærk Luftstrøm. Vindkanalen er udrustet med Maaleindretninger til at maale saavel Luftstrømmens Styrke som dens Indvirkning paa Modellen. Gennem mange Prøver, som har strakt sig over flere Aar, er man nu kommet saa vidt, at man bestemt kender en givet Vindstyrkes farthæmmende Virkning paa Toget, naar Vinden er imod, eller i større eller mindre Grad paa Siden, samt Virkningen af Luftfortyndingen, som opstaar under Farten, naar Toget afsluttes af en lodret staaende Væg.

Formen, et Legeme maa have for at paavirkes mindst muligt af Luftens Modstand, er den Form, en Draabe har, just naar den i rolig Luft har forladt den Genstand, den har samlet sig paa. Det falder ikke vanskeligt at give Luftskibet den fordelagtigste Form. I Autoindustrien ser man, hvorledes denne Form tilstræbes; de nyere hurtigkørende Vogne præges bestandigt mere af Bestæbelserne for at hindre Luftens Paavirkning ved at give Vognen en vind-

skærende Form, rent bortset fra deciderede Væddeløbsautos, som ligner et Luftskeib paa Hjul. Noget andet bliver Spørgsmaalet, naar det drejer sig om et Lokomotiv eller et Jernbanetog; dér har man maattet prøve sig frem og har fundet de bedst egnede Former.

Frankrig og U. S. A. er vistnok de Lande, som har de bedste Strømlinie-Jernbanetog og -Lokomotiver; i Tyskland har de store Lokomotivfabrikker for at finde den bedste Strømliniebeklædning arbejdet sammen med den Aerodynamiske Prøveanstalt i Göttingen og den Tekniske Højskole i Berlin. De bedste praktiske Resultater er opnaaet med det af Heuschel u. Sohn byggede *Henschel-Wegmann* Tog, der ved en Hastighed af 160 km/T har 60 pCt. mindre Luftmodstand, end det vilde have uden Strømliniebeklædning.

Det, der først og fremmest maa tages Hensyn til, naar et Lokomotiv skal strømliniebeklædes, er, at den nødvendige Forbrændingsluft kan faa Adgang til Fyret. Der fordres tillige fri Udstrømning for Damp fra Sikkerhedsventilerne og Dampfløjten, og Tenderen maa tilsikres den fornødne Tilgængelighed for Kul og Vandforsyning. Konstruktører af Strømliniebeklædninger er kun modstræbende gaaet med til at overdække Lokomotivets Drivværk, som med de svingende Masser og de omdrejende Hjul giver Udtryk for Lokomotivets Kraft og Skønhed, men det viste sig, at den nedadhængende Beklædning, som dækker Drivværket og Hjulene, er af stor Betydning, i Særdeleshed i Sidemodvind. Frygten for Varmløbning paa Grund af Strømliniebeklædningens hemmende Indvirkning paa Luftkølingen af de arbejdende Dele har vist sig at være uden Grund. For Vognes Vedkommende er det meget vigtigt, at de er glatte og uden nogen fremspringende Dele, og fremfor alt at Harmonikaforbindelserne holdes saa korte som muligt. Den omtalte Luftfortynding, som opstaar bag den bageste Vogn, er af stor skadelig Indvirkning, af den Grund har North-East-Railway givet den bageste Vogn i den berømte *Coronation-Express* en snabelagtig Udformning for at undgaa Suget i Togs Bagende.

Paa den Aerodynamiske Prøveanstalt i Göttingen prøves strømliniebeklædte Modeller af Lokomotiver og Vogne med en Luftstrøm, frembragt af en Ventilator, der er 3 m i Diameter og frembringer Luftstrømme indtil 75 m/S. Luftstrømmen gaar gennem et Bundt af ligeløbende Rør, som giver Luftstrømmen et ensrettet Løb, og derfra gennem en Dyse, hvis Størrelse kan varieres efter som Forholdene kræver det. Den optages af en Tragte, hvorfra der gaar en Rørledning til Ventilatoren saa Luftstrømmen bestandig er i Kredsløb. Mellem Dysen og Tragten hænger Modellen, som skal prøves, i tynde Traade paa en Drejeskive med nøjagtige Maaleinstrumenter, der maaler Luftstrømmens Virkning paa Modellen. Med Drejeskiven drejes Modellen, og Luftpaavirkningen maales i Retningerne lige imod eller mere eller mindre paa Siden.

Selvfølger er Gevinsten ved Strømliniebeklædningen størst ved de største Hastigheder, og med Nutidens Krav om stor Rejsehastighed er det særligt flere km/T der tilstræbes. Men Gevinsten ved

Mindreforbrug af Trækkekraft og dermed af Brændsel under Fremførelse af køreplanmæssige Tog er ogsaa af stor Betydning. Af et Foredrag af Direktør ved de tyske Rigsbaner Dr. Ing. *Nordmann* fremgaar det, at der med et stort 3-koblet strømlinieklædt Lokomotiv i Sammenligning med et ikke strømlinieklædt af samme Type spares Trækkekraft saaledes:

Ved en Hastighed af	60 km/T	....	5 HK
» » » »	85 »	....	35 »
» » » »	100 »	....	85 »
» » » »	120 »	....	140 »
» » » »	140 »	....	175 »

Et strømlinieklædt Lokomotiv kan efter dette fremføre en bestemt Toglast med den foreskrevne Hastighed under Udfoldelse af saa megen mindre Maskinkraft, som Tallene viser. Som det er omtalt i »Lokomotiv Tidende« har franske Baner strømlinieklædt ældre 2 B 1-Lokomotiver og derved opnaaet en Besparelse af 2,5 kg Kul/km = 1,0 t Kul/400 km.

F. Spøer.



LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND

Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

1. Af Medlemmer.
2. Af pensionerede Lokomotivmænd.
3. Af Lokomotivmænds Enker.
4. Af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Vestre Boulevard 45, 1. S., København V.

De Ansøgninger, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

Repræsentantskabel.

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for den mig viste Opmærksomhed paa min 40 Aars Jubilæumsdag den 7. Oktober d. A.

C. F. C. Olsen,
Lokomotivfører, Gb.

»LANTERNEN«S EFTERAARSFEST

afholdes Onsdag den 2. November Kl. 19,00 i Etablissement »Zigeunerhallen«, Jagtvej 85. Indtegningslister er fremlagt paa Opholdsstuerne.

Bestyrelsen.

**JUBILÆUMS- OG FESTKASSEN FOR
LOKOMOTIVFØRERE I 1ste DISTRIKT**

Vor Festfrokost for Jubilarer i 1938 afholdes Onsdag den 16. November 1938 Kl. 12,30 i »Boulevard-Palæet«s Selskabslokaler, Hammerichsgade 14, 1. S., ved Vesterport Station.

Medlemmerne bedes tegne sig paa de i Afdelingerne fremlagte Lister, hvor Festens nærmere Program er angivet.

Pris alt iberegnet Kr. 8,00 pr. Kuvert. — Pensionister betaler kun Kr. 5,00 (gratis Garderobe).

Pensionister, der ønsker at deltage, bedes venligst sende undertegnede Meddelelse herom senest den 10. November d. A.

P. S. V.

Charles S. Christensen,

Høstrups Have 10, 2. S., th., København V.

Telefon Nora 4742 y.

HELSINGØR HJEMMESYGEPELJERFORÈNING

Opmærksomheden henledes paa, at Kontingent for Aaret 1938 opkræves den 1ste November, undertegnede vil være til Stede hos Lønudbetaleren.

P. F. V.

Jacob Larsen.

SYGEKASSEN MEDDELER

De Interessenter, der ønsker Regnskabet leveret, vil faa dette tilsendt, naar Forlangende herom indsendes til Sygekassens Kontor.



The flying Scotsman.

I Anledning af 50-Aars Dagen for det berømte Jernbanevæddeløb fra London til Edinburgh, der blev vundet af The flying Scotsman, er det gamle Tog blevet hentet ud af Remisen og kørte paa Jubilæumsdagen fra London til Cambridge og tilbage igen, Passagererne, der var med, optraadte i 80'ernes Dragter.

Lønkonflikten i Amerika.

Siden Forhandlingerne mellem Jernbaneorganisationerne og Jernbaneselskaberne om de sidstnævntes Krav om en Lønnesættelse paa 15 pCt. blev afbrudt, besluttede Organisationerne at foretage en Afstemning blandt Medlemmerne om Strejke. Afstemningsresultatet, som forelaa i Slutningen af September Maaned, udviste et stort Flertal for Strejke. Det endelige Resultat ventes dog først at foreligge i Begyndelsen af Oktober Maaned. Skulde det blive til en Strejke, da vil 1 Million Jernbanemænd komme ud i Konflikten. I saa Fald vil Præsidenten gribe ind. Dette betyder, at Jernbaneselskaberne, saalænge Præsidentens

Mægling staar paa — den skal være afsluttet paa 60 Dage — ikke kan gennemføre Lønnesættelser fra og med den 1. Oktober, som de havde til Hensigt. Paa den anden Side kan Jernbanemændene heller ikke gaa i Strejke, før Mæglingsresultatet foreligger.

I. T. F.

Værkstedsarbejderstrejke ved Jernbanerne i Irland.

Ved Great Southern Railway Company er der udbrudt en Værkstedsarbejderstrejke ved Banens Linjer i Irland, omfattende ca. 2000 Mand. Aktionen er hovedsageligt rettet mod Korttidssarbejdet. Selskabets Paabud om at holde Værkstederne aaben i mindst fire Dage om Ugen indtil Udgangen af indeværende Aar, afvises af de strejkende. Myndighederne forsøger at mægle i Konflikten. Strejken vil ikke blive udvidet til Tog- og Buspersonalet.

I. T. F.

Nationalraadet i Svejts afviser Lønforbedringer.

Formanden for Jernbaneforbundet i Svejts, Kollega Bratschi, havde i sin Egenskab af Nationalraadsmedlem fremsat Forslag om at ophæve de i sin Tid for Stats-tjenestemændene, og altsaa ligeledes for Jernbanemændene gennemførte Lønnesættelser, saaledes at man kom igen til Lønnen, der var gældende den 13. Oktober 1933, d. v. s. ved den første Lønnesættelse. Nationalraadet afviste Forslaget med 103 Stemmer mod 58.

I. T. F.

ITF's Kongres udsat til den 31. Oktober.

Som Følge af de usikre Forhold havde I. T. F.'s Eksekutive besluttet at udsætte Kongressen, som skulde have været afholdt i Luxemburg den 3. til 8. Oktober, indtil videre. I denne Forbindelse aflystes samtidigt Konferencen af Chaufførernes Programudvalg, som skulde have fundet Sted den 29. September, og Generalraads mødet, som var planlagt til den 30. September og 1. Oktober, begge ligeledes i Luxemburg. I Stedet afholdtes et Møde for I. T. F.'s Generalraad i London den 2. Oktober.

I dette Generalraads møde deltog alle Medlemmer med Undtagelse af dem, der var bosat i Polen, Tjekkoslovakiet og Svejts, endvidere de to hollandske Forretningsudvalgs-medlemmer samt de i Europa værende Repræsentanter for I. T. F. tilsluttede Organisationer udenfor Europa, nemlig Argentina, Britisk Indien, Kanada og Kina. Desuden overværede nogle Repræsentanter for I. T. F. tilsluttede Organisationer i England Generalraads mødets Drøftelser.

Efter udførligt at have drøftet Forslagene om at udsætte Kongressen for længere Tid, d. v. s. et halvt Aar, eller i nogle faa Uger vedtoges det enstemmigt at fastsætte Kongressens Aabningsdag til den 31. Oktober. Kongressen afholdes i Luxemburg i samme Sal som oprindeligt paa-tænkt.

Den 22. og 23. Oktober vil Generalraadet samles til Møde i Amsterdam, hvor man vil behandle Beretningen om den internationale Situation og fastsætte Udkastene til Resolutionerne, der skal forelægges Kongressen til Vedtagelse. De første indledende Drøftelser om denne Beretning er allerede blevet holdt.

Slutteligt vil Generalraadet paa sit førstkommende Møde beskæftige sig med Kongressens Ordning.

I. T. F.

Jernbanelønninger i Letland.

I. T. F. giver Oplysning om nogle Lønninger i Letland, hvis Møntenhed hedder Lats.

Lokomotivførere	144—222 L. pr. Maaned
Banemestre	144—206 » » »
Hjælpe-lokomotivførere	111—156 » » »
Togførere	121—144 » » »
Baneformænd	111—121 » » »
Lokomotivfyrbødere	103—120 » » »
Togbetjente	103—111 » » »
Banearbejdere	89—103 » » »
Vagtmænd	60—94 » » »

Det kørende Personale har desuden baade Kilometerpenge og Materialebesparelspenge.

Juleforberedelser.

At Statsbanernes Administration lang Tid forud træffer Bestemmelser med Hensyn til Juletrafikken er en kendt Sag, og det er vel lige saa naturligt, at mange Mennesker, som skal rejse bort i Juledagene, ogsaa træffer deres Forberedelser saa tidligt, dette er gør ligt, men det maa dog siges at være i god Tid, naar der allerede nu er udsolgt til hele 5 Lyntog til Julen. Statsbanerne er gaaet bort fra den tidligere Ordning, efter hvilken Pladserne kun kunde reserveres 14 Dage forud; i Aar har dette kunnet ske allerede fra og med den 1. Oktober. Dette har haft til Resultat, at samtlige Pladser paa Fællesklassen allerede er forudbestilt til Aftenlyntogene den 23. December og Morgenlyntogene den 24. December.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i August Maaned 1938 samt i Tidsrummet April—August 1938 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1937 i runde Summer.

	August Maaned		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	8 550 000	8 470 000	80 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 880 000	3 530 000	350 000	
Postbefordring	660 000	650 000	10 000	
Andre Indtægter	530 000	440 000	90 000	
Indtægter i alt	13 620 000	13 090 000	530 000	
Driftsudgifter	10 760 000	10 410 000	350 000	
Driftsoverskud	2 860 000	2 680 000	180 000	
Afskrivning	570 000	560 000	10 000	
Forrentning	1 210 000	1 120 000	90 000	
Statens Tilskud til Driften	÷1 080 000	÷1 000 000		80 000

	April-August		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	34 850 000	32 170 000	2 680 000	
Gods- og Kreaturbefordring	17 990 000	19 190 000		1 200 000
Postbefordring	3 230 000	3 240 000		10 000
Andre Indtægter	2 680 000	2 720 000		40 000
Indtægter i alt	58 750 000	57 320 000	1 430 000	
Driftsudgifter	51 980 000	49 430 000	2 550 000	
Driftsoverskud	6 770 000	7 890 000		1 120 000
Afskrivning	2 870 000	2 820 000	50 000	
Forrentning	5 830 000	5 350 000	480 000	
Statens Tilskud til Driften	1 930 000	280 000	1 650 000	

D. S. B. August 1938.

I Forhold til August 1937 har der i Indtægten af Personbefordringen været en Stigning paa ca. 80 000 Kr., Gods- og Kreaturbefordringsindtægten er steget med ca. 350 000 Kr., og paa de mindre Indtægtsgrupper er der en Stigning paa ca. 100 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 530 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 350 000 Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige forøgede Løn- nings- og Brændselsudgifter.

STATSBANEPERSONALETS
SYGEKASSE

Status pr. 31. Marts 1938.

Regnskab over Indtægter og Udgifter
i Regnskabsaaret 1937—38.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Bidrag fra Interessenter	1 117 362. 36
Statstilskud fra Socialministeriet	273 406. 00
— - Statsbanerne	50 000. 00
Udbytte af Obligationer samt Renter	11 242. 28
Forskellige Indtægter	11 282. 08
Administrationsbidrag fra Invalideforsik- ringen (5 pCt. af indbetalt Invalidefor- sikringspræmie)	8 580. 56
	1 471 873. 28
Invalideforsikringspræmie	171 611. 23
Renter og Udbytte af:	
P. E. Rovsings Legat	160. 00
Jernbanemandens Legat	39. 07
	1 643 683. 58

<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Lægehjælp	456 213. 75
Sygehusbehandling	276 502. 34
Medicin	398 541. 51
Bandager, Bade, Massage o. l.	76 213. 65
Tandpleje	84 431. 19
Barselhjælp	20 327. 85
Befordringsudgifter	3 329. 06
Kontorudgifter	8 448. 13
Udgifter til Administration (Bestyrelse, Revision m. v.)	6 681. 16
Forskellige Udgifter	10 222. 94
Arbejde vedrørende Invalideforsikringen..	8 524. 72
Begravelseshjælp	80 539. 85
	1 429 976. 15

Invalideforsikringen:

a. Administrationsbidrag til Sygekassen: 5 pCt. indbetalt Invalide- forsikringspræmie	Kr. Ø. 8 580 56
b. Andre Udgifter	5 247. 47
c. Udbetaling til Invalide- forsikringsfonden	145 869. 56
	159 697. 59
Understøttelse af P. E. Rovsings Legat ..	160. 00
— - Jernbanemandens Legat	36. 00
	1 589 869. 74

Sygekassen: Overskud, der i Henhold til Bestyrelsesbeslutning overføres til Re- servfondskonto	41 897. 13
Invalideforsikringen: Indbetalt ud over de i Aarets Løb udbetalte Beløb	11 913. 64
Jernbanemandens Legat: Indgaaede Ren- ter ud over de i Aarets Løb udbetalte Understøttelser	3. 07
	1 643 683. 58

Aktiver.

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Reservfondens Obligations- beholdning	213 350. 00	
P. E. Rovsings Legats Obliga- tionsbeholdning	4 000. 00	
Jernbanemandens Legats Obliga- tionsbeholdning	1 000. 00	
	218 350. 00	
Beholdning i Kassererkontoret: Vedrørende:		
Sygekassen	7 540. 01	
Invalideforsikringen	46 957. 66	
P. E. Rovsings Legat	40. 00	
Jernbanemandens Legat ..	4. 63	
	54 542. 30	
Tilgodehavender vedrørende		
Sygekassen:		
Socialministeriet	233 406. 00	
Andre	23 655. 62	
Tilgodehavender vedrørende		
Invalideforsikringen	3 573. 68	
	260 635. 30	
	533 527. 60	

Passiver.

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Sygekassens Kapital-Konto:		
Saldo pr. 1. April 1937 ...	3 552. 06	
÷ overført til Reservfondens- Konto	3 552. 06	
	0. 00	
Sygekassens Reservfondskonto:		
Saldo pr. 1. April 1937 ..	213 350. 00	
Iflg. Driftsregnskabet	41 897. 13	
Overført fra Kapital-Konto	3 552. 06	
	258 799. 19	
Invalideforsikringens Kapital	47 845. 98	
P. E. Rovsings Legats Kapital	4 000. 00	
samt de ved Udgangen af Aaret endnu ikke udbetalte Renter	40. 00	
	4 040. 00	
Jernbanemandens Legats Ka- pital	1 000. 00	
samt de ved Udgangen af Aaret endnu ikke udbetalte Renter	4. 63	
	1 004. 63	
Gældsposter vedrørende		
Sygekassen	219 152. 44	
Invalideforsikringen	2 685. 36	
	221 837. 80	
	533 527. 60	

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstem-
melse med foreliggende Bilag.

København, i Juli 1938.

R. Kantso.

C. Wieth.

Antallet af Interessenter udgjorde den 1. April 1937 21 310 og den 1. April 1938 21 588, hvoraf henholdsvis 1 058 og 1 150 har anmeldt Privatlæge.

Antallet af Personer udgjorde den 1. April 1938 52 772.

Begravelseshjælp er i Aaret 1937—38 udbetalt for 586 Dødsfald, nemlig for 287 Interessenter, 273 Hustruer og 26 Børn.

NB. Interessenter, der ønsker Regnskabet tilsendt, kan faa dette, naar Anmodning herom indsendes til Sygekassens Kontor.



Udnævnelse fra 1.—10.—38:

Motorfører II (L) P. A. K. Nielsen, Helgoland, til Lokomotivfører, Glyngøre (Depotforstander), (min. Udn).

Forflytelse efter Ans. fra 1.—10.—38:

Lokomotivfører T. A. Jensen, Thisted, til Struer.
Lokomotivfører N. P. Stevn, Glyngøre (Depotforstander), til Thisted.

Afsked fra 31.—12.—38:

Lokomotivfører R. Jokumsen, Aarhus, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension (min. Afsked).
Lokomotivfører S. B. Jensen, Kbhavns Godsbgd., p. Gr. af Svagelighed med Pension (min. Afsked).
Lokomotivfører C. Jensen, Roskilde, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension (min. Afsked).

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivmester J. F. C. Rasmussen, Nyborg, den 27.—9.—38.

Rettelser til Adressefortegnelsen

Lokomotivforbøderafdelingerne.

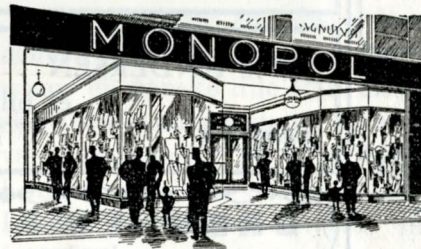
Laukaa Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: W. H. Pallesen, Maskindepotet.

Nyborg Afd.: Formandens Adresse rettes til: »Engsmø», Birkhovedvej.

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



Bjerggade 7,
sælger alt i
**Hørre-
og Drengeskjorte**
til Byens mindste
Priser.

KØB HOS VORE ANNONCØRER!

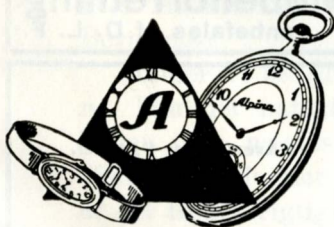
J. J. Nielsen - Danmarksgade 54

Største Lager i

fikst og solidt Rodtøj

Telefon: 1844

Absolut bedste Udførelse



M. J. Madsen

Uretablisement

Bispensgade 1

Tlf. 992. Tlf. 992.

Kompagnihuset

Aalborg.

(Forretningen grundlagt 1892).

Alpina
Schweitzer-Præcisionsuhre

La France

Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.

Forsender smukke Kranse-Dekorationer og fikse Buketter overalt. — Leverandør til D. L. F.

RESERVERET

Tag Bestemmelse om Ligbrænding!

Oplysninger og Indmeldelsesblanketter sendes gratis overalt.
Nordjysk Ligbrændingsforening, Prinsensgade 44. Telefon 1498.

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarshavende. Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.
TELEFON 582.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!
Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekviperings. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

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

ALLIANCE

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

Fotograf I. Westergaard

14, Kongensgade 14.
Fotografier i alle Størrelser til rimelige Priser.

Blumensaadts

Sæber.
Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

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

C. Knackstredt

Telefon 550
Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur.
Direkte Salg fra Drivhus.
Ingen Buttkøje, derfor billigste Priser.

LIGKISTER

Ligsenge, Ligtøj og Kranse anbefales

Egne Ligvogne
Altvedr. Begravelser & Ligbrænding besøges
P. JAKOBSEN

ved Slottet Telefon 171
Transport med Lighil besøges overalt i Danmark.

FORLANG KAFFE

fra M. BRUNN's Kafferisteri.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

er billig med **KJOLER OG OVERTØJ**
Telefon 216. Telefon 216.

DREVSEN & NELLEMANN

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

Tlf. 60 Forlang Tilbud! Tlf. 60
Murer - Jernbeton - Reparationsarbejde
Lars Jensen & Aagaard - Murermestre

HUSK

G. Christensen

Østervoldgade 65, Telefon 238.
Aut. Vand- og Gasmester samt statsaut. Elektroinstallatør

Axel Nielsen

Malermester
Christianslundsvej 54
Tlf. 135.

NYBORG KULIMPORT

& Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

Johannes Iversens

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

WERNER HANSEN

URMAGER & GULDSMED
MELLEMGÅDE 11 — TLF. 530 — NYBORG

Husk!

Ellen Hansen

Modetorretning
Minka Jensens Eff.
Nørregade 10 - Telef. 594

Averter her i Bladet.

Hotel Royal

Koncert & Solistopræden
Otto Trasbo

Godtfred Petersens

Købmandshandel,
Strandvejen,
bringes i Erindring.

Nyborg Statsbane- og Autofærge-Restaurations.

Delikat Smørrebrød. Smaa varme Retter à 75 Øre.
Middag 2 Retter à 1,50 Kr.

E. Malling Mikkelsen.

Støt

D. L. T.s Annoncører!