



NO 9

5. Maj 1938

38. Aargang

ODDESUNDBROEN

Vort Lands tredie store Jernbane- og Vejbro, Oddesundbroen, nærmer sig sin Fuldførelse. Om 10 Dage vil den blive indviet og indgaa i Driften samtidig med Sommerkøreplanen.

Rent størrelsesmæssigt taaler Oddesundbroen ikke Sammenligning med sine to Forgængere; dens Længde er 472 m, og den største frie Højde over Vandfladen er 5 m. Ved Lillebæltsbroen er Maa-lene 825 m, henholdsvis 33 m, ved Storstrømsbroen 3210 m og 26 m. Men selv om den nye Bro saaledes er betydelig mindre end de to andre Broer, som er taget i Brug i Løbet af de sidste 3 Aar, saa er der ingen Tvivl om, at den vil være et meget væsentligt Led i Forbedringen af Trafikforholdene til og fra Thy. De jernbanerejsende undgaar Skiften fra Tog til Færge og omvendt, og de vejfarende undgaar de ubehagelige Ventetider ved Færgerne. Hertil kommer naturligvis en betydelig Tidsbesparelse. Mellem Togankomst i Oddesund S. og Togafgang fra Oddesund N. eller omvendt er der almindeligvis ca. en halv Time, hvilken Tid jo vil blive saa godt som sparet. Uagtet at selve

Sundet kun er knap 500 m bredt, er Færgeruten ca. 2½ km. Færgelhavnene en nemlig anlagt paa Østsiden — paa »Indersiden« — af saavel den sydlige som den nordlige Odde.

Dette ses tydeligt i Fig. 1, af hvilken det ogsaa fremgaar, at der ikke har været Tale om nogen større Omlægning af Jernbanelegemet, saaledes som Tilfældet var baade ved Lillebælt og ved Storstrømmen.

Færgeoverfarten ved Oddesund er, som maaske ikke mange ved, ældre end nogen anden af Statsbanernes nuværende Overfarter. Den blev taget i Brug den 23. Juni 1883, altsaa for 55 Aar siden. Storebæltsoverfarten er ca. ½ Aar yngre.

Selve Beslutningen om Bygning af en Jernbane- og Vejbro over Oddesund blev taget af Rigsdagen samtidig med Vedtagelsen af Bygningen af Storstrømsbroen, April 1932, og den byggede Bro er i sin Helhed udført efter den af Statsbanerne udarbejdede Plan.

Ved en i 1934 afholdt Licitation blev Funderingsarbejderne ved Oddesundbroen overdraget de to Firmaer A/S Monberg og Thorsen

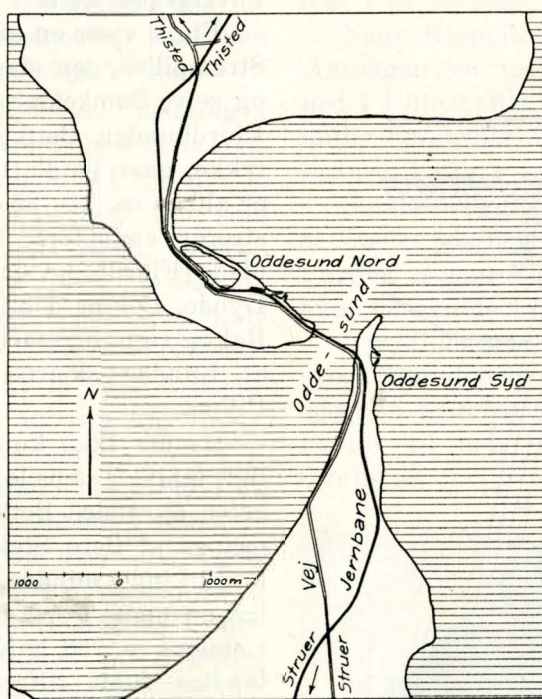


Fig. 1.

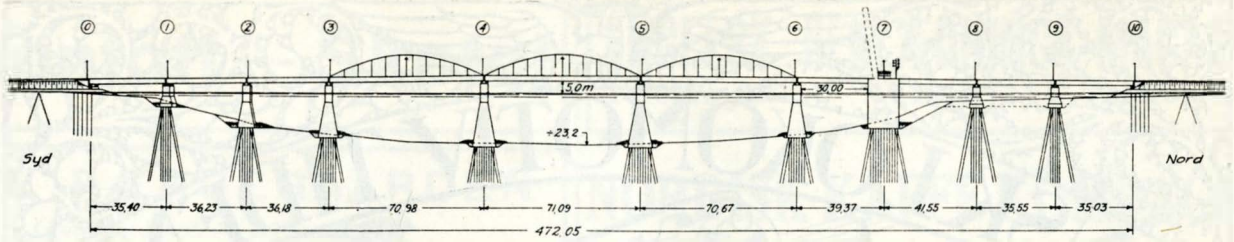


Fig. 2.

og A/S Kampsax. Aaret efter blev Staalbygningensarbejdet efter stedfunden Licitation givet Allerups nye Maskinfabrik i Odense i Entreprise.

Oddesundbroen er en Lavbro, den største frie Højde over Vandet er, som allerede nævnt, 5 m. Ved Undersøgelser er det konstateret, at ca. Halvdelen af alle de Skibe, som passerer Broen, kan sejle under den, naar den er lukket. Større Skibes Gennemsejling muliggøres ved Anbringelse af et Klappfag i Broens nordlige Ende. For ikke sagkyndige kunde det synes mærkeligt, at Klappfaget ikke er anbragt midt i Sundet, men kun ca. 140 m fra den nord-

Som det ses af Fig. 2, hviler selve Broen paa 9 Strømpiller og 2 Landfæster. De 3 Hovedfag er 2,7 m høje, Klappfagets Gennemsejlingsaabning er 30 m bred. Af Billedet fremgaar det endvidere, at der i Oddesund er temmelig dybt Vand, midt i Sundet er der ca. 23 m.

Bundforholdene var ikke helt gunstige. Paa det dybe Vand kunde der — naar blot man kom tilstrækkelig langt ned i Havbunden — faas stabil Bund, men ved Kysterne viste dette sig vanskeligt. Strømpillernes Konstruktion er derfor udformet som en Kombination af Bærepæle og Sænkekasser. Sænkekasserne gaar mindst 1,5 m ned under Havbunden, men hviler i øvrigt paa Pæle.

Fig. 3 viser en af de nær ved Land anbragte Strømpiller, den staar paa kun 2 à 3 m Vand, og selve Sænkekassen gaar her 3 à 4 m ned i Fjordbunden. Bærepælene, der er omtrent $\frac{1}{2}$ m tykke, gaar imidlertid helt ned til ÷ 40 m, de er altsaa ca. 34—35 m lange. Dette Billede illustrerer endvidere, hvorledes en Del af den bløde Fjordbund er gravet bort i indtil 10 m Dybde. Der er derefter indfyldt Sand, dernæst Ral og sluttelig større Sten, som skal forhindre, at Bunden skæres bort omkring og under Pillen.

Da der ikke kunde fremskaffes tilstrækkeligt lange Træpæle i eet Stykke, maatte der enten anvendes Betonpæle eller Træpæle sammensat af flere Stykker. Betonpæle blev imidlertid fundet mindre heldige, og da den sædvanligt anvendte Form for Sammenlapning af Træstammer — ved halve Tværsnit — heller ikke fandtes fuldt tilfredsstillende, udspekulerede Professor Engelund en helt ny Sammenføjningsmetode for Træpæle. Af 5 m/m Plade lavedes et ca. 1,5 m langt Rør med ca. 15 cm større Diameter end Træpælene og forsynet med en Vinkeljernsring i hver Ende. I et saadant Rør anbragtes to Pæleender med en Afstand paa ca. 10 cm, og det hele — de 10 cm's Mellemlum mellem Pælene og det 7,5 cm's Rum mellem Pladesvøbet og Træpælene — udstøbtes

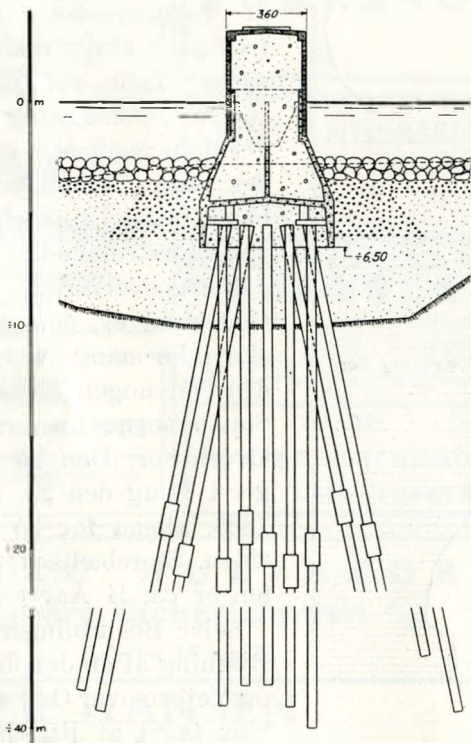


Fig. 3.

lige Kyst. Denne Placering hviler imidlertid paa indgaaende Undersøgelser foretaget gennem et helt Aar, og det har vist sig, at de fleste Skibe passerer Sundet netop paa det Sted, hvor Klappfaget er anbragt.

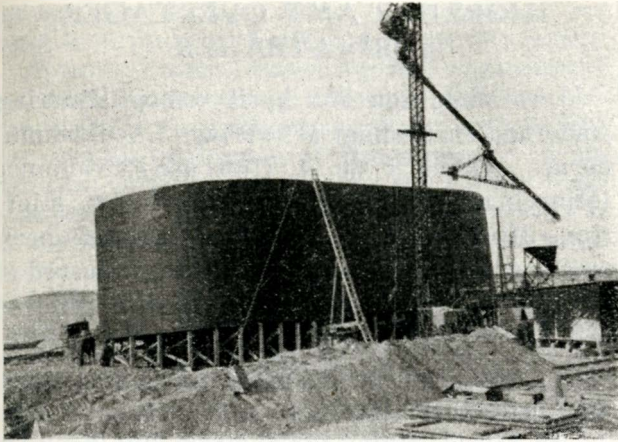


Fig. 4.

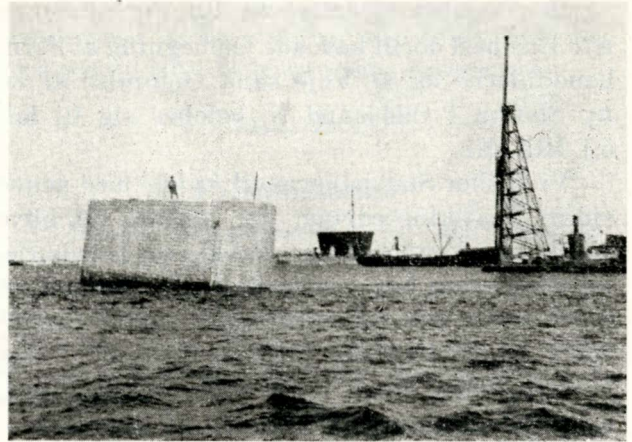


Fig. 5.

saa med Beton. Denne Fremgangsmaade viste sig at være aldeles fortrinlig.

Der er anvendt ialt 900 Træpæle i de 9 Strømpiller, d. v. s. gennemsnitlig 100 Pæle til hver Pille (den i Fig. 3 viste Pille hviler paa 68 Pæle). Af Pælene er den langt overvejende Del Skraapæle med en Hældning paa 1 : 5. I hver Pille er der dog 4 à 6 lodrette Pæle; de tjente som Støtte for Sænkekassen, naar den skulde anbringes paa sin endelige Plads.

Sænkekasserne er bygget paa Bedding i Odde Sund S., og de er ligesom Lillebæltsbroens Sænkekasser bygget i omvendt Stilling, d. v. s. at Sænkekassens underste Del (den Del, som staar i Fjordbunden) vendte opad, medens Kassen stod paa Beddingen. Naar en Sænkekasse søsattes, foretoges der samtidig en halv Drejning, saa Kassen blev »retvendt«. Nedtil havde Sænkekasserne et 2,7 m højt Arbejds-kammer. Naar Kassen var anbragt paa Plads, blev det i Arbejds-kamret værende Vand presset ud ved Trykluft, hvorefter hele Kamret og senere hele Sænkekassen udstøbtes med Beton. Indtil Betonen var naaet op over alle Pæle-enderne, var en Del Arbejdere beskæftiget i selve Arbejds-kamret paa Fjordbunden; de fordelte Støbmassen, saa Betonen var kompakt mellem alle Pælene og disse fuldstændigt omstøbte. Paa de store Dybder, hvor Vandet jo har et betydeligt Tryk, maatte Arbejderne under dette Arbejde opholde sig i Trykluft paa 2—2,5 atm; deres Arbejdstid var under Hensyn hertil nedsat med indtil 2 Timer daglig. Fig. 4 viser Sænkekassen til Klappillen paa Bedding. Fig. 5 viser i Forgrunden en svømmende retvendt Sænkekasse, i Baggrunden ses en Sænkekasse paa Bedding.

Selve Sænkekasserne er bygget saaledes, at de rager ca. 0,5 m op over dagligt Vand. Herover er der saa yderligere støbt Jernbeton, indtil Pillens Højde er naaet. Pillerne — Klappillen dog undtagen — er saaledes fuldt massive. Alle Pillerne er fra 1,5 m under dagligt Vand og op i fuld Højde beklædt med et 20 cm tykt Granitparament.

Naar Klappillen har et større Hulrum, er Aarsagen den, at Broklappens Kontravægt gaar ned i Pilleskafte. For at gøre Klappen lettest mulig bevægelig, forsynes Lejerne med Kuglekranse. I Fig. 6 ses Delene til et saadant Leje.

Staaloverbygningen, der vejer ialt 3000 t, er samlet paa den nordlige Odde, og de enkelte Partier er paa Pontoner sejlet ud til det Sted, hvor de skulde bruges.

I profilmæssig Henseende ligner Odde Sundbroen Storstrømsbroen, den har et Jernbanespor, en Kørebane paa 5,6 m og et 2,5 m bredt Fortov til fælles Benyttelse af Gaaende og Cyklister.

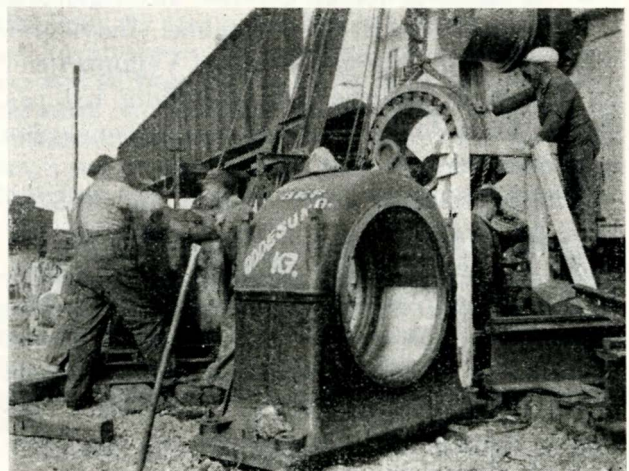


Fig. 6.

Den samlede Udgift ved Bygning af denne nye Bro med dertil hørende Omlægning af Jernbanelinierne og af Veje samt Opførelse af en ny Station i Oddesund N. beløber sig til ialt 5,7 Mill. Kr.

Vi ønsker Statsbanerne til Lykke med denne sidste Trafikforbedring, der afgjort vil blive stærkt paaskønnet af den Del af vort Lands Befolkning, som bor i eller har Ærinder i Thy. Selv om den nye Bro ikke ligger paa de Hovedruter, de udenlandske Turister uvægerligt maa passere under deres Rejse gennem vort Land, saa vil den alligevel bidrage til, at Danmark — Broernes Land, som det spøgende er blevet kaldt — bliver omtalt ude i andre Lande som et Fremskridtsland ogsaa i trafikmæssig Henseende, og det kan kun være til Gavn for vort Land og dets Beboere.

*

Til selve Indvielseshøjtideligheden vil der naturligvis blive indbudt en Række Gæster; men dog ikke tilnærmelsesvis saa mange som ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroens Indvielse. De, af de indbudte, som kommer langvejs fra, maa indrette sig paa at ankomme til Aarhus Lørdag den 14. Maj om Aftenen; thi selve Indvielsestoget afgaar som Særtog fra Aarhus den 15. Kl. 7,40. I dette Tog bliver Kongevognen indrangeret forrest.

Naar Toget kommer til Struer, hvor det skulde være Kl. 10,07, vil der blive gjort et kort Ophold for, at Gæsterne derfra kan stige op i Toget; Kl. 10,30 skal Særtoget være ved Festpladsen i Oddesund S. Her er opført en Tribune til Kongen og hans Følge samt Ministrene; til de indbudte er der bygget en Platform. Der bliver muciseret af Gardens Orkester, Trafikministeren vil tale, og det er derefter Hensigten, at Kongen erklærer Broen for aabnet. Indvielsestoget og en Del Automobiles med Vejautoriteter og Motorfolk kører derefter samtidig ind paa Broen, hvor de Kl. 11,10 skulde sprænge den udspændte Snor.

Indvielsestoget kører videre til Thisted, hvor det skal være Kl. 12,25, og hvor de indbudte Gæster vil blive inviteret paa Frokost. De kongelige Personer forventes at forlade Thisted med et Særtog efter ca. ½ Times Ophold.

Kl. 15,50 er det Mening, at Indvielsestoget skal returnere fra Thisted til Struer, hvor Gæsterne, inden denne By forlades, vil blive indbudt til Middag paa Skovs Hotel.

HJØRRING AMT OVERTAGER 4 PRIVATBANER

I et Møde den 25. April vedtog Hjørring Amtsraad enstemmigt at overtage Landkommunernes Aktier i de 4 Hjørring-Privatbaner (Hjørring—Aabybro, Hjørring—Hørby, Hjørring—Hirtshals og Vodskov—Østervraabanen) og sammenslutte dem til et Selskab for derved at forenkle Ledelsen og bringe Driftsudgifterne ned. Kommunerne garanterer Dækning af eventuelt Underskud for en Periode af 10 Aar i samme Forhold som hidtil.

En Forudsætning for Sammenslutningen er, at et af Driftsbestyrer *Hansen*, Skagen, udarbejdet Projekt til en Fællesstation i Hjørring samtidig bringes til Udførelse, hvorved der skabes direkte Tilslutning mellem Stats- og Privatbanernes Tog, ligesom Hurtigtogene til og fra Kristianssanddamperen kan føres direkte igennem til Hirtshals. Det er Hensigten at søge Arbejdet med Fællesstationen udført efter Loven af 1. Maj 1937 om Beskæftigelse af Arbejdsløse, og baade Amtsraadet og Hjørring Byraad har i den Anledning vedtaget hver at yde et Beløb paa 170,000 Kr. til Sikring af Banens Drift.

Endvidere vedtog Amtsraadet at anbefale et af Hirtshalsbanen fremsat Projekt til Ordning af Trafikforholdene i Hirtshals i Anledning af Norgesruten, hvorefter Hovedsporet føres direkte ned paa Havnekajen, saaledes at Norges-togene kører lige op ved Skibssiden. Det er ligeledes Hensigten at søge disse Arbejder udført efter Loven om Beskæftigelse af Arbejdsløse.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Model-Jernbanen og Signalreglementet.

I D. L. T. for 5. April bragte Redaktionen en Omtale af det Jernbanemodelanlæg, Generaldirektoratet har foranlediget bygget først til Brug paa Trafik- og Turistudstillingen og senere til Anvendelse i Uddannelsesøjemed. I denne Omtale skrev Redaktionen, at Anlægget var meget overskueligt, ja næsten fuldt naturligt i sin Opbygning.

Jeg har aflagt et Besøg paa Trafikudstillingen; selv om jeg er Jernbanemand og kender Jernbanedriften, heftede jeg naturligvis min Opmærksomhed ved det nævnte Modelanlæg. Det slog mig imidlertid straks, at der var noget, som ikke var saaledes, som det er i Virkeligheden, nemlig Afstandsmærkerne, men da jeg fandt, at den paa Modelanlægget anvendte Form er naturligere, end den virkelig benyttede, har jeg

talt med nogle Kolleger om det, og da disse alle har været enige med mig, fremkommer dette lille Indlæg.

Vi har jo i mange, mange Aar haft Afstandsmærker foran Stationerne, og Brædderne paa disse Afstandsmærker viser allesammen skraat opad til venstre, men da Anbringelsen af Afstandsmærker for faa Aar siden udvidedes, saa de ogsaa blev opstillet foran Bloksignalerne, studsede vi Lokomotivmænd over, at de nye Afstandsmærker viste skraat opad til højre. Hvorfor man gik over til denne nye Form har ingen af de Kolleger, jeg har talt med, kunnet give nogen Forklaring paa: men da jeg nu paa Udstillingen saa, at Afstandsmærkerne paa det af Statsbanerne der udstillede Modelanlæg var ens, uanset om de var opstillet foran Stationerne eller foran Blokposterne, og at de alle viste skraat opad til venstre, synes jeg, at denne Anbringelse var meget naturligere, end det vi under vor daglige Gerning er vant til at se.

Man kan altsaa for saa vidt sige, at Modelanlægget er »naturligere« end Virkeligheden. Jeg havde ventet, at Redaktionen i sidste Nummer af Bladet havde gjort opmærksom herpaa, men da dette ikke er Tilfældet, tillader jeg mig at fremkomme med dette lille Indlæg, saa vi maaske kan faa en Forklaring paa de uensartede Afstandsmærker og paa, hvorfor Modelanlægget er anderledes end de virkelige Forhold.

S. E.

Vi gør den ærede Indsender opmærksom paa, at Organisationen allerede i December 1936 henlede Generaldirektoratets Opmærksomhed paa det inkonsekvente i at benytte to forskellige Slags Afstandsmærker; men Generaldirektoratet fandt ikke Anledning til at foretage nogen Forandring, idet der ikke var forekommet Tilfælde, hvor Afstandsmærkernes forskellige Form havde givet Anledning til Misforstaaelse eller farlige Forvekslinger. Hovedbestyrelsen slog sig imidlertid ikke til Taals hermed, men paapegede paany overfor Generaldirektoratet, at den Underretning, der gives Lokomotivpersonalet ved Signaler af den ene eller den anden Art, utvivlsomt bør være *eenfyldig*, og at Afstandsmærkerne derfor ogsaa bør være ens, enten de staar foran et Stationssignal eller et Bloksignal.

Det er som nævnt ca. 1½ Aar siden Organisationen rejste Spørgsmaalet første Gang, og det er snart 1 Aar siden, det anden Gang blev beskrevet for Generaldirektoratet. Redaktionen havde Anledning til at se Modelanlægget, endnu inden det kom paa Udstillingen, og vi bemærkede meget vel, at Afstandsmærkerne foran Blokposterne var af samme Form som dem foran Stationerne. Da Modelanlægget imidlertid ikke alene er bygget af Signaleksperter, men oven i Købet har været under Overopsyn af selve Generaldirektoratets signalkyndige, Signalinspektør *J. Kristensen*, gik vi ud fra, at der ikke forelaa nogen Fejltagelse i Modelanlæggets Bygning, men at Generaldirektoratet nu havde besluttet sig til at imødekomme Foreningens Ønske om ensartede Afstandsmærker. Som Følge deraf har vi ikke fundet Anledning til at skrive noget herom i Bladet, Generaldirektoratets endelige Svar paa Organisationens Henvendelse maa formentlig kunne foreligge i den nærmeste Fremtid. Hovedsagen er jo, at Forenin-

gens Synspunkt paa de forskellige Omraader bliver imødekommet, og det er der jo, som anført, noget der tyder paa vil blive Tilfældet i dette Spørgsmaal.

Red.

Foreningsaften.

Ud fra den Betragtning, at vi Lokomotivmænd ogsaa kunde have godt af at høre noget fra vore tekniske medansatte ved Baneafdelingen havde Aalborg-Afdelinger bedt Baneingeniør *C. J. Beck* om at holde et Foredrag for os. Baneingeniøren stillede sig yderst velvillig og vilde saa fortælle om »*Spor og deres Vedligeholdelse*«.

Foredraget blev afholdt Søndag den 3. April og til Trods for, at Foredragets Titel ikke just var spændende, maa det siges, at det blev en meget interessant og lærerig Aften.

Baneingeniøren indledte sit Foredrag med en Omtale af Anlæggelsen af Danmarks første Jernbane København—Roskilde. Denne Bane anlagdes paa Initiativ af Industriforeningen i København, som i 1862 ogsaa foranledigede Oprettelsen af det sjællandske Jernbaneselskab. Den første Jernbane i Jylland, Aarhus—Randers, var ligeledes anlagt af et privat Selskab.

Som Følge af, at Banestrækningerne omkring i Landet var anlagt af forskellige Selskaber, var Sportyperne højst uensartede. Først i 1866—67, da Staten begyndte Anlæggelsen af den østjyske Længdebane og visse Dele af den vestjyske do. kom Anlægene ind i fastere Former, og man kan sige, at den Institution, vi nu tjener, De danske Statsbaner, egentlig grundlagdes den Gang.

Baneingeniøren gik derefter over til en mere indgaaende Skildring af Anlæggelsen af forskellige Banestrækninger. Indtil 1890 var alle Sporene af svejsede Jernskinner, men i dette Aar indførtes og nedlagdes de første Staalskinner i Danmark. K-Maskinerne var blevet anskaffede, og Toghastigheden forøget; det var derfor nødvendigt at gøre Overbygningen kraftigere, saa den kunde taale 13 Tons Akseltryk i Stedet for de 10 Tons, som hidtil havde været Grundlaget. Det blev dog ikke staaende herved. Jernbandedriften var i de Aar i rivende Udvikling, og indtil 1905 blev der stadig foretaget betydelige Ændringer ved Sporanlægene. Nu nedlægges der 30 m Staalskinner med en Vægt af 45 kg pr. m. Dette Spor kan maaske anses for Fremtidens Standardspor ved de danske Statsbaner, men i Udlandet er man dog oppe paa meget sværere Skintyper. Amerika, der jo altid slaar Rekorden, har 60 m Skinner med en Vægt af 62 kg pr. m.

Foredragsholderen gik derefter over til at redegøre for Svellerens Nedlæggelse i Ballasten. Omtalte nærmere, hvorledes Overbygningen efterhaanden var skiftet fra Sandballast til den nuværende fine Skærveballast. Man beregner, at Sveller, som ligger i denne sidstnævnte Ballast, skulde kunne holde gennemsnitlig 25 Aar.

Derefter fulgte en Beskrivelse af Skinnernes Sikring paa Svellerne, først med de almindelige Spir, og

nu med Svelleskruer, som anvendes paa de fleste af vore Banestrækninger.

Baneingeniøren betonede, at med den Hastighed, D. S. B. nu anvender, er det nødvendigt at have et Sporanlæg af høj Kvalitet. Han forklarede, at man egentlig først kan regne med, at et Jernbanespor 3 Aar efter dets Nedlæggelse er kommet i sit egentlige faste Leje, og han gav en indgaaende Redegørelse for, hvorledes Sporet blev behandlet i disse 3 Aar. Til Kontrol med, at Banelegemet er i den Orden, det skal være, findes bl. a. Maalevogne, som ogsaa Statsbanerne benytter. 2 Gange om Aaret gennemkører de samtlige Strækninger og registrerer næsten alle forekommende Uregelmæssigheder. Ifølge Foredragsholderens Udtalelse har disse Maalevogne været det overordnede Banopersonale til stor Nytte.

Lokomotivførerafdelingens Formand, W. Vibe, takkede Baneingeniøren for det udmærkede, interessante Foredrag. Derefter var der arrangeret en lille Festlighed, hvor Lokomotivfører G. Jensen talte for Dansk Lokomotivmands Forening, og hvor Baneingeniør Beck udbragte et Leve for De danske Statsbaner.

Aftenen maa betragtes som en virkelig Styrkelse af Lokomotivmændenes Samhørighed under D. L. F.s Banner.

J.

SOMMERKØREPLANEN

Den nye Køreplan, som træder i Kraft om en halv Snes Dage, skal i Aar kun gælde fra 15. Maj til 19. September.

Vi har i de senere Aar vænnet os til, at Køreplanerne som oftest har betydet væsentlige Trafikforbedringer, og saaledes vil det ogsaa være med den, som træder i Kraft den 15. ds.

Ibrugtagelsen af Oddesundbroen, Indsættelse af E-Maskiner paa Strækningen Nyborg—Aalborg, »Kronjyden«s Gennemførelse til Frederikshavn, og endelig Indsættelse af de 8 ny MO-Vogne, særligt paa den jyske Vestbane og Midtbane, giver Muligheder for en Række Omlægninger. Lyntogskilometerne forøges med 169 km pr. Dag, andre Motortogskilometer forøges med 3700 km pr. Dag, medens Damptogskilometerne nedsættes med 3000 km pr. Dag, saaledes at Køreplanen ialt giver en Forøgelse paa ca. 1000 km pr. Dag.

Ved et Møde den 30. April gav Generaldirektoratet Pressen Underretning om de forskellige Ændringer, Sommerkøreplanen vil medføre. Vi anfører disse nedenfor:

Oddesundbroen.

Den nye Køreplan for Strækningen Struer—Thisted træder først i Kraft den 15. Maj Kl. 12 efter

Broens Indvielse. Togene fra Struer 6,06 og 9,33 samt fra Thisted 5,05 og 7,35 køres derfor den 15. i de nuværende Planer. *Det bemærkes, at Toget fra Thisted 7,35 nævnte Dag kun jøres til Oddesund Syd og ikke faar Forbindelse til Hurtigtoget fra Struer 10,48.*

Aabningen af Broen og Indsættelse af hurtige Motorvogne medfører en Fremskyndelse af Toggangen mellem Struer og Thisted paa 25—74 Min. og i modsat Retning paa 36—83 Min..

Køreplanen mellem Struer og Thisted planlægges saaledes:

Struer—Thisted:

Tognr. Af.	An.		Forbindelse fra
743	6,02	7,43 (nu 6,06—8,28)	Hurtigtog 306 fra Esbjerg.
705	9,53	11,45 (> 9,33—12,02)	Persontog 705 fra Vejle (Natekspr. fra København), nyt Motortog 330 fra Esbjerg, Persontog 319 fra Langaa.
751	12,26	14,29 (> 13,04—15,30)	Persontog 339 fra Langaa, Persontog 342 fra Esbjerg.
713	15,22	16,59 (> 15,19—18,10)	Motortog 713 fra Vejle (»Østjyden«), »Østjyden« fra Langaa, Motortog 350 (og »Vesterhavet«) fra Esbjerg.
717	18,15	19,54 (> 18,18—20,55)	Motortog 717 fra Vejle (Morgenspr. fra København), Persontog 367 fra Langaa, Motortog 376 fra Esbjerg.
767	20,24	22,13 (> 20,21—22,41)	Persontog 383 fra Langaa, Persontog 382 fra Esbjerg.
1769	23,03	0,49	nyt Søndagstog fra Struer. Persontog 1725 fra Vejle.

Thisted—Struer:

Tognr. Af.	An.		Forbindelse til
742	6,00	8,04 (nu 5,05—7,49)	Persontog 322 til Langaa, Persontog 319 til Esbjerg, Motortog 712 til Vejle.
716	8,50	10,30 (> 7,35—10,38)	Motortog 716 til Vejle (Eksprestog til København), Motortog 342 til Langaa, Motortog 339 til Esbjerg.
724	13,45	15,21 (> 12,50—15,06)	»Østjyden« via Langaa, Motortog 724 til Vejle (»Østjyden«), Motortog 363 til Esbjerg (»Vesterhavet«).

Tognr. Af.	An.	Forbindelse til
758	15,30 17,43 (> 15,05—17,54)	Persontog 376 til Langaa, Persontog 367 til Esbjerg.
762	18,08 20,12 (> 17,20—19,56)	Motortog 382 til Langaa. Persontog 383 til Esbjerg.
736	20,25 22,01 (> 19,25—21,47)	Motortog 736 til Vejle (Natekspres til København), Persontog 1384 Søndage til Viborg.

766 Hverdage 22,15 0,37 (nu 21,00—23,58).
1766 Søndage 23,00 0,37 (> 21,15—23,34).

Togene 705, 713, og 717 gennemføres uden Omskiftning fra Fredericia.
Togene 716, 724 og 736 gennemføres uden Omskiftning til Fredericia.
Tog 742 gennemføres uden Omskiftning til Esbjerg.

E-Maskiner paa Strækningen Nyborg—Aalborg.

Indsættelse af E-Maskiner i forskellige Ekspres-tog i Forbindelse med den allerede stedfundne Ibrugtagning af Dobbeltsporet mellem Mundelstrup og Hinnerup gør det muligt at foretage en Fremskyn-delse af Eksprestogene, saaledes:

Tog 85 Kbhvn. Af. 20,50	Aalborg An. 6,37 mod nu 7,05, Gevinst: 28 Min. Fr.havn An. 8,22 mod nu 8,44, Gevinst: 22 Min.
Tog 95 Kbhvn. Af. 23,40	Aalborg An. 10,20 mod nu 10,30, Gevinst: 10 Min. Fr.havn An. 12,19 mod nu 12,25, Gevinst: 6 Min.
Tog 25 Kbhvn. Af. 9,15	Aalborg An. 19,00 mod nu 19,26, Gevinst: 26 Min. Fr.havn An. 20,53 mod nu 21,20, Gevinst: 27 Min.
Tog 60 Kbhvn. An. 19,37	Fr.havn Af. 8,02 mod nu 7,37, Gevinst: 25 Min. Aalborg Af. 9,45 mod nu 9,23, Gevinst: 22 Min.
Tog 20 Kbhvn. An. 7,50	Fr.havn Af. 19,56 mod nu 19,35, Gevinst: 21 Min. Aalborg Af. 21,35 mod nu 21,25, Gevinst: 10 Min.

»Kronjyden« til og fra Frederikshavn.

Lyntoget videreføres fra Aalborg til Frederiks-havn med Ankomst 15,30 og returnerer fra Frede-rikshavn 15,53. Togene standser i Brønderslev og Hjørring.

Af de andre vigtigere Ændringer i Køreplanen skal herefter nævnes:

Nord- og Kystbanen.

Planen bliver i det væsentlige som sidste Som-mer.

I Forhold til sidste Sommer indlægges et nyt Morgentog fra Vedbæk 8,27 med Ankomst Køben-havn H. 8,57.

Der opnaas en mindre Fremskyndelse af forskel-lige Rungstedtog, idet der til Fremførelse af disse indsættes flere Motorvogne.

Af Hensyn til den store Trafik paa *Sommersøn-dage* er der paa disse Dage i Tiden 5. Juni til 4. Sep-tember indlagt flere Helsingørtog, saaledes:

København Af. 9,00	Helsingør An. 10,14
Helsingør > 20,15	København > 21,28
— > 20,58	— > 22,05
— > 21,32	— > 22,28.

Natten efter Lørdage afsendes et Tog fra Hel-singør 0,15 An. København 1,05, kun standsende i Rungsted, og Natten efter Søn- og Helligdage af-sendes et Tog fra Helsingør 0,00 An. København 1,07. Begge disse Tog har Forbindelse med Færgen fra Hålsingborg 23,30, der atter har Forbindelse med Eksprestog fra Gøteborg samt Tog fra Mølle.

Af Hensyn til Forbindelser til Billigtogene paa Søndage fra København mod Vest er der indlagt elektriske Tog fra Klampenborg og Holte med An-komst København 5,45 henholdsvis 5,49.

Paa Strækningen Klampenborg—Frederiksberg gennemføres som sædvanlig paa de mindre aktuelle Tider kun eet Tog i Timen. Medens dette Tog hidtil er gaaet fra Klampenborg 28 Min. over fuldt Klokke-slet, kommer det nu til at gaa 48 Min. over fuldt Klokkeslet.

Paa *Nordbanen* indlægges et nyt Tog paa Lør-dage fra København 20,29 til Helsingør.

Ligesom sidste Aar løber der paa Lørdage i Som-mersæsonen særlige Week-end Tog baade paa Nord-og Kystbanen.

København—Gedser.

Tysklandsforbindelsen afsendes fra København 11,15 mod nu 11,20 samt 22,35 mod nu 23,00. Sidst-nævnte Ændring er foranlediget af tyske Baner, der har ønsket Toget tidligere til Hamburg af Hensyn til videregaaende Forbindelse. Toget kommer herefter til Hamburg 6,32 mod nu 7,10.

I modsat Retning kommer Tysklandsforbindelser-ne til København 6,48 som nu og 17,35 mod nu 17,24.

For at skaffe en bedre Formiddagsforbindelse til Strækningen gennemføres Toget København Af. 8,47 (fremtidig 8,44) til Nykøbing. An. 12,25. Toget Kø-benhavn Af. 10,05 (fremtidig 10,16) løber herefter kun til Næstved.

Toget fra København 15,45 senerelægges med Af-gang 16,11 og bliver herved et bedre Fortog for Hur-tigtoget, København Af. 17,56. Toget fra København 18,21, afsendes først fra Næstved 21,15 (nu 20,45) for at optage Forbindelsen fra Hurtigtoget fra Fyn over Slagelse-Næstved.

Toget fra Næstved Kl. 22,15 afsendes først Kl. 22,50 til Nykøbing F. som Eftertog for Eksprestoget fra København 21,00.

I Stedet for det nuværende personførende Gods- tog Nykøbing F. Af. 16,30 Næstved An. 19,36 ind- lægges paa Hverdage et Persontog Nykøbing F. 16,23 Næstved An. 17,48.

Der indlægges et nyt Søndagstog Vordingborg Af. 13,48 Nykøbing F. An. 14,38 i Forbindelse med Tog fra Næstved 13,09. I modsat Retning indlægges et Søndagstog Nykøbing F. Af. 16,25 Næstved An. 17,48.

Ligesom sidste Aar indlægges et særligt Week- end Tog paa Lørdage 18/6—13/8 med Af. København 15,38, An. Nykøbing F. 19,18.

I modsat Retning indlægges Toget Søndage 19/6—14/8 Nykøbing F. Af. 21,58 København An. 0,50.

København—Kalundborg—Aarhus.

Ligesom sidste Sommer indlægges i Tiden 18/6—14/8 en særlig Forbindelse med Afgang Kø- benhavn 16,17, Ankomst Aarhus 22,09 henholdsvis Afgang Aarhus 18,10, Ankomst København 0,15.

I Aarhus faas Forbindelse til Nord med Lyn- togene »Nordjyden« og »Midtjyden«. I modsat Ret- ning er der Forbindelse fra Lyntog »Østjyden«.

Kalundborg—Slagelse.

Toget fra Slagelse 22,35 senerelægges paa Hver- dage med Afgang 22,49, hvorved der faas Forbindelse med Lyntogene »Kronjyden« og »Vesterhavet«.

Ringsted—Næstved.

Søndagstoget fra Ringsted 0,20 senerelægges i samme Plan som paa Hverdage, Ringsted Af. 0,46, saaledes at der daglig bliver Forbindelse i Ringsted med Eksprestoget fra København 23,40.

København—Korsør—Fredericia.

Til Assistance for Lyntogene »Midtjyden« og »Nordjyden« indlægges paa Lørdage og Søndage et særligt Lyntog Fredericia Af. 9,22 København An. 13,27 henholdsvis København Af. 17,10 Fredericia An. 21,13.

Eksprestoget fra København 14,40 dubleres paa Lørdage 11/6—10/9 med Afgang København 14,45. Dette Tog videreføres som F-Tog til Aarhus An. 21,30.

I modsat Retning løber paa Søndage 3/7—31/7 et F-Tog fra Aarhus 8,34 til Nyborg, hvor der faas Forhindelse med Hurtigtog til København, An. 15,56. Endvidere løber paa Søndage 3/7—14/8 et F-Tog fra Fredericia 20,15 med An. København 1,27.

Lyntogene mod København, der hidtil er ført i langsommere Planer over Sjælland om Aftenen paa Søn- og Helligdage, fremskyndes saaledes:

»Østjyden«	København An.	23,12	mod nu	23,27
»Englænderen«	—	» 23,12	»	» 23,27
»Kronjyden«	—	» 23,55	»	» 0,09
»Vesterhavet«	—	» 23,55	»	» 0,14.

Toget fra København 8,20 videreføres som sæd- vanlig i Sommerperioden som Hurtigtog til Randers,

men kun i Tiden 18/6—15/8. I modsat Retning ind- lægges Hurtigtog i samme Tidsrum med Af. Randers 10,35, An. København 18,59.

Paa Fyn indlægges et nyt Motortog paa Hverdage Odense Af. 21,35 Fredericia An. 23,17 til Deling af det lange Mellemrum mellem Togene om Aftenen.

Persontoget fra Fredericia 21,20 faar Forbindelse med nyt Hurtigtog fra Aarhus 19,08 og dermed For- bindelse med »Kronjyden«.

Padborg—Fredericia.

Rejsende fra Haderslev- og Aabenraabanen, fra Strækningen Vojens-Bolderslev samt fra Sidebanerne i Tinglev, der ønsker at rejse i Sovevogn til Køben- havn, kan uden Ekstrabetaling benytte det sene Af- tentog til Padborg og der skifte til Sovevogn.

Fredericia—Frederikshavn.

Der indlægges et nyt Motortog paa Søn- og Hel- ligdage Fredericia Af. 21,52 Aarhus An. 23,45, kun standsende ved Bystationerne. I Aarhus faas For- bindelse til Tog 989, der paa Søn- og Helligdage først afsendes 23,50 mod nu 23,34.

Endvidere indlægges paa Søn- og Helligdage et nyt hurtigt Persontog Aarhus Af. 5,22, Aalborg An. 8,08, kun standsende i Randers og Hobro. Toget giver en hurtig Udrejsemulighed til Nordjylland. I Aal- borg faas Forbindelse med F-Tog til Skagen i Tiden 26/6—7/8, Aalborg Af. 8,35 Skagen An. 11,15.

Som Eftertog for »Kronjyden« indlægges dagligt et nyt Motor-Ultog fra Aarhus 19,08 til Fredericia 21,05. Dette Tog faar Forbindelse til Sønderjylland og til Fyn samt til og fra Midtbanen. Rejsende fra »Kronjyden« til Strækningen Syd for Aarhus samt til Fyn faar herved en hurtigere Befordring end med det nuværende standsende Tog.

Et nuløbende ikke personførende Tog omdannes paa Søn- og Helligdage til et hurtigt Persontog Aal- borg Af. 19,01 Randers An. 20,49. I Randers faas Forbindelse til et nyt Søndagstog til Aarhus, An. 22,10. Ved sidstnævnte Tog skabes navnlig en god Forbindelse fra Nordvestbanen.

Af Hensyn til Lokaltrafikken i Vendsyssel er der givet Hurtigtogene fra Hjørring 11,32 henholdsvis 20,09 Standsning ved Mellemstationerne mellem Hjørring og Frederikshavn. I modsat Retning har Hurtigtoget fra Frederikshavn 8,02 faaet Standsning ogsaa i Sindal og Vraa.

Endvidere er der paa Hverdage indlagt et blan- det Tog fra Frederikshavn 22,20, An. Hjørring 23,39.

Derimod er Toget Frederikshavn Af. 5,47 Hjør- ring An. 6,33 inddraget paa Grund af for ringe Benyttelse.

Toget fra Aalborg 9,12 til Frederikshavn, An. 13,00, der nu har et Ophold i Hjørring paa 65 Min., omlægges med Afgang Aalborg 8,55, An. Frederiks- havn 11,47, idet det er muligt at videreføre Toget fra Hjørring uden det lange Ophold, efter at man har givet Hurtigtoget fra Hjørring 11,32 Standsning ved Mellemstationerne mellem Hjørring og Frederiks- havn.

Motor-Eksprestoget »Nordpilen«, Frederikshavn Af. 11,27, var sidste Sommer hyppigt overbelastet.

Man gør derfor opmærksom paa, at lokale rejsende over Strækningen Frederikshavn—Aarhus vel kan benytte Toget uden Pladsbillet, naar Pladsforholdene tillader det, men at saadan Befordring kun i begrænset Grad kan paaregnes paa store Trafikdage i Tiden 25. Juni til 15. August.

Fredericia—Esbjerg—Struer—Langaa.

Der er foretaget en større Adskillelse af Person- og Godsbefordringen, hvorved er tilvejebragt en hurtigere Gennemførelse af forskellige Persontog.

Der indlægges et nyt hurtigt Motortog fra Esbjerg 6,42 til Struer, An. 9,45, med Standsning ved Mellemstationerne. Toget faar i Skern Forbindelse til nyt hurtigt Motortog til Aarhus, An. 10,52. I Skern faas endvidere Forbindelse med Tog fra Herning, Af. 7,15. I Holstebro faas Forbindelse med Tog til Herning og i Struer med Tog til Thisted samt til Langaa.

I modsat Retning indlægges et nyt hurtigt Motortog fra Struer 6,30 til Esbjerg, An. 9,25. Dette faar i Skern samme Forbindelse som forannævnte Motortog fra Esbjerg.

Nathurtigtoget fra Fredericia, der nu ankommer til Struer 6,02, fremskyndes med Ankomst 5,54, hvorved opnaas Forbindelse med Lyntog »Midtjyden« til Langaa.

Persontoget fra Esbjerg 16,44 senerelægges med Afgang 17,00, og Strækningen Nord for Esbjerg faar saaledes Forbindelse med Lyntog »Engländeren« fra København, Esbjerg An. 16,55.

Det nuværende langsomme Damptog fra Esbjerg 20,30 til Ringkøbing, An. 23,10, erstattes af et hurtigt Motortog, der gennemføres til Struer, Esbjerg Af. 20,08 — Struer An. 23,17.

Tog, der kommer østfra til Esbjerg 21,41, videreføres til Varde, An. 22,22.

Det nuværende langsomme Damptog fra Struer 13,05 til Esbjerg, An. 18,07, erstattes af et hurtigt Motortog, Struer Af. 14,05 — Esbjerg An. 16,59. I Struer opnaas Forbindelse fra Langaa og i Skern til og fra Midtbanen.

Lyntog »Vesterhavet« er ogsaa i Retningen til København givet Standsning i Ølgod.

Det nuværende blandede Tog fra Struer 15,20 til Esbjerg, An. 21,56, erstattes af et hurtigtkørende Persontog fra Struer 18,06 til Esbjerg, An. 22,03. Toget faar direkte Forbindelse fra Strækningen Langaa—Struer samt fra Thy. Til Gengæld bortfalder Toget fra Struer Kl. 18,20 til Ringkøbing.

Det blandede Tog fra Ringkøbing 5,13 til Struer bortfalder paa Grund af for ringe Benyttelse.

Fra 18. Juni til 15. August indlægges et F-Tog fra Viborg 10,16 til Langaa med Forbindelse til København, An. 18,59.

Der indlægges et nyt Motortog fra Viborg 11,30 til Langaa, hvor der faas Forbindelse til Persontog til Aarhus, hvilket atter har Forbindelse til »Nordpilen« i sydgaende Retning. Endvidere opnaas i Langaa Forbindelse til Randers og derfra til det nordgaende Lyntog »Kronjyden«.

Fra Struer indlægges et nyt Motortog Af. 16,28

til Skive, med Forbindelse til Salling og til Tog mod Øst, Af. Skive 17,27.

Der indlægges et nyt Søndagstog fra Struer 22,08 til Viborg An. 24,00. Toget faar Forbindelse fra Thybanen og til Sallingbanen.

Ved Fremskyndelsen af Nat-Eksprestoget fra Syd til Langaa kan nuværende Tog 327 tidligerelægges fra Langaa, Af. 5,25. Toget fremskyndes og opnaar derved i Struer Forbindelse med Tog fra Struer 8,21 til Esbjerg.

Det nuværende Motortog 361 Langaa Af. 11,23, der har Forbindelse fra Eksprestoget fra Nord, videreføres fra Skive til Struer med Forbindelse til det foran nævnte hurtige Motortog Struer Af. 14,05.

Ved Fremskyndelsen af Dag-Eksprestoget fra København kan Tog 383 tidligerelægges fra Langaa med Af. 17,24 og Ankomst Struer 19,48 mod nu 20,16.

Aarhus—Skanderborg—Skern.

Der indlægges et nyt Motortog fra Herning 7,15 til Skern, An. 8,05, hvor der faas Forbindelse til de nye Tog paa Vestkysten.

Motortoget fra Aarhus 9,05 afsendes først 9,20 og fremskyndes 21 Min. til Skern.

Toget fra Aarhus 14,30 afsendes først 14,40. Det fremføres af en hurtig Motorvogn og fremskyndes 20 Min. til Skern.

Toget fra Herning 17,45 senerelægges med Af. 18,49, An. Skern 20,22, med Forbindelse til Esbjerg.

Toget fra Aarhus 17,15 fremskyndes 35 Min. til Herning.

Toget fra Aarhus 21,02 fremføres af hurtig Motorvogn til Skern.

Der indlægges et nyt hurtigt Motortog fra Skern 8,13 til Aarhus, An. 10,52, med Forbindelse i Skern fra de nye Tog paa Vestkysten. I Aarhus opnaas Forbindelse til Nord, Aarhus Af. 10,57.

Toget fra Skern 9,42 inddrages til Herning. I Stedet for indlægges et Motortog fra Skern 10,48 med Forbindelse til Tog fra Herning 11,55, der fremskyndes med Ank. Skanderborg 13,38. I Skern opnaas Forbindelse fra Strækningen Nord for Skern og i Skanderborg opnaas Forbindelse til Persontog til Syd.

Toget vestfra til Skanderborg, An. 15,59, fremskyndes med An. 15,48 og videreføres til Aarhus, An. 16,42.

Toget fra Skern 18,28 fremskyndes 24 Min. til Skanderborg.

Toget fra Skern 21,16 fremføres af hurtig Motorvogn. Det afsendes fra Skern 21,30 og bliver gennemkørende fra Skanderborg til Aarhus, An. 0,38. Der opnaas herved en Fremskyndelse af Toget paa 52 Min.

Sallingbanen.

Strækningens Maksimalhastighed forhøjes fra 45 til 70 km i Timen. Søndagstoget fra Skive 11,32 tidligerelægges med Af. Skive 11,10 og fremskyndes med An. Nykøbing 12,17 mod nu 13,17.

Toget fra Skive 14,55 afsendes 15,07 og faar derved Forbindelse fra Struer.

Toget fra Skive 19,33 afsendes 19,10 som Følge af Tidligerelægning af Toget fra Langaa, der har Forbindelse med Morgeneksprestoget fra København. Ankomst Nykøbing bliver 20,17 mod nu 21,17.

Søndagstoget fra Skive 23,08 faar Forbindelse med nyt Søndagstog fra Struer og Thybanen. Toget faar endvidere Færgeforbindelse med An. Nykøbing M. 0,17.

Søndagstoget fra Nykøbing 21,30 faar i Skive Forbindelse med nyt Søndagstog til Viborg.

Viborg—Løgstør.

Søndagstog fra Løgstør 22,10, der nu løber til Aalestrup, videreføres til Viborg med Ankomst 0,25.

DEN NYE KARPATERBANE I TSCHECKOSLOWAKIET

Forrige Aar blev den nye Jernbanelinie *Cervena Skala-Margecany* aabnet for offentlig Trafik. Det er Tschekkoslowakiets yngste Jernbane. Den er 93 km lang, har været under Arbejde i femten Aar og har kostet 256 Mill. Kc. eller 2,8 Kc. pr. km at bygge. Den forbinder gennem Karphaternes Dale de kendte Landsdele Bøhmen og Slowakiet med hinanden.

Banen hæver sig ca. 1000 m over Havet. Fra *Cervena-Skala* gaar den gennem idyllisk beliggende Vintersportspladser og passerer en 1240 m lang Serpentinetunnel, og derefter en Tunnel, der er 840 m lang, for saa at munde ud under Bjerget *Besnik*. Herfra falder Banen, og den rejsende føres til den verdenskendte Isgrotte ved *Dobsina*, som ligger 895 m over Havet. Paa det Sted snor Banen sig gennem skarpe Kurver i en skovbevokset Dal over talrige Viadukter for saa at forsvinde ind i en 326 m lang Tunnel. Kort efter at denne er forladt kommer der en ny, der er 372 m lang, hvorefter Banen løber forbi de forhenværende Coburg-Værker, som blev nedlagt i 1928. Den gennemskærer saa det saakaldte slovakiske Paradis, et Kalkstensplateau, som spaltes af vandførende Kløfter med mange Vandfald.

Midtpunktet paa Banen *Dobsina* var i Middelalderen en tysk Koloni, indtil den blev afbrændt af Tyrkerne. Endnu bruges det der i Byen, at ringe med Kirkeklokkerne Kl. 9 om Aftenen til Erindring om Tyrkernes Indmarch i Byen, og Kl. 3 om Natten for deres Udmarch fra Byen. *Dobsina* er iøvrigt kendt for sin Asbestindustri. Videre gaar Banen gennem Bjergland og Tunneler i Vildsvine- og Bjernejagt-omraader. Den største industrielle Virksomhed, der faar Gavn af Banen, er sikkert Bjergværkerne *Zakarovce* og *Marianska Huto*, hvor der indvindes Tusinder Tons Jernerts om Aaret.

Banen er en enkeltsporet Hovedbane, der paa nogle Steder tillader en maksimal Kørehastighed af 80 km/T. Togene passerer paa den 93 km lange Strækning 281 Broer og 9 Tunneler, hvoraf de sidstnævnte har en samlet Længde af 3,8 km. Jernbaneskinneerne er 15 m lange paa den aabne Bane og 25

m lange i Tunnelerne. Som nævnt naar Banen op til en Højde af 1000 m over Havet, d. v. s. til samme Højde som den bekendte Semmering-Bane i Østrig.

Traveller.

FRA DET 3. RIGE

Brød med Oliesmag.

Som en Illustration til, hvor alvorlig Fedtmangelen er i Tyskland, bringer I. T. F. følgende Meddelelse fra *Frankfurter-Zeitung* for den 25. Marts, Nr. 15354:

»Fortæring af større Mængder Mineralolie kan forårsage Diarré, Opkastning og Kolikanfald. Saa-danne Olier er mineralholdige og bør derfor ikke anvendes ved Fremstilling af Levnedsmidler. Til Trods herfor anvendes der alligevel til Bagning og Indfedtning af Bageforme m. v. forskellige Mineralolieprodukter, som sælges under alle mulige Fantasinavne. Officielle Advarsler er hidtil forblevet uden Resultat.

Arbejdslønninger i Tyskland.

Paa Grundlag af officielle tyske Statistikker har I. T. F. opstillet en Sammenligning mellem Aaret 1929 — det sidste gunstige Aar inden den verdensomfattende økonomisk Krise indtraadte — og Aaret 1937.

I 1929 præsteredes der i den tyske Industri 14,6 Milliarder Arbejdstimer, i 1937 var Tallet 16,2 Milliarder; det er altsaa en Stigning i Antallet af præsterede Arbejdstimer paa over 1½ Milliard. Man skulde herefter formene, at denne Merbeskæftigelse ogsaa havde givet flere Penge i de tyske Arbejderes Lommer, men Tilfældet er dog det modsatte. I 1929 udbetalte den tyske Industri 17,4 Milliarder Rm. i Lønninger, i 1937 udbetaltes kun 12,1 Milliard.

Som det fremgaar heraf, skulde Antallet af præsterede Arbejdstimer være steget med 1 pCt., medens de udbetalte Lønninger er gaaet ned med 5 pCt. Det er givet, at dette maa have forringet de tyske Arbejderes Leveforhold.

MAKSIMALHASTIGHEDER FOR BANERNES TIDLIGSTE LOKOMOTIVER

Ingeniør *Steffensen* i Post- og Telegrafvæsenet beskæftiger sig med Udarbejdelse af en detaljeret Fortegnelse over de danske Statsbaners Lokomotiver gennem Tiderne. Han mangler imidlertid en Del Oplysninger fra Banernes første Tid og har forespurgt, om vi kunde være ham behjælpelig med evt. Fremskaffelse af det manglende Materiale.

Da det jo maa siges at være af historisk Betydning, at der fandtes et detaljeret Værk som ovenfor nævnt, er vi for vort Vedkommende gerne den paagældende Ingeniør behjælpelig, og da det jo kunde tænkes, at enkelte af vore ældre Medlemmer ligger inde med nogle af de Oplysninger, som savnes, optrykker vi her en Fortegnelse over, hvad det er, Ingeniøren ønsker oplyst:

Det drejer sig om den maksimalt tilladte Hastighed for enkelte af de ældre Lokomotivtyper, nemlig følgende:

De sjællandske Jernbaner.

- Nr. 1—5, Type 1A1 (som oprindeligt leveret)
 » 6—9, » 2A (Litra B)
 » 10—11, » 2A (Litra C)
 » 12—15, » 2A
 » 16 (senere Nr. 2), Type 2A (Litra C)
 » 61—63, Type 1A1 (Ombygninger af gl. Nr. 1, 3, 4).
 Tallet for de ovennævnte typer ønskes saavidt muligt opgivet for Aarene omkring 1872, for gl. Nr. 1—5 dog ved Leveringen i 1846/47.

Endvidere for Aarene omkring 1893 for følgende Typer:

- Nr. 215—19, Ltr. Gs
 » 220—37, » Es
 » 296—98, » Ls.

For Ltr. Ls yderligere Maksimalhastigheden efter Ombygningen til Tenderlokomotiver.

Statsbanerne i Jylland og Fyn:

- Nr. 1—3, Ltr. A
 » 4—20, » A
 » 1—4, » L
 » 50—58, » J
 » 61—64, » F (før Ombygningen til Tenderlokomotiver)
 » 65—68, » C
 » 69—76, » K.

Alle de ovennævnte ønskes for Termin ca. 1879 undtagen Nr. 50—58, der ønskes for omkring 1893. Omkring dette Aar ønskes yderligere Maksimalhastigheden for:

- Nr. 84—91, Ltr. L
 » 110—119,
 » 92—96, » D (inden Ombygningen til Tenderlokomotiver)
 » 103—105, » P
 » 120—128,

For Termin ca. 1918 endelig Nr. 66—67, Ltr. L (Ombygninger af Nr. 111 og 117, Ltr. L).

Hvis nogle af vore Kammerater ligger inde med en eller flere Oplysninger vedrørende det her omhandlede, bedes disse enten indsendt til Kontoret eller direkte til Ingeniør Steffensen, Ehlersvej 8, Hellerup.



FERIEHJEMMET

Som meddelt i sidste Nr. af D. L. T., aabner Feriehjemmet Onsdag d. 25. Maj. Efter en lang, kold Periode staar vi klar til at modtage vore Gæster paa sædvanlig god Maade.

Udvalget skal som i tidligere Aar henlede Opmærksomheden paa den forestaaende Pinse. Vore Medlemmer vil med Berettigelse kunne sige: Det er godt nok, vi gøres

opmærksom herpaa; men desværre er det meget faa af os, som paa Grund af manglende Tjenestefrihed kan tillade os et Pinsebesøg. Udvalget er naturligvis indforstaaet hermed; men saa er der Venner og Bekendte, som skal paa Week-end, saadanne skal ogsaa være velkomne paa Feriehjemmet.

Opholdet er som sædvanlig billigt, og trods betydelige Prisstigninger paa Vareindkøbene vil Pensionspriserne være de samme som i forrige Sæson.

Til Vejledning anføres Prislister.

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

Vore Gæster vil atter genfinde Frk. Petersen som Økonoma, der som før vil yde sit bedste for at gøre Opholdet saa godt som vel muligt.

Der er for den kommende Sæson antaget ny Vognmand til Transport af vore Gæster, man bedes bemærke sig hans Navn, der er Ejler Jensen. Udover den faste Transport for Feriehjemmet paatager Hr. Jensen sig Selskabsture til rimelige Priser, hvorom nærmere Aftale med ham maa træffes.

Husk, at Bestilling om Ophold paa Hjemmet altid maa ske *skriftligt* 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 Ankomsttiden til Kalundborg med Tog eller Skib.

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

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

G. O. F. Lund, Formand.

JUBILÆUM

Lokomotivfører *M. P. Jensen*, Næstved, kan den 9. Maj fejre sit 40 Aars Jubilæum. Afdelingen ønsker hjertelig til Lykke.

J. K.

TAKSIGELSER

Underskrevne finske Lokomotivførere, som har opholdt sig i Danmark paa en Studie- og Stipendierejse, og som har besøgt forskellige Depoter, Hgl., Gb., Es. og Str., ønsker, forinden vi afrejser fra Danmark at bringe en hjertelig Tak til de Lokomotivmænd, vi har truffet paa vor Færden her i Landet, og som alle har været os behjælpelige til Opnaaelse af det bedst mulige Resultat af vor Rejse.

Onni Paukkunen.

Heikki Jokinen.

For venlige Hilsener i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum 18. April d. A. takker

L. M. Schmidt.

Min hjerteligste Tak for Opmærksomheden ved mit 40 Aars Jubilæum.

J. Schwalm, Lokomotivfører,
Sønderborg.

Hjertelig Tak til Lokomotivførerne i 1. Distrikt for Opmærksomhed ved min Moders Begravelse.

C. Jensen, Lokomotivfører,
Roskilde.

BIBLIOTEKERNE

Det sjælland-falsterske Bibliotek.

Ved det nu afsluttede Valg blev de afgaaede Bestyrelsesmedlemmer Trafikassistent *A. A. Petersen* og Jernbanepakmester *S. Fogsgaard Nielsen* genvalgt med henholdsvis 192 og 171 Stemmer.

Herefter fik Overassistent *S. C. F. C. Mortensen* 121 Stemmer.

Det nye Katalog er nu blevet udsendt til samtlige Medlemmer. Skulde noget Medlem (navnlig blandt Pensionisterne, hvis Adresse ikke alle er Biblioteket bekendt) ikke have modtaget Kataloget, vil det straks blive afsendt efter Henvendelse til Biblioteket, Københavns Hovedbanegaard.

Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Paa Generalforsamlingen i Juni d. A. vil være at foretage Valg til Bestyrelsen og af Revisor.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer er: Maskinarbejder *C. Eshensen*, Overportør *J. K. F. Jensen* og Overassistent *M. P. Palsberg*.

Den afgaaende Revisor er Overassistent *A. H. Dahl-Jensen*.

Forslag til ovennævnte Valg skal i Henhold til Statutternes § 4 indsendes til Bibliotekets Bestyrelse inden d. 15. Maj og skal være forsynet med Forslagsstillernes Underskrift.

Bestyrelsen.



Lønnedskeringsforsøgene i Amerika.

I sidste Nr. af Bladet meddelte vi, at de amerikanske Baneselskaber tilrettelagde Lønnedsættelser paa omkring 10 pCt. Det oplystes samtidig, at Organisationerne afgjort vilde modsætte sig en saadan Nedsættelse.

I. T. F. meddeler nu, at der sidst i Marts Maaned har været afholdt et Møde, hvor 140 Jernbaneselskaber af Klasse I var repræsenteret. Man kom der til det Resultat, at det var bedst ikke foreløbig at arbejde videre med Lønnedsættelsesproblemet, men først afvente Resultatet af andre Forholdsregler, som skulde hjælpe Banerne ud af Krisen. Der er nedsat et Udvalg til at træde i Forbindelse med Jernbaneorganisationerne.

Det mexikanske Jernbaneforbund overtager Administrationen af Banerne.

I det mexikanske Parlament har Præsident Carnedas fremsat et Lovforslag, i Henhold til hvilket Jernbaneforbundet skal overtage Administrationen af de derværende Jernbaner.

I. T. F.

Lønforhøjelser for Banearbejderne i Sverige.

De langvarige Forhandlinger om Forhøjelse af de svenske Banearbejders Timelønninger er nu afsluttet. Der er indgaaet en ny Overenskomst, som gælder til 1. Januar 1940. De tidligere Lønninger, der efter de forskellige Stedtilægssatser laa med 77 Øre som Minimum og 130 som Maksimum, er forhøjet til at udgøre henholdsvis 86 Øre og 137 Øre.



Udnævnelse fra 1.—5.—38:

Lokomotivfyrbøder *C. Langemark*, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. if. Opslag til Motorfører II (Elektrofører), Eng-have (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspiranter til Lokomotivfyrbødere:

- O. S. Nielsen*, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.
- A. J. N. Jensen*, Fredericia, i Nyborg.
- H. E. Lorentzen*, Aarhus H., i Frederikshavn.
- H. K. Petersen*, Esbjerg, i Esbjerg.
- N. P. L. Røgilds*, Aalborg, i Frederikshavn.
- H. M. Petersen*, Nyborg, i Nyborg.
- L. B. Gregersen*, Aarhus H., i Brande.
- P. K. Rosenkilde-Hansen*, Esbjerg, i Skern.
- H. Nielsen*, Fredericia, i Nyborg.
- A. Schmidt*, Struer, i Struer.
- V. H. Andersen*, Aalborg, i Herning.
- R. S. Nielsen*, Fredericia, i Padborg.
- L. K. Sørensen*, Esbjerg, i Brande.
- K. K. M. Jensen*, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.
- O. Jensen*, Fredericia, i Padborg.
- K. E. Petersen*, Kbhavns Godsbgd., i Struer.

Forflyttelse:

fra 1.—5.—38:

Lokomotivmester H. H. P. Christensen, Kalundborg, efter Ans. if. Opslag til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøderne

- J. T. Svaneborg, Gedser, efter Ans. til Slagelse.
- O. V. T. Larsen, Esbjerg, efter Ans. til Kbhavns Godsbgd.
- A. E. M. Petersen, Brande, efter Ans. til Kbhavns Godsbgd.
- B. Petersen, Frederikshavn, efter Ans. til Randers.
- G. O. Larsen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. til Brande.
- N. K. Rasmussen, Padborg, efter Ans. til Kbhavns Godsbgd.
- A. Østergaard, Struer, efter Ans. til Aalborg.
- E. Thomsen, Frederikshavn, efter Ans. til Aalborg.
- H. S. J. Busk, Aalborg, efter Ans. til Fredericia.
- F. F. Jensen, Brande, efter Ans. til Aalborg.
- E. B. Jensen, Lunderskov, efter Ans. til Fredericia.
- B. M. Stokkendal, Gedser, efter Ans. til Struer.
- E. H. D. Hansen, Padborg, efter Ans. til Lunderskov.

fra 15.—5.—38:

Lokomotivførerne:

- K. F. Petersen, Thisted, til Fredericia.
- T. A. Jensen, Thisted, til Herning.
- N. M. Frederiksen, Thisted, til Nyborg.
- J. M. Petersen, Oddesund Nord, til Brande.
- S. Mortensen, Thisted, efter Ans. til Struer.
- N. F. Nielsen, Lunderskov, efter Ans. til Nyborg.
- I. P. Danielsen, Brande, efter Ans. til Fredericia.
- C. C. Ø. Hansen, Aabenraa, efter Ans. til Fredericia.
- H. E. Petersen, Oddesund Nord (Depotforstander), efter Ans. til Fredericia med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfyrbøder P. B. Petersen, Thisted, til Hobro.

Afsked:

- Lokomotivfører T. Hansen (Troelstrup), Kbhavns Godsbgd., p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—38 (min. Afsk.).
- Lokomotivfører V. G. Jensen, Aalborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—38 (min. Afsk.).
- Lokomotivfører L. M. H. Loft, Brande, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—38 (min. Afsk.).
- Lokomotivfører P. Thomsen, Sønderborg H., p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—38.



Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — **Illustreret Bogkatalog sendes gratis.**

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

LEDIG



GUMMIVARER

Modersprøjter, Pessér'er. Bog om Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Ekspeditionsomkostninger.

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

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.
Købmagergade 43. København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.



Specialitet:
Fodtøj til vanskelige Fødder
samt
kunstige Lemmer og Bandager



Støt vore Annoncører

**Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15
København

Telef. 4015. Telef. 4015

Skotøjsmagasinet

„REEL“

har Skoen, der
passer Foden,
til Prisen, der
passer Pungen

Fineste Reparationsværksted
Kun 1. Kl.s Materiale anv.

Cyrl Nielsen

Rantzausegade 37
Telf. Nora 7037

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

Big Ben

Idealet af en Fyldepen . Faas i fem Farver.
30^o Aars Garanti . Vacuum Fylder med Blæk-
kontrol . Leveres paa Rate fra 3 Kr. pr Maaned
V. Schönemanns Boghandel

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekviperi. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

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

Drik
Helsingør Vin-Kompagni's
udsøgte Vine og Spirituosa
Telf. 929

Støt vore Annoncører!

FORLANG KAFFE

fra . M. BRUUN's Kafferi.
(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.

NYBORG KULIMPORT

& Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

P. MADSENS Sparekassen

Slagterforretning.

Nørrehus, Nørregade 34.

Telf. 403.

Telf. 403.

for

**NYBORG BY
OG OMEGN**

C. F. SCHALBURG

FORNEMME

VELLAGREDE

KVALITETER

***** Aktieselskab *****

Grundlagt 7. Juni 1817.

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,
Nørregade 25.

Alt i udskåret Læder og
Skomagerartikler til
billigste Priser.

Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden

Otto Trasbo

SNEDKERMESTER

NIELS JENSEN

Nørre Voldg. 64 Telf. 629

Ligkisteforretning og
Begravelseskontor

Gratis Kistedekoration

Gratis Kørsel til Kapel

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade

Telegrammer i alle Anledninger

Tell. 454

A. IVERSEN

Cai Rolsted

Nørregade 4

Stort Udvalg i

**CIGARER,
CIGARETTER OG
TOBAKKER**

LEDIG

GRAVSTEN

købes billigst fra

L. J. HANSEN

Stenhuggeri og mek. Sliberi

Frisengaardsvej

(bag gl. Kirkegaard) NYBORG

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

Køkkellovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

G. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksteje,
derfor billigste Priser.

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.

J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

Husk

Karl Rosenbecks

Bageri & Conditori.

Tlf. 180. Knudshovedvej. Tlf. 180.

Brødet bringes overalt i Byen.

Nyborg Dampvaskeri

Øster Voldgade

Nyborg

Karl Petersen

Glarimester

Møllemgade
Nyborg

Telef. 264

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