



NO 3

5. Februar 1939

39. Aargang

JERNBANEMÆNDENES TJENESTETIDSFORHOLD I DEN INTERNATIONALE STØBESKE

Alverdens Jernbanemænd vil i de kommende Maaneder rette deres Øjne og deres Opmærksomhed mod Genève — Folkeforbundets Hovedsæde. Det er dog ikke Forbundets politiske Afdeling — Folkeforbundsraadet —, som jo forøvrigt fornylig har afholdt Møde, der denne Gang vil fange vor Interesse. Det er Folkeforbundets anden Afdeling — Den internationale Arbejdsorganisation — der jo særligt skal tage sig af de Forhold, Arbejderne er interesserede i i deres daglige Gerning, som vil lægge Beslag paa vor fulde Opmærksomhed, idet Jernbanepersonalets Tjenestetidsforhold nu tages op til Drøftelse dér.

Noget af det første, det internationale Arbejdsbureau beskæftigede sig med straks efter dets Oprettelse, var Spørgsmaalet om Regulering af Arbejdstiden. Der vedtoges i saa Henseende Konventioner, hvori de forskellige Landes Regeringer opfordredes til at følge de Indstillinger, som var vedtaget paa Institutionens Aarsmøde — Den internationale Arbejdskonference. I første Omgang drejede det sig om Indførelse af 8 Timers Arbejdsdagen, men Forholdene har jo været i stærk Udvikling siden Verdenskrigens Afslutning; som Følge deraf har det intern. Arbejdsbureau og de aarlige Arbejdskonferencer i Genève næsten til Stadighed beskæftiget sig med Arbejdsforhold og Arbejdstidsspørgsmaal. Det har dog stadig været saaledes, at de forskellige Konventioner ikke direkte medtog Jernbanepersonalet, man har hele Tiden anført, at de for-

skellige Regler maatte »tillempe«, naar det drejede sig om Jernbanerne.

Som almindeligt bekendt har Diskussionen nu i nogle Aar drejet sig om Arbejdstidsnedsættelse. Arbejdsbureauet i Genève har foranstaltet indgaaende Undersøgelser desangaaende, og de i de senere Aar afholdte Arbejdskonferencer har alle haft dette Spørgsmaal paa Dagsordenen; saaledes ogsaa paa Konferencen i Juni 1938.

Spørgsmaalet drejede sig om en *generel* Nedsættelse af Arbejdstiden, og da maatte Jernbanepersonalet naturligvis tages med. Den Kommission, som var nedsat til Behandling af Arbejdstidsspørgsmaalet i det hele taget, kom imidlertid til det Resultat, at det ikke var muligt for 1938-Konferencen at faa gennem prøvet alle de Spørgsmaal, som vedrører Jernbanetransport, Flodtransport og Lufttransport. Kommissionen udtalte, at Regulering af Arbejdstiden inden for disse Transportgrene var et specielt Problem, der maatte løses paa særlig Maade, tilpasset netop efter Forholdene inden for disse forskellige Transportomraader.

Det foresloges derfor, at der *udelukkende* til Drøftelse af Jernbanepersonalets Tjenestetidsforhold og Mulighederne for en generel Arbejdstidsnedsættelse afholdtes en eller flere tekniske 3-Partskonferencer, d. v. s. Konferencer sammensat af Repræsentanter for de forskellige Landes Regeringer, Jernbaneadministrationer og Jernbanepersonaler.

Da denne Kommissions Indstilling kom til

Behandling i Arbejdskonferencens Plenarmøde, gav dette Tilslutning til det fremsatte Forslag, og det intern. Arbejdsbureau har nu sammenkaldt en saadan Konference til den 20. Marts d. A. Kommer man dér til et Resultat, kan det forventes, at Spørgsmaalet om Nedsættelse af Jernbanepersonalets Arbejdstider kommer paa Dagsordenen for selve Arbejdskonferencen 1939, hvor Chaufførernes Arbejdstidsforhold, som allerede har været Genstand for Drøftelser, paaregnes at ville komme til anden Behandling.

For overhovedet at faa disse 3-Partskonferencer i Stand, har det intern. Arbejdsbureau nu tilskrevet Regeringerne i alle de tilsluttede Lande og anmodet dem om at delegere saavel Regerings- som Jernbaneadministrations- og Jernbanepersonale-Repræsentanter til den her omtalte Konference, og da der vel ikke er nogen Tvivl om, at ogsaa Danmark vil lade sig repræsentere ved disse Drøftelser, er der til Ministeren rettet Henvendelse om, at den, der udsendes som Repræsentant for Jernbanepersonalets Interesser, vælges af Jernbanemændenes Rækker. Hvilken Beslutning Ministeriet vil tage i dette Spørgsmaal, er endnu ukendt, men naar Arbejdskonferencen i Fjor fandt, at Spørgsmaalet om Jernbanepersonalets Arbejdstidsforhold krævede *særlige* Undersøgelser, og burde være Genstand for Drøftelser i *særlige* Møder, finder vi det saare naturligt, at det da ogsaa bliver Jernbanemænd, som kommer til at repræsentere Jernbanepersonalets Anskuelser.

I hvert Fald er en international Drøftelse af Jernbanemændenes Tjenestetidsforhold nu sat paa Dagsordenen i Genève, og Verden forventes der med spændt Interesse paa, at der skal komme noget godt ud af disse Drøftelser.

Internationalt Transportarbejder Forbund, der nøje følger det intern. Arbejdsbureaus Virksomhed, vedtog, som allerede tidligere omtalt her i Bladet, paa den i Efteraaret i Luxemborg afholdte Kongres Nedsættelse af et Udvalg til Behandling af samme Spørgsmaal. Dette Udvalg, der bestaar af en Jernbanemand for hvert Land, og hvortil desuden Nordisk Lokomotivmands Forbund ogsaa har faaet Adgang til at vælge en Repræsentant, samles den 22. Februar og følgende Dage i Amsterdam (de skandinaviske Lande er i Udvalget repræsenteret ved Sekretær Chr. Vejre, Danmark, L.

Buland, Norge, A. Løfgren, Sverige, og vor Organisations Formand repræsenterende N. L. F.). Man vil her søge at lægge visse Retningslinier m. H. t. Tjenestetidsforholdene ved Jernbanerne. Det er herefter Tanken, at I. T. F. vil forelægge det internationale Arbejdsbureau de Krav, bemeldte Udvalg samles om, dog saaledes, at der indenfor I. T. F.'s Jernbanesektion muligvis vil blive afholdt en Konference omkring Midten af Marts, hvor et større Forum af Jernbanemænd skulde tage Stilling til det nysnævnte snævrere Udvalgs Indstilling. Det intern. Arbejdsbureaus Ledelse har naturligvis udarbejdet visse Retningslinier, som vil blive forelagt 3-Partskonferencen, og naar denne saa tillige bliver tilstillet Jernbanepersonalets internationale Organisations Synspunkter, maa det siges, at Konferencedeltagerne skulde have et fyldigt Materiale til Grundlag for deres Drøftelser.

I denne Forbindelse kan endvidere oplyses, at Nordisk Jernbanemand's Union afholder Sekretariatsmøde de første Dage i Februar, og ogsaa der staar Tjenestetidsspørgsmaalet paa Dagsordenen.

Som det fremgaar af den her givne Redegørelse, er vore Tjenestetidsforhold nu taget op til Drøftelse paa det bredest mulige Grundlag, og det er vel saare naturligt, at vi saavel som alle andre Jernbanemænd imødeser Resultatet med spændt Forventning.

E-MASKINERNE

Maskinchef Ove Muncks i sin Tid fremsatte Udtalelse om, at det sidste Damplokomotiv er bygget i Danmark, blev som bekendt klarert — i hvert Fald foreløbig — ved af de svenske Statsbaner at købe 11 store Persontoglokomotiver, der hos os fik Betegnelsen Litra E. De er ganske rigtigt ikke bygget i Danmark, thi saa var de sikkert blevet noget anderledes.

Maskinerne kan, naar de er i god Stand, præstere større Arbejdsomængde, end vi er vant til af andre danske Persontoglokomotiver, de kan fremføre ret store Persontog med en Hastighed, der gør det muligt at opnaa en rimelig hurtig Rejsetid; men Maskinernes medfødte gode Dampeevne blev under Ombygningen i Centralværkstedet svækket til Minimumsgrænsen. Det har Statsbanerne for Resten altid haft Tilbøjelighed til, vel sagtens

af økonomiske Hensyn. Besparelser her er dog vistnok af tvivlsom Værdi; eet er derimod ganske sikkert, nemlig at Lokomotivpersonalet maa betale Besparelsen med Ærgrelse og daarligt Humør, og hvem ved, om ikke ogsaa dette kan gores op i Penge. 2. Distrikt har dog for sit Vedkommende raadet Bod paa dette Forhold, saa Damppevnen ved de i dette Distrikt stationerede E-Maskiner nu atter maa siges at være tilfredsstillende; vel at mærke, naar de Forhold, der betinger god Damppevne, er til Stede. Vi tænker her særligt paa rene Kedelrør og gode Kul.

I visse Henseender er og bliver E-Maskinen ubekvem. F. Eks. er Ophold i Førerhuset ubehageligt varmt om Sommeren, navnlig er Straalevarmen fra Fyret stærkt generende. Det maa dog erkendes, at Generaldirektoratets Maskinafdeling har vist megen god Forstaaelse overfor vore Ønsker om Forandringer og Forbedringer i betjeningsmæssig Henseende.

Følgende Forandringer er tiltraadt, og er eller bliver gennemført efterhaanden, som Maskinerne indgaar i Værkstederne:

Fodtrin paa højre Side af Kedelens Bagplade.

Fjedrende Klapsæder i passende Højde til saavel Lokomotivfører som Lokomotivfyrbøder, og herunder Fodskammel i begge Sider.

Haandhjulet til Tenderbremsen udskiftet med paraplyformet do.

Bagskottet i venstre Side fores i sin nuværende Bredde helt op til Taget og forsynes med Glasrude.

Madskab indbygget i Tenderens Vandtank saa langt nede, at det altid er afkølet til Vandets Temperatur.

Tenderens Vandlemme bringes til at kunne betjenes fra Førerhuset.

Fodtrin til Entring af Tenderen fra Førerhuset.

Gelænder paa venstre Barrière.

Trykluftdreven Vinduesvisker, desværre kun paa højre Vindue.

Lem i venstre Barrière, hvorved Adgangen til de underliggende Dele lettes.

Fodtrinene ændret.

Sejl anbringes til at lukke øverste Del af Førerhusets Sideaabning.

Faste Luftaftræksklapper i Taget.

Det forreste af Førerhusets Sidevinduer ændret, saa det kan lukkes ned. Derimod har Generaldirektoratet modsat sig for Tiden, at gøre Sidevinduerne 100 mm større nedefter; dette er uheldigt baade med Henblik paa den foran omtalte stærke Varme paa Førerpladsen og under Hensynet til Udkiget ved Baglængskørsel (Rangering o. l.) saavel som af Hensyn til Lokomotivførerens Bevægelsesfrihed ved Betjeningen af Maskinen. Men det lykkes forhaabentlig engang at overbevise vore højere Foresatte om, at ogsaa denne Ændring vil være et Gode.

Forsøg paa at anbringe anvendelig Røgbrænder er desværre ikke endnu lykkedes.

Endelig vil der paa 4 E-Maskiner blive paa-monteret elektrisk Lysanlæg, som skal være en Prøve, forinden man gaar over til almindelig Installation af elektrisk Lys paa Damplokomotiverne. Vi haaber, Prøven maa blive hurtigt afsluttet og give et godt Resultat; thi den nuværende Belysning paa Damplokomotiverne er saa elendig, at vi maa passe paa, ingen ser hvor slet den er, da det vil nedsætte D. S. B. i Naboernes Omdømme.

Film som Jernbane-Undervisningsmiddel.

Dansk Reklameforening havde den 26. Januar indbudt til en Films- og Foredragsaften, hvor Lederen af de tyske Rigsbaners Filmsafdeling, Hr. Müller-Hillebrand, talte om og viste Eksempler paa, hvorledes Filmen benyttes af Rigsbanerne baade ved Uddannelsen af Personalet, til videnskabelige Undersøgelser, til Propaganda for Banerne og til direkte Reklame.

Foredragsholderen betonedede, at naar de tyske Rigsbaner i sin Tid havde oprettet en Filmsafdeling, saa var det ikke Fremstilling af Propagandafilm — de saakaldte Kulturfilm — og Reklamefilm, som havde været afgørende, men derimod Hensynet til de to førstnævnte Ting: Den tjenstlige Uddannelse af Personalet og forskelligartede videnskabelige Undersøgelser, f. Eks. ved Materialeprøver e. l. Ved Filmbilleder kan der gives Instruktion i næsten alt: hvorledes Vognenes Fart under Rangering skal afpasses, af hvilke Dele et Lokomotiv eller en Motor bestaar, hvordan de samles, hvorledes de virker o. s. v. De i saa Henseende viste Billeder var interessante, og de vandt i Værdi derved, at de baade kunde vises i almindeligt Tempo og i langsom Gengivelse, saa Enkeltheder nøje kunde iagttages.

Vort Generaldirektorat burde sikkert vise denne Undervisningsform sin Interesse. En i et bestemt Ud-

dannelsesøjemed optaget Film kan jo ikke alene vises paa Jernbaneskolen, men den kan benyttes ved Instruktionsforedrag Landet over. Vi har som bekendt gennem flere Aar slaaet til Lyd for, at Personalet ved regelmæssigt tilbagevendende tjenstlige Foredrag blev holdt a jour med Udviklingen, Moderniseringen m. v. indenfor hver deres specielle Omraade; maaske bør Filmen tages med i Benyttelse hertil.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

En afsluttende Bemærkning til Hr. H. P. Hansen.

Som Afslutning paa Debatten med Hr. H. P. Hansen vil jeg gerne udtrykke min Glæde over Hansens sidste Indlæg, der bærer Vidnesbyrd om, at Hansen nu er klar over, at hans Skriverseri ikke hjælper de omtalte uretfærdigt behandlede Lokomotivførere noget, saa han nu vil forsøge gennem Organisationens, og det er helt rigtig; Hr. Hansen skal blot ikke hervende sig til mig, men til sin Afdelingsformand, der vil han sikkert faa at vide, hvad der kan gøres ved den Sag, og hvad der eventuelt er gjort.

Alt det andet, Hansen skriver om min Ringhed, har jo ingen almen Interesse. Hans Samtale med de Par kloge Kolleger eller hans Appel til de mange Lokomotivmænd, der har lukreret af hans store Begavelse, er jo kun et Udslag af en vis famlende Uselvstændighed hos Hansen, som maaske ikke rigtig staar i Forhold til det Mandfolk, der har sin egen Mening og er rede til at forsvare den.

Jeg synes nu, det kniber lidt med Forsvaret, men det ser jeg paa med Forstaaelse.

Jeg er rørt over Hansens Interesse for min Sundhedstilstand; jeg kender ikke de af ham nævnte Sygdomme; men hvis det, H. P. Hansen har skrevet i Nationaltidende og Lokomotiv Tidende, er til Gavn for det samlede Lokomotivpersonale, saa tror jeg selv, der er noget i Vejen med mig, og det er muligt, at Hansen har stillet den rigtige Diagnose.

Hermed vil jeg slutte denne Debat med Hr. H. P. Hansen og takke for venlig Overbærenhed med mine begrænsede Evner, og jeg vil gerne udtrykke min Beundring for Hr. Hansens journalistiske Dygtighed, dette gælder saavel Dansk som Fremmedord og hensynsfuld Skrivemaade.

Fredericia, i Januar.

Th. Jensen.

Motorfører-Mødet i Fredericia den 16. December 1938.

I sin Artikel i Bladet for den 5. Januar 1939 indleder Motorfører P. Jensen sine Nytaarsbetragtninger med at konstatere, at der trods det rolige Arbejdsaar 1938, alligevel har været Tilløb til Utilfredshed fra en Kategoris Side. Nu kunde man vel nok med Billighed have ventet, at P. Jensen som

Motorførernes Repræsentant i Hovedbestyrelsen (det skulde han i hvert Fald være) havde begyndt med at definere, hvori Motorførernes Utilfredshed bestaar, og hvilke Ønsker Motorførerne venter løst i det nye Aar; men som sædvanligt gaar P. Jensen langt uden om det og forsøger i Stedet for at spille Motorførerne ud imod de øvrige Kategorier indenfor Organisationens, ved at fremhæve os som Lovbrydere ved Afholdelse af Mødet i Fredericia den 16. December 1938.

Da Afdelingens Bestyrelse bl. a. ogsaa var Deltager i bemeldte Møde, heder jeg Redaktionen give mig Lejlighed til gennem Bladet at fremkomme med et Par Bemærkninger. For den uindviede Læser kunde det se ud, som om Motorførerne Landet over — som en Tyv om Natten og bag Hovedbestyrelsens Ryg — havde faaet et saadant Møde i Stand. Forholdet er imidlertid det, at Foreningens Formand Soph. Jensen var inviteret til Mødet og fra første Færd var informeret om, hvad det gik ud paa, og der lød fra den Kant ikke nogen Udtalelse om, at en saadan Form for Møde var ulovlig; endvidere var P. Jensen gennem Afdelingsmødet den 29. November 1938 underrettet. P. Jensens Udtalelse paa bemeldte Møde lød da ogsaa paa, at Fredericia Mødet var lovligt, naar Foreningens Formand blev inviteret til Mødet, Konklusionen af P. Jensens Artikel er den, at han nu selv er i Tvivl, om Mødets Afholdelse var lovligt eller ikke. Hans forandrede Mening er derfor i saa Henseende Motorførerne ret ligegyldig; det havde efter vor Mening været mere korrekt, om du som Medlem af Hgl. Motorførerafdeling havde deltaget i Mødet og saa der havde fremført dine Meninger, i Stedet for gennem Lokomotiv Tidende at fare i Benene paa dine Kolleger. Motorførerne har ikke og vil ikke foretage noget illegalt; men vi vil som andre Mennesker have Lov til at samles for at diskutere fælles Interesser, naar alvorlige Ting staar paa Dagsordenen, og det gør der bl. a. nu. Motorførerne vil ikke lade sig skræmme med Slag ud i Luften; det, Motorførerne vil, er en retfærdig Bedømmelse af vor Gerning saavel økonomisk som tjenstlig til Gavn og Nytte for hele Lokomotivmandstanden; brug din Pen og Kræfter til at virke for det, saa gør du ikke alene din Pligt overfor Motorførerne; men samtidig over for alle Foreningens Medlemmer.

Saaledes vedtaget paa Bestyrelsesmødet den 12. Januar 1939.

K. H. Gjortsvang,
p. t. Form. f. Hgl. Motorf. Afd.

Som allerede tidligere meddelt, deles P. Jensens Opfattelse af det omhandlede Møde i Fa. af mange. Hvad angaar Organisationens Formand, som ogsaa omtalt i foranstaaende Artikel, skal vi pege paa, at han paa et Møde, hvor K. H. G. var til Stede, tilstrækkeligt tydeligt har tilkendegivet, at selv om hans Tid havde tilladt det, *vilde* han ikke deltage i Møder af den Karakter som Fa. Mødet. Dette burde da vække Motorførerne til Eftertanke.

Red.

Juleaften uden Mad.

I Dansk Lokomotiv Tidende for 5. Januar retter en af Mandskabet en Tak til Generaldirektøren, og af Artiklen faar man nærmest det Indtryk, at »Generalen« er som en lille Far for os. I den Anledning kunde jeg tænke mig at henstille til Generalen, at han ikke alene i Radioen og i Ordre, men ogsaa i Praksis giver Udtryk for, at han tænker paa os. Næmlig ved at sørge for at Jernhanerestauratørerne holder aaben hele Juleaften, saa de af *Mandskabet*, som maa fejre Juleaften udenfor Hjemmet — mange uden at have Mad med — kunde købe Mad og Kaffe paa den Station, hvor de grundet paa Forholdene tvinges til at holde Juleaften.

Juleaften skulde jeg efter Planen fejre Jul hjemme fra Kl. 17,00, men i Stedet for havnede jeg i Nykøbing Falster Kl. 20,00. Naa, det var jeg ikke ene om, 15 andre af det kørende Personale fik samme Skæbne: vi trøstede os med, at vi kunde faa en Bid Brød og en Dram ovre hos Restauratøren, men han havde allerede lukket Klokken 18,00.

Det skal ingen Hemmelighed være, at vi brokkede os lidt rigeligt, efterhaanden som vi opdagede det, men vi maatte rejse hjem Juleaften med slunkne Maver.

J. Knudsen.
Lkf., Næstved.

Hvorfor glemmes Lokomotivpersonalet?

I sidste Nummer af Bladet fandtes en Artikel, hvori en Tillidsmand pegede paa, at 1. Distrikt synes at have glemt en Lokomotivfyrbøder, da der skulde uddeles Dusør for en bestemt tjenstlig Tildragelse. Dette Indlæg har foranlediget mig til at fremkomme med nedenstaaende Oplysning om, at der er andre end Distriktet, som har Tilbøjelighed til at glemme: det samme gælder ogsaa Stationerne, altsaa naar det drejer sig om Dusører eller Fordeling af saadanne; naar der er Tale om Tjeneste eller om at skælde ud, saa ved man nok, hvor Lokomotivmændene er.

Jeg vil gerne her berette om en i og for sig lille Tildragelse, som er karakteristisk derved, at »Overordnede« paa en Station synes at mene, at de kan lade haant baade om det i Ordre A foreskrevne og om en Henstilling fra Distriktet.

Det bekendte Frugtfirma Kirkebye modtager Aaret rundt et meget stort Antal Vogne med Frugt. Disse kommer næsten allesammen over Warnemünde—Gedser, hvoraf følger, at de paa Gedser Station skal være Genstand for forskellige Rangerbevægelser, inden deres endelige Placering i forskellige Tog er i Orden. Firmaet maa være tilfreds med den Maade, hvorpaa Arbejdet med deres Vogne afvikles, og det har ønsket at vise Personalet en lille Opmærksomhed derfor.

Til Julen 1937 ankom der til Gedser Station ca. 400 kg Frugt til Fordeling blandt Personalet, og da

der jo i Ordre A er fastsat en Bestemmelse om, at Distriktet skal underrettes om saadanne Opmærksomheder og foranledige dem fordelt, gik Lokomotivmændene naturligvis ud fra, at man i Administrationen var velbekendt med, at der ved de forskellige Rangerbevægelser ogsaa var beskæftiget Lokomotivpersonale, og at dette Personale derfor som en naturlig Ting vilde komme i Betragtning ved Fordelingen. Men denne Opfattelse viste sig at være forkert. De mange Kilo Frugt blev fordelt mellem Stationens Kontorpersonale, Rangerformanden og Overportørerne af I Grad. Dette var der adskillig Utilfredshed med, ogsaa af andre end Lokomotivmændene, og da Sagen blev berørt overfor Distriktet, viste det sig, at man ikke dør havde haft noget med Fordelingen at gøre. Distriktet var enig i, at Fordelingen burde foregaa paa en bedre, d. v. s. mere ligelig Maade, og underrettede Stationen herom.

Imidlertid ankom der sidste Jul ligeledes omkring 400 kg Frugt til Gedser Station, og til stor Forbavselse for adskillige blev Fordelingen foretaget akkurat som i 1937. Stationen har igen sat sig ud over, baade hvad der er foreskrevet, og hvad Distriktet udtalte m. H. t. den daarlige Fordeling af Frugtfirmaets Opmærksomhed overfor Personalet i 1937.

Jeg skal indrømme, at denne Sag ikke er af den Slags, der slaas store Brød op om, for vore Kammeraters Vedkommende drejer det sig jo kun om dem, der er beskæftiget ved Rangeringen, men der er ikke desto mindre noget vist ærgerligt i at se, at naar det drejer sig om at faa Arbejdet fremskyndet, det være sig ved Rangeringen eller Togene paa Strækningen, saa ved Stationerne nøje, at der er noget, som hedder Lokomotivpersonale; men naar saa en tilfreds Kunde ønsker at vise Personalet en Opmærksomhed, saa aner de samme Stationer intet som helst om Lokomotivmændenes Eksistens.

Obs.

Det af den ærede Indsender omtalte Forhold er ikke nogen Sjældenhed, men maa tværtimod betegnes som den almindelige i saadanne Tilfælde anvendte Fremgangsmaade — mærkværdigt nok.

Det er vel ikke mere saa forfærdelig mange af Statsbanernes Kunder, som finder sig foranlediget til at vise Personalet smaa Opmærksomheder, men det sker jo dog, og det er da ret almindeligt, at man i saadanne Tilfælde »glemmer« Lokomotivpersonalet. Vi er bekendt med et Tilfælde, hvor en Station, netop paa Grund af Lokomotivpersonalets Beklagelse, af Distriktet fik Besked paa, at en stedfunden Fordeling af Gratialer ikke kunde staa for Kritik og burde ændres det følgende Aar, men Resultatet var nøjagtigt det samme, som af den ærede Indsender beskrevet: der skete ingen som helst Ændring. Man fristes derfor til at faa den Opfattelse, at Instruktionerne overfor Stationerne i saa Henseende ikke udmærker sig ved Tydelighed, eller er det Stationerne, der blæser Distrikterne et langt Stykke?

Red.

Vinter og Velfærd.

I 3½ Aar har MO-Vognene nu kørt, og man er vist paa ansvarlige Steder godt tilfreds med Vognenes Arbejde (med et Par Undtagelser). Tilfredshed med de tjenstgørende Motorførere maa der ligeledes antages at være, vi har i 1. Distrikt ikke set meget til vore Tilsynsførende. De holder sig til deres varme, rummelige Kontorer. Derfra udspys saa en Uendelighed af Sedler om Sne, Taage, Kulde, Varme og Hastigheder. Ja, Teori er jo et, men Praksis noget andet, og dette andet er Velfærdsforanstaltninger paa MO-Vognene. Der maa være en vis hygiejnisk og rent praktisk Normalisering i Lighed med, hvad der er Tilfældet paa Damplokomotiverne. De ønskede Ændringer vedrører bl. a.:

1. Kontrollernes Mellemrum dækkes støvtæt.
2. Varmerist paa Gulvet ved Førerpladserne.
3. Sandingshaandtaget anbringes, saa det ikke stjæler den knappe Plads for Benene.
4. Førerbremsehanen anbringes ikke lavere end Underkant af Vinduet.
5. Vinduet foran Kontrolleren dækkes ca. 100 mm fra neden med et Vinkelbræt, hvori saavel Urbakke som Bremse- og Olietryksmanometre indfældes.
6. Anbringelse af et Klaphjør paa Midterdøren i Førerrummet (samme Model som i Tjenestorum i F. F. Vognene).
7. Døren fra Førerrum 2 til Pakrummet udføres som Skydedør som paa 211—212.
8. Afbrydere for og Afblending af Lanterner flyttes ned paa Hjørnebrættet (Frichs Mærket).
9. Nederste Lanterne flyttes over i venstre Side, dels for Udsyn, dels for ikke at blænde modgaaende Tog.

Mollebro.

JERNBANERNES SPORMAAL FØR OG NU

De første Jernbaner blev anlagt med Spormaal, som man af de foreliggende Omstændigheder synes bedst egnet; thi paa den Tid tænkte man kun paa at forbinde to eller flere bestemte Byer, medens der slet ikke var Tanke for Samtrafik gennem hele Landet og endnu mindre for international Jernbanaetrafik. Holland havde meget brede Spor og ligeledes Baden med 1600 mm Sporvidde i Modsætning til Østrig, hvor den første Jernbane kun havde 1106 mm Sporvidde. De er alle for længe siden ombygget til det nuværende normale Spormaal, 1435 mm. I England blev der i 1892 paa Vestbanen i tre Dage 20.—23. Maj ombygget 360 km Dobbeltspor og 60 km Enkeltspor; naar dertil kommer de tilhørende Sidespor m. m., blev der i Virkeligheden ombygget ca. 800 km Spor.

Efter en Statistik en amerikansk Lokomotivfabrik har udarbejdet fandtes der paa Banerne i Amerika ikke mindre end 57 forskellige Spormaal, som laa mellem 1220 og 1830 mm. I meget hurtigt Tempo blev

Spormaalene særligt i Sydstatene ombygget til et og samme Maal efter Borgerkrigen 1861—65. Sydstatene var i denne Henseende langt tilbage for Nordstatene, som forinden Krigen havde faaet ombygget alle sine Baner til normal Sporvidde undtagen Pennsylvania-Banen, der var lidt bredere, men dog ikke mere, end at den kunde befares med Forsigtighed af Vogne, der var ombygget til Normal-Spormaal. Nordstatene havde ved Krigen Begyndelse den Fordel at kunde transportere Tropper og Krigsmateriel uden Afbrydelser, medens Sydstaternes Operationer blev stærkt hæmmet af Jernbanernes forskellige Spormaal. Først 20 Aar senere var man kommet saa vidt, at de sidste 1000 km Jernbane i to Dage 31. Maj—1. Juni blev omlagt til Normalspor.

Forud for denne storslaaede Præstation blev Illinois-Central samt Mobile- og Ohio-Banen den 8. Juli 1885 i Løbet af tolv Timer fra 4 til 16 ombygget til Normalspor. Dette Arbejde var dog forholdsvis let, fordi det nye Spormaal var saadan i Forhold til det gamle, at der kunde lægges en ny Skinne paa Svelterne ved Siden af den gamle Skinne, og den gamle Skinne kunde blive liggende, og fjernes naar der ikke var andet Arbejde.

I Polen begyndte Ombygningen af de brede russiske Spor allerede under Centralmagternes Besættelse af Landet og er forlængst gennemført paa alle Hovedbaner. I Kina er største Delen af den Kinesiske Østbane ombygget til Normalspor; den sidst ombyggede Del var det 240 km lange Strækningsafsnit Charbin—Hsinking, som efter omfattende Forarbejder i Løbet af tre Timer af 2000 Mand blev Normalsporet.

Ved en Banes Overgang til Normalspor maa det rullende Materiel underkastes en tilsvarende Forandring. Denne kan naturligvis gennemføres lidt efter lidt, dels ved Anskaffelse af nyt Materiel og dels ved Ombygning af det gamle. Det er hovedsageligst Akslernes og Bremsetraversernes Længde, der maa ændres. I mange Tilfælde, hvor Spormaalet skulde være mindre, har man kundet tilpasse Lokomotiverne til det nye Spormaal ved at give det nye Aksler og anbringe Hjulene indenfor Rammen.

Traveller.

MOTORKØLING

Det er en kendt Sag, at i Forbrændingsmotoren saavel som i enhver anden Varmemaskine omsættes kun en Del af den tilførte Varmeenergi til mekanisk Arbejde. Fra en Forbrændingsmotor maa Varmemængden, som ikke omsættes til mekanisk Arbejde, føres bort med særlige Midler; den vilde ellers i Løbet af ganske kort Tid give Motoren saa høj Temperatur, at Smøreløsen vilde brænde, og derefter vilde hele Motoren blive ødelagt. Motoren maa derfor afkøles under Gangen.

Man anvender Luftkøling eller Vandkøling. Luftkøling anvendes overvejende paa ældre Flyvemaskiner og mindre Gadekøretøjer. Man faar en god Luftkøling ved at udruste Cylindrene med Køleripper, saaledes at de udgor et Hele med disse og giver en stor

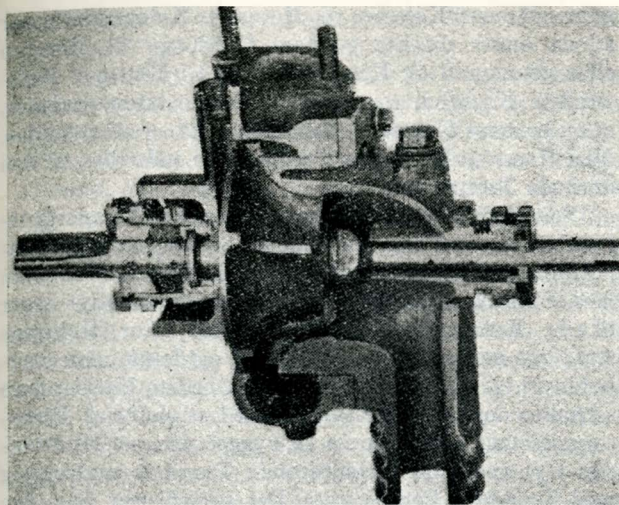


Fig. 1. Kølervands-Cirkulationspumpe.

Overflade imod Atmosfæren, hvorved den forbifarende Luft bortfører store Varmemængder. Paa Jernbane-Motorvogne anvendes næsten udelukkende Vandkøling. Kølervandet løber i bestandig Cirkulation gennem Cylindrenes Kølekappe og optager Varme, som det igen afgiver i en særlig Lufterkøler. Man kan saaledes godt kalde Vandkøling middelbar Lufterkøling: Vandet optager i sig Motorens Varme, og Luften bortfører Vandets Varme.

Der skelnes efter Vandcirkulationens Art mellem Termosyphonkøling og Pumpekøling. Varmt Vand er lettere end koldt Vand, d. v. s., det har en mindre Vægtfylde, og varmt Vand vil derfor stige op gennem koldere Vand. Denne Egenskab ved varmt Vand udnyttes ved Termosyphonkøling. Det varme Vand stiger fra Motorkølekappen gennem en Rørledning opad til en Lufterkøler og afgiver sin Varme til Luften, synker derefter gennem en anden Rørledning ned i Motorens Kølekappes underste Del, og Kredsløbet fortsættes.

Paa større Motorer kan Termosyphonkøling ikke anvendes. Man bruger derfor Pumpekøling, d. v. s., der anvendes en Pumpe til at give Kølervandet den fornødne Cirkulation. Som Pumpe anvendes oftest en Cirkulationspumpe, indskudt paa Køleledningen (se Fig. 1). Vandet gaar ind i Pumpens Midte ved Akslen og slynges af et Vingehjul ud i Pumpens ydre Rum og videre gennem Rørledningen, hvorved der fremkommer et Kredsløb i hele Systemet. Pumpen kan være tandhjulsforbundet til Krumtapakslen eller drives af en særskilt Elektromotor. Af Kølere, i hvilke Vandet afgiver sin Varme til Luften, haves forskellige Konstruktioner, men fælles for dem alle er, at der er tilstræbt saa stor Overflade (Køleflade) som muligt for at faa den mest virksomme Køling.

Der findes Vandrørs- og Luftrørskolere. I Vandrørskolere gaar Vandet gennem et Antal lodret staaende Rør med Køleripper, men Vandrørskolere anvendes kun i ringe Udstrækning, da de er saa ubekvemme. Luftrørskolere er fordelagtigere. Luftrørene er anbragt saaledes i Forhold til hinanden, at der fremkommer Mellemrum, i hvilke Vandet under Afkølin-

gen kan synke lige ned eller ogsaa i Siksak, naar Rørene er anbragt saaledes. Køleluften stryger gennem Luftrørene og køler Vandet mere eller mindre i Forhold til Luftens Temperatur og Strømhastighed. I den varme Aarstid, og særligt naar Motoren er spidsbladet, afgiver Kørevinden ikke tilstrækkelig Køling til Kølervandet, hvorfor den kølende Luftstrøm maa forceres med en Ventilator, som trækkes af Motoren. Paa Motorvogne i Jernbanedrift anvendes paa større Enheder elektrisk drevne Ventilatorer.

Luftens Kølevirkning er, som allerede sagt, afhængig af Luftens Temperatur og som Følge deraf meget forskellig; det er derfor nødvendigt, at hele Køleanordningen er regulerbar. Til Køleluftens Regulering bruges drejelige Klapper, som ved at aabnes eller lukkes mere eller mindre regulerer Kølevirkningen. Paa større Motorer er der paa Kølerørlednin-

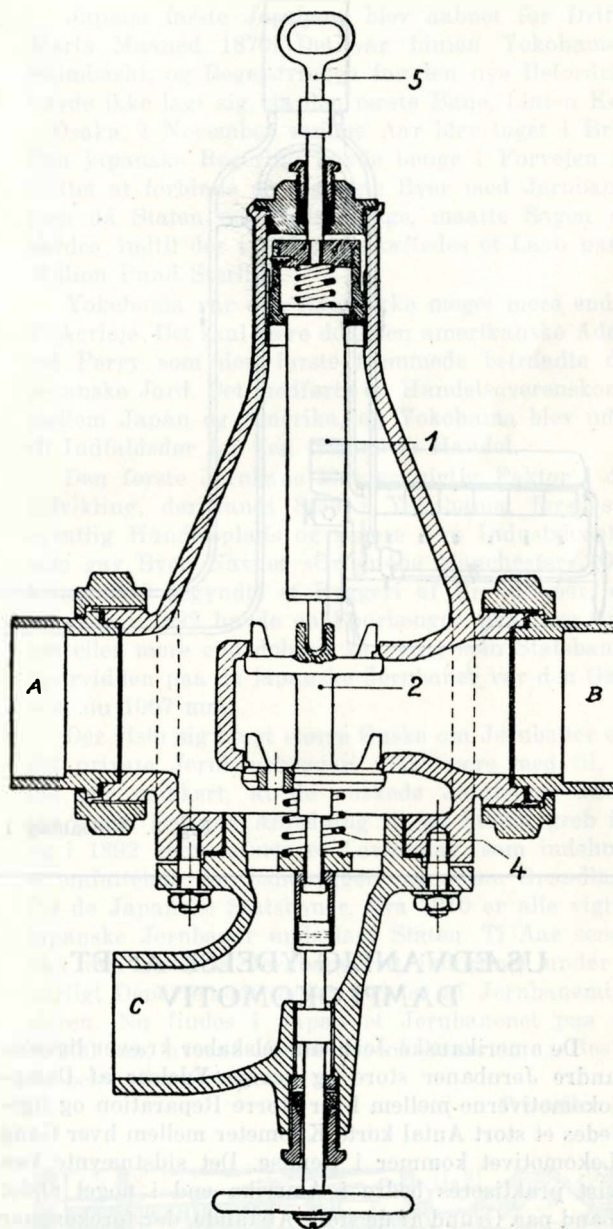


Fig. 2. Kølervands-Temperaturregulator.

gen indbygget en Kølevands-Temperaturregulator, der avtomatisk regulerer Vandets Kredsløb i Forhold til Vandets Temperatur, Fig. 2 viser en saadan Regulator.

Den bestaar i det væsentligste af et støbt Hus, indeni hvilket der findes en Termostat 1 og en Dobbeltventil 2. Til at begynde med, naar Kølevandet ikke er særligt varmt, gaar dette fra Motoren gennem A ind i Regulatoren og gennem C tilbage til Motoren. Naar Kølevandets Temperatur stiger, paavirkes Termostaten deraf, og udvider sig, overvinder Modstanden af Fjederen 4 og aabner Dobbeltventilen. Vandet kan nu gaa gennem Studsen B til Køleren (Fig. 3). Ved Dobbeltventilens Aabning formindskes Gennemstrømningsarealet for den direkte Tilbagestrømning til Motoren, og en Del af Kølevandet — større eller mindre i Afhængighed af Dobbeltventilens Stilling —

gaar gennem Køleren til Motoren. Kølevandet gaar altsaa enten direkte gennem C tilbage til Motoren eller gennem B og Køleren tilbage til Motoren. Kølevandets Kredsløb reguleres af Termostaten saaledes, at en bestemt Kølevandstemperatur kan vedligeholdes. Med Haandgræbet 5 kan Termostaten indstilles til den ønskede Temperatur.

Selv med den paalideligste Kølevands-Temperaturregulator er det dog nødvendigt, at Kølevandets Temperatur kontrolleres; thi svigter Kølingen, kan man med Sikkerhed regne med, at Motoren hurtigt tager Skade. Kølevandstemperaturen skal efter Motorens Art ligge mellem 60 og 80 Grader, og denne maa overholdes, hvis Motoren skal give sin bedste Ydelse; man udruster derfor Førerstanden med et elektrisk Fjernertermometer, hvis Princip er bygget paa, at Modstanden i en elektrisk strømførende Traad forandrer sig med Traadens Temperatur. Det praktiseres paa den Maade, at der i Kølevandskredsløbet indskydes en Traadvinding, som er forbundet til en Strømkilde; naar Kølevandets Temperatur ændres, saa ændres Modstanden i Traadvindingen og dermed ogsaa Strømstyrken i denne. Den tilstedeværende Strømstyrke paavirker et Maaleapparat, der er saaledes indrettet, at man paa en Skala kan aflæse Kølevandets Temperatur.

I Fig. 3 ses Diagrammet af et Kølevandskredsløb i en tysk Motorvogn med en 410 HK Motor. Naar Kølevandets Temperatur ikke kræver Køleelementernes Medvirkning, cirkulerer Kølevandet kun gennem Temperaturregulatoren, Ekspansionsbeholderen og Kølekappen, medens det, naar Temperaturen kommer op i Nærheden af den højst tilladte, af Temperaturregulatoren tvinges til ogsaa at gaa gennem Køleelementerne.

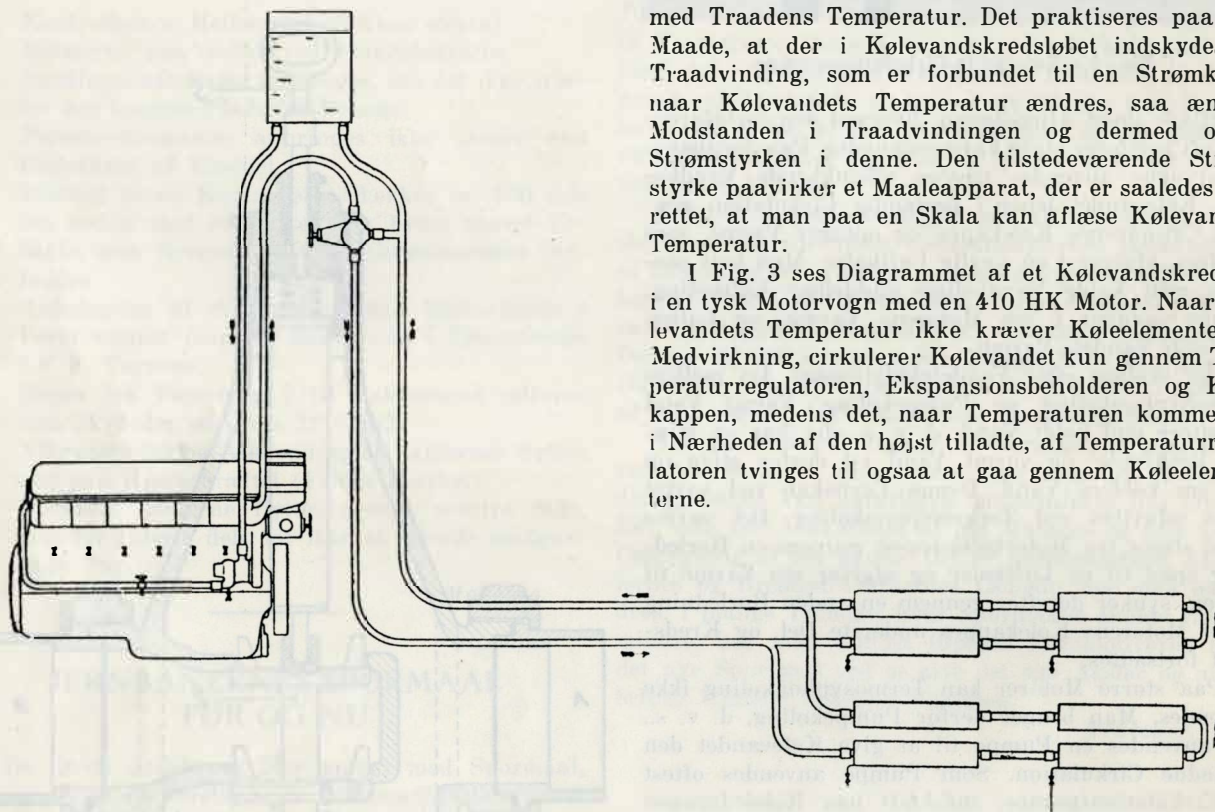


Fig. 3. Køleanlæg i en 410 HK Motorvogn.

USÆDVANLIG YDELSE AF ET DAMPLOKOMOTIV

De amerikanske Jernbaneselskaber kræver ligesom andre Jernbaner store og varige Ydelser af Damplokomotiverne mellem hver større Reparation og ligeledes et stort Antal kørte Kilometer mellem hver Gang Lokomotivet kommer i Remise. Det sidstnævnte kan vist praktiseres bedre i Amerika end i noget andet Land paa Grund af de store Afstande, der forekommer i Amerika. Som den bedst hidtil opnaaede Højsteydelse af et Damplokomotiv med et Eksprestog over

en lang Strækning regnes en Tur fra Los Angeles til Chikago, paa hvilken et og samme Lokomotiv fremførte et Tog over nævnte Strækning og tilbagelagde 3586 km uden at komme i Remise.

Det var et nyt Lokomotiv, som er bygget til Langfart og sammen med fem andre af samme Type leveret af Baldwin-Værkerne. Hjulordeningen er 2C2 med 2130 mm Drivhjul. Cylinderdiametere er 600 mm, Slaglængden er 750 mm og Trækkekraften er 22 380 kg. Kedlen er oliefyret og har Damptryk paa 21 Atm. Den maksimale Overhedningstemperatur er 425 Grader. Alle Maskinens og Tenderens Hjul løber

i Rullelejer. Tenderen kan rumme 26 m³ Brændselsolie og 80 m³ Vand.

Toget bestod paa ovennævnte Tur af en Maalevogn og skiftevis ti eller tolv Staalvogne med en Totalvægt af skiftevis 760 eller 940 t. Hele Turen varede 53 Tim. 40 Min., hvoraf 4 Tim. 35 Min. var Stationsophold, saa den rene Køretid var 49 Tim. og 5 Min., og Gennemsnitshastigheden var 72 km/Tim. Under Hastighedsprøver opnaedes en Maksimalhastighed paa 145 km/Tim. Paa enkelte Strækningsafsnit var det dog nødvendigt at have Skydelokomotiv, da Stigningerne var indtil 1 : 22. Under Opholdene paa Stationerne blev der ind- eller udrangeret Vogne, hvorfor Togmaskinen maatte gaa fra, men kun af den Grund blev Lokomotivet koblet fra Toget under hele Turen.

Oliebeholdningen maatte suppleres fem Gange undervejs; det totale Olieforbrug var 142 m³. Atten Gange blev der taget Vand for at have det nødvendige til et Totalforbrug paa 788 m³. Lokomotivet havde Fødevandsforvarmning. Brændselsolien blev paa Stationerne leveret i forvarmet Tilstand for at være letflydende. I Tenderen opvarmedes Olien af Varmespiraler til en Temperatur af 70 Grader. Under hele Turen blev Lokomotivets Ydelse kontrolleret i Maalevognen. Ved Ankomsten til Endestationen var Lokomotivet dog ikke mere medtaget, end at det efter det sædvanlige Eftersyn kunde tiltræde Tilbageturen.

AMERIKANSK BREMSEKLODS-PRØVEMASKINE

Et amerikansk Bremseklodsstøberi har ifølge engelske Jernbanefagblade under Hensyn til de med forøgede Kørehastigheder stigende Krav til Bremseklodser paa Jernbanekøretøjer anskaffet en Maskine, hvormed Bremsen, Slidpaavirkningen og andre Egenskaber ved en Bremseklods kan konstateres. Maskinen bestaar af en Elektromotor paa 170 HK., som ved Hjælp af en Tandhjulsudveksling kan give et i sine Lejer ophængt Hjul sæt den for en bestemt Bremseklodsprøve ønskede Omdrejningshastighed. For at kunne fastslaa Bremsvirkningen nøjagtigt er der paa Akslen, som forbinder Elektromotoren med Hjul sættet, anbragt syv Svinghjul af forskellig Vægt fra 1,8 til 18,0 t. Under Bremsprøven fastkiles et eller flere Svinghjul paa Akslen, og naar Svinghjulet eller Svinghjulene har opnaaet den for Bremsprøven bestemte Omdrejningshastighed, slaas Motoren fra. Svinghjulene, som ikke bruges under Prøven, holdes i Stilstand af en særlig Anordning.

Bremsvirkningen maales ved at kontrollere, hvor lang Tid det tager at bringe roterende Svinghjul til Standsning, d. v. s. hvor lang Tid det tager for at tilintetgøre Energien, der fra Elektromotoren er tilført Svinghjul. Elektromotorens Omdrejningstal og Udvekslingen er afstemt saaledes, at der kan opnaas et Omdrejningstal paa Hjul sættet, der svarer til Kørehastighed af 230 km/T.

Bremseklodsen, som skal prøves, anbringes i et Stel med to Bremsehængearme og en Anordning for Anbringelse af en Bremsecylinder. I hver Hængearm

kan der anbringes en Bremseklods, hvorved Hjulet bremses med to Bremseklodser; skal der prøves med kun én Bremseklods, overføres det totale Bremsetryk ved hydraulisk Hjælp til den Bremsehængearm, paa hvilken Bremseklodsen er anbragt. Bremsecylinderen kan udveksles, efter som Forholdene kræver det og kan have Diametre fra 152 mm til 305 mm.

Den levende Kraft i de roterende Svinghjul beregnes til at svare til en Del af den levende Kraft i et kørende Jernbanetog og maales tillige med Bremseklodstrykket med hydrauliske Maaleinstrumenter. Samtlige Maaleinstrumenter giver automatisk en grafisk Fremstilling af Bremsprocessen.

F. Spaer.

JAPANSKE JERNBANER

Japans første Jernbane blev aabnet for Drift i Marts Maaned 1870. Det var Linien Yokohama—Shimbashi, og Begejstringen for den nye Befordring havde ikke lagt sig, da den næste Bane, Linien Kobe—Osaka, i November samme Aar blev taget i Brug. Den japanske Regering havde længe i Forvejen besluttet at forbinde de vigtigste Byer med Jernbaner, men da Staten manglede Penge, maatte Sagen udskydes, indtil der i England skaffedes et Laan paa 1 Million Pund Sterling.

Yokohama var den Gang ikke meget mere end et Fiskerleje. Det skal være dér, den amerikanske Admiral Perry som den første fremmede betraadte den japanske Jord. Det medførte en Handelsoverenskomst mellem Japan og Amerika, og Yokohama blev udset til Indfaldsdør for den fremmede Handel.

Den første Jernbane blev en vigtig Faktor i den Udvikling, der fandt Sted i Yokohama, først som egentlig Handelsplads og senere som Industricenter, som gav Byen Navnet »Orientens Manchester«. Omkring 1880 begyndte et Byggeri af Privatbaner, der allerede i 1892 havde en Sporlængde paa over 1800 km eller mere end dobbelt saa lang som Statsbanen. Sporvidden paa de japanske Jernbaner var den Gang som nu 1067 mm.

Der viste sig langt større Ønske om Jernbaner end det private Jernbanebyggeri vilde være med til, da det var usikkert, at de ønskede Jernbaner kunde svare sig. Det gav Anledning til, at Staten greb ind og i 1892 gennemførte et Lovforslag, som indeholdt et omfattende Jernbanebyggeri, og er nu Grundlaget for de Japanske Statsbaner. Fra 1910 er alle vigtige japanske Jernbaner underlagt Staten. Ti Aar senere blev den samlede Jernbanedrift indordnet under et særligt Departement under Ledelse af Jernbaneministeren. Nu findes i Japan et Jernbanenet paa ca. 16 000 km, hvoraf 13 600 er enkeltsporet, og Resten dobbelt- eller flersporet.

Traveller.





Lokomotivfyrbødernes Anciennitetsrække.

Paa Grundlag af de ved den i November 1938 afholdte Lokomotivfyrbødereksamen opnaaede Resultater blev Eksaminanderne opstillet i Rækkefølge saaledes:

- H. Hansen, Kbhvn. Gb. — ikke forfremmet.
 A. Tarpø, Lunderskov.
 H. Andreasen, Brande.
 P. T. Kokholm, Tønder.
 G. K. Løfgreen, Langaa.
 J. Zeilberger, Padborg.
 E. G. Villumsen, Kbhvn. Gb. — ikke forfremmet.
 H. Koue, Gedser.
 N. Larsen, Langaa.
 G. B. M. Revald, Langaa.
 S. E. Kirkegaard, Herning.
 A. H. K. Petersen, Gedser.
 P. R. T. Poulsen, Gedser.
 O. E. Søtoft, Kbhvn. Gb. — ikke forfremmet.
 G. T. Jensen, Brande.
 A. Nielsen, Padborg.
 B. E. G. Nielsen, Sønderborg — ikke forfremmet.
 P. T. O. Christensen, Lunderskov.
 H. W. Petersen, Struer.
 J. A. Christensen, Struer.
 R. L. Pedersen, Kbhvn. Gb. — ikke forfremmet.
 K. E. D. Kofoed, Padborg.
 A. J. H. Christensen, Struer.
 W. F. T. Ackermann, Padborg.
 F. S. Jensen, Brande.
 F. G. Jensen, Brande.
 E. H. Ørnberg, Kbhvn. Gb. — ikke forfremmet.
 K. E. Bruun, Frederikshavn.
 H. A. Christensen, Glyngøre.
 K. G. Olesen, Brande.

Denne Rækkefølge er gældende for de paagældendes Indordning i Lokomotivfyrbøderække.

Ejendoms-Inspektør.

Pensioneret Lokomotivfører, eller en tjenstgørende dog først i 60'erne, søges som Inspektør for 14 københavnske Ejendomme.

Nærmere ved Henvendelse til

Herm. Unschuld,
 Kildevældsgade 34, 2.
 Tlf. Ryvang 1442 x.

Jernbanemand udgiver en Digtsamling.

Portør Christian Hougaard, Aarhus, har skrevet et halvt Hundrede Digte, som han nu har samlet og paa-tænker at udsende i Bogform.

Digtene omhandler mange forskellige Emner; Billeder fra Jernbanelivet er de overvejende. Samlingen vil blive forsynet med en Snes Vignetter, der tegnes af en Jernbanekollega, og det er Forfatterens Mening selv at forhandle Bogen efter Udgivelsen.

HUSK

I Tilfælde af Flytning bør Adresserettelse tilstilles Postvæsenet i betimelig Tid forud for Flytningen, men dog senest samtidig med, at Flytning finder Sted.

Hvis dette ikke overholdes, og Postvæsenet saaledes ikke har nogen Adresse paa Vedkommende, inddrages det paagældende Blad, og det kan da ikke hjælpe at anmelde Flytning. Naar Bladet først er inddraget, udsender Postvæsenet det ikke mere, førend det fra Organisationens Side er anmeldt paany. Dette medfører ikke alene unødvendig Ærgrelse hos Medlemmet, men tillige unødvendigt Arbejde og unødvendig Udgift, idet der paa denne Maade maa betales Anmeldelsesgebyr flere Gange for samme Abonnement.



Den nedlagte Midtbane spøger stadig.

Driftsbestyreren for Hillerød—Frederiksværkbauen har udarbejdet et Projekt til Omlægning af Banens Løb, saaledes at den føres ind paa den Dæmning, som i sin Tid blev lavet til den sjællandske Midtbane, men aldrig blev taget i Brug, idet denne Bane jo blev nedlagt, før den var fuldt færdig.

En saadan Omlægning skulde være fordelagtig baade for Banerne og for Hillerød Kommune, der derved vilde faa Plads til naturlige Udvidelser. Projektet er beregnet til at skulle give Arbejdsfortjeneste til danske Arbejdere paa rundt 700 000 Kr. Der er gjort Forsøg paa at interessere Trafikministeren for Sagen, og han vil en af de nærmeste Dage komme til Hillerød for at se paa Forholdene.

Mere Midtbane-Eftervirkninger.

Da Banen fra Frederikssund til Ringsted blev nedlagt, var der, som det vil erindres, forskellige Kommuner, hvis Beboere hævdede, at de nu var blevet meget vanskeligt stillet med Hensyn til Forbindelse med Omverdenen.

Fra disse sidstes Side er der rejst Krav om flere og bedre Landeveje, saa de kan komme ud paa Hovedvejene. Foreløbig er der af Vejfondens Midler bevilget 100 000 Kr. til nogle Kommuner mellem Hvalsø og Ringsted. I denne Forbudelse er der opstaaet Diskussion om i det hele taget at lave en helt ny Forbindelse mellem Hovedvejene Nr. 1 og 4: hvis dette gennemføres, bliver der nok Tale om et Millionbeløb, og der bliver saa faktisk en direkte Erstatning for Midtbanen blot for Landevejstrafik.

D. S. B. har bestilt Diesel-Rutebiler.

Statsbanerne har bestilt 21 nye Rutebiler til Levering i Foraaret. Man vil denne Gang forsøge noget nyt, idet tre af disse Vogne faar Dieselmotorer og én bygges med Karrosseri af Aluminium. Alle Vognene bliver indrettet saaledes, at de kan køre med større Hastighed end den hidtil tilladte, dersom der ved Revision af Færdselsloven sker Ændringer i Reglerne om Kørselshastigheden.



Udnævnelse fra 1.—2.—39:

Lokomotivfyrbøder N. O. Frederiksen, Korsør, til Lokomotivfører, Herning (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. F. Olsen, Kbhvn. Gh., til Lokomotivfører, Skern (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder M. F. C. Martinussen, Aalborg, til Lokomotivfører, Brande (min. Udn.).

Motorfører II (L) P. J. Persson, Helgoland, e. Ans. ifølge Opslag til Motorfører I, Helgoland (min. Udn.).

Efternævnte Lokomotivfyrbøderaspiranter er fra 1.—2.—39 ansatte som Lokomotivfyrbødere med Tjeneste som ud for hver enkelt anført, nemlig:

E. E. Sørensen, Kbhvns Godsbhg., i Padborg.

A. Tarpø, Nyborg, i Lunderskov.

P. T. Kokholm, Esbjerg, i Tønder.

S. E. Kirkegaard, Aarhus H., i Herning.

C. T. Jensen, Nyborg, i Brande.

P. T. O. Christensen, Fredericia, i Lunderskov.

K. E. Bruun, Aalborg, i Frederikshavn.

P. A. Kristensen, Struer, i Herning.

P. S. Henriksen, Aarhus H., i Brande.

I. H. M. Riber, Aarhus H., i Brande.

S. A. B. Jensen, Struer, i Brande.

K. E. B. Pedersen, Nyborg, i Brande.

B. Nielsen, Aarhus H., i Brande.

C. V. Jensen, Struer, i Brande.

S. A. Sørensen, Aarhus H., i Padborg.

T. R. M. Stausgaard, Struer, i Tønder.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—2.—39:

Lokomotivførere:

H. E. J. Laugesen, Nykøbing F., til Kbhvns Godsbhg.

E. A. Jensen, Skern, til Gedser.

A. G. Olsen, Brande, til Nykøbing F.

Lokomotivfyrbødere:

C. A. Müller, Frederikshavn, til Kbhvns Godsbhg.

L. K. K. H. Petersen, Struer, til Aarhus H.

B. Petersen, Randers, til Aarhus H.

P. M. M. Taubro, Brande, til Aarhus H.

K. E. Frandsen, Herning, til Aarhus H.

E. L. Petersen, Brande, til Aarhus H.

H. Nielsen, Lunderskov, til Esbjerg.

J. Nielsen, Tønder, til Esbjerg.

K. Olesen, Herning, til Esbjerg.

E. H. D. Hansen, Lunderskov, til Fredericia.

S. P. W. Pedersen, Tønder, til Fredericia.

A. J. N. Jensen, Nyborg, til Fredericia.

W. Nielsen, Brande, til Nyborg.

H. C. E. Lundeman, Padborg, til Nyborg.

L. K. Sørensen, Brande, til Nyborg.

E. G. I. Hansen, Brande, til Nyborg.

P. K. J. Jensen, Brande, til Nyborg.

A. J. H. Christensen, Brande, til Struer.

G. S. K. Løfgreen, Padborg, til Randers.

Annullering af Udnævnelse efter Ansøgning:

Udnævnelsen af Motorfører II (L) P. A. K. Nielsen, Helgoland, til Lokomotivfører fra 1.—10.—38 er efter Ansøgning annulleret fra samme Dag og den paagældende efter Ansøgning fra 1.—2.—39 forflyttet til Odense.

Tildeling af Funktion som Depotforstander:

Lokomotivfører E. Jørgensen, Herning, er efter Ansøgning ifølge Opslag tildelt Funktion som Depotforstander i Herning fra 1.—2.—39.

Navneændring:

Lokomotivmester I S. Sørensen, Fredericia, hedder fra 22—11.—38 S. S. Horn.

Afsked:

Lokomotivfører J. F. K. Søndergaard, Kbhvns Godsbhg., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører S. Andersen, Skanderborg, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—3.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører R. P. Rasmussen, Dbmd., Københavns Godsbhg., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—4.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører P. E. Nielsen, Brande, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—4.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. S. Grauballe, Kbhvns Godsbhg., paa Grund af Alder med Pensin fra 30.—4.—39 (min. Afsked).

Dødsfald:

Motorfører I N. Nielsen, Helgoland, den 21.—1.—39.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivførere:

N. C. N. Ahrensberg, Hillerød, den 24.—12.—38.

I. N. Vendelbo, Aalborg, den 12.—1.—39.

J. L. Christensen, Slagelse, den 12.—1.—39.

R. V. H. Andersen, København, den 21.—1.—39.

K. T. Florentz, København, den 25.—1.—39.



Lokomotivførerafdelingerne.

Frederikshavn Afd.: Formandens Adresse rettes til: Lodsgade 9.

Helsingør Afd.: Formandens Adresse rettes til: Strandgade 51, 1. Tlf. Hg. 350.

Motorførerafdelingerne.

Næstved Afd.: Formandens Adresse rettes til: Kildevænget 5.

Næstved Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Hvedevænget 87.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Østerport Afd.: Formandens Adresse rettes til: Banevolden 34, St., Valby.

Aarhus Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. A. Christensen, Vejlegade 9, 3.

Padborg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: I. M. Engedal, »My Home«, Nørregade.

Frederikshavn Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. Lorentzen, Søndergade 45, 1.

Brande Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: G. O. Larsen, Arvadvej 11.

Skanderborg Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: O. C. Andersen, Adelgade 117.

Korsør Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. Guldager, Dyrehovedgaards Allé 21, 2.

Nyborg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: N. L. Andersen, Lindevej 7.

Nyborg Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: K. E. S. Dinesen, Gartnergade 4.

18785 Rud, B. B.: Kaj Munk.
 18786 17702b Pedersen, A. J. C.: Lars Lynges store Opdagelse.
 18787 18101 Døge, M. M.: Sølvskøjterne.
 18788 18123 Buck, P. S.: Dette stolte Hjerte.
 18789 18144 Lawrence, D. H.: Kvinden som red bort.
 18790 18145 Laxness, H.: Sommerlandets Slot.
 18791 18149 Brassillach, R.: Som Tiden gaar.
 18792 Ammers-Küller, J. v.: Vundet Spil.
 18793 18148 Jægermester Plov: Mellem Aar og Dag.
 18794a 15805c Mann, T.: Josef og hans Brødre I.
 18794b 15805d do.: do. II.
 18795 18063 Cloete, S.: Og Hjulene ruller.
 18796 18128 O'Donnell, E. P.: Grønne Bredder.
 18797 18147 Sandemose, A.: En Flygtning krydser sit Spor.
 18798 18139 Clydesdale og Mc. Intyre: Vi flyver over Mount Everest.
 18799 Vibe, C.: Fangerfolk og Fuglefjælde.

18800 18085 Gritzbach, E.: Hermann Göring.
 18801 17027b Freuchen, P.: Min anden Ungdom.
 18802 18178 Schaffalitzky de Muc.: Frisk og laber.
 18803 15868q Burroughs, E. R.: Tarzan og Leopardmændene.

18804 18179 Bangsbøll, F. G. S.: Med Messepeter i Østgrønland.

18805 18177 Rude, Caja: Gitte.
 18806 18131 Gore-Browne: Jarlen af Bothwell og Maria Stuart.

18807 18089 Johnsen, A. C.: Bagdad og Babylon.
 18808 Parrish, A.: Dan Briggs.

18809 18126 Krusenstjerna, A. v.: Fattigadel.
 18810 18162 Corsari, W.: Et Skib uden Havn.

18811a 18096a Løkken, Th. Olesen: Ungdom Gaar i Gang. I.

18811b 18096b do. do. II.

18812a 15109d Becker, K.: Uroligt Foraar I
 18812b 15109e do. do. II

18813a 18095a Kormendi, F.: Farvel til i Gaar I.
 18813b 18095b do. do. II.

18814 Cemjonow, J.: Jordens Rigdomme.
 18815a 18156 Holm, Emil: Erindringer og Tidsbilleder I.

18816 18164 Lauesen, M.: Han og hans Næste.
 18817 18167 Pelikan, Hr.: Dagligliv paa Kontoret.

18818 18174 Vølund, V.: Hans egne Synder.
 18819 Black, D.: Victoria og hendes Børn.

18820 18161 Boo, S.: Ellers havde vi det festlig.
 18821 Burroughs, E. R.: Faret vild paa Venus.

18822 18140 Rheinhardt, E. A.: Josephine.
 18823 Hodgson, S.: Neville Chamberlain.

18824 18168 Rosenkrantz, T.: Skade at Amerika —
 18825 18176 Ernst, P. G. og Helweg-Larsen: Politiet arbejder.

18826 Munk, Kaj: Filmen om Christiern d. Anden.

18827 18067 Fleuron, S.: Højt flyver Ravnene.
 18828a 18122a Gard, R. M. du: Jean Barois I

18828b 18122b do. do. II.

18829 18058 Bojer, J.: Kongens Karer.
 18830 Skovgaard-Pedersen, C.: I Varbrudets Tegn.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Sj.-Palater	Jst.-Fys	Nye Bøger.
18755	18050	Jægermester Plov: En Sommerrejse.
18161c	16672b	Proust, Marcel: Forladt af Albertine.
18756	18056	Allen, H.: Det hændte ved Aquila.
18757	18078	Steinbeck, J.: Dagdriverbanden.
18758	18107	Jerndorff-Jessen, P.: Unge Pionerer.
18759	18055	Wells, L.: Maanen var blodrød.
18760	18115	Presskorn-Thygesen, N.: Et Par Pigebørn.
18761	18105	Hjorth-Johansen, T.: Taterdrene i Vildmarken.
18762	18102	Duurloo, E.: Tove tager fat.
18763	18086	Jespersen, Otto: En Sprogmands Levned.
18764	18088	Ascanius, O. A.: Min Flod — Min Verden.
18765	18068	Hoster, H.: Nyt Liv.
18766	18069	Knight, E. M.: Sæt ind paa sort — og rødt kommer ud.
18767	18060	Boudier-Bakker, I.: Mødre.
18768	18075	Scherfig, H.: Den forsvundne Fuldmægtig.
18769	18070	Lauesen, M.: Rejser blandt Mennesker.
18770	18061	Bønnelycke, E.: Stilheden.
18771	16288d	Jacob, N.: Den første Collantz.
18772	18066	Gibbs, P.: Store Idealer.
18773	18076	Schwartz, A.: Edith søger en Far.
18774	18077	Spring, H.: Min Søn! Min Søn!
18775	18065	Eunson, D.: Kæmp for alt.
18776	18062	Cain, J. M.: Serenade.
18777a	18073a	Moberg, V.: Familien Rask. I.
18777b	18073b	do. do. II.
18778	18125	Hofman-Bang, I.: Jøde.
18779	18072	Lorentzen, Mogens: Familien Geline.
18780	18094	Huxley, A.: Fyrværkeri.
18781		Berntsen, A.: Udvalgte jydsk Digte.
18782	15788c	Lockhart, B. R. H.: Tilbage til Malakka.
18783	18127	Maugham, W. S.: To Ansigter.
18784	18135	Paludan, J.: Som om intet var hændt.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	December Maaned		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 010 000	3 940 000	70 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 710 000	3 850 000		140 000
Postbefordring	640 000	640 000		
Andre Indtægter	430 000	550 000		120 000
Indtægter i alt	8 790 000	8 980 000		190 000
Driftsudgifter	10 320 000	10 340 000		20 000
Driftsoverskud	÷ 1 530 000	÷ 1 360 000		170 000
Afskrivning	570 000	560 000	10 000	
Forrentning	1 190 000	1 120 000	70 000	
Statens Tilskud til Driften	3 290 000	3 040 000	250 000	

	April-December		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	48 870 000	45 980 000	2 890 000	
Gods- og Kreaturbefordring	29 730 000	30 610 000		880 000
Postbefordring	5 180 000	5 180 000		
Andre Indtægter	4 180 000	4 400 000		220 000
Indtægter i alt	87 960 000	86 170 000	1 790 000	
Driftsudgifter	84 320 000	81 890 000	2 430 000	
Driftsoverskud	3 640 000	4 280 000		640 000
Afskrivning	4 590 000	4 510 000	80 000	
Forrentning	9 470 000	8 870 000	600 000	
Statens Tilskud til Driften	10 420 000	9 100 000	1 320 000	

D. S. B. — November 1938.

I Forhold til November 1937 har der i Indtægten af Personbefordringen været en Stigning paa ca. 70 000 Kr. Gods- og Kreaturbefordringsindtægten er ca. 140 000 Kr. lavere end i November i Fjor. Nedgangen hidrører væsentlig fra Forskydning i Betalingen af udenlandsk Afregningsmellemværende vedrørende foregaaende Maaneder. Paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Nedgang paa ca. 120 000 Kr., der ogsaa skyldes Betalingsforskydninger. De egentlige Driftsudgifter udviser en Nedgang paa ca. 20 000 Kr.



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.

Støt dansk Industri!

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

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

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

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

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

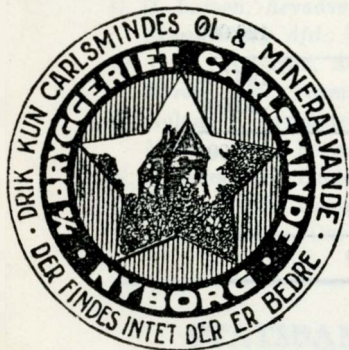
Telefon 346 NYBORG Telefon 346

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

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekvipering. - 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.

Husk!
Ellen Hansen

Modeforretning
Minka Jensens Eff.
Nørregade 10 - Telef. 594

Sparekassen

for
**NYBORG BY
OG OMEGN**

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.

C. Knackstredt

Telefon 550

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

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Buftaksleje,
derfor billigste Priser.

FORLANG KAFFE

fra **M. BRUUN's Kafferisteri.**
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

DREVSEN & NELLEMANN
Isenkram-, Støbegods-,
Glas-, Porcelain- og Udsyrsforretning.
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

NYBORG KULIMPORT

& Nyborg Cichoriekørreri ¹/₃

Telefon 15 og 23

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade
Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 464

A. IVERSEN

Cai Rolsted

Nørregade 4

Stort Udvalg i
**CIGARER,
CIGARETTER OG
TOBAKKER**

Drk

Helsingør Vin-Kompagni's
udsøgte Vine og Spirituosa

Telf. 929

GRAVSTEN

købes billigst fra

L. J. HANSEN

Stenhuggeri og mek. Sliberi
Frisengaardsvej Telf. 943.
(bag gl. Kirkegaard) NYBORG

**Johs. Wichmann's
Træskoforretning**

anbefales

d'Hrr. Lokomotivmænd.

C. F. SCHALBURG

FORNEMME

VELLAGREDE

KVALITETER

..... Aktieselskab

Grundlagt 7. Juni 1817.

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. ¹/₃.

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.