



27. AARG. N^o 23.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. December 1927.

SIGNALREGLEMENTSUDVALGETS BETÆNKNING

Signalreglementsudvalget foreslaar at inddele Mastesignalerne paa følgende Maade:

Hovedsignaler, Fremskudte Signaler, Togvejssignaler, Mastesignaler for Ranging, Mastesignaler for Billetsalgssteder o. lign. og Ugyldighedskryds.

Hovedsignaler anvendes som Indkørselssignaler, Udkørselssignaler, Linieblok-signaler og Dækningssignaler paa fri Bane for Sidespor, Sporskæringer, bevægelige Broer o. lign. Farepunkter.

Udvalget foreslaar, at samtlige Hovedsignalarme, altsaa dem der er nævnt ovenfor, gives samme Form, saaledes at Udkørsels-, Linieblok- og Dækningssignaler paa fri Bane gives den Form, som Indkørselssignalarmerne nu har, altsaa ende i et rundt Vingehoved. Udvalget udtaler i Betænkningen herom: »Da den forskellige Udformning, man nu har givet Indkørselssignaler, Mastesignaler paa fri Bane og Udkørselssignaler, kun er kendelig om Dagen, medens de paagældende Signaler uden at dette i Praksis har medført Ulemper viser sig ens i Mørke, nærer man ingen Betænkelighed ved ogsaa at gennemføre Ensartethed for Dagsignalernes Vedkommende.« Dette kan vi ganske underskrive, det er Lokomotiv-

mandens nøje Kendskab til Strækningen, der i første Række betinger den sikre Kørsel og ikke en Signalvinges Form. Ligesom hidtil kan Hovedarmen paa Signaler foran Stationer være suppleret med en under denne anbragt Arm (Gennemkørselsarm), der foreslaas bevaret i den Form, den nu har.

Udvalget siger om Anbringelsen af Hovedsignalerne, at Reglen om, at de skal anbringes tilhøjre for de Spor eller Sporet, de gælder for, eller over det, kun maa fraviges, naar vægtige Grunde taler derfor, f. Eks. hvis Synlighedsforholdene er meget daarlige, eller det vilde medføre ganske uforholdsmæssige Udgifter. Det foreslaas at male Armene som hidtil med Anvendelse af den røde og hvide Farve, og at der tages Hensyn til, om de skal ses paa lys eller mørk Baggrund. Paa Armens Bagside anvendes sort i Stedet for rød Farve.

Det foreslaas, at Indkørselssignaler foran Stationer paa Strækninger med planmæssig gennemkørende Tog forsynes med Gennemkørselsvinge under Forudsætning af, at Stationens Sporanlæg overhovedet tillader Gennemkørsel, d. v. s., at Gennemkørselsarme ikke maa anbringes paa Signaler foran Endestationer og Rebroussementsstationer. Derimod findes der flere større Stationer, som nu ikke har Gennemkørselsarm, som, hvis

Udvalgets Forslag gennemføres, vil blive forsynet med en saadan.

Spørgsmaalet om at udvide Anvendelsen af Blinklys i andre Signaler end i de fremskudte Signaler har været drøftet, men Udvalget udtaler, at den nuværende Ordning rummer store sikkerhedsmæssige Fordele, som man ikke bør svække ved en mere udstrakt Anvendelse af Blinklyset.

Indenfor Udvalget var der Enighed om, at det nuværende Stationsindkørselssignal med en Hovedarm og en Gennemkørselsarm er et fortrinligt Signal, men der blev alligevel fremsat Ønske om en anden Ordning, saaledes at det paa en Forgreningsstation (f. Eks. Roskilde) blev muligt af Indkørselsmasten at aflæse, i hvilken Retning Toget skulde. Hensigten var at give Indkørselsmasten en Gennemkørselsarm for hver af de udgrenede Banelinier, saaledes at Signalet kom til at bestaa af en enkelt Hovedarm og to eller flere Gennemkørselsarme anbragt Side om Side under Hovedarmen. Der blev anstillet Forsøg i nævnte Retning i Marken, men her blev der Enighed om at opgive Tanken. Man har da ogsaa i Ordningen ved Vigerslev en for saa vidt tiltalende Signalordning, der giver den ønskede Underretning saa tidligt, som den kan gives.

Udvalget foreslaar, at Stationer, hvorfra der udgaar Linieblokstrækninger, større Knudestationer og Stationer med modgaaende Sporskifter i Udkørselsenden — forudsat at disse Sporskifter ikke ligger i Perronens umiddelbare Nærhed —, udstyres med Udkørselssignaler.

Hvor Togvejssignaler og under visse Forhold Udkørselssignaler ikke lader sig opstille umiddelbart ved de Spor, de gælder for, maa Personalet besidde lokalt Kendskab til den paagældende Stations Signalordning for at vide, hvilket Spor det paagældende Signal gælder for. For at lette Personalet Indøvelsen heri foreslaar Udvalget: at der paa alle Togvejssignaler samt paa Udkørselssignaler paa Stationer, der er udstyret med flere saadanne gældende samme Køreretning, anbringes en

Tavle med Angivelse af, hvilket eller hvilke Spor Signalet gælder for.

Overensstemmende hermed foreslaas i første Række Tavlerne anbragt paa saadanne Stationer, hvor Signalerne ikke alle staar umiddelbart ved de Spor, de gælder for; men da man maa formene, at saadanne Tavler ogsaa paa andre Stationer vil bidrage til at orientere Personalet med Hensyn til Signalordningen, forslaas Tavlerne anbragt efterhaanden paa alle Stationer, hvor Betingelserne for Tavlerne Anbringelse er til Stede.

Tavlen forudsættes givet en Højde af 70 cm og forudsættes anbragt paa den Side af Masten, hvorfra Masten normalt skal iagttages, i ca. 3 m's Højde; paa Master paa Signalbroer forudsættes Tavlerne dog anbragt ved Foden af Masterne.

Den Tilladelse, en Station efter de nugældende Regler har til at tage et gennemkørende Tog ind for Signal til Indkørsel uden forudgaaende Standsning af Toget i saadanne Tilfælde, hvor der skal overrækkes en Fribaneordre, udvides til at gælde i Tilfælde, hvor der skal overrækkes Lokomotivføreren skriftlig Tilladelse til Kørsel forbi Udkørselssignalet. Forholdene skønnes at være ganske ensartede i de to Tilfælde, naar den Regel følges, at Indkørselssignalet ikke maa stilles paa »Kør«, forinden Betingelserne for, at Udkørsel kan finde Sted, er opfyldt.

De nuværende Regler for, hvorledes Lokomotivføreren skal forholde sig, naar han ikke, forinden Toget sættes i Bevægelse, kan iagttage de for Udkørslen gældende Signaler er ufuldstændige dels saa uoverskueligt opstillede, at Forstaaelsen af disse vanskelige Bestemmelser er besværliggjort. Disse Mangler er søgt afhjulpet ved at samle alle de paagældende Forskrifter i de forklarende Bestemmelser til Udkørselssignaler.

Udvalget anser det for uheldigt at beholde den nugældende Regel om, at der vises Gennemkørselssignal mod Tog, naar Gennemkørselstilladelsen ikke er ubetinget og foreslaar, at der altid vises »Kør« fra

Indkørselsmasten mod et Tog, for hvilket der paa Stationen skal vises Haandsignal for Gennemkørsel, og at Haandsignalgivning for gennemkørende Tog overhovedet ikke bringes til Anvendelse, naar det paagældende Tog skal passere et for dette gældende Udkørselssignal i Stopstilling, og derfor skal have overrakt skriftlig Forbikørselstilladelse.

Gennemkørsel maa i saadanne Tilfælde kun finde Sted, naar Udkørselssignalet og eventuelt Togvejssignalet for Udkørsel er ugyldiggjorte, saaledes at den skriftlige Forbikørselstilladelse bortfalder.

Ugyldighedsgørelse maa ikke finde Sted, med mindre den vil overskride en Uge, og kun efter at fornøden Bekendtgørelse er sket.

Signalbetegnelsen »Kør frem« foreslaas ændret til »Kør«.

FREMSKUDTE SIGNALER

Der stilles af Udvalget ikke Forslag om Forandring af de fremskudte Signalers Udseende. Bestemmelsen i det nugældende Signalreglement om, at de fremskudte Signaler er lave Mastesignaler, er slettet, fordi disse ogsaa kan opstilles over Sporet. Det siges imidlertid i Betænkningen, at den almindelig anvendte Højde af ca. 4 m er passende, og at det er af Betydning, at Signalet anbringes saa nær ved Sporet, som det fri Profil tillader.

TOGVEJSSIGNALER

I Tilslutning til det i Sikkerhedskommissionen udtalte, foreslaar Udvalget, at de flerarmede Signalmaster efterhaanden bortfalder. Det fremhæves, at Forskellen mellem Togvejssignaler for Udkørsel og Udkørselssignaler ikke er tydelig tilkendegivet idet gældende Reglement, hvilket har haft den Følge, at man har anvendt Togvejssignaler for Udkørsel til at afspærre Stationen fra den fri Bane. Udvalget foreslaar derfor: at Stationer med Mastesignaler for udkørende Tog altid udstyres mod den fri Bane med egentlige Udkørselssignaler, at Togvejssignaler for Udkørsel kun anvendes som Supplement til Stationens

Udkørselssignaler, at Togvejssignalet baade for Dagsignalet og Natsignalet Vedkommende gives et saadant Udseende, at det ikke i Stillingen »Togvejen ikke farbar for Tog« kan forveksles med Signal »Stop« fra Hovedsignal. Dette er opnaaet ved at bibeholde den nuværende Form for Togvejssignalets Arm samt ved for Natsignalets Vedkommende at anvende brandgult Lys i Stedet for rødt Lys.

Tillige er der opnaaet det, at Lokomotivførerne er blevet fritaget for at køre forbi en Del røde Lys, herved har det røde Lys vundet betydelig i Værdi, det er ligesom blevet helligere.

Togvejssignalets Vinge beholder den nuværende Form.

Det foreslaas, at der paa saadanne Togvejssignaler for Udkørsel, der gælder Spor, hvorfra der kan køres ud til flere Banelinier, anbringes en Strækningsangivelse paa Masten, saaledes at Banelinierne tilkendegives med Bogstaver, hvortil der indstilles, samtidig med at Signalet stilles paa »Togvejen farbar for Tog«. Udvalget foreslaar med Hensyn til Togvejssignaler for Indkørsel, at de kan gælde for flere Spor, og at de indrettes saaledes, at den Togvej, der er indstillet, angives ved et Tal, der kommer til Syne, naar Signalet stilles paa »Togvejen farbar for Tog«.

Signalets to Stillinger betegnes ved:
»Togvejen farbar for Tog« og
»Togvejen ikke farbar for Tog«.

ALDERSGRÆNSEN

Vor sidste Kongres behandlede og vedtog bl. a. at andrage Ministeren for offentlige Arbejder om, at Aldersgrænsen for Lokomotivmænd, som ved nuværende Lov er fastsat til 70 Aar, nedsattes med 5 Aar, saaledes at den tvungne Aldersgrænse blev 65 Aar; og at Lokomotivførere ved fyldte 60 Aar kunde andrage om Afsked.

Hurtigere end egentlig ventet, maatte Organisationens Ledelse anse Tidspunktet

for belejligt, thi efter at Generaldirektora-
tet efter Ministerens Paabud, paa Trods af
alle Forestillinger, gennemførte Tjeneste-
tidsregler af en saadan Beskaffenhed, at
den skærpede Kravene stærkt til Lokomo-
tivpersonalets Arbejdsydelse, skærpede
dem i en saadan Grad, at Lokomotivperso-
nalets Tjenestefordelinger er de skrappeste
af samtlige de Tjenestefordelinger noget
Statsbanepersonale tildeles, siger det sig
selv, at de gamle Lokomotivførere haarde-
re end nogen andre følte Administratio-
nens Brutalitæt ved at mærke, at deres
Kræfter i det lange Løb ikke slog til over-
for de Tjenester, der blev dem paalagt.

Fra forskellig Side modtog Organisa-
tionen derfor Henvendelse om, at der ved
Tjenestefordelingernes Opstilling navnlig
for de større Maskindepoters Vedkommen-
de burde opstilles Ture, der blev holdt i
en saadan Form, at de gav noget Indtryk
af at være tilrettelagt med rimelig Hensyn-
tagen til de noget ældre Lokomotivførere.
En almindelig Hensyntagen til saadanne
Anmodninger mødte man ikke, det er jo
saaledes, at dem, der laver Tjenesteforde-
lingerne kun kender et Begreb: Lokomo-
tivførere og Lokomotivfyrbødere, og Nor-
men gælder uden fjerneste Hensyn til, om
det er en 25-aarig Lokomotivfyrbøder eller
en Lokomotivfører paa 65 Aar. Hertil
kom endvidere det, at Administrationen
paa de Rangersteder, hvor en Del af de
ældre paa Grund af Tjenestens mere ens-
artede Karakter have fundet en Tjeneste,
vi kan maaske sige en Retrætepost, som
de i en Del Aar kunde bestride forinden
Overgangen til Pensionen, nemlig paa de
tomandsbetjente Rangermaskiner, borttog
Lokomotivfyrbøderen, saaledes at den
gamle Lokomotivfører pludselig blev stil-
let overfor at skulle udføre 2 Mands Ar-
bejde, men med samme Ansvar som hidtil
for den med Arbejdet forbundne Sikker-
hedstjeneste. Hertil kom yderligere en di-
rekte Anmodning fra Administrationen om
at opfordre de ældre til at forlade Tjene-
sten, en Opfordring, der i sin Karakter
absolut ikke kan siges at være af den Be-

skaffenhed, at man med Glæde meddeler
gamle, veltjente Lokomotivførere dette,
hvilket forøvrigt ogsaa en Del af Embeds-
mændene har følt, der paa Administratio-
nens Vegne skulde overbringe saadanne
Opfordringer til Etatens gamle pligtopfyl-
dende og trofaste Lokomotivførere, dog
var dem lidt for usmagelig, endskønt de
samme Embedsmænd ingenlunde generer
sig for at lade de Gamle mærke den hen-
synsløse Behandling, Administrationen
gennem Tjenestetidsreglerne lægger til
Rette for dem.

Hovedbestyrelsen maatte derfor anse
Tidspunktet for at være inde, og at det
var betimeligt at fremme Kongressens Be-
slutning og andrage Ministeren for offent-
lige Arbejder om, at Aldersgrænsen for
den tvungne Afgang for Lokomotivførere
maatte blive nedsat med 5 Aar. Der kunde
derigennem blive Lejlighed til med en Æn-
dring i Tjenestemandssloven og under en
smuk Form at give de gamle Lokomotiv-
førere Lejlighed til, uden ærbødige Andra-
gender bilagt med højtidelige Lægeerklæ-
ringer, at kunne trække sig tilbage fra den
Etat, der til Tak for god Tjeneste gav dem
en haardhændet Behandling paa deres
gamle Dage.

I Slutningen af September overbragte
Organisationens Formand Ministeren et
Andragende af følgende Ordlyd:

Under Henviisning til Tjenestemandsslovens
§ 54; hvori er forudset, at der for visse Klas-
ser af Tjenestemænd kan fastsættes Bestem-
melse om, at de paagældende paa et tidligere
Tidspunkt end det i Paragraffen angivne har
Pligt eller Ret til at søge deres Afsked fra
Statsbanernes Tjeneste, tillader Dansk Loko-
motivmands Forening sig herved at andrage
Herr Trafikministeren om at ville foranledige,
at der for Lokomotivpersonalets Vedkommende
fastsættes Bestemmelse om, at enhver Tjene-
stemand blandt dette Personale iøvrigt under
de i § 54 og følgende Paragraffer gældende
Bestemmelser er pligtig til at søge sin Afsked
fra Udgangen af den Maaned, hvori han fyl-
der 65 Aar, samt at Retten til at erholde Af-
sked med Pension paa Grund af Alder ind-
træffer, naar Lokomotivmanden er fyldt 60
Aar.

Naar Foreningen tillader sig at fremsende

dette Andragende, er det fordi, saavel de tekniske som de trafikale Forhold i en Aarrække er undergaaet betydelige Forandringer, hvoraf eksempelvis skal nævnes: større, mere komplicerede Lokomotiver, hurtigere Toggang skærpede Tjenestetidsregler o. a. Den daglige Tjeneste stiller saadanne Krav til Lokomotivpersonalets, særlig til Lokomotivføreren, minutøse Paapasselighed, Aarvaagenhed og Nerveanspændelse, at disse Tjenestemænd i Almindelighed er opslidt paa et betydeligt tidligere Tidspunkt, end Tilfældet almindeligvis er for øvrige Tjenestemænd. Det er almindeligt bekendt, at Lokomotivtjenesten medfører, at det dér tjenestegørende Personale allerede i en ung Alder plages af Gigt, ligesom det af Læger er udtalt, at den paa et kørende Lokomotiv herskende intensive Støj angriber og nedsætter Høreevnen. Ved en af Foreningen foranstaltet Undersøgelse over Afgangen i de sidste 10 Aar har det da ogsaa vist sig, at Lokomotivmandens Gennemsnitsalder, naar han forlader Banernes Tjeneste, er ca. 56 Aar. Ved denne Undersøgelse er endda Lokomotivmænd, som i en meget ung Alder er afgaaet ved Døden, ikke medregnede, i saa Tilfælde blev Gennemsnitsalderen lavere.

Man kan ligeledes oplyse, at Aldersgrænsen for Lokomotivmænd i flere europæiske Lande er lavere end i Danmark. F. Eks. skal en Lokomotivmand i Sverrig og Holland afgaa fra Tjenesten ved det 60. Leveaar, i Østrig og Norge er Grænsen 65 Aar, hvilket for alle de nævnte Lande tillige er en lavere Aldersgrænse end fastsat for andet Personale.

Tilføjende at man iøvrigt er rede til at meddele yderligere Oplysninger, samt at man gerne saa den nedsatte Aldergrænse ført ud i Livet fra og med den 1. April 1928, tillader Foreningen sig at forvente Herr Ministerens velvillige Behandling af nærværende Andragende.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.

Ministeren stillede sig ikke helt velvil- lig, men heller ikke helt afvisende overfor Andragendet, hans Betæneligheder bundede nærmest i Frygten for, at en Imødekommen vilde medføre Konsekvenser for andre Tjenestemænd, en Frygt, han dog ved nærmere Eftertanke synes at forlade, da andre Elater ikke har Tjenestemænd beskæftiget ved tilsvarende Arbejde.

En Henvendelse til Generaldirektøren for Statsbanerne om den samme Sag viste

derimod, at Generaldirektøren meget vel kunde forstaa Organisationens Bevæg- grunde for Andragendets Fremkomst. Ge- neraldirektøren lagde ikke Skjul paa sin Velvillie overfor det ansøgte. Vi har end- nu ikke modtaget Svar paa Andragendet. Lovgivningsmæssigt set er der intet til Hinder for, at en saadan Ændring til Lo- ven kan finde Sted, f. Eks. ved Normerings- loven.

Som det af Andragendet fremgaar, er Aldersgrænsen i vore nærmest omliggen- de Lande 5—10 Aar lavere for Lokomo- tivførere end hos os, Foreningens Anmod- ning maa derfor siges at være berettiget i sig selv og er underbygget ved at være i Overensstemmelse med Udlandets Betragt- ninger over, hvad den yderste Aldersgræn- se maa være for Tjenstemænd, hvis Ar- bejde former sig saaledes, at de foruden Ansvar for Menneskeliv, store Værdier i Materiel tillige har en meget uensartet Tjeneste, hvilket paavirker og nedbryder denne Tjenestemandes Helbred langt tidli- gere end andre, hvis Beskæftigelse er mere i Overensstemmelse med det naturlige Liv og den menneskelige Fysik. Om disse al- mindelige Betragtninger og Følelser, som Generaldirektøren gav Udtryk for, i For- bindelse med hans Mening om, hvad Eta- tens Interesser var bedst tjent med, skulde bevirke, at den nuværende Minister frem- lommer med Ændringsforslag til Tjeneste- mandsloven, vil den nærmeste Fremtid vise os. For vort Vedkommende er et vigtigt Spørgsmaal rejst, og det er et Spørgsmaal, som Organisationen ikke kan frafalde, før Kongressens forstandige og hensynsfulde Beslutning er gennemført.

OBSTRUKTION

Vi har modtaget en lille Artikel, som er gaaet gennem Dagspressen paa Thy, og som vi for saa vidt ikke vilde beskæf- tige os med, hvis ikke den netop omhand- lede et Interview med vor Generaldirektør om »Obstruktion paa Thybanen«. Artik- len lyder saaledes:

Togforsinkelser paa Thybanen.

Det stærkt socialistisk orienterede Dansk Jernbaneforbund har i sidste Nummer af sit Medlemsblad fortsat den tidligere omtalte Propaganda for, at Tjenestemændene, altsaa »Sølvsnorene« ret slaviske skulde følge Bestemmelserne i de nye Tjenestetidsregler med tilhørende Reglementer og Ordre. Ganske vist er man — udtales det — klar over, at de gældende Bestemmelser ikke er lavede, for at man skal følge dem Bogstav for Bogstav. Men samtidig paapeges det, at med den betydelige Reduktion, der er sket for Tjenestemandssantallet, vil det være i Tjenestemændenes Selv-Interesse, at de forringer deres Risiko ved saa nøje som muligt at følge Reglementernes Ordlyd.

En af vore Korrespondenter har i en Samtale spurgt Generaldirektør Andersen-Alstrup, om der foreligger Tilfælde af »Obstruktion«, eller hvad man nu vil kalde det.

»Der foreligger« — svarer Generaldirektøren — »fra en enkelt Landsdel fra Thy, Indberetning om visse Togforsinkelser, som man har ment at kunne føre tilbage til, at Tjenestemændene alt for minutiøst fulgte Reglementernes Bogstav. I den Sag har Generaldirektoratet nu indledet en Undersøgelse, idet det er givet, at vi ikke kan billige eller tillade noget saadant. Men Undersøgelsen er endnu ikke afsluttet, saa jeg kan ikke endnu sige, hvad det eventuelt bliver til.«

Som man af Artiklens sidste Stykke vil se, udtaler Generaldirektøren, at der paa Grund af Togforsinkelser paa Thy er indledet Undersøgelse af, om der kunde være Tale om, at Tjenestemændene paa nævnte Bane laver Obstruktion. Vi haaber, at Generaldirektøren foretager disse Undersøgelser, og at dette sker paa en bredere Basis end at undersøge, om Personalet minutiøst overholder sine Ordre og Bestemmelser, thi gør de det, er de jo fuldt ud pligtopfyldende Tjenestemænd, og det skal de jo være, og det er vort Haab, at Tjenestemændene paa Thy stadig vil overholde Reglementerne; det er vel Meningen, at disse skal overholdes. Vi skal ikke komme ind paa nogen Betragtninger over Reglementerne, men vi ved af Erfaring, at hvis der sker noget, holder man Reglementerne op for den paagældende Tjenestemand for at gøre ham begribelig, at han ikke har forstaaet sine Instruktioner og af det Answer, Generaldirektoratet har paalagt ham gennem Instruktioner (Reglementer) for

en rigtig Udførelse af Tjenesten, og for at Generaldirektoratet overfor Offentligheden kan sige: »Kære Offentlighed, hvad skal vi gøre? Vi har jo i klare og tydelige affattede Instrukser meddelt Tjenestemændene, hvorledes de har at forholde sig, og naar det ikke gør det, bliver det dem, der skal tage Ansaret og Straffen for Forsyndelser. Derfor har vi jo Reglementer.«

Skulde man efterhaanden blive klar over — og det har vi jo ikke Ansaret for — ved Betragtninger, gennem Erfaringer, Paataaler eller gennem Straf og lign., at Personalet er blevet forsigtigt, og navnlig i disse Tider, hvor deres Arbejdsydelse er blevet forøget udover Grænserne for det rimelige. En Overholdelse af Reglementerne er paabudt og staar ikke i nogen Forbindelse med Administrationens Krav om en større Arbejdsydelse, men maaske er det Selvopholdelsesdriften, der her taler sit eget Sprog, men om Obstruktion paa Thy-Banen er der ikke Tale om. Vi har for vort Vedkommende stærkt advaret Tjenestemændene mod at nedsætte Tempoet til Skade for Etatens Anseelse, men derimod opfordret til at udføre Arbejdet indenfor den Tid, som er levnet dem til dette. Statsbanerne har et flinkt, paapasseligt og pligt-opfyldende Personale, ved vi, men der var maaske nu Anledning for Generaldirektøren til at undersøge, hvorledes de Tjenestefordelinger er beskaffen, som 3. Distrikt har tilrettelagt paa Thy-Banen. Mon ikke man netop i disse kan finde Aarsagen til de omtalte Forsinkelser. Det er os bekendt, at Maskiningeniør Sørensen i Struer har haft frie Hænder til at tilrettelægge en Tjenestefordeling deroppe mod Nord, og at dette netop har ført til det Resultat, at Forsinkelserne i Oddesund Nord efterhaanden blev saa betydelige, at det kunde betale sig for de rejsende at leje Automobile i Oddesund Nord for at komme til deres respektive Bestemmelsessteder indenfor en rimelig Tid, ja, at det endda gik saa vidt, at det kunde betale sig for de rejsende til de nærmest liggende Stationer ved

Oddesund Nord at gaa hjem. For at spare en Mand, en Rangerfører i Oddesund Nord, blev Tjenesten nemlig tilrettelagt saaledes, at Togmaskinerne skulde foretage den Rangering til og fra Færgerne, som hidtil var udført af Rangermaskinen, hvilket havde den Følge, at Togene blev stærkt forsinkede udover Afgangstid. Der varsaaledes kun Tale om en overdreven Sparommelighed, som den paagældende Maskiningeniør ønskede at praktisere. Alle praktiske Foranstaltninger, enhver fornuftig sparsommelig Ordning vil aldrig møde Kritik, aldrig møde manglende Forstaaelse hos Personalet og heller ikke hos Organisationerne, men naar man driver en Jernbane og ønsker, den dreven som Forretning, naar man vedtager Lovforslag for at befri sig for nærgaaende Rutebilkonkurrenter, naar man ved Reklamering for Statsbanerne som Forretning udsender Agenter, saa kan det altsammen ikke hjælpe, naar Statsbanerne som Forretning lægger Forholdene saaledes til Rette, som Tilfældet har været paa Thy, naar der i Struer sidder en Maskiningeniør, hvis Livsopgave det er at spare saa meget som muligt, men som ganske er blottet for Begreb om, hvad Statsbanerne som Forretning har af Interesser at varetage overfor Befolkningen paa Thy, og denne har den største Grund til at være utilfreds med de danske Statsbaner, thi de er blevet skidt behandlede, og naar deres Utilfredshed igennem deres stedlige Aviser giver sig Udtryk i en Sigtelse paa Mistanke mod Personalet, at det ikke er, som det skal være, saa er det, vi beder Generaldirektøren om at undersøge, om ikke disse Klager og Sigtelser og denne Mistæneliggørelse af Personalet ikke skulde have sin Aarsag i en manglende Forstaaelse af, at Statsbanerne paa Thy ogsaa har en forretningsmæssig Mission, og at der ogsaa kræves Hurtighed, hurtig og præcis Toggang og korrekt Ekspedition, og at man, naar man har Monopol paa at drive Jernbane ogsaa i denne afsides liggende Egn af vort Land, maa ofre, hvad der er

nødvendig af Hensyn til Etatens Renomé og Anseelse.

Hele den Kalamitet paa Thy skyldes, at der skulde spares en Rangerfører i Oddesund Nord og et Sæt Lokomotivpersonale i Thisted. Vi haaber, at Generaldirektøren ved sit Ansvar for Etatens Anseelse, dens forretningsmæssige Ve og Vel af Hensyn til Offentlighedens Bedømmelse af Personalet ogsaa vil drage de af os her fremdragne Forhold med ind i sine Undersøgelser.

EN LILLE VELFÆRDSFORANSTALTNING

I Juni Maaned tilstillede Foreningen Maskinbestyrer Schmidt i 1. Distrikt et Andragende af følgende Ordlyd:

Foreningen er af Lokomotivpersonalet paa Københavns Godsbanegaard anmodet om at andrage 1. Distrikt om Afhjælpning af et længe dybtfølt Savn, nemlig Badeværelser med Karbade. Da det sikkert er Distriktet bekendt, at Personalet overalt, hvor Karbade forefindes, sætter overordentlig megen Pris paa disse, maa man formentlig give det i København Gb. stationerede Lokomotivpersonale Medhold i, at Rimeligheden taler for, at ogsaa Landets største Maskindepot udstyres med Badeværelser med Karbade.

Et Karbad er jo som Bad betragtet af større Værdi for de ældre Tjenstemænds Velvære end et Brusebad.

Foreningen tillader sig derfor at ansøge Distriktet om ved Indrettelse af nogle Karbade ved Godsbanegaardens Maskindepot at give dette Depots Personale samme Adgang til den Behagelighed, saadanne Bade kan være, som den de fleste andre Depots Personale har.

Man tillader sig at forvente Distriktets velvillige Behandling af nærværende.

Ærbødigst

P. F. V.

Rich. Lillie.

Den 16. ds. — altsaa 5 Maaneder efter at Foreningen havde indsendt sit Andragende — har man ikke ved Maskinbestyrer Schmidt, men ved selve Distriktschefen i 1. Distrikt modtaget følgende Svar:

»Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 10. Juni d. A. — 1559 — angaaende Udvidelse af den ved Godsbanegaardens Maskindepot værende

Badeanstalt med nogle Karbade meddeles, at da man anser de forhaandenværende Brusebade for fyldestgørende, vil Anmodningen ikke blive imødekommet.

Eir.

Dette Svar, der som nævnt har været 5 Maaneder om at fremkomme, viser ved sin affærdigende Knaphed tydelig den Aand, der besjæler Distriktschef Eir, naar det drejer sig om Lokomotivpersonale. Denne Mand har mange Gange givet Bevis paa sit Sindelag overfor os, og denne Sag vidner om, at han — trods sit ungdommelige Udseende — er meget livsfjern i sine Betragtninger, naar det drejer sig om Omsorg for sit Personales Velbefindende. Vort Andragende er saavel reelt som formelt en høflig Skrivelse, medens Svaret er et ganske uhøfligt og ikke motiveret Afslag, udover at der siges, at de bestaaende Forhold anses for fyldestgørende.

Altsaa: De ved Besked —

Vi alene vide!

Distriktschefen mener vel, at det kun er Organisationens Opgave at paaføre Etaten unødvendige Udgifter; men han kan være ganske overbevist om, at naar vi har andraget om Indretning af et Par Karbade i Godsbanegaardens Remise, saa er det, fordi de savnes, og fordi Brusebadene absolut ikke er fyldestgørende. Der er ca. 400 Lokomotivmænd paa Gb., hvortil kommer Remisearbejdere, Haandværkere og andre Personer tæller op imod ca. 600 Mennesker, der alle er henviste til nævnte Badelokale. Naar den meget ærede Distriktschef havde tænkt sig lidt om, vilde han maaske vide, at dette Personales Arbejde er af en saadan Karakter, at det ofte tilsmudser Legemet i en saadan Grad, at en almindelig Kropafvaskning er nødvendig, ligesom det heller ikke bør overses, at for den ældre Mand er et Karbad mere tilfredsstillende og velgørende end et Brusebad. Kontorpersonalet derude er saa heldig stillet, hvis de trænger til et Karbad, kan de benytte Centralværkstedets Badeanstalt, hvad Lokomotivtjenestens Folk ikke kan. Distriktschefen burde gaa ind ved Siden af i Centralværkstederne og se

den Badeanstalt, der er indrettet for Værkstedssarbejderne. Den er af moderne Karakter. Distriktschefen burde ved Lejlighed se, hvorledes Badeanstalterne i Aarhus og Struer er indrettet for et Personale, hvis Antal er betydelig mindre end Københavns. Hvis Distriktschefen saa det, vilde han forstaa, at han har forsømt at vise de Hensyn overfor Lokomotivpersonalet i København, som han skylder det. Om det er hos hans Medarbejdere, Fejlen ligger, maa han afgøre med dem, men efter Foreningens Skrivelses Fremkomst og efter at han har underskrevet det uhøflige Afslag, maa vi holde os til Distriktschefen, og det Spørgsmaal maa derefter rejse sig, om det er ubetimelige Udgifter, som Baneafdelingen har foranlediget paa en Række Stationer og Maskindepoter, hvoraf vi har nævnt et Par, og vi kan supplere disse med en Del Maskindepoter i 1. Distrikt, hvor der foruden Brusebade er indrettet Karbade. Brusebadene har aabenbart ikke været anset for tilstrækkelig fyldestgørende disse Steder, eller er det maaske Baneafdelingens Ingeniører, der, fordi vor Etat ikke er underkastet Fabriktilsyn, føler en større Forpligtelse til at undgaa Kritik, og derfor, hvor Baneafdelingen har Ansvar, før Repræsentanten for Trafikafdelingen faar Indflydelse, gør, at Forholdene ikke er helt oldnordiske. Opstilling af et Par Karbade med en deraf følgende Forandring af Badeforholdene i Godsbanegaardens Lokomotivremise er paatrængende nødvendige, de tilstedeværende Brusebade er ikke fyldestgørende, og Organisationen forventer, at Generaldirektoratet, som nu faar denne Sag forelagt, vil vise større Humanitet og større Forstaaelse af, hvorledes Badeforholdene bør være indrettet for et Personale paa ca. 600 Personer, hvis Arbejde for de flestes Vedkommende er af en saadan Karakter, at det kræver særlig Renselse, hvad 1. Distrikts for os interesserede og varmtfølede Distriktschef gennem sit Afslag har givet Udtryk for, at han slet ikke forstaa.

FRA DAGSPRESSEN

I Fyens Venstreblad for 23. November findes følgende ledende Artikel:

Sikkerheden paa Banerne.

Der foreligger fra Generaldirektoratet en Række Klager over »Obstruktion fra Personalets Side«. Der klages fra forskellige Stationer over, at Personalet baade her og der overholdt Reglementerne paa en saa bogstavelig Maade, at de paagældende klagende Embedsmænd mener sig beføjet til at anvende det grimme Ord *Obstruktion*.

De paagældende Klager er ikke blevet forelagt Offentligheden, men det er jo kun nogle faa Uger siden, at Forstanderen paa Københavns Hovedbanegaard fandt sig foranlediget til at anvende det samme Udtryk. Han blev kraftigt imødegaaet, ikke blot af Personalets Tillidsmænd, men ogsaa Distriktschef Eir og flere andre højere Embedsmænd fandt sig foranlediget til at fastslaa, at Stationsforstanderen havde set Spøgelse ved højlys Dag.

Nu er det jo en Kendsgerning, at Personalet er blevet reduceret til det mindst mulige, Tjenesten er blevet forlænget, og der stilles som Følge af disse Foranstaltninger langt større Krav til Personalets Aarvaagenhed og Agtpaagivenhed end tidligere. *Der sker uhyggeligt hyppigt Ulykker rundt omkring paa Stationerne ved Rangering og paa anden Maade, og man kan ikke fortænke Personalet i, at det under disse Forhold overholder de gældende Reglementer.* *)

Der gives utallige Beviser for, at Sikkerheden paa Banerne til syvende og sidst afhænger af Personalets Agtpaagivenhed og Snarraadighed. Her er et af de sidste: Forleden opdagede Lokomotivføreren, der kørte Aftenekspresen fra København til Masned-sund, at der var en Revne i Maskinens Understel. At Opdagelsen skete, skyldtes alene den Omstændighed, at der paa Maskinen stod en aarvaagen Mand, der forstod at skelne mellem de Hundreder af Lyde, som Maskinens Gang frembringer, og han hørte en Lyd, der fortalte ham, at der var noget i Vejen. Takket være Lokomotivføreren Aarvaagenhed lykkedes det denne Gang at hindre en Katastrofe af uoverskuelig Rækkevidde — det beskadigede Lokomotiv blev ført »tom« tilbage til København for at blive repareret — men Tilfældet viser klart, at Sikkerheden for det rejsende Publikum til syvende og sidst afhænger af Personalets Aarvaagenhed og Snarraadighed, og da baade Aarvaagenheden og Snar-

raadigheden aftager med Arbejdstidens Længde, ligger der deri en alvorlig Advarsel til den øverste Myndighed: *Der er Grænser for, hvad man kan læse over paa Personalet af Arbejde og Pligter, naar Hensynet til Sikkerheden ikke skal lide derved.* *)

Fyens Venstreblad har ganske Ret i, at ingen kan fortænke Personalet, at det overholder gældende Reglementer, saa meget mere som de er til for at blive overholdt, og fordi Overtrædelse i givet Fald straffes.

Med Hensyn til Grænsen for, hvad man kan læse over paa Personalet, er den temmelig flydende; en Kontormand ved D. S. B. kan f. Eks. ikke tage mere end 7 Timer pr. Dag, hvis man skal undgaa, at Blækket vælter, medens en Lokomotivmand skal tage omtrent det dobbelte, uden at Hensynet til Sikkerheden lider derved.

Man ser saaledes, at Gdir. meget nøje afvejer, hvad der er passende, og de siger da ogsaa selv, hver Gang Tiden forlænges, at endnu er der en lille Margin tilbage — og den kan heldigvis flyttes efter Behov.

Red.

PRISNIVEAUET

Statistiske Efterretninger meddeler:

Det statistiske Departement har siden Juli 1915 foretaget Beregninger over Prisstigningens Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget. Den sidste Beregning foretoges i Juli 1927, og Resultatet blev offentliggjort i »Statistiske Efterretninger« Nr. 23, 1927. Beregningerne er nu ført op til Oktober 1927, idet der — som adskillige Gange nævnt i tidligere Redegørelser vedrørende Prisniveauet — fra og med April 1927 udarbejdes Pristal fire Gange om Aaret, hvilke Pristal beregnes som Udtryk for Prisniveauets Højde i Begyndelsen af hver af Maanederne Januar, April, Juli og Oktober.

Ved Opgørelsen er man gaaet ud fra Forbruget i en Husholdning, saaledes som dette var i 1922, og man har derefter beregnet, hvad dette Forbrug vilde koste, betalt med de i Oktober 1927 gældende Priser.

Med Hensyn til Fremskaffelsen af Prisoplysningerne og Beregningernes Udførelse er man gaaet frem ganske paa samme Maade som ved tidligere Beregninger. Gennemsnitspriserne for de enkelte Varer eller Varegrupper er for

*) Fremhævet af os.

Red.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	Juli 1914	Oktbr. 1926— Jan. 1927	April 1927	Juli 1927	Oktbr. 1927
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Fødevarer.....	835	1 301	1 272	1 274	1 267
Klæder, Fodtøj, Vask.....	225	441	435	433	442
Bolig.....	248	460	469	469	469
Brændsel og Belysning.....	81	186	172	163	157
Skatter, Kontingenter o. l....	203	514	512	481	491
Andre Udgifter.....	408	710	700	700	695
Ialt...	2 000	3 612	3 560	3 520	3 521

Fødevarer, Brændsel og Belysning og en Del andre Varer beregnet paa Grundlag af Priser, indberettet af Kommunalbestyrelserne i Hovedstaden, Provinsbyerne og noget over 100 Landkommuner. Prisbevægelsen for Beklædning, Isenkramvarer, Husholdningsartikler o. s. v., for hvilke der ikke haves direkte Prisoplysninger, er beregnet paa Grundlag af Oplysninger, som Departementet har modtaget fra forskellige Organisationer og større Handels- og Produktionsfirmaer med særlig Sagkundskab paa disse Omraader, saavel for Hovedstaden som for det øvrige Land. I Lighed med Beregningerne i April og Juli 1927 har man ved nærværende Beregning benyttet Priserne i Oktober 1927, medens man ved Beregningerne for April 1927 har anvendt Gennemsnittet af Priserne for de to sidste Kvartalsundersøgelser, ved Beregningen for Januar 1927 altsaa Gennemsnittet af Priserne i Oktober 1926 og Januar 1927. For visse Varer, hvis Priser paavirkes i kendelig Grad af Sæsonen (Smør, Mælk, Æg, Grøntsager og Kartofler) er der — ligesom hidtil — foretaget en Udligning af den Prisforskel, der erfaringsmæssigt skyldes Aarstiden.

Resultatet af den nu foretagne Beregning fremgaar af ovenstaaende Oversigt, i hvilken er meddelt, hvorledes de Udgifter, der i Juli 1914 udgjorde 2000 Kr., fordeler sig paa de sædvanlig benyttede Hovedgrupper af Fornødenheder, dels pr. Juli 1914, dels efter Opgørelserne pr. Oktober 1926—Januar 1927, April 1927, Juli 1927 og Oktober 1927.

Ved Beregningen pr. Oktober 1927 var det samlede Udgiftstal for hele Budgettet altsaa 3 521 Kr., medens det tilsvarende Tal pr. Juli 1927 blev opgjort til 3 520 Kr.

I nedenstaaende Oversigt meddeles tillige Tal for den procentvise Prisstigning for de enkelte Varegrupper, idet hver enkelt Udgiftspost efter Priserne i Juli 1914 er sat lig 100, og Udgiftstallene til de forskellige Tidspunkter er sat i Forhold hertil. De tilsvarende Tal for det mellem Juli 1914 og Oktober 1926—Januar 1927 liggende Tidsrum er offentliggjort i Statistisk Aarbog 1927, Tabel 96.

Herefter har Stigningen siden Juli 1914 været: for Fødevarer 52 pCt., for Klæder, Fodtøj og Vask 96 pCt., for Bolig 89 pCt., for Brændsel og Belysning 94 pCt., for Skatter, Kontingenter o. l. 142 pCt., for Andre Udgifter 70 pCt., og den samlede Stigning for hele Budgettet udgør 76 pCt. Indekstallet for Prisniveauet (Pristallet) er saaledes pr. Oktober 1927 176, hvilket Tal er uforandret fra Juli 1927.

Med Hensyn til Prisbevægelsen indenfor de enkelte Varegrupper og Udgiftsposter siden Juli 1927 skal gøres følgende Bemærkninger:

For Fødevaregruppen som Helhed har der været en Nedgang i Udgifterne paa 7 Kr., hvilket skyldes en mindre Nedgang i Udgiften til næsten alle Hovedgrupper indenfor Fødevarerne; for Fisk samt for Kartofler, Grøntsager m. v. har der dog været Stigning i Udgiften.

Beklædning m. v. udviser en Stigning i Udgiftstallet paa 9 Kr., hvilket særlig skyldes Prisstigning for Bomuldsvarer. For Fodtøj var Udgiften omtrent uforandret, medens der for Vask var en mindre Stigning (Sæbe og Soda).

Udgiften til Bolig er holdt uforandret fra Juli til Oktober, idet Statistik over Huslejestigningen kun foretages en Gang aarlig (i November Maaned).

For Brændsel og Belysning er Udgiften

Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Juli 1914

(Udgiften i Juli 1914 = 100):

	Juli 1914	Oktbr. 1926— Jan. 1927	April 1927	Juli 1927	Oktbr. 1927
Fødevarer.....	100	156	152	153	152
Klæder, Fodtøj, Vask.....	100	196	193	192	196
Bolig.....	100	185	189	189	189
Brændsel og Belysning.....	100	230	212	201	194
Skatter, Kontingenter o. l....	100	253	252	237	242
Andre Udgifter.....	100	174	172	172	170
Ialt...	100	181	178	176	176

gaaet ned fra 163 Kr. til 157 Kr., hvilket skyldes Fald i Priserne for Kul, Koks, Brænde og Petroleum.

Medens Udgiften til Skatter er uforandret, idet Skattebeløbet ligesom ved Beregningen for Juli refererer sig til Skatteaaret 1927—28, er Udgiften til Kontingenter steget noget. Den samlede Udgift til Skatter og Kontingenter udviser en Stigning paa 10 Kr.

Den sidste Gruppe, Andre Udgifter, rummer en Række forskellige Poster, bl. a. Vedligeholdelse af Inventar m. m., Tobak, Fortæring udenfor Hjemmet, Aviser m. m. For enkelte af disse Poster har der været en mindre Nedgang i Udgiften, og denne er for Gruppen som Helhed faldet fra 700 Kr. til 695 Kr.

FRA EN REJSE I RUSLAND

(Sluttet)

Odessa er en By med ca. 600 000 Indbyggere; næsten i alle Byens Gader findes en Række gamle og store Løvtræer langs begge Fortoug, hvilket baade er smukt og giver Skygge. Paa en Biltur rundt i Staden, der ligger paa et Højdeplanteau, hvorfra en mægtig bred Stentrappe fører ned til Havnen og Kajerne, saa vi flere smukke Pladser og Bygninger, særlig smuk var Nevski-Boulevarden med Mindestøtter af Hertug Richelieus og Digteren Puschkin. Af Pladser kan nævnes Katrine-pladsen og Børspladsen, hver for sig omgivet af monumentale Bygninger, Børsen, Teaterbygningen, der er Byens Stolthed og den mægtige Preobrasjenskikatedral; hvorimod den store moderne Havn frembød et trist Skue ved sin Mangel paa Skibe. Dagen efter tog Delegationen med Tog ud for at besøge et kombineret Sygehus-Sanatorium og Badeanstalt, beliggende ved en Fjord 18 Verst fra Odessa; paa denne Køretur saa man, at Dele af den nordvestlige Side af Byen laa i Ruiner, skudt ned under Borgerkrigen. Det omhandlede Etablissement bestaar foruden Badeanstalten af flere adskilte Bygninger, og hele Anlægget, hvoraf vi særlig besaa Badeanstalten, drives, om man saa kan sige, mekanisk. Badene er i første Række Slam- eller Lerbade for Patienter, der lider af Reumatisme og andre beslægtede Sygdomme. Det Ler som anvendes, skræbes op fra Fjordbunden af en Uddybningsmaskine, føres i Tipvogne ad en lang skinnebelagt Bro ind til Badebygningen, hvor det slemmes og ved Hjælp af en Snegl føres op til første Sal, udtømmes i smaa Vogne, der føres hen til Nedløbstragte, anbragte i Væggen over Baderummene, over hver Nedløbstragt er anbragt et Rørsystem, der kan lægges ned i Leret og ved Damp opvarme dette til den ønskede Grad, hvorefter man gennem Tragten lader Leret forsvinde ned

i det underliggende Badekar. Efter Brugen samles Leret gennem et Rørsystem i en Beholder, hvorfra det atter føres ud i Fjorden for igen at modtage de Egenskaber, som det har afgivet til Helbredelse for de Syge. Ved Anstalten findes tillige en Kilde med mineralholdigt Vand af samme Beskaffenhed, som Kilderne ved Marienbad, og giver dagligt saa meget Vand, at det ikke paa nær kan finde Anvendelse der paa Pladsen. Hertil kommer Patienter fra hele Rusland og en Del fra Udlandene. Lægerne, som vi kunde forstaa, gik helt op i Gerningen, forklarede os med øjensynlig Glæde og Stolthed, at endnu var ingen uhelbredet Patient sendt bort herfra, skønt de ofte fik dem i en Tilstand, saa de nærmest maatte regnes for Krøblinge. Delegationen spiste Middag paa Anstalten, med Lægerne som Værter; der blev holdt flere Taler, og der lød en Tak for vort Besøg hos dem; man kunde ikke undgaa at føle den Understrøm af Begejstring over den nye Tingenes Tilstand, som der var i Lægernes Taler til os, og de bad os gendrive mulige misvisende og urigtige Meddelelser i den hjemlige Presse om Forholdene i Rusland.

Fra Odessa gik Rejsen direkte til Moskva over Kijev med et lille Ophold i denne By. Kijev har ca. 400 000 Indvaanere, den deles af Floden Dnjepr i den lavt liggende Bydel »Podol« og den 100 Meter højere paa et Planteau liggende »Gammel-Kijev«. Bydelene forbindes ved to store Broer, hvoraf den ene fører Jernbanen over samtidig med at være Færdselsbro. Kijev har lidt meget under Revolutionen. Den ene af de Russere, der fulgte os paa Rejsen, Kämmerat Alexjev, havde selv ikke mindre end tre Gange sprængt den ene Bro, to Gange som Soldat i Hæren under Krigen og en Gang som Soldat i den røde Arme under Kampene mellem Røde og Hvide. Samme Alexjev var Soldat i et af de Regimenter, der først stillede sig i Revolutionens Tjeneste, og saa langt var Ruslands Hær ude i det pariodiske, at enkelte af disse Regimenters Afdelinger kun var bevæbnede med Trækøller, hvorfor det heller ikke var saa vanskeligt at overmande og afvæbne disse, da de gjorde Mytteri, og anbringe dem i Fængslerne. Alexjev sad ogsaa bag et Gittervindue og ventede sammen med mange andre, at der skulde blive Tid for de Hvide til at bringe dem over den Grænse, hvorfra ingen vender tilbage. Men en Dag trængte Tonerne af Internationale ind i Fængslet efterfulgt af en stormende og syngende Skare røde Soldater; kort efter var der ingen Fangevogtere mere, men en Skare befriede Fanger til Forøgelse af den røde Hær; derefter stod der en blodig Kamp om Besiddelsen af Kijev, indtil den forblev i de Revo-

lutionæres Hænder. Der fortaltes om Episoder under Kampene og efter disse, der aabnede et Billede ind i et Helvede, som Mennesketanken vægrer sig ved at beskæftige sig med.

I Biler førtes vi ogsaa her rundt for at se Byen og bl. a. en Bydel, der hedder »Petsjersk«, her ligger en Samling Kirker og Slotte med et megerst højt og smukt Klokke-tårn, der havde været Skive for en hæftig Kanonild uden dog at styrte sammen. Men det særlig seværdige paa dette Sted er et stort og meget gammelt Kloster »Kijevo-Petsjerskaja-Laura«, bygget Aar 1850. Under dette findes et saakaldt Halvkloster, en hel Labyrinth af hvælvede Gange med mange Nicher og Side-rum, et Slags Katakomber. Det var dejligt svalt at komme ned i disse Gange langt ind under Jorden, og interessant at betragte de gamle Mumier af afdøde Helgener og Kloster-brødre, der i deres Kister med Glaslaag er hensat i hver en Niche. Efter Revolutionen indfandt sig en Kommission fra Regeringen, som vendte op og ned paa disse gamle Munke og Likørfabrikanter for at se, om de laa og rugede over Skatte, som de ingen Brug havde for.

Uden for en af Kirkerne findes et monumentalt Gravsted, der tiltrækker sig Opmærksomheden, her ligger den forhadte fhv. Førsteminister Stolzpin begravet. Efter, uden lov-hjemmel, at have hjemsendt Dumaen i tre Dage, hvilket Opinionen betragtede som Begyndelsen til et Statskup, faldt Stolzpin den 14. September 1911 for et Attentat, der fandt Sted i Kijevs Teater. Efter Besøget her kørtes ud paa Landet for at studere Boligforholdene og da navnlig for at se nogle nye Arbejderboliger uden for Byen, der just var under Opførelse.

Disse Huse opføres lidt i Villastil to og to sammenbyggede, hvert Hus har tre Værelser, Spisekammer, Køkken og Baderum, de opføres af en Slags Sand- eller Tufsten og med meget tyk Mur, for Vinterkuldens Skyld; er omgivet af en meget stor Haveparcel og koseter, naar de staar færdig til Indflytning, 8000 Rubler pr. Dobbeltthus.

Aftenen tilbragtes ved et Møde, hvor Delegationen hilste paa Centralkomiteens Medlemmer og hvor en Repræsentant for hvert Land havde Ordet, og Aftenen sluttede med en Fællesspisning med Sang og Taler.

Den 22. Juni ankom vi til Moskva, hvor vi indkvarteredes paa det samme Hotel. Dagen fra den 22. til den 25. brugtes til Sammenkomster med Styrelsen, til Besvarelse af de afgivne Spørgsmaal og til et Resumé af Delegationens Indtryk og Opfattelse i sin Helhed af Forholdene og Tilstandene i Rusland, saadan som vi havde haft Lejlighed til at se

dem; samt til enkelte Udflugter. Paa Grund af et Anfald af Dysenteri, var jeg i disse Dage afskaaret fra at deltage i disse Samvær, men nødedes til at holde Sengen. Jeg kan kun prise Russernes, og specielt Lægens Omsorg for mig i disse Dage. Ved et Tilfælde røbede Lægen lidt Kendskab til det tyske Sprog og til fælles Glæde kunde vi passiare lidt sammen. Ved Afskeden trykkede han mig saa hjertelig i Haanden, som nogen har gjort, og udtalte sin Glæde over, at han havde haft Held til at standse Sygdommen og faaet mig i en saadan Konstitution, at han turde lade mig rejse med Delegationen hjem. Jeg kunde knap faa Plads for min Tak, der dog var mere end ægte følt.

Fra Moskva foretoges Hjemrejsen over Varzawa, Berlin og Warnemünde, uden at gøre Ophold i Polen, men derimod et lille Ophold i Berlin. Tiden tillod ikke mere.

Ved den russiske Grænse tog vi en hjertelig, og jeg kan godt tilføje lidt vemodig Afsked med vore elskværdige Ledsagere paa hele Rejsen. Vi var jo nu blevet rystet godt sammen og Billedet af disse Mennesker, hver med sine Ejendommeligheder parret med en overstrømmende Elskværdighed og Hjælpsomhed er jo knyttet til Minderne om denne uforglemmelige Rejse, hvorom der kunde skrives meget mere, end her er gjort.

Og Minderne samler sig for mit Vedkommende i et oprigtigt Ønske om en lykkelig Udgang af Krisen i dette store, rige, men ofte misregerede Land og Folk. En Lykke, der maa gælde hele det russiske Folk, og bygget paa et Grundlag, der kan bære i Tiden.

Aug. Andersen.

Ved Delegationens Afrejse fra Moskva afgav denne til Præsidiets for de russiske Jernbaner følgende Erklæring angaaende vor Opfattelse af Forholdene i Rusland.

Den skandinaviske Jernbanedelegation ønsker — efter 4 Ugers Ophold og Studier i S. S. R. — som sin almindelige og enstemmige Opfattelse at konstatere den Forandring, som er sket i Spørgsmaalet om Samfundets Struktur i dette Land, hvilke Forandringer har taget Sigte paa en Forbedring af hele Arbejderklassens Stilling.

Vi kan forstaa Nødvendigheden af, at den russiske Arbejderklasse maatte erobre Magten fra Kapitalistklassen, for at kunne frigøre sig fra dennes Tryk.

Ved vor Bedømmelse af de nuværende Forhold i S. S. R. har vi ikke et Øjeblik set bort fra, at Arbejderklassen har overtaget Magten i et Land, som efter Verdenskrigen var i en elendig Tilstand, og vi forstaa fuldtud, hvilke uhorste Ofre den indbyrdes Krig har forvoldt det russiske Proletariat.

Under vor Studierejse har vi kunnet konstatere, at den russiske Arbejderklasse baade har Villie og Energi og tillige efter vor Opfattelse vil formaa, at opbygge det socialistiske Samfund, hvortil Grunden blev lagt i Aaret 1917.

Delegationen har et bestemt Indtryk af, at her anvendes en betydelig Kraft og Energi, for at bibringe Arbejderklassen øget Oplysning og Delagtighed i alle Kulturgoder, i Sammenligning med, hvad der tidligere var Tilfældet. Vi grunder denne vor Bedømmelse paa det Arbejde, som i første Række udføres gennem Arbejderklubberne og Fagorganisationernes systematiske og maalbevidste Kulturvirksomhed.

Set fra et socialt Synspunkt anser vi os endvidere i Stand til at fastslaa, at her har fundet meget store Forbedringer Sted for den russiske Arbejderklasse, og at der er mere Tilfredshed nu end under det tidligere borgerlige og kapitalistiske Styre.

Med den største Glæde har Delegationen konstateret, at her er ontaget og igangsat et stort Arbejde til Forbedring af Arbejderklassens Boligforhold. Dette Initiativ fortjener i Almindelighed vor Anerkendelse og vi haaber, at man ogsaa i Fremtiden vil gaa frem efter samme Linie.

Hvad angaar den Industri, som vi har set, er det vor Opfattelse, at den i det væsentligste kan siges at være i stærk Udvikling, men sammenlignet med skandinaviske Forhold er den ikke endnu naaet op paa det Niveau, som er ønskeligt. Vi er i den Henseende opmærksomme paa, at man savner moderne Maskiner og andre tekniske Hjælpemidler. — Forbedringer i den Henseende er saaledes nødvendige. Vi forstaa imidlertid ogsaa, at vore russiske Kammerater tilfulde indser Nødvendigheden af øgede Produktionsmuligheder.

En af Delegationens væsentligste Opgaver har været at studere specielt Jernbaneforhold, og vi vil i den Henseende udtale dels at den Jernbanetrafik, vi har set — og som omfatter ikke mindre end 6451 km er foregaaet med god Præcision og dels, at saavel selve Banelegemet som det i Driften anvendte rullende Materiel er holdt i god Stand.

I Spørgsmaalet om Signal- og Sikkerhedsanordninger har vi dog fæstet vor Opmærksomhed ved, at man paa dette Omraade er kommet betydelig længere i Skandinavien, hvor man i stor Udstrækning har anskaffet moderne og bedre tekniske Signalsystemer og Sikkerhedsanordninger, som tillige i Sammenligning medfører betydelige Personalesparelser. Delegationen er imidlertid klar over, at Løsningen af dette Spørgsmaal kræver betydelig Kapitalan-

bringelse, som man for nærværende anser det for mere rigtig og fordelagtig at anvende paa andre Omraader i Genopbygningsarbejdet.

De faglige Organisationsopgaver i S. S. R. adskiller sig i væsentlig Grad fra de skandinaviske Organisationers Opgaver. Vi forstaa imidlertid fuldt og helt, at en faglig Organisation maa have mere omfattende Opgaver i et socialistisk end i et kapitalistisk Samfund. Det er dog Delegationens Overbevisning, at vort Broderforbund i S. S. R. med al Kraft søger at højne vore russiske Kammeraters Stilling, og at føre dem frem til bedre og lykkeligere Forhold i det nye Samfund.

Delegationen vil før sin Afrejse fra Sovjetunionen udtale sin inderlige Tak for Indbydelsen til at besøge og studere Forholdene i Eders Land, samt for al Venlighed og Gæstfrihed. Til denne Tak følger vi vor kammeratlige, solidariske og hjertevarme Ønske om, at den russiske Arbejderklasse — som den ønsker — maa faa Lov til at leve sit Liv i Fred, og derigennem faa Tid og Mulighed for at opbygge det ideelle socialistiske Samfund, som hele Verdens Arbejderklasse stræber efter at opnaa.

Moskva, den 25. Juni 1927.

Forslun. Lundin. Ferm.

Svensk Jernbaneforbund.

Alberti. Ødegaard. Kristiansen.

Norsk Jernbaneforbund.

Poulsen. Sørensen. Petersen.

Dansk Jernbaneforbund.

Engstrøm. Statdtheim. Andersen.

Nordisk Lokomotivmandsforbund.

SYGEKASSEVALGET

Valget af Repræsentanter til de sjælland-falsterske Statsbaners Embedsmænd og Betjentes Sygekasse er i fuld Gang, og den seneste Frist for Aflevering af Stemmesedlen er *den 8. December.*

Dansk Lokomotivmands Forening opstiller i Lighed med de foregaaende Valg Kandidater saavel for Lokomotivførerne som for Lokomotivfyrbøderne.

For Lokomotivførerne genopstilles vor fleraarige Repræsentant i Sygekassen

Lokomotivfører Frode Nielsen, Kh. Gb.

For Lokomotivfyrbøderne opstilles

Lokomotivfyrbøder K. O. Svendsen,

Kh. Gb., Tj. Nr. 100.

Vi skal indtrængende anmode vore Medlemmer om i betimelig Tid at afgive deres

Stemme paa de af Organisationen opstillede Kandidater, hvis man ønsker en fortsat fornuftig og frisindet Ledelse af Sygekassens Anliggende.

For saa vidt alle Lokomotivførere afgiver deres Stemme paa Lokomotivfører *Frøde Nielsen* er hans Valg sikkert.

Vi skal ligeledes indtrængende opfordre de Interessenter, der henhører til den Gruppe, for hvilken vi opstillet Lokomotivfyrbøder *K. O. Svendsen*, til at stemme paa ham, og hvis han vælges, vil der blive tilført Repræsentantskabet en udmærket Kraft.

Vi erindrer om, at Stemmesedlen skal paaføres Deres Sygekasse-Nummer, husk derfor i Tide at opnotere dette, og at det er *sidste Dag den 8. December*.



HOVEDBESTYRELSESMØDE
DEN 16. OG 17. NOVEMBER 1927

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden om behandlede Sager.

Formanden refererede og omtalte de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sager, hvoraf nævnes:

Spørgsmaalet om Aspiranternes og Reserverlokomotivfyrbødernes Afskedigelse samt Lokomotivfyrbødernes Forsættelse til Tjeneste i Central- eller Remiseværksteder har lagt Beslag paa en væsentlig Del af Arbejdet. Man har indhentet statistiske Oplysninger om de nævnte Medlemmers Ansættelses- samt ægteskabelige Forhold. Den 18. August førtes med Generaldirektoratet Forhandling om Aspiranternes og Reserverlokomotivfyrbødernes Afskedigelse; Resultatet heraf omtalt i D. L. T. Nr. 17, ligesom Afdelingerne er underrettet ved Cirkulærer. Der er med Generaldirektoratet opnaaet Overenskomst om Praktiseringen af Ordningen med $\frac{1}{2}$ Løn og $\frac{1}{2}$ Tjeneste. I Henhold til Beslutning udbetales til $\frac{1}{4}$ arbejdsløse Medlemmer 28 Kr. pr. Uge for gifte og 25 Kr. for ugifte i Understøttelse, til $\frac{1}{2}$ arbejdsløse gifte Medlemmer udbetales 10 Kr. pr. Uge. Resultatet af den stedfundne Urafstemning angaaende Tilvejebringelse af Midler til disse Understøttelser viste en saa godt som eenstemmig Tilslutning til Hovedbestyrelsens Forslag. Endvidere har Lokomotivfyrbøderkredsen truffet

Beslutning om Tilvejebringelse af Midler til yderligere Afbødelse af Administrationens Personalbesparelspolitik.

Med Hensyn til den paatænkte Anbringelse af overtallige Lokomotivfyrbødere i Centralværkstederne er dette undgaaet, og man har givet D. S. & M. F. Tilsagn om ikke at lade vore Medlemmer fortrænge nogen fast ansat Maskinarbejder.

Som Følge af hele Spørgsmaalet om Personalbesparelser samt som Følge af Rangermaskinernes Besættelse med Lokomotivførere har der været foretaget et meget stort Antal Forflyttelser af Lokomotivmænd; men det er lykkedes bl. a. ogsaa ved Forstaaelse fra Generaldirektoratets Personafdelings Side at faa de ubehagelige Forflyttelser ordnede paa den bedst mulige Maade.

Til Generaldirektoratet er fremsendt Skrivelse om normeringslovmæssig Placering af Førere af Motorkøretøjer (se D. L. T. Nr. 20) samt Skrivelse om Størrelsen af de Emolumenter, der skal udbetales til de paagældende.

Man har ansøgt Ministeriet for offentlige Arbejder om Nedsættelse af Aldersgrænsen for Lokomotivførere.

I Skrivelse til Generaldirektoratet er der skrevet om Funktionsvederlag til de Lokomotivfyrbødere, der fortsat forretter Lokomotivførertjeneste paa Rangerlokomotiver. (Se D. L. T. Nr. 20.)

III Distrikts Dispositioner ved Tilrettelæggelse af visse Strækningsture er gjort til Genstand for Behandling i en Skrivelse til Gdt. (Se D. L. T. Nr. 18.)

Man har protesteret mod Remisearbejderen's Anvendelse til Lokomotivfyrbødertjeneste i Langa, hvorfra 2 Lokfbr. er blevet forflyttede (se D. L. T. Nr. 21).

En Del fra Afdelingerne modtagne Forespørgsler om Beregning af Timepenge eller Kørepenge for visse Tjenester; om Størrelsen og Arten af den Flyttegodtgørelse, der tilkommer forflyttede er behandlede og besvarede. Ligesom man har rykket Gdt. for Afgørelse i nogle Sager om Godtgørelse for dobb. Husførelse og om Rangertimepenge for Rangering med Togmaskine i Brande.

I Anledning af, at Ordre A 143—144 endnu efter omtrent 2 Aars Forløb ikke er traadt i Kraft i sit fulde Omfang, har man i Skrivelse til Gdt. rykket for en Afgørelse af Foreningens Skrivelse om dette Forhold (se sidste Beretning Side 8). Som Følge af, at der endnu ikke er udpeget Kørelærere, har man Lokomotivfyrbødere, der endnu ikke har afsluttet Afleggelsen af den i Foraaret 1926 paabegyndte Lokomotivførerprøve.

Med Hensyn til den ligeledes i sidste Beretning Side 6 udførlig omtalte Sag om Beregning af Kørepenge i Almindelighed har man erindret Gdt. om en snarlig Afgørelse af denne Sag.

I Anledning af, at Administrationen endnu ikke har gennemført den i de nye Tjenestetidsregler an-

førte Bestemmelse, at der skal fastsættes Regler for Omfanget af Arbejdet ved de enkelte i Tjenestetidsreglerne anførte Eftersyn, medens samme Administration lige fuldt har sat de nye Tjenestetidsregler i Kraft, har Hovedbestyrelsen, som det af D. L. T. Nr. 18 vil være Medlemmerne bekendt, protesteret herimod, og man har paany den 5. November anmodet Gdt. om Specifikation af de forskellige Eftersyn.

Til Afdelingerne er udsendt Cirkulære om Afsløsningssteder.

Et Spørgsmaal om Depoters Overtagelse af Kullem্পningen i visse Tilfælde, hvor Lokomotivpersonalet af forskellige Aarsager, f. Eks. ved Tilbagerejse som Pasager, har været forhindret, er bragt i Orden.

Et stort Antal Tjenestefordelinger har været tilsendt Hovedbestyrelsen til Udtalelse.

En Sag, hvori et Medlem beklagede sig over, at Lokomotivmesteren i Tilfælde, hvor det paagældende Medlem ønskede Permission den ene Dag af en 2 Dages Tur, krævede Permissionen søgt for begge de paagældende Dage, er bragt i Orden, saa der kun behøves at søge den ene, ønskede Dag, medens der den følgende af Turenes Dage maa tages anden Tjeneste.

Man har beskæftiget sig med en Sag, opstaaet ved, at en Lokomotivmester udkommanderede Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste, til trods for at der forefandt sig Lokomotivførere i Reserve.

I Anledning af en efter forudgaaende Auditorforhør fældet Dom over en Lokomotivfører, har man, efter at have undersøgt Sagen og skønnet, at denne i væsentlig Grad er opstaaet paa Grund af bristende Samarbejde mellem den paagældende Stationsledelse og Maskindepotet, tilskrevet Gdt. om Revision af Dommen.

I to Tilfælde er der udpeget Bisidder i Auditor-sager.

Det er lykkedes at faa Lokf. W. Thorsens Pensionering udskudt foreløbig i 2 Md., hvorefter der træffes videre Bestemmelse.

I Anledning af, at et Medlem af Sygekassen har faaet nægtet Dækning af Sygehusudgifter til Hustruen, har man i Skrivelse til Sygekassen behandlet omtalte Forhold.

Man har assisteret en pens. Lokf. ved Udfærdigelse angaaende Omregning af Pensionen.

Man har ydet Assistance til nogle Medlemmer, der har ønsket Laan.

Man har behandlet nogle Spørgsmaal vedrørende forskellige Lokomotivføreres Anvendelse til Strækningstjeneste. Det er lykkedes at hindre 3 af Administrationen planlagde Afskedigelser af Lokomotivførere.

I Anledning af den forestaaende Ibrugtagning af Padborg Maskindepot har man i flere Skrivelser og ved Drøftelser foreholdt Generaldirektoratet de ganske fortvivlede Boligforhold dersteds. Man har

i samme Forbindelse anmodet om, at saavel Tinglev som Vamdrup indtil videre opretholdes som Depoter.

Foranlediget ved Skrivelse fra Foreningen har der i Kalundborg været Besigtigelse af Lokaleforholdene der.

Lokomotivfyrbøderkredsen har søgt om Rekvisitkasser til samtlige Lokomotivfyrbødere, men Andragendet er afslaaet.

Overensstemmende med Kongressens Beslutning er der tilskrevet Gdt. om, at Foreningskontingentet fra og med 1. Januar 1928 fradrages paa Lønningsskontoret.

Foreningens nye Love er udsendt til alle Medlemmer.

Vedrørende Opløsning af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har der været udvekslet Skrivelser.

N. L. F.s Sekretariat har afholdt Møde, ved hvilken Lejlighed Forbundets mangeaarige Forretningsfører, Hr. Ringdahl, fik overrakt en Erindringsgave.

Nordisk Jernbanemands Union har afholdt Repræsentantskabsmøde i Helsingborg.

Fra I. T. F. foreligger en meget lang Række Meddelelser og Forespørgsler. Af sidstnævnte skal blot anføres en Anmodning om Oplysninger vedrørende Afskaffelsen af 2 Mandsbetjeningen af Rangermaskinerne. Endvidere har der foreligget Indbydelse til Deltagelse i den russiske Sovjetunionens Jubilæumsfestligheder.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 3. Meddelelser fra de faste Udvalg.

Bladudvalget har ved et Møde drøftet Mulighederne for ved Besparelser paa enkelte Omraader at kunne indføre Forbedringer i D. L. T.s Udseende m. m.

Udvalget fik Bemyndigelse til at fortsætte sine Bestræbelser.

Lønudvalget har afholdt Møde og behandlet forskellige af de under Punkt 2 omtalte Sager, der vedrører Lønninger.

Punkt 4. Hovedkassererens Regnskabsoversigt.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 11. November 1927. Efter enkelte Bemærkninger fra det kritiske Udvalg toges Regnskabsoversigten til Efterretning.

Punkt 5. Foreliggende Sager.

Det vedtoges, at de Medlemmer 3 i Kbhvn. Gb. og 3 i Helsingør, der ikke har betalt de 12½ Kr.s Ekstrakontingent inden d. 6. December, vil blive betragtet som slettet fra og med Aarets Udgang.

Afd. 2 fremsender Resolution, hvori gøres opmærksom paa Kongressens Vedtagelse om Offentliggørelse i D. L. T. af Navnene paa de uorganiserede Lokomotivmænd.

Optages i Januar 1928.

Et Andragende om Støtte til Frelsens Hær henlagdes.

Tuberkuloseforeningen »T. B.« bevilgedes 10 Kr. Et Spørgsmaal om Ændringer i Feriereglerne for Lokomotivførere henvistes til Forretningsudvalget,

En Sag angaaende Lokomotivfyrbøder til Assistance under Kørslen Aabenraa—Røde Kro henvistes til Forretningsudvalget.

Det vedtages at pensionerede Lokomotivmænd fra 1. Januar 1928 kan optages som ekstraordinære Medlemmer overensstemmende med Lovenes § 3 b og 4 b. For Kontingentet faar de paagældende D. L. T., ligesom de faar Adgang til Deltagelse i Møder, Besøg og Foredrag, Foreningen arrangerer, og endvidere kan de faa Ophold paa Feriehjemmet paa de Vilkaar, der gælder for ordinære Medlemmer.

Kreds II henledte Opmærksomheden paa, at Lokomotivfyrbødere, der i Foraaret 1926 har aflagt den tidligere Lokomotivførerprøve, men endnu ikke har aflagt den praktiske Prøve, anvendes til Lokomotivførertjeneste.

Noget saadant er i Henhold til Ordre A 143—144 utilstedeligt, men hele Uddannelsesspørgsmaalet er som omtalt under Punkt 2 behandlet i Skrivelse til Generaldirektoratet.

Punkt 6. Eventuelt.

Hovedbestyrelsen gav Bemyndigelse til Anskaffelse af enkelte mindre Inventargenstande til Foreningens Kontor.

E. K.

FRA DEN SORTE BOG

Siden vi i Nr. 17 for 5. September meddelte Navnene paa nogle Lokomotivførere, der i Stedet for at indbetale deres Gæld til Foreningen fandt sig beføjet til at gaa, er der endnu to Lokomotivførere, der er gaaet udenbors, og som nu tillige med de andre skal opføres i den sorte Bog.

Det er: Lokomotivførerne F. A. Werge, Korsør, fra 31. August 1927, og H. I. Beck, Korsør, fra 30. September 1927.

LOKOMOTIVMÆNDENES ENKEKASSE

Til Bestyrelse for Enkekassen for de kommende tre Aar valgtes: Lokf. P. H. Kohl, pens. Lokf. F. Erichsen, Lokf. N. Sørensen, Lokfb. Joh. Bøyesen og Lokf. Axel Madsen. Til Suppleanter valgtes: Lokm. C. A. Kirkensgaard og Lokf. C. V. Christensen. Som Revisorer valgtes: Lokf. V. Andreasen og Lokfb. N. J. Thomsen. Til Suppleanter herfor: Lokf. Wendelbo og Lokf. Scherling.

Bestyrelsen har valgt til Formand Axel Madsen og til Kasserer N. Sørensen.

Formandens Adr. er: Sofievej 13, 1. S., Kbh. V.

Kassererens Adr. er: Strindbergsvej 44, Kbh. Valby.

Axel Madsen.



Et Emblem.

I. T. F. har ladet forfærdige et Emblem specielt for Jernbanemænd. I. T. F. fremhæver, at det kan have sin Betydning som Kendetegn saavel i Indsom Udland. Emblemet er paa Størrelse som en Tøire med Bogstaverne I. T. F. i Guld paa rød Bund. Det bevingede Hjul er anbragt forneden i gyldent Metal.

Medlemmer, som maatte ønske at anskaffe dette Emblem, bedes bestille det paa Foreningens Kontor, Ny Vestergade 7, 3. S., København K. Emblemet koster 50 Øre. Foreningen ligger ikke inde med de omtalte Emblemer, men besørger dem bestilt paa I. T. F. Kontor, hvorfor en omgaaende Levering ikke kan paaregnes.

De bestilte Emblemer bliver afsendt, saa snart Kontoret modtager dem.

Lommebogen

for Lokomotivmænd er nu udkommen. Vi kan paa det bedste anbefale denne til vore Læsere som en meget nyttig og brugbar Haandbog, der i Aar er forsynet med nogle nye Afsnit.

Bestillinger paa Lommebogen modtages af Foreningens Kontor under Adr.: »Lomme- og Haandbogen«, Ny Vestergade 7, 3. S., København K.

Vi skal tillade os at henstille til Medlemmer eller andre, der ønsker at faa Lommebogen tilsendt, at de samtidig med Bestillingen indsender 2 Kr. 10 Øre i Frimærker, og Bogen sendes omgaaende. I modsat Fald sendes Bogen paa Opkrævning.

15 Breve fra George Stephenson,

skrevet i Aarene 1824—26 til en Ven, blev i Følge »The Locomotive« nylig solgt ved en Auktion i London for en Pris af 115 Pund Sterling. Brevene omhandlede bl. a. Stephensons Erfaringer ved Udstikningsarbejdet paa den planlagte Birmingham Jernbane, under hvilket Arbejde han blev jaget bort fra de private Jordejeres Grundstykker, og Forslag om Linieføringen for den saakaldte Østkystrute mellem Berwick og Newcastle.

Et godt økonomisk Resultat

er, efter hvad et Gøteborgsblad meddeler, opnaaet ved de Svenske Jernbaner gennem Kuntze-Knorr Bremsens Indførelse. Ved dette Aars Begyndelse var saa godt som alle Tog forsynet med Trykluftbremsen. Den beregnede Besparelse af Bremsen udgør 900 Mand, hvilket udgør en Nettobesparelse paa 2 870 000 Kr. pr. Aar eller 16.6 pCt. af den Kapital, der er anvendt. Der er indtil 1. Juli i Aar anvendt et Beløb paa godt 17 Millioner Kr. til Indførelse af den omtalte Bremse.

Emil Bønnelycke

har fornylig paa Gyldendalske Forlag udsendt et Bind Fortællinger indeholdende hans Historier om Lokomotivførere. Nogle af disse har tidligere været optaget i Dagspressen.

En Dampfærgeforbindelse

over Bosphorus paatænker Generaldirektøren for de tyrkiske Jernbaner at søge oprettet. Rejsende f. Eks. fra Calais skulde saa kunne rejse over Damaskus og Jerusalem til Kairo uden at skifte Vogn. Der foreligger ikke tekniske Vanskeligheder for Gennemførelsen af denne Plan.

Paa de polske Jernbaner

har man anstillet Forsøg med antenneløse Radioapparater i Persontogene, og disse er faldet tilfredsstillende ud. Trafikministeriet paatænker at indrette særlige Vogne i dette Øjemed.

Blandt Højtidelighederne

paa Vaabenstilstandsdagen den 11. November i Frankrig var ogsaa Indvielsen af den Bygning i Compiegneskoven, som for Fremtiden skal huse den berømte Jernbanevogn, hvori Vaabenstilstanden blev underskrevet den 11. November 1918. Vognen har hidtil været opstillet i Invalidhotellet i Paris.

Trods alt —

Nedskæring, og Skænderi indenfor Etaten, kommer vi, Traditionen tro, og beder om, at Tankerne nu maa samles om *»Julemandsfamilien»* og dens *Gerning*.

Læg da de indbyrdes Stridigheder til Side og betænk os rigeligt. Vi fik i 1925 købt ca. 120 200 Julemærker, men i 1926 kun ca. 81 500. De manglende ca. 40 000 vilde vi gerne have i Aar — en klækkelig Fremgang. For det Tilfældes Skyld, at vi kommer saa sent, at Julemærkerne paa Stedet er sluppen op, har hver af os en Sparebøsse med, som modtager Penge og efter Hjemkomsten køber Julemærker for dem. Vi har med Glæde set vor Gerning optaget paa Sjælland og fulgt dens stærke Fremgang med Interesse, og vi glæder os til en Kappelstrid, hvor Jyder og Fynboer vil vise, at de dog er de stærkeste! *Skulde* vore Medarbejdere Øst for Storebælt overfløje os, saa siger vi: *saameget desto bedre for Sagen!*

Vis saa alle, at de ublide Kaar I fik ikke skal gaa ud over os og vor *»Julemandsfamilie«*!

Har nogensinde du kigget ind
i et straalende Barneøjel!

— — — Har ogsaa du set en bleg lille Kind;
saa har du vel følt dig vemodig i Sind
og lovet, den Smaa at fornøje!
Saa giv da din Skærv, hjælp os i vort *Hverv*,
bring Smil i det Barneøjel!

Paa hjerteligt Gensyn

»Julemanden«, Allingaabro.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj. Følgt.	Jyl. Fyn	
14307	12809	Thomsen, Axel: Mange Slags Kvinder.
14308	12805	Nielsen, Anthon: Napoleon den lille.
14309	12792	Douglas, David: Paa Snesko og Hundeslæde.
14310	12811	Walpole, Hugh: Træhesten.
14311	12802	Lewis, Sinclair: Babitt.
14312	12817	Burroughs, Edgar R.: Marsguderne.
14313	12803	Lykke, Anne: Frk. Detektiv.
14314	12821	Rehlund, Viggo: Jeppe.
14315	12819	Harrison, James: Den underjordiske By.
14316	12822	Schroll, Ejnar: Svip og Pløk.
14317	12818	Crompton, Rich.: William — Den uforlignelige.
14318	12798	Kjær, Kristjan: Kongelig udnævnt.
14319	12794	Hamsun, Knut: Landstrykere I og II.
14320		Ullmann, Gustaf: En svensk Flicka (svensk).
A1408a		Tolstoy, Leo: Krig og Fred. I Del. Ny Udgave.
A1408b		do.: do. II Del. Ny Udgave.
14321	12807	Dybvaag, Louise Ottesen: I denne Sommer.
14322		Bjerg-Nielsen, Jenny: Fra en Præstekones Skrivebord.
14323	12790	Christiansen, Einar: De spurgte ham.
14324	12788	Børup, Marinus: Regnbuen.
14325	12786	Benson, Hugh Rob.: Kujonen.
14326	12796	Henningsen, Agnes: Kærlighedens Aarstider.
14327	12820	Kjær, Kristjan: Niels, Fortælling.
14328	12799	Korch, Morten: Manden paa Bruchholm.
14329	12810	Thornam, Emmy: Erindringer fra Syden.
14330	12789	Christiansen, E.: Gretes Kamp.
1431	12791	Conrad, Joseph: Stærke Sind og vilde Skæbner.
14332	12812	Wiinblad, Robert: Sorte Diamanter.
14333	12804	Madsen, Vilhelm: Midt i Strømmen.
14334	12793	Gjedde, Musse: Lille Frk. Palet.
14335	12808	Rauzier-Fontayne, L.: Sejrende Tro. Hugonottiske Fortællinger.
14257b	12733b	Krasnov, P.: Fra Czarørnen til den røde Fane 1894—1921. II. Del.
14336		Bjørner, J. L.: Eventyr. Videnskab og Virkelighed.
14337	12700	Lindsey, Ben B.: Moderne Ungdoms Oprør.
14338	12801	Larsen, Kai Edvard: En sønderjydsk Høvding, Jacob Peter Reimers.
14339	12671	Neiendam, Michael: Frikirker og Sekter.
14340		Aabye, Edgar: Kampen mod Gigten.

- 14341 Strømgren, Elis og Bengt: Astronomiske Skitser.
- 14342 12824 Westermann, Percy F.: Lykkens Gaade.
- 14343 12664 Engelsen, Poul: De vanskelige Aar
- 14344 Søster Sara: Af Guds Fodspor paa min Vej.
- 14345 12832 Benoit, Pierre: Den spedalske Konge.
- 14346 12853 Linck, Olaf: Hedeboender og Vestkyst-folk.
- 14347 12876 Vollquartz, Ingeborg: Forbuden Frugt.
- 14348 12836 Dorgeles, Roland: Rejse. — Roman.
- 14349 12849 Kellner, Valborg: Birgit.
- 14350 12852 Leopold, Svend: Den sidste Excellence.
- 13642e 12873 Anders Sørensen Vedels Folkeviser-bog. II Del.
- 14351 12847 Jensen Johannes V.: Dyrenes Forvandling.
- 14352 Eriksen, Richard Dr.: Skapelsen og Utvikling.
- 14353 12859 Nørgaard, Anders: Udsyn over den kristnes Menigheds Levnedsløb.
- 14354 12641 Fischer, Leck: De Halve.
- 14355 12851 Kjongsdal, Niels H.: Hagenskov Mølle.
- 14356 12835 Bønnelycke, Emil: Københavnske Poesier.
- 14357 12848 Jensen, M. C.: En dansk-amerikansk Præsts Erindringer.
- 14358 Rørdam, Th. L.: Pastor Johannes Munk, Møldrup.
- 14359 12846 Jensen, Jens Marinus: Walther Rathenau.
- 14360a Gothes Værker ved P. A. Rosenberg: Digte I.
- 14360b do. do.: Digte II.
- 14360c do. do.: Digte III.
- 14360d do. do.: Gøtz von Berlichingen med Jernhaanden.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførererkredsen:

Brande: Kassererens Navn og Adr. rettes til:
O. E. Zorn, Torvegade.

Repræsentanten for Ferieljømmets Navn og Adr.
rettes til: R. Bille, Rønneallé.

TIL MEDLEMSLISTEN

Indmeldt fra 1. November 1927:

Lokomotivfører J. F. Ranthe, Kh. Gh.

Persönalia

Udnævnelse fra 1.—12.—1927:

Lokomotivfyrbøder J. K. J. Larsen, Thisted, til
Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).

Forflyttelse e. Ans. fra 1.—12.—1927:

Lokomotivfører H. J. Høi fra Randers til Struer.
Lokomotivfører C. A. thor Straten fra Struer til
Randers.

Lokomotivfyrbøder H. M. Kristensen fra Haders-
lev til Aarhus H.

Forflyttelse fra 1.—12.—1927:

Lokomotivfyrbøder A. H. Hermansen fra Vojens
til Haderslev.

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—12.—1927:

Lokomotivfyrbøderne R. V. Larsen, Kh. Gh., og
N. C. Nielsen, Korsør.

Ansættelse e. Ans. m. Funktion som Motorfører:

Lokomotivfyrbøder H. Enevoldsen, Østerbro, i
Østerbro fra 15.—11.—27 og Lokomotivfyrbøder A.
M. Dalsgaard, Viborg, i Viborg fra 21.—11.—1927.



KØBENHAVNS LIGKISTEFABRIK

TELEFON 69 66

BLEGDAMSVEJ 50

TLF. VESTR. 43 57

GRUNDLAGT 1888

GRUNDLAGT 1888

Kyndig og samvittighedsfuld Vejledning samt Besørgelse af alt vedrørende Begravelse og Ligbrænding.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. December.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A², København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspedition

Ny Vestergade 7², København K.

Telefon Central 14,613.

Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20541.