

Nº 21

5. November 1937

37. Aargang

JUBILÆUM

Formanden for vore Privatbanekollegers Organisation, Lokomotivfører N. Th. Brix, Aalborg, fejrer den 9. November 25 Aars Jubilæum som Fagforeningsformand.

Privatbanelokomotivmændene stod i vor Organisations første Aar som Medlemmer hos os; men ved Forhandlingsreglernes Indførelse ved Statsbanerne blev det paa Grund af Generaldirektoratets Holdning nødvendigt at foretage en Deling, og i 1904 oprettede Lokomotivpersonalet ved Privatbanerne deres egen Organisation. Denne havde i de første Aar skiftende Ledere, men i 1912 valgtes Brix til Formand, og denne Tillidspost har han altsaa beklædt siden.

Det er saaledes en lang Række Organisationsaar, Jubilæren kan se tilbage paa, og det har været arbejdsrige Aar. Krigsaarene med de vanskelige Lønforhold gav naturligvis rigeligt at bestille, derefter kom Arbejdet med at faa tilpasset Statens Lønningslov af 1919 for Kollegerne ved Privatbanerne. Saa fulgte Bestræbelserne for at faa ordentlige Tjenestetidsregler. Derefter kom en Række Aar, hvor Baneledelserne efter Evne har søgt at skære ned paa vore Privatbanekollegers Forhold.

I alle disse Aar har Brix været Samlingsmærket for Medlemmerne af hans Organisation.

Ved sin Forhandlingsevne og sin Myndighed har han forstaaet at gøre sig afholdt. Allerede kort efter hans Valg til Formand, nemlig i 1916, blev Privatbanelokomotivmændene indmeldt i De samvirkende Fagforbund, senere har de som bekendt gennemført deres Indmeldelse i Metalarbejdernes Centralorganisation, og vi tager næppe fejl, naar vi hævder, at Brix's Indflydelse paa Medlemmerne og deres Tillid til, at hvad han tilraadede var til Gavn for deres Organisation, har været medbestemmende ved disse Afgørelser.



Det er dog ikke alene inden for sin egen Organisation, at Jubilæren er en velkendt Mand; talrige af vor Forenings Medlemmer kender Brix og sætter Pris paa ham; bl a. har han jo deltaget i et betydeligt Antal af vore Kongresser.

Gennem Dansk Lokomotivmands Forbund og vor Organisations Samarbejde baade i indlandske Fællesanliggender og i Nordisk Lokomotivmands Forbund har vi i mange Aar staaet i snævert og godt Samarbejde med Jubilæren. Vi udtaler vor Tak for dette Samarbejde, og idet vi bringer Brix vor Jubilæumslykønskning, udtrykker vi Forventningen om, at der vil blive forundt ham endnu en Række gode og arbejdsrige Aar til Glæde for ham selv og til Gavn for de Interesser, han har viet sine Kræfter.

EN URIMELIG FRIDAGSTILDELING

Det er jo ikke nogen Hemmelighed, at der hist og her blandt vore Medlemmer hersker Utilfredshed med Tjenestetidsreglerne. Hvis der forekommer et eller andet, Personalet finder urimeligt, skældes der straks ud: Det maa være Tjenestetidsreglernes Skyld, at saadant eller hint kan forekomme.

Vi har i adskillige Tilfælde sagt, at selv om man kunde ønske andre Tjenestetidsregler, er der i og for sig intet til Hinder for, at der inden for de nugældende Regler kan gives Personalet rimelige Tjenester, naar blot der fra de tjenestetilrettelæggende Embedsmænds Side vil blive taget et vist Hensyn. Men beklageligvis har vi Gang paa Gang maattet hævde over for vor øverste Administration, at der snart i et og snart i et andet Tilfælde ikke tages tilbørligt Hensyn til Personalet, og det er en given Ting, at naar først et vist Antal af Personalet føler sig daarligt behandlet, saa slaar Uviljen ud i lys Lue.

Selv om der i Generaldirektoratet skulde være Ønsker om den bedst mulige Udnyttelse af Personalet, saa nærer vi for vort Vedkommende den sikre Forvisning, at Generaldirektoratet ogsaa ønsker, at Tjenestetidsreglerne og de Bestemmelser, som slutter sig dertil, skal anvendes med al fornøden Hensyntagen. Desværre maa vore Medlemmer altfor ofte konstatere, at det i Praksis skorter noget paa den ønskede Hensyntagen og Forstaaelse af, at der ikke bør disponeres over Personalet, som om det var Maskiner. Vi skal her pege paa et saadant Tilfælde — en Fridagstildeling — som efter vor Mening ligger under al Kritik.

En Lokomotivmand, som gaar i Reserven ved et større nordjysk Depot, har i Juni Maaned d. A. faaet tildelt Fridag den 22., 23. og 26.

Selvom det normale helst skulde være 4 Fridage pr. Maaned, saa kan der naturligvis indtræffe Tilfælde, hvor en Tjenesteleder ikke kan give hele Reservens Personale 4 Fridage, men maa lade enkelte nøjes med 3 Fridage i en Maaned. Paa dette Omraade ønsker vi altsaa ikke at rejse Kritik. Derimod finder vi at maatte bemærke, at en saadan Maade at tildele Fridagene paa, som den der her er anført, ikke alene er i afgjort Strid med Tjenestetidsreglerne og fuldstændig urimelig, men tillige synes at vise Opfattelsen af, at Lokomotiv-

mændene kan bydes hvad som helst, uden noget som helst Hensyn.

Det er foreskrevet, at Fridagene som Regel kun maa gives enkeltvis, og at de skal fordeles saa ligeligt som muligt over Maanedens Dage. Mon det ikke vilde være rart, om Lokomotivmesteren ved det her omtalte Depot blev belært lidt om denne Bestemmelse?

Kan der paa Grund af visse Forhold ikke gives en Tjenestemand mere end 3 Fridage i en Maaned, maa den paagældende have et uafviseligt Krav paa, at de i hvert Fald fordeles nogenlunde over Maaneden, men som det vil ses, spænder de 3 Fridage i dette Tilfælde over et samlet Tidsrum af 5 — fem — af Maanedens Dage! Der er i dette Tilfælde hverken taget Hensyn til, at Fridagene bør gives enkeltvis eller at de bør fordeles Maaneden over. Her har en Mand maattet gaa i mere end 3 Uger uden Fridag. Da det imidlertid er paabudt at ingen Tjenestemand maa have mindre end 3 Fridage i en Maaned, har vedkommende Depotleder skyndt sig at faa givet den paagældende disse 3 Fridage i Løbet af den allerkorteste Tid, og han har da spredt dem over ialt 5 af Maanedens Dage; tænk at give en Mand Fridage den 22., 23. og 26. i en Maaned. Det kunde næsten se »altfor« imødekommende ud; hvorfor mon han ikke fik 3 samlede Fridage, det havde sikkert været meget lettere at disponere saadan.

Enhver vil kunne forstaa, at vi finder det meningsløst, at en Lokomotivmester i det hele taget mener at kunne byde en Tjenestemand saadanne Forhold. Den paagældende Lokomotivmester har da vistnok ogsaa haft en Fornemmelse af, at ikke alt var, som det skulde være. Saavidt os bekendt har han nemlig ladet sig forlyde med, at den heromtalte Lokomotivmand skulde have haft Fridag den 7. Juni, men denne maatte annulleres paa Grund af de mange Permissioner i Anledning af Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres. Dette sidste maa imidlertid bero paa en Erindringsforskydning. De, som deltog i bemeldte Kongres, rejste fra København Søndag den 13. Juni, og de, som kom fra Nordjylland, var altsaa rejst derfra den 12. Juni. Som Følge deraf har det naturligvis ikke af den Aarsag været ugørligt at anordne en Fridag den 7. Juni.

Et gammelt Ord siger, at gjort Gerning ikke staar til at ændre, og naturligvis kan den her

omtalte Fridagstildeling ikke forandres; men vi har fremdraget dette Eksempel som et talende Bevis paa, hvor hensynsløst man fra visse Sider mener at kunne tage paa Personalet, og saalænge saadanne Misbrug vender tilbage, vil der næppe blive Ro.

Vor øverste Administration burde sikkert tilkendegive rette Vedkommende, at det er paa høje Tid, at Forhold som det her omtalte opføres.

NY MASKINBESTYRER

1. Distrikts tilsynsførende Maskiningeniør I, A. Sørensen, er fra 1. December d. A. udnævnt til Maskinbestyrer i Stedet for Maskinbestyrer Schmidt, som med Udgangen af November afgaar med Pension.

Det er ingen Hemmelighed, at det allerede i længere Tid har været et brændende Spørgsmaal, hvem der vilde komme i Betragtning ved Besættelsen af denne Plads. Af Ansøgerne ansaaes Kontorchef Mamsen i Generaldirektoratets Maskinafdeling og Maskiningeniør Sørensen for at være Favoritter, men det blev altsaa den sidstnævnte, som fik Pladsen.

Vi vilde ikke tale Sandhed, dersom vi fortalte, at denne Udnævnelse vækker Begejstring eller blot Glæde hos Lokomotivpersonalet. Det er vel snarere saaledes, at Personalet vil have Betænkeligheder i mere end een Retning; Sørensen er jo velkendt hele Landet over.

Da Venstreregeringen i 1921 satte ind med Spareforanstaltninger bl. a. med Forringelse af Tjenestetidsreglerne, var Maskiningeniør Sørensen saa at sige selvskreven til at medvirke i de dengang nedsatte »Spareudvalg«, som jo havde til Opgave at stramme Tjenesteforholdene mest muligt.

Det er velkendt, at vore Medlemmer i Jylland, i den Tid Maskiningeniør Sørensen havde sit Tjenesteomraade der, Gang paa Gang har beklaget sig over, at der stadig blev paalagt dem mere og mere Tjeneste, altsammen for at gennemføre de størst opnaaelige Besparelser. Hvis en Tur gav rigeligt med Fridage, blev nogle af disse inddraget efter et helt matematisk System, om hvilket vor øverste tekniske Foresatte, Maskinchefen, ved en vis Lejlighed maatte indrømme, at det *var* svært at finde ud af.

Maskiningeniør Sørensen blev i Juli 1932 forflyttet til 1. Distrikt, og allerede ved Køreplansskiftet i Oktober samme Aar, var der sket saadanne Stramninger af Lokomotivpersonalets Kørselsfordelinger, at ikke mindre end 10 af Distriktets Ture maatte til Forhandling i Generaldirektoratet. Det vil endnu erindres, at Maskinbestyrer Schmidt ved denne Lejlighed udtalte, at 1. Distrikt hidtil var gaaet frem efter andre — mere humane — Principper, naar der tilrettelagdes Tjenestefordelinger, men nu skulde de jyske Forhold indføres ogsaa paa Sjælland. Det vil ligeledes erindres, at Generaldirektoratet ikke kunde give de foreslaaede Spareforanstaltninger — d. v. s. den foreslaaede Skærpelse af Tjenesten — fuld Tilslutning, men gik med til en vis Forøgelse af Personalet i de behandlede Ture.

Under Hensyn blot til disse Forhold er det naturligt, at 1. Distrikts Lokomotivpersonale ser Fremtiden i Møde med en vis Betænkelighed. Men vi ønsker at sige til dem, at det nu engang drejer sig om at holde Hovedet klart, og afvente hvad Fremtiden vil vise. Det er vort Haab, at den nye Maskinbestyrer vil forstaa Nødvendigheden af at komme i det fornødne Tillidsforhold til Personalet, og vi haaber, at dette maa lykkes for ham. Det vilde være ubehageligt for alle Parter, dersom Forholdene i 1. Distrikt skulde udvikle sig paa en saadan Maade, at vi til Stadighed maatte henvende os paa højeste eller allerhøjeste Steder. Det er da ogsaa vor Tro, at Hr. Sørensen i sin Virksomhed som Maskinbestyrer selv vil forstaa dette og indrette sig derpaa.

Vi ønsker den nye Maskinbestyrer til Lykke med Udnævnelsen. For vort Vedkommende skal han blive mødt med Bestræbelsen paa loyalt Samarbejde.

Installerings af W. C. i Tjeneste- og Lejeboliger samt i Lokomotivremiserne.

Protokol over Forhandlingen den 19. Maj 1937 mellem Generaldirektoratet og de 3 i Sagen interesserede Jernbaneorganisationer.

Forhandlingsemne: »Forbedringer af Tjenesteboliger«.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet: Generaldirektøren, Banechefen, Baneingeniør E. Thybo.

For Organisationerne: Sekretær Chr. Vejre, Banearbejder N. C. Madsen, Lokomotivfører E. Kuhn, Lo-

komotivfører Joh. Hansen, Stationsforstander D. O. Høgsgaard, Stationsforstander G. S. Bune, Stationsmester B. Hansen, Overassistent P. From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

Generaldirektøren: Bød Velkommen. Fra Jernbaneforeningen er der fremsat Forslag om Installation af Centralvarme, Badeværelser, W.C. og rindende Vand samt Forbedringer af Fyrstederne paa de Stationer, hvor disse ikke er tidssvarende.

De Skemaer, Jernbaneforeningen har udsendt til samtlige Stationsforstandere, er meget uheldigt affattede. Man kan ikke lade en Stationsforstander tage Tilbud hos Byens Næringsdrivende paa Bygningsforandringer af Statsbanernes Bygninger, uden at det faar Udseende af, at han handler paa Statsbanernes Vegne. Noget saadant maa kun ske efter Anmodning fra Administrationen. Gaar ud fra, at det er en Ubetænksomhed fra Jernbaneforeningens Side, men vil dog gøre opmærksom paa, at noget saadant ikke maa finde Sted.

Jernbaneforeningen har ladet undersøge Forholdene vedrørende Installation af Badeværelser og Centralvarme. Dette mener jeg, vi foreløbigt bør lade ude af Betragtning i de gamle Bygninger, ved Nybygninger og Ombygninger skal vi se forstaaende paa det.

Installation af rindende Vand i Byer, hvor der findes Vandværk, har vi Sympati for, hvis det kan gøres for et rimeligt Beløb.

Forbedringer af Fyrsteder og Kakkelovne falder ind under Vedligeholdelse og maa forhandles med Distrikterne.

Har Sympati for Installation af W.C. i Statsbanernes Boliger, hvis W.C. er almindeligt i de paa-gældende Byer.

Det samme gælder dog ikke Byer, hvor det kun er i Nybygninger, det installeres.

Hidtil har vi fulgt den Retningslinie, at vi kun har indrettet W.C. i Stationsforstanderboliger, naar vi samtidig har indrettet det for saavel Personalet som Publikum. Den Linie har vi fulgt for de store Stationer og Knudestationernes Vedkommende. Noget anderledes stiller Sagen sig, naar det drejer sig om de mindre Stationer, her mener vi ikke, det er nødvendigt at følge samme Retningslinie. Det, der kan indrettes for et minimalt Beløb i en Bolig, koster urimeligt, hvis det ogsaa skal indrettes for saavel Personale som Publikum. Skal Sagen fremmes inden for et rimeligt Aaremaal, er det afgørende, om Organisationerne kan tiltræde det nævnte Synspunkt. Jeg maa for at kunne anbefale Sagen over for Ministeren kunne gøre Rede for, hvor store Udgifterne bliver.

Stationsforstander Høgsgaard: Det har aldeles ikke været vor Mening, at Stationsforstanderne skulde indhente Tilbud. Vi har kun ønsket at faa opgivet de omtrentlige Udgifter. Vil godt indrømme, at Skemaet burde have haft en tydeligere Form. Beklager, hvis de af os udsendte Skemaer skulde give Anledning til Ubehageligheder for Administrationen.

Jernbaneforeningens Forslag vedrører kun Tjenesteboliger. Vi har dog intet imod, at det udvides til ogsaa at omfatte Lejeboliger. Vi er klar over, at Badeværelser og Centralvarme kan vi ikke gennemføre i

denne Omgang, derfor har vi holdt os til W.C., rindende Vand og gode økonomiske Fyrsteder.

Vi ønsker indlagt rindende Vand alle Steder, hvor det kan lade sig gøre, og Installationen af W.C. de Steder, hvor dette er muligt.

Hvad angaar Spørgsmaalet om Installation i Boliger, uden at det samtidig finder Sted for Personalet og Publikum, kan vi godt tiltræde Generaldirektørens Forslag.

Stationsforstander Bune: Det er mig, der har redigeret og udsendt de paagældende Skemaer. Naar vi har ønsket Oplysninger om Priserne, er det, fordi Forholdene er vidt forskellige de forskellige Steder. Beklager, hvis det har voldt Administrationen Vanskeligheder.

Sekretær Vejre: Vil sætte Pris paa, om Forhandlingen idag blev betragtet som ført med de 3 Jernbaneorganisationer og ikke med Jernbaneorganisationernes Udvalg vedrørende Indretning af Opholds- og Tjenestelokaler m. v. Dette Udvalg har ingen Bemyndigelse over for de idag fremførte Forslag.

Vi fra Dansk Jernbaneforbund har intet imod, at Statsbanernes Tjeneste- og Lejeboliger i saa høj Grad som muligt forsynes med Nutidens Bekvemmeligheder. Hvad det af Generaldirektøren nævnte Spørgsmaal om at tiltræde den Linie, at der ikke indrettes W.C. til det tjenstgørende Personale paa en Station, fordi det indrettes i Stationsforstanderboligen, saa kan vi ikke idag ubetinget tiltræde en saadan Linie for alle Stationers Vedkommende. Der findes Steder, hvor man meget let kan installere W.C. i Stationsforstanderboligen, men hvor det vil koste uforholdsmæssigt meget, hvis det ogsaa skal indrettes for det tjenstgørende Personale. Til Gengæld kan der være Steder, hvor Udgiften kun vil blive ringe ved samtidig at indrette W.C. for Personalet og Publikum.

Vi maa tage det Standpunkt at se paa hvert enkelt Tilfælde. Dansk Jernbaneforbund har altid været rimelig i sine Krav over for Administrationen. Det vil vi blive ved med. Men hvor Rimeligheden taler for at indlægge W.C. ogsaa for Personalet, der maa den idag drøftede Sag medføre Konsekvenser.

Vil gerne spørge Banechefen, om der er Sandsynlighed for, at der i ret mange af de Boliger, vore Medlemmer bebor, kan indrettes W.C., uden at der maa bygges til Boligen.

Banechefen: I de moderne Vogterhuse kan det lade sig gøre uden Tilbygning.

Sekretær Vejre: Vi ser med Velvilje paa, at man moderniserer Statsbanernes Boliger, men ogsaa de gamle Vogterhuse kunde man vel nok ofre lidt paa at faa gjort lidt mere tidssvarende. Er glad for, at Generaldirektørens Tilbud omfatter alle Boliger. Vi skal være forstaaende og ikke ødelægge Sagen ved at stille urimelige Krav om W.C. til det tjenstgørende Personale. Vi er klar over, at man ikke kan forlange W.C. i Huse paa fri Bane.

Generaldirektøren: De Ting, jeg har omtalt idag, er dem, jeg har personlig Sympati for. Men Sagen er ikke drøftet med Ministeren og vil kræve en Bevilling paa Finansloven.

Mener, det har været rigtigt at indkalde Organi-

sationernes saakaldte Velfærdsudvalg, som efter min Formening tager sig af og har Bemyndigelse til at træffe Afgørelse vedrørende Personalets Forhold paa Arbejdspladserne, herunder kommer jo W. C. og andet paa Arbejdsstedet.

Har derfor ønsket at drøfte Sagen med Velfærdsudvalget, fordi jeg ønskede Tilslutning fra Organisationerne til at fravige den hidtil fulgte Linie — at indrettes der W. C. i en Stationsforstanderbolig, blev der samtidigt indrettet W. C. for saavel Personalet som Publikum. — Bliver det fastholdt, at hvis man udfører Installation i Boligen paa en Station, skal der ogsaa indrettes W. C. for Personalet, er vi ogsaa nødt til at indrette det for Publikum, og det vil medføre, at det koster urimelige Summer. Saa maa Sagen falde bort eller i hvert Fald tage mange Aar.

Lokomotivfører Kuhn: Vore Medlemmer har ikke Tjenesteboliger, men vi ser med Sympati paa, at man indretter W. C. i Tjeneste- og Lejeboliger.

Vil dog gerne gøre opmærksom paa, at Dansk Lokomotivmands Forening har et gammelt Krav om Installation af W. C. ved alle Lokomotivremiser.

Hvis man i den overvejende Del af en By har W. C. og nu ogsaa indretter det paa Stationen, maa vi kræve, at det ogsaa indrettes ved Remiserne. Det er dog ikke vor Mening at stille saa store Krav, at det hele af den Grund strander.

Stationsforstander Høgsgaard: Det, Hr. Kuhn nu nævner, falder ind under de Velfærdsforanstaltninger, som vi for Tiden forhandler med Distrikterne om.

Generaldirektøren: Naar Spørgsmaalet nu er rejst, vil det være rimeligt, at vi tager det med i de Undersøgelser, vi skal foretage og eventuelt søger en lidt større Bevilling. Mener dog, det kun skal være Remiserne i de større Byer og ikke, hvor der kun er enkelte Folk til Tjeneste.

Sekretær Vejre: Der var i sin Tid en Bevilling paa Finansloven til Forbedring af Vogterhusene. Hvis den er bortfalden, er saa Forbedringer af disse gamle Huse helt standset. Har det Indtryk, at disse Forbedringer efterhaanden helt er gaaet i Staa.

Banechefen: Denne Bevilling findes ikke mere. Hvis vi nu indlægger W. C. i Stationsforstanderboligen i en By, skal det saa medføre, at der ogsaa skal indrettes W. C. for Personalet og i de ved Stationen beliggende Vogterhuse.

Sekretær Vejre: Kan der indrettes W. C. for Stationsforstanderen for et eller andet Beløb, og det f. Eks. vil koste det dobbelte for at indrette W. C. for Personalet, saa vil vi finde det rimeligt ogsaa at indrette det for Personalet. Naar man indretter W. C. i en Stationsforstanderbolig, fordi noget saadant er almindeligt i den paagældende By, bør det være ligesaa rimeligt at indlægge det i Vogterhuse og andre Tjenesteboliger. Hvis det ikke bliver urimeligt dyrt at indlægge W. C. i Boligerne for vore Folk, bør det gøres. Vi har et gammelt Løfte om Forbedringer af Boligerne for vore Folk.

Generaldirektøren: Hvis det koster et bestemt Beløb at indrette W. C. for Stationsforstanderen, og det koster det samme for at indrette det i et Vogterhus og eventuelt det samme for at indrette det til Perso-

nale og Publikum, idet jeg regner med 2 W. C. ert ialt for Personale og Publikum, saa kan vi gaa med dertil.

Stationsforstander Høgsgaard: Vi kan godt tiltræde, at man fortrinsvis indretter det i Boligerne, saa maa Personalet eventuelt vente.

Sekretær Vejre: Vi kan ikke paa Forhaand afskære os fra at forlange W. C. til Personalet, men vi kommer ikke og stiller urimelige Krav.

Stationsforstander Bune: Forstaar Hr. Vejres Udtalelse saaledes, at Dansk Jernbaneforbund er indforstaaet med, at W. C. først og fremmest bør indrettes i Boligerne. I Sygdomstilfælde har det stor Betydning at have W. C. Postvæsenet har det alle Steder i deres Boliger.

Generaldirektøren: Ved Postvæsenet er det noget andet, de har ikke W. C., hvortil Publikum har Adgang. Vi maa lade foretage en Undersøgelse af Omkostningerne og maa idag enes om visse Retningslinier.

Sekretær Vejre: Kan Generaldirektoratet ikke udarbejde en Beregning over Udgifterne de forskellige Steder, dels for Stationsforstanderboliger, dels for Lejeboliger, dels for andre Tjenesteboliger og endelig dels for Publikum. Vi ser med største Velvilje paa, at det indrettes flest mulige Steder, men vi vil gerne se en Plan.

Banechefen: Kan man ikke sige, at hvor der kan indrettes et W. C. for 400 Kr. i Boligen for Stationsforstanderen og 400 Kr. ialt for de 2 W. C. ert for Personale og Publikum samt 400 Kr. for hver Ledvogterbolig eller anden Bolig, der beboes af egne Folk, der installerer vi W. C. For Lejeboliger vil det dog medføre en Forhøjelse af Lejen, om denne Forhøjelse kan vi forhandle med Lejerne af Boligen,

Generaldirektøren: Vi lader saa udarbejde en Beregning over Omkostningerne baseret paa de af Banechefen nævnte Tal. Det er dog en Forudsætning for Installation af W. C., at dette kun sker paa Steder, hvor saadanne Installationer er nogenlunde almindelige. Naar det er gjort indkalder vi til en ny Forhandling og forelægger Resultatet for Organisationerne.

Sekretær Vejre: Hvis de 400 Kr. ikke er tilstrækkelige for Ledvogtere, saa kan jeg maaske forstaa Tilsgagnet saaledes, at Beløbet eventuelt kan forhøjes til 500 Kr., hvis der er særlige Vanskeligheder.

Generaldirektøren: Det kan vi ikke paa Forhaand gaa ind paa. Det er en Selvfølge, at Forøgelsen af Septic-Tankanlæget m. v. af Hensyn til Publikums W. C. ernes Tilslutning falder paa disse W. C. erters Anlægsudgift. Forudsætningen for Publikums W. C. ert er, at de er beliggende i Stationsbygningen eller i et Hus, hvor der kan skaffes Varme. W. C. i Remiserne tager vi med, men kun for de større Remisers Vedkommende.

Saa er der Spørgsmaalet om Vingepumper, der mener vi, de først bør indrettes, hvis den nuværende Pumpe skal ombyttes.

Stationsmester Hansen: Pumperne i Gaarden skal blive staaende. Vingepumpe er noget ekstra, der skal installeres i Køkkenet. Det drejer sig kun om 12 à 14 Steder.

Generaldirektøren: Naar det ikke drejer sig om flere Steder, kan vi gaa med dertil. Organisationerne kan forhandle med Distrikterne om det.

Rindende Vand i Soveværelser kan vi gaa med til, hvis Soveværelset ikke ligger i samme Etage som Køkkenet.

I de Byer, hvor der findes Vandværk, og Bekostningen ikke er alt for stor, er vi villige til at indlægge Vand i Boligerne, hvis der findes Vandledning udenfor Bygningen. Dette Spørgsmaal kan Organisationerne ogsaa forhandle med Distrikterne. Kan de ikke opnaa noget der, kan de komme tilbage hertil igen.

Stationsforstander Høgsgaard: Takker paa Jernbaneforeningens Vegne for den udviste Imødekommenhed. Vi forstaar godt Vanskelighederne ved at modernisere de gamle Stationsbygninger, men disse Ting, vi nu kan faa indrettet, vil hjælpe paa Forholdene mange Steder.

Sekretær Vejre: Vil henstille, at Generaldirektoratet ved den Udgift, der fremkommer ved en eventuel Udvidelse af Bygningerne som Følge af Installationen af W. C., da tager Hensyn til, at vi har et gammelt Løfte om Modernisering af de gamle Vogterhuse.

Generaldirektøren: Nu vil vi lade undersøge, hvorledes det hele kommer til at ligge og saa indkalde Organisationerne igen.

Hermed sluttede Forhandlingen.
sign. *Knutzen.* sign. *P. From Hansen.*

Efter at Generaldirektoratet har tilendebragt sine Overvejelser er der nu gjort indledende Skridt til Gennemførelse af de Forhold, Forhandlingen drejede sig om.

Installation af Vandværksvand og Indlæg af W. C. i Bygninger i Byer, hvor saadan Installation er nogenlunde almindelig, vil ialt medføre en Udgift paa 400 000 Kr.; heraf søges paa det fornylig i Rigdagen forelagte Forslag til Finanslov for 1938—39 bevilget 130 000 Kr. Den resterende Sum skulde bevilges de to følgende Finansaar.

Blandt de Ting, som tænkes gennemført allerede i næste Finansaar, er saavidt os bekendt W. C.-Installationen i Lokomotivremisen i Aalborg.

SKILDRINGER AF EN REJSE TIL ÆGYPTEN OG PALÆSTINA

Af Lokomotivfører *M. Madsen*, Herning.

I Jerusalem gik vi først hen i Kristi Gravkirke gennem Damaskusporten og ad Gaden, Via Dolorosa, samme Vej som Kristus skal have gaaet med Korset til Golgatha. Ud ad en Sidegade kommer pludselig hen mod hundrede Franciskanermunke og Nonner, der skal til Golgatha. Vi kan vanskeligt komme frem

for dem, idet de jævnlig knæler og kysser Fortovets Kantsten paa de Steder, hvor Kristus hvilede under sin Gang med Korset. Endelig naar vi til Kirken, der er bygget over Graven, og over Golgatha paa Sion, hvor Korset stod. Kirken er stor og pragtfuld, og midt i dens Indre er en stor Rotunde, hvorover hæver sig en mægtig Kuppel, der bæres af 18 svære Granit søjler. Midt i Rotunden findes Gravkapellet, ca. 5 m i Firkant og af samme Højde. Foran Indgangen til Graven brænder en Mængde Lamper af Guld og Sølv med Olie og kulørte Lys. I det forreste Rum kan staa en halv Snes Personer, og ad en smal Gang herfra kommer vi, 3 ad Gangen, ind i et mindre Rum paa 2 m i Firkant. Til højre staa en Stensætning med et Marmorlaag, og her skal selve Graven have været. Her brænder 43 Ampler, og en Munk, der har sin Plads her, bestænker os med en vellugtende Vædske.

Vi gaar herfra til Golgatha lige ved Siden af. Her findes et stort Alter prydet med Guld- og Sølvlamper; under Altret ses et rundt Hul, hvor Korset skal have staaet. Jeg stikker Armen ned i Hullet, der er en god halv Meter dybt. Derefter saa vi Pilatus' Gaard, Karifas Hus og Stedet for Piskningen.

Herfra gaar vi en Tur gennem den gamle Bydel inden for Muren, og her er en hel Labyrinth af snævre terrasseformede overbyggede Gader med gamle, ofte faldefærdige Huse. Der sælges, ligesom i Bazargaderne i Kairo, al Slags tilberedt Mad, Urter, Kød, Fisk, Indvolde og Snegle m. m., og alle Grene af Haandværk findes ogsaa her. Ligesom der ogsaa her er en Stank af Hvidløg og Mados. Man lægger straks Mærke til, at Befolkningen, der mest bestaar af Arabere og Jøder, hér er mere lysebrune end Befolkningen i Ægypten.

Vi gaar hen til Jødernes Klagemur, en høj Granitmur, der siges at være Resterne af Salomons Tempel, og ser her et halvt hundrede Jøder staa og læse paa hebraisk i Munden paa hverandre, alt mens de stadig svinger Overkroppen frem og tilbage mod Muren. Man hører en Slags Messe, en Mellemting af Sang og Graad, og det lyder helt uhyggeligt. De klager over det tabte Palæstina.

Næste Dag gik vi hen, hvor Salomons Tempel har ligget. Det skal have dækket over 24 Tdr. Ld., hvad dog lyder usandsynligt. Men Pladsen er 500 m lang og 300 m bred, og her ligger en vældig stor Moske, Omarmoskeen, der er meget pragtfuld med en Mængde Buegange og Granit søjler samt Mosaikarbejde og Glasmalerier. Det skal være her, at Jesus drev Veksellererne ud af Templet, og her udenfor at Stephanus blev stenet.

Vi tager en Tur til Bethlehem, der ligger ca. 15 km sydøst for Jerusalem. Paa Vejen ser vi Rachel's Grav og ser den jødiske Kirkegaard »Blodager« eller »Haheldama«. Vi kører igennem Bethesda Port og ser Bethesda Dom. Bethlehem har 11 000 Indb. Kirken har et meget stort Alter prydet med flere Guldlysestager. Bag Altret var Nedgang til Krypten, hvor Krybben skal have staaet. Paa Toppen af Bjerget ser man engelske Krigergrave. Her er en Kirke under

Opførelse, og rundt i en Forhal ser man 42 indmurede Marmortavler med »Fadervor« i lige saa mange Sprog, ogsaa paa dansk, svensk og norsk. I et Rum ved Siden af ser vi Stedet, hvorfra Kristus skal være faret til Himmels.

Dagen efter kører vi til Gethsemane Have, der ogsaa ligger paa Oliebjerget. Her ser man fire Oliventræer fra 200 Aar f. Kr. De hår vældig tykke Stammer, men er næsten uden Liv. Vi fortsætter langs Josaphats Dal med Kedrons Bæk og kommer efter 1½ Times Kørsel til Jerico, der ligger mellem Jordans Flod og det »døde Hav«. Havet ligger 830 m under Jerusalem, og Turen er ikke ufarlig, idet Vejen stadig snor sig i Spiraler og Bugtninger. Som en »Opmuntring« ser vi, i en ca. 50 m dyb Kløft lige under Stedet, hvor vi kører, en Bil ligge knust, og i Jerico fortæltes, at den var styrtet ned Dagen i Forvejen; tre Personer blev dræbt. Men vi stoler paa vor arabiske Chauffør, der har et godt Herredømme over Bilen.

I Jerico ses mange Kokuspalmer med store Klaser af Kokosnødder. Vi svinger mod Nord og passerer en Kilde, der angiver Stedet, hvor Elias fo'r til Himmels med »Ildheste og Ildvogn«. Lidt efter er vi ved Jordans Flod, og vi gaar over Broen, der danner Grænsen til Transjordanien. Her stod Pas-kontrollører, og den ene modtog et Pas, som han studerede med embedsmæssig Mine. Da han leverede det tilbage, viste det sig, at han havde læst det paa Hovedet.

Vi kører tilbage over Jerico til »Det døde Hav«, hvor Vandet er saa salt, at der hverken kan leve Dyr eller Planter. Man skal ikke kunne drukne her paa Grund af Vandets Saltholdighed, men jeg vil dog ikke vove Forsøget. Paa Hjemvejen til Jerusalem ser vi i det Fjerne en gammel, forfalden Landsby, Bethania, ellers er alt goldt og øde.

I Palæstina findes næsten ingen Beplantning, kun paa de enkelte frugtbare Sletter. Fugle ses sjældent, og af Husdyr ser man foruden Kameler og Æsler kun Faar og Geder, men de ses ogsaa jævnlig i Flokke paa flere Hundrede. Enkelte Huse ses sjældent, alt er samlet i Landsbyer, og de bestaar her, som i Ægypten, kun af klinede Lerhytter. De er opført af vindtørrede Lersten med Lerfuger, og flere er sammenbyggede, hvorved der spares Vægge. Overbygning med Tag ses aldrig, og som Loft findes indvendig under Murens øverste Kant et Tremmestærk, hvorover der er lagt Ler. I Siden af Huset er en firkantet Aabning til et Vindue og ligeledes en Aabning til Døren. Men begge Dele mangler i Reglen; dette i Forbindelse med de flade Tage giver Byen et ruinagtigt Udseende. Til Beboelse haves kun det samme Rum, her er ingen Billeder paa Væggene, ingen Senge, kun Maatter og Tæpper, og intet Husgeraad udover lidt Køkkenredskaber. I dette Rum tilberedes Mad, her spises; soves og arbejdes.

Dagen efter kører vi til Nazareth, hvor vi opholder os i to Døgn. Paa Vejen passerer vi Byen Nablus, en By paa 17 000 Indbyggere, og ser her Jacobsbrønden. Paa Turen ses nu enkelte frugtbare Pletter, alt er udnyttet, og her ses stadig Dyrkning i Terras-

seform op ad Bjergsiderne, dels for at udnytte Jordan og dels for bedre at kunne udnytte Regnvandet. Efter fire Timers Kørsel er vi i Nazareth, der ligger paa et Bjerg nær Tabor. Byen har 18 000 Indbyggere. Vi gik ind i Mariakirken, der er bygget over Stedet, hvor Josef og Maria har boet, og derefter gik vi ind i en anden Kirke, der er bygget over Josefs Tømrerværksted.

Næste Dag tog vi en Udflugt mod Øst til Tiberias, en lille Provinsby. Udenfor Nazareth ser vi tyske Krigergrave, hvor der findes en lille Marmorplade med hver falden Soldats Navn. Vi fortsætter og naar Kana, en lille, gammel og forfalden Landsby, hvor alle tigger, og i Kirken her ser man de to gamle Stenkar, hvori Jesus under Brylluppet i Kana forvandlede Vand til Vin. Man kan selvfølgelig ikke tro, at alle disse bibelhistoriske Steder netop passer, men Katolikerne har en egen Evne til at gøre Forretning med alt. Efter et Par Timers Kørsel naar vi Tiberias, hvor Genesareth Sø ligger lige Øst for Byen. Vi tog en Sejltur paa Søen, nogle af os tog en Sejltur til Kapernaum, der ligger ved Søens Nordside.

Dagen efter forlod vi Nazareth og kørte til Haifa for derfra at sejle tilbage til Europa. Det kunde snart være af Interesse at læse en dansk Avis; her er ganske vist Dagblade nok, men de skrives paa Arabisk eller Hebraisk.

Her i Nærheden af Haifa er frugtbart, og vi ser for første Gang Hornkvæg i Palæstina. Mod Øst ser vi i det fjerne Libanons Bjerge, og lidt efter er vi i Haifa.

Dér gik vi om Bord i den italienske Damper »Galilæa« og sejler ad en anden, endnu smukkere Rute end paa Henturen. Efter fem Dages Sejlads er vi i Triest og atter i Europa. Herfra rejser vi til Venedig, hvor vi gør et Par Dages Ophold.

Efter Venedig gør vi Ophold i Trento og Bolzano, italiensk Tyrol, kører herefter over Brennerpasset, 1 370 Meter over Havet. Herfra gaar Banen i Spiraler nedad til Innsbruck, Hovedstaden i østrigsk Tyrol. Vi gør yderligere Ophold i Nürnberg og Berlin, og efter at have naaet Gedser, er Eventyret forbi. Men uanset det Væld af fremmedartede Ting, vi har set og oplevet, og alle de smukke Naturer, som paa vor Rejse er rullet op for vore Øjne, er vi dog alle enige om, at der — er skønnest i Danmark.

M. Madsen, Herning.

STATSBANERNES DRIFTSBERETNING

Generaldirektoratet har udsendt Driftsberetning for 1936—37, og dermed meddelt Offentligheden en Oversigt over de vigtigste økonomiske, trafikale og driftsmæssige Resultater i det nævnte Aar.

Det økonomiske Resultat af Driften har været næsten 3¼ Mill. Kr. bedre end Aaret før. Driftsindtægterne udgjorde 122,1 Mill. Kr., d. v. s. 8¼ Mill. Kr. mere end Aaret før, og Driftsudgifterne 117,9 Mill. Kr., d. v. s. godt 4½ Mill. Kr. mere end

Aaret før, saaledes at Driftsaaret er sluttet med et Driftsoverskud paa ca. 4¼ Mill. Kr. mod ca. ½ Mill. Kr. i 1935—36. Statsbanerne har saaledes i det forløbne Driftsaar foruden de egentlige Driftsudgifter dækket næsten to Trediedele af det til Af-skrivning krævede Beløb, der har udgjort 6,7 Mill. Kr. Forrentningen andrager ca. 12 Mill. Kr. Det regnskabsmæssige Resultat er da det, at Statens Tilskud til Driften, 14,5 Mill. Kr., trods en Stigning i Af-skrivning og Forrentning paa ca. 1 Mill. Kr., er ca. 2,7 Mill. Kr. lavere end i 1935—36.

Ved Bedømmelsen af dette Resultat maa det dog tages i Betragtning, at Personbefordringsindtægten i 1936—37 er paavirket i gunstig Retning af det Forhold, at der faldt Paaske baade i April 1936 og i Marts 1937, medens der i 1935—36 kun faldt Paaske i April 1935, samt at der til Indtægt i 1936—37 kom et særligt Beløb paa 1 Mill. Kr. (Administrationsomkostninger vedrørende Anlægget af Storstrømsbroen). Endvidere er baade Driftsindtægter og Driftsudgifter paavirket i opadgaaende Retning af Elektrificeringen af Strækningen Hellerup—Holte fra 15. Maj 1936 og i nedadgaaende Retning af Nedlæggelsen af Banestrekningerne Ringsted—Hvalsø—Frederikssund og Bredebro—Røde-Kro fra 15. Maj 1936. Udgifterne er yderligere paavirket i opadgaaende Retning af det stigende Prisniveau, herunder stigende Brændselspriser, af en Forhøjelse af Betalingen til nogle Ekstraarbejdere under Stationstjenesten samt af Ændringer i Tjenestetidsreglerne, som traadte i Kraft den 1. April 1936. I de første 1½ Maaned af Driftsaaret 1935—36 var derhos Lillehæltsoverfarten endnu i Drift.

Persontrafikken har været stærkt stigende. Der er foretaget 50,1 Mill. Rejser paa Banerne (foruden Tilbagerejser paa Billigbilletter), hvilket betyder en Fremgang paa 9,9 pCt., og Indtægten af Person- og Rejsegodsbeholdningen har været 3,7 Mill. Kr. (6,1 pCt.) højere end i 1935—36. Medvirkende til Stigningen har det foran omtalte Forhold med Paaskehøjtidene været, men den væsentligste Del af Stigningen skyldes almindelig Mertrafik Aaret igennem. En betydelig Del af Stigningen falder paa de elektrificerede Strækninger, medens en anden Del skyldes Lyn-togene. I øvrigt har den stadig bedre Service, der fra Statsbanernes Side bydes det rejsende Publikum i Henseende til Køreplan og Materiel, formentlig bidraget til at fremme Rejselysten. Over tre Femtedele af samtlige Rejser paa Banerne faldt paa Københavns Nærtrafik, og ca. 85 pCt. af samtlige Rejser faldt paa korte Afstande (inden for 50 km). Der har været en Stigning i Antallet af Rejser paa 1. Kl. paa 11,1 pCt., medens Stigningen paa Fællesklassen har udgjort 9,9 pCt. Kun ca. 1 pCt. af samtlige Rejser blev i 1936—37 foretaget paa 1. Vognklasse. Til 51 særlige Udflugtstog blev der solgt i alt 11 250 Billetter, og til 11 Lystsejladsture blev der solgt ca. 4 000 Billetter.

Godstrafikken er gaaet frem. Trods Nedlæggelsen fra 15. Maj 1936 af den midtsjællandske Bane og Røde-Kro—Bredebro Banen med en samlet Banelængde af 94 km og til Trods for, at Konkurrencen

med andre Trafikmidler maa antages at have været endnu stærkere i Driftsaaret 1936—37 end Aaret før, er Befordringsmængden af fragtpligtigt Gods steget fra 4,46 Mill. Tons til 4,72 Mill. altsaa med ca. 260 000 t, og Indtægten af Gods- og Kreaturbefordringen har været 2,9 Mill. Kr. større end Aaret før. Af Stigningen falder 20 000 t paa Anlægstransporter, d. v. s. Forsendelser af helt eller delvis fragtpligtige Materialer til Statsbanernes eget Brug. Ses der bort fra disse Forsendelser, har der været en Stigning i den almindelige Godsbefordring paa ca. 240 000 t (Stigning 5,9 pCt.) og i Indtægten paa ca. 2,8 Mill. Kr. (Stigning 7,0 pCt.). En Del af denne Stigning falder i Driftsaarets første Maaneder og kan muligt tilskrives Eftervirkningerne af den i Marts Maaned 1936 afsluttede Lockout, men den største Stigning falder i Driftsaarets sidste Maaneder og kan bl. a. tilskrives den i December 1936 afsluttede Handelsaftale med Tyskland og de omfattende Halmtransporter fra Øerne til Jylland. Den Del af Stigningen, der ikke hidrører fra disse særlige Forhold, kan bl. a. henføres til den stigende industrielle Produktion og Statsbanernes trafikerhvervende Bestræbelser.

Stigningen i Vægtmængden omfatter baade Stykgods, Vognladningsgods og levende Dyr. For Vognladningsgodsets Vedkommende falder den procentmæssig største Stigning paa Hø og Halm (322 pCt.), Fisk og Skaldyr (30 pCt.), Kalk- og Teglværksprodukter (23 pCt.), kunstige Foderstoffer (21 pCt.), Metaller og Metalvarer (18 pCt.), medens der har været Nedgang for Sukkerroer (25 pCt.), Olie, Petroleum og Benzin (8 pCt.), Kød og Flæsk (7 pCt.). Antallet af befordrede Svin og Grise er steget med 56 pCt., af Hornkvæg og Kalve med 22 pCt., af Faar, Lam og Geder med 9 pCt. og af Heste med ca. 1 pCt.

Indtægten af *Postbefordringen* er steget med 745 000 Kr. (ca. 11 pCt.) og de forskellige *mindre Indtægter* med 948 000 Kr. eller 15 pCt.; den sidstnævnte Stigning skyldes, at det ovenfor nævnte Beløb paa 1 Mill. Kr. for Administrationsomkostninger vedrørende Storstrømsbroen er ført til Indtægt paa denne Konto.

Driftsudgifterne er som foran nævnt steget med godt 4¼ Mill. Kr. Med den stigende Kørsel og højere Kulpriser steg Udgifterne til Brændsel (herunder Elektricitet til elektriske Tog og Benzin til Rutebiler med ca. 1,1 Mill. Kr., og Vedligeholdelse af Materiellet og fortsat Modernisering af dette har kostet ca. 1 Mill. Kr. mere end Aaret før. Ogsaa Banevedligeholdelsesudgifterne steg, bl. a. paa Grund af ekstraordinært store Udgifter til Snerydning, der kostede over ½ Mill. Kr. i Vinteren 1937. I øvrigt indvirkede Prisstigningerne paa en Række Forbrugskonti.

Lønningsudgifterne til Tjenestemænd og fast ansatte gik ned med ca. ½ Mill. Kr., men samtidig steg Lønningsudgifterne til løst antaget Personale (herunder Personale ved Omnibusruterne og i Aspirantstillinger) med ca. 2¼ Mill. Kr., hvoraf en Del skyldes Erstatning af Tjenestemænd, en Del Arbejdsforøgelse (mere Kørsel) og en Del Ændringer af Tjenestetidsregler.

VD-VENTILEN

Statsbanernes samlede *Personale* (fast ansat og løst antaget) har i Driftsaaret gennemsnitlig været 20 869 Mand. Heraf var 251 beskæftiget ved Nyanlæg og Fremmedarbejder og 302 ved Omnibusruterne, saa at det ved Drift, Vedligeholdelse og Udvidelse af Baneanlæg beskæftigede Personale gennemsnitlig var 20 316 imod 19 740 i det foregaaende Driftsaar. Der har saaledes for dette Personale i Gennemsnit for Driftsaaret været en Stigning paa 576 Mand. Stigningen, der skyldes Arbejdsforøgelse og — i mindre Grad — de nævnte Ændringer af Arbejdstidsregler, falder udelukkende paa det løst antagne Personale, der er steget med 662 Mand, medens Antallet af fast ansatte er gaaet ned med 86 Mand.

Banenettets Længde udgjorde ved Driftsaarets Udgang 2 387 km, hvilket er 127 km mindre end Aaret forud. Formindskelsen skyldes dels Nedlæggelsen fra 15. Maj 1936 af Banestrækningerne Ringsted—Hvalsø—Frederikssund og Bredebro—Røde-Kro — i alt ca. 94 km — dels den Omstændighed, at de Banestrækninger, paa hvilke der ikke er regelmæssig Toggang, nemlig Strækningerne Sorø—Vedde, Korsør—Halskov, Nyborg—Knudshoved og Tønder—Højer — i alt ca. 34 km — ikke længere medregnes som Banestrækninger, men betragtes som Sidespor. Ved Forlægningen af Banestrækningen Stevnstrup—Randers er Banelængden forøget med ca. 1 km. Af Banestrækningerne var ved Driftsaarets Slutning 549 km dobbeltsporede og 13 km firesporede Banestrækninger. I Løbet af Driftsaaret har Statsbanerne erhvervet 2 Omnibusruter, saaledes at Statsbanerne ved Udgangen af Driftsaaret raader over 67 Ruter, i alt ca. 2 730 km mod ca. 2 663 km ved Udgangen af forrige Driftsaar.

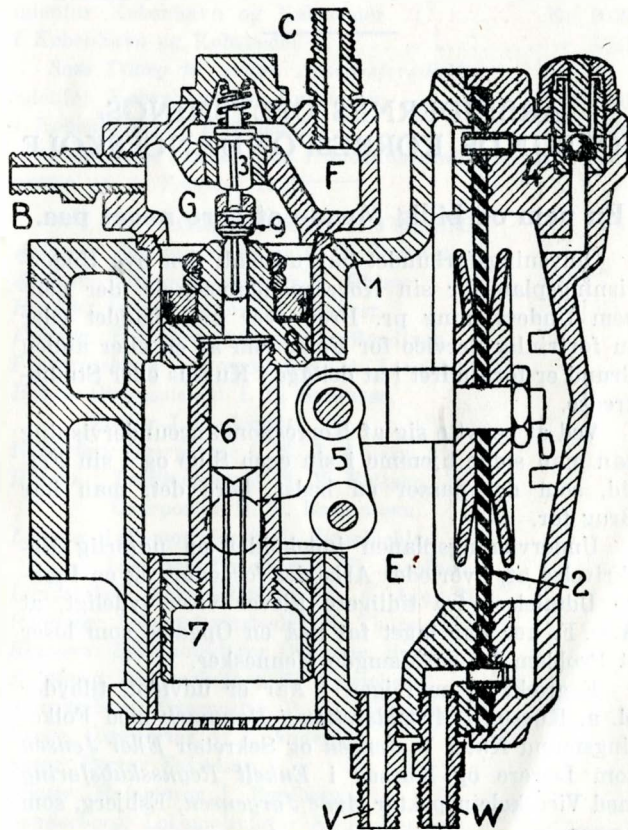
Af *Driftsmateriel* ejede Statsbanerne ved Driftsaarets Udgang 605 Lokomotiver (hvoraf 12 dieselelektriske), 6 Lyntog, 150 Motorvogne, 51 Rangertraktorer, 14 136 Vogne, 66 Snepløve, 20 Færger, 5 Skiibe og 212 Automobiler. Statsbanernes Personvognsmateriel omfatter 107 129 Pladser (foruden 4 582 Pladser i Rutebilerne), og Godsvognsmateriellet har en Bæreevne af ca. 171 700 Tons. Der er i Aarets Løb anskaffet 2 dieselelektriske Motortog (Lyntog), 10 dieselelektriske Motor-Personvogne, 23 Bivogne og 8 Styrevogne til elektriske Tog, 5 Postvogne, 18 Automobil-Omnibusser, 1 Bivogn til Automobil-Omnibusser til Befordring af Gods samt 1 Motor-Skruefærge (»Freia«). Af ældre Materiel er der udrangeret 21 Damplokomotiver, 3 Motorvogne, 71 Personvogne, 85 Godsvogne, 3 Postvogne, 5 Rejsegodsvogne, 1 Snepløv, 4 Brovægtsprøvevogne og 17 Automobil-Omnibusser, medens 1 Skruedampskib (»Niels Holst«) er blevet solgt.

Antallet af kørte *Togkilometer* er 3,4 pCt. større end Aaret før og Antallet af *Skibskilometer* næsten 4 pCt. større.

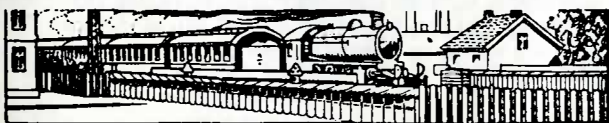
Den paa vedstaaende Tegning viste vakuumbestyrede Ventil anvendes paa trykluftbremsede Damp- og Diesellokomotiver, som kan bruges til at fremføre og bremse Tog med Vakuumbremse og Tog med Trykluftbremse. I den Hensigt udrustes Lokomotiverne baade med Vakuumbremse og Trykluftbremse, dog kun med Bremscylindre for Trykluft. Trykluftbremsen sættes i Funktion af VD-Ventilen, naar der indledes en Bremsning med Vakuumbremsen.

VD-Ventilen bestaar af et Ventilhus med fire Rørstudser V, W, C og B, hvoraf V fører til Vakuumbredledningen, og W fører til en lille Vakuumbeholder; C fører til Hovedluftbeholderen og B til Trykluftbremsecylindren. Naar Maskinens Vakuumbredledningen suges op, og Hanen paa Ledningen til VD-Ventilen er aaben, bliver der Vakuumbred i Rummet E og gennem Kugleventilen 4 i Rummet D og den nævnte Vakuumbeholder. Organet, som styrer Tryklufften til og fra Bremscylindren, er en Gummimembran 2, der paa den ene Side er paavirket af Vakuumbred i Rummet E, og paa den anden Side af Vakuumbred i Rummet D.

Sænkes Vakuumbred i Vakuumbredledningen for at foretage en Bremsning paa et vakuumbremset Tog, saa bevæger Membranen sig til højre under Paavirkning af Trykforskellene, der derved fremkommer i Rummene D og E, og tager Vinkelvægtarmen 5 med, hvorved Stempelstangen 6 med Udligningsstemplerne



V D-Ventilen.



7 og 8 føres opad og lukker Udstrømningsventilen 9. Ved Stemplerne fortsatte opadgaende Bevægelse aabnes Indstrømningsventilen 3, og Trykluft strømmer da fra F gennem Ventilen 3, Rummet G og Kanalen B til Bremsecylinderen. Det Lufttryk, som derved fremkommer i G-Rummet, trykker paa Stemplet 8, og saa snart der i Bremsecylinderen er opnaaet et Tryk, der i sin Bremsevirkning svarer til den foretagne Vakuumbremning, vil Trykket i G have en saadan Højde, at Stemplerne 7 og 8 trykkes ned og lukker Indstrømningsventilen 3. Disse Bevægelser af Membranen, Vinkelvægtarmen og Stemplerne 7 og 8 gentager sig saa ofte der foretages Trinbremninger med Vakuumbremsen.

Løses Vakuumbremsen trinvis, udlignes Trykforskellen paa Membranens Sider i Forhold dertil, idet Vakuummet i Hovedledningen og E-Rummet bliver større under Bremsens Løsen. Derved bliver Trykket i Bremsecylinderen og G-Rummet i Stand til at trykke Stemplerne nedad og aabne Udstrømningsventilen 9. Trykluft fra G-Rummet og Bremsecylinderen strømmer da gennem den hule Stempelstang ud i Atmosfæren indtil Trykket i Bremsecylinderen er faldet tilstrækkeligt til, at Bremsningen er formindsket ligesaa meget paa Lokomotivet som Vakuumbremningen paa Toget. Naar dette Punkt er naaet, gaar Stemplerne igen opad og lukker Udstrømningsventilen. Løses Vakuumbremsen helt, gaar Membranen tilbage til den paa Tegningen viste Stilling og Trykluftbremsen løses samtidig.

F. Spøer.

ARBEJDERNES OPLYSNINGSFORBUNDS KORRESPONDANCESKOLE

En nem og billig Maade at lære noget paa.

Oplysningsforbundet har udsendt den nye Undervisningsplan for sin Korrespondanceskole, der gennem Undervisning pr. Brev over hele Landet yder en fortrinlig Service for Folk, som af en eller anden Grund er forhindret i at deltage i Kursus eller Studiekredse.

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

Undervisningsplanen indeholder en udførlig Beskrivelse af, hvorledes Arbejdet foregaar, og en Række Udtalelser fra tidligere Elever viser tydeligt, at A. O. F. her har taget fat paa en Opgave, som løser et Problem for en Mængde Mennesker.

Fagrækken, som igen i Aar er udvidet, tilbyder bl. a. Kursus i *Arbejdsretten i Danmark* med Folketingsmand *Knud V. Jensen* og Sekretær *Ejler Jensen* som Lærere og Kursus i *Enkelt Regnskabsføring* med Viceskoleinspektør *Arne Jørgensen*, Esbjerg, som Lærer.

Det førstnævnte Kursus maa siges at være meget aktuelt, idet det — efter en Gennemgang af den hi-

storiske Udvikling — behandler saadanne Ting som: *Faglig og fast Voldgiftsret, Forligsinstitution, Tvungen Voldgift, De borgerlige Domstole og Fagbevægelsen, Fagretslige Forhold i andre Lande m. m.*

Kursus i Regnskabsføring er særligt lagt an paa at lære dem, der har Brug derfor, hvorledes et *Foreningsregnskab* anlægges og føres paa den bedste Maade. Det har altsaa Interesse for Bestyrelsesmedlemmer, Foreningskasserere, Revisorer m. fl.

Desuden byder Korrespondanceskolen paa Kursus om Socialreformen, Skattevæsen og Skatteligning, Samfundsøkonomi og Kursus i skriftlig Dansk, Skrivning og Regning.

Som Lærere fungerer foruden de tidligere nævnte: Kirkeminister *Johs. Hansen*, Landstingsmand *Hans Hansen*, Folketingsmand *W. Villumsen*, Sekretær *R. Lolle*, Sekretær *Erik Reeh* og Kommuneleder *Chr. Hougaard*.

Enhver interesseret kan faa Undervisningsplanen tilsendt ved at skrive til *Arbejdernes Oplysningsforbund, Nr. Farimagsgade 11, København K.*, eller ringe paa *Central 12 887*.

Vi anbefaler vore Medlemmer at deltage i et af de ovenfor nævnte Korrespondancekursus, der er særligt egnet for Folk, som paa Grund af tjenstlige Forhold har vanskeligt ved at deltage i det mere faste Arbejde i Studiekredse.

Et Brevkursus koster 15 Kr. Heraf vil Medlemmer af vor Organisation ved Henvendelse til Landsoplysningsudvalget kunne faa refunderet de 10 Kr.



JUBILÆUM



Den 19. November kan Lokomotivfører C. C. Christoffersen, Viktoriagade 28, København V., fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdeling 1 ønsker dig herved hjertelig til Lykke paa Dagen, ligesom den udtrykker Haabet om, at det maa forundes dig endnu en Aarrække med godt Helbred at udføre din Gerning.

H.

ET MEGET TRIST DØDSFALD



En god og trofast Kammerat, en dygtig og pligtro Lokomotivfører er den 21. Oktober død paa Maskinen midt under Udøvelsen af sin Gerning.

Det er forstaaeligt, at Budskabet om Lokomotivfører J. O. Sørensen's pludselige Død vakte Sorg og Vemod ikke alene i Hjemmet, men ogsaa blandt hans Kammerater. For alle os, der kendte Sørensen, var han det lysende Eksempel, det var for ham en Æressag at gøre sin Pligt som Lokomotivmand og derved gavne sin Organisation. Aldrig blev han træt af at fremhæve de Goder, Organisationens har tilkæmpet for sine Medlemmer.

Som den dygtige Lokomotivfører han var, er det naturligt, at han blev en af dem, som blev udset til i Kraft af Hvervet som Kørelærer at varetage de unge Lokomotivmænds Uddannelse. Men allerede før Ordningen med Kørelærere traadte i Kraft, havde Sørensen i mange Aar været Lærer og Vejleder for Lokomotivfyrbøderne, naar de skulde læse til Lokomotivførereksamen.

Sørensen var i Ordets dybeste Forstand en lykkelig Mand. Han opfattede ikke Lykken som ensbetydende med at eje Gods eller Guld. Nej, han følte Lykken i at have Fred med sig selv og sine Medmennesker, — men lykkeligst var han, naar han færdedes i Hjem og Have.

Ved Sørensen's Død har hans Hjem mistet en kærlig og altopfrende Familiefader, og vi hans Kammerater har mistet en Kammerat, der var i Besiddelse af et venligt, elskværdigt Væsen, som parret med en fin og nobel Karakter fik alle, hvem han kom i Berøring med, til at holde af ham og agte ham.

Sørensen blev begravet fra Kapellet paa Nyborg Kirkegaard Søndag den 24. Oktober, og Begravelsen formede sig som en smuk og gribende Højtidelighed.

Afdelingerne i Ar., Fa. og Ng. var repræsenteret med Faner og 6 Kolleger i Uniform dannede Æresvagt.

Efter Præstens Tale sang en Koncertsanger »Den store hvide Flok«, hvorefter Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere bar Sørensen ud til hans sidste Hvilested. Ved Graven sang Arbejdernes Sangkor »Et Farvel«.

Organisationens Formand talte smukke og trøstende Ord ved Graven, og Formændene for de fynske Afdelinger bragte en sidste Hilsen fra Sørensen's mange Venner og Kammerater og udtalte et »Ære være dit Minde«. C. T.

TAKSIGELSER

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mands, Lokomotivfører Th. Carlqvists Død og Begravelse.

Johanne Carlqvist.

Hjertelig Tak for den store venlige Deltagelse ved vor kære Mands og Faders Død og Begravelse.

Olga Sørensen, Born og Svigerborn.

NOTITSER

Lønforhandlinger i Svejts.

Under denne Rubrik omtalte vi i sidste Nr. af Bladet Utilfredsheden blandt det svejtsiske Jernbanepersonale. Der foreligger nu Meddelelse om en Forbedring paa ca. 2 pCt. af Lønningerne; Personalet er dog ikke tilfreds hermed.

Nationaliseringen af de franske Baner.

I Tilslutning til vor Meddelelse om det nydannede nationale franske Jernbaneselskab kan oplyses, at der er givet Personalet en Repræsentation paa 4 Mand i det nye Selskabs Bestyrelse.

Brand-, Tyveri-, Ansvars- og Grundejer- Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Den ny Hundelov, i Henhold til hvilken der skal tegnes Forsikring for enhver Hund, træder i Kraft den 1. Januar 1938. Denne lovpligtige Forsikring vil blive ordnet saaledes, at kun et Selskab, der er Medlem af Foreningen af Forsikringselskaber til Overtagelse af lovpligtige Ansvarsforsikringer for Hunde har Ret til at overtage lovpligtige Ansvarsforsikringer for Hunde.

»Danmark« og dermed Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne er Medlem af Foreningen.

Ved Overenskomst med Justitsministeriet er Præmierne fastsat saaledes:

Ansvarsforsikring for 1 Hund alene:

udenfor København og Købstæder Kr. 3.00
i København og Købstæder » 4.00

Som Tillæg til anden Ansvarsforsikring:

udenfor København og Købstæder Kr. 2.00
i København og Købstæder » 3.00

Præmierne for løbende Hundeansvarsforsikringer ned sættes pr. 1. Februar 1938.

TILLIDSMÆND I JYLLAND

Aalborg: Vognopsynsmand L. C. Christensen.

Aarhus: Lokomotivfyrbøder E. Ohlsen.

Brande: Lokomotivfører T. Hansen.

Esbjerg: Lokomotivfyrbøder L. Bendixen.

Frederikshavn: Lokomotivfører A. Lønqvist.

Hobro: Overassistent I. C. Sørensen.

Portør J. C. Schødt.

Holstebro: Overportør L. K. J. Arberg.

Horsens: Trafikassistent N. V. Eriksen.

Overportør R. F. Rasmussen.

Løngaa: Lokomotivfører C. Eisenbichler.

Lokomotivfyrbøder S. V. Jacobsen.

Lunderskov: Lokomotivfører F. A. Juultoft.

Padborg: Lokomotivfyrbøder N. Thorstensen.

Randers: Lokomotivfører Ortmann Hansen.

Silkeborg: Banearbejder K. Kristensen.

Skanderborg: Overportør P. J. Pedersen.

Skjern: Overportør A. A. Andersen.

Skive: Portør Eskildsen.

Struer: Motorfører J. Fredberg.

Sonderborg: Lokomotivfører K. E. Poulsen.

Thisted: Lokomotivfører J. K. J. Larsen.

Vejle: Lokomotivfører A. Thøgersen.

Viborg: Lokomotivfører A. Mikkelsen.

**Rettelser til Fortegnelsen over
»Københavnske Jernbanelægers og Specialisters Konsultation«.**

Læge- distrikt	Navn	Bopæl	Tlf. Nr.	Konsultationstid:
2' C 7' C	Illum, F. M.	Enghavevej 61	Vester 7795	11—12 samt Ma. og On. 18—19 Tlftid: 8—9
3.	Gleerup, A.	Islands Brygge 5	Amager 505	13—14 og To. 18—19 Tlftid: 8—9
4' A	Petri, Max.	Classensgade 34	Central 4294	12—13 undtagen Lø. 11—12 Tlftid: 7¼—8¼
4' C	Kistrup, P.	Østerbrogade 114	Øbro 90	12—13
8' A	Munck, J.	Dr. Olgasvej 2	Gothåb 7606	14—15 og To. 18—19
8' B	Freudenthal, A.	P. Bangsvej 61 Privat: P. Bangsvej 62	Gothåb 2281 Gothåb 2290	14—15 og Ti. 18—19 Tlftid: 8—8½
9' B	Thygesen, S.	Grøndals Parkvej 108	Damsø 1617	14—15 og Fr. 18—19

Specialister i Øre-, Næse og Hals sygdomme.

Dr. med. Kjær udgaar. Tilføjes:

Læge Heiberg, Svend	Vestre Boulevard 4	Byen 4666	13—14
---------------------	--------------------	-----------	-------

Specialist i Kvindesygdomme udgaar.



Udnævnelse fra 1.—11.—37:

Motorfører II N. F. Nielsen, Odense, til Lokomotivfører i Brande.

Motorfører II J. Jensen, Helgoland, efter Ans. ifl. Opslag til Motorfører I, Helsingør (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. C. Møller, Langaa, til Lokomotivfører i Thisted.

Lokomotivfyrbøder W. C. G. Hørby, Næstved, til Lokomotivfører i Padborg.

Lokomotivfyrbøder C. A. Thomsen, Viborg, til Lokomotivfører i Brande.

Lokomotivfyrbøder N. H. B. Jørgensen, Kbhvn. Gb., til Lokomotivfører i Tønder.

Lokomotivfyrbøder L. K. A. Mahs, Aarhus, til Lokomotivfører i Glyngøre (Depotforstander).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—11.—37:

Lokomotivmester II K. K. Kristensen, Næstved, ifl. Opslag til Aarhus H.

Lokomotivfører R. C. Vilmar, Tønder, ifl. Opslag til Sønderborg med Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfører K. K. O. A. Jensen, Struer, til Aarhus.

Lokomotivfører A. E. Jakobsen, Padborg, til Nyborg.

Lokomotivfører S. A. V. Jensen, Brande, til Nyborg.

Dødsfald:

Lokomotivfører J. T. Carlqvist, Kbhvns Godsbgd., den 16—10.—37.



Motorførerafdelingerne.

Næstved Afd.: Kasserer H. J. Löschenkohls Adresse rettes til: Gartnervænget 17, St., Næstved.

Viborg Motorførerafd. ændres til *Struer Motorførerafd.* Afdelingsbestyrelsen har faaet følgende Sammensætning:

Formand: V. Nygaard Pedersen, Fredensgade 3.

Kasserer: J. P. Fredberg, Jyllandsgade 20.

Repr. for Underafd. i Viborg: N. A. Heinemeier, Fredensgade 1.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Randers Afd.: Formandens Adresse rettes til: Yrsavej 4.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

1.—10.—37:

pens. Lokomotivførere:

K. F. Knudsen, Finsensvej 13, Sønderborg.

S. A. Stjernø, Alphavej 4, Fredensvang, Aarhus.

J. J. Pedersen, Rosenvangs Allé 29, Aarhus.

H. D. J. Raarup, Sdr. Ringgade 7, Aarhus.

J. K. Danielsen, Haraldsgade 27, Esbjerg.

J. P. S. Bang, Torvet 8, Fredericia.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Sj.-Falster Jyl.-Fyn

Nye Bøger.

- 18285 17496 Boudier-Bakker: Øjets Spejl.
18286 17493 Sjøberg, B.: Kwartetten, som sprængtes.
18287 17492 Oppenheim, E. Ph.: Skjulte Spor.
18288 17487 Binde, E.: Dømmer ikke.
18289 17284c Alcott, L. M.: Polly faar sin Belønning.
18291 17498 Buchanan, C.: Den sorte Springer.

- 18292 17497 Buck P. S.: Hans første Hustru.
18293 17451 Skovgaard-Petersen, C.: Livsspørgsmaal.
18294 17504 Spager, I.: Se Sverige.
18295 17503 Marston, J.: Raketten.
18296 17500 Klitgaard, M.: Der sidder en Mand i en Sporvogn.
18297 17499 Hume, D.: I Dødens Hus.
18298 175 2 Gartner, D.: Million-Kup'et.
18299 17514 Holtby, W.: Byerne.
18300 17518 Townend, W.: Rejsen uden Ende.



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.

**Emdrup Dampvaskeri
er det retfærdigste**

Husholdningsvask efter Vægt

Tlf. Ryvang 2 og 360

„Odense“ Pilsner

Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15
København

Telef. 4015

Telef. 4015

Støt dansk Industri!



GUMMIVARER

Modersprøtter, Pessarier. Bog om Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Ekspeditionsomkostninger.

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



**— De har
Ansvaret!**

Togplanen skal overholdes til Punkt og Prikke — Kørslen skal foregaa støt og sikkert — Driften skal gennemføres med den største Økonomi — og alt dette er Personalet ansvarlig for!

Benyt derfor GARGOYLE VACLORY OIL paa alle Motorvogne med Benzinmotor og GARGOYLE VACME OIL B paa alle med Dieselmotor! Saa har De givet Motoren den bedste Beskyttelse, og De kan regne med den største Driftsikkerhed og den mest økonomiske Drift!



GARGOYLE OLIER
VACUUM OIL COMPANY A/S

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Big Ben

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

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



C. Knackstredt

Telefon 550

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

Direkte Sæl fra Drivhus.

Ingen Enkeltleje,
derfor billigste Priser.

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

Husk

Karl Rosenbecks

Bageri & Conditori.

Tlf. 180. Knudshovedvej. Tlf. 180.
Brødet bringes overalt i Byen.

Nyborg Dampvaskeri

Øster Voldgade

Nyborg

Karl Petersen

Møllømsgade
Nyborg

Glarmerater

Telef. 264

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

RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekviperings. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

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

GAA TIL

WILDE

saa gaar De ikke forkert.

FORLANG KAFFE

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

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

KJOLER OG OVERTØJ

Telefon 216.

DREVSEN & NELLEMANN

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

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

P. MADSENS Sparekassen

Slagterforretning,

Nørrehus, Nørregade 34.

Telf. 403.

Telf. 403.

for

**NYBORG BY
OG OMEGN**

C. F. SCHALBURG

FORNEMME

VELLAGREDE

***** Aktieselskab *****
Grundlagt 7. Juni 1817.

KVALITETER

Husk!

Ellen Hansen

Modeforretning
Minka Jensens Eftf.

Nørregade 10 - Telef. 594

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,
Nørregade 25.

Alt i udskåret Læder og
Skomagerartikler til
billigste Priser.

Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden
Østervemb

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade
Telegrammer i alle Anledninger

Tell. 454

A. IVERSEN

Hansen & Hansen

STATSAUT. ELEKTRISKE
INSTALLATØRER

Tlf. 366 Kongegade 12 Tlf. 882



FOSKA indeholder Kalk, der
giver Knoglerne Styrke.

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

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.