

NO 22

20. November 1937

37. Aargang

KUNDSKAB ER MAGT

For 25—30 Aar siden var Spørgsmaalet om Lokomotivpersonalets Uddannelse meget stærkt fremme, baaret frem af en vis Fagstolthed; man ønskede at være i Besiddelse af den fulde Viden om det Lokomotiv, man skulde betjene, parret med fuld Viden om alle andre nødvendige Forhold, der betingede en dygtig Lokomotivmand.

Den tekniske Udvikling samtidig med den trafikale Udvikling gjorde, at Kravene til det enkelte Individ blev skærpet, og til Lykke for Lokomotivmændene lukkede de ikke Øjnene herfor, ikke alene at de var parat til at honorere de øgede Krav, der stillede til dem, men ligefrem forlangte at komme i Besiddelse af den nødvendige Viden, saaledes at de til enhver Tid stod bedst muligt rustet.

Der skulde dog gaa adskillige Aar, inden man kom til Uddannelsesforhold, der maatte siges at være nogenlunde tilfredsstillende, og det er givet, at denne Uddannelse og denne Viden maa holde Trit med Udviklingen, og derfor maa være underkastet de nødvendige Forandringer og den Tilpasning, der til enhver Tid maa anses for nødvendig, og det er en Tilfredsstillelse at kunne konstatere, at vore Medlemmer altid har været klar over at opfylde de Krav, der i den Henseende blev stillet, selv om det ikke har været morsomt at skulle placere sig paa Skolebænken, naar man befandt sig omkring 40 Aars Alderen.

Men med de stærkt krævende Tider vi lever i, er det ikke tilstrækkeligt, at man paa det rent fagmæssige Omraade er godt udrustet, nej, Samfundsforholdene kræver i Dag, at den en-

kelte Borger ikke alene er med i Arbejdet, men ogsaa er kendt med alle de mange forskelligartede Forhold, der fremkommer i Samfundsmaskineriet.

Det er Gang paa Gang fremholdt paa vore Kongresser, at Organisationen ogsaa skulde beskæftige sig med den Opgave at skaffe Medlemmerne mere samfundsmæssig Indsigt, dels ved Afholdelse af Kursus paa vort Feriehjem, og dels ved Afholdelse af Kursus og Foredrag ude i Afdelingerne, vel vidende, at det ikke var nogen let Opgave for vore Folk, hvis tjenstlige Forhold er af en saadan Art, at det maatte skabe adskillige Vanskeligheder for at kunne deltage i saadanne Kursus.

Det Landsoplysningsudvalg, vi har nedsat, er fuldt ud klar over disse Vanskeligheder og derfor ogsaa klar til og indforstaaet med at tage alle mulige Hensyn, men skal Opgaven, som dette Udvalg har paataget sig, i nogen Grad bære Frugt, maa Medlemmerne ogsaa yde deres personlige Indsats ved at oprette og deltage i saadanne Kursus.

Opgaven er saa stor og saa betydningsfuld, at ingen, ligegyldig om han er ung eller gammel, bør undslaa sig ved at blive delagtig i de Gøder og den Glæde, enhver ubetinget vil føle ved Bevidstheden om ogsaa at have lidt Kendskab til de Forhold, der eksisterer uden for Jernbanens Indhegninger.

Nu, da Vinteren staar for Døren, tag da Tanken om bedre Oplysning op under en eller anden Form, drøft det med Kammeraterne og bring Tanken til Udførelse.

BANEPERSONALETS SIKKERHED

De mange Dødsulykker, der i de senere Aar er sket paa vore Banelinier og som har bragt Sorg og Fortvivlelse i mangt et Hjem, maa mane enhver til den allerstørste Agtpaa-givenhed, naar Linien befares, eller Rangeringen foregaar paa vore Stationer.

I sidste Nr. af »Jernbanetidende« er optaget en Indsenderartikel, der appellerer paa en saadan Maade, at vi synes, den bør læses af vore Medlemmer, idet vi gerne tilføjer, at vi ønsker at give Artiklen vor fulde Tilslutning:

De Ulykker, der Gang paa Gang indtræffer under Banepersonalets Arbejde i Sporene, nu sidst i Charlottenlund, hvor 2 Mand dræbtes af Toget, bringer uvilkaarlig Tankerne hen paa, om der nu ogsaa træffes tilstrækkelige Foranstaltninger til Beskyttelse af det Personale, som har deres daglige Arbejde i og ved Sporene, og bringes de Sikkerhedsforanstaltninger, som Organisationens har faaet gennemført, i Anvendelse alle Steder.

Hvis dette ikke er Tilfældet, hvorfor undlader man da at anvende disse Sikkerhedsforanstaltninger?

Vi har jo ved Forhandlinger med Administrationen faaet gennemført bl. a., at der, naar der arbejdes i Sporet, altid skal være en Mand, som holder Vagt for ved Signal med Horn at advare dem, der arbejder i Sporet. En Sikkerhedsforanstaltning, der, hvis den anvendes, hvad den skal og bør, altid vil kunne sikre dem, der arbejder i Sporet, imod at blive overrasket af Toget.

Lokomotivpersonalet har ogsaa Pligt til at holde skarpt Udkig paa Linien og ved Brug af Fløjte eller Sirene at advare Personalet, der arbejder i Sporene.

Og det maa være saaledes, at Personalet, der arbejder i Sporene, forlader Sporet i betimelig Tid, og særlig maa det være i vor egen Interesse at forlade Sporet, straks vi hører, at der gives Advarselssignal fra et Tog, der nærmer sig.

Det maa være saaledes, at Lokomotivpersonalet kan se, at vi har hørt Signalet, for det er ikke nok, at vi har hørt Signalet, og saa alligevel bliver ved at arbejde videre, nej, det maa være saaledes, at vi, hvis vi ikke er ude af Sporet, allerede naar Arbejdsstedet kan ses fra det kommende Tog, at vi da straks forlader Sporet, naar der fløjtes fra Lokomotiv eller Motor.

Det bør vi gøre, ikke alene af Hensyn til os selv, men ogsaa af Hensyn til Lokomotivpersonalet, for det kan jo ikke nægtes, at skal Lokomotivpersonalets Interesse for den Sag — at advare Banepersonalet under Arbejdet i Sporet — ikke svækkes, maa vi ogsaa fra vor Side vise, at vi paaskønner og har Nytte af disse Advarselssignaler.

Vi maa af Hensyn til de rejsende, det øvrige Personale og os selv og vore Familier, være borte fra Sporet i betimelig Tid.

Vi skylder ogsaa vore medansatte, Lokomotivpersonalet, at være borte fra Sporet i betimelig Tid, vi

kan vist godt sætte os ind i, hvad det betyder for Lokomotivpersonalet at staa paa Toget, der med stor Hastighed nærmer sig et Arbejdshold, og ikke være sikker paa, at man har opdaget Toget eller hørt Advarselssignalerne.

Lad os i Fremtiden søge at gøre alt til at undgaa disse frygtelige Paakørselsulykker, ved i første Række at være yderst paapasselige og dernæst at overholde Sikkerhedsbestemmelsen med Vagter, naar der arbejdes i Sporet, samt at gaa ud af Sporet i betimelig Tid.

Sørg for, at Trollier og Værktøj er borte fra Sporet i god Tid, husk, vi har Ansvar overfor saavel Banerne, de rejsende i Togene, vore medansatte, som gør Tjeneste i Togene, som os selv og vore Familier.

MASKINBESTYRER E. H. SCHMIDT

Med Udgangen af denne Maaned forlader Maskinbestyrer Schmidt sin Gerning ved Statsbanerne efter at have virket her i ca. 42 Aar.

Maskinbestyreren begyndte ved Banerne i Januar 1892; Aaret efter indkaldtes han til Militærtjenesten, hvor han forblev i 3 Aar og udnævntes til Løjtnant. Han blev Ingeniørassistent den 1. April 1898 og Maskiningeniør 1. April 1907. Den 16. November 1910 blev daværende Maskinbestyrer Floor konstitueret som Maskindirektør, og E. H. Schmidt afløste ham paa Maskinbestyrerpladsen; de første Maaneder som konstitueret, men fra 1. Februar 1911 som udnævnt Maskinbestyrer. Herr Schmidt var da kun godt 40 Aar gammel. Det var en ung Alder at blive Maskinbestyrer i, og han har altsaa beklædt denne Stilling i over 26 Aar.

I denne lange Periode har Maskinbestyrer Schmidt naturligvis gennemlevet forskelligt; han har været med i alle Venstres Spareperioder, baade den i 1911—13 og de senere saa velbekendte 1921—24 og 1926—27. Han har ogsaa siddet i sin ledende Stilling i hele Krigsperioden, hvor der jo nok kunde være Vanskeligheder med Hensyn til de forskellige Dispositioner.

Det er muligt, at Personalets og Organisationernes voksende Medbestemmelsesret ikke var helt efter Maskinbestyrer Schmidts Hovede i hans første Embedsaar, men i Formen har han altid været høflig og elskværdig overfor Personalet, og han indsaa, at de nye Tider gjorde det nødvendigt for Embedsmændene, at de indrettede dem paa Samarbejde med Personalet og Organisationerne.

Det er ikke uforstaaeligt, at der gennem saa mange Aar har været kritiseret adskilligt fra Personalets Side, og det er, som om Forholdet mellem Maskinbestyreren og Personalet tilspidsede sig i de senere Aar, men vi ønsker alligevel her at give Udtryk for, at Maskinbestyrer Schmidt i alle Enkeltmandsafgørelser har været imod Smaalighed og smaalige Betragtninger. For saa vidt angaar Organisationen har denne og dens Tillidsmænd gennem Tiderne maattet tage adskillige Tørne med Maskinbestyrer Schmidt, men han har forstaaet, at Organisationen kunde og maatte beskæftige sig med saa at sige alt Personalet vedrørende, og han har aldrig afvist Drøftelser om Emner af den mest forskelligartede Beskaffenhed, ja, han har i adskillige Tilfælde vist en saadan Forstaaelse af Samarbejdets Nødvendighed, at vi har bragt ham vor Tak herfor, og denne vil vi gerne gentage, naar han nu gaar fra Bærnerne.

Med Hensyn til den før omtalte Utilfredshed Personalet her og der har nærret, kan det ikke nægtes, at en saadan har været til Stede. Vi finder imidlertid Anledning til at pege paa, at vi har endnu ikke glemt 1921—22, da Venstregeringen forringede vore Tjenestetidsregler og nedsatte Embedsmandsudvalg med den direkte Opgave at give Anvisning paa, hvor meget Personale der kunde spares ved en haardere Anvendelse af Tjenestetidsreglerne og ved forskellige Omlægninger.

Det paagældende Embedsmandsudvalg opfandt dengang et Begreb, som kaldtes for »Undertimer«, og det vistes i forskellige Tabeller, hvor mange »Undertimer« Lokomotivpersonalet i samtlige eksisterende Ture havde paa daværende Tidspunkt, det vil altsaa sige, hvor mange Timer de forskellige Ture laa under 208 Timer pr. Maaned. Da der herefter for 1. Distrikts Vedkommende blev Tale om Forandringer af forskellige Ture, sagde Maskinbestyrer Schmidt om en Tur, som laa paa ca. 159 Timer, at han i hvert Fald ikke vilde gaa med til at skærpe den paagældende Tur, idet dens Personale havde megen Fraværelse fra Hjemmet dels paa Grund af Raadighedstjeneste og dels paa Grund af Smaature, og hvis disse Lokomotivmænd skulde betragtes som Mennesker, kunde der ikke paalægges dem mere Tjeneste. Et lignende Standpunkt hævdede han overfor andre Ture, der dengang blev sat ind paa, og

Personalet blev derved forskaanet for adskilligt.

En Maskinbestyrer har jo imidlertid ogsaa sine Overordnede, og det er muligt, at Trykket ovenfra paa et senere Tidspunkt er tiltaget i Styrke, saa Maskinbestyreren med eller mod sin Vilje er blevet tvunget til at byde Personalet strengere Kaar. Ved den store Turforhandling i 1932, hvor et stort Antal af 1. Distrikts Ture maatte til Forhandling i Generaldirektoratet, blev Maskinbestyrer Schmidt's nysansøgte Synspunkter foreholdt ham, og han vedkendte sig dem; men det var, som han sagde, de jyske Forhold, der skulde indføres paa Sjælland, og den Maskiningeniør, som i 1921 havde været sagkyndigt Medlem af det ovenforomtalte Spareudvalg, men hvis Synspunkter ikke dengang var faldet i god Jord hos Maskinbestyrer Schmidt, var, som det vil erindres, jo netop i 1932 kommet til 1. Distrikt, hvor han saa kunde arbejde paa at gennemføre de Skærper, som paa et tidligere Tidspunkt var blevet standset.

Personalet *har* altsaa Anledning til at takke Maskinbestyrer Schmidt, fordi han saa længe som muligt holdt igen overfor strengere Tjenester.

Ved Maskinbestyrer E. H. Schmidt's Afgang tager vi de gennem Aarene forefaldne Uoverensstemmelser til Efterretning og takker for Samarbejdet i de forskellige Spørgsmaal. Vi ønsker ham et godt Otium.

LYNTOG I NORGE

Vi har tidligere her i vort Blad oplyst om de Bestræbelser, der i Norge udfoldes for at skaffe en bedre og hurtigere Toggang, men det er givet, at en Drøftelse af hele dette Spørgsmaal samtidig giver Anledning til Overvejelse om, hvilke Driftsformer man mest hensigtsmæssigt vil kunne anvende, og helst Driftsformer, der var saa ensartede som muligt, og navnlig her er det, at Meningerne er saa stærkt delte.

Det vil derfor være af Interesse at høre, hvad vore norske Kolleger mener om dette Spørgsmaal, og vi skal derfor gengive nedenstaaende Artikel efter det norske Fagblad:

Diskussionen om Berettigelsen af at indsætte Lyn- tog over vore længere Strækninger — Oslo— Bergen,

Oslo—Trondheim og Oslo—Kristianssand (naar Banen bliver færdig) — foregaar fremdeles og da særlig inden for Jernbanekredse. Distriktschef Hoff i Drammen Distrikt har efter Anmodning af Generaldirektøren udarbejdet detaillerede Planer, og som ventet har disse Planer, som for øvrigt paa en mystisk Maade blev offentliggjort for tidligt, skabt adskillig Diskussion.

Efter vor Opfattelse er Distriktschefens udarbejdede Planer langtfra en dumdrstig Idé. Vi antager den kan sættes i Værk uden at foretage en omfattende Udbedring af Kurver, men vi er langtfra af den Opfattelse, at Planerne kan iværksættes med det rullende Materiel, Statsbanerne i Dag raader over. Hverken vore Lokomotiver eller Vogne er bygget for større Hastigheder i vore skarpe Kurver, end vi allerede har. Efter vort Skøn maa helt nyt Materiel anskaffes, og det bliver saaledes et Bevillingsspørgsmaal.

Noget kan selvsagt endnu gøres for at modernisere Toggangen; det, som forsinker Togene ved Stationerne, maa udskilles og køres i Tog, som er mere langsomt kørende, men ogsaa rejsende til de mindre Stationer, som ikke ligger paa Lokalstrækningerne, har Krav paa at komme frem uden altfor stort Tidsspilde. I denne Retning er der gjort særdeles meget i de allerfleste Distrikter, og det Distrikt, som vi antager ligger længst fremme paa dette Omraade, er Drammen.

Med det nuværende Materiel, er Hastighederne skruet saa stærkt op, at vi mangan Gang har ment, det var nødvendigt at sige et advarende Ord til vore Rationaliseringsekspertter. Og naar Diskussionens Bølger gaar højt om Lyntogstanken, er det maaske nødvendigt at se lidt ogsaa paa dette Spørgsmaal. Vi er nemlig daarlig tjent med, at vore damp eller elektrisk drevne Tog skal søges presset op til større Hastigheder, end de har i Dag. Vi er naturligvis opmærksom paa, at alle sagkyndige paa Omraadet, naar Talen er om Lyntog paa vore Baner, da ogsaa samtidig taler om Lyntog efter *norske Forhold*.

Vi skal være de første til at erkende, at de nuværende Tog til Bergen og Trondheim ikke tilfredsstiller Nutidens Krav. Og naar Sørlandsbanen kommer frem til Stavanger, vil Kravet om en Ankomsttid tidligere paa Dagen, nødvendigvis melde sig med forøget Styrke; men at søge at bøde paa de Krav, som saaledes er fremkommet, ved at man indsætter smaa Togenheder med dampdrevne Lokomotiver og kalder dette for Lyntog, nej, det gaar ikke. At man med et kraftigt Lokomotiv og kun lidt Togtonnage kan opnaa noget, er ganske klart, men denne Tidsvinding vil ligge meget langt fra de Tider, som Distriktschef Hoff kalkulerer med.

Vi har meget stor Respekt for Distriktschef Hoff's Indsigt og Erfaring som Trafikmand, og vi kunde ønske, at hans Forslag og Planer om Modernisering af Dagtogene over vore længere Linier, vilde faa en bedre Skæbne, end det tilsyneladende ser ud til, at Hovedstyret vil betænke det med; men der er en Ting, vi ikke er enig med Distriktschefen i. Han fremholdt nemlig efter et Foredrag, som for en Tid siden holdtes i Ingeniørforeningen af Ingeniør Ihlen, at man

ikke behøvede at forbinde Begrebet Lyntog med die-selelektriske Motorvogne. Ogsaa over de elektriske Linier kunde man sætte Lyntog igang, vel at mærke efter norske Forhold.

Gaar Distriktschefens Plan ud paa, at Lyntog kan opsættes med et dampdrevet Lokomotiv, er vi ikke enige længere. Vi tror fuldt og fast paa, at det ikke er muligt at faa indsat Lyntog efter vore Forhold, uden at man samtidig gaar over til den dieselelektriske Motorvogn og konstruerer Vogne, som kan løbe gennem vore Kurver med betydelig større Hastighed end vore almindelige Passagervogne.

Det er ingen billig Affære at anskaffe saadanne Togsæt i fornøden Udstrækning, og naar Status skal gøres op, vil de, der har Betænkeligheder, sikkert komme til det Resultat, at Driften ikke vil betale sig, men i det lange Løb betaler det sig heller ikke at lukke Ørene for de stærke Krav, som foreligger, og lade Kravene faa Afløb gennem private Foretagender.

Distriktschef Hoff's Plan maa antages at være saa nøje og samvittighedsfuldt overvejet af ham selv, at det kun bør blive et Spørgsmaal, om vi har Raad til at anskaffe det nødvendige Materiel, og om vi har Raad til at vente med at efterkomme berettigede Krav.

DEN NY KONGEVOGN

Den nye Kongevogn, Statsbanerne har ladet bygge, og som første Gang blev benyttet af Hs. Maj. Kongen ved Indvielsen af Storstrømsbroen, er den største af Statsbanernes Vogne. Den er i hele sin Indretning beregnet til at kunne benyttes saavel til Dagrejser som til Natrejser paa inden- og udenlandske Baner paa Kontinentet, saaledes ogsaa ved Hs. Maj. Kongens Rejser til Rivieraen.

I det ydre fremtræder Vognen i samme Skikkelse som Statsbanernes øvrige Bogie-Personvogne; den er rødakeret i den sædvanlige Personvognsfarve med gule Linier og Paaskrifter, kun er Klassebetegnelserne her afløst af Kroner. Til Vognens ydre Udstyrelse hører Danmarks og Islands Vaabenskjolde, der kan anbringes paa Vognsiderne, naar Vognen benyttes ved officielle Rejser.

Vognens Indre er delt i en Salon, der er 4,5 m lang og optager hele Vognens Bredde ved den ene Vognende, samt Kongens og Dronningens Sovekupéer, og derefter følger Halvkupéer for de ledsagende Personer af Hofstaten og to Halvkupéer for Tjenerpersonalet og endelig Bagagerum og Toiletter. Adgangen til alle Kupéer sker fra en Sidegang, der fører fra den store Salon til den modsatte Vognende.

Salonvognen, der har faaet Vognnummer 1, har en Længde af 23,5 m, maalt over Pufferne,

Kasselængde 22,2 m og Bredde 2.868 m; Bogiernes Akselafstand er 3,0 m.

Vognkassen samt Bogierne er bygget af hule Staalprofiler, samlet ved Svejsning, ligesom Statsbanernes andre moderne Vogne.

Voggen har saavel Vakuumbremse som Hildebrand-Knorr Trykluftbremse.

Den er bygget af Vognfabrikken »Scandia« i Randers efter Anvisninger af Statsbanernes Maskinafdeling og under Medvirken af Statsbanernes Overarkitekt. I det hele taget er den nye Kongevogn i videst muligt Omfang dansk Arbejde.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Tjenestetilrettelæggelse.

Ærede Redaktion!

I sidste Nummer af D. L. T. fandtes en Artikel, som kritiserede Fridagstildelingen ved et større nordjysk Depot.

Det paagældende Depots Personale har sikkert alle læst den omtalte Artikel med Interesse, men jeg finder dog Anledning til at gøre opmærksom paa, at det af Redaktionen paapegede — Fridagstildelingen — ikke er det eneste, Personalet ved det paagældende Depot føler sig trykket af, ja, det kan vel endda siges, at der er andre Ting, som generer os betydeligt mere, og som idelig vækker Personalets Harm.

Vi, der er stationeret ved omhandlede Depot, er nemlig jævnlgt udsat for, at der griebes ind i den tilrettelagte Tjeneste og altid med det Resultat, at der paalægges os en betydelig længere Tjeneste end paaregnet.

Ifølge Tjenestefordelingen skal f. Eks. 36. Turs Personale paa 6. Dagen køre Tog 2964 til Randers og derfra returnere som Passager i Tog 963. Deresom Tog 25 er for stærkt belastet, er det f. Eks. forekommet, at man lader det Personale, som egentlig skulde fremføre Tog 963 (36. Turs 5. Dag), køre Forspand for Tog 25, og man lader saa 6. Dags Personale fremføre Tog 963 i Stedet for at rejse som Passager i dette Tog. Paa denne Maade faar det paagældende Personale ikke alene en ganske ulovlig Tjeneste, nemlig ca. 11 Timers sammenhængende Togtjeneste, men det faar baade en længere og en strengere Tjeneste, end den i Kørselsfordelingen anordnede.

Jeg kan anføre et andet Eksempel: I Henhold til Kørselsfordelingen for 36. Tur skal 16. Dags Personale paa Søn- og Helligdage tiltræde Tjenesten Kl. 22,38 for at køre Forspand for Tog 992 til Randers. Hvis der imidlertid anordnes Eftermiddagssærtog syd-paa, er det ret almindeligt, at det her omtalte Personale beordres til ved 16 Tiden at køre Særtog til Randers, saaledes at deres Tjeneste begynder Kl. ca. 14,30 i Stedet for som foran nævnt Kl. 22,38. Ved denne Omlægning berøver man altsaa Personalet ca.

8 Timer af deres i Forvejen knapt tilmaalte Søndagsfrihed.

Jeg skal desuden pege paa en vis Disposition paa vor Natreserve. Der holdes Nedbrudsraadighed fra Kl. 19 til Kl. 7 næste Morgen. Dette er jo 12 Klokketimer, og da Raadighed ved Depotet ikke maa anordnes med mere end 10 Klokketimer, skulde denne Tjeneste altsaa være ulovlig; men den er blevet gjort lovlig ved at indlægge et tjenestefrit Ophold fra Kl. 2,09 til Kl. 3,45. Saa kan det jo hævdes, at det ikke er een, men to Reserver. Det er imidlertid sket i en Række Tilfælde, at det omtalte Personale sættes til at køre Arbejdstog om Natten fra Kl. 2 til Kl. 6. Man har saa for det første ikke Nedbrudsreserve hjemme, men man har ogsaa disponeret over et tjenestefrit Ophold, som Personalet sikkert har Krav paa.

Dette er kun 3 Eksempler, men der kunde godt anføres flere, og det er vel let at forstaa, at Personalet er i allerhøjeste Grad utilfreds med disse Forhold. Jeg ved ikke, om det er Lokomotivmesteren, der foretager disse Tjenesteomlægninger, eller om disse Dispositioner tages andet Steds; det hævdes nemlig, at det er *Distriktets Trafiktjeneste*, der paa den her omtalte Maade griber ind i Lokomotivpersonalets Tjenesteforhold. Jeg tillader mig derfor at spørge Redaktionen, om det kan anses for tilladeligt at gribe ind i de Ture, som Personalet har godkendt, og som ved Distriktets Kørselsfordeling er fastlagt?

X 34.

Vi har undersøgt Kørselsfordelingen for 2. Distrikts 36. Tur, og det viser sig, at de af den ærede Indsender omtalte Tjenester: Tog 2964 — Pass. 963 og Forsp. 992—919, findes fastlagt i denne Tur. Naar vi ser bort fra rene Undtagelsestilfælde, der kan opstaa ved forefaldende Nedbrud el. l., maa vi, som det almindelige hævde, at der ikke efter Fordogtbeholdende kan laves om paa en fastlagt Kørselsfordeling. Ønsker Distriktet Ændringer i de vedtagne Ture, bør der tilstilles Personalet nye Turforslag, og der maa optages nye Forhandlinger.

Hvad angaar Spørgsmaalet om, hvem det er, der anordner de af Indsenderen paaklagte Tjenesteomlægninger, er vi naturligvis ikke i Stand til at give noget afgørende Svar, men vi vægrer os ved at tro, at det skulde være Distriktets Trafiktjeneste, som gør det. Derfra griber man ganske sikkert ikke ind i Lokomotivpersonalets Ture; hvis dette skulde være Tilfældet, kan vi godt forstaa, at der forekommer utiladelige Tjenester, man kan begribeligvis ikke dér have Føling med og Indsigt i alle de Forhold, som vedrører Lokomotivpersonalet. Efter vor Mening er den sædvanlige Fremgangsmaade da ogsaa den, at Trafiktjenesten meddeler Maskintjenesten, at der skal bruges Personale til dette eller hint Tog. De nærmere Dispositioner med at skaffe det nødvendige Lokomotivpersonale udføres da af Lokomotivdepotet. Det er vel ogsaa naturligt, at Maskintjenesten selv tilrettelægger sit Personales Tjeneste, men som sagt ved vi ikke nøje, om det skulde være anderledes ved det her omhandlede Depot; i saa Tilfælde burde der sikkert ske en Ændring heri.

Red.

JERNBANEN OVER ANDESBJERGENE

Den store Privatbane, som over Andesbjergkæden i indtil 3 200 m Højde har forbundet Argentina og Chile, har i de sidste 5 Aar været underkastet en ublid Skæbne, dels paa Grund af politiske Vanskeligheder Landene imellem, dels paa Grund af Ødelæggelse som Følge af Uvejr.

Vanskelighederne begyndte i 1932, da der opstod Toldkrig mellem Argentina og Chile. For at beskytte sin Kvægavl havde Chile lagt en meget høj Indførselstold paa Hornkvæg, og da Kvægtransporterne udgjorde Andesbanens Hovedindtægt, medens Persontrafikken og den øvrige Godstrafik kun spillede en underordnet Rolle, gik Jernbaneselskabets Indtægter ned til en Femtedel, og Enden paa det blev, at Driften maatte indstilles, da man ikke paa argentinsk Side vilde ofre, hvad det kostede at opretholde den ringe Persontrafik. Hvorefter Omnibusser og Flyvemaskiner tog, hvad der var.

Andesbanens store Anlæg laa der jo imidlertid, men saa indtraadte i 1934 voldsomme Uvejr i Bjergene, og store Banestrækninger blev skyllet helt bort. Dermed opstod Spørgsmaalet, om man skulde genopbygge Banen og optage Driften.

Navnlig Chile havde savnet Banen stærkt, da dens Lukning betød, at den korteste Vej fra Chile til Europa var spærret. Argentina var derimod mindre interesseret i at faa Banen genopbygget, da det vilde koste store Summer. Det drejede sig ikke blot om de to Landes politiske Interesser, men ogsaa om at finde en helt ny Linieføring i Bjergene, der kunde byde Sikkerhed for, at Banen ikke paany blev ødelagt af Naturkræfterne.

Ud fra den af Chile hævdede Anskuelse, at Omkostningerne maatte staa tilbage for de politiske Hensyn, som ikke blot berører de to Lande, men hele Sydamerika, er man nu enedes om at genopbygge Jernbanen — efter at den har ligget stille i ca. 5 Aar.

I Chile ønskede man, at Staten skulde overtage Banen, som hidtil havde været drevet delvis for udenlandsk Kapital, og Regeringen, som i Forvejen ejede 70 pCt. af Aktierne, opkøbte Resten paa Londons Børs og stillede den nødvendige Anlægssum til Raadighed.

Argentina forholdt sig paa samme Maade. Statsbanerne fik Ordre til at genopbygge den

ødelagte argentinske Del af Banen efter Jernbaneselskabets Planer, og samtidig forlangte Staten at overtage hele Banen. Overfor Jernbaneselskabet gjorde Regeringen gældende, at Selskabet ikke havde været i Stand til at tilvejebringe den til Banens Genopbygning nødvendige Kapital, og at Staten derfor maatte træde til. Man var vel klar over, at Banen — fraset 2 Aar — altid har haft Underskud, men man haaber paa at faa den til at bære sig.

Nu skal Andesbanen bringes i Orden og genaabnes saa snart som muligt, og saa kan man igen køre med Jernbane tværs over Sydamerika.

PRISNIVEAUET

De af Det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringeres Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget er, som tidligere meddelt i Statistiske Efterretninger, fra og med Juli 1933 fortsat saaledes, at man som Basis for disse Beregninger bruger et Husholdningsbudget, der er opstillet efter de ved en Forbrugsundersøgelse i 1931 indvundne Oplysninger.

I nedenstaaende Tabel anføres Resultatet af de saaledes for Oktober 1937 foretagne Beregninger, idet Tallene for det sidste Aar anføres til Sammenligning.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	1931 gnstl. Kr.	Okt. 1936 Kr.	Jan. 1937 Kr.	Apr. 1937 Kr.	Juli 1937 Kr.	Okt. 1937 Kr.
Fødevarer	974	1133	1125	1154	1169	1194
Klæder, Fodt., Vask	383	472	483	501	503	507
Bolig	421	465	474	474	474	474
Brændsel, Belysn. . .	159	171	173	182	192	195
Skatter, Konting. o. l.	436	492	492	488	503	511
Andre Udgifter	727	756	761	765	766	771
I alt	3100	3489	3508	3564	3607	3652

Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Aaret 1931 gnstl.

	1931 gnstl.	Okt. 1936	Jan. 1937	Apr. 1937	Juli 1937	Okt. 1937
Fødevarer	100	116	116	118	120	123
Klæder, Fodt., Vask	100	123	126	131	131	132
Bolig	100	110	113	113	113	113
Brændsel, Belysn. . .	100	108	109	114	121	123
Skatter, Konting. o. l.	100	113	113	112	115	117
Andre Udgifter	100	104	105	105	105	106
I alt	100	113	113	115	116	118

Naar Udgiften i Aaret 1931 sættes = 100, var Udgiften efter de i Juli 1937 gældende Priser 116 og efter de nu for Oktober foretagne Beregninger 118.

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1931 anvender Priserne i Juli 1914 som Basis, bliver Pristallet for Oktober udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 183.

DAMPLOKOMOTIVETS UDVIKLING

I næsten alle Lande er der en vaagen Interesse for Forbedringer af Damplokomotivet. Siden Dampoverhedningen blev indført, har Fremskridtene kun været smaa paa Brændselsøkonomiens Omraade, men til Gengæld er Damplokomotivets Udnyttelsesgrad forbedret ganske betydeligt. Med Aarene er Lokomotivmaskinen udviklet, saa Terminerne for større og mindre Eftersyn og Reparationer er forlænget, og daglige Reparationer er blevet færre; Forbedringer af Lokomotivkedlen og Fødevandet i Forbindelse med moderne Slammeindretninger, hvormed Faren for Overkogning i en Hast kan skaffes til Side, har givet Damplokomotivet en Funktionsevne, som man næppe havde tænkt sig for faa Aar siden. Tidens Krav paa store Kørehastigheder i Forbindelse med foretagne Sporforanstaltninger paa de fleste Landes vigtige Baner har medført, at Togene overalt kører hurtigere end nogen Sinde. Og med store Kørehastigheder følger stor Vindmodstand og et dertil svarende forøget Brændselsforbrug.

Saa meldte Spørgsmaalet om at bekæmpe Luftmodstanden sig, og har givet sig Udslag i den her i Bladet ofte omtalte Strømliniebeklædning paa Lokomotiverne. Begyndelsen blev gjort med at omgive hele Lokomotivet med et Hylster af Jernplader i en smidig Form, der kun giver Luften, der kløves under Farten, den mindst mulige Chance til at paavirke Lokomotivet. Følgen blev, at hele Lokomotivet skjultes undtagen det nederste af Hjulene, saa Eftersyn og Smøring kun kunde foretages, naar de dertil bestemte Aabningsklapper i Jernbeklædningen blev aabnet eller helt fjernet. Af Beretninger om de første strømlinieklædte Lokomotiver fremgaar det, at Beklædningen ikke voldt nogen særlige Ulemper ved Eftersyn og Opmøring, og at de arbejdende Dele ikke viste nogen Tilbøjelighed til Varmløbning, endskønt Luftkølingen under Kørslen var formindsket.

Formen paa de senere fremkomne Strømliniebeklædninger viser dog, at Konstruktorerne søger at frigøre Drivværket for Beklædningen, og i den sidste, som omtales nedenfor, er endog selve Rundkedlen med Fødeventilerne o. s. v. fri. Man tager næppe Fejl i

at mene, at den helt lukkede Strømliniebeklædning har medført tidtagende og besværligt Arbejde for at skaffe Adgang til selve Lokomotivet, og at der med den paa Billedet viste Konstruktion er tilstræbt en uhindret Adgang til de vigtigste Dele.

Det er paa ny de franske Statsbaner, der møder op med et Arrangement af Jernplader paa et Lokomotiv til at uskadeliggøre Luftens Paavirkning. Lokomotivet ses i hosstaaende Billede. Ved første Øjekast tilskyndes man mere til at se en Flodhest eller et Fortidsuhyre, end et Damplokomotiv. Det er et gammelt 2 C 4-cylindret Højtrykslokomotiv, der, som det staar i *The Locomotive*, er ombygget og moderniseret, og yderligere forbedret med et hidtil ukendt Arrangement af Vinddeflectors af Huets System, som giver uhindret Adgang til alle de arbejdende Dele.

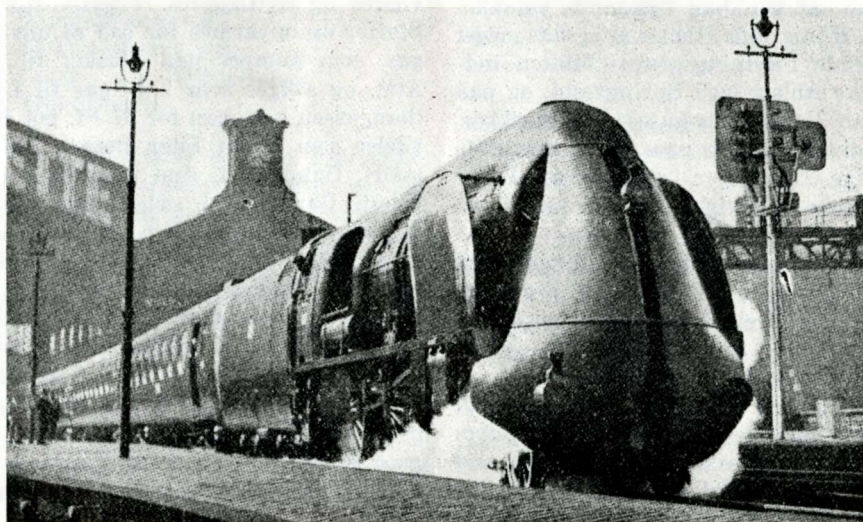
Strømliniebeklædningen bestaar i Hovedsagen af et System af Skærme, som bøjer Vinden af. Den forreste Skærm har en vertikal Aabning i Midten, hvorigennem der under Lokomotivets Fart presses en Luftstrøm, som sammen med Luftstrømmen udenom Skærmen faar en bestemt Form og Retning. Disse to Luftstrømme tilsammen danner en usynlig Luftskærm omkring Drivværket og Rundkedlen og forhindrer, at Vinden kan trænge ind og genere Farten. Den Luftmodstand, Lokomotivet skal overvinde, er væsentlig kun den, der paavirker den forreste Skærm.

Huets Vindskærm er prøvet paa en Lokomotivmodel sammen med en tilsvarende Lokomotivmodel uden Skærme i en Lufttunnel i *St. Cyr*, og der paaregnes efter de indvundne Resultater en Brændselsbesparelse paa 30 pCt. ved dette Arrangement. Det gælder dog kun, naar Vinden er lige imod; Vindskærmenes Virkning under Sidevind kendes endnu ikke.

Lokomotivets Dimensioner er følgende:

Cylinderdiameter (4)	430 m/m
Slaglængde	640 "
Drivhjulsdiameter	2040 "
Damptryk	14 at
Ristearreal	2.78 m ²
Hedeflade	136 "
Hedeflade paa Overhederen	54 "

F. Spoer.



Damplokomotiv med Huets Vinddeflector.

ET BESØG PAA Udstillingen »SCHAFFENDES VOLK«

Endskønt Tyskland praktisk talt har lukket for tysk Turistinvasion i Danmark ved ganske simpelt at nægte dem Penge udover de allernødvendigste, vandt Længslen efter at gense Tyskland i Forbindelse med en Gennemgang af Rigsudstillingen »Schaffendes Volk« i Düsseldorf dog Overhaand, og Rejseforberedelserne blev gennemført.

Man kører ikke ret langt sydpaa fra Warnemünde, før man er klar over, at den tyske Køreplan er strammet, og det faar man forøvrigt bekræftet under hele Rejsen i Tyskland. I Berlin ser man hurtigt, at hele Byen er under »Aufbau«, under Restaurering og Nybygning, der vel nok naar sit Højdepunkt i Wilhelmstrasse, hvor imponerende Regeringsbygninger fra Kejsertiden maa vige for nye i moderne Stil. Der arbejdes meget, men tager man Berlinereren som Helhed, saa undgaar man ikke at se, at de økonomiske Vilkaar ikke er, som de var før Krigen.

Et Ophold i Byer, man har set før, kan godt have Interesse. De westfalske Byer Dortmund og Essen kunde efter Køreplanen »gøres« imellem et Par Tog paa Vejen til Düsseldorf. De er jo i særlig Grad præget af Westfalens Rigdom, og i visse Kvarterer ogsaa af dens Fattigdom. Lægger man Mærke til de store Direktions- og Forretningsbygninger, (og det undgaar man ikke) saa ved man, at der i Byen er en stor Forretningsvirksomhed; at det er et godt Opland, der præger Byen. Hvad Oplandet bestaar af, ser man allerede fra Jernbanetoget: den ene Kulgrube ikke langt fra den næste og adskilt fra hinanden af Kornmarker. Det skal nok kendes paa en By, ligesom Søfarten, og hvad der tjenes paa den, nu præger og gennem Aarhundreder har præget Hamborg og Bremen.

I Düsseldorf føler man sig straks tiltalt af den nye Banegaardsbygning i en behagelig, moderne Stil. Det er den By, der er valgt til Udstillingsby for Rigsudstillingen »Schaffendes Volk«. Den er ligesom andre westfalske Byer en driftig By og er præget af Industri og Handel. Düsseldorf ligger jo ved Rhinen og har en stor Havn. Ikke for intet tillader Düsseldorf sig at paastaa, at den har Tysklands smukkeste Gade, nemlig Königsallé. Den er ogsaa meget smuk med den gamle Fæstningsgrav i Midten indrammet af botaniske Anlæg med Springvand, og paa den ene Side flotte Forretningshuse med Butikker, der svarer til Omgivelserne, og paa den anden Side pragtfulde offentlige Bygninger, omgivet af Træer og Plantninger, saa det hele virker som en stor Slots-park.

Vest for Byen ved Rhinen ligger Udstillingen med 40 Udstillingshaller foruden Restauranter, Fornøjelsespark og meget andet. Hele Udstillingen er præget af Tysklands Bestræbelser for Selvforsyning og for at vise, hvad der kan indvindes af Kul, Jern og Træ. Den kunstige Gummi, der er fremstillet af Kul og Kalk, vækker Beundring; den er udstillet i Form af Bildæk, Slinger til Luftbremser, Transportbaand m. m. Den er mere slidstærk end den naturlige

Gummi og ogsaa dyrere; »men vent bare«, siger Tyskerne, »den bliver snart billigere«. Mest omfattende er de nye Kunststoffer, det saakaldte Zellwolle, d. v. s. Træuld, hvoraf der nu fremstilles Stoffer til alle Brug. »Bomuldsstof«, Kjolestof, Klæde, Gardiner, Tæpper, Jernbaneplyds, kort sagt alt, hvad der kendes indenfor den Branche. Ogsaa dette er forholdsvis dyrt; det er dyrere end Bomuld og billigere end Uld, men dette er kun Begyndelsen endnu, siger man dernede.

En stor Rolle spiller Celluloid og Kasein i Fabrikation af Knapper, Kamme, Sæbcæsker m. m. Dette har længe været kendt, men der arbejdes videre med nye Sammenblandinger, som kan farves efter Ønske og presses eller vales under Højtryk til et smidigt eller haardt Stof. Der fremstilles nu Flasker og Syrebeholdere, som er ganske uimodtagelige for Syrens Paavirkning, splintfri Glas, der er saa let og stærkt, at det kan bruges til gennemsigtige Flyvemaskiner. Der er ogsaa store Bestræbelser igang for at spare Jern. Et Udslag heraf er et Stof, der er fremstillet af en Blanding af kunstig Harpiks og Træmasse, og som ved Efterbehandling antager en Styrke og en Haardhed, at det paa mange Omraader kan erstatte Staal. Der findes saaledes Tand- og Snekkehjul samt Lejepander, som kun skal smøres med Vand. Det nye Materiale skal være prøvet som Tænder paa en Gravco og klaret sig godt.

Flere tyske Byer har sin egen Stand med Billeder og Tekst af hygiejniske Foranstaltninger, i Særdeleshed Spildevandsrensning og -anvendelse. Byen Köln anskueliggør, hvad der er opnaaet ved at rense Byens Spildevand og bruge Bundfaldet til Gødning og det rensede Vand til Vanding gennem Kanaler eller ved Oversprøjtning. Der var Billeder af Korn, Kartofler, Kaal og Urter med Angivelse af, hvor stort Udbyttet bliver, naar der gødes med Bundfaldet og vandes med Spildevandet. Det viste sig at være fra 1,5 til 3 Gange større end uden Gødning og Vanding.

Mange tyske Firmaer udstiller Spildevandsrensningsanlæg efter forskellige Systemer. Fælles for dem alle er, at Vandet gennemgaar Rensningsprocesser af forskellig Art, hvorunder Syrer og Fedtstoffer indvindes og nyttiggøres. Tilsidst bundfældes de faste Stoffer og opvarmes for saa at udvikle Gas, Methangas, som pumpes paa Flasker til et Tryk paa 200 Atm. og sælges som Kraftgas til Lastvogne. Af Methangassen kan man for 27 Pf. faa den samme Kraftydelse som af en Liter Benzin (38—40 Pf. i Tyskland), Bundfaldet, som i færdig Tilstand ligner den fineste Gartnerjord, sælges som Kompost til en Pris af ca. 35 Rm. pr. Ton og anvendes som Gødning med 1 à 2 kg pr. m², hvilket turde være et Bevis for dets Brugbarhed. Det kan godt give En lidt at tænke paa, naar man læser om Millionerne, der skal til for at føre Spildevandet langt ud i Øresund eller om de mange kvalte Fisk i vore Aaer.

Selvfølgelig er de tyske Rigsbaner repræsenteret paa Udstillingen. Damplokomotivets Udvikling fremgaar af to Modeller, en af Tysklands første i England købte Lokomotiv, og en af et moderne Eksprestogs-

lokomotiv. Lige derved staar et nyt 2 C 1-Lokomotiv paa 2000 H. K. Det er slet og ret et almindeligt 2-cylindret Lokomotiv med 16 Atm. Damptryk, 2 m Drivhjul, udvendige Cylindre 560 mm i Diameter, Stempelglidere og Heusinger Styring. Kedlen har en svejset Staalfyrkasse med en Risteflade paa 4,05 m². Fyrkassen er lavet af en ny Staalart, og hvor utroligt det end lyder, er den kun 6 mm tyk undtagen Rørvæggen, der er 8 mm tyk. Til Gengæld er alle Støtteboltene — 2400 Stkr. — samt Kedelrørene elektrisk svejsede i Fyrkassen. I Førerhuset findes intet Dampfordelingsstykke; det er delt i to mindre, som sidder ved Domen udenpaa og nedad Rundkedlen med Ventilspindlerne forlænget ind i Førerhuset og betjenes herfra, saa Damprør i Førerhuset er helt undgaaet. Et Bosch-Smøreapparat smører Cylindre og Glidere og endvidere Stempelstængerne i begge Ender. Vandsprøjte findes til Røgkammeret, Askekassen og Kulkassen. I Kulkassen findes et Rørsystem med Huller, som vander hele Kulkassen, naar der aabnes for Vandventilen. Lokomotivet har Stangramme. Der findes ingen Centralsmører for Hjulene, derimod er der til hvert Hjulpar anbragt en stor og let tilgængelig Oliebeholder ovenpaa Stangrammen med to Smørerør til Aksellejet og to til Akselgaffelen.

Et nyt Elektrolokomotiv vækker ogsaa megen Opsigt, en Kæmpe paa 4800 H. K. udrustet med Kunze-Knorr Bremsen. Et diesel-hydraulisk Tovognstog paa Rullelejer med Motorer paa 360 H. K. og beregnet til at forbrænde Brunkul-Tjæreolie venter Rigsbanerne sig meget af. Det er udrustet med Hildebrand-Knorr Bremsen. Forskellige nye Vogne er udstillet og blandt dem lægger man mest Mærke til en ny Spisevogn og en ny Sovevogn samt en ældre D-Tog Vogn, der er nybygget henholdsvis ombygget i moderne Stil. De er polstret med Kunstkrølhaar og bestrøket med Kunststof af Træuld (ligner nøjagtig det almindelige Betræk), og malet med Nitro-Kunstharpiksmaling. Vandrørene i Vognene, W. C.-Sæderne m. m. er fremstillet af et elfenbenslignende Stof. Det hele virker meget smukt og tiltalende.

Af en Vægtavle fremgaar det, at de tyske Rigsbaner for Tiden raader over:

- 20 180 Damplokomotiver,
- 484 Elektrolokomotiver,
- 330 Damp- eller Motorvogne,
- 190 Elektrovogne.

I en meget stor Hal findes et stort arbejdende Staalstøberi og et dito Storsmederi og Jernvalseværk. I en Stand presses Frihjulsnæv af 1 1/4 " Rundstaal. Staalet opvarmedes i en Gasglødeovn til hvidvarme, og fik derefter tre Behandlinger i en Presse, hvorefter Navet i stærk rødvarme trillede ud og blev forevist Tilskuerne. De var presset meget flot og skarpt med Hul igennem saa nær den brugbare Størrelse, som det kunde være før en Afdrejning. I en anden Stand blev der lavet 8 mm Bolte ca. 50 mm lange. Et stykke Rundjern gled ind i en Maskine og fik i to Behandlinger i kold Tilstand stukket et rundt Hoved, som i den næste Maskine blev skaaret 6-kan-

tet, hvorefter det blev presset, saa det saa ud, som om det var fræset. Derefter blev der skaaret Gevind paa Bolten for saa til Slut at blive behandlet i varm Olie og Sæbevand og var klar til Forsending. Hele Vandringsen fra den første Maskine til Opsamlerkassen varede 11,5 Minutter. Produktionen var 4500 Bolte i Timen.

Omkring Udstillingsterrænet er der anlagt en Miniaturjernbane, Lilleputbanen, hvorpaa der løber Damptog med 10 aabne Vogne og Plads til ialt 160 Passagerer. Det lille smukke Lokomotiv er et 2 C-Lokomotiv, udført hos Krupp, har Stempelglider og Heusingerstyring og er i alle Enkeltheder som et moderne Lokomotiv af den Type. Højden til Skorstensappen er ca. 1,2 m. Føreren sidder paa Tønderen og rager langt op over Førerhusets Tag.

Fra Düsseldorf er der ikke langt til Köln, og fra Köln er der ikke langt til Koblenz, hvorfra man i Toget sydpaa paa den vestre Rhinbred om Eftermiddagen, naar Solen skinner paa den østre, kan genopleve meget af det, man har set paa en Sejl tur paa Rhinen. Det skal jeg ikke opholde mig ved, det maa opleves, — det skulde maaske være det, at jeg oplevede at se en Levendegørelse af en Sætning i det smukke Digt om Rhinclippen »Loreley«, hvori der staar: »der Gipfel des Berges funkelt im Abendsonnenschein«.

F. Spær.



Statsbanernes 65-aarige Tjenestemænd.

I 1932 indførte Statsbanerne ved Rigsdagens Hjælp en særlig Lovbestemmelse, hvorefter Statsbanernes Tjenestemænd skulde fratræde, naar de blev 65 Aar. Ordningen udløber 31. December. Derefter er indført en Aftrapningsordning, hvorefter først de 66-aarige og derefter de 67-aarige afskediges. Til Nytaar gaar der efter den gamle Ordning 24 Tjenestemænd. Ordningen har da bevirket, at der siden 1932 er fratraadt ialt 1145 egentlige Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Dobbeltspor Randers—Aalborg.

Det er Meningen at bygge *Dobbelt-Spor* paa Jernbanelinien mellem Randers og Aalborg, saaledes at om fem Aar, naar dette store og kostbare Arbejde er tilendebragt, saa er Landet paa alle Trafikkens Hovedlinier dækket med Dobbelt-Spor, *hvilket vil sige, at Trafikken faar et baade lettere og hurtigere Forløb, end den allerede har.*

Denne bemærkelsesværdige Plan røbes i Forslaget til Finanslov for 1938—39, der netop er forelagt Folketinget, og om hvilken Rigsdags-Debatten er forestaaende. Planen er bemærkelsesværdig i to Henseender. Paa Grund af Arbejdets Størrelse og fordi *Jord- og Broarbejdet* til dette omfattende Jernbane-Byggeri skal udføres af unge eller langvarigt Arbejdsløse efter den særlige Lov (»Om Be-

skæftigelse af Arbejdsløse*) fra 1. Maj i Aar. til hvis Gennemførelse 30 Millioner Kr. er stillet til Raadighed.

Hvad angaar selve Spor-Anlægene skal de udføres paa sædvanlig Maade, og der er til dette Arbejde paa Finanslovsforslaget afsat foreløbig 6 Millioner Kr., nemlig 1,5 Million i hvert af de fire Finansaar 1939—40, 1940—41, 1941—42 og 1942—43. Men der tilføjes i Finanslovsforslaget, at det endelige Overslag endnu ikke er udarbejdet, saa den Mulighed lades aaben, at Udgiften kan blive større end de 6 Millioner, hvortil kommer den Del af Udgiften, der skal betales af Loven om de 30 Millioner til Arbejdsløshedens Bekæmpelse.

Straf for at skifte Arbejdsplads.

Vi har tidligere meddelt, at der for visse Fagarbejdere i Tyskland er gennemført Lovforbud mod at skifte Arbejdsplads uden direkte Tilladelse hertil. Forbudet tager Sigte paa at hindre, at de paagældende Fags Arbejdere jobber deres Lønninger i Vejret.

Ved Retten i Dülken er en Metalarbejder blevet idømt Bøde for Overtrædelse af nævnte Forbud; han havde uden de paagældende Myndigheders Tilladelse taget nyt Arbejde. Han undskyldte sig overfor Dommeren med, at han ikke kendte Forbudet, men dette blev der ikke taget noget Hensyn til.

»Frivillige» Gaver til Luftskebsindsamling.

Nogle Dage efter den store Luftskebsulykke i Sommer, ved hvilken Zeppelinere »Hindenburg« tilintetgjordes, kunde Opel-Fabrikernes Arbejdere læse i Dagbladene, at de havde hidraget med 45 000 Mark til den i Anledning af Ulykken foranstaltede Indsamling. Arbejderne, som ikke kendte til nogen Indsamling, saa uforstaaende paa hverandre, men Gaaden blev løst næste Lønningsdag, idet Lønposen indeholdt en Meddelelse om, at der var afkortet en Times Løn til Luftskebsindsamlingen. Samtidig blev der ved Opslag i Fabrikkerne givet Meddelelse om, at der vilde blive foretaget endnu 3 Afdrag paa en Times Løn til samme Formaal.

Opsparing af forbrugt Olie.

Det meddeles, at Fabriksejere, Automobilbesiddere o. a. i Tyskland er tilstillet indtrængende Opfordring til at opsamle den brugte Olie, der som bekendt kan renses og anvendes paany. I visse Tilfælde skal der kun kunne købes ny Olie, naar der samtidig afleveres et bestemt Kvantum brugt Olie.

Genindførelse af Arbejdsbogen skaber Lovovertrædelser.

Som det er en Del af vore Læsere bekendt, var det i tidligere Tid foreskrevet, at den unge tyske Arbejder skulde være i Besiddelse af Arbejdsbog indtil det 21. Aar. Dette blev afskaffet i Republikens Tid, men genindførtes af det nuværende Regime. Naturligvis er Arbejderne ikke glade for denne »Skudsmaalsbog«, og da der jo for de unge Mennesker i Tyskland er Pligt til i et nærmere foreskrevet Tidsrum at gøre Tjeneste paa Landet, medfører dette, at nogle unge Mennesker selv foretager Forandringer i deres Arbejdsbog, saa de kan blive fri for den forhadte Landtjeneste. Naturligvis kan det ikke undgaas, at en Del af saadanne Forfalskninger opdages, og

fornyelig er to Arbejdere i Kiel blevet idømt 9 Maaneders Fængsel for Forfalskning af deres Arbejdsbog. I Hamburg fik 3 anklagede henholdsvis 9 Maaneder, 4 Maaneders og 2 Maaneders Fængsel for den samme Forseelse.

Børnetillæget forhøjes for pensionerede i Frankrig.

Efter at Børnetillægene for aktivt Personale er blevet forhøjet med tilbagevirkende Kraft fra 1. April d. A. at regne fra det tredje Barn, har Selskaberne nu tiltraadt, at de pensionerede faar samme Forhøjelse. Disse Forhøjelser udgør, med tilbagevirkende Kraft fra 1. April d. A.:

- 1. Barn Fr. 625 pr. Aar
 - 2. Barn Fr. 625 pr. Aar
 - 3. Barn Fr. 1 450 pr. Aar
 - 4. Barn Fr. 1 700 pr. Aar
- og videre 1 700 Fr. for hvert Barn under 18 Aar.

I. T. F.



JUBILÆUM



Motorfører N. C. Jacobsen, Næstved, kan d. 1. December fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Motorfører Jacobsen har i de forholdsvis faa Aar, han har været blandt Motorførerne i Næ., gjort sig afholdt som en god og tjenstvillig Kammerat, samt som en meget interesseret Organisationsmand.

Afdelingen ønsker herigennem at bringe dig sin hjerteligste Lykønskning paa Jubilæumsdagen.

L. B.

TAKSIGELSER

Min hjerteligste Tak for al venlig Opmærksomhed og Deltagelse ved min Hustrus Sygdom, Død og Begravelse.

H. C. C. Henriksen, Lokomotivfører, Nyborg.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Faders Død og Bisættelse.

Laura Staberg, Børn og Svigerbørn.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Fader og Svigerfader, pens. Lokomotivfører I. C. Madsens Død og Begravelse.

N. P. Vejrup, Nyborg.



Udnevneelse fra 1.—11.—37:

Motorfører H. T. G. Christensen, Viborg, til Togfører, Glyngøre (min. Udn.).

Afsked:

Lokomotivfører P. L. P. Møllerup, Aarhus H., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—37 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører J. O. Sørensen, Nyborg, den 21.—10.—37.

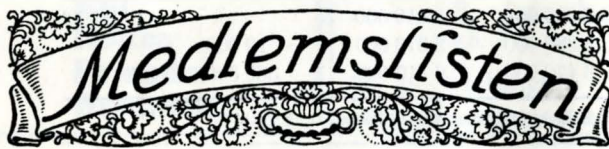
Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører O. H. Thinesen, Valby, den 7.—10.—37.

pens. Lokomotivfører H. P. C. Staberg, Aarhus, den 25.—10.—37.

pens. Lokomotivfører J. Jensen, Vejle, den 24.—10.—37.

pens. Lokomotivfører J. C. Madsen, Nyborg, den 31.—10.—37.



Oplaget som ekstraordinære Medlemmer 1.—11.—37:

pens. Lokomotivførere

F. M. Rasmussen, Gyldenløvesgade 16, Slagelse.

H. H. Hansen, Badstrup Skole, Vassingerød.

S. M. Sørensen, Ørumsgade 22, 1., Aarhus.

L. K. Pedersen, Strandvejen 8 A, 1. tv., Aarhus.

Lokomotivmester N. P. E. Nielsen, Fredensgade 9, Struer.



Lokomotivførerafdelingerne.

Glyngøre Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: H. P. O. Hansen, Morgens Minde, Glyngøre.

Silkeborg Underafd.: Repræsentantens Adr. rettes til: Dalgasgade 43.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Viborg Afdeling: Formandens Navn og Adresse rettes til: M. Nørgaard Petersen, Vesterbrogade 37.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

Sj.-Paister 291.-770

- | | | |
|--------|--------|--|
| 18301 | | Seidenfaden, E.: Borgerkrig i Spanien. |
| 18302 | 17519 | Wodehouse, P. G.: Psmith som Journalist. |
| 18303 | 17523 | Ammundsen, S. S.: Eventyret om Ø. K. |
| 18305 | 17516 | Keun, I.: Efter Midnat. |
| 18306 | 17525 | Ellis, E. S.: Røde Ulv. |
| 18307 | 17533 | Skovsted, M.: Pigen fra Spanien. |
| 18308 | 17526 | Heyd, K.: Paa Eventyr i Spanien. |
| 18309 | 17532 | Seaman, A. H.: Egebys Hemmelighed. |
| 18310 | 17509 | Frich, Øvre R.: Djævelens Øje. |
| 18311 | 17513 | Grierson, F. D.: Det tomme Hus. |
| 18312 | 17515 | Hume, D.: Cardbys store Kup. |
| 18313 | 17520 | Winding, O.: Spanien i Nærbilleder. |
| 18314 | 17542 | Snell, E.: De blaa Mord. |
| 18317 | 17543 | Williams, V.: Manden med Klumpfoden. |
| 18318 | 17534 | Bottorne, P.: Skæbner i Bag |
| 18319 | 17541 | Sayers, D. L.: Naturlig |
| 18320 | 17537 | Heyer, G.: |
| 18321 | 17538 | Hume, D.: Cardby og |
| 18322 | 17507 | Danmarks
Aarskrift 1936—37. |
| 18323 | 17539 | Hume, D.: Halvvejs til Helvedet. |
| 18324 | 17546 | Bowen M.: Lady Hamilton. |
| 18325 | 17535 | Deeping, W.: I det Fjerne. |
| 18326 | 17529 | Bertelsen, E.: Over paa Solsiden. |
| 18327 | 13387f | Roche, M. de la: Børnene paa Jalna. |
| 18328 | 17549 | Overs, E. og K.: Svømpepigen. |
| 18329 | 17540 | Salminen, S.: Katrina. |
| 18330 | 17561 | Sillanpää, F. E.: Mennesker i Sommer-
natten. |
| 18331 | 17566 | Raymond, E.: Dømt af Mennesker. |
| 18332 | 17614 | Nielsen, V. B.: Lærke. |
| 18333 | 17600 | Ellis, E. S.: Med Hjortefod over Prærien. |
| 18334 | 17562 | Svensson, H.: Adjunkt Paul Hoffman. |
| 18335 | 17551 | Nielsen, N. M.: Grundfæstet. |
| 18336 | 17544 | Volk, G.: Den mystiske Grotte. |
| 18337 | 17547 | Ericson, G. H.: Huset med Kvistene. |
| 18338 | 17553 | Christiansen, K. C.: Tobias Nifinger. |
| 18339 | | Andersen, Knud: Lanterner. Digte. |
| 18341 | 17554 | Damsholt, S.: Fandens fem Fingre. |
| 18342 | 17557 | Hansen, M. A.: Kolonien. |
| 18343 | 17560 | Sale, R.: Den elvte i Baaden. |
| 18344 | | Neiiendam, R.: Johanne Louise Heiberg. |
| 18345 | 17555 | Elsschot, W.: Adele. |
| 18346 | 17558 | Jensen, Arne H.: Rodløs. |
| 18347 | 17556 | Hansen, Aase: En Kvinde kommer hjem. |
| 18348 | 17564 | Jensen, Johs. V.: Paaskebadet. Digte. |
| 18349 | 17571 | Jørgensen, H. G. A.: Sognepræst og
Præstegaard. |
| 18350 | 17601 | Andersen, Lis: Monsunbørnene hjemme i
Danmark. |
| 18352 | 17563 | Gravlund, T.: Vejrets Folk. |
| 18353 | 17565 | Man, H. de: En Damper i Taage. |
| 18354 | 17615 | Norton, A.: Varulven. |
| 18355 | 17639 | Malmberg, B.: Åke og hans Verden. |
| 18356a | 17582a | Mitchell, M.: Borte med Blæsten I. |
| 18356b | 17582b | do. do. II. |
| 18357 | 17583 | Moe, M.: Indtil tredje og fjerde Led. |
| 18358 | 17575 | Beith, J.: Sandslotte. |

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i September Maaned 1937 samt i Tidsrummet April—September 1937 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1936 i runde Summer.

	September Maaned		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 970 000	4 870 000	100 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 930 000	3 960 000		30 000
Postbefordring	630 000	630 000		
Andre Indtægter	490 000	480 000	10 000	
Indtægter i alt	10 020 000	9 940 000	80 000	
Driftsudgifter	10 850 000	9 840 000	1 010 000	
Driftsoverskud	÷830 000	100 000		930 000
Afskrivning	560 000	560 000		
Forrentning	1 120 000	1 050 000	70 000	
Statens Tilskud til Driften	2 510 000	1 510 000	1 000 000	

	April-September		1937	
	1937	1936	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	37 140 000	36 380 000	760 000	
Gods- og Kreaturbefordring	23 120 000	21 730 000	1 390 000	
Postbefordring	3 870 000	3 780 000	90 000	
Andre Indtægter	3 210 000	2 950 000	260 000	
Indtægter i alt	67 340 000	64 840 000	2 500 000	
Driftsudgifter	60 280 000	56 400 000	3 880 000	
Driftsoverskud	7 060 000	8 440 000		1 380 000
Afskrivning	3 380 000	3 370 000	10 000	
Forrentning	6 470 000	6 110 000	360 000	
Statens Tilskud til Driften	2 790 000	1 040 000	1 750 000	

D. S. B. September 1937.

I Forhold til September 1936 er Personbefordringsindtægten steget med 100 000 Kr., Godsbefordringsindtægten viser en mindre Nedgang (30 000 Kr.), og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 10 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med 80 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 1 Mill. Kr. Stigningen skyldes bl. a. Forhøjelse af Tjenestemændenes Reguleringstillæg, Arbejdsløninger, forøgede Brændselsudgifter samt Merudgifter til Vedligeholdelse af Bane- og Færgemateriel. I høj Grad medvirkende til Stigningen er den almindelige Prisstigning paa saa godt som alle Forbrugsartikler.

18359	17586	Thuborg, A.: Mig og Johannes.	18370	17592	Lyttkens, A.: Det er ikke sandt.
18360	17591	Griffith, G.: Ridley-Mysteriet.	18371	17593	Meersch, M. v. d.: Karelina.
18361	17574	Beijer, H.: Guds Ugerningsmænd.	18372	17595	Petersen, Nis: Engle blæser paa Trompet.
18362	17577	Buck, Pearl S.: Faderen.	18373		Rand, A.: Vi, der lever.
18363	17611	Jerndorff-Jessen, P.: Oprørets Helte.	18374	17597	Hansen, Vildrose: Blandt Menneskejægere.
18364	17584	Nelson, E.: De uskyldige dømte.	18375	17596	Philips, M.: Det hændte i Wien.
18365	17603	Bentzon, Inger: Bits Fjende Nr. 1.	18376	15320b	Linklater, E.: Juan i Kina.
18366a	17613	Jørgensen, Gunnar: Skolehistorier.	18377	17579	Corsari, W.: Vejen til Scutari.
18367	17605	Brun, J.: Den sorte Skygge.	18378	17580	Crow, G.: Fire hundrede Millioner Kunder.
18368	17590	Bentzon, I.: Hans Klavssøns Børn.			
18369	17594	O'Hara, A.: Vi mødes i Samarra.			

18379 17587 Timmermans, F.: Paa Forhaand Tak —
 18380 17578 Campert, J.: Havet tier.
 18381 17585 Sparre, B.: Gaardene omkring Søen.
 18382 Day, C.: Samliv med min Far.
 18383a 17629a Ammers Küller: Hjerter er Trumf I.
 18383b 17629b do. do. II.
 18384 17630 Andresen, Sune: Livets Blændværk.

18385 17631 Canning, V.: Polycarp paa Farten.
 18386 17638 Lederer, J.: Kærligheden søger ikke sit eget.
 18387 17635 Gibbs, Ph.: Blodets Baand.
 18388 17632 Home, M.: Korsvejen.
 18389 17636 Korch, M.: Fruen paa Hamre.
 18390 17589 Baadsgaard, A.: De svundne Aar.

København

Arbejdernes Landsbank,
 Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

„BELLES FLEURS“ Kranse - Kurve - Buketter
 DR. DAGMARS ALLE 1
 Valby 2386 x (Kai Therkildsen)
 »Sig det med Blomster«

Støt dansk Industri!

Helsingør

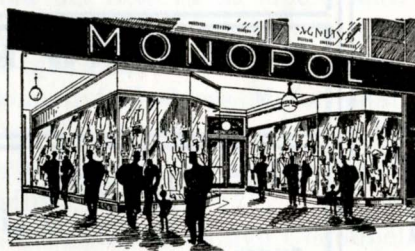
Kaas & Sørensen,
 Indehaver: G. E. OLSEN
 Tlf. 39. Helsingør Tlf. 575.

**Kul
 Kokes
 Brænde
 Briketter**

Blomster og Kranse

E. Jacobsen
 Md. af E. B.

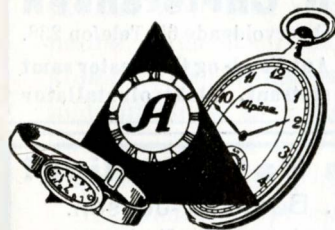
Tlf. 29 Helsingør



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

Køb danske Varer!

Aalborg



Alpina
 Schwitter-Præcisionsuhre

M. J. Madsen

Uretablisement
 Bispensgaard 1
 Tlf. 992. Tlf. 992.
 Kompagnihuset
 Aalborg.

(Forretningen grundlagt 1892).

La France Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.
 Forsender smukke Kranse-Dekorationer
 og fiske Buketter overalt. — Leverandør
 til D. L. F.

Tjenestemanden

køber hos

→
**Skræderi og
 Lingeri**



REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte
 ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.
 Telefon Central 7708.
 Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
 Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

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

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlæng den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekvipering. - 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 Kaffeløstert.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

DREVSEN & NELLEMANN

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

Johannes Iversens

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

Blumensaadts

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 666. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

Nyborg

Forenede Trælæstforretninger.

Telf. 146. - strandvejen 1. - Telf. 146.

Største Lager i Østly
af Trælæst og Bygningsartikler

C. Knackstredt

Telefon 550

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

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butikstole,
derfor Billigste Priser.

Husk!

Søren Jensen's

Oste- og Fødevarer-
forretning.

E. Amtofts Kiosk

Telefon 778

anbefaler sig med alt i Festtelegrammer,
Cigaretter, Tobakker, Chokolader, Dag-
og Ugeblade

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

WERNER HANSEN

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGÅDE 11 — TLF. 530 — NYBORG

Støt dansk Industri!

Godtfred Petersens

Købmandshandel,
Strandvejen,
bringes i Erindring.

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

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

Bøger paa Ratebetaling!
H. Bødtcher-Jensen.
Boghandel. Nyborg.

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

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

Ode nse

De gør Deres Indkøb
bedst og billigst hos

Knud Møller

FLENSBORG-MAGASINET
Vestergade 54 ODENSE Telefon 1471