



NO 10

20. Maj 1938

38. Aargang

### STALDTJENESTE

Hvis en eller anden af vore Læsere ikke skulde vide, hvad denne Artikels Titel dækker over, skal vi straks oplyse, at Ordet »Staldtjeneste« er et populært Udtryk for den Forberedelses- og Afslutningstjeneste, der udføres paa fremmede Lokomotiver; Udtrykket anvendes dog mest paa de større Depoter.

Hvorledes Opsmøringen og anden Klargøring samt Eftersyn af Lokomotiverne har faaet Betegnelsen »Staldtjeneste«, er vi ikke helt i Stand til at oplyse, men for de Transporters Vedkommende, hvor Fremdrivelsesmidlet er Heste, er det almindeligt, at disse om Morgen, inden Kørslen paabegyndes, gøres i Stand til Dagen, og at de om Aftenen efter Arbejdets Møje fodres af og sættes til Hvile. I de store Virksomheder har de jo særlige Folk til dette Arbejde, men under mindre Forhold maa Kuskene selv udføre dette Arbejde, og de anvender da Betegnelsen Staldtjeneste for den Del af deres Virksomhed, som ligger før og efter Kørslen. Det er muligt, at Betegnelsen herfra er gaaet direkte over paa »Damphesten«; men det kan ogsaa godt være, at Ordet har nogen Afledning fra svenske Forhold, hvor en Lokomotivremise jo hedder »Stald«. I hvert Fald er »Staldtjeneste« efterhaanden blevet et gængse Ord blandt Lokomotivmændene.

Ved forskellige Lejligheder, hvor der har været Tale om en bedre Udnyttelse af Lokomotivpersonalet — det var endnu før end Ordet Rationalisering blev almindeligt anvendt — har visse Administrationsrepræsentanter hævdet, at dette Personale i Virkeligheden var overkvali-

ficeret til Anvendelse til Eftersyn ved Klargøring af Lokomotiverne; det er blevet sagt, at Lokomotivpersonalet udelukkende burde anvendes til Kørsel og til Reserve for Kørsel. Naar dette Spørgsmaal har været draget frem til Debat, har det bestandigt fra de paagældende Myndigheders Side (det har i flere Tilfælde været de paagældende Maskinchefer) været Hensigten, at der i Remiserne skulde oprettes faste Korps af Haandværkere, som skulde modtage Lokomotiverne, naar de kom i Hus, efterse dem, og gøre dem i fuld Orden til de skulde køre paany.

Heroverfor har det imidlertid stadig været hævdet, at der var et vist Sikkerhedsmoment i Eftersynet og Klargøringen af Lokomotiverne, og at det derfor havde sin Betydning, at netop det Lokomotivpersonale, som skulde fremføre et bestemt Tog med et bestemt Lokomotiv, ogsaa selv eftersaa og klargjorde deres Maskine. Generaldirektoratet har ikke villet afvise disse Synspunkter og er derfor blevet staaende ved den gamle Ordning.

Men det viser sig her som paa flere andre Omraader, at Distrikterne betragter deres Arbejdsmark som et vist Øvelsesfelt, hvor de uanset de højere Myndigheders principale Stilling kan disponere, som det behager dem, indtil der gøres Indsigelse. Og selv om vor øverste ansvarlige Administration altsaa hidtil er veget tilbage for Gennemførelse af en Ordning, saa Lokomotiverne generelt efterses og klargøres af andre end dem, der skal køre med dem, saa har Distrikterne ikke generet sig for at boltre

sig i saa Henseende. Det er snart en Hverdags-ting, at Eftersynene og Klargøringen udføres af andre end dem, der skal køre det paagældende Tog. Distrikterne har i saa Henseende fundet en, efter deres egen Opfattelse i hvert Fald, aldeles genial Maade; de benytter nemlig det Lokomotivpersonale, som har Nedbrudsreserve, til denne Tjeneste, hvilket efter vor Opfattelse er ganske urigtigt og — naar det da ikke drejer sig om rene Undtagelser — fuldstændigt udenfor Tjenestetidsreglernes Hensigt.

I selve Ordet »Reserve« eller »Raadighed« — nogle Steder kaldet »Beredskab« — ligger en Betegnelse for, at den eller de paagældende Mennesker skal være i Beredskab, hvis der sker noget; de skal saa ikke alene være klar til *øjeblikkelig Køretjeneste*, men de skal naturligvis heller ikke være mere eller mindre anstrengt af forudgaaende Arbejde, som egentlig er dem selv og deres Reservetjeneste uvedkommende. Naar det drejer sig om Personale, som holder Nedbrudsreserve, skulde det efter vor Mening være saa ligetil, at dette Personale findes ved Depotet for at skulle anvendes i Tilfælde af Tognedbrud o. lign., det ligger i selve Betegnelsen for deres Tjeneste; det skulde ogsaa synes saa ligetil, at der ikke anordnes Nedbrudsreserver, for at disse skal benyttes til noget helt andet: Remisegerning.

Vi mener imidlertid ikke blot, at det ifølge Sagens Natur er unaturligt at indlægge faste Staldtjenester til Udførelse af det Personale, hvis Tilstedeværelse i Remisen er dikteret af ganske andre Hensyn, vi vil yderligere hævde, at en saadan fast Tjenestetilrettelæggelse ikke er i Overensstemmelse med Tjenestetidsreglernes Aand.

I vore Dage er der jo ingen som finder paa, at der for Arbejderne i en industriel Virksomhed skal tilrettelægges Tjenester paa mere end 8 Timer; naar det for vort Vedkommende er fastsat, at sammenhængende Forberedelsestjeneste, Kørsel og Afslutningstjeneste maa vare indtil 10 Timer, men aldrig derudover, er dette Tidsrum naturligvis ikke fastsat, fordi Lokomotivpersonalet skal have en længere Arbejdsdag end f. Eks. øvrigt Personale ved Depoterne, Aarsagen til, at man kan gaa op til 10 Timers Tjeneste, er Hensynet til trafikale Forhold, som *kan* foreligge, og gøre en 8 Timers Tjeneste uigennemførlig.

Raadighedstjenesten maa som bekendt ogsaa anordnes med 10 Timer, men det er da soleklart, at Tjenestetidsreglerne ikke derved tilsigter, at man, medens man for visse Kategorier af det i Lokomotivremiserne beskæftigede Personale kun kan anordne en 8 Timers Arbejdsdag, saa kan man udmærket for Lokomotivpersonalet anordne en 10 Timers Arbejdsdag i Remiserne ved Klargøring og Eftersyn af Lokomotiverne.

Naar det alligevel et andet Sted hedder, »i Tilfælde af Kørsel efter udført Raadighedstjeneste ved Depotet maa den sammenhængende Tjenestetid ikke overskride 13 Klokketimer,« hvilket jo er 3 Timer længere end det foranævnte Maksimum for sammenhængende Tjeneste, er dette da ogsaa en Understregning af, at det ikke er Forudsætningen, at der under Raadighedstjenesten udføres egentligt Arbejde.

Da Forholdet imidlertid efterhaanden udarter sig til, at næsten alle Reserver er optaget ved forskellige Arbejder, kunde Distrikterne i Ly af den omtalte Undtagelsesbestemmelse opnaa 13 Timers uafbrudt effektiv Tjenesteydelse af en Lokomotivmand pr. Dag, og vi behøver vel ikke at argumentere ret skarpt for at tilkendegive, at noget saadant er fuldstændigt udenfor, hvad der i sin Tid er tilsigtet med Tjenestetidsreglerne.

Det kunde være nærliggende at spørge, ja, men hvorfor gaar Distrikterne da mere og mere over til ikke alene at lægge Forberedelses- og Afslutningsarbejder paa egne Lokomotiver ind i Raadighedstjenesten, men endog Udførelse af saadanne Arbejder paa fremmede Maskiner? Vi kan da kun svare, at saavidt vi kan se, er det i det væsentligste for at kunne faa de opstillede Ture bragt indenfor Tjenestetidsreglernes og indenfor Rimelighedens Grænse.

Hvis man f. Eks. har en Tjeneste fra Station A til Station B og dernæst retur til A, er det meget vel muligt, at visse Tog, som Distriktet gerne vilde have kørt sammen, f. Eks. Tog 1 og 2, ikke kan køres, fordi Personalet derved vilde faa for lang Tjeneste. Hvad gjorde man tidligere i saadanne Tilfælde? Ja, saa maatte man finde en anden Tjenestetilrettelæggning; maaske kunde Personalet køre Tog 1 og 4. Nu derimod har Distrikterne fundet paa noget, som efter deres egen Mening er meget snildere, men som Personalet nærmest opfatter som en Art Krakileri; nu fritager man blot

det omtalte Lokomotivpersonale for Afslutningstjenesten for Tog 1 og Forberedelsestjenesten for Tog 2, derved fremskaffer man et saakaldt tjenstefrit Ophold. Hokus pokus! — et fremmed Personale sættes til at udføre Staldtjenesten, og straks er Turen lovlig.

Som et Eksempel skal vi pege paa en vis Tjenesteanordning i Nykøbing F. Der ankommer et Sæt Personale med Tog 123, og de skal køre fra Nf. paany med Tog 142. Paa en eller anden Maade maa det imidlertid ikke have været muligt for Distriktet at faa tilrettelagt dette Personales Tjeneste saaledes, at det selv kunde udføre Afslutnings- og Forberedelsestjenesten paa deres eget Lokomotiv. Det har derfor drejet sig om at finde noget andet Personale til at udføre disse Arbejder. Uheldigvis er der ikke nogen større Stab Lokomotivpersonale i Nf., men hvad, siger Distriktet, saa henter vi simpelt hen et Sæt Personale i Gedser, der er netop et Sæt Personale, som paa en bestemt Dag næsten ikke bestiller andet end udføre Staldtjeneste. De har Raadighed fra Kl. 12—15; i denne Tid skal de overtage Maskinerne for to til Gedser ankommende Tog (109 og 121) og udføre Afslutningstjeneste paa dem. Naar Raadighedstjenesten er slut, rejser de til Nf., og naar de efter Ankomsten dertil har faaet deres Arbejdstøj paa, overtager de en S-Maskine fra Tog 123 og gør den klar til Tog 142. Samtidig hermed har de Raadighedstjeneste, og Kl. 19,42 fremfører de endelig Tog 259 til Gc., hvor Togtjenesten slutter Kl. 21,14.

Vi synes, at denne Tjeneste er et virkeligt talende Eksempel. Et Sæt Lokomotivpersonale har uafbrudt Tjeneste fra Kl. 11,45 til Kl. 21,14 = 9½ Time. I Henhold til Tjenestefordelingen har de i dette Tidsrum Raadighed og en lille Smule Kørsel; ja, det tror man da, nej, dette Personale beskæftiger sig under den omtalte Tjeneste med ialt 4 Lokomotiver, hvoraf de faktisk intet som helst har at gøre med de 3. Dette Personale er faktisk en hel Dag udnyttet til ren og skær Staldtjeneste; Distriktet har end ikke undset sig ved at lade Personale rejse som Passager fra Gedser til Nykøbing F. for at udføre Staldtjeneste der.

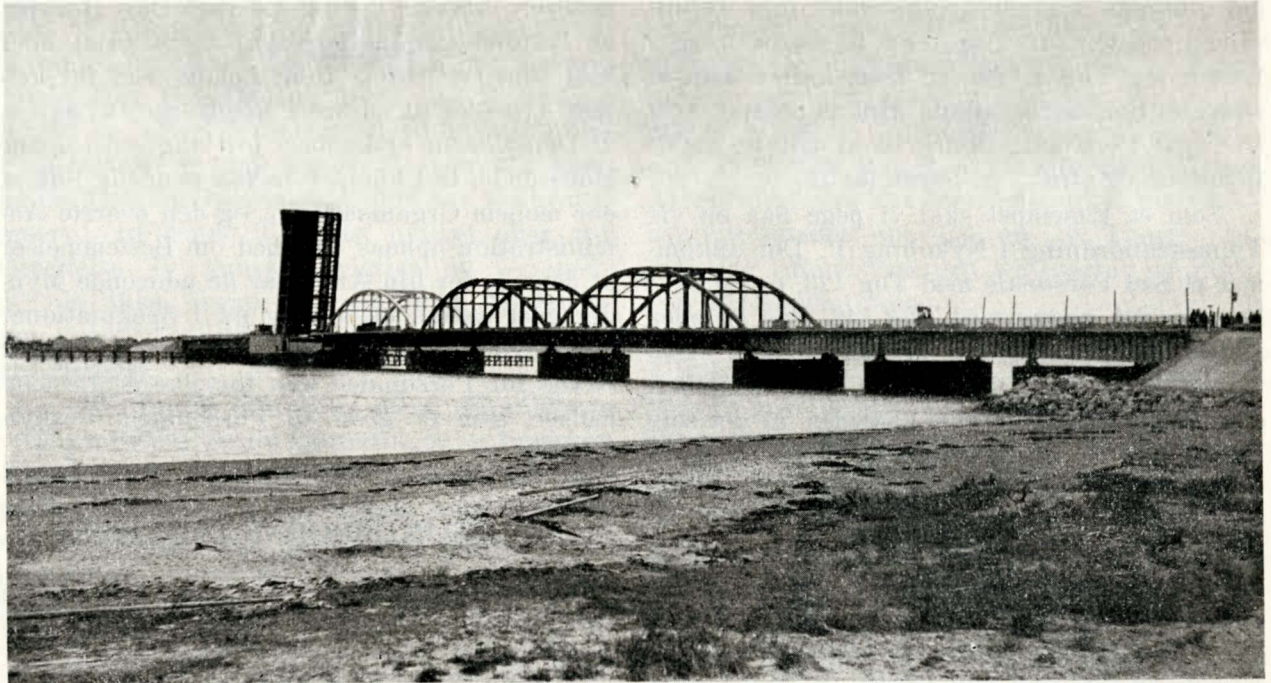
Vi vil ikke hævde, at der ikke i enkelte Tilfælde kan indlægges et eller andet Arbejde, f. Eks. Opsmøring af det Lokomotiv man selv skal køre med, under en Raadighedstjeneste, men vi vil som foran paapeget hævde, at det

generelt ikke er Tjenestetidsreglernes Hensigt, at Raadighedstjenesten skal være fuldt eller blot tilnærmelsesvis fuldt belagt med forskellige Arbejder at udføre i Remiserne. Vi synes, at Distrikterne er kommet for langt ud i denne Henseende. Det hjælper jo saa uendelig lidt, at der mellem Organisationen og den øverste Administration opnaas Enighed om Bestemmelser af denne eller hin Art, naar de udøvende Myndigheder straks kaster sig ud i Spekulationer over, hvorledes man »bedst muligt«, d. v. s. til Skade for Personalet, kan fortolke de Bestemmelser, som er givet til Personalets Beskyttelse.

### ODDESUNDBROENS INDVIELSE

I straalende Sommervejret foregik Søndag den 15. den festlige Indvielse af Danmarks tredie store Jernbane- og Vejbro. Vejret var saa herligt, som det overhovedet kunde ønskes til en saadan storlaaet Friluftsfestlighed, hvor Befolkningen i de 4 nørrejske Byer — Hobro, Lemvig, Struer og Thisted — og fra hele deres Opland festede paa den ene eller anden Maade i Glæde over den meget betydelige Fordel den nye Bro er for Samfærdselen i de nordjyske Egne. Vi ved jo alle, at Vejret paa de Kanter af vort Land kan være saare barskt og utiltalende — det blev da ogsaa sagt, at blot for 8 Dage siden, vilde al Udendørsfestlighed have været umulig paa Grund af de Sandstorme, som da herskede over store Dele af Jylland — saa meget desto glædeligere var det, at Vejr gudernes Gunst denne Dag skænkede Befolkningen et vidunderligt Sommervejret; nogle stedkendte fortalte, at der kan være Aar, hvor vore derboende Landsmænd Sommeren igennem maaske kun kan glæde sig over en eneste Dag, saa straalende som netop denne Indvielsesdag. Den ydre Ramme var saaledes i smukkeste Orden.

Allerede Kl. 7,40 rullede Særtoget med de mange, som var indbudt til at deltage i Broindvielsen, ud fra Aarhus. Toget, som bestod af 9 Vogne, fremførtes fra Aarhus til Langaa af en K- og en R-Maskine, fra Langaa til Struer af to K-Maskiner og endelig fra Struer til Thisted af to D-Maskiner; under Hensyn til Igangsætningen paa den haarde Stigning lige umiddelbart foran Broen, hvor Toget jo skulde holde, medens selve Indvielsen foregik, blev en tredie



D-Maskine benyttet som Skydemaskine fra Struer til Odde Sund N. I Toget befandt sig Kongefamilien, Regeringen — Statsministeren, Udenrigsministeren og Forsvarsministeren var dog ikke med — Generaldirektør *P. Knutzen*, Afdelingscheferne med Undtagelse af Banechefen, under hvis tjenstlige Omraade Broen hører, Sygdom forhindrede Hr. *Flensborgs* Deltagelse, en Række yderligere Repræsentanter for Generaldirektoratet, for Rigsdagen, Pressen, Personaleorganisationerne ved Statsbanerne og for de Firmaer, som paa den ene eller anden Maade har været beskæftiget ved Broens Opførelse; undervejs kom yderligere Repræsentanter for Ringkøbing og Thisted Amter og for Byraadene i de 4 Købstæder, som har særlig Interesse i Broen. Foruden de her nævnte, var der tillige en Del andre indbudte til at deltage i Indvielsesfestlighederne, nemlig Overvejsinspektoret og Motororganisationerne. Disses Repræsentanter kørte i Biler til Festpladsen. Alt i alt blev Antallet af de indbudte til Indvielsesfestlighederne henved 300. Kl. 10,28 ankom Toget til den til selve Indvielseshøjtideligheden bestemte Plads paa Broens Sydrampe, hvor mange Tusinde Mennesker var samlet for at overvære den historiske halve Time, Indvielsen varede. De kongelige og deres Følge, Ministrene, Generaldirektør Knutzen og de to Amtmænd havde Plads paa en overdækket Tribune, hvorfra de havde Udsigt over Vandet med Odde Sundbroen

i dens fulde Længde — men med aaben Klap i Gennemsejlingsfaget, saa der endnu ikke var fast Forbindelse mellem Syd og Nord — og med Thylands Bakker i Baggrunden; de indbudte, som havde Plads paa en Platform, og Tusinder af Tilskuere paa Markerne bagved vendte under Indvielsestalerne Ryggen til Broen.

Trafikminister *Fisker* gav en Oversigt over Broens Historie, dens Størrelsesforhold m. v., hvilket jo var udførligt beskrevet i sidste Nummer af vort Blad. Broen og de forskellige Anlæg, som har Forbindelse med den, koster ialt ca. 6½ Mill. Kr. Heraf skal Statsbanerne betale den ene Trediedel, Ringkøbing og Thisted Amter de to Trediedele, som dog dækkes ved disse Amters Tilskud fra Vejfondene. I Udgifterne til Broens Vedligeholdelse skal Statsbanerne ligeledes deltage med en Trediedel, Resten tages af den særlige Fond, som er oprettet netop af Hensyn til Automobilisternes Interesse i de nye Broer (1 Øres Ekstraafgift paa Benzinen).

Ministeren takkede Rigsdagen for de Bevillinger, der havde været nødvendige til Broens Bygning; han takkede Ringkøbing og Thisted Amt for deres Offervillie og Motororganisationerne for deres Forstaaelse af Nødvendigheden af Forhøjelsen af Benzinafgiften med den omtalte Enøre. Videre bragte han en Tak til enhver, som havde været beskæftiget ved Broen, i denne Forbindelse mindedes Ministeren Ar-

bejdsmand *Karl Olsen*, der den 20. Maj 1937 satte Livet til under sit Arbejde ved Broarbejdet. Endelig udtaltes en Tak til Færgepersonalet, som havde udført deres Tjeneste ved Overfarten under ofte ugunstige Forhold.

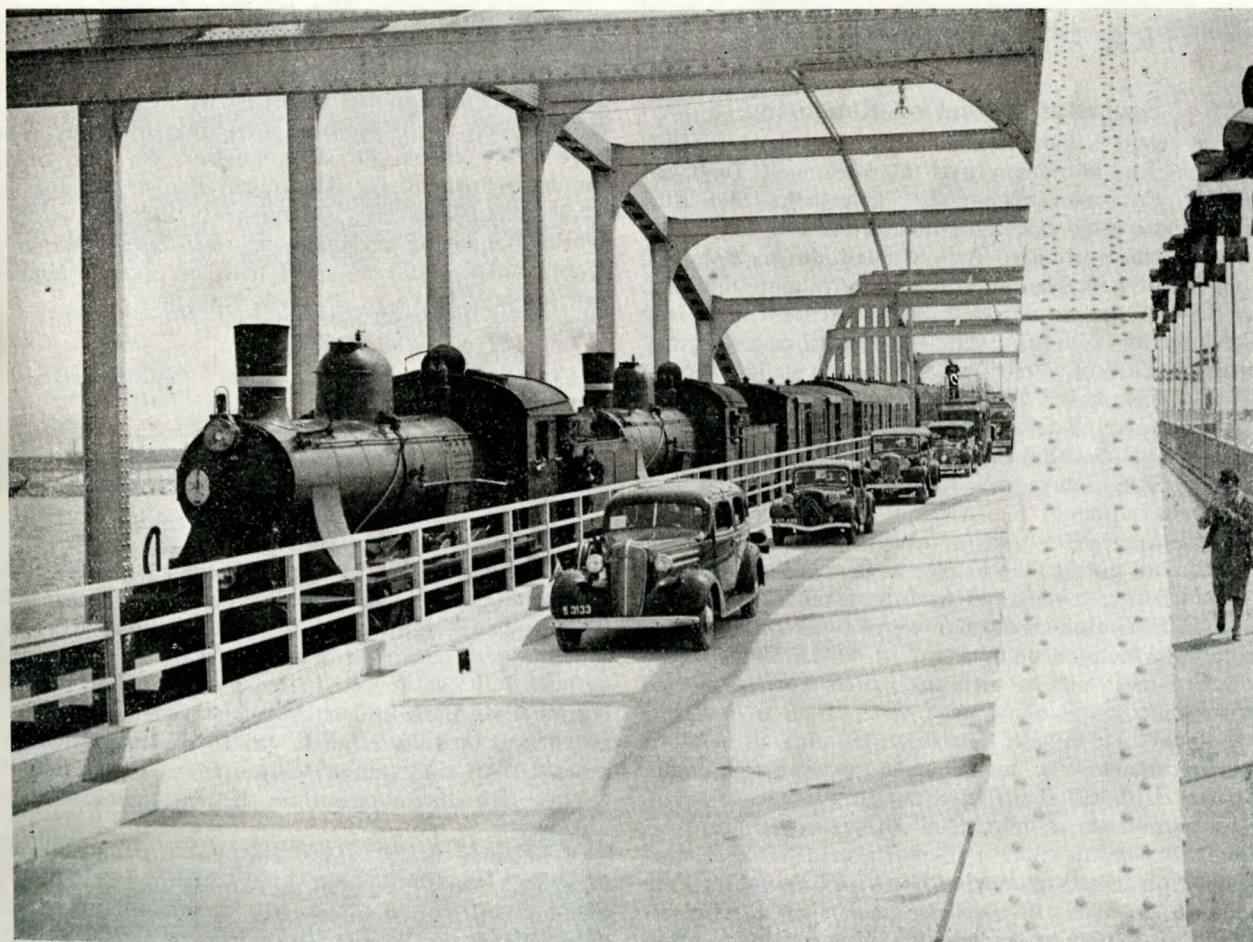
Ministeren betonedede, at denne Bro er dansk Arbejde i saa vid Udstrækning, det overhovedet har kunnet lade sig gøre. Han sluttede sin Tale med at udtrykke Haabet om, at den nye Bro sammen med de andre gennemførte Broarbejder maa staa som et Symbol paa og et Udtryk for de samlende og opbyggende Kræfter i vort Lands Befolkning i en Tid, hvor der netop er al god Grund til at samles i Enighed om fælles Op-gaver.

Derefter talte *Kongen*. Ogsaa han bragte en Tak til alle, som havde været beskæftiget ved Broen. Han udtalte Forventningen om, at denne, for de kommende Slægter, maatte staa som et Minde om vor Generations Indsats og som et Eksempel til Efterfølgelse. Idet han udtalte: »Nu slutter jeg Forbindelsen mellem Vestjylland og Thy«, sluttede *Kongen* den elektriske

Strøm; Broklappen sænkede sig og gik i sit normale Leje. Der var nu fast Jernbane- og Vejforbindelse mellem Vestjylland og Thy. Vort lille Land har nu en Hovedlandevej — Hovedvej Nr. 11 fra Tønder til Frederikshavn — paa omkring ved 400 km uden Afbrydelse.

Efter at man atter var kommet paa Plads i Indvielsestoget, satte dette og de foran Broen holdende Automobilet sig samtidig i Bevægelse og der kørtes langsomt over Broen. Togets For-ende og den forreste Automobil med Overvej-inspektoratets Leder og dennes Sekretær fulgtes Side om Side. Paa Billedet ser man som 5. Vogn Statsradiofoniens Automobil med Radio-avisens Redaktør paa Taget.

Indvielsestoget fortsatte til Thisted, hvortil det ankom Kl. 12,25. De kongelige kørte nu en Tur rundt i Thisted's Gader; imens blev Kongevognen m. v. omrangeret, og Kl. 12,55 forlod *Kongen* og hans Følge atter Thisted. De indbudte havde i Mellemtiden begivet sig til det Hotel, hvor Statsbanerne havde inviteret paa Frokost.



Om Aftenen var der i Struer Festmiddag, hvor Statsbanerne ligeledes var Vært, og der blev her holdt en Række Taler, som alle indeholdt Taksigelser til Bevillingsmyndighederne og til Statsbanerne for den Forbedring, Oddesundbroen betyder for Samfærdselen mellem Befolkningen i de nordvestlige Egne af vort Land.

Det var ikke alene fra de mere officielle Repræsentanter for Nordvestjylland og Thy, at Glæden over den nye Bro kom til Udtryk, hvem som helst af de derboende man talte med, udtalte de deres Glæde over Broen og den forbedrede Køreplan; det forventes af alle, at disse to Ting i Forening vil give nye Fremskridtbetingelser og Muligheder for forbedrede økonomiske Forhold. Det er nu at haabe, at disse Forventninger holder Stik, og at den Glæde over Statsbanerne, som efterhaanden er blevet oparbejdet i betydelige Dele af Befolkningen, ikke blot maa holde sig, men at Publikum nu ogsaa vil gøre Genæld, og i størst mulig Udstrækning benytte Statsbanerne til deres forskellige Transporter.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Baglængs Kørsel og Rengøring.

De fleste Lokomotivmænd har over kortere eller længere Strækninger prøvet at køre med Tenderen forrest. En meget ubehagelig Tjeneste har det altid været, og mange Lokomotivmænd har her faaet Spi- ren til en Bronkitis, Astma eller anden Sygdom, som navnlig skyldes de kolde Luftstrømme, der med et Pres af mange Meter i Sekundet staar ind over Tenderen og ind i Førerhuset. Erfaringsmæssigt er hurtig Afkøling eller Træk Lokomotivmændenes of- fentlige Fjende Nr. 1; snigende og ubarmhjertig. Den slipper aldrig sit Greb, hvor den først har faaet Ind- pas, den kan i Perioder holdes nede, men vender hurtig tilbage med sine Gifftænder — Gigten har holdt sit Indtog.

Afdelingerne har derfor altid bestræbt sig for, at der saavidt mulig ikke lægges baglængs Kørsel i Tje- nestefordelinger eller ved Anordning af Særtog. Kun hvor Omstændighederne har været tvingende nødven- dig, har Afdelingerne tolereret, at der køres med Ten- deren forrest og da altid over den kortest mulige Strækning.

Struer Afdelinger har siden Januar d. A. haft Særtogsanmeldelser med Særtog over Strækningen Struer—Ulfborg—Tim, en Strækning paa ca. 53 km. Paa Grund af at der ingen Drejeskive findes paa denne Strækning, har Personalet maattet køre med Tenderen forrest, og Reglen har været denne, at Per- sonalet paa Trods af Særtogsanmeldelsen har indret- tet deres baglængs Kørsel efter Vindretningen. Men

denne ubehagelige Tjenesteanordning paa den Vest- jyske Længdebane har affødt en Skrivelse til Distrik- tet af 12. Februar d. A. med Forslag om, at Maskinen efter endt Tjeneste paa Arbejdsstedet skulde hen til Ringkøbing og dreje. Ved Behandling af Kørselsfor- delingerne d. 22. April d. A. havde Afdelingen endnu ikke faaet Svar paa Skrivelsen af 12. Februar. Og ved Forhandlingen om Kørselsfordelingen bragtes forskellige af Afdelingens Skrivelser i Erindring. Et Løfte om Behandling af Skrivelserne gav grundet Haab om en snarlig Afgørelse eller Forhandling om de af Afdelingen rejste Sager. Men det gamle Ord, at medens Græsset gror, dør Høsemor, har endnu sin Gyldighed, thi det maa være Distriktets Mening, at denne Sag skal henlægges, uden at der træffes nogen Afgørelse. Men saa let og billig slipper Distriktet ikke, for Afdelingen vil ikke finde sig i, at dens Medlem- mers Helbred skal være udsat for Sygdomme, der skyldes Distriktets Personale-Dispositioner, og som Afdelingen under ingen Form kan godkende. Afde- lingen har i denne Sag nedlagt dette principielle Standpunkt, at der ikke over lange Strækninger an- ordnes Baglængskørsel, og med god Vilje kan Distrik- tet ogsaa gennemføre Afdelingens Forslag.

Paa Grund af den stærke Storm med Saud- og Jordfygning har det ikke været muligt for Personalet at kunne faa Maskinerne ordentlig rengjort. Perso- nalet har gentagne Gange klaget over dette Forhold, uden at det har haft Ændringer til Følge. Det skulde synes at være et rimeligt Krav til Maskinsektionen, at den ved Antagelse af den nødvendige Arbejdskraft i en ekstraordinær Situation kan skabe den Sikker- hed, som Forberedelse og Eftersyn kræver af Per- sonalet. Den tilsynsførende Maskiningeniør kan ikke være uvidende om de Henvendelser, der har været om dette Forhold. Og Afdelingen haaber, at der vil blive sat tilstrækkelig Arbejdskraft ind paa en or- dentlig Rengøring af Maskinerne ved Struer Maskin- depot, saaledes at Personalet paa betryggende Maade kan foretage Eftersyn af deres Maskiner.

Struer i Maj 1938.

*Otto Lørborg.*

## PRISNIVEAUET

De af det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringernes Ind- flydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget er, som tidligere meddelt i Statistiske Efterretninger, fra og med Juli 1933 fortsat saaledes, at man som Grund- lag for disse Beregninger bruger et Husholdningsbud- get, der er opstillet efter de ved en Forbrugsundersø- gelse i 1931 indvundne Oplysninger. Dette Budget danner Grundlaget ogsaa for nedenstaaende Bereg- ninger.

I følgende Tabel anføres Resultatet af de saaledes for April 1938 foretagne Beregninger, idet Tallene for det sidste Aar anføres til Sammenligning. For- holdstallene vedrørende Prisforandringernes Styrke

beregnes siden Januar 1938 med Aaret 1935 som Udgangspunkt (Basisaar).

**Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.**

|                         | 1935<br>gnstl.<br>Kr. | Apr.<br>1937<br>Kr. | Juli<br>1937<br>Kr. | Okt.<br>1937<br>Kr. | Jan.<br>1938<br>Kr. | Apr.<br>1938<br>Kr. |
|-------------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Fødevarer .....         | 1121                  | 1154                | 1169                | 1194                | 1214                | 1227                |
| Klæder, Fodt., Vask     | 458                   | 501                 | 503                 | 507                 | 500                 | 500                 |
| Bolig .....             | 450                   | 474                 | 474                 | 474                 | 484                 | 484                 |
| Brændsel, Belysn. ..    | 164                   | 182                 | 192                 | 195                 | 194                 | 181                 |
| Skatter, Konting. o. l. | 479                   | 488                 | 503                 | 511                 | 512                 | 513                 |
| Andre Udgifter ....     | 756                   | 765                 | 766                 | 771                 | 770                 | 770                 |
| I alt ..                | 3428                  | 3564                | 3607                | 3652                | 3674                | 3675                |

**Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Aaret 1935 gnstl.**

|                         | 1935<br>gnstl. | Apr.<br>1937 | Juli<br>1937 | Okt.<br>1937 | Jan.<br>1938 | Apr.<br>1938 |
|-------------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Fødevarer .....         | 100            | 103          | 104          | 107          | 108          | 109          |
| Klæder, Fodt., Vask     | 100            | 109          | 110          | 111          | 109          | 109          |
| Bolig .....             | 100            | 105          | 105          | 105          | 108          | 108          |
| Brændsel, Belysn. ..    | 100            | 111          | 117          | 119          | 118          | 110          |
| Skatter, Konting. o. l. | 100            | 102          | 105          | 107          | 107          | 107          |
| Andre Udgifter ....     | 100            | 101          | 101          | 102          | 102          | 102          |
| I alt ..                | 100            | 104          | 105          | 107          | 107          | 107          |

Naar Udgiften i Aaret 1935 sættes = 100, var Udgiften efter de i Januar 1938 gældende Priser 107 og efter de nu for April foretagne Beregninger 107.

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1935 anvender Priserne i Juli 1914 som Basis, bliver Pristallet for April udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 184 mod 184 for Januar.

Beregnet paa samme Grundlag, men med Priserne i Aaret 1931 som Basis bliver Pristallet for April 119 mod 119 for Januar.

Pristalsmæssigt er Forholdet nu altsaa det samme som i Januar.

Hvad angaar Priserne paa de enkelte Varer, er der nogle Forskydninger, som imidlertid ophæver hinanden. Inden for Fødevarernes Gruppe er der ikke sket større Priskorskydninger bortset fra nogle af de Varer, hvis Priser er mere eller mindre sæsonbestemt (Æg, friske Æbler).

Pristigninger af nogen Betydning finder man for fersk Svinebøf, Flæsk, Mørbrad, Skinke, ferske Sild, Rødspætter.

Omvendt er der Priskald bl. a. for Rugbrød, Kaffe, Chokolade, tørrede Frugter (særlig Svedsker), og Margarine.

Indenfor Brændselsgruppen er der en ret stærk Prisedgang for Kul og Koks. Fodtøj viser et lille Priskald (udenfor Hovedstaden), dog er Priserne for Reparationer nærmest uforandrede.



**KURSUSARBEJDET KALDER!**

Arbejdernes Oplysningsforbund har nu udsendt sine Kursusplaner for Sommeren 1938.

Der bydes — ligesom tidligere Aar — paa en Række interessante Kursus, som det er værd at lægge Mærke til. Først er der de 4 Fagforeningskursus hver paa 8 Dage. Disse Kursus afholdes i Aar saaledes:

1. Roskilde Højskole 26. Juni—2. Juli.
2. Roskilde Højskole 17.—23. Juli.
3. Esbjerg Arbejderhøjskole 31. Juli—6. August.
4. Esbjerg Arbejderhøjskole 7.—13. August.

Kursusprogrammet er som sædvanlig lagt til Rette med Gruppearbejde og Fællesforedrag; Emnerne i Gruppearbejdet er: Løn- og Arbejdstidsproblemer, Fagbevægelsen og de økonomiske Problemer, Arbejdsretten i Danmark, Organisationsproblemer m. v. — Fællesforedragene behandler i første Række de aktuelle Spørgsmaal som f. Eks.: Samvirksomheden mellem Fagene, Dansk Erhvervsliv og dets Maal, Bekæmpelse af Arbejdsløsheden, Erhvervs sygdomme, Priser og Lønninger, Nordisk-økonomisk Samarbejde m. m.

Det vil fremgaa af disse Bemærkninger, at de 4 Fagforeningskursus tager Tidens vigtige Problemer op til Behandling og derfor har Krav paa Interesse fra alle interesserede Fagforeningsmedlemmers Side. For at sikre sig Plads maa Anmeldelserne indsendes snarest.

Paa Roskilde Højskole afholdes et udvidet Fagforeningskursus i Tiden fra 4.—17. September. Som sidste Aar bliver der ogsaa denne Gang Adgang for Deltagere til 1., 2. og 3. Aars Hold. Undervisningen er her væsentlig af økonomisk Karakter, og Lærerne bliver foruden Højskolens faste Stab en Række kendte Fagforeningsfolk og Socialøkonomer. Anmeldelse til dette Kursus maa ske inden 1. August.

Der vil være Anledning til ogsaa at nævne et Par andre vigtige Foranstaltninger, som A. O. F. har paa sit Sommerprogram for 1938. Paa Esbjerg Arbejderhøjskole er planlagt 2 sociale Kvindekursus, som foregaa i Ugerne 17.—23. Juli og 24.—30. Juli. Her behandles de aktuelle Kvinde-spørgsmaal, som har særlig Interesse indenfor Arbejderbevægelsen. Vi gør opmærksom paa, at der kun er Plads til et begrænset Antal Deltagere; derfor maa Anmeldelserne ikke vente for længe paa sig.

Under Hensyn til Nødvendigheden af at skaffe den bedst mulige Uddannelse for vore Studiekredsledere er der i Aar arrangeret et særligt Studielederkursus, hvis Opgave bliver at give Deltagerne Instruction i nogle af de brændende Spørgsmaal, som kommer til Behandling i vore Studiekredse.

Sluttelig skal ogsaa nævnes, at der afholdes et Skolestævne paa Roskilde Højskole fra 31. Juli—6. August, som har Bud til alle Skoleinteresserede indenfor Arbejderklassen, og et kooperativt Stævne paa Hindsgavl fra 14.—20. August, som bliver Aarets Samlingssted for Arbejderkooperatørerne.

Program for de enkelte Kursus og alle ønskede

Oplysninger sendes beredvilligt, naar blot Henvendelse rettes til Arbejdernes Oplysningsforbund, Nr. Farimagsgade 11, København K.

*Opmærksomheden henledes paa det Cirkulære, vor Organisation udsendte den 12. ds., og hvori er meddelt, at Hovedbestyrelsen paatænker at delegere enkelte af vore Medlemmer til Deltagelse i de foran anførte Kursus Nr. 1 og 3.*

### Et Besøg paa den herlige »Roskilde Højskole«.

Den første Maj havde Oplysningsudvalget for de københavnske Afdelinger arrangeret en Tur til Roskilde Højskole. Ved Ankomsten modtoges Deltagerne af Forstander, cand. polit., *Hj. Gammelgaard* med et »Velkommen«. Man samlede i Skolens smukke Foredragssal, hvis kunstneriske Udsmykning med Freskomalerierne er betagende, særlig Billederne, »Længselen« og »Vandringen mod Lyset«.

Efter Sangen »Snart er Dagen inde« af Andersen Nexø, tilognet Jenle-Festen 5. Juli 1914, holdt Hr. Gammelgaard et interessant og lærerigt Foredrag om Skolens Tilblivelse, Overgang til A. O. F. samt dens Virke og Maal.

Hovedfagene er Samfundslære, Fagforeningskundskab og Statistik, tillige Dansk, Regning, Skrivning, Sang og Gymnastik; men herudover tilstræbes det tillige at skabe en Stab af Personer, som kan modnes til at overtage Stats- og Kommunalforvaltning o. s. v., særlig Højnelse af den almene Mands Livsopfattelse, lære ham uanset smaa eller store Evner, at der er Brug for ham, og at der ligger Muligheder for ham, selv i den mindste Enkelthed, at løfte Blikket opad, thi intet er saa stort og ufatteligt, uden vi har Lov at hige derefter og glæde os derved, selv om man kun synes at ane dets Virke.

Der er, sagde Hr. Gammelgaard videre, hentydet til, at Skolen her var ensrettet, dette er ikke rigtigt; her spørges ikke om nogen bestemt Partiopfattelse, naar Eleverne indskrives, her er Frihed for Loke saavel som for Thor. Vor Opgave bliver da at modne dem til fælles Forstaaelse, ingen Klassepræg, men at samle og besjæle dem for Bevarelsen af Demokratiet og Folkets Frihed; samme politiske Maal havde de gamle Højskoler, vi forsøger om muligt at føre dem videre til det endelige Maal.

I Slutningen af sit Foredrag kom Forstanderen ind paa det æstetiske. Tingene, som er saa store og betagende saavel i Naturen som i Psyke. Efter Sangen af C. Hostrup »Det, som lysner over Vangen«, tilegnet Vallekilde Højskole 10. Oktober 1876, samledes Deltagerne i Spisesalen om et smukt dækket Kaffebord, og her var det, som Vært og Gæster smeltede mere sammen. Spørgsmaal paa Spørgsmaal blev fremsat, og Hr. Gammelgaard besvarede dem med en Grundighed, der ikke lod noget tilbage at ønske; men Tiden løber hastig, og der maatte brydes af, der var endnu meget at bese, og efter Sangen af Grundtvig »Er Lyset for de Lærde blot«, tilegnet Dansk Samfund 28. Maj 1839, begyndte man Vandringen gennem Skolens Elevvæ-

relser, Dagligstue og Biblioteket, fra 2. Sal kommer man ud paa en stor Altan, her har man en herlig Udsigt over Fjorden og Landskabet mod Nord og Vest, over Skolens røde Tage hæver sig dens Vartegn: Odins to Ravne: »Hugin« og »Munin« — Tanken og Mindet —, og som de bragte Bud til og fra Odin, saaledes skal Skolens Aand gennem Eleverne bringe Bud ud over Landet til fælles bedste for alle.

Derefter gik Turen til Haven, Marken og Parken og endelig til Badestranden. Til Skolen hører 14 Td. Land; Halvdelen er Agerbrug, og den anden Halvdel er Park og Have, ca.  $\frac{1}{3}$  af Husholdningens Forbrug af Frugt og Grøntsager, og ca.  $\frac{2}{3}$  af Forbruget af Mælk, Æg og Flæsk er egen Avl. Plantagen leverer næsten alt Gavntre. Altsaa ogsaa et moderne Husmandsbrug foruden Højskole.

Til Slut bør dog nævnes, at Badestranden, der er smukt anlagt med Terrasser og Beplantning, er Elevernes eget Arbejde.

Besøget var Afslutning paa Vinterens Oplysningsarbejde, som er paabegyndt i Tilslutning til A. O. F., maaske er Arbejdet i nogen Grad endnu famlende, men ihukommende C. Plougs smukke Sang »Aarene skrider«, tilegnet »Nordisk Højtid« i Studenterforeningen, hvori forekommer følgende Vers:

Men var det Sandhed, som vi stræbte efter,  
 staar den ved Magt,  
 og ej forgæves af vor Ungdoms Kræfter  
 Ofret er bragt,  
 var vi end faa, og stod vi end alene,  
 var det vi vandt og virked ikkun smaat,  
 har vi haaret Stene  
 dog til dens Slot,

sætter vi vort uforbederlige optimistiske Haab til Fremtiden.

*P. Sessing.*

### DE ELEKTRISKE LOKOMOTIVER I SVERIGE

De svenske Statsbaner paatænker at anskaffe sig større elektriske Lokomotiver, der kan fremføre Togene med større Hastighed end den nuværende og derfor maa have en større Kapacitet. Generaldirektør *Dahlbeck* forudser, at de nuværende elektriske Lokomotiver inden ret lang Tid ikke vil kunne modsvare de Krav, der vil blive stillet til dem og mener, at de allerede med den nuværende Kørehastighed og Togvægt maa anses for at være for svage.

Naar Elektrificeringen af Strækningen Långsele-Boden bliver til Virkelighed, er en Udvidelse af den elektriske Lokomotivpark nødvendig, og Administrationen mener det derfor rigtigst at benytte denne Lejlighed til at anskaffe



de kraftigere elektriske Lokomotiver, som allerede de nuværende Forhold kræver.

For at klarlægge de Ting, som staar i Forbindelse med Anskaffelsen af den paatænkte kraftigere Lokomotivtype, har Jernbanestyrelsen nedsat en Kommission, der bestaar af Bureauchef J. Øfverholm (Formand), Bureauchef E. Rendahl, Overinspektør H. Bager og Bureauingeniør J. Ottosen. Sektionsingeniør T. Thelander skal være Kommissionens Sekretær.

Det nye Lokomotiv, der i Henhold til det til Kommissionen givne Direktiv bør have et Maksimaltryk paa 17 Tons, skal udføres saaledes, at det lader sig gøre at fremføre Hurtigtogene saavel paa Strækningen Långsele—Boden med en Maksimalhastighed paa 90 km i Timen, som paa de sydligere Strækninger med en Maksimalhastighed paa 120—125 km i Timen. Maksimaltogvægten uden rejsende og Gods skal fikseres til 480 Tons for Långsele og iøvrigt 600 Tons.

Kommissionen skal træde i Forbindelse med Ekspertter paa Fagomraadet i Sverige, Svejts og Tyskland og ligeledes med Jernbanestyrelserne i disse Lande, for at skaffe sig Kendskab til de forskellige Lokomotivtypers Forhold i Tjenesten, Reparationsomkostninger, Virkninger paa Sporet m. v. Endvidere skal man underhandle med svenske og udenlandske Lokomotivleverandører.

Kommissionen skal under Arbejdets Gang samraade med det banktekniske Bureau og Værkstedsafdelingerne samt med andre Tjenestemænd og Tjenestesteder, fra hvilke Oplysninger af Betydning for Sagens Behandling vil være at faa.

Kommissionen har faaet Paabud om saavidt muligt før 1. August 1938 at afgive Betænkning for Udførelsen af denne nye Lokomotivtype. Forslaget skal være udarbejdet saaledes, at man paa Grundlag heraf kan indhente Tilbud.

## AMERIKANSK HALV-STRØMLINIEBEKLÆDT DAMPLOKOMOTIV

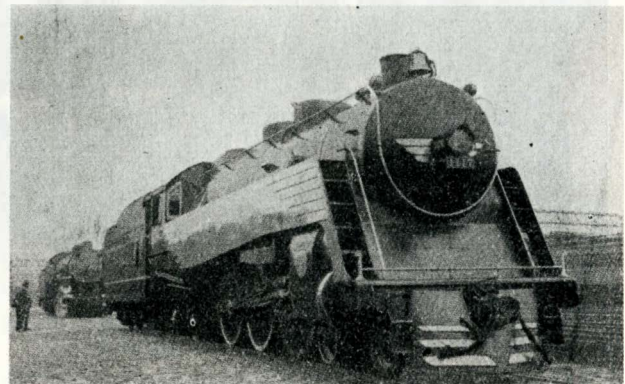
Efter *The Locomotive* ved F. Spoer.

Delaware, Lackawana and Western Railroad har indsat sit første halv-strømliniebeklædte Lokomotiv i Driften, hvilket repræsenterer en ny Afvigelse fra det sædvanlige Strømlinieskrud. Det er et ombygget 2-cylindret 2 C 1-Lokomotiv, der har faaet partiel Strømliniebeklædning, anbragt paa de mest virknings-

fulde Steder og af en Form, som borteliminerer Luftmodstanden. Lokomotivets Konturer er bibeholdt i stor Udstrækning undtagen i Røgkammerets, Skorstenens og Domens Form. Fodpladen ved Keddens Sider ligger meget højt og strækker sig fra Førerhuset til Røgkammerets forreste Kant, hvor den afsluttes af en Trappe, som fører ned paa Bufferplanken. Beklædningen nedad Siderne er blankpoleret rustfrit Staal, som hænger ned imod Cylindrene, og sænker sig dybere ned hen imod Førerhuset, hvor den rager 1230 mm ned fra Fodpladen. Ved Førerhuset afsluttes Sidebeklædningen i Vingeform for at give Strømlinieeffekt ligesom de vingeformede Striber paa Røgkammeret og paa Beklædningen under Bufferplanken. Røgkammerets Forvæg og Dør samt Førerhuset er tilspidset fremefter. Vinduesrammerne og de 300 mm brede Samlerbaand omkring Rundkedlen er af blankt rustfrit Staal for at virke dekorativt. Paa Fyrpladsen er Armaturet, Regulatorsving, Styring m. m. forkromet.

Lokomotivets karakteristiske Maal er:

|                               |                    |
|-------------------------------|--------------------|
| Cylinderdiameter .....        | 630 mm             |
| Slaglængde .....              | 710 mm             |
| Drivhjulsdiameter .....       | 1910 mm            |
| Adhæsionsvægt .....           | 84 t               |
| Trækkekraft .....             | 19500 kg           |
| Risteflade .....              | 6,8 m <sup>2</sup> |
| Damptryk .....                | 16 at              |
| Tenderens Kulbeholdning ..... | 14 t               |
| » Vandbeholdning .....        | 45 t               |



Amerikansk halv-strømlinieklædt Damplokomotiv.

I Lokomotivets dekorative Arrangement indgaar Strømlinierne af rustfrit Staal paa Tenderen.

Dette Lokomotiv fremfører Luksustoget »The Merchants Express« (Grosserertog) mellem Elmira og New York. Det er et nyt Tog, som løber paa Hverdage og forbinder Elmira, Binghampton, Scranton og New York, en Distance paa 397 km til Dels igennem Bjergland. Køretiden er 5 Tim. 40 Min. inkluderet 13 Standsninger.

STATSBANEPERSONALETS PRIV. GENSIDIGE HJÆLPEKASSE

(Vejlekassen).

Torsdag den 28. April afholdt Hjælpekassen sit aarlige Repræsentantskabsmøde i København.

Den fungerende Formand, Hovedkasserer R. Kantsø, aflagde Beretning for Virksomheden i Aaret 1937. Af denne fremgik det bl. a., at der i afvigte Aar var udbetalt 154 215 Kr. i Anledning af 251 Dødsfald.

Kassen havde 1. Januar i Aar ca. 13 500 Medlemmer, hvoraf de 961 var kontingentfri.

Aarets Formuefremgang havde været 88 535,09 Kr., og Kassens samlede Formue er 1 975 942,70 Kr.

Siden Kassens Stiftelse er der i Anledning af 8 684 Dødsfald udbetalt 3 677 415 Kr.

Den fungerende Forretningsfører, Trafikkontrolør L. M. Poulsen, gennemgik Regnskabet.

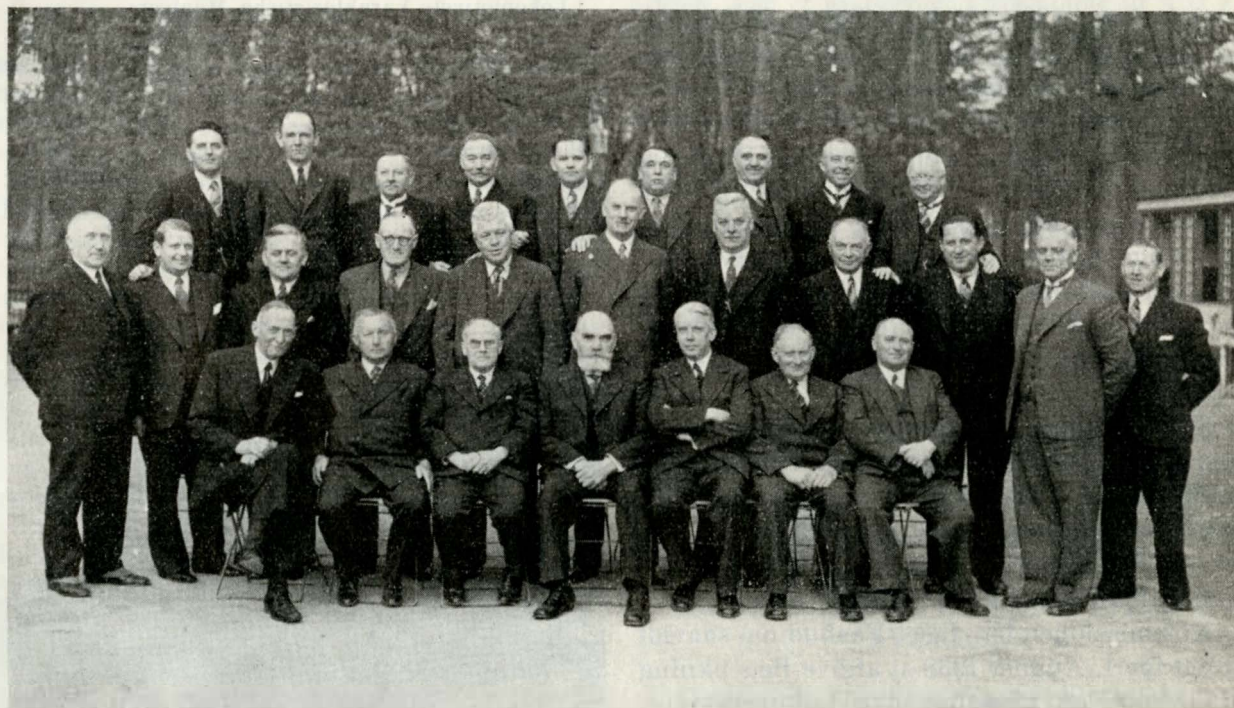
Beretning og Regnskab godkendtes enstemmigt.

Til Styrelse valgtes enstemmigt R. Kantsø, Stationsforstander D. O. Høgsgaard og L. M. Poulsen, henholdsvis som Formand, Næstformand og Forretningsfører.

Til Revisorer valgtes Kontorchef R. Hansen, Generaldirektoratet, og Pakhusformand L. C. Jensen, Aarhus.

Til Revisorsuppleanter valgtes Overportør Meldgaard-Kristensen, København, og Haandværker O. D. Johansen, Nyborg.

Dette Repræsentantskabsmøde har en vis historisk Betydning, det er jo det første ordinære Repræsentantskabsmøde efter Hjælpekassens Reorganisering. Dagens Betydningsfuldhed manifesteredes ved, at Mødets Deltagere blev fotograferede. Billedet viser os baade det tidligere og det nye Repræsentantskab. Medlemmerne af det førstnævnte siddende i forreste Række.



*Deltagerne i Repræsentantskabsmødet den 28. April 1938.*

(Navnene er anført fra venstre til højre.)

**BAGESTE RÆKKE:** Remisearbejder B. Berg, Struer — Motorfører P. Jensen, Østerport — pens. Banearbejder N. C. Madsen — Pakhusformand L. C. Jensen, Aarhus — Overportør Meldgaard-Kristensen, Københavns Godsbgd. — Overportør P. H. Petersen, Esbjerg — Jernbanepakmester N. J. Olsen, Fredericia — Skibsmaskinmester J. P. Hansen, Korsør — Stationsforstander D. O. Høgsgaard, Nørreport.

**MELLEMLIGE RÆKKE:** Lokomotivfører Sophus Jensen, Fredericia — Overassistent Carl Andersen, 2. Dist. — Haandværker O. D. Johansen, Nyborg Værkst. — Banearbejder Th. E. Frederiksen, Herning — Maskinpasser A. Eriksen, Langaa — Stationsforstander Bune, Trustrup — Overmatros C. F. W. Poulsen, Korsør — pens. Togfører N. P. Christensen — Trafikassistent P. Højbjerg Petersen, Herning — Togbetjent H. Christiansen, Korsør — Banearbejder H. V. Johansen, Valby.

**FORRESTE RÆKKE:** Overbanemester Bruun Kornerup, Struer — Haandværker J. P. Christensen, Aarhus Cværkst. — Trafikkontrolør L. M. Poulsen, 1. Distr. — Borgmester H. P. Christensen, Aarhus — Kontorchef R. Hansen, Generaldirektoratet — Haandværker Johs. Christiansen, Kbhavns Cværkst. — Hovedkasserer R. Kantsø, København.

**Regnskab for Aaret 1937.**

*Vindings- og Tabs-Konto for Aaret 1937.*

| I n d t æ g t.  | Kr. Ø.             |
|---|--------------------|
| Indbetalt i maanedlige Bidrag .....                       | 152 904. 00        |
| Indskud af nye Medlemmer (200) .....                      | 105. 00            |
| Renter .....  | 96 895. 23         |
| Kursvinding i Henhold til Forsikringsloven                | 4 454. 80          |
| Overført fra Overskudsfond til Bonusud-<br>betaling ..... | 28 215. 00         |
|   | <u>282 574. 03</u> |

| U d g i f t.   | Kr. Ø.             |
|--|--------------------|
| 39 Dødsfald à 635 Kr. ....   | 24 765. 00         |
| 93 » à 620 » .....   | 57 660. 00         |
| 77 » à 605 » .....   | 46 585. 00         |
| 34 » à 590 » .....   | 20 060. 00         |
| 7 » à 575 » .....  | 4 025. 00          |
| 2 » à 560 » .....  | 1 120. 00          |
| 252 Dødsfald à 500 Kr. =<br>126 000 Kr. + Bonus<br>28 215 Kr. .... | 154 215. 00        |
| Aktuar .....   | 1 000. 00          |
| Revisorer .....  | 800. 00            |
|  | 1 800. 00          |
| Afgift til Forsikringsraadet .....                                 | 322. 71            |
| Depot- og Giroafgift .....   | 1 172. 44          |
| Mæglerkurtag .....   | 90. 61             |
|  | 1 263. 05          |
| Kontorhold $\frac{1}{24}$ af 159 204,00<br>Kr.*) .....             | 6 371. 00          |
| Bogholderkontoret, Afkonfere-<br>ring af de 75-aarige .....        | 194. 70            |
|  | 6 565. 70          |
| Bestyrelses- og Repræsentantskabsmøder                             | 1 657. 48          |
| Henlæggelse til Forsikringsfond (Præmie-<br>reserve) .....         | 30 673. 00         |
| Aarets Overskud .....  | 86 077. 09         |
|  | <u>282 574. 03</u> |

*Balance pr. 31. December 1937.*

| A k t i v e r.   | Kr. Ø.                                |
|--|---------------------------------------|
| Statsobligationer optagne til Kurs i H. t.   |                                       |
| Forsikringsloven .....   | 775 088. 00                           |
| Andre Obligationer .....   | 1 153 674. 22                         |
| (Ialt paalydende 2 205 600,00 Kr.)   |                                       |
| Samtlige ovennævnte Værdipapirer er<br>forsynet med Baandlæggelsespaategning,<br>hvorved de gælder som Dækning for<br>Hjælpekassens Forsikringsfond i Hen-<br>hold til Forsikringsloven. |                                       |
|  | <u>At overføre .... 1 928 762. 22</u> |

\*) Fra 1. Januar 1937 er det hidtil opkrævede Kontorholdsbidrag paa 50 Øre pr. Medlem bortfaldet, og Udgifterne til Opkrævning, Lønning, Porto, Tryksager m. v. afholdt med  $\frac{1}{24}$  af det opkrævede Medlemsbidrag.

Overført .... 1 928 762. 22

**Kassebeholdning:**

|  |                      |
|--|----------------------|
| Bankbog Nr. 5442 Landmandsbankens<br>Erbg.-Afdeling .....  | 22 952. 08           |
| Bankbog Nr. 6656 Privatbankens Eng-<br>have-Afdeling ..... | 18 168. 99           |
| Postgiro Nr. 324 .....                                     | 5 724. 18            |
| Kontant hos Forretningsføreren .....                       | 335. 23              |
|  | <u>1 975 942. 70</u> |

P a s s i v e r : Kr. Ø.

**Forsikringsfond (Præmie-**

|                            |               |
|----------------------------|---------------|
| reserve):                  | Kr. Ø.        |
| Beholdning fra forrige Aar | 1 650 864. 00 |
| Forlods henlagt .....      | 30 673. 00    |
|                            | 1 681 537. 00 |

**Sikkerhedsfond:**

|                                |            |
|--------------------------------|------------|
| Overført fra forrige Aar ..... | 83 778. 00 |
|--------------------------------|------------|

**Overskudsfond:** Kr. Ø.

|                                   |                      |
|-----------------------------------|----------------------|
| Beholdning fra<br>forrige Aar ... | 152 765. 61          |
| Udbetalt Bonus i<br>1937 .....    | 28 215. 00           |
|                                   | 124 550. 61          |
| Henlagt Aarets Overskud ..        | 86 077. 09           |
|                                   | 210 627. 70          |
|                                   | <u>1 975 942. 70</u> |

København, den 26. Februar 1938.

*L. M. Poulsen. fg.*

Regnskabet er revideret af os og befundet rigtigt i Henhold til de os forelagte Bøger og andre Bevisligheder.

Vi har overbevist os om, at Aktiverne 1 975 942 Kr. 70 Øre rigtig forefandtes.

*R. Hansen. H. P. Christensen.*

**Endnu en ny Jernbanebro?**

Spørgsmaalet om Bygning af en Jernbane- og Vejbro mellem Glyngøre og Nykøbing M. har tidligere været fremme til Debat, men der var dengang ikke nogen videre Stemning for Sagen.

Den Kendsgerning, at der nu er tilvejebragt en glimrende Forbindelse mellem Vestjylland og Thy, har imidlertid atter bragt Spørgsmaalet om en Bro over Sallingsund frem til Diskussion. Viborg Amtsraad har paa et for nylig afholdt Møde drøftet Sagen paany. Der blev ganske vist ikke taget nogen Beslutning om Bygning af en Bro, men der fremsattes i hvert Fald anbefalende Udtalelser. Sagens Behandling vil blive fortsat.

**Indskrænkninger i Motordriften.**

Denne lille Notits Overskrift kunde lyde som et Paradoks; vi har jo i de senere Aar kun hørt Tale om Udvidelser af Motordriften. Ikke desto mindre er det rigtigt, at der forestaar en Indskrænkning i Motortrafikken.

Statsbanerne har i en Række Aar haft en særlig Rute: Aarhus Ø.—Risskov, som trafikeredes af nogle af de gamle Benzinmotorvogne. Tilslutningen har imidlertid været meget lille, og det er nu besluttet at nedlægge denne særlige Kørsel til Risskov fra og med den 20. September i Aar.

Det var paa denne Strækning, at de første Forsøg med Motortog ved Statsbanerne blev foretaget i 1924.

### KNUDSHOVED FERIEHJEM

Statsbanernes Feriehjem paa Knudshoved aabner sine Døre for Statsbanepersonalet med Hustruer og Børn den 5. Juni.

Som i tidligere Aar er Driften af Feriehjemmet overdraget til Banegaardsrestauratør Malling Mikkelsen, og Feriehjemmets Drift vil saaledes blive ført videre i det hævdvundne Spor.

Betalingen for Pension paa Knudshoved er 3 Kr. 50 Øre daglig pro persona; for Børn paa indtil 12 Aar er Betalingen dog kun 2 Kr. 25 Øre daglig pr. Barn. Uden for Skoleferien nedsættes Betalingen i Dagene fra den 5. til den 18. Juni inkl. og fra den 7. til den 21. August inkl. til henholdsvis 3 Kr. 25 Øre og 2 Kr.

Anmodning om Ophold paa Knudshoved rettes direkte til Generaldirektoratet.



### TAKSIGELSER

Vi takker hjerteligst for al venlig Deltagelse ved min Mands, ps. Lokomotivfører Carl Niensens Død og Begravelse.

*Anna Nielsen og Bornene,  
Aarhus.*

Til Lokomotivførerne i 1. Distrikt.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min Hustrus Begravelse.

Paa Familiens og egne Vegne  
*C. M. Bigum,  
pens. Lokomotivfører.*



*Nyt tysk Lyntog.*

Ved de tyske Rigsbaner er der i den sidste Tid foretaget Prøvekørsler med et nyt Lyntog, som har faaet Navnet »den flyvende Sølvfisk«.

Toget, som er af Aluminium, saa det virkelig ligner en Sølvfisk, har Plads til 100 Passagerer, det vejer 125 Tons.

Under Prøvekørslerne er der opnaaet en Hastighed paa 195 km i Timen.



*Min. Udnævnelse efter Ans. if. Opslag fra 15.—5.—38:*

Motorfører I til Lokomotivfører (L):  
B. A. Hansen, Helgoland, i Helgoland.  
V. Jensen, Aarhus H., i Aarhus H.  
F. G. Brund, Randers, i Aarhus H.

Motorfører II til Motorfører I:  
E. M. N. Marcussen, Struer, i Struer.  
S. K. M. Hansen, Odense, i Sønderborg.  
A. C. Nielsen, Odense, i Sønderborg.  
C. Olesen, Aarhus H. (L), i Struer.  
P. C. Kristensen, Aarhus H. (L), i Struer.  
N. J. Rasmussen, Odense, i Struer.  
K. B. H. Lorentzen, Aarhus H. (L), i Struer.  
P. H. Würtz, Aarhus H. (L), i Struer.  
A. Hansen, Viborg, i Randers.  
J. V. Jensen, Aarhus H. (L), i Randers.  
C. Rasmussen, Aarhus H. (L), i Randers.  
J. K. Nielsen, Aarhus H. (L), i Randers.  
A. L. Hansen, Aarhus H. (L), i Randers.  
A. R. Sprogø, Struer, i Struer.

Lokomotivfyrbøder til Motorfører I:  
V. J. S. Hechmann, Slagelse, i Tønder.  
A. V. Andersen, Gedser, i Struer.  
H. E. Mortensen, Struer, i Randers.  
C. S. Rasmussen, Fredericia, i Tønder.

Lokomotivfyrbøder til Motorfører II:  
S. C. N. Edelvold, Fredericia, i Odense.  
V. E. T. Sørensen, Enghave, i Odense.  
J. K. P. Jensen, Kbhvn. Gb., i Aarhus H. (L).  
C. J. Larsen, Kbhvn. Gb., i Aarhus H. (L).  
J. K. Jensen, Kalundborg, i Aarhus H. (L).  
N. V. Sørensen, Langaa, i Aarhus H. (L).  
K. V. Sørensen, Aalborg, i Aarhus H. (L).  
J. K. Bentzen, Brande, i Aarhus H. (L).  
N. S. Lindholm, Aalborg, i Aarhus H. (L).  
A. H. Petersen, Kbhvn. Gb., i Odense.  
C. O. Nielsen, Kk., i Odense.  
A. A. Møller, Viborg, i Viborg.

*Forflyttelse efter Ans. if. Opslag fra 15.—5.—38:*

Lokomotivfører  
J. P. S. J. Schultz, Korsør, til Aarhus H. (L).

Motorførerne I:  
J. C. Jensen, Randers, til Aarhus H.  
V. A. B. Loft, Randers, til Aarhus H.  
S. J. P. Herbst, Randers, til Aarhus H.  
A. J. Nielsen, Fredericia, til Aarhus H.  
A. Pedersen, Randers, til Aarhus H.  
O. G. G. Schou, Randers, til Aarhus H.  
V. N. Bundgaard, Randers, til Aarhus H.  
N. Christiansen, Fredericia, til Struer.  
K. E. Hansen, Næstved, til Randers.  
A. Knudsen, Tønder, til Struer.  
P. M. Hansen, Tønder, til Sønderborg H.

Motorfører II:  
G. L. J. Bagger, Viborg, til Aarhus H. (L).  
Lokomotivfyrbødere:  
J. Johansen, Esbjerg, e. Ans. til Skanderborg.  
F. N. Hansen, Thisted, e. Ans. til Skanderborg (beordret Forflyttelse).

Overgang af Helbredshensyn til anden Stilling  
fra 1.—5.—38:

Lokomotivfyrbøder K. G. L. Larsen, Nyborg, til Haandværker, Nyborg Mdt.

**Dødsfald:**

Lokomotivfører P. O. J. Nielsen, Aarhus H., den 1.—5.—38.  
Lokomotivfører (Depotforstander) Hans P. Hansen, Hillerød, den 2.—5.—38.

**Dødsfald blandt Pensionister:**

pens. Lokomotivfører S. C. M. Nielsen, Aarhus H., den 28.—4.—38.

*Rettelse til  
Adressefortegnelsen*

**Lokomotivførerafdelingerne:**

Hillerød Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse er: C. G. H. M. Sørensen, Margrethevej 20, Hillerød.  
Sønderborg Afd.: Formandens Adresse rettes til: Kongevej 13, 1.

**Lokomotivfyrbøderafdelingerne:**

Afd. 6: Formandens Adresse rettes til: Vestbanevej 15, Valby.

Hobro Underafdeling: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: M. K. Thomsen, Hodalsvej.

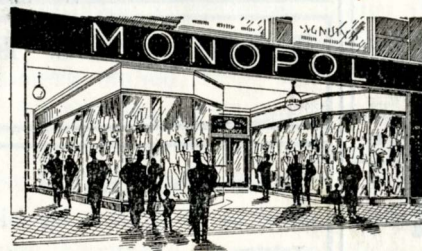
**Helsingør**

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

**Kul  
Kokes  
Brænde  
Briketter**

**Blomster og Kranse**

E. Jacobsen  
Mdl. af E. B.  
Tlf. 29 Helsingør



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

Støt dansk Industri!

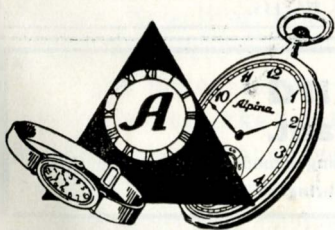
**Aalborg**

**J. J. Nielsen - Danmarksgade 54**

Største Lager i Telefon: 1844  
**fjæst og solidt Fodtøj** Absolut bedste Udførelse

**M. J. Madsen**

Uretablisement  
Bispensgade 1  
Tlf. 992. Tlf. 992.  
Kompagnihuset  
Aalborg.  
(Forretningen grundlagt 1892).



**Alpiña**  
Schweitzer-Præcisionsuhre

**La France**

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

RESERVERET

**Tjenestemanden**

køber hos

Skræderi og  
Lingeri



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

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

**Steentoft — Skotøj**

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**  
Telefon 346 NYBORG Telefon 346

**CAFE FÆRGEGAARDEN**

Godt Madsted. — Billige Priser.  
TELEFON 582.

**NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S**

**Kaffe er bedst!**  
Forlang den hos Deres Købmand.



**RICHARD LEHN**  
I. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

**Blumensaadts**  
Sæber.  
Altid Kvalitetsvarer!

**Nyborg Herregaardsmejeri.**

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

**Jydske Strikkeriers Udsalg.**  
Indeh. H. Prehn.  
Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.  
Alt i Trikotage.

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

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

**G. Knackstredt**

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur.  
Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,  
derfor billigste Priser.

**FORLANG KAFFE**

fra M. BRUUN's Kaffelisteri.  
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

**DREYSEN & NELLEMANN**

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

Tlf. 60 Forlang Tilbud! Tlf. 60

**Murer - Jernbeton - Reparationsarbejde**  
Lars Jensen & Aagaard - Murermestre

**LIGKISTER**

Ligsenge, Ligtøj og Kranse  
anbefales

**Egne Ligvogne**

Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besøges

P. JAKOBSEN

ved Slottet Telefon 171

Transport med Lighil busses overalt i Danmark.

**Husk!**  
**Søren Jensen's**

Oste- og Fødevarer-  
forretning.

**HUSK**  
**G. Christensen**  
Østervoldgade 65, Telefon 238.  
Aut. Vand- og Gasmester samt  
statsaut. Elektroinstallatør

**E. Amtofts Kiosk**

Telefon 778

anbefaler sig med alt i Festelegamer,  
Cigarer, Tobakker, Chokolader, Dag-  
og Ugeblade

**Axel Nielsen**  
Malermester  
Christianslundsvej 54  
Tlf. 135.

**NYBORG KULIMPORT**  
& Nyborg Cichorielørreri <sup>1/2</sup>

Telefon 15 og 23

**Christianslund**  
Hotel og Restaurant.

Centralvarme. Foreninger modtages. Moderate Priser.  
(Madkurve kan medbringes)

**WERNER HANSEN**

URMAGER & GULDSMED  
MELLEMGÅDE 11 — TLF. 530 — NYBORG

Reserveret

**Hotel Royal**

Koncert & Solistopræden  
Otto Trasbo

Godtfred Petersens

**Købmandshandel,**

Strandvejen,  
bringes i Erindring.

**Odense**

**Isenkram • Glas • Porcelain**

**Chr. J. Hey = Odense**

Telefon 539-2312 — — Vestergade 5

**Nyborg Statsbane- og Autofærge-Restaurat.**  
Delikat Smørrebød. Smaa varme Retter à 75 Øre.  
Middag 2 Retter à 1,50 Kr.

E. Malling Mikkelsen.