



Nº 8

20. April 1938

38. Aargang

## NATTJENESTEN

Med visse Mellemrum fremkommer der her i Bladet Artikler, hvor snart een saa en anden Kollega beklager sig over den anstrengende Nattjeneste og mener, at der fra Administrationens Side ikke tages fornødent Hensyn til disse Tjenesters særlig opslidende Karakter.

For den uindviede kunde det synes noget besynderligt, at netop Lokomotivmændene saaledes til Stadighed beklager sig over Nattjenestens særlige Strengthed. Men som vi i det følgende skal paavise, er dette Emne langt fra noget nyt; det er, som kortelig omtalt i sidste Nummer af Bladet, rejst af Organisationen for ca. 25 Aar siden, og det skal indrømmes, at Statsbanernes Administration ogsaa tidligere har været indforstaaet med, at Lokomotivpersonalets Nattjeneste var af saa anstrengende Karakter, at der maatte fastsættes særlige Bestemmelser herom.

Organisationen rejste i Efteraaret 1913 Krav om Fastsættelse af Tjenestetidsregler for Lokomotivpersonalet. Paa Grund af Verdenskrigens Udbrud hengik der nogen Tid, inden der kom Gang i Sagen, men den 15. Oktober 1915 forelaa der et af Maskindirektøren udarbejdet Forslag til Tjenestetidsregler for det i Lokomotivtjenesten beskæftigede Personale. Den normale maanedlige Tjenestetid var i Forslaget ansat til 240 Timer og den maksimale til 250 Timer. I Forslaget fandtes bl. a. ogsaa en Bestemmelse om Nattjenesten; nemlig, at ved Tjeneste paa Lokomotiver uden for Maskinafdelingens Sporomraade regnedes i Nattimerne hver Times Tjeneste =  $1\frac{1}{2}$  Times Tjenestetid.

Dette Forslag blev henvist til Behandling i en mindre Kommission, hvori saavel Administrationen som Organisationen var repræsenteret. Betænkning blev afgivet den 29. Februar 1916.

Det lykkedes ikke at opnaa Enighed om Nattjenestens Beregning. Administrationens Repræsentanter vilde kun gaa med til en særlig Beregning for det rangerende Lokomotivpersonale, men ikke for den Del af Personalet, som beskæftigedes ved Togfremførelsestjenesten. Motivering herfor var, at det maanedlige Tjenestetimetallet nu foresloges lavere end i det oprindelige Udkast.

Administrationens Repræsentanter i denne Tjenestetidskommission — daværende Maskinbestyrer *Schmidt* og nuværende Maskinbestyrer *Sørensen* — udtalte sig m. H. t. Nattjenestens særlige Beregning i tjenestetidsmæssig Henseende bl. a. saaledes:

At Nattjeneste er mere anstrengende end Dagtjeneste maa anerkendes, men da det af Personalet fremsatte Krav ved nærmere Undersøgelse af Køretiderne for de Tog, der nu findes i Koreplanerne, i Virkeligheden kun vil medføre, at der til Fremførelsen af nogle ganske enkelte Tog, der nu fremføres af 1 Sæt Personale, skal anvendes 2 Sæt for at fremføre Togene over samme Strækning, tjener Foranstaltningen i det store og hele ikke saa meget til at dække Personalet mod lange Nattjenester, som til hurtigere at bringe det vir-

kelige Antal Tjenestetimer pr. Maaned op mod den Grænse, hvorefter der skal ydes en særlig Godtgørelse pr. Time.

Saaledes foranlediget maa vi tage Afstand fra, at det af Personalet fremsatte Krav gennemføres for Togtjenestens Vedkommende.

For Rangertjenestens Vedkommende stiller Forholdet sig noget anderledes, idet der ved den Tjeneste, der her i Landet kun udføres ved 1 Mands Besætning paa Maskinen, virkelig kan siges at være berettiget Grund til ved faste Regler at nedsætte Arbejdstidens Længde om Natten.

I det fremsatte Forslag til Regler for Rangertjeneste, har vi da ogsaa optaget en Tillægsberegning med 25 pCt. for Tjeneste paa Lokomotivet i Tiden mellem Kl. 11 Aften og 5 Morgen.

Omend Administrationen saaledes kun for det rangerende Lokomotivpersonales Vedkommende vilde tiltræde en særlig Vurdering af Nattjenesten, saa fremgaar det dog af det citerede, at det erkendtes, at Nattjenesten var mere anstrengende end Dagtjenesten. Men Resultatet blev altsaa, at man allerede i 1916 opnaaede en Ordning, hvorved i hvert Fald en Del af Lokomotivpersonalet fik en gunstigere Beregning af Tjenesten i Nattimerne end den for Dagtjenesten gældende.

Da Verdenskrigen sluttede, var Spørgsmaalet om 8 Timers Arbejdsdagen aktuelt overalt, og da de forannævnte Tjenestetidsregler byggede paa en 9 Timers Arbejdsdag, fremsatte vor Organisation straks Krav om Revision af disse Regler, saa der byggedes paa 8 Timers Dagens Princip. I December 1919 nedsattes en ny Kommission, den afgav sin Betænkning i April 1920, og der foresloges nu en særlig Beregning af Nattjenesten for *hele Lokomotivpersonalet* uanset om det var beskæftiget ved Togkørsel eller ved Rangering; vel at mærke dog kun for den Del af Tjenesten, som udførtes udenfor Maskinafdelingens Sporomraade. Ordningen gik ud paa en vis Procentnedsættelse af Maanedsmaksimalen (208 Timer for Togtjenesten og 195 for Rangertjenesten) dog ikke med mere end 23 Timer for Togtjenestens og 20 Timer for Rangertjenestens Vedkommende, men der kunde altsaa dog være Tale om gen-

nemsnitlig ca. 1 Times Arbejdstidsnedsættelse daglig.

Tjenestetidsregler for Lokomotivpersonalet med den heromhandlede Bestemmelse blev godkendt af daværende Trafikminister *Slebsager*, og de traadte i Kraft i December Maaned 1920, men snart efter — i Februar 1921 — blev der nedsat en Sparekommission (den saakaldte Oversparekommission), og denne Kommissions Flertal fandt det som sin Opgave at generalisere alt uden Hensyntagen til særlige Forhold for visse Tjenester, som f. Eks. Lokomotivtjenesten. Der stilledes som Følge heraf Forslag om, at Lokomotivpersonalet ikke kunde have særlige Tjenestetidsregler; de maatte ind under de almindelige Bestemmelser, som gjaldt for hele Statens øvrige Personale. Det bør tilføjes, at Socialdemokratiets Repræsentanter i Kommissionen samt Organisationsrepræsentanterne ikke tiltraadte Flertallets Synspunkt. Et Mindretal, bestaaende af: *Bødskov, Friis-Skotte, Ch. Petersen, Th. Pedersen, Vedel og Willman*, foreslog, at den hidtidige Bestemmelse om en særlig Vurdering af Nattjenesten blev opretholdt for Lokomotivpersonalets Vedkommende. Mindretallet fremsatte følgende Motivering for sit Standpunkt:

Det maa være udenfor enhver Tvivl, at Lokomotivtjenesten i Nattimerne lige saa vel som Tjenesten paa eenmandsbetjente Rangermaskiner er saa anstrengende og enerverende og i det lange Løb egnet til at nedbryde Helbredet, at det vil være ubilligt at forlænge denne Tjeneste som foreslaaet. Dertil kommer, at man maa paa-regne, at Lokomotivpersonalet vil protestere kraftigt imod en saadan Forringelse af deres fornylig gennemførte Tjenestetidsregler.

Et andet Mindretal, *B. Dahlgaard og P. Møller*, kunde heller ikke tiltræde det nævnte Forslag om at fratage Lokomotivpersonalet den særlige Beregning af Nattjenesten. Det udtaltes, at »det maatte anses for vanskeligt at foretage en betydelig Forringelse af Lokomotivpersonalets Tjenestetidsregler, naar disse Regler netop umiddelbart forinden Sparekommissionens Nedsættelse havde vundet saavel Regeringens som Rigsdagens Billigelse«.

Disse to Mindretals Synspunkter hjalp os

dog ikke. Indstillingen om Forringelsen blev tiltraadt og ført ud i Livet, og dermed var det forbi med den særlige Beregning af Lokomotivpersonalets Nattjeneste. Vi var nu blevet ført ind under de generelle Bestemmelser.

I 1934 var Tjenestetidsreglerne atter til Revision, og som det endnu vil være i frisk Erindring fremsatte Organisationen paany Kravet om en forskelligartet Beregning af Nat — henholdsvis Dagtjenesten, og vi synes i og for sig, at en saadan Ordning vil være i god Analogi med Tjenestetidsreglernes Opbygning. Naar der findes visse Tjenester, der beregnes som  $\frac{1}{3}$  Tjenestetid, andre der beregnes som  $\frac{1}{2}$ , nogle der beregnes som  $\frac{2}{3}$ , og atter andre der beregnes som  $\frac{1}{4}$ , vil der logisk set intet være til Hinder for, at særlig anstrengende Tjeneste regnedes f. Eks. for  $1\frac{1}{2}$ . Men de for Kommissionens Virksomhed afstukne økonomiske Rammer forhindrede en Gennemførelse af vore Ønsker. Man forstod fuldt vel Lokomotivpersonalets Besværing over Nattjenesten, og Kommissionen henstillede i sin Betænkning, at de tjenestetilrettelæggende Myndigheder viste Personalet størst mulig Imødekommenhed paa dette Omraade.

Dette var en kort Konstatering af de faktiske Forhold, og det fremgaar klart heraf, at det her beskrevne Emne ikke blot har været aktuelt for mere end 25 Aar siden, men at der ogsaa paa dette Omraade har været opnaaet gunstigere Forhold end de nugældende.

Naar Lokomotivpersonalet Gang paa Gang fremkommer med Besværing over Nattjenesten, maa man i denne Forbindelse ikke undlade ogsaa at have i Erindring, hvorledes Forholdene under selve Tjenestudførelsen stadig er blevet skærpet. Lokomotivtjenesten, af hvad Art den end er, er nu langt mere effektiv end tidligere. Dagtjenesten beslaglægger sin Mand fuldtud, og da der formentlig ikke kan være Uenighed om, at Tjeneste i Nattimerne er mere anstrengende end om Dagen, er det givet, at denne Del af Tjenesten tynger særlig haardt paa Personalet. Saa haardt, at det vedblivende maa hævdes, at der maa og bør ske en Ændring paa dette Omraade.

I sidste Nummer af Bladet skrev et af vore Hovedbestyrelsesmedlemmer en Artikel om Emnet, og han stillede da det Spørgsmaal: »Hvad mener den danske Lægestand herom«.

Vi ved ganske vist ikke, om den danske

Lægevidenskab har anstillet Undersøgelser og indhøstet Erfaringer vedrørende Nattjenestens særlige anstrengende Karakter, men det er os bekendt, at der i Sverige er anstillet Undersøgelser desangaaende, og at en svensk Videnskabsmand er kommet til det Resultat, at Tjeneste i Nattimerne har en direkte skadelig Indflydelse paa Menneskets Organisme. (Vi bringer en Artikel herom andetsteds i Bladet). Den paagældende Læge har konstateret, at Leveren har en Opsparingsperiode om Natten og en »Arbejdsperiode« om Dagen, og at dette ikke forandrer sig under Hensyn til de forskellige Individuers Arbejdsforhold.

Det kan paa Grundlag heraf altsaa fastslaaes, at Mennesket fra Naturens Haand er skabt til at arbejde om Dagen og hvile om Natten. Men naar noget saadant ikke kan lade sig gennemføre, — og det kan det naturligvis ikke i den Tid vi lever i — saa bør der i hvert Fald gives det Personale, som har stadigt tilbagevendende Natarbejde, Mulighed for paa anden Maade at kunne opbygge det, som legemligt nedbrydes ved Natarbejdets skadelige Indvirken paa Organismen. Dette maa hele Samfundet være interesseret i, og det er at haabe, at vore Autoriteter nu vil faa Øjnene op ogsaa for denne Side af Sagen, saa turde der formentlig næres Haab om Foranstaltninger, som afbøder Virkningerne af Lokomotivtjenestens særlige anstrengende Karakter i Nattimerne.

## BROBYGNINGERNE

De senere Aars livlige Brobyggeri vil i dansk Jernbanehistorie komme til at danne et Afsnit for sig; thi i Løbet af kun ganske faa Aar har Forbindelsesforholdene takket være netop Udførelsen af disse nye Broer, ændret sig saa betydeligt i forbedrende Retning, at det rejsende Publikum maa hilse det med udelte Tilfredshed, særlig dem, der maa foretage Rejser over længere Strækninger og næsten altid tidligere var udsat for at skulle skifte mellem Færger og Tog. Hvor helt anderledes nu, hvor praktisk talt hele vort Jernbanenet gaar ud i et som et sammenhængende Hele, med Storebælt som den eneste Afbrydelse.

Et af disse Brobygningsarbejder, nemlig Oddesundbroen, nærmer sig nu sin Fuldførelse, og ved Køreplansskiftet den 15. Maj vil den

blive taget i Brug. Vi tror gerne, at netop denne Bro vil afhjælpe et længe følt Savn, for det maa tilstaas, at en Rejse under de gamle Forhold fra Struer op over Thybanen til Thisted, godt kunde forekomme som noget af en Tortur, men den nye Bro med samtidig Indførelse af mere hurtiggaaende Tog, vil fuldkommen ændre dette Billede og gøre Rejsen langt mere tiltalende, for Thy er i sig selv et smukt og afveksiende Landskab at køre igennem.

For saa vidt skulde alt ved disse Brobygningensarbejder være saare godt, men ogsaa den Medalje har en Bagside, nemlig den Side, der vender mod Personalet. Ved Lillebæltsbroens og Storstrømsbroens Ibrugtagen fik man en tydelig Fornemmelse af, hvor mange Familier, der fuldstændig fik vendt op og ned paa deres hidtidige Forhold, og kom man disse Familier paa nært Hold, fik man ogsaa Bevis for, hvor dybe Saar, der var slaaet i Anledning af de Forflyttelser, der nødvendigvis maatte foretages. Ikke saa underligt; for mange af disse Mennesker havde levet næsten hele deres Liv det paagældende Sted, faaet anskaffet sig et lille Hus, Børnene anbragt i Skole eller i Stillinger, og ønskede intet hellere end at faa Lov til at forblive netop i denne By.

Ogsaa for mange af de Mennesker, der bliver berørt af Oddebroens Ibrugtagen, vil det betyde en ubehagelig Oplevelse og en fuldstændig Omvæltning i deres hidtidige Liv.

For vort Vedkommende har vi Personale i Odde N., men da dette Sted aldrig har været eftertragtet som Stationeringssted, kunde vi af den Grund tage det med Sindsro, men det er 2 Lokomotivførerpladser, der forsvinder ud af Normativet og dermed forringede Avancesmuligheder.

Thisted derimod har mange af vore Medlemmer været glade ved at opholde sig i, og her maatte Bestræbelserne derfor gaa ud paa at bevare saa mange som muligt, saaledes at dem, der gennem mange Aar har levet deres Liv i Byen og paa mange Omraader maatte siges at være fast knyttet til den, kunde forblive der.

Saa vel Generaldirektoratet som 2. Distrikt har stillet sig meget forstaaende hertil og ydet deres Indsats til at faa det hele til at forløbe paa en saadan Maade, at vi stort set kan sige, at vi har faaet alle berettigede Ønsker opfyldt, og derfor vil vi gerne bringe vor Tak.

Den ny Jernbanebro ved Aalborg bliver jo

Ogsaa færdig i dette Foraar, og da der gennem de senere Aar hos Personalet i Aalborg ligesom har været en vis Ængstelse for, at dette skulde komme til at betyde Personaleindskrænkninger, en Ængstelse der for øvrigt har været fuldt berettiget, kan det kun glæde at konstatere, at noget saadant ikke bliver Tilfældet.

### NATARBEJDETS UHELDIGE INDVIRKEN PAA MENNESKETS ORGANISME

En svensk Videnskabsmand, Dr. E. Forsgren, har ved et indgaaende Studium af Menneskeorganismen konstateret, at Leveren, der er et af Legemets vigtigste Organer, ikke arbejder jævnt og støt Døgnet rundt, saaledes som man hidtil har formodet, men at dens Virksomhed falder i to principielt forskellige »Arbejdsperioder«.

Tidligere mente Videnskaben, at Leverens Funktion blot var at producere Galde og at oplagre Sukker, naar Tilførslen af Sukkerstof i Føden muliggjorde en Oplagring. Doktor Forsgren har imidlertid paavist, at Leveren har adskillige flere Funktioner, men det epokevækkende i hans Resultater er, at Leverens Virksomhed deler sig i Dag- henholdsvis Natfunktioner. En Oplagringsperiode om Natten og en Udsondringsperiode om Dagen. I Oplagringsperioden opsamler Leveren Sukker, Æggehvide-stoffer, Urin, Vand o. a., og den tiltager i denne Periode betydeligt i Størrelse. I Udsondringsperioden produceres der Galde og samtidig afgives til Blodet de Stoffer, som i Oplagringsperioden er opmagasineret eller dannet i Leveren. Overgangen mellem disse to Faser er ikke skarp, men glidende.

Videnskaben har benævnt denne rytmiske Funktion af Leveren ved et helt nyt Ord »Døgnsrytmen«.

En anden svensk Videnskabsmand, Dr. H. Öhman har derefter anstillet videre Undersøgelse med Hensyn til »Døgnsrytmen«s Betydning. Og paa Grundlag af de Resultater, han er kommet til, skulde der være Forhaabninger om, at Befolkningen vil komme til at bedømme baade Natarbejdet og det stadig skiftende Dag- og Natarbejde under en helt anden Synsvinkel end tidligere.

Doktor *Öhmann* oplyser overfor det svenske Jernbaneforbunds Fagblad, at Opdagelsen af denne »Døgnsrytme« stiller en Række medicinske Fænomener i en helt ny Belysning og kaster Klarhed over mange biologiske Gaader.

Den ændrer til en vis Grad den hittige medicinske Opfattelse og bliver en Slags medicinsk Relativitetsteori, idet den trækker Grænser mellem normalt og unormalt, mellem friskt og sundt. Vi kan sige, udtaler Doktoren, at Leveren har en Dagtilværelse og en Nattilværelse. *Af største Interesse er det derfor at konstatere, hvorledes Leverens Rytme forholder sig hos et Menneske, som ikke respekterer den sædvanlige Døgnsinddeling med Arbejde om Dagen og Hvile om Natten, men som paa dette Omraade har en mere eller mindre omvendt Livsførelse.*

Man kunde tro, at Leverens Funktion, med Naturens forunderlige Evne til at tilpasse sig, ogsaa kunde indrette sig efter Individets Livsførelse, saaledes at dens Oplagringsfase for Natarbejderen indtraf om Dagen, naar han hvilede, og at Udsondringen blev forlagt til Natten, hvor han var beskæftiget. Men en saadan Tilpasning finder ikke Sted. Der bliver ganske vist en Udjævning af Dag- og Natfaserne indebærende en uregelbunden disharmonisk Forskydning i Leverrytmen, men ikke en rytmisk regelbunden Omlægning. De foretagne Undersøgelser taler for, at den normale Rytme i det mindste delvis dirigeres af kosmetiske Kræfter. Et Eksempel herpaa har vi i Legemstemperaturen, der udviser karakteristiske Døgnvariationer med et Toppunkt om Formiddagen og en kraftig Sænkning efter Midnat. Denne normale Temperaturvariation paavirkes aldeles ikke af den ydre Livsførelse; ved en Rejse, eksempelvis Jorden rundt, ændrer den sig ganske parallelt med den derved indtrædende Forskydning af Døgnet. *Under min Virksomhed som Læge, fortsætter Dr. Öhman, har jeg i mange Tilfælde hørt Natarbejdere klage over en udpræget øget Slaphed, Søvnløshed og Fornemmelse af at være i daarlig Form.* Disse Besværinger er ophørt, naar Patienten er kommet ind i normalt Milieu, men de har atter indfundet sig, naar Natarbejdet igen har varet en lille Tid. *Situationen har aldeles bestemt peget paa, at de sygelige Symptomer stod i Forbindelse med Arbejdsforholdene, og man har da ogsaa tidligere regnet med, at Mangel af Sol og Dagslys og Vanskelighederne ved,*

særlig i Smaahjem, at faa uforstyrret Søvn om Dagen samt de utilfredsstillende Natmaaltider, bar Skylden.

Det synes nu at være givet, at Natarbejdernes daarlige Velbefindende yderligere har en endnu dybere og væsentligere Aarsag, der paa en intim Maade er bundet til selve Livsprocessen i Legemet.

Spørgsmaalet er herefter, hvilken Indvirken paa et Menneskes Helbred en af Natarbejde fremkaldt Disharmoni af Leverrytmen kan antages at have?

Leverrytmens Paaviser, Dr. *Forsgren*, siger selv herom: Nu er det en Erfaring, at unge psykisk og fysisk kraftige Individuer kan arbejde snart sagt baade Dag og Nat i ret lang Tid uden at tage Skade deraf. Men lige saa sikkert er det, at mindre kraftige Individuer ikke taaler en arytmsk Tilværelse, som for dem umiddelbart fremkalder en fordærlig Disharmoni, og det er ingen Overdrivelse, at den uregelbundne, arytmske Livsførelse er en af de fremherskende Aarsager til den høje Frekvens af nevrose Forstyrrelser, Søvnløshed etc. hos Nutidens Mennesker.

*Der hvor Natarbejde forekommer i nogen større Udstrækning, vil man altsaa kunne regne med en ikke ubetydelig Indvirken paa Folkets Sundhedstilstand,* siger Dr. *Öhman* derefter. Og det har derfor en betydelig Interesse at erfare, i hvilken Udstrækning Nat- eller Skiftearbejde forekommer.

Med Bistand af den svenske Landsorganisation har Dr. *Öhman* derefter foretaget en saadan foreløbig Undersøgelse af Forholdene i Sverige. Der indkom Oplysninger fra forskellige Organisationer: Typografforbundet, Papirarbejderforbundet, Handelsarbejderforbundet, Jernbaneforbundet, Metalarbejderforbundet, Hotel- og Restaurationsarbejderforbundet, Sømændenes Forbund m. fl.

Natarbejdet og Skiftearbejdet viser sig at være særligt fremherskende for de svenske Jernbanemænd, Søfolkene, Hotel- og Restaurationspersonalet, Papirarbejderne og Metalarbejderne.

Om disse rent talmæssige Undersøgelser siger Dr. *Öhman*, at det i et moderne Samfund ikke vil være muligt at undgaa, at mange Mennesker ved Skifte- og Natarbejde tvinges ud i en arytmsk Livsførelse med efterfølgende øget Belastning af Organismen.

Men, siger han videre, Opgaven maa være at kompensere denne Belastning, og han kommer til det Resultat, at den mest virkningsfulde Maade at gøre dette paa vilde være at yde en forlænget Ferie for disse »arytmiske« Arbejdere. Ferien, siger Doktoren, giver nemlig Mulighed for i et vist Tidsrum at føre et harmonisk og normalrytmisk Liv — og den bidrager til at borteliminere den skadelige Indvirken paa Sundhed og Levealder, som fremkaldes af en gennem Arbejdet betinget disharmonisk Livsforelse.

### DE RUSSISKE JERNBANERS UDVIKLING

For kort Tid siden fejrede Sovjetunionen sit 20 Aars Jubilæum under Festligheder, der er karakteristiske for den Tid, vi lever i.

Over det røde Torv i Moskva kom de militære Magtmidler i et Antal og Størrelse, der aldrig tidligere er set.

Revuen havde selvfølgelig en udenrigspolitisk Betydning og kunde nok give Stof til Eftertanke for de fascistiske Stater.

Set fra et militært Synspunkt, synes Jernbanerne at være et svagt Punkt i Sovjetunionens Liv og volder temmelig sikkert Lederne alvorlige Bekymringer; thi i Tilfælde af væbnet Konflikt, vil Jernbanerne være af uvurderlig Betydning i det vældige Omraade, Unionen bestaar af.

Men det er givet, at Jernbanerne har en endnu større Betydning som dagligt Befordringsmiddel, og forhaabentlig vil det lykkes Unionen alene at nøjes med dem til sidstnævnte Brug.

Hvis det ikke er muligt for Jernbanerne allerede paa nuværende Tidspunkt helt at udfylde deres Opgave, maa man ikke overse, i hvilken daarlig Forfatning de blev overtaget og hvilken kæmpemæssig Ydelse, der gennem Aarene er blevet krævet af dem. Nogle Maaneder før Kerenskirevolutionen i Foraaret 1917, havde en Delegation af amerikanske Jernbaingeniører besøgt Rusland, og de udtalte da, at inden et Aar vilde Ruslands sidste køredygtige Lokomotiv køre hen over det sidste farbare Spor. Slet saa galt gik det ikke, men der var megen Sandhed i Ingeniørernes Udtalelser.

Set paa Baggrund heraf, maa de sidste 20 Aars Jernbanevæsen alligevel aftvinge Respekt og kan behandles med en vis Interesse.

Det tidligere Rusland havde ved Verdenskrigens Udbrud et Jernbanenet af 58 500 km's Længde, 18 156 Lokomotiver, 401 600 Jernbanevogne og et Personale paa 700 000 Mand. Paa dette Jernbanenet befordredes i Aarene før Kri-gen gennemsnitlig 132,4 Mill. Tons Fragtgodts og 184,4 Mill. Passagerer.

Ved Februarrevolutionens Udbrud i 1917 var 5 500 Lokomotiver ude af Drift og saa medtaget, at de overhovedet aldrig mere kunde gaa ind i Driften, ligesom 15 pCt. af hele Vognparken var utjenstdygtig.

Revolutionsaarene 1918—21 bragte Jernbanevæsenet i endnu større Forfald, hvad der ikke er saa underligt, naar man betænker, at 50 000 km, eller over 80 pCt. af hele Jernbanenet, laa inde i de Omraader, hvor Krigsoperationerne foregik.

Ved de hvide Troppers Tilbagetog sprængte de Broer og Skinner i Luften og stak det rullende Materiel i Brand, ligesom Telegraf- og Telefonlinierne blev ødelagt.

Den sammenlagte Godstransport for Aarene 1918—20 beløb sig kun til 100 Mill. Tons mod 132 Mill. Tons alene for Aaret 1913. I samme Tidsrum befordredes 83 Mill. Passagerer mod 240 Mill. alene for Aaret 1913, hvilket viser, at 1918—20's Trafik kun var ca.  $\frac{1}{3}$  af Trafikken i 1913.

I denne slette Tilstand befandt Jernbanerne sig, da Arbejderne begyndte deres Opbygningsarbejde, men allerede i 1927 oversteg Befordringsmængden de for 1913 opgivne Tal med 15 pCt., en Præstation man næsten skulde synes var umulig.

Femaarsplanens første Tid var i høj Grad helliget Udviklingen af Transportvæsenet og i 1932, altsaa det 4. Aar efter Femaarsplanens Paabegyndelse, steg Godstransporten til ca. 268 Mill. Tons, eller ca. 2 Gange saa meget som i 1913, men alligevel var det saadan, at Udviklingen af Transportvæsenet ikke havde kunnet følge med det stigende Behov, saaledes at det ikke helt havde kunnet udfylde den Opgave, der var stillet det, og derfor havde skaffet hele Trafikproblemet adskillige Vanskeligheder, der berørte det almindelige Opbygningsarbejdes forskellige Grene.

Nu synes det imidlertid, som om man er

kommet over de værste Vanskeligheder. Indtil 1935 laa Fragtmuligheden kun paa 50—55 000 Vogne pr. Dag, og en uhørt Mængde Gods maatte daglig efterlades paa Stationerne, uden at det kunde blive transporteret, men i selve Aaret 1935 naaede man op paa i Gennemsnit at have 68 000 Vogne pr. Dag til Disposition, og i 1936 naaede man op paa 82 000 Vogne pr. Dag.

I 1937 laa Gennemsnittet paa 95 000 Vogne pr. Dag, og alene paa Jernbanemændenes Dag den 1. August 1937 blev der lastet 120 000 Vogne, hvilket Tal forøvrigt nøjagtig skulde svare til det, der menes at være nødvendigt for at dække Behovet.

Den stigende Befordringsevne har ført med sig en vældig Fremgang i befordret Gods. Sovjets officielle Statistik angiver Tallene for befordret Gods i Millioner Tons til 132,4 i 1913, 156,2 i 1928, 388,5 i 1935, 483,2 i 1936 og 565,0 i 1937.

Jernbanenettets Længde steg fra 76 900 km i Aaret 1928 til 85 080 km den 1. Januar 1937. Desuden blev store Dele af de gamle Strækninger fornyede, ligesom der anlagdes en Del Dobbeltspor. Hovedlinierne blev forsynet med automatiske Bloksignaler, og de stærkest trafikerede Strækninger blev elektrificerede. Ogsaa det rullende Materiel blev væsentlig fornyet, og Lokomotivbestanden forbedredes ved Anskaffelse af Lokomotiver med stor Trækkekraft. Et Kondensatorlokomotiv af hel ny Konstruktion er anskaffet, og dette Lokomotiv er i Stand til at tilbagelægge en Strækning paa 1 000 km uden at indtage Vand. Ved Vognparkens Fornyelse gik man op til en Lastevne paa 50—60 Tons i Stedet for de gamle Vognes Lastevne paa 16—20 Tons. Næsten hele Vognparken er udrustet med automatiske Bremsere, og paa mange Steder er der indført automatisk Kobling, og det er indlysende, at dette i høj Grad forenkler Arbejdet.

Stationsbygningerne er mange Steder ombygget, Værkstederne er moderniserede og der er anskaffet tidssvarende Værktøj og Maskiner. Der er bygget nye Huse til Jernbanemændene, og man har nu faaet indført Enkepensionering, Sanatorieophold og en Videreuddannelse af Personalet. Omkostningerne hertil er anslaaet til et Beløb af 1 Milliard Rubler.

Sovjetunionens specielle Forhold, dets vældige Omraade, som strækker sig over 11 000

km fra Vest til Øst og 4 000 km fra Nord til Syd, gør det umuligt at stabilisere hele Folkesholdningen, uden at man maa have gode Jernbaner. Ligesom England i Følge sin Beliggenhed og sine Besiddelser over hele Verden er den største Somagt, saa maa Sovjet blive et 1. Klasses Jernbaneland.

Den samme Udvikling, som her er skildret for Jernbanernes Vedkommende, gælder ogsaa for Søfarten, og endelig kommer hertil det helt nye Transportmiddel, som Flyvemaskinerne repræsenterer.

Alt i alt en vældig Trafikudvikling.

### PRIVATBANESMAALIGHED

Da det midlertidige Løntillæg for Statens Tjenestemænd blev fastsat, var det kun naturligt, at Privatbanernes Personale betragtede det som en Selvfølge, at de ganske automatisk fik et tilsvarende Løntillæg, men Privatbaneadministrationerne var af en anden Mening, idet de hævdede, at Staten ikke havde givet et forøget Reguleringstillæg, men et midlertidigt Løntillæg, der ikke ændrede Reglerne om Reguleringstillæget.

Personalet maatte derfor rejse Sagen i Privatbanernes Fællesudvalg og benyttede Hillerød-Fredriksværk-Hundested Banen hertil. Ved Afstemningen i Udvalget var der 5 Stemmer for og 5 Stemmer imod at imødekomme Personalets Krav, saaledes at Formanden, Departementschef Hoskjær, maatte afsige Kendelse i Sagen.

Man kan næsten sige, at selvfølgelig fik Personaleorganisationerne Medhold.

I Kendelsen hedder det, at det i Privatbanekommissionen af 1919 var Hensigten at lønne Privatbanernes Tjenestemænd efter samme Regler som ved Statsbanerne, og enten man vil betragte det midlertidige Løntillæg for Statens Tjenestemænd som en Forhøjelse af Reguleringstillæget eller som en ny Lønningsdel, maa det være rimeligt, at Privatbanernes Tjenestemænd faar en tilsvarende Lønforhøjelse. Da det tillige fremgaar saavel af Bemærkningerne til Lovforslaget som af selve Lovens Tekst, at der tilsigtes en Forhøjelse af Reguleringstillæget, findes det rimeligt og naturligt ogsaa at udbetale det til Privatbanetjenestemændene.

Denne Sag er et udmærket Udtryk for, hvad man kunde vente sig, hvis ikke Personalet havde sørget for stærke Organisationer til at varetage deres Interesser.



## FRA MEDLEMSKREDSSEN

## De glemte!

Danmarks Hovedstad og Provinsbyer er i de sidste Aar undergaaet et sandt Omskabelsens Tidsafsnit ved helt revolutionerende at rydde op i de gamle Slunkvarterer og ved et Nybyggeri, hvor alle moderne tekniske Hjælpemidler er taget i Brug.

Udadtil har ogsaa Statsbanerne forstaaet at følge med Udviklingen, med Lyn- og Motortog samt hyper moderne Vognmateriel og Færger er der skabt en Forbedring af Rejselivet i det danske Samfund, som har vakt Anerkendelse og Beundring i alle Kredse af den danske Befolkning.

Lokomotivmændene har helt og fuldt forstaaet de Krav, der stilles til Udviklingen ved at kunne betjene de forskellige Fremførelsesmidler og har saaledes bidraget til en Højnelse af Trafikmidlet i Dag. En god Skoleordning med dygtige Lærerkrafter har skabt en højt udviklet Stab af Lokomotivmænd, som er med til at føre Udviklingen frem. Med stigende Krav til Kundskaber og Betjening af Damp og Motor maa nødvendigvis ogsaa følge Ændringer i Løn- og Arbejdsvilkaar. Generalforsamlingerne giver alle Udtryk for Ønsker om Ændringer i de bestaaende Lønninger, samt at alle Opslagsstillinger bortfalder, og at Bundancienniteten atter kommer til Hæder og Værdighed og bliver det grundlæggende Fundament ved alle Forfremmelser. At der ikke paa den kommende Normeringslov er sket Ændringer i disse Forhold er beklageligt; thi fra mange Sider havde der været begrundet Haab om, at Motorførerstillingen endelig var blevet oprykket som Lokomotivførerstilling, saa der dermed var skabt Ligeberettigelse af Damp og Motor. Tilsyneladende har denne berettigede Oprykning ikke vundet Forstaaelse hos Administrationen, som dog har omnormeret forskellige Stillinger til højere Lønklasser — men hare ikke Lokomotivmændene.

Naar Administrationen udenfor Lønningsloven kan omnormere Stillinger, maa det være af Hensyn til Arbejdets særlige Karakter. Lokomotivmændene blev ved Lønningsloven af 1931 placeret i 4 forskellige Lønningsklasser, men der er siden Lønningsloven sket saa store Forandringer med Hensyn til Arbejdets Karakter — baade med Krav om Uddannelse og Lægeattester stilles der store Fordringer til det Personale, der med øget Hastighed skal føre Togene over Skinnevejen —, at det havde været rimeligt, om Administrationen havde fulgt denne Udvikling, og i god Forstaaelse med Organisationens paa de løbende Normeringslove havde omplaceret Stillingerne. Administrationens Forstaaelse af de Krav, der stilles til Lokomotivmændene, stempler sig selv, men mon Tiden nu ikke skulde være inde til at gøre de politiske Partier paa Rigsdagen opmærksom paa, at Udviklingen har medført ændrede Vilkaar for Lokomotivmændene og dermed Ønsket om en anden Lønplacering.

I Princippet kan alle Lokomotivmænd anerkende, at der ydes det rejsende Publikum en god Service —

baade med Rejsesikkerhed og Opfyldelse af hygiejniske Krav —, og som Statsbanerne med nyt Materiale ikke har været vanskeligt stillet med at kunne imødekomme. Men for det Personale, der er betroet disse store og kostbare Værdier, synes det at være mere vanskeligt at faa gennemført selv rimelige Krav om hygiejniske Forbedringer. Naar der ses bort fra Hgl. og Fa., saa er de fleste af vore Maskindepoter en Menneskealder bagefter med blot nogenlunde at kunne opfylde de Ønsker om Hygiejne, som er en Selvfølge, og som er opfyldt ved enhver Institution og Fabriksvirksomhed i Danmark. Af Erfaring ved de fleste Lokomotivmænd, der i kortere eller længere Tid har været stationeret ved Struer Maskindepot, hvilke Vilkaar der bydes Personalet med Hensyn til Velfærdsforanstaltninger og Remiseforhold. I de varme Lande findes en Myreart — Termitter —, som med sine Kindbakker kan ødelægge og underminere hele Byer; ved Struer Maskindepot har Termittens Fætter »Tidens Tand« igennem Aarene med sin gode Forbundsfælle Vestenvinden og Havgusen kunnet fortsætte sit ødelæggende Værk paa Bygninger og Remise, saaledes at det kun er et Tidsspørgsmaal, naar det hele ramler sammen. Det vil være haabløst at forsøge at reformere paa de bestaaende Forhold, da Bygningerne ikke danner et samlet Hele, men, som i Eventyret, danner et broget Billede: Klud paa Klud og Lap paa Lap. Faldefærdige og tilfældige Bygninger, som ikke længere tjener deres Formaal, og som bør gaa deres Undergang i Møde. Vi har Udenomsbekvemmeligheder, som trodser enhver Beskrivelse Skal Struer Maskindepot nogenlunde føres op til Nutiden, maa en radikal Ændring gennemføres.

Afdelingerne har i en Fællesskrivelse d. 4. Februar d. A. henledt Distriktets Opmærksomhed paa Forholdene med Anmodning om en Forhandling. Men enten det skyldes Overvejelser eller en Forhaling af Sagen, saa er det en Kendsgerning, at 2det Distrikt er meget vanskelig at komme paa Talefod med, og det kan ikke nægtes, at Struer i det daglige Arbejde haardt savner det nedlagte 3. Distrikt. Struer Maskindepot er Landets 4. største Maskindepot. Paa Grund af de haarde og lange Strækninger og de barske klimatiske Forhold stilles der saa store Krav til Personalets Helbredstilstand, at det vil være simpel Retfærdighed, at der ydes dette Personale Oprejsning for de mange Aars Savn af ordentlige Velfærdsforanstaltninger. Afdelingerne finder nu Tiden inde til, at Distriktet bidrager til en hurtig og radikal Ændring af de kaotiske Tilstande ved Struer Maskindepot, saaledes at de af Afdelingerne udarbejdede Forslag kan gennemføres. Endvidere maa der i Overvejelserne tages i Betragtning, at fra og med d. 15. Maj forøges Toggangen til og fra Struer, samt at der i Struer bliver stationeret mere Personale!

Struer, i April 1938.

O. Løvborg.



ARBEJDERNES KUNSTFORENING

Som en Gren af Oplysningsarbejdet indenfor Arbejderbevægelsen er der stiftet en Forening med det Formaal at muliggøre det, at Hjemmene kan faa en pæn kunstnerisk Billedudsmykning for en overkommelig Pris, denne Forening har faaet Navnet »Arbejdernes Kunstforening«.

Foreningen udsender hvert Aar Raderinger eller Litografier af anerkendte Kunstneres Arbejder. I Aar udsendes 2 Blade:

Medlemmer af Kunstforeningen faar tilsendt

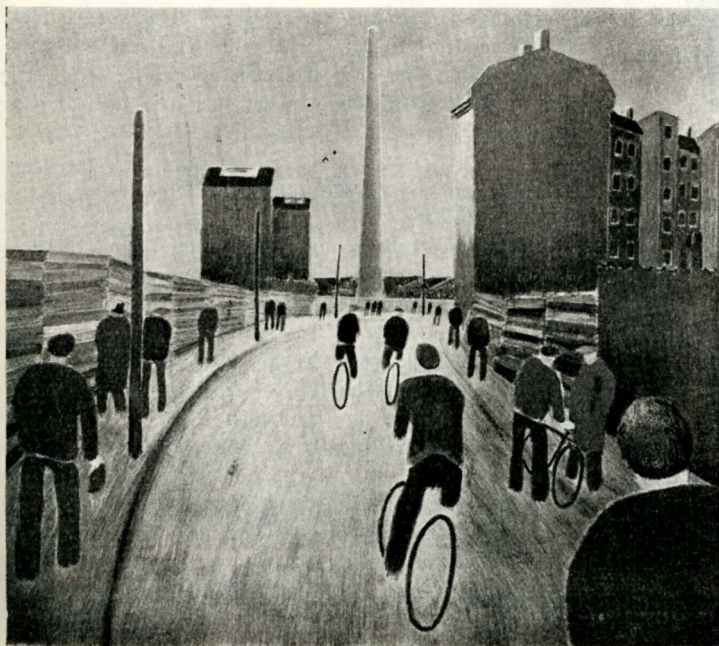
disse 2 Billeder portofrit. Kontingentet er 5,50 Kr. aarligt.

Dersom nogle af vore Medlemmer ønsker at komme i Besiddelse af de her afbildede Kunstværker, kan dette ske ved Indsendelse af 5,50 Kr. til »Arbejdernes Kunstforening«, N. Farimagsgade 11,3. København K.

Hvis Indmeldelse sker inden 1. Maj, deltager de paagældende desuden i en Lodtrækning om selve Niels Bjerres Originalmaleri, som er 70 x 100 cm stort.

Det ene Blad er en Farvereproduktion efter Maleren *Niels Bjerres* Billede: »Formiddagssol i Fiskerlejet«.

Maal: ca. 43x55 cm, hvortil kommer Kartonen. Billedet vil fremtræde fuldstændig i Originalens Farver.



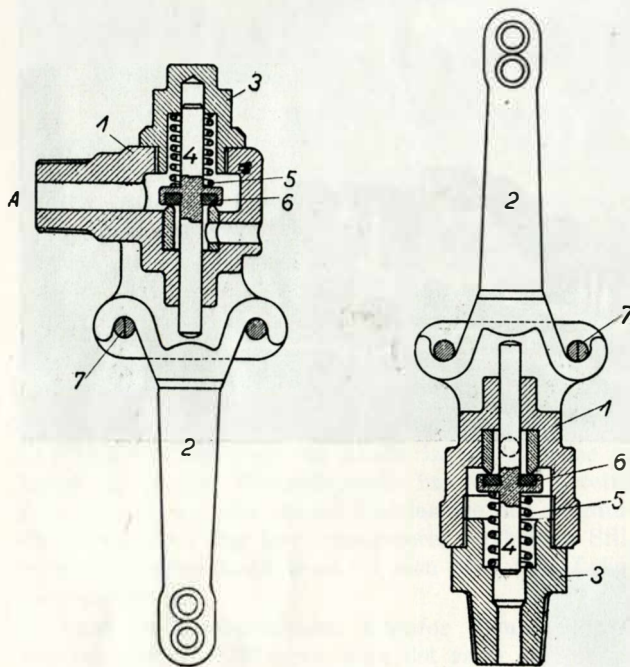
Det andet Blad er et Farvelitografi af Maleren *Folmer Bendtsen*: »Paa Vej til Arbejde«.

Selve Billedets Maal er 44x52 cm, hvortil kommer den hvide Kant. Kunstneren tegner selv Motivet paa fire litografiske Sten.

## UDLIGNINGVENTILER FOR TRYKLUFTBREMSEN

Skal Overladning af Hjælpeluftbeholderen skaffes bort, naar Toget holder paa en Station, saa betjenes Udligningsventilen.

Paa Vogne forefindes oftest en Udligningsventil med Sidestuds, A i Figuren til venstre; paa Lokomotiver bruges den til højre viste Udligningsventil. Ventilhuset 1 giver Plads for en lille Ventil 4, som tættes med en Læderskive 6. Gennem Studsen A er Udligningsventilen i Forbindelse med Hjælpeluftbeholderen, og Luftrykket i denne holder sammen med Ventilfjederen Udligningsventilen lukket. Skal Udligningsventilen aabnes, for at faa Bremsen løs, trækkes den nedadvendende (paa Lokomotiver opadvendende) Arm 2 ud til Siden, hvorved den løfter Udligningsventilen fra sit Sæde.



Udligningsventiler for Trykluftbremsen.

Naar Udligningsventilen aabnes, strømmer Tryklufften i den Bremsecylinder, som holder Bremsen fast, ikke umiddelbart ud i Atmosfæren, men der strømmer Tryklufft ud af Hjælpeluftbeholderen, hvorved Trykket synker i denne, og naar det er sunket under Hovedledningstrykket, omstyres Styreventilen til Løsestillingen. Tryklufften i Bremsecylinderen gaar saa gennem Styreventilen ud i Atmosfæren — nøjagtig samme Vej, som naar Bremsen løses med Lokomotivets Førerbremseventil. Man behøver derfor kun at holde Udligningsventilen aaben saalænge, at Styreventilen omstyres og der begynder at strømme Luft ud fra Bremsecylinderens Udstrømningsaabning. Holdes Udligningsventilen aabnet i længere Tid, saa falder Trykket i Hjælpeluftbeholderen og i Ledningen, indtil hele Bremsesystemet er udlignet.

F. Spøer.



## FERIEHJEMMET

Feriehjemmet aabnes Onsdag den 25. Maj 1938. Se for øvrigt næste Nr. af Bladet.

G. O. F. Lund.



### Er Lillebæltsbroen for smal?

De motorkørende er begyndt at diskutere Lillebæltsbroen.

Det hævdes, at Biltrafikken viser en saadan Stigning, at det maa paaregnes, at Broen om nogle Aar vil være for smal. Bilisterne kræver allerede nu at være alene om Kørebanen, »Cyklisterne maa fjernes, de hører ikke hjemme der«, hævder et af Motororganisationernes Blade.

### Gamle danske Lokomotiver til Syd-Amerika.

Det Likvidationsudvalg, som har med Afviklingen af Haderslev Amtsbaner at gøre, har solgt 6 gamle Tenderlokomotiver til Pernambuco. Et derværende Skovbrugsyndikat vil anvende dem som Kraftmaskiner ved Skovhugstarbejde.

### Rationaliseringens Vrangside.

En foretagen statistisk Opgørelse over Antallet af Ulykestilfælde ved de franske Baner har som generelt Resultat vist en Nedgang, men gaar man de enkelte Ulykkesaarsager nærmere igennem, viser det sig, at de stedfundne Trafikstigninger og andre Skærpelser i Jernbanearbejdet ogsaa har medført Stigning i Antallet af Ulykestilfælde for det Personale, som er beskæftiget i Driften. Ved Togtjenesten er Ulykestilfældene steget med ca. 40 pCt. og ved Rangeringen med ca. 50 pCt.

### De amerikanske Jernbaner styrer hen mod Lønnedsættelser.

Jernbaneselskaberne og Bankhusene i Wall Street, som kontrollerer de amerikanske Jernbaners Politik, søger paa ny at vælte Krisens Byrder over paa Jernbanemændene.

Skønt de fornylig af Interstate Commerce Commission bevilgede Forhøjelser af Fragtpriserne dækker 90 pCt. af de sidste Aars Lønforhøjelser — Lønforhøjelserne for Jernbanemændene beløb sig i Gennemsnit til 7 pCt. — har Jernbaneselskaberne til Hensigt at fremsætte Krav om en Lønnedsættelse paa 10 pCt. Jernbanemændenes Organisationer har taget energisk Stilling mod denne Hensigt og erklærer, at der ikke har fundet nogen Ændring Sted, der kan motivere en Lønnedsættelse, samt at de paa det kraftigste vil sætte sig imod enhver Lønnedsættelse.

I. T. F.

**HELSINGØR HJEMMESYGEPLEJEFORENING**

Status pr. 31. December 1937.

Til Underretning for Medlemmerne meddeles, at der med Helsingør Menighedspleje er indgaaet følgende Overenskomst:

»Vi, Helsingør Menighedspleje, paatager os fra 1. Januar 1938 at udføre den af Lægen beordrede Sygepleje af Foreningens Medlemmer. Som Vederlag betaler Foreningen Kr. 2.— aarlig pr. Medlem, som erlægges bagud hver 1. Januar. Overenskomsten kan fra begge Sider opsiges med et halvt Aars Varsel til Ophør en 1. Januar.«

Sygeplejerske rekvireres ved Henvendelse til Lægen, som derefter udsteder en Rekvisition, der leveres til Menighedsplejen, Hestemøllestræde Nr. 6.

Foreningen tæller i Øjeblikket 177 Interessenter, hver især bør til egen Fordel virke for Tilgang af nye Medlemmer, det er en Pligt, man har over for sit Hjem, Sygdom er alle Mands Herre, og man bør sikre sig i Tide, det er lige saa nødvendigt som alle andre Forsikringer.

Indmeldelser modtages ved alle Tillidsmænd, opgiv fulde Navn og Adresse samt Sygekassennummer.

For Hjemmesygeplejeforeningen.

Jacob Larsen.

**FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE DANSKE STATSANER**

Regnskab over Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret 1937.

Indtægt.	Kr. Ø.
Overført Saldo fra 1936 .....	9 286. 25
Kassebeholdning .....	26. 13
Indskud af 189 Medlemmer à 25 Ø. ....	47. 25
Kontingent af 1408 Medlemmer à 75 Ø. ....	1 056. 00
Kontingent af 588 Medlemmer à 30 Ø. ....	176. 40
Renter .....	337. 54
Gave fra Lokf. H. Chr. Pedersen og Hustru, Esrom .....	38 65
	10 968. 22

Udgift.	Kr. Ø.
Repræsentationsudgifter .....	24. 00
Bestyrelsens Diæter .....	220. 00
Bogtrykkerregninger .....	23. 45
Generalforsamlingen i Aarhus .....	24. 00
Deposita i Banken .....	4. 75
Porto og Kontorudgifter .....	47. 38
2 Kranse .....	20. 00
Udbetaling til Formand ifølge Generalforsamlingen i Aarhus .....	100. 00
Opkrævningsgebyrer .....	125. 00
Kassererens Løn .....	410. 80
Udbetalt Legater 14 Portioner à 25 Kr. ....	350. 00
Købt Obligationer paalydende 9000 Kr. ....	8 142. 02
	9 491. 40
Indestaaende i Sparekasse og Bank .....	1 378. 69
Kassebeholdning .....	98. 13
	10 968. 22

Aktiver.	Kr. Ø.
9000 Kr. i Østf. Kreditt. Obl. 14. Serie til Dagskurs .....	8 145. 00
Legatgave af Lokf. H. Chr. Pedersen og Hustru, Esrom, Obl. Ø. K. 14. S. til Dagsk. Obl. lydende 500 Kr. ....	451. 75
Ovenanførte Kassebeholdning .....	1 476. 82
	10 073. 57

PASSIVER.	Kr. Ø.
Foreningens Formue .....	10073. 57

N. F. A. Jensen, Kasserer.

Ovenstaaende Regnskab er revideret, Bank- og Sparekassebog samt Bilag og Kassebeholdning var til Stede.

København, den 26. Februar 1938.

J. P. Sørensen, Revisor. Chr. Kassinger, Revisor.

Foreningen afholder sin aarlige Generalforsamling i København Tirsdag den 24. Maj 1938 Kl. 14 i Schous Selskabslokaler (Kødbyens Kro), Indgang fra Halmtorvet, med følgende

Dagsorden:

1. Valg af Dirigent.
2. Beretning fra Formanden.
3. Regnskabet fremlægges til Godkendelse.
4. Indkomne Forslag (inden den 10. Maj).
5. Valg af Formand, 3 Bestyrelsesmedlemmer og 2 Suppleanter, 1 Revisor med Suppleant.
6. Eventuelt.

Bestyrelsen.

**INDMELDELSER-BLANKET**

(Kan sendes som Tryksag til Formanden, Wolf, Henrik Steffens Vej 3, Kbhvn. V.)

Undertegnede indmelder sig herved i Pensionistforeningen.  
Min Pension er over/under 1000 Kr. aarlig.

Pensionskort Nr. ....	.....
Fulde Navn .....	.....
Tidligere Stilling .....	.....
Postadresse .....	.....
Pensionen udbetales paa Station .....	.....
Pensionen tilsendes pr. Postgiro (Ja eller Nej) .....	.....
Dato og Underskrift .....	.....

**LOKOMOTIVFYRBØDERNES  
ANCIENNITETS RÆKKE**

Paa Grundlag af de ved den i Februar-Marts 1938 afholdte Lokomotivfyrbødereksamen opnaaede Resultater, blev Eksaminanderne opstillet i Rækkefølge saaledes:

Jensen, A. J. N., ikke forfremmet.  
Lorenzen, H. E., ikke forfremmet.  
Petersen, H. K., ikke forfremmet.  
Røgilds, N. P. L., ikke forfremmet.  
Pedersen, H. M., ikke forfremmet.  
Gregersen, L. B., ikke forfremmet.  
Rosenkilde-Hansen, P. K., ikke forfremmet.  
Sørensen, E. E., ikke forfremmet.  
Christensen, A. V., ikke forfremmet.  
Nielsen, H., ikke forfremmet.  
Schmidt, A., ikke forfremmet.  
Andersen, V. H., ikke forfremmet.  
Pedersen, H. J. M., Nyborg.

Nielsen, R. S., ikke forfremmet.  
Axelsen, S. B., Brande.  
Jørgensen, P., ikke forfremmet.  
Bregnhardt, A. M., Brande.  
Sørensen, K. F. B., Gedser.  
Lorenzen, J. J., ikke forfremmet.  
Jensen, P. K. J., Brande.  
Rasmussen, E. V., ikke forfremmet.  
Sørensen, L. K., ikke forfremmet.  
Jensen, K. K. M., ikke forfremmet.  
Jensen, O., ikke forfremmet.  
Petersen, K. E., ikke forfremmet.  
Olsen, H. E., Tønder.  
Andersen, H. H. P. R., Skern.  
Nielsen, V., ikke forfremmet.  
Danum, S. A., ikke forfremmet.  
Routhe, H. G., ikke forfremmet.

Denne Rækkefølge er gældende for de paagældendes Indordning i Lokomotivfyrbøderrækken.

**STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER**

m. v. i Februar Maaned 1938 samt i Tidsrummet April—Februar 1937/38 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1936/37 i runde Summer.

	Februar Maaned		1938	
	1938	1937	Førogelse	Formindskelse
Personbefordring .....	3 760 000	3 550 000	210 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	2 970 000	3 140 000		170 000
Postbefordring .....	600 000	580 000	20 000	
Andre Indtægter .....	440 000	460 000		20 000
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>7 770 000</b>	<b>7 730 000</b>	<b>40 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>9 650 000</b>	<b>9 580 000</b>	<b>70 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>÷1 880 000</b>	<b>÷1 850 000</b>		<b>30 000</b>
Afskrivning .....	560 000	560 000		
Forrentning .....	1 130 000	1 060 000	70 000	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>3 570 000</b>	<b>3 470 000</b>	<b>100 000</b>	

	April-Februar		1937—38	
	1937—38	1936—37	Førogelse	Formindskelse
Personbefordring .....	60 310 000	57 960 000	2 350 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	39 960 000	39 920 000	40 000	
Postbefordring .....	7 210 000	7 050 000	160 000	
Andre Indtægter .....	5 710 000	5 360 000	350 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>113 190 000</b>	<b>110 290 000</b>	<b>2 900 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>111 670 000</b>	<b>105 670 000</b>	<b>6 000 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>1 520 000</b>	<b>4 620 000</b>		<b>3 100 000</b>
Afskrivning .....	6 210 000	6 190 000	20 000	
Forrentning .....	12 220 000	11 410 000	810 000	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>16 910 000</b>	<b>12 980 000</b>	<b>3 930 000</b>	

I Forhold til Februar 1937 er Personbefordringsindtægten steget med 210 000 Kr. Godsbefordringsindtægten er 170 000 Kr. lavere end i Februar i Fjor.

Stigningen i de egentlige Driftsudgifter udgør 70 000 Kr. Grunden til, at Stigningen er holdt indenfor denne Grænse, er, at der i Aar ikke er forekommet Udgifter til Snerydning, medens der i Fjor var en Udgift hertil paa ca. 300 000 Kr.



Udnevneelse fra 1.—4.—38:

Lokomotivmester II H. A. E. Johansen, Viborg, efter Ans. if. Opslag til Lokomotivmester I, Viborg (vgl. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspiranter til Lokomotivfyrbødere:

- H. J. M. Pedersen, Nyborg, Nyborg.
- S. B. Axelsen, Aarhus H., Brande.
- A. M. Bregnhardt, Kbhavns Godsbgd., Brande.
- K. F. B. Sørensen, Kbhavns Godsbgd., Gedser.
- P. K. J. Jensen, Kbhavns Godsbgd., Brande.
- H. E. Olsen, Kbhavns Godsbgd., Tønder.
- H. H. P. R. Andersen, Kbhavns Godsbgd., Skern.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—4.—38:

Lokomotivfører T. Jensen, Gedser, til Nykøbing F.

Lokomotivfyrbøderne:

- A. H. Nurup, Gedser, til Korsør.
- H. B. E. Hansen, Tønder, til Korsør.

- H. E. Møllerstrøm, Helsingør, til Kbhavns Godsbgd.
- P. E. E. Larsen, Næstved, til Kbhavns Godsbgd.
- H. Rasmussen, Herning, til Aarhus H.
- S. A. Christensen, Brande, til Helsingør.
- E. C. E. O. Anderberg, Brande, til Næstved.
- O. Nielsen, Skern, til Herning.
- S. G. Jensen, Thisted, til Næstved.

## Rettelsetil Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne:

Ny Afd. i Næstved: Formand er: J. Knudsen, Sjællandsvej 7, Kasserer er: M. F. A. Hansen, Kildebakken 8, 1.

Odense Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: J. E. Jacobsen, Sofie Breunsvvej 9.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Ny Afd. i Næstved: Formand er: K. Jensen, Kildebakken 6, Kasserer er: J. A. S. Larsen, Nyvej 21.

## 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



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

Støt dansk Industri!

## Aalborg

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

Største Lager i

fikst og solidt Fodtøj

Telefon: 1844

Absolut bedste Udførelse

**Valdemar Christensen,**  
Arden — Telf. 42.

Uhrmager - Guldsmed - Optik.

1. Kl. s. Reparationsværksted.



**Alpina**  
Schweitzer-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 fikse 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!**

Forlang den hos Deres Købmand.



**RICHARD LEHN**

I. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

**Blumensaadts**

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

**Nyborg Herregaardsmejeri.**

Tif. 79

**Fineste Mejeriprodukter!**

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.

**LIGKISTER**

Ligaenge, Lightøj og Kranse anbefales

**Egne Ligvogne**

Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørjes

**P. JAKOBSEN**

ved Slottet Telefon 171

Transport med Lightøj besørjes overalt i Danmark.

**C. Knackstredt**

Telefon 550

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

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Buttkøje, derfor billige Priser.

**FORLANG KAFFE**

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

**JENS ANDERSEN**

Telefon 216.

er billig med

KJOLER OG OVERTØJ

Telefon 216.

**DREVSEN & NELLEMANN**

Isenkram-, Støbegods-,

Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.

Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

Tlf. 60 Forlang Tilbud! Tlf. 60

**Murer - Jernbeton - Reparationsarbejde**

Lars Jensen & Aagaard - Murermestre

**HUSK G. Christensen**

Østervoldgade 65, Telefon 238.

Aut. Vand- og Gasmester samt statsaut. Elektroinstallatør

**Axel Nielsen**

Malermester

Christianslundsvvej 54

Tlf. 135.

**NYBORG KULIMPORT**

& Nyborg Cichoriætørreri <sup>1</sup>/<sub>3</sub>

Telefon 15 og 23

**WERNER HANSEN**

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGÅDE 11 - TLF. 530 - NYBORG

**Hotel Royal**

Koncert & Solistopræden

Otto Trasbo

Godtfred Petersens

**Købmandshandel,**

Strandvejen,

bringes i Erindring.

**Nyborg Statsbane- og Autofærge-Restaurant.**

Delikat Smørrebød. Smaa varme Retter à 75 Øre. Middag 2 Retter à 1,50 Kr.

E. Malling Mikkelsen.

**Odense**

**Isenkram • Glas • Porcelain**

**Chr. J. Hey = Odense**

Telefon 539 = 2312 - - Vestergade 5

**Roskilde**

**ALFRED PETERSEN**

Handelsgartner

Største og ældste Kranseforretning Kranse besørjes overalt

Tlf. 65. 7 Jernbanegade 7 Tlf. 65.

RESERVERET