



NO 9

2. Maj 1939

39. Aargang

KONGRES

Uanset at det ikke er nogen ligefrem sjælden Begivenhed, at vor Organisation holder Kongres — adskillige Fagorganisationer har deres kompetente Forsamlinger med længere Mellemrum end vi — saa er der nu alligevel en vis Spænding overfor Kongresserne. Dette er ikke noget, som er specielt for os, saadan er det saa at sige overalt, og det er kun naturligt, at det er saaledes.

Det gaar nu engang ikke altid her i Livet saaledes, som man kunde ønske det. Det gør det ikke for Medlemmerne, og det gør det heller ikke for Organisationens Ledelse. Selv om vi har stadig og god Forbindelse med Afdelingernes Tillidsmænd og Medlemmerne, saa bliver der alligevel i Løbet af to Aar forskellige Spørgsmaal, som Medlemmerne ønsker særligt belyst og gennemdrøftet. Desuden er det naturligvis af væsentlig Betydning ikke blot for Medlemmerne, men i mindst lige saa høj Grad for Ledelsen, at der med visse Mellemrum bliver Lejlighed til at drøfte fremtidige Forhold. Det er det, vi har vore Kongresser til.

Det er et bekendt Forhold, at nogle først og fremmest ser hen til Kongresserne for der at kunne kritisere og skælde ud paa Ledelsen — det er det, man har den til, siger en og anden — og sund Kritik er der jo aldrig noget at indvende imod, men i det store og hele er det dog saaledes, at alle gode Kræfter samler sig om det bærende, det opbyggende; thi det er jo alligevel det, der danner Grundlaget for Organisationens Fremtid.

Naar dette Nummer af Bladet kommer Med-

lemmerne i Hænde, er de valgte Repræsentanter netop mødt til dette Aars ordinære Kongres, de er samlet for at tage Stilling til Hovedbestyrelsens Arbejde i de sidste 2 Aar og for at tage Bestemmelser med Hensyn til Organisationens Stilling i den næste Kongresperiode. Ifølge Sagens Natur skal vi naturligvis afholde os fra at agere Spaamand angaaende Kongressen og dens Forløb, men vi mener dog at kunne forudsige, at den vil være præget af Organisationsjubilæet.

Hovedbestyrelsen fandt det ikke opportunt, at der i Anledning af de 40 Aar afholdtes en speciel »Jubilæumskongres«; en saadan burde jo saa have været afholdt i Januar Maaned. Man fandt det rigtigst at forbinde Jubilæet med vor ordinære Kongres. Der skal saaledes i de kommende 3 Dage udføres baade et fagligt Arbejde og afholdes en Jubilæumsfest. Man maa derfor have Lov til at regne med, at selve Kongressen ikke vil kunne undgaa at blive noget præget af Jubilæet. Ja, vi ved endda, at der i disse Dage er Jubilæumsstemning blandt samtlige Statsbanernes Lokomotivmænd, som alle er glade for deres Organisation og sætter den højt.

I denne Forbindelse finder vi Anledning til at pege paa, at det ikke alene er inden for vort Lands Grænser, at D. L. F. er kendt og anset; Jubilæet har bragt os Hilsener fra udenlandske Organisationer vidt omkring, ikke blot fra Europa, men baade fra Asien og Sydamerika (Palæstina og Argentina). Vi gengiver paa næste Side enkelte af disse Hilsener:

Engelsk Lokomotivmands Forbund.

Kære Kolleger!

Jeg hører, at De den 1. Januar 1939 fejrer Deres Organisations 40 Aars Fødselsdag. Jeg sender Dem og Deres dygtige Ledere saavel som alle danske Lokomotivmænd hjertelige Hilsener og oprigtige gode Ønsker for et smukt Resultat af Eders Jubilæum og for Deres fremtidige Fremgang, der, som vi tror, vil vokse med fortsat Styrke.

Disse gode Ønsker sender ikke blot jeg, men vor Hovedbestyrelse og alle vore Medlemmer; thi de er alle opmærksomme paa Eders haarde Kamp for Frihed og Demokrati i de vanskeligste Omgivelser. Vi sender derfor alle hjertelige og gode Ønsker for Eders Organisations videre Trivsel. Vi føler os forvisset om, at Eders Bestræbelser i Medlemmernes Interesse vil blive kronet med Held.

Eder broderlige
W. J. R. Squance,
Generalsekretær.

Engelsk Transportarbejder Forbund.

Kære Kammerater.

Fra I. T. F. erfarer vi, at Eders 40 Aars Fødselsdag oprinder den 1. Januar 1939, og vi sender Eder Hilsener og gode Ønsker.

Vi forstaar fuldt vel at vurdere de danske Organisationers betydelige Bidrag i den store internationale Arbejderbevægelse. Under den store europæiske Krise har I ikke alene virket for Eder sely, men for alle, som er ramt af denne. De Penge og det Arbejde, I har ydet for Internationale, er blevet skattet højt af alle Eders Kammerater.

Maatte de 40 Aars Erfaring, De har indhøstet, være til Styrkelse af Eders Beslutninger i Forsvaret for Frihed og Kampen for Arbejderklassens Fremgang.

Ernest Bevin,
Generalsekretær.

Jernbane-, Post- og Telegrafforbundet i Palæstina.

Kære Kammerater.

De bedes venligst modtage vor Lykønskning og bedste Ønsker for Deres 40 Aars Fødselsdag.

Det demokratiske Danmark er som en Fakkellod, der for Tiden hviler over Verden. Vi haaber, at Verden snart vil vaagne op, samt at Eders næste Jubilæum kan fejres i en fredelig socialistisk Verdensstat.

Hovedbestyrelsen.

Af disse faa Udpluk fremgaar det tydeligt, at man ude omkring i Verden kender vor Organisation og med Interesse følger baade os og vort demokratiske Land, og vi finder, at vi har Lov til at være glade herfor.



Sophus Jensen, D. L. F.s Formand siden 1929.

Organisationsjubilæet er, som det jo nu saa ofte har været nævnt, et 40 Aars Jubilæum; men det træffer sig saaledes, at der samtidig hermed og i meget snæver Forbindelse med Organisationen tillige falder baade et 10 Aars og et 25 Aars Jubilæum, idet Foreningens Formand netop i disse Dage kan fejre disse to Jubilæer. Soph. Jensen blev den 24. April 1914 — altsaa for 25 Aar siden — indvalgt i Hovedbestyrelsen, hvor han siden har haft Sæde med en kort Afbrydelse (27. April 1920—25. April 1921) ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører. Paa Kongressen den 10. Maj 1929 valgtes han til Formand, saaledes at han altsaa har beklædt dette Tillidshverv i 10 Aar. Medens dette sidste Jubilæum ikke er uden Sidestykke, saa er 25 Aars Tillidsmandsjubilæet en stor Sjældenhed indenfor vor Organisation, og netop dette understreger jo, at det for Lokomotivmændene har været et bestemt Ønske at have Soph. Jensen i deres Ledelse. Vi ønsker Soph. Jensen til Lykke med de to Mærkedage. Vi takker ham for de mange Aars dygtige Arbejde for Lokomotivmændenes Sag, og vi forudser, at han med sin Popularitet og kraftige Konstitution vil føje endnu en Række Aar hertil.

Vi har maaske nu talt vel meget om Fest; men det maa af den Grund ikke glemmes, at Kongressen, som begynder i Dag, har en stor Dagsorden at komme igennem; Forslag, der nok skal lægge Beslag paa Repræsentanternes fulde Arbejdskraft og Opmærksomhed.

Vi byder velkommen til Arbejdet og velkommen til Festen.



EUROPAS POLITISKE KRISE OG DE TOTALITÆRE STATERS ØKONOMI

Udenrigspolitikken gaar sin skæbnesvangre Gang over Europa; Forholdene er i hurtig Udvikling. Marts Maaned medførte Tjekoslovakiets anden og tredje Deling samt Memels Tilbagevenden til Tyskland. April Maaned bragte Italiens »Erobring« af Albanien. Spaniens tapre Republikanere har forlængst opgivet Kampen, takket være Italienerne sejrede Franco over sit eget Folk, og selve Spanien synes at være blevet Opmarchgebet imod Frankrigs Sydgrænse og Gilbraltar. Oprustningen fortsættes overalt i Iltempo; omtrent hele Verden er bevæbnet til Tænderne.

Hvad sker der i Morgen? Vi ved det ikke, og det er ikke vor Opgave at forudsige Begivenhedernes Udvikling, men vi maa kunne lære at forstaa, hvad det er, der sker.

Det er meget forstaaeligt, at Folk, som ikke har beskæftiget sig med Politik og ikke ved, hvad Fascismen i Virkeligheden betyder, staar uden Forstaaelse for det, der sker. Det er Mennesker, som maaske har tænkt, at Fascisme er noget i Retning af en politisk Verdensanskuelse ligesom andre politiske Partiers Anskuelse, og de har derfor slet ikke givet sig af med at tænke paa, om den fascistiske Verdensanskuelse er rigtig eller forkert.

I Virkeligheden er det imidlertid slet ikke nogen Tilfældighed, hvad der i Dag sker paa vor stakkels Jordklode. Det er økonomiske Kendsgerninger, som staar bag Fasciststaternes Dynamik, og det er de fascistiske Ideologier, som har foraarsaget disse Kendsgerninger.

Fasciststaterne er gigantiske Apparater. Deres omfangsrige Propaganda, de voksende Partiarmeer, den vældige Oprustning, det uhyre Bureaukrati sluger Milliardbeløb. Hvorledes fremskaffes nu disse Penge? Man har jo selv lemlæstet Udenrigshandelen, særlig Eksporten, idet man ikke fabrikerede Varer for Verdensmarkedet, men Kanoner. Hvis man, efter at man har tvunget hele Verden til Selvforsyning, tilraaber Verden: vi vil sælge for enhver Pris, vi er nødt til at eksportere eller dø, saa er det i Virkeligheden en absolut Falliterklæring, som viser den virkelige Aarsag til Fasciststaternes Dynamik. Først har man ødelagt Erhvervslivet, skruet det sociale

Niveau ned, opløst de internationale Handelsforbindelser, og nu føres en Politik, som søger Erstatning for de ødelagte Værdier i andre Landes Økonomi. I Virkeligheden er Fasciststaternes højt berømte Dynamik, som stadig griber videre og videre om sig, en Automatisme, hvis Stilstand ikke kan øjnes. Der findes ingen Mulighed for at opnaa Krediter. Staten søger ved Skatter og Tvangslaan at suge nye Milliarder til sig, og den investerer straks igen disse Beløb i sin egen Økonomi. Det er et evigt Kredsløb, men Metoden kan alligevel ikke udløse Tilfredsstillelse. En stor Del af de beskæftigede arbejder for uproduktive Formaal og skaffer ingen Værdier for deres eget Forbrug. Kredsløbets Arbejdsprodukter er for en stor Dels Vedkommende Krigsmateriale, hvis Værdi aldrig mere kan indgaa i Kredsløbet. Man kan ganske vist sige, at Kanoner er vigtigere end Smør, men man kan nu engang ikke omforme Kanonerne til Smør, og det er meget vanskeligt at ernære sig forsvarligt af Kanoner. Resultatet bliver, at der snart vil mangle Midler til at holde Kredsløbet i Gang, og da man altsaa ikke kan ernære sig af Kanoner, er man nødt til at anvende dem paa en mere hensigtsmæssig Maade.

Hermed er vi naaet til Fasciststaternes politiske Ekspansion. Herigennem erobrer man sig nye Midler til at fortsætte det gamle Spil.

Dette er i Virkeligheden den store Hemmelighed ved Fasciststaternes Dynamik! Chancerne for en varig Fred i Europa synes at være i Fare, saalænge der i Europa eksisterer Stater, hvis politiske System forhindrer et frugtbart Arbejde for produktive Formaal og tvinger Nationernes Energi til udenrigspolitisk Ekspansion. Vi har f. Eks. set, at de økonomiske Kendsgerninger har tvunget Tyskland til at give Afkald paa Nationalsocialismens folkelige Grænselinier og i Stedet for forkynde det »historiske og økonomiske Livsrum« som Formaal. Fasciststaterne er ikke mere stillet saaledes, at de kan sætte sig klare og begrænsede politiske Formaal. Den økonomiske Nødtilstand, som er en Følge af Fasciststaternes Politik, bestemmer Politikens Retning og Tempo.

Vilkaarene i Europa er alt andet end lystelige, de er haardt præget af Tidens Alvor. *Danmark* har ikke Vilje og Midler til at gribe ind

i den store Politik. Danmarks Vilje og forhaabentlig dets Skæbne er den absolutte Neutralitet. Men vi skal alligevel vise de forvirrede Diktaturtilbedere herhjemme, hvorledes Fascismen vil ende med at føre Nationerne til Fattigdom og Fortvivlelse, hvis Resultat bliver Rustninger og Krig. Hvad vi ser ude i Verden, burde styrke vort hjemlige Demokrati.

MINDELUNDEN FOR FORULYKKEDE JERNBANEMÆND

Det Udvalg, som har beskæftiget sig med denne Sag, staar nu imiddelbart foran Afslutningen af sit Arbejde, og det paaregnes, at der i den nærmeste Fremtid vil blive taget fat paa Udførelsen af selve det Mindesmærke, hvorom der er opnaaet Enighed.

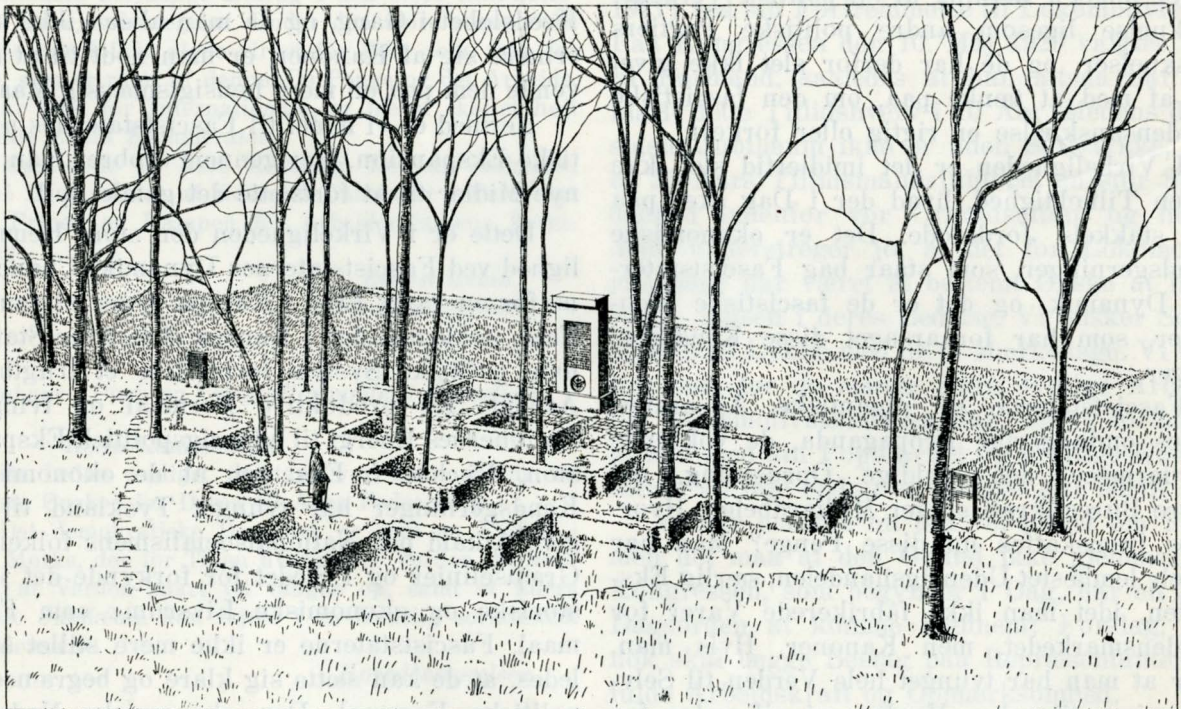
Som tidligere omtalt har man samlet sig om Fredericia, der jo er centralt beliggende i vort Land, som det mest passende Sted til Opførelse af det nævnte Mindesmærke, og det vil komme til at ligge paa en smuk Plads ved Holstens Bastion paa Vestre Vold.

af Illustrationen, et Antal lave Sten, 60 cm høje, med skraat afslebne Facadeflader. I dem vil blive indhugget Navnene paa de Kammerater, som skal mindes.

Monumentet bliver af bornholmsk Granit. Alle de store Flader bliver poleret, herved vil Granitten faa en mørk Tone, saaledes at de indhuggede Navne vil træde tydeligt frem. Bagsiden og Overkanten af de lave Sten vil blive beklædt med Vedbend, medens den skraat afslebne Forside vil blive formet saaledes, at man, naar man spadserer rundt ved Mindesmærket, let kan læse de indhuggede Navne.

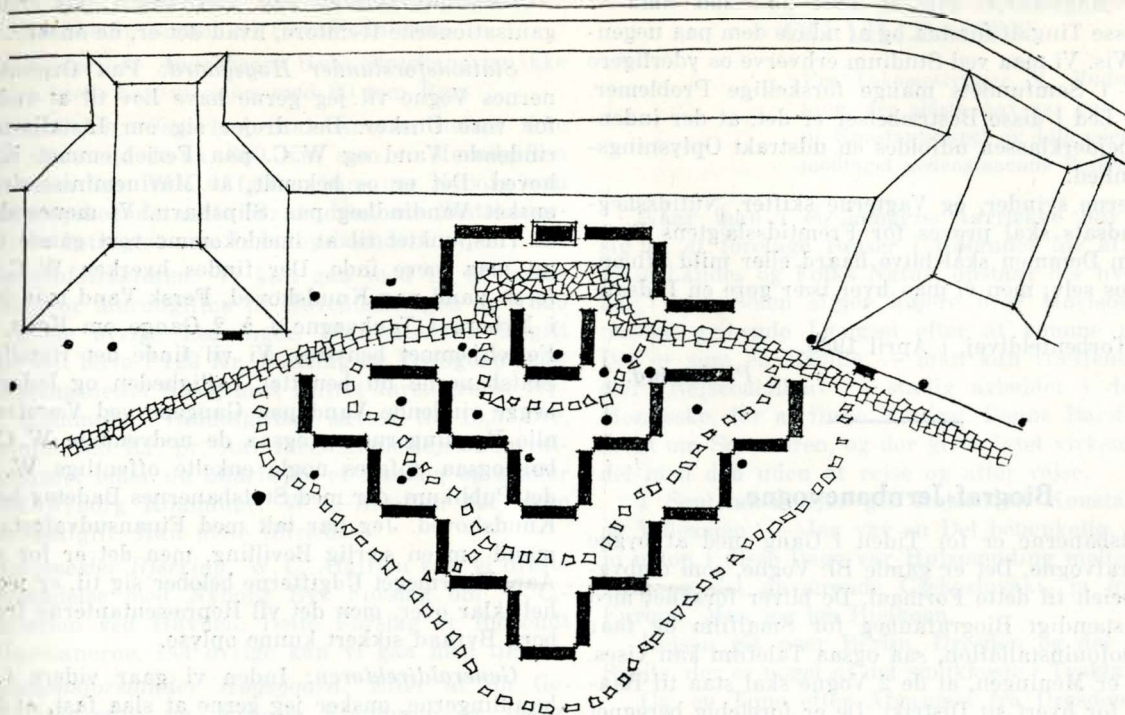
I Billedet nedenfor ses, hvorledes Monumentet er anbragt paa Bastionen. Terrænet foran selve Mindestenene er træbeplantet, saaledes at det hele vil faa et skovagtigt Præg, og det er da ogsaa Tanken, at det officielle Navn for den Plet, hvor Statsbanernes Administration og Personale vil mindes de i Tjenesten forulykkede, skal være »Mindelunden«.

Naar man fra Fredericia Jernbanestation gaar gennem Jernbanegade ned mod Byens Centrum, vil man oppe paa Volden kunne se



Mindesmærket vil blive udformet som det ses af hosstaaende Billede. Der opføres en 4 Meter høj Midtersten, hvis Inskription skal fortælle om Mindesmærket og dets Oprindelse. Her foran bygges der, i et Mønster, som fremgaar

den øverste Del af Mindelundens store Sten, men i øvrigt vil de Personer, som ønsker at dvæle en Stund i Mindet over en eller anden kær afdød, kunne opholde sig i Mindelunden i Fred og Ro.



Situationsplan over Mindelunden.

Fredericia By har skænket Grunden til »Mindelunden«; Bekostningen ved selve Anlægget af denne, hvilket er anslaaet til 40—50 000 Kr., vil blive afholdt af Generaldirektoratet og Jernbaneorganisationerne i Fællesskab.

Det kan som allerede nævnt forventes, at Arbejdet i nær Fremtid vil blive paabegyndt. Det er Hensigten, at det skal være færdigt til Efteraaret.

OPLYSNINGSARBEJDETS FORSKELLIGE OPGAVER

Maxim Gorki har engang i et Interview udtalt, at det, som foruroligede ham mest, var, at Revolutionen ikke efterfulgtes af en aandelig Vækkelse.

Dette tyder paa, at der skal mere til end blot politisk Frihed. Hvor stor denne Frihed end kan synes at være og er, saa maa en økonomisk Frigørelse følge i dens Kølvan. Men end ikke dette er nok, saafremt politisk og økonomisk Frigørelse skal bære gyldne Frugter.

Et gammelt Ord siger, at Mennesket lever ikke af Brød alene, og dette er rigtigt. Grundtvig indsaar dette: han oprettede derfor Bondhøjskolen. Socialdemokratiet indsaar, at Arbejderbevægelsen maatte have sit eget Oplysningsværk, og oprettede i 1924 Arbejdernes Oplysningsforbund, som siden da har udfoldet en betydelig og anerkendt Virksomhed.

Da Dansk Lokomotivmands Forening paa Kongressen i 1935 vedtog at iværksætte Oplysningsarbejde i Tilslutning til A.O.F., var det vel nok i nogen Grad, fordi man følte, at vore Interesser laa paa Linie med den øvrige Arbejderbevægelses; men det var ogsaa, fordi man følte, at dersom Lokomotivmændenes aandelige Horisont skulde udvides, saa

maatte vi være med der, hvor Loddet falder dybt i Samfundets mangesidige Forhold. Man kan maaske diskutere, hvor stort Udbyttet har været i de 4 Aar, der er gaaet, om det har staaet i Forhold til Udgiften. Men een Ting kan ikke diskuteres, og det er den enkeltes Erklæring om det Udbytte, som er indhøstet. I 1938 bevilgede Hovedbestyrelsen Højskoleophold til 6 af vore Medlemmer, og alle 6 har erklæret, at deres Opfattelse om Tingenes Tilstand nu ligger paa et dybere og fastere Grundlag end før, det samme gælder for dem, som har deltaget i Studiearbejdet.

Vi lever i en Tid, hvor Demokratiets Reformers alle rettænkende Mænds gode Villie til Trods, er naaet dertil, at den Vægtskaal, hvori ligger Villien til alt godt, trues med at blive vipet af det, som stærkt nærmer sig de feudale Privilegiers Rettigheder. Hvori ligger da dette? Forklaringen maa være, at Menneskene ikke forstaar, at de sociale Ideer staar over for deres Virkeliggørelse. De rene aandelige Værdiers Tid er kommen. Saafremt demokratiske Tilstande skal bevares og Livslykken opretholdes, er det en uomgængelig Betingelse, at Retsind, Godhed og Broderkærlighed i virkelig Forstand bliver den ud-

øvende Magtfaktor. For at dette kan ske, maa vi lære disse Ting at forstaa og at udøve dem paa uegenlyttig Vis. Vi maa ved Studium erhverve os yderligere Indsigt i Samfundets mange forskellige Problemer. Som et Led i disse Bestræbelser er det, at der indenfor Arbejderklassen udfoldes en udstrakt Oplysningsvirksomhed.

Tiderne svinder, og Vagterne skifter. Nutidsslægtens Indsats skal prøves for Fremtidsslægtens Domstol. Om Dommen skal blive haard eller mild afhænger af os selv; men vi maa hver især gøre en Indsats.

Torbenfeldtvej, i April 1939.

P. Sessing.

Biograf-Jernbanevogne.

Statsbanerne er for Tiden i Gang med at bygge 2 Biografvogne. Det er gamle Bl. Vogne, som ombygges specielt til dette Formaal. De bliver forsynet med et fuldstændigt Biografanlæg for Smalfilm og faa Grammofoninstallation, saa ogsaa Talefilm kan vises.

Det er Mening, at de 2 Vogne skal staa til Raadighed for hvert sit Distrikt. De er foreløbig beregnet til Anvendelse i Udflugtstog o. l.; men naar Statsbanerne nu har anskaffet dem, vilde det efter vor Mening være naturligt, at de ogsaa blev brugt som et Led i Personaleundervisningen, og saavidt vi forstaar, er der ogsaa Overvejelser i saa Henseende. Vi har saa ofte slaet til Lyd for Foredrag og Undervisning ude omkring paa og ved Stationerne, og dersom Resultatet af de nævnte Overvejelser skulde blive positive, vil det efter vor Mening være et betydeligt Fremskridt.

Saavidt os bekendt har ingen anden Bane i Europa faste Biografvogne; det maa derfor paaregnes, at disse Vogne, naar de bliver taget i Drift, atter vil bringe de danske Statsbaners Navn frem til Omtale i Udlandet.

Installation af W. C. og rindende Vand paa Feriehjemmet Knudshoved.

PROTOKOL

over

Forhandlingen i Generaldirektoratet den 14. Marts 1939 mellem Generaldirektoratet og Repræsentanter for Nyborg Byraad og for de 4 Jernbaneorganisationer.

Til Stede var: Fra Generaldirektoratet: Generaldirektør P. Knutzen, Banechef H. Flensborg.

Fra Nyborg Byraad: Borgmester J. Bjerring, Viceborgmester O. Johansen, Stadsingeniør E. Andreassen.

For de 4 Jernbaneorganisationer: Stationsforstander D. O. Høgsgaard, Forretningsfører Th. Pedersen, Lokomotivfører E. Kuhn, Snedker L. Hansen, Overassistent P. From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

Generaldirektøren bød Velkommen. Vil bede Organisationerne fremføre, hvad det er, de ønsker.

Stationsforstander Høgsgaard: Paa Organisationernes Vegne vil jeg gerne have Lov til at redegøre for vore Ønsker. Det drejer sig om Installation af rindende Vand og W. C. paa Feriehjemmet Knudshoved. Det er os bekendt, at Marineministeriet har ønsket Vandindlæg paa Slipshavn. Vi mener derfor, at Tidspunktet til at imødekomme vort gamle Ønske nu maa være inde. Der findes hverken W. C. eller fersk Vand paa Knudshoved. Fersk Vand maa hentes i Nyborg i Tankvogne 1 à 2 Gange om Ugen, naar Feriehjemmet benyttes. Vi vil finde det rimeligt, at Statsbanerne nu benytter Lejligheden og lader indlægge rindende Vand paa Gangene ved Værelserne i alle Bygningerne og ogsaa de nødvendige W. C. Der bør ogsaa opføres nogle enkelte offentlige W. C. til det Publikum, der med Statsbanernes Badetog besøger Knudshoved. Jeg har talt med Finansudvalgets Formand om en særlig Bevilling, men det er for sent i Aar. Hvormeget Udgifterne beløber sig til, er jeg ikke helt klar over, men det vil Repræsentanterne fra Nyborg Byraad sikkert kunne oplyse.

Generaldirektøren: Inden vi gaar videre i Forhandlingerne, ønsker jeg gerne at slaa fast, at Statsbanerne under ingen Omstændigheder vil deltage i Udgifterne til Hovedledningen. Det er Marineministeriet, der ønsker Vand paa Slipshavn, derfor maa de eller Nyborg By afholde Udgifterne til Hovedledningen.

Borgmester Bjerring: Nyborg Kommune har altid stillet sig velvilligt over for Statsbanerne og vil ogsaa gerne denne Gang imødekomme Statsbanerne. Marineministeriet er gaaet med til at betale 60 pCt. af Udgifterne til Hovedledningen. Vi vil finde det rimeligt, at Statsbanerne betaler de resterende 40 pCt.

Banechefen: Spørgsmaalet har været rejst flere Gange før i Tiden, men er altid strandet paa, at Nyborg Byraad vil have, at Statsbanerne skal afholde Udgiften til Hovedledningen. Det vil vi absolut ikke, hverken helt eller halvt.

Stadsingeniør Andreassen: Den Ledning, vi først skal i Gang med, er en Fællesledning med 100 mm's Tværmaal fra Nyborg By til Skæringspunktet mellem Slipshavn og Knudshoved, derfra lægges saa 80 mm's Ledning til de paagældende Steder og afsluttes med et Hurtigfilter baade paa Slipshavn og Knudshoved. Filtret skal vedligeholdes og passes af Statsbanerne. Vandforbruget betales efter Maaler med 15,2 Øre pr. Kubikmeter. Minimumsbeløb inklusiv Maalerleje bliver 182 Kr. pr. Aar. Statsbanernes Udgifter til Ledninger m. m. vil blive ca. 10 600 Kr. Hertil kommer saa den indvendige Installation med 1 Hane med Udsagningskumme paa hver af Gangene i alle Bygningerne og 1 W. C. paa hver af Gangene foruden 3 i Tilbygningen til Hovedbygningen. Udgifterne her til bliver ca. 8 500 Kr., hvis Kloaken kan tage Afløbet, hvad jeg mener, den kan.

Banechefen: Spørgsmaalet om Omfanget af den nødvendige Installation maa Generaldirektoratet senere drøfte med Organisationen. Hvis Statsbanerne

ikke vil have Vand paa Knudshoved, bliver Udgifterne da ikke de samme til Hovedledningen.

Stadsingeniør Andreasen: Hvis Statsbanerne ikke vil være med, kan vi nøjes med 80 mm Rør.

Banechefen: Saa bør Statsbanerne heller ikke betale mere end de ca. 800 Kr., som er Merudgiften til 100 mm Rør. W. C.-Afgiften beregner Nyborg som for udenbysboende, dette bør ændres, saa Statsbanerne bliver betragtet som indenbysboende.

Generaldirektøren: Vi kan gaa med til at betale 800 Kr. for Merudgiften til Hovedledningen og 4 329 Kr. til de øvrige Ledninger. Statsbanernes Udgift skulde ialt blive 7 129 Kr. Pasning og Vedligeholdelse af Ledningsnettet til og med Filtret foretages af Nyborg Kommune. Vandafgiften sættes til 13,3 Øre, Minimum 120 Kr. pr. Aar incl. Maalerleje. Generaldirektoratet lader nu udarbejde et Forslag og sender det til Nyborg Kommune. W. C.-Afgiften bør være Indenbysafgift. Kan dette tiltrædes.

Borgmester Bjerring: W. C.-Afgiften kan vi drøfte i Forbindelse med Nyborg Bys Forslag om W. C.-Installation ved Havnen. Dette Forslag er indsendt til Statsbanerne. Det øvrige kan vi gaa med til.

Stationsforstander Høgsgaard: Efter at nu Generaldirektoratet og Nyborg Kommune er blevet enige, vil Organisationerne gerne henstille, at Arbejdet udføres i Aar. Vi faar vel en Forhandling med Generaldirektoratet om Installation af Vand og W. C. i Boligerne i Aaret 1939/40. Knudshoved skulde dog gerne paabegyndes med det samme.

Generaldirektøren: Vi har ca. 130 000 Kr. i 1939/40 til Vand og W. C.-Installation. Organisationerne skal nok blive indkaldt til Forhandling om Anvendelsen af dette Beløb. Knudshoved kan dog ikke gøres færdig inden Ferien. Vil foreslaa, at der i Foraaret lægges Vand ind i Køkkenet og anbringes en Vandhane uden for Køkkenet, som Pensionærerne kan benytte. Til Efteraaret foretages saa Installation af baade Vand og W. C. efter nærmere Aftale.

Stationsforstander Høgsgaard: Generaldirektørens Forslag kan vi tiltræde. Takkede paa Organisationernes Vegne saavel Nyborg Byraad som Generaldirektoratet for den Velvillighed, der fra begge Side er udvist over for Organisationerne.

Borgmester Bjerring: Paa Nyborg Bys Vegne takker vi for Forhandlingen idag. Vor Stadsingeniør er villig til at bistaa Statsbanerne med Raad og Daad ved det, der skal udføres paa Knudshoved, saafremt man maatte ønske det.

Generaldirektøren: Takkede Borgmesteren for Tilsgagnet om, at Stadsingeniøren maatte medvirke til Løsningen af den tekniske Side af Sagen.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Knutzen.

P. From Hansen.

EN REJSE TIL KONSTANTINOPEL OG LILLEASIEN

Fra Lokomotivfører *M. Madsen*, Herning, der sidste Aar var paa en Rejse til Konstantinopel og Lilleasien, har vi modtaget nedenstaaende Rejseskildring:

Naar man i en længere Aarrække har vundet sig til at foretage Rejser i Udlandet for at studere disse Landes og Folks Natur, opstaar der hvert Foraar, naar Solen stiger højere over Horisonten, en næsten gribende Længsel efter at komme ud igen. Det er som en Bacille — man kan træffende kalde den »Rejsbacillen« — stadig arbejder i det indre Menneske, for at finde Næring. Denne Bacille trives bedst om Sommeren, og der gives intet virksomt Middel mod den uden at rejse og atter rejse.

I September ifjor gik Rejsen til Konstantinopel og Lilleasien. — Jeg var en Del betænkelig, idet der jo netop i disse Dage var Højspænding mellem Tyskland og det daværende Czekoslovakia, ja over hele Europa. Men jeg løb Risikoen.

Rejsen gik over Berlin, Dresden og det saksiske Svejts, der er noget af det smukkeste i Tyskland.

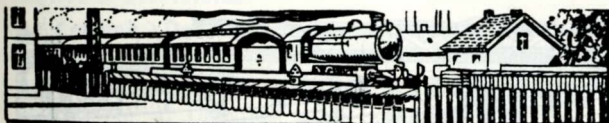
Ca. en Time efter Afgang fra Dresden er vi i Bodenbach, som dengang var czechoslovakisk Grænsestation. Under Opholdet her saa vi et af Symptomerne paa den truende Krig. Vi saa et Optog paa flere Tusinde Sudetere, Mænd og Kvinder, Unge og Gamle, gaa i Procession, syngende tyske Sange og med oprakte Hænder til Nazihilsen. Man undres over denne vældige Begejstring for det nuværende Tyskland, der jo lever under en for os ganske utænkelig Regeringsform.

Vi forlader nu Elbens Løb og kører ind i Bøhmen gennem en smuk Dalslugt langs Moldaufloden og med skovklædte Bjerge paa begge Sider. Oppe paa de højeste Tinder ser man — som ved alle Floder i Europa — Ruiner af gamle Ridderborge, og hvor Terrænet er nogenlunde fladt ses store Arealer med lange Humlestænger. Bøhmen er bl. a. bekendt for sin Humledyrkning og sit gode Øl.

Hen paa Eftermiddagen naaede vi Prag, hvor vi dog ikke gjorde Ophold, men fortsatte videre mod Wien, hvortil vi ankom ud paa Aftenen, og der blev vi i to Dage. Byen har en Mængde Seværdigheder, bl. a. Stephanskirken med sit 137 m høje Taarn. Jeg overværede tilfældigvis en Altergang her; den foregaar omtrent som hos os med den Undtagelse, at i de katolske Lande drikker Præsten selv Vinen.

Vi var inde i en stor Park, der omgiver Slottet »Belvedere«, hvor den tidligere østrigske Kansler, Schuschnigg sidder eller har siddet fangen. — Lidt udenfor Byen, mod sydvest, ligger Slottet Schönbrunn, bygget af Maria Teresia. Her findes der en Mængde pragtfulde Sale, bl. a. kan nævnes Maria Teresia-Salen, hvor Udsmykningen alene har kostet 1½ Mill. østrigske Gylden.

I en af Slottets Længer findes den kejserlige Vognpark, hvor man ser 5 Rækker gamle fyrstelige Vogne, 42 ialt. I Midten af Rækkerne staar Guldkareten med et 4-Spand hvide udstoppede Heste. Hele Karetten



er belagt med Bladguld og har en Overdaadighed af massivt Guldbeslag. Under Hestenes Seletøj, der ogsaa er prydet med Guldbeslag, findes et Dækken med Guldbroderi og med Indlæg af en Mængde kostbare Stene, foruden flere Guldkvaster. Begge Sidevægge er behængte med guldpnydet Seletøj, og i Rummets ene Ende findes Glasskabe med Seletøj med massivt Guldbeslag, Stigbøjler af massivt Guld, Dækkener med Guldbroderier o. m. a. skinnende i Guld og Diamanter, en Ødselhed, der trodser enhver Beskrivelse.

Men vil man have et Helhedsindtryk af Wien, kører man gennem Forstaden Grinzing op til Kobenzl i Byens Nordside, 430 m o. H. Herfra er der en vidunderlig Udsigt over denne Millionby. Man ser Donau sno sig Nord og Øst om Byen med en kunstig Kanal gennem dens østlige Side.

I Byens Østside ser man »Prateren«, et Forlystelsessted, svarende til Dyrehavsbakken ved København, men med den Forskel, at Prateren dækker et mange Gange større Areal. Her findes alle Slags Forlystelser mellem Himmel og Jord.

Men det tidligere saa glade Wien er som helt forsvundet. Man opdager hurtigt, at Byen paa alle Omraader allerede er blevet nazificeret. I Bydelen Leopoldstadt, der væsentligst bebos af Jøder, ser man f. Eks. overalt paa Fortovet Pile, enten malede eller skrevne med Kridt, pege mod Dørene, hvor der bor Jøder.

Efter to Dages Ophold i Wien gik vi om Bord i Donaudamperen »Saturnus«, der skal føre os til den bulgarske Havneby Russe. Sejladsen varede i fulde tre Døgn og var en herlig Oplevelse. Vi var et Par Hundrede Passagerer, der bestod af forskellige Nationer. Skibet var smukt, Køjerne var propre og renlige, og Forplejningen var førsteklasses. Vejret var hele Tiden smukt, og vi kunde promenere paa Dækket eller lægge os i magelige Flugtstole og lade de fremmede Landskaber passere Revy.

Donau, der udspringer i Sydtysskland, er allerede ca. 200 m bred i Wien og ca. 800 m inden vi forlader den i Bulgarien, hvorefter den snart løber ud i Sortehavet.

Man kommer uvilkaarligt til at tænke paa, om ikke Komponisten Strauss, der komponerede »An der schönen blauen Donau«, maa have været farveblind, thi Vandet i Donau er meget blakket. Denne Urenhed skyldes de mange Tilløb fra Bjergene under Vaarbrud, hvor Vandet fra den smeltede Sne fører den lerede Slam fra Bjergsiderne med ud i Floden, men navnlig fra de mange Fabrikker, som lader deres Spildevand løbe i Floden.

Paa Donau er der en livlig Færdsel. Vi passerer Mængder af Transportdampere, der slæber op til en halv Snes tungtlastede Pramme efter sig, og man ser store Tømmerflaader flaades ned med Strømmen.

Efter et Par Timers Sejlads bliver Landskabet bjergfuldt, med skovklædte Bjerge. — Efter 3½ Times Sejlads skimter vi Karpaterne, og forlader nu Østrig og sejler ind i Czekoslovakiet. Her anløber vi straks Bratislava (Pressburg), den tidligere ungarske Kroningsby. Vi faar nu Czekoslovakiet paa venstre og samtidig Ungarn paa højre Bred.

Landskabet veksler stadig. Enkelte Steder, hvor vi kan se ind i Landet, dyrkes udelukkende Majs, men Landskabet langs Floden er mest præget af skovklædte Bjerge. Vi anløber mange mindre Havnebyer, hvor der udveksles Gods og Passagerer, og disse Byer ligger alle smukt, mest med Bjerge i Baggrunden.

Kl. 18 anløb vi Byen Szob, der var Grænseby mellem Czekoslovakiet og Ungarn. Vi sejler nu ind gennem Ungarn.

Vi havde i Løbet af Dagen passeret flere Hundrede Vandmøller, bygget paa Pæle ude i Floden. Møllerne bestaar af et Træskur med et ca. 5m stort Vandhjul paa Siden ud mod Floden, og man ser Hjulene gaa meget langsomt paa Grund af den ringe Strøm, der finder i Donau. Møllerne benyttes til Formaling af Korn og Majs, hvoraf der dyrkes store Mængder i Donaulandene. Disse Møller ses ikke paa den anden Side Beograd, og benyttes altsaa ikke i Bulgarien eller Rumænien.

En anden Ting lægger man ogsaa Mærke til i Donaulandene, nemlig en stor Mængde Gæs, der findes hele Vejen lige fra Wien til Flodens Udløb i Sortehavet.

Kl. 20 ser vi Lysene i Budapest, og en halv Time senere anløb vi Byen, der sikkert er den smukkeste By i Europa.

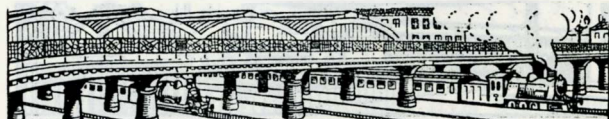
Vi sejlede videre, og næste Dags Formiddag forlod vi Ungarn og sejlede ind i Jugoslavien. Floden er nu blevet ca. 450 m bred, og Landskabet er stadig rigt afvekslende paa Skønhed. — Først om Eftermiddagen anløb vi en stor By, Vokovar, hvor man lige før Byen ser en vældig stor Skotøjsfabrik, »Bata«, hvis Fodtøj er velkendt ogsaa her i Landet.

Hen mod Aften passerer vi Fæstningen »Petrovaradin« (Petervardein), som før Verdenskrigen laa i Ungarn, en Fæstning fra Tyrkerkrigen, beliggende paa en Klippe paa højre Bred. Paa modsat Side ligger Byen Novisad med ca. 100 000 Indbyggere.

Samme Aften ved 20-Tiden anløb vi Jugoslaviens Hovedstad Beograd. Indsejlingen til Byen, der ligger paa højre Bred ved Savaflodens Udmunding, var meget smuk. Vi havde her 2½ Times Ophold, og gik op i Byen. Den har ¼ Mill. Indbyggere, men gør iøvrigt et fattigt Indtryk. Man ser her, som iøvrigt i de fleste sydlandske Byer, Restauranter, Butikker, Boder og Værksteder helt aabne ud til Gaden.

Den tredje Dags Morgen har vi naaet Rumænien, som vi nu faar paa venstre Bred, mens vi endnu har Jugoslavien paa den højre. Vi sejler nu ind i Kazanpasset, en Indsnævring af Floden med høje Klipper paa begge Sider, hvor man ser Toppen over Skyerne, et Flodlandskab, der næsten maa være uden Sidestykke. Bjergpartiet er de Transsylvanske Alper, der fortsætter fra Rumænien ind i Jugoslavien.

(Fortsættes.)



MANDEN PAA LOKOMOTIVET

Udtog af en Udsendelse fra Münchener Rigssender. Samtale mellem *Paul Vermes*, München, og Lokomotivfører *Hans Bradl*, Regensburg.

Vermes: Kære Tilhørere! Naar man sidder i et Eksprestog og kaster Blikket ud af Vinduet og ser Landskabet svinde forbi, saa mærker man først med hvilken Gevalt, med hvilken Kraft Toget farer frem imod sit Maal. — Dets Vej er bestemt af Skinnerne, det véd man, og sikret ved Signaler — ogsaa det véd man, den rejsende har ingen Grund til at tænke paa nogen som helst Fare. Kun en tænker stadig derpaa, nemlig: Manden paa Lokomotivet.

Bradl: Ja, man maa som Lokomotivfører passe meget paa. Jeg har kørt paa Lokomotivet i 39 Aar. Jeg har kørt Godstog, Persontog og Eksprestog, saa jeg kender Tjenesten; De kan tro mig, jeg kender den helt igennem.

Vermes: Netop derfor skulde De nu fortælle os lidt om Deres Tjenesteliv. Det er jo netop ikke nogen almindelig Stilling, De beklæder, ikke nogen Beskæftigelse enhver kender, men som mange tværtimod gør sig falske Forestillinger om. Det kommer vist af, at vi Togpassagerer kun faar Lokomotivføreren at se, just naar han intet paatvingende har at foretage sig og ser ud af Sidevinduet. Formodentlig vil han paa Ankomstbanegaarden betragte de rejsende, han nu lykkeligt har bragt til deres Rejsemaal — saadan forestiller jeg mig det da.

Bradl: Vi tænker ogsaa under Kørselen paa de mange Ukendte, hvis ubetingede Sikkerhed vi er ansvarlige for. Jeg har ogsaa gerne benyttet den Lejlighed til at betragte de rejsende, men alle har saa travlt, naar de kommer til Rejsens Maal.

Vermes: Ja, ja — og enhver tænker sikkert paa noget andet end Lokomotivføreren og den Ydelse, han har tilendebragt.

Bradl: Vi har en svær Tjeneste, det kan jeg sige Dem. Den mindste Efterladenhed kunde have de værste Følger. Jeg tænker ofte paa, at hvis en eller anden, som sidder og skriver i et Kontor, begaar en Fejl, saa tager han en Kniv og raderer Fejlen væk. Jeg som Lokomotivfører kan ikke radere en begaaet Fejl væk — pas paa hedder det for Lokomotivføreren, anstrengt pas paa.

Vermes: Hvad maa De passe paa?

Bradl: Paa hvad? Paa alt muligt, paa Maskinens Arbejdsgang, paa Damptryk, paa Lufttryk, paa Vandstand og paa de mange Signaler.

Vermes: Saa er De altsaa fuldkommen optaget af at kontrollere Strækningen og de mange Maaleinstrumenter.

Bradl: Dertil kommer naturligvis ogsaa at overvaage Uret; thi Køretiden maa under alle Omstændigheder overholdes.

Vermes: Det er altsaa en Stilling, der kræver vedvarende Nerveanspændelse og vedvarende Koncentration. Hvorledes er De egentlig kommen paa den Tanke, at De vilde være Lokomotivfører?

Bradl: Lokomotivfører! Min Fader havde ganske vist ikke haft noget imod, at jeg havde valgt en anden Livsstilling, men Lokomotivet har nu interesseret mig allerede fra jeg var Barn. Som Dreng har jeg leget med Jernbanetog, derefter har jeg gennemgaaet Maskinfaget og Maskinteknik og i min Fritid opholdt mig paa Banegaarde og betragtet Togenes Ud- og Indkørsel. Jeg vilde nu engang i Lokomotivtjenesten og fremfor alt være Lokomotivfører.

Vermes: Tjenesten paa Lokomotivet er altsaa betydelig anstrengende?

Bradl: Tænk engang paa hvor hurtigt en Lokomotivfører maa handle. Naar jeg med et Tog kører mellem 90 og 120 Kilometer i Timen, saa hører det ikke til Smaating at undgaa at overse noget som helst Signal. Eller tænk paa Taagen — vor argeste Fjende, eller paa Snestorm. Det kan ogsaa hænde, at der viser sig noget paa Skinnerne, som ikke hører hjemme der — det er Nerveprøve.

Vermes: Det tilstaar jeg gerne.

Bradl: En Gang jeg kørte om Natten, saa jeg forude et Brandskær ganske tæt ved Skinnerne. Udsigten var meget slet, en Snestorm rasede, det var et Uvejr, som man sjælden oplever det. Jeg kom nærmere og nærmere, og paa en Gang forekom det mig, at der var noget, der bevægede sig over Skinnerne. — — Det kunde være Illusion, Flammerne fremkaldte Lysskær og Skygger, som bevægede sig — men det kunde ogsaa være Mennesker, ihvert Fald standsede jeg Toget. Knap ti Skridt foran Brandstedet holdt jeg, og hvad saa jeg — en Motorsprøjte, som kort forinden vilde over Sporet, stod midt paa Skinnerne og kunde ikke komme længere.

Vermes: Et pludseligt Uheld sandsynligvis.

Bradl: Ja, og paa Motorsprøjten sad endnu de ti Mands Besætning, de havde ikke faaet Tid til at springe af og tænkte vist heller ikke paa det, saadan var Skrækken gaaet dem i Kroppen, og som De kan tænke Dem, var jeg ikke uberørt af det.

Vermes: Ja, ja, imidlertid er et saadant Tilfælde sjældent, og endnu sjældnere er en virkelig Ulykke, som rammer de rejsende paa Rigsbanerne. Af fem Millioner rejsende forulykker kun een om Aaret. De har vel ikke været ude for nogen Togulykke i Deres lange Tjenestetid?

Bradl: Ikke en eneste, og jeg har været paa Lokomotivet i 39 Aar.

Vermes: 39 Aar, saa har De tilbagelagt en betydelig Strækning?

Bradl: Det kan man vel sige. Jeg har regnet Strækningen ud: 1 460 000 Kilometer. Naar jeg tænker tilbage derpaa, er jeg stolt af, at ingen Forsømmelse er udvist — at jeg stadig er kommet godt igennem.

Vermes: Det kan sikkert mange af Deres Kamerater ogsaa hævde for deres Vedkommende; thi foruden den tekniske Sikkerheds store Betydning, er den ordsproglignende Trafiksikkerhed ved Rigsbanerne udvirket ved vore Jernbanemænds Pligtfølelse og ikke mindst ved Pligtfølelsen hos »Manden paa Lokomotivet.«

Beobachter.

**STANGSMØRING PAA DE TYSKE
ENHEDSLOKOMOTIVER**

Spørgsmaalet Stangsmøring paa Damplokomotiver har til en vis Grad staaet aabent, saalænge der er bygget Damplokomotiver. Med Nutidens forhøjede Kørehastigheder for Eksprestoglokomotiver er dette igen blevet akut i Tyskland.

Fig. 1 viser den gennem flere Aar paa de tyske Enhedslokomotiver anvendte Smøreanordning med Smøremaal og Paafyldningsventil. Denne Anordning har ikke virket tilfredsstillende unler de senere Aars største Kørehastigheder, og som den forbedrede Konstruktion lader formode, er det vist særligt Utæthed

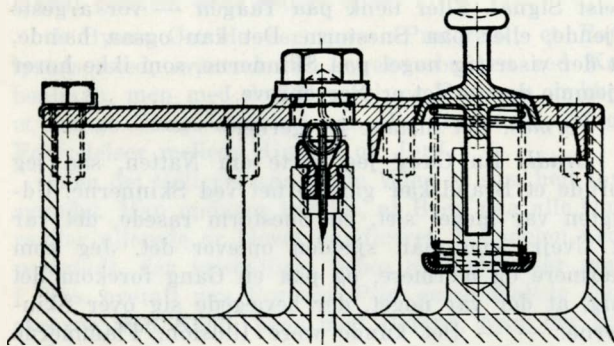


Fig. 1. Gammel Stang-Smøreanordning.

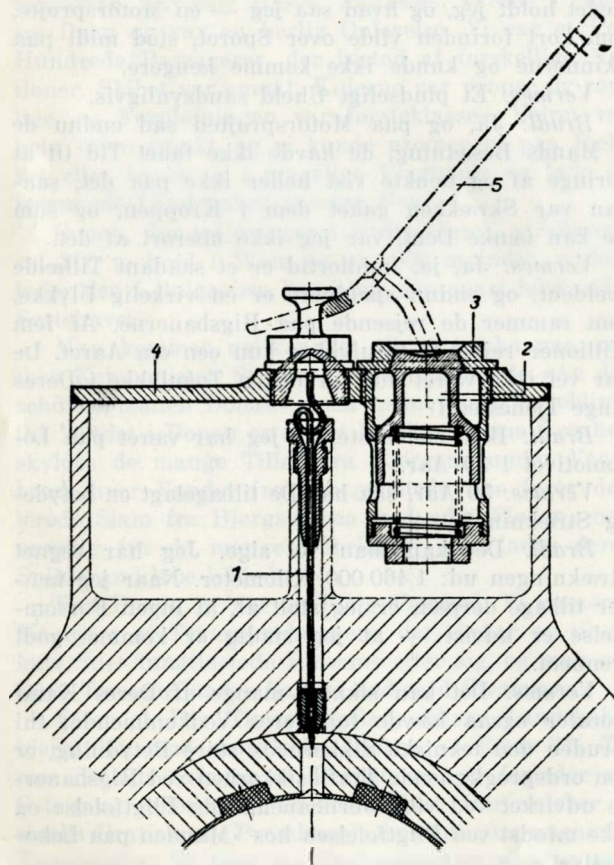


Fig. 2. Ny Stang-Smøreanordning.

ved Paafyldningsventilen, der har givet Anledning til Nykonstruktionen.

Fig. 2 viser den forbedrede Smøreanordning. I den er Smøremaal 1 gjort længere og styres baade foroven og forneden. Mellem Styrene og Smøremaal 1 er der et vist Spillerum, som i Forhold til sin Størrelse tillader Olien at sive ned ad Smøremaal 1 til Lejet, og det er Spillerummet i det øverste Styr, der bestemmer, hvor megen Olie, der tilføres Lejet. Der bruges om Sommeren tykkere Smøremaal og om Vinteren tyndere.

Paafyldningsventilen er undergaaet store Forandringer, idet Ventilspindelen ikke, som paa den gamle Konstruktion, styres i et Rør i Oliebeholderens Bund, men af et Stempel 2, som har Vandring i en Cylinder 3, der er fastskruet i Smøredækslet 4. Der opnaas derved, at Ventil sædet og Ventilstyret (Cylinderen) findes i et og samme Stykke og centrerer nøjagtig, og at Cylinder- og Stempelfladerne medvirker til Tætning af Oliebeholderen.

Det er med denne Anordning Hensigten at svejse Smøredækslet paa Stangen for at undgaa Utæthed mellem Smøredækslet og Oliebeholderen. Paafyldningsventilen Kontrastjeder er holdt meget kraftigt, hvorfor den viste Vægtarm 5 bruges til at aabne Ventilen.

F. Spøer.



Feriehjemmet.

Som meddelt i Bladet for den 20. April aabnes Feriehjemmet Torsdag den 25. Maj, klar til at modtage Sommerens Gæster paa bedste Maade. Man vil som i tidligere Aar kunne tilbringe Pinsen paa vort herlige Feriehjem.

Opholdet er som sædvanlig billigt. Trods stigende Varepriser er Betalingen pr. Dag den samme som forrige Aar.

I. Medlemmer, Medlemmers Hustruer og Børn.

Medlemmer, Hustruer og Børn over 14 Aar	Kr. 3,50 pr. Dag
Medlemmers Børn, ugifte over 20 Aar	» 4,25 » »
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage	» 4,50 » »
Børn fra 1 til 6 Aar	» 1,50 » »
» » 6 » 14 »	» 2,50 » »
Et Maaltid udover Døgnets	» 1,50
do. for Børn til 14 Aar	» 1,00
En Frokost eller Middag	» 2,00

II. Andre Tjenestemænd med Hustruer og Børn.

Mand, Hustru og Børn over 14 Aar	Kr. 4,25 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage	» 5,00 » »
Børn fra 1 til 6 Aar	» 2,00 » »
» » 6 » 14 »	» 3,00 » »
Et Maaltid udover Døgnets	» 1,50
do. for Børn til 14 Aar	» 1,00
En Frokost eller Middag	» 2,00

III. Besøgende ikke Medlemmer.

Voksne og Børn over 14 Aar	Kr. 5,00 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil 2 Dage	> 5,50 > >
Børn fra 1 til 6 Aar	> 2,50 > >
> > 6 > 14 >	> 3,50 > >
Et Maaltid udover Døgnets	> 1,50
do. for Børn til 14 Aar	> 1,00
En Frokost eller Middag	> 2,00

Frk. Petersen vil atter i Aar være Økonoma og som før yde sit bedste for at gøre Gæsterne Tilværelsen saa behagelig, som det er muligt.

Husk, at Bestilling om Ophold paa Hjemmet altid maa ske skriftlig og indsendes til Foreningens Kontor, Vestre Boulevard 45, København V. under Adr. »Feriehjemmet«.

Husk ogsaa at anføre, for hvem Ophold ønskes, og for Børns Vedkommende disses Alder, den nøjagtige Tid for Opholdets Varighed; og endelig bestemt Angivelse af Ankomsten til Kalundborg med Tog eller Skib.

Husk, at Bekræftelsen for Ophold ved Ankomst til Feriehjemmet maa tilstilles Økonomaen.

Man forventer, at de givne Anvisninger efterkommes af Gæsterne, saa Vognen altid kan være ved Station eller Skib rettidig.

P. U. V.
G. O. F. Lund.

Jubilæer.



Den 9. Maj kan Lokomotivfører *M. K. R. Dich*, Helsingør, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Afdelingen ønsker dig i den Anledning alt Held og Lykke, ogsaa for de kommende Aar.

P. A. V.
Alberg.



Lokomotivfører *C. H. Gjortsvang*, Bülow'svej, Fa., kan den 9. Maj fejre 25 Aars Jubilæum.

Jubilaren er meget interesseret i Organisationens Arbejde og er en af dem, som flittigst deltager i Afdelingens Møder.

Gjortsvang, der er Kørelærer, omfatter dette Hverv med særlig stor Interesse, og han har ved sin noble Væremaaede faaet mange Venner blandt sine Kolleger og Medansatte.

Afdelingsbestyrelsen ønsker dig paa Kollegers og egne Vegne hjertelig til Lykke med Dagen.

Ar.

Afdelingsfester.

Roskilde Afdelinger.

Den i Bladet for 5. April d. A. meddelte Fest, som afholdes af Roskilde Afdelinger i Anledning af Organisationens 40 Aars Jubilæum, er ændret til Lørdag den 13. Maj. Den afholdes samme Sted som tidligere meddelt, nemlig i »Centralcafeen« Kl. 18,30.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min Moders Begravelse.

Viktor Olsen,
Lokomotivfører,
Gedser.

Tak for udvist Opmærksomhed ved min Moders Begravelse.

N. V. E. Jensen,
Lokomotivfører,
Nykøbing F.

Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Paa Generalforsamlingen i Juni d. A. vil være at foretage Valg til Bestyrelsen og af Revisorer.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer er: pens. Kassekontrollør N. C. Petersen, Aarhus, Overassistent Svane Knudsen, Nyborg.

Den afgaaende Revisor er Overassistent V. H. Møller, Aarhus.

Forslag til ovennævnte Valg skal i Henhold til Statutternes § 4 indsendes til Bibliotekets Bestyrelse inden 15. Maj og skal være forsynet med Forslagsstillerens Underskrift.

Bestyrelsen.



Optaget som ekstraord. Medlemmer:

pr. 1.—1.—39:

Lokomotivmester S. S. Horn, 6. Julivej 3, Fredericia.

pr. 1.—4.—39:

pens. Lokomotivførere:

S. Andersen, »Sølyst«, Skanderborg.

J. F. Hviid, Dronningensvej 20, 3., Nyborg.

M. Vilhelmsen, Ryttergade 23, Odense.

J. F. K. Søndergaard, Sdr. Boulevard 99, København V.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Februar Maaned 1939 samt i Tidsrummet April—Februar 1938/39 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1937/38 i runde Summer.

	Februar Maaned		1939	
	1939	1938	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 900 000	3 760 000	140 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 240 000	2 970 000	270 000	
Postbefordring	600 000	600 000	—	
Andre Indtægter	560 000	440 000	120 000	
Indtægter i alt	8 300 000	7 770 000	530 000	
Driftsudgifter	9 870 000	9 650 000	220 000	
Driftsoverskud	÷1 570 000	÷1 880 000	310 000	
Afskrivning	570 000	560 000	10 000	
Forrentning	1 190 000	1 130 000	60 000	
Statens Tilskud til Driften	3 330 000	3 570 000		240 000

	April-Februar		1938—39	
	1938—39	1937—38	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	63 260 000	60 310 000	2 950 000	
Gods- og Kreaturbefordring	39 660 000	39 960 000		300 000
Postbefordring	7 240 000	7 210 000	30 000	
Andre Indtægter	5 870 000	5 710 000	160 000	
Indtægter i alt	116 030 000	113 190 000	2 840 000	
Driftsudgifter	116 270 000	111 670 000	4 600 000	
Driftsoverskud	÷240 000	1 520 000		1 760 000
Afskrivning	6 320 000	6 210 000	110 000	
Forrentning	13 030 000	12 220 000	810 000	
Statens Tilskud til Driften	19 590 000	16 910 000	2 680 000	

D. S. B. — Februar 1939.

I Forhold til Februar 1938 har der i Indtægten af Personbefordringen været en Stigning paa ca. 140 000 Kr., Godsbefordringsindtægten er steget med ca. 270 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa ca. 120 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 530 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 220 000 Kr., der i det væsentlige skyldes forøgede Lønningsudgifter.



Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — Illustreret Bogkatalog sendes gratis.

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

Støt dansk Industri!

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

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—18. Postkonto 20 541.