



NO 21

5. November 1942

42. Aargang

LØNFORHANDLINGEN

Den i Bladet for 5. Oktober bebudede Forhandling mellem Finansministeren og Statstjenestemændenes Centralorganisationer om Reguleringstillægsordningen for Tiden fra 1. November til Udløbet af indeværende Finansaar fandt Sted den 19. Oktober. Hovedresultatet vil allerede gennem Dagspressen og Radioen være almindeligt bekendt. For gifte Tjenestemænd samt ugifte over 40 Aar fortsætter den siden 1. April d. A. gældende Ordning, medens der for de ugifte under 40 Aar opnaaedes nogen Forbedring.

Fra Tjenestemandrepræsentanternes Side blev det ved Forhandlingen betonet, at den i Foraaret truffne Ordning ikke var godkendt af Organisationerne, som ikke havde ønsket at tage Medansvar for, at Tjenestemændene nu fik ialt 5 Reguleringstillægsportioner mindre end de efter Tjenestemandsløven havde Ret til. I en Tid, hvor adskillige andre Samfundsklasser har betydelige Indtægter, finder Tjenestemændene det urimeligt, at de skal holdes nede paa Lønninger, som ikke nær dækker de stedfundne Prisstigninger, hvorfor mange Hjem, og særligt dem med smaa Lønninger, nu er særdeles vanskelig stillet. Det vilde derfor være rimeligt, at der blev gennemført en almindelig Forbedring af Reguleringstillæget til samtlige Tjenestemænd. Hvad særligt angaar de ugifte under 40 Aar burde disse, saaledes som det allerede skriftligt var foreslaaet Finansministeriet, have

$\frac{2}{3}$ af det til enhver Tid gældende Reguleringstillæg i Stedet for $\frac{1}{3}$ som hidtil.

Finansministeren oplyste, at et pr. 1. Juli beregnet Tjenestemandsudgiftstal kun var steget til 4271 mod 4200 i Januar, hvilket selv med Reguleringer efter Lovens Bestemmelser ikke medførte nogen Svingning i Reguleringstillæget, hvad der først kan ske, naar man kommer op paa 4298. Han var derfor gaet ud fra, at Tjenestemændene ligesom De samvirkende Fagforbund havde givet Afkald paa Krav om almindelig Lønforhøjelse nu i Efteraaret, og der kunde ikke for de gifte Tjenestemænd samt ugifte over 40 Aar være Tale om nu at ændre den i Foraaret truffne Ordning.

Med Hensyn til de ugifte under 40 Aar kunde Ministeren ikke gaa med til Centralorganisationernes Krav i det fulde Omfang, saa de fik $\frac{2}{3}$ af hele Reguleringstillæget, men Regeringen var enig i, at Dyrtidskompensationen havde været for ringe, og kunde tiltræde, at der fra 1. November skete en Forbedring i Henseende til bedre Dækning af de under Krigstiden stedfundne Prisstigninger, saaledes at ugifte under 40 Aar bliver staaende paa $\frac{1}{3}$ af det Reguleringstillæg, som var gældende indtil 1. April 1939, men faar $\frac{2}{3}$ af de Portioner, hvormed Tillæget siden da er forhøjet.

En saadan Ordning tiltraadte Organisationerne. Selv om dette ikke er alt, hvad der var forlangt, er det dog en følelig Forbedring.

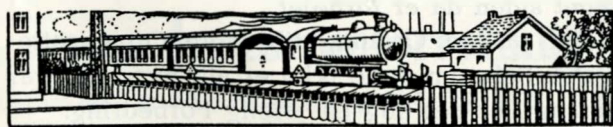
Der udbetales i Øjeblikket ialt 15 Portioner Reguleringstillæg, og da der i Henhold til det for Reguleringstillæget 1938/39 gældende Udgiftstal skulde udbetales 6 Portioner, ses det heraf, at Reguleringstillæget i Krigsperioden er steget med 9 Portioner, og det er disse 9 Portioner, de unge ugifte nu skal have $\frac{2}{3}$ af i Stedet for som hidtil $\frac{1}{3}$.

Forhøjelsen repræsenterer for alle ugifte under 40 Aar inden for de Løngrupper, vor Organisation omfatter, et Beløb paa 24 Kr. pr. Maaned. Vi finder, der er Grund til at paa-skønne den herved fra Regeringens Side viste Imødekommenhed.

Vi kan ikke slutte Behandlingen af dette Emne uden at gentage det tidligere udtalte Haab om, at det nu endelig maa lykkes at sætte Bom for Prisstigningerne. Krav om saadanne er beklageligvis hyppige, ja fra mere end een Side trues der med Produktionsstrejke, hvis man ikke faar Priserne forhøjet saa og saa meget; men dersom det er Meningen, at Lønniveauet skal holdes, maa og skal der komme et definitivt Stop i Vareprisernes Stigning. En yderligere Sænkning af Tjenestemændenes Levestandard kan ikke fortsættes.

Ved Forhandlingen drøftedes endvidere et af Finansministeriet fremsat Forslag vedrørende ændret Beregning af Udgiftstallet. Efter Tjenestemandenslovens Bestemmelser har man hidtil beregnet dette paa Grundlag af Størrelse og Forbrugsmængder i et i Aarene omkring 1914 beregnet Normalbudget. Dels forefindes en Del af de Varer, man saaledes skal tage Hensyn til ved Beregningen af Udgiftstallet, imidlertid ikke mere og dels er Forbrugsmængden inden for de forskellige Varegrupper ændret. Ministeriet ønskede derfor at kunne beregne Udgiftstallet paa et Grundlag, som faldt mere i Kontakt med Fremgangsmaaden ved Beregningen af det almindelige Pristal, end Tilfældet hidtil har været, hvilket i høj Grad vilde simplificere de efterhaanden mange Pristalsberegninger.

Dette Spørgsmaal blev ikke færdigbehandlet. Det aftaltes, at der skal forelægges Organisationerne forskelligt vejledende, statistisk Materiale, inden der tages endelig Stilling til Forslaget.



LOVEN OM REGULERINGSTILLÆGET INDTIL 31. MARTS 1943

Allerede 3 Dage efter Forhandlingen om Reguleringstillæget forelagde Finansminister Alsing Andersen Folketinget Forslag til Lov om dette Tillæg for den resterende Del af Finansaaaret. Forslaget havde følgende Ordlyd:

„De i §§ 1—7 i Lov Nr. 85 af 13. Marts 1942 indeholdte Bestemmelser har Gyldighed i Tidsrummet 1. November 1942—31. Marts 1943 med den Ændring, at Reguleringstillæg, som beregnes i Henhold til § 91, Stk. 4, i Lov om Statens Tjenestemænd, i hver af de nævnte Maaneder forhøjes med $\frac{1}{3}$ af den maanedlige Stigning i Reguleringstillæget for gifte Mænd og dermed ligestillede fra 1. April 1939 til 1. April 1942, idet der dog i Reguleringstillæget pr. 1. April 1939 bortses fra den i Lov Nr. 103 af 15. Marts 1939 § 1 hjemlede særlige Forhøjelse af Reguleringstillæget.“

Til Lovforslaget var knyttet følgende Bemærkninger:

Ved § 8 i Lov Nr. 85 af 13. Marts 1942 angaaende Reguleringstillæg til Tjenestemænd og Pensionister fik den for disse fastsatte Lønordning Gyldighed for hele Finansaaaret 1942/43, men det blev samtidig bestemt, at Loven inden den 1. November d. A. skulde forelægges Rigsdagen til Revision.

Under Hensyn til det ringe Omfang af Prisstigningen siden Januar Maaned d. A., der alene har medført en Stigning i det for Tjenestemændene særligt beregnede Udgiftstal fra 4200 i Januar 1942 til 4271 i Juli s. A., hvorved Udgiftstallet fortsat befinder sig i Reguleringstillægsskalaens Interval: 4195—4298, maa Regeringen anse det for rigtigst, at der ikke paa nærværende Tidspunkt gennemføres nogen almindelig Forhøjelse af Tjenestemændenes Reguleringstillæg. Det kan i denne Forbindelse ogsaa anføres, at der ikke for Privatindustriens Arbejdere er sket nogen Ændring af Dyrtidstillæget, siden den nugældende Reguleringstillægsordning for Tjenestemændene blev fastsat.

Efter den i Statstjenestemandensloven af 1931 hjemlede Ordning vedrørende Ydelse af Reguleringstillæg udbetales Tillæget med det fulde Beløb til gifte Mænd og dermed ligestillede, jfr. Lovens § 91, Stk. 1, medens andre Tjenestemænd oppebærer $\frac{2}{3}$ af Tillæget, naar de er over 40 Aar, og $\frac{1}{3}$, naar de er under 40 Aar. Disse Regler har medført, at Lønningerne til Personer, der alene er berettiget til $\frac{1}{3}$ Reguleringstillæg, kun har været underkastet en forholdsvis begrænset Dyrtidsregulering siden 1. April 1939, da Prisstigningen især er sat ind. Det kan saaledes anføres, at medens Reguleringstillæget

for gifte Mænd og dermed ligestillede med Grundløn 1800—4499 Kr. fra 1. April 1939 til 1. April 1942 er steget med ialt 768 Kr. og for ugifte over 40 Aar med 512 Kr., udgør Stigningen for ugifte under 40 Aar i samme Lønningsinterval og i samme Tidsrum kun 256 Kr.

Under Hensyn til den ved Prisstigningerne siden 1939 bevirkede ekstraordinært store Forskydning i Forholdet mellem Lønningerne til ugifte Tjenestemænd under 40 Aar og de øvrige Tjenestemænd finder Regeringen det rimeligt, at der sker nogen Forhøjelse af Reguleringstillæget til de ugifte under 40 Aar. Det foreslaas derfor, at Reguleringstillæget for den sidstnævnte Gruppe af Tjenestemænd m. fl. for den resterende Del af indeværende Finansaar beregnes saaledes, at de af Reguleringstillægsstigningen siden 1. April 1939 oppebærer $\frac{2}{3}$ i Stedet for $\frac{1}{3}$. Den Del af Reguleringstillæget, som svarer til det Beløb, der i Henhold til Tjenestemandslovens almindelige Regler blev oppebaaret paa nævnte Tidspunkt, vil derimod stadig være at beregne til $\frac{1}{3}$ af det Tillæg, der oppebæres af gifte Mænd og dermed ligestillede.

Stigningen siden 1. April 1939 andrager ialt 9 Portioner, idet Udgiftstallet for Januar 1939 var 2831, der efter Tjenestemandsloven berettigede til 6 Portioner. Ved Lov Nr. 103 af 15. Marts 1939 blev der imidlertid tillagt Tjenestemændene en ekstraordinær Portion af Tillæget for Finansaaret 1939/40. Senere er Antallet af Portioner steget med 3 pr. 1. April 1940, $3\frac{1}{2}$ pr. 1. April 1941 og $1\frac{1}{2}$ pr. 1. April 1942, saaledes at den samlede Stigning som nævnt udgør 9 Portioner. Portionerne er af Størrelse som hjemlet i Tjenestemandsloven, idet dog de siden 1. April 1941 ydede 5 Portioner af Tillæget til Tjenestemænd med Lønning 1500—1799 Kr. har andraget 96 Kr. i Stedet for 84 Kr.

I øvrigt foreslaas Bestemmelserne i Lov Nr. 85 af 13. Marts 1942 opretholdt uændret for Tidsrummet 1. November 1942—31. Marts 1943.

I Overensstemmelse med Tjenestemandslovens Forhandlingsregler har der af Regeringen været forhandlet med Tjenestemændenes Centralorganisationer, der har givet deres Tilslutning til det fremsatte Forslag om Forhøjelse af Reguleringstillæget til ugifte under 40 Aar.

Sagen kom samme Dag til Behandling i Tinget. *Finansministeren* motiverede Forslaget. Han betonedede, at der ikke var noget at sige til, at Organisationerne nu ved Revisionen havde ønsket at faa de $1\frac{1}{2}$ Portion Reguleringstillæg, de ikke fik i Foraaret. Det var imidlertid lige saa lidt nu som dengang muligt at imødekomme dette Ønske. Organisationerne, som ikke har givet Tilslutning til den siden 1. April d. A. gældende Reguleringstillægsordning, fastholdt nu samme Stilling og havde ikke kunnet give Tilslutning til en uændret Forlængelse af den almindelige Reguleringstillægsordning.

Om Forbedringen for de unge ugifte udtalte Ministeren følgende:

Det siger sig selv, at Regeringen maatte nære Betænkelse ved at foretage Forandringer i Lønforholdene; men paa den anden Side kunde man ikke afvise, at den gældende Ordning havde haft en særlig Virkning for denne Gruppe af Tjenestemænd, saaledes at der her var Grund til at yde nogen Udligning.

Regeringen besluttede derfor at bemyndige mig til over for Tjenestemændenes Forhandlere at erklære, at Regeringen var villig til at foreslaa Rigsdagen en Ændring af Reguleringstillæget for de ugifte under 40 Aar, saaledes at disse Tjenestemænd faar $\frac{2}{3}$ af Stigningen i Reguleringstillæget for gifte siden 1. April 1939, medens de fortsat kun faar $\frac{1}{3}$ af det Reguleringstillæg, som de almindelige Regler i Tjenestemandsloven hjemlede paa dette Tidspunkt.

Det er altsaa en saadan Nyordning for Resten af indeværende Finansaar fra 1. November 1942 til 31. Marts 1943, dette Lovforslag tilsigter.

For et helt Finansaar betyder Lovforslaget en Merudgift for Staten paa ca. 2,8 Mill. Kr. — for Resten af indeværende Finansaar altsaa ca. 1,2 Mill. Kr.

Forslaget betyder godt Halvdelen af det, som Organisationerne havde stillet Forslag om, og for de enkelte Tjenestemænd betyder det efter Løngrupperne en Stigning paa omkring 300 Kr. aarlig.

Regeringen har som sagt trods Betænelighederne anset det for baade rimeligt og forsvarligt at stille Forslag om denne Forbedring, som ogsaa ved Forhandlingens Afslutning blev tiltraadt af Organisationernes Repræsentanter.

Socialdemokratiets Ordfører, *Holger Eriksen*, fandt Anledning til at bemærke, at den i Statens Lønssystem gennemførte Forskel mellem giftes og ugiftes Lønninger ikke kendes i de private Virksomheder, det kunde derfor diskuteres, om dette Princip, der staar i Modsætning til Princippet om Løn efter Arbejdsydelse, er rigtigt; men noget saadant ligger ikke for i Øjeblikket. Han fandt det utvivlsomt, at den siden Krigsudbruddet stedfundne Prisstigning virkede i høj Grad uretfærdigt over for de unge ugifte Tjenestemænd og takkede derfor Finansministeren for Forslaget, som betød en Forbedring.

Ogsaa de øvrige Partiers Ordførere anbefalede Forslaget, som derefter ved 3 paa hinanden følgende Behandlinger blev gjort færdigt i Folketinget. Dagen efter blev Lovforslaget forelagt og færdigbehandlet i Landstinget, saaledes at Loven den 23. Oktober var færdig fra Rigsdagen i nøjagtig samme Ordlyd som Forslaget.

NY KØREPLAN FRA 10. NOVEMBER

I de to Aar, vi har haft „Sommertid“ hele Aaret, er Skolegangen Landet over ændret i Aarets mørkeste Maaneder. Der er begyndt Kl. 9 i Stedet for som normalt Kl. 8, saa Børnene ikke har skullet gaa i Skole i Mørklægningstiden, og Statsbanerne har afpasset Køreplanerne herefter. Som Følge heraf er der hvert Aar i November foretaget en Senerelægning af en Række Morgentog. En saadan Omlægning var ogsaa paatænkt i Aar. Meddelelse herom blev allerede givet ved Køreplansændringerne af 21. September, og det oplystes samtidigt, at Vinterkøreplanen skulde træde i Kraft den 2. November.

Forarbejderne til den nævnte Omlægning var fuldt tilendebragt, og Køreplanen var for saa vidt klar til at sætte i Kraft til den fastsatte Tid; men Sommertidens Ophævelse fra og med den 3. ds. har helt kuld kastet dette. Nu vilde der ikke længere være Grund til Togændringer af Hensyn til Morgenmørklægningen; Beslutningen om Genindførelse af normal Tid, hvilket bl. a. medfører, at det bliver tidligere mørkt om Aftenen, har tværtimod gjort det nødvendigt at fremme Jyllandseksprestogene mod København, saa de kan føres over Storebælt inden Aftenmørklægningen.

Togene 58 og 60 er derfor tidligerelagt 1 Time. Den umiddelbare Følge heraf er, at der har maattet foretages Forandringer i Toggangen for samtlige Tilslutningslinier fra Thisted og Struer i Nord, Skern og Esbjerg i Vest, Tønder og Padborg i Syd, Helsingborg i Øst o. s. v., hvilket ikke blot vil sige nye Tider for selve de Tog, som har Tilslutning til eller Forbindelse fra de to Eksprestog, men ogsaa for mødende Tog, hvad der paa alle enkeltsporede Strækninger medfører nye Krydsninger eller Overhalinger m. v. Forandringerne er saa omfattende, at det praktisk talt er en helt ny Køreplan, der om faa Dage skal køres efter.

Det siger sig selv, at der har maattet arbejdes under Højtryk for at faa det hele i Orden paa den korte Tid, der har været til Raadighed; men det er dog naaet, saaledes at Vinterkøreplanen kan sættes i Kraft den 10. ds., kun 8 Dage senere end oprindeligt paaregnet. Vi synes, der er Grund til at komplimentere Generaldirektoratets Køreplanskontor herfor.

ET FOREDRAG OM TRYKLUFTBREMSEN

I D. L. T. for 20. December f. A. anmeldte vi en Serie Lysbilleder og en Film, som Generaldirektoratet havde foranlediget fremstillet til Brug ved Stations- og Togpersonalets Undervisning i Trykluftbremsen, og som den Gang blev forevist Pressen og andre indbudte. Den nuværende Chef for Trafikkontoret, Trafikinspektør Skov, gav ved den Lejlighed vejledende Forklaringer til saavel Lysbilleder som Film.

Senere har Trafikinspektøren udarbejdet et udførligere Foredrag om Trykluftbremsen. Dette blev i Begyndelsen af Oktober d. A. holdt for Jernbaneforeningens Medlemmer og en Række indbudte Gæster. Da Foredraget indeholder adskilligt af Interesse ogsaa for vore Medlemmer, gengiver vi det med Foredragsholderens Tilladelse i dette og følgende Nummer.

Trykluftbremsen holdt sit Indtog ved D. S. B. sammen med Motorkørslen, men jeg tror nok, at naar vi taler om Tidspunktet for Trykluftbremmens Indførelse, tænker vi paa Efteraaret 1940, da Godstogene fra at være skruebremset gik over til at blive luftbremset; i hvert Fald er jeg sikker paa, at det først var da, at det gik op for os, at der med Hensyn til Trykluftbremsen — i Modsætning til Vakuumbremsen — maatte skelnes mellem flere Bremsearter.

Den Bremse, der bruges i Motortog, den saakaldte P-Bremse, er den Art af Trykluftbremsen, der har mest tilfælles med Vakuumbremsen, og det er da ogsaa den, der danner Grundlaget og Udgangspunktet for de andre Trykluftbremsearter. At P-Bremsen ligner Vakuumbremsen, er dog ikke ensbetydende med, at der ikke er væsentlige Forskelle paa de 2 Bremsere — endda ret afgørende. Medens der ved Vakuumbremsen som bekendt anvendes et Vakuum paa 0,65, arbejder Trykluftbremsen med 5 Atm. Tryk, d. v. s. at Forskellen mellem normalt Lufttryk og den fortyndede, henholdsvis sammenpressede Luft, paa hvilken Luftbremmens Virksomhed er baseret, er 6 à 7 Gange saa stor ved Trykluftbremsen som ved Vakuumbremsen. Derfor maa Trykluftbremsen behandles med noget større Varsomhed end Vakuumbremsen — jeg tænker her bl. a. paa Bremsekoblingernes Adskillelse. Medens Vakuumbkoblinger uden Fare for den, der foretager Afkoblingen, kan skilles ad, selv om der er Vakuum i Ledningen, er det langt fra farefrit at prøve at skille 2 Trykluftkoblinger fra hinanden, saa længe der er Trykluft i Slangerne. 5 Atm. slaar haardt, og rammer en saadan Kobling et Ben, maa der regnes med Benbrud. Derfor er det nødvendigt paa Vogne med Trykluft at anbringe en Hane paa Hovedledningen ved Vognenderne, saaledes at Koblingsslangen kan afspærres fra Hovedledningen og samtidigt sættes i Forbindelse med fri Luft, saa at Tryk-

luften i Slangen kan slippe ud, inden Frakoblingen skal foretages. Men er det nødvendigt, at denne Hane lukkes, før Frakobling foretages, er det mindst lige saa nødvendigt, at Hanen er aaben, naar Vognen er indlemmet i et trykluftbremset Tog. En lukket Hane er nemlig ensbetydende med, at bagved løbende Vogne ikke bremses, og dette kan Lokomotivføreren i Almindelighed ikke mærke. Derfor er det af saa afgørende Betydning at sikre sig, at Bremsen paa den sidste trykluftbremse Vogn i Toget virker, og *altid at sikre sig dette, hver Gang Hovedledningen har været adskilt.*

En lille Ting ved Trykluftbremsen, som heller ikke kendes fra Vakuumbremsen, er den Hane, som gør det muligt hurtigt og let at omdanne en Bremsevogn til Ledningsvogn.

Endelig vil jeg nævne en Forskel mellem Vakuumbremsens og Trykluftbremsens Virkemaade, som undertiden har givet Anledning til Misforstaaelse. En karakteristisk Lyd ved Trykluftbremsen er den susende Lyd, der høres umiddelbart før eller lige efter, at f. Eks. et S-Tog er standset. Denne Luftudstrømning er ensbetydende med, at Bremsen løses, og nogle ræsonnerer da som saa: „Naar Bremsen løses, ved at Luften lukkes ud, maa Bremsningen indtræde ved, at Luften lukkes ind i Bremsecylindern. Tryklufften faar altsaa først Adgang til Vognen, naar der skal bremses, og under Kørslen er der ingen Tryklufft i Hovedledningen. Toget kan altsaa ikke bremses, hvis Ledningen sprænges.“ Men saadan er det slet ikke. Tryklufftbremsen er nemlig indirekte virkende, d. v. s. det er ikke den Tryklufft, der er i Hovedledningen, som direkte benyttes til Bremsning.

Paa hver Bremsevogn findes foruden Bremsecylindern en Styreventil og en Hjælpeluftbeholder. Saa længe Hovedledningen er fyldt op med Tryklufft, vil Styreventilen stille sig saaledes, at Tryklufften fra Hovedledningen via Styreventilen fylder Hjælpeluftbeholderen, medens Bremsecylindern — ligeledes gennem Styreventilen — er sat i Forbindelse med fri Luft. Bremsen er løs.

Sænkes Trykket i Hovedledningen, enten ved at Lokomotivføreren foretager en Bremsning, ved at en Nødbremseventil aabnes, eller ved at Toget sprænges, styrer Styreventilen om. Den spærrer af mellem Hovedledning og Hjælpeluftbeholder og mellem Bremsecylinder og fri Luft og danner samtidig Forbindelse mellem Hjælpeluftbeholder og Bremsecylinder, saa at den i Hjælpeluftbeholderen opsamlede Tryklufft strømmer over i Bremsecylindern og presser Stemplet i Bremsestilling. Tryklufftbremsen er altsaa lige saa automatisk som Vakuumbremsen.

Der findes ganske vist ogsaa en ikke-automatisk og direkte virkende Tryklufftbremse, men den kan ikke anvendes som selvstændig Bremse, men kun som et Supplement til den indirekte automatiske Bremse, f. Eks. i Bjerglande. Paa Salonvogn Nr. 1, der er indrettet til at kunne løbe i alle europæiske Tog, findes denne Bremse.

Stemplets Bevægelse inde i Bremsecylindern er begrænset, det maa derfor ved ældre Vogne

paases, at Bremsesaalen ikke slides saa stærkt, at den normale Stempelvandring bliver utilstrækkelig til at frembringe en Bremsning. Ved nyere Systemer indskydes en Bremseregulator i Bremsesystemet, og denne Regulator er saaledes indrettet, at den skruer sig ud, naar Bremseklodserne slides.

Noget, der ogsaa har Betydning for en god Bremsning, er, at alle Vognens Bremseklodser gaar lige kraftigt mod Hjulene. Vognene maa derfor være forsynet med ekvilibreret Bremsetøj. Ekvilibreret Bremsetøj fandtes ogsaa før Tryklufftbremsens Indførelse, men ikke paa ældre Godsvogne, og dette var medbestemmende, da der i sin Tid skulde træffes Afgørelse om, hvilke Godsvogne der skulde forsynes med Tryklufftbremse. Tog man en Vogn, der var forsynet med Skruebremse, kunde man spare selve Bremsetøjet, men altsaa kun, hvis det var ekvilibreret. Var det ikke det, skulde det helt udveksles, og man kunde da lige saa godt tage en Vogn uden Skruebremse. Derfor udtog man blandt PJ-Vognene i første Række PJR-Vogne, der havde Skruebremse med ekvilibreret Bremsetøj, medens der blandt PF-Vogne blev udtaget Vogne uden Skruebremse, fordi PFR-Vogne ikke har ekvilibreret Bremsetøj.

For de lukkede Vognes Vedkommende var Forholdet vanskeligere. En meget stor Part af disse er ældre Vogne med en Akselafstand paa kun 3,66 m. Nu er man jo aldrig begejstret for at sætte noget nyt paa noget gammelt, og hertil kommer, at største Parten af disse ældre Vogne ikke har saa stærk Undervogn, at de uden videre kan bære et Tryklufftbremseudstyr. Desuden er disse Vogne af andre Grunde langt fra tidssvarende — en Godsvogn med under 4,5 m Akselafstand hører ikke Nutiden til — en almindelig Fornyelse af den ældste Del af Godsvognsparken maatte derfor forudses og er jo ogsaa nu paabegyndt. I Dag leveres en ny Godsvogn ikke uden Tryklufftbremse. — Vi har saaledes gennem Nyanskaffelser faaet Antallet af Godsvogne med Tryklufftbremse forøget og er derved kommet bort fra Spørgsmaalet om Anbringelse af Tryklufftbremse paa de gamle lukkede Godsvogne.

At Tryklufftbremsen vilde komme, og at den ogsaa vilde afløse Vakuumbremsen, har længe været forudset. I flere Aar er nye Vogne derfor leveret med Tryklufftbremse — jeg behøver bare at nævne CR-Vognene. De kan maaske spørge, hvorfor Tryklufftbremsen da ikke er indført allerede for længere Tid siden, men jeg vil da bede Dem tænke paa, hvad det maa koste at forsyne de mange Vogne og ikke mindst Lokomotiver med Tryklufftbremseudstyr. Har det maaske været længe, inden vi fik vore Godstog luftbremset, kan vi til Gengæld glæde os over nu paa vore Vogne at have den mest moderne Tryklufftbremse, der overhovedet findes — Hildebrand-Knorr Bremsen — og saaledes være blevet sparet for de med ældre Systemer behæftede Ulemper. Saa længe Tryklufftbremsen kun fandtes i sin Grundform som Persontogsbremse, var der ingen Grund for os til at lade den afløse Vakuumbremsen, men anderledes blev det, da der blev

Tale om en Luftbremse til lange Godstog. Hverken Vakuumbremser eller P-Bremser kan bruges her; de vilde give en alt for pludselig Opbremsning med deraf følgende Ryk og Stød, Sprængning af Koblinger og Ødelæggelse af Gods, ogsaa fordi der i lange Tog vilde hengaa nogen Tid, inden Bremsningen forplantede sig gennem hele Toget. Her maa en blidere Bremsning til, og det er det, der opnaas ved den saakaldte langsommvirkende Trykluftbremse, Godstogsbremser.

Ved Godstogsbremser — eller kortere G-Bremser — er Styreventilen saaledes indrettet, at der ved en Bremsning til at begynde med kun slipper en mindre Mængde Trykluft ind i Bremsecylinderen, og først efter ca. 60 Sekunders Forløb opnaas der fuldt Bremsetryk. Nu er Forholdet jo imidlertid det, at en Del Godsvogne ogsaa skal kunne benyttes i Persontog, ligesom Personvogne gerne skulde kunne sendes bl. a. til Værksted med Godstog. Saadanne Vognes Bremsere maa derfor kunne benyttes baade som G-Bremser og P-Bremser. Dette opnaas ved at paamontere en Styreventil, som ved Hjælp af et særligt Haandtag kan stilles enten i P-Stilling eller G-Stilling. Dette Haandtag har rundt Hoved, og er det forholdsvis nymalet, er det gult. Dette er det værd at lægge Mærke til, for saadan er det ogsaa paa udenlandske Vogne. Trykluftbremser har nemlig bl. a. sin store Force deri, at den er international. Der findes ganske vist forskellige Fabrikata, men de skal alle for at blive anerkendt opfylde visse Betingelser og kan derfor altid arbejde sammen. Bremsekoblingerne paa 2 Vogne med Trykluft kan altid kobles sammen, selv om den ene Vogn er fra Rumænien og den anden dansk. G/P-Omstilleren har som nævnt altid rundt Hoved, og kan man ikke tyde de Bogstaver, der angiver G-henholdsvis P-Stillingen, er det det samme, for G er altid til venstre og P til højre — vel at mærke under Forudsætning af, at Omstilleren ikke tillige kan sættes paa S, for saa er P-Stillingen i Midten og S-Stillingen til højre; men altsaa altid den langsomst virkende Bremsstilling til venstre og den hurtigste til højre. Staar Haandtaget paa S, virker Bremserne som S-Bremser. S-Bremserne er en hurtigvirkende Bremser ligesom P-Bremserne, men den har den Fordel, at den bremsere kraftigere ved store Hastigheder og derfor er særlig anvendelig i hurtigkørende Tog. Ved lavere Hastigheder virker den som P-Bremser. Den større Virkning, S-Bremserne giver, maa der derfor kun regnes med ved større Hastigheder, og Bestemmelsen om, at der, naar S-Bremserne anvendes, mindst skal regnes med Bremsprocenter svarende til en Hastighed paa 100 km/T., er altsaa ret naturlig.

Skal man op paa meget store Kørehastigheder, anvendes en ved store Hastigheder endnu kraftigere virkende Trykluftbremser — den saakaldte SS-Bremser. Denne Bremsere findes dog ikke paa danske Vogne.

(Sluttes.)

NOGLE TAL FRA DEN TYSKE HURTIGTOGTRAFIKS HISTORIE

Af Dipl.-Ing. M. Hüpeden, Stuttgart.

Efter *Die Lokomotive* ved F. Spøer.

Da Jernbanebyggeriet i Tyskland var skredet saa vidt frem, at der fandtes et midteuropæisk Jernbaneanet, fremkom i Slutningen af Fyrreerne i forrige Aarhundrede Trangen til en hurtigere Fjerntrafik. I Løbet af de næste 10 Aar indlagdes særlige Hurtigtog, og der byggedes Hurtigtogslokomotiver, som i Begyndelsen havde den almindeligt anvendte Hjul-anordning 1 A 1 eller — som særligt hurtigløbende — 2 A og større Drivhjul.

Skønt Hurtigtogene holdtes lette, ved at de kun medførte rejssende paa 1. og 2. Klasse, blev Rejsehastigheden dog for lille, da Togene maatte standse hyppigt, f. Eks. havde i 1868 Hurtigtog München—Berlin over Bamberg—Hof 35 Standsninger med en Middelafstand mellem hver Standsning paa 20,7 km. Med en Maksimalhastighed paa 60 km/t var Rejsehastigheden 40 km/t.

Udviklingen krævede Stigning i Lokomotivernes Ydelse og Hastighed og Formindkelse af Tallet paa Standsningsstationerne. Resultaterne deraf fremgaar af de aarlige Køreplaner, naar man konstaterer Hurtigtogenes Gennemsnitshastighed og den længste kørte Strækning mellem to Stationsophold. Se Tabellerne 1 og 2.

For de gennemkørende Tog var Afstanden mellem Standsningsstationerne først begrænset af trafik- og driftstekniske Grunde. Vognene til de første Hurtigtog var de almindelige, som ogsaa brugtes i standsende Tog, og Lokomotiverne maatte ikke køre ud over det Driftsomraade, hvor de hørte hjemme. Dette ændredes med de første egentlige Fjernhurtigtog, de saakaldte Eksprestog, mellem Berlin og Köln, som kun standsede ti Gange og kørte gennemsnitlig 53 km mellem hver Standsning. Den længste Strækning uden Standsning var paa 150 km fra Stendal til Hannover. Rejsehastigheden var 60 km/t. Det var, som Tabel 2 viser, i 1873. Af Tabel 2 fremgaar endvidere den fortsatte Udvikling af den gennemkørende Trafik, som hovedsagelig ahang af Tendernes Vandforraad og Drejeskivernes Størrelse. Tabel 3 viser Udvidelserne af Tendernes Vandforraad og Drejeskivernes Diameter.

Aarene omkring Aarhundredskiftet bragte med Indførslen af Sove- og Spisevogne en stor Forandring af Hurtigtogene. Den forcerede Hurtigtogs- trafik og de forbedrede Rejsebequemmeligheder i alle Vognklasser gav en uanet Trafikstigning, som de forhaandenværende Lokomotiver ikke kunde bestride. Nye Lokomotiver af større Dimensioner byggedes. I Tabel 4 ses det, hvorledes Hedefladen i

Lokomotivkedlerne stadig blev større. De 2-koblede Lokomotiver klarede sig indtil Igangsætningsvan-skeligheder med store Tog ved Aarhundredskiftet gennemtvang 3-koblede Lokomotiver. Tabel 5 viser Adhæensionsvægtens Tilvækst paa de tyske Lokomo-tiver.

Tabel 1. Tyske Hurtigtogs Gennemsnitshastigheder.

Aar	Strækning	km/t
1862	Bruchsal—Heidelberg	55,1
1865	Köln—Bonn	57,1
1869	Bingen—Mainz	59,0
1871	Bielefeld—Minden	60,1
1872	Minden—Bielefeld	66,0
1873	Spandau—Stendal	70,8
1882	Stendal—Lehrte	71,3
1886	Stendal—Lehrte	72,6
1890	Potsdam—Magdeburg	75,2
1891	Wittenberge—Hamburg	82,7
1902	Halle—Berlin	85,7
1911	München—Nürnberg	88,4
1912	Berlin—Hamburg	88,8
1918	Hannover—Stendal	71,8
1926	Berlin—Halle	83,6
1928	Hamm—Hannover	90,0
1929	"	90,5
1930	"	90,0
1932	Berlin—Hamburg	96,2
1933	"	105,5
1934	"	111,8
1936	"	119,7
1939	"	117,1

Tabel 2. Tyske Hurtigtogs længste Kørsel uden Standsning.

Aar	Strækning	km
1862	Günzburg—Augsburg	61
1871	München—Mühldorf	75
1873	Stendal—Hannover	150
1882	Stendal—Lehrte	134
1891	Wittenberge—Hamburg	160
1892	Berlin—Halle	162
1897	Berlin—Leipzig Bay. Bhf.	173
1899	Hof—Regensburg	179
1900	München—Nürnberg	199
1908	Berlin—Hannover	254
1911	Berlin—Hamburg	287
1912	Halle—Nürnberg	314
1939	Berlin—Breslau	329

Tabel 3. Tendervandforraad og Drejeskivediameter i Prøjsen.

Aar	Vandforraad m ³	Drejeskive-diameter m
1873	10	12
1886	12	12
1890	15	13
1898	16	16
1901	20	16
1908	30	20
1911	31,5	20
1926	34	23
1935	38	23

Tabel 4. Hedelladearealet i de største tyske Hurtigtogslokomotiver.

Aar	Land	Type	m ²
1861	Baden	II a	87
1866	Prøjsen	Köln-Minden	90
1871	Prøjsen	P 1	96
1877	Württemberg	A b	112
1884	Prøjsen	S 1	98
1890	Prøjsen	S 2 (Erf.)	113
1891	Prøjsen	S 2 (Hann.)	125
1892	Württemberg	E	148
1898	Württemberg	D	162
1901	Bayern	S 2/5	186
1902	Prøjsen	S 7	163
1902	Baden	II d	210
1903	Bayern	S 3/5	211
1906	Prøjsen	P 8	201
1907	Baden	IV f	259
1908	Bayern	S 3/6	268
1909	Prøjsen	S 9	230
1917	Sachsen	XVIII h	288
1918	Baden	IV h	302
1922	Prøjsen	P 10	303
1926	Rigsbane	01	338
1935	Rigsbane	05	346
1939	Rigsbane	06	422

Tabel 5. Adhæensionsvægten paa de største tyske Hurtigtogslokomotiver.

Aar	Land	Type	t
1871	Prøjsen	P 1	24,4
1874	Sachsen	VII	29,3
1877	Prøjsen	P 2	25,1
1884	Prøjsen	P 3	28,7
1889	Bayern	B X	29,8
1891	Prøjsen	S 2	28,7
1893	Prøjsen	S 3	30,4
1894	Baden	IV e	41,7
1898	Württemberg	D	44,9
1899	Prøjsen	P 7	42,7
1899	Bayern	C V	46,2
1902	Prøjsen	P 6	43,5
1903	Bayern	S 3/5	47,4
1906	Prøjsen	P 8	51,6
1911	Prøjsen	S 10 ¹	53,2
1914	Prøjsen	S 10 ²	53,4
1918	Sachsen	XX HV	68,6
1922	Prøjsen	P 10	75,7
1939	Rigsbane	06	79,8

HUSK

I Tilfælde af Flytning maa Adresseretelse tilstilles Postvæsenet i betimelig Tid forud for Flytningen, men dog senest samtidig med, at Flytning finder Sted.

Hvis dette ikke overholdes, og Postvæsenet saaledes ikke har nogen Adresse paa Vedkommende, inddrages det paagældende Blad, og det kan da ikke hjælpe at anmelde Flytning. Naar Bladet først er inddraget, udsender Postvæsenet det ikke mere, førend det fra Organisationens Side er anmeldt paany. Dette medfører ikke alene unødvendig Ærgrelse hos Medlemmet, men tillige unødvendigt Arbejde og unødvendig Udgift, idet der paa denne Maade maa betaales Anmeldelsesgebyr flere Gange for samme Abonnent.



Jubilæum.



Den 18. November kan Motorfører I V. A. B. Loft, Helsingør, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Loft var Haandværker i Fredericia, blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Brande, kom til Fredericia Aaret efter og blev der i otte Aar. I 1927 blev han forflyttet til Aarhus og var ligeledes der i ca. otte Aar. Den 1. November 1935 udnævntes Loft til Motorfører II og kørte Lyntog fra Aarhus; i 1936 blev han 1. Grads Motorfører i Randers og endelig i 1939 blev han forflyttet til Helsingør.

Vi har i den korte Tid lært at skatte Jubilaren som en god Kollega og Kammerat, pligtopfyldende Lokomotivmand og god Organisationsmand.

Loft nøjes ikke med at køre Lokomotiv og Motortog, Sejlsport er hans kære Fritidsbeskæftigelse. L. har Sætteskippercertifikat, saa han styrer med Sagkundskab sin Sejler paa Øresunds Bølger.

Vi ønsker til Lykke med de 25 Aar og i Fremtiden.

H. L.

Opmærksomheden frabedes.

Opmærksomhed i Anledning af mit forestaaende Jubilæum frabedes venligst.

Axel Hansen,

Lokomotivfører, Aarhus.

Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner.

Tidligere Medlemmer af den gensidige Uheldsforsikrings-Forening for D. S. B.s Personale, der er afgaaet med Pension før 1. Juni 1942 og ikke som Pensionist har fortsat deres Forsikring, kan ved Henvendelse til Foreningen genoptages, naar tidligere Medlemsnummer opgives og deres Helbredstilstand ikke er til Hinder derfor.

For saa vidt nogen af Foreningens tidligere Medlemmer, der er afskediget med Pension før den 1. Juni 1942, afgaar ved Døden under Forhold, som fastsat i Lovene, der var gyldige indtil den 5. Maj 1942, § 7, Stk. 3 og 4, er Styrelsen bemyndiget til at udbetale de efterladte som Understøttelse et Beløb af højst den Størrelse, som er fastsat i nævnte Lovparagraf, dog er det en Forudsætning, at Medlemsbrevet kan forevises Styrelsen.

Nærmere Oplysninger ved skriftlig Henvendelse til „Den gensidige Uheldsforsikrings-Forening for de danske Statsbaners Personale“, Hovedbanegaarden, København. Bestyrelsen.



Røveri paa Veksø Station.

Ved Midnatstid Natten mellem den 20. og 21. Oktober trængte 2 maskerede Mænd ind paa Veksø Station, hvor de med Gevær og Knippel truede Stationsmesteren til at udlevere Stationens Pengebeholdning ca. 6 000 Kr. Røverne blev anholdt allerede 2 Dage efter; det var 2 Brødre, som havde Pladser i Nærheden af Stationen. Hele det røvede Beløb blev bragt til Veje paany.

Frostfrie Lokomotiver.

Ifølge Meddelelser i Dagspressen har de tyske Rigsbaner konstrueret et Lokomotiv, som skal være fuldstændig uimodtageligt over for selv den stærkeste Frost.

Lokomotivet opgives at veje ca. 100 Tons, og der er sparet mest muligt paa forskellige Materialer, f. Eks. 6---7 Tons Kobber, saaledes at dette Lokomotiv vejer 26 Tons mindre end tidligere Maskiner af lignende Type. For Tenderens Vedkommende er det lykkedes at bringe Vægten ned fra 26 til 18 Tons og dog naa det Resultat, at der baade kan medføres større Kulbeholdning og større Vandmængde end hidtil.

En Mand dræbt som Følge af Drenges Leg med et Sporskifte.

I et Tog paa en Roebane ved Nakskov afsporede for nylig en Del af Vognene, hvilket medførte, at en Mand mistede Livet. Roetoget skulde et Sted paa Banen passere et Sporskifte. Lokomotivføreren bemærkede, at Sporskiftehaandtaget laa rigtigt og fortsatte derfor Kørslen, men Sporskiftet maa have staaet paa halv, idet Maskinen og Tenderen kørte ad det ene Spor og Vognene ad det andet. 8 Vogne afsporede og væltede oven i hinanden; de trak Tenderen med sig, saa ogsaa den væltede. Derved blev Lokomotivføreren Medhjælper, som sad oppe i Tenderen, slynget af. Han kom i Klemme mellem Tenderen og Vognene og paadrog sig saadanne Kvæstelser, at han kort efter døde.

Det formenes, at Ulykken er foraarsaget ved, at nogle Drengene har pillet en Bolt ud af Sporskiftet, saa det er kommet til at staa paa halv.

Toguheld paa Sæbybanen.

Under et Godstogs Indkørsel paa Vester Hassing Station paa Sæby-Banen kørte Lokomotivet og Toget af en hidtil uopklaret Aarsag paa hver sit Spor; Maskinen kørte ad det rigtige Spor, men Vognene kørte ind paa et Sidespor, hvorved der foraarsagedes en Del Ravage. Sporet blev revet op paa et længere Stykke, og 3 à 4 Godsvogne blev stærkt beskadiget, ja tildels knust.

Statsbanerne paaskønner.

Ved en Fejlekspedition kom der en Gang i Sommer et Sted paa Thybanen 2 Tog ind i samme Stationsinterval. Togfører N. C. Christiansen, Thisted, opdagede dette og gjorde Stationsbestyreren paa den Station, hvorfra begge Togene var sendt ud i samme Interval opmærksom herpaa. Nabostationen blev straks alarmeret, og Bestyreren dér, Ekspedient K. G. Nørgaard, sprang hurtig

paa en Cykle og kørte ud ad Lininen for at standse det bageste af de 2 Tog. Dette Togs fungerende Lokomotivfører, Lokomotivfyrbøder C. H. Nielsen, Struer, havde imidlertid selv opdaget Faren og bragt sit Tog til Standsning. De 3 Tjenestemænd har nu alle faaet Generaldirektoratets bedste Tak og Paaskønnelse for udvist Agtpaagivenhed.

Toguheld ved haard Opbremsning.

Den 21. Oktober om Aftenen skulde et Tog paa Horsens Vestbane holde for „Stop“ uden for Flemming Station. Ved Opbremsningen, der formenes at have været særlig kraftig, løb de bageste Vogne saa haardt mod den forreste Del af Togstammen, at nogle Vogne blev beskadiget, saa Toget ikke kunde fortsætte. 2 af det tjenstgørende Personale blev en Del forslaaet, men Togets Passagerer kom intet til; de blev viderebefordret i Bil.

2 Banearbejdere dræbt af Toget.

Tidligt den 25. Oktober om Morgenen blev Banearbejderne J. P. Nielsen og L. E. Sørensen dræbt af Toget tæt uden for Odense. De var ude for at efterse Banelinien og gik i Retning mod Middelfart i det sydlige Spor. Som naturligt er, regnede de med, at der ikke paa dette Spor kom Tog bagfra, men det traf sig saa uheldigt, at et Tog var brudt sammen paa det nordre Spor, og for ikke at sinke Posttoget 2089 mere end højest nødvendigt, blev dette paa Strækningen mellem Odense og Holmstrup dirigeret ad venstre Spor. Dette var de 2 Banearbejdere ikke bekendt med, og da det var stærk Regnvejrr paa det paagældende Tidspunkt, havde Lokomotivføreren ingen Mulighed for med det afdæmpede Frontlys at se de 2 Mand i Sporet. De blev derfor kørt ned bagfra og dræbt paa Stedet.

Om de har hørt Toget eller ej bliver ifølge Sagens Natur aldrig opklaret, men selv om de har hørt det, er de formentlig gaaet ud fra, at Toget kom paa nordre Spor som det skulde, og at der saaledes ikke var nogen Fare paa Færde for dem selv. Begge de omkomne var gift og har været i Statsbanernes Tjeneste i flere Aar.



*Udnævnelse:
fra 1.—11.—42:*

Lokomotivfyrbøder V. H. Andreasen, Struer, efter Ans. if. Opslag til Lokomotivmester II, Esbjerg (min. Udn.).

fra 1.—12.—42:

Lokomotivfører S. T. Stenkvist, Gedser, efter Ans. if. Opslag til Lokomotivmester II, Brande (min. Udn.).

Afsked:

Lokomotivfører H. Peter Hansen, Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—42 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. N. C. Børgesen, Kbhavns Godsbgd.,

efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—1.—43 (min. Afsked).

Lokomotivfyrbøder E. E. Frikke, Aarhus H., under 15.—10.—42.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører P. J. Jensen, København, den 5.—10.—42.

Paaskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse over for bl. a. Lokomotivfyrbøder C. H. Nielsen, Struer, for udvist god Agtpaagivenhed og Omtanke ved Afværgelse af truende Fare, idet 2 Tog den 13.—7.—42 samtidig kom til at befinde sig i samme Stationsinterval.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

pens. Lokomotivførere:

pr. 1.—10.—42:

J. G. Schneider, Uraniavej 21, Fredensvang, Aarhus.

O. B. Wass, Mølle Allé 1, 3., Kbhvn. Valby.

J. H. Sørensen, Norgesgade 56, Esbjerg.

Lokomotivmester H. P. G. Stormholt, Regnarsgade 3, Kongsvang, Aarhus.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

Sj. -Palster	Jyl. -Fyn	
19384	18945	Bertelsen, Erik: Jeg vil sejre.
19385	18952	Forester, C. S.: Kommandør Hornblower.
19386	18971	Vaszary, Gabor von: Monpti.
19387	18969	Raae, Ellen: Tidens Tryllespil.
19388	18944	Andersen, Carlo: To Aar er en Evighed.
19389	18984	Sjaljapin, Fjodor: Blade af mit Livs Bog.
19390	18966	Helweg Larsen, Flemming: Med 60 Pesos til Syd Amerika.
19391	18953	Gummerus, E. R.: Fæstningen.
19392	18948	Clark, Walter van Tilbury: Strikken om Halsen.
19393	18927	Ljungquist, Walter: Farvel Sommer.
19394	18919	Beijer, Harald: Britta.
19395		Bering, Vitus, Søfareren: Ved Josef Petersen.
19396	18922	Buck, Pearl S.: Hans eget Land.
19397	18972	Gravesen, Grete: Lægekone paa Færøerne.
19398	18955	Spinelli, Marcos: Dejlige Vildskab.
19399		Poe, Edgar Allan: Guldbriller og andre Fortællinger.
19400	18950	Ditlevsen, Tove: Man gjorde et Barn Fortræd.
19401	18923	Collins, Norman: Mig skal intet fattes.
19402	18974	Bennet, Arnold: To Familier.
19403	18921	Brooke, April: Dagens Helt.

19404	18946	Buchardt, Johanne: Født til Graad.	19415	19000	Lewis, Sinclair: Bethel Merriday.
19405	18951	Caldwell, Erskine: Rejsende i Religion.	19416	18986	Mc.Cullers, Carson: Hjertet er en ensom Vandrer.
19406	18997	Kirk, Hans: Borgmesteren gaar af.	19417	19044	Scheynius, J. Ignes: Den røde Flod stiger.
19407		Barfoed, Niels Aage: Lykke.	19418	18992	Hartog, Jan de: Hollands Sønner.
19408	18947	Carlsen-Skiødt: Bygmesteren fra Dragsholt.	19419	19039	Idriess, Jon L.: Junglens Mænd.
19409a-b	18979	Lo-Johansen, Ivar: Rya-Rya, Kun en Mor.	19420	18998	Korch, Johanne: Spirende Vaar.
19410	18976	Fischer, Leck: Kaptajnen.	19421	18977	Freuchen, Ib: Fortrolige Breve til en ung Pige.
19411	18949	Fekete, Ladislaus Bus: Tre Piger flytter sammen.	19422		Lindhardt, Bent: Vinteren er forbi.
19412	5488	Ehrencrone-Kidde, Astrid: Martin Wil-lins underlige Hændelser.	19423	18983	Strøm, Arne: Nik Nelson. Fortælling fra Canada.
19413	18980	Rongen, Bjørn: Nætternes Nat.	19424	18962	Skovsted, Margrethe: To Traveture.
19414	18973	Aabye, Karen: Vi skal ikke ha' Pen-ge tilbage.	19425	18982	Greedsted, Torry: Alle Vegne fra.
			19426	18987	Cather, Willa: Sapphira.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i August Maaned 1942 samt i Tidsrummet April—August 1942 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1941 i runde Summer.

	August Maaned		1942	
	1942	1941	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	12 510 000	10 610 000	1 900 000	
Gods- og Kreaturbefordring	11 920 000	10 730 000	1 190 000	
Postbefordring	780 000	640 000	140 000	
Andre Indtægter	630 000	570 000	60 000	
Indtægter i alt	25 840 000	22 550 000	3 290 000	
Driftsudgifter	15 810 000	14 800 000	1 010 000	
Driftsoverskud	10 030 000	7 750 000	2 280 000	
Afskrivning	530 000	600 000		70 000
Forrentning	1 180 000	1 300 000		120 000
Statens Tilskud til Driften	÷8 320 000	÷5 850 000		2 470 000

	April—August		1942	
	1942	1941	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	52 920 000	44 940 000	7 980 000	
Gods- og Kreaturbefordring	54 270 000	46 460 000	7 810 000	
Postbefordring	3 410 000	3 040 000	370 000	
Andre Indtægter	3 350 000	2 930 000	420 000	
Indtægter i alt	113 950 000	97 370 000	16 580 000	
Driftsudgifter	75 460 000	69 720 000	5 740 000	
Driftsoverskud	38 490 000	27 650 000	10 840 000	
Afskrivning	2 650 000	3 000 000		350 000
Forrentning	5 690 000	6 430 000		740 000
Statens Tilskud til Driften	÷30 150 000	÷18 220 000		11 930 000

I Forhold til August 1941 er

Indtægten af *Personbefordringen* steget med ca. 1,9 Mill. Kr.,

Indtægten af *Godsbefordringen* steget med ca. 1,2 Mill. Kr. og

forskellige *andre Indtægter* steget med ca. 0,2 Mill. Kr.

Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 3,3 Mill. Kr.

De egentlige *Driftsudgifter* er steget med ca. 1 Mill. Kr.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som i 1941/42, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i August 1941 var et Overskud paa ca. 1,7 Mill. Kr. og i August 1942 et Overskud paa ca. 4,1 Mill. Kr.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarshavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

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