



Nº 16

20. August 1943

43. Aargang

## PRISTALLET

Det Statistiske Departements kvartaarlige Pristalsberegning har denne Gang vakt Forbavelse over alt i Landet, idet Juli-Pristallet faldt 2 Points og fastsattes til 284 mod 286 i April og Januar i Aar; ja, det skrællede Pristal gik endog 3 Points ned. Efter Departementets Beregning er Udgiften paa det samlede Normalbudget nu 5012 Kr., og da den i Januar i Aar var 5047 Kr., skulde der saaledes i Løbet af  $\frac{1}{2}$  Aar være opnaaet en Besparelse eller rettere sagt en Udgiftsnedgang paa 35 Kr.

Enhver dansk Tjenestemand og Arbejder har rystet opgivende paa Hovedet, da dette Resultat blev bekendtgjort. Ja, i langt videre Kredse var man højlydt forbavset. Der er nemlig os bekendt ingen, som har kunnet spore nogen Prisnedgang. Vi har tværtimod en levende Følelse af, at Priserne stiger Gang paa Gang. Hundreder af Husmødre har i Aar ikke været i Stand til at faa syltet det sædvanlige, beskedne Kvantum Bær, fordi de simpelthen ikke har været til at købe. Dette gælder baade Rabarber, Stikkelsbær, Ribs, Solbær, Hindbær og Kirsebær. Først krævedes der svimlende Priser, som vore beskedne Lønninger ikke kunde strække til til, og da der endelig blev fastsat Maksimalpriser, var de paagældende Frugtsorter forsvundet fra Markedet. Motiveringerne var forskellige: om Rabarberne blev det f. Eks. sagt, at Planterne i de sidste Par Aar havde været plukket saa kraftigt, at de nu trængte til en Hvileperiode; Ribsene kunde det ikke betale sig at plukke, sagde man, o. s. fr. Vi erindrer ogsaa allesammen, hvorledes der for nogen Tid siden ikke kunde fiskes Sild, hvis Maksimalprisen ikke blev sat i Vejret — og den blev jo forhøjet.

Det er heller ikke ret længe siden, Maksimalprisen paa Æg fik en Tand opad, og saaledes gaar det bestandigt. Saa det kan være forstaaeligt nok, at vore Hustruer protesterer mod, at der skulde være Tale om Prisnedgang, særligt da Varekvaliteterne bliver ringere og ringere, hvilket i Realiteten vil sige, at de paagældende Varer bliver dyrere og dyrere.

Ser man nøjere paa, hvorledes Udgifterne fordeler sig inden for Normalbudgettets Hovedgrupper, viser det sig, at der i Forhold til Pristalsopgørelsen i Januar d. A. er beregnet 49 Kroners Besparelse paa Fødevarer og 11 Kr. paa Skatter, ialt 60 Kr. Derimod er der 19 Kroners Merudgift paa Andre Udgifter, 5 Kr. paa Brændsel og Belysning og 1 Kr. paa Klæder, Fodtøj og Vask. Udgiftsstigningerne udgør saaledes 25 Kr., og naar de trækkes fra Besparelsen paa 60 Kr., kommer man til det Slutresultat, at hele Normalbudgettet er gaet de nævnte 35 Kr. nedad.

Det Statistiske Departement er formentlig selv studset herover; thi det oplyser, at Faldet i Udgiften til Fødevarer skyldes Nedgang i Udgiften til Kartoffler, Gulerødder og Hvidkaal samt Æg. Med det foran anførte om den nys stedfundne Forhøjelse af Maksimalprisen paa Æg lyder dette ikke umiddelbart forstaaeligt, og da en Sammenligning af Priserne for de øvrige nævnte Varer viser, at baade Hvidkaal og Gulerødder er dyrere nu end i Januar, har vi ønsket dette Forhold nærmere forklaret. Departementet har da oplyst, at den i Pristalsberegningerne anvendte Pris paa de 4 nævnte Varer til Stadighed udregnes paa Grundlag af Gennemsnitsprisen i de 4 sidste Kvartaler, og da



saavel Kartofler som Gulerødder, Hvidkaal og Æg var betydeligt dyrere i Juli i Fjor, end de er i Juli i Aar, har forrige Aars Pris været med til at holde den for Oktober 1942 henholdsvis Januar og April i Aar beregnede Pris oppe. Vi skal illustrere dette ved her at anføre de respektive Priser:

	Jul 42	Okt. 42	Jan. 43	Apr. 43	Jul 43
Kartofler, nye, pr. kg . .	81				37
" gamle, pr. kg .	33	23	23	23	19
Gulerødder, nye, pr. kg . .	200				123
" gamle, pr. kg	46	30	29	29	30
Hvidkaal, pr. kg . . . . .	68	20	21	24	37
Æg, pr. Snes . . . . .	382	401	406	347	376

Det fremgaar heraf, at i hvert Fald Grøn-sager har været væsentligt billigere i Juli i Aar end de var i Fjor. Formentlig har dette atter sin Forklaring i den tidligere Sommer i Aar; hvis dette er Tilfældet, har vi sandsynligvis i Juni Maaned i Aar betalt lige saa høje Priser som i Juli i Fjor. Men det har ikke kunnet komme med ved Prisundersøgelserne.

Nu har selve Pristallet ganske vist ingen Betydning for Tjenestemændene. Vi har som bekendt vort eget Udgiftstal; men vi tager næppe meget fejl, naar vi mener, at ogsaa dette vil udvise nogen Nedgang, til Trods for at det bliver dyrere og dyrere at eksistere. De gode gamle Varekvaliteter eksisterer ikke mere, og Erstatningsvarerne er som bekendt langt dyrere i Brug. Vareforringelsen er en prisfordyrende Faktor af stor Betydning, men det er endnu ikke lykkedes at faa Statistikerne til at tage Hensyn dertil ved deres Undersøgelser af Prisforholdene. Derfor kan en saadan Urimelighed fremkomme, at man trods Dyrtiden hævder, at der er Besparelser at opvise paa den arbejdende Befolknings Normalbudget.

Vi kan saaledes ikke erkende, at der skulde være Besparelser at spore i Tjenestemandsfamiliernes nødvendige Forbrug til Livets Opretholdelse, og selv om det maa indrømmes, at Priserne er kommet i et roligere Leje, end de var de første Aar efter Krigens Udbrud, er dette ikke tilstrækkeligt. Ønskeligt vil det være, at det kom til et fuldstændigt Prisstop; thi det vil ikke være muligt at faa den arbejdende Del af Befolkningen til at forstaa, at hvis de skal have deres beskedne Lønninger forbedret, raabes der til Stadighed op om Inflationsfaren, medens denne synes at være uden Betydning, naar Landbruget, Fiskerne eller andre Producenter af Nødvendighedsartikler skal have For-

højelser. Statistisk Departement bragte fornylig en Del Oplysninger om Indtægtsforskydningerne i 1942—43 sammenlignet med 1941—42. Saaledes var Indtægten for Gaardejere 25 pCt. højere, for selvstændige Gartnere 35 pCt., for Hotel-ejere 40 pCt., for Godsejere 50 pCt. og for Fiskerne 75 pCt., medens Tjenestemændene kun har kunnet opnaa en Fremgang paa 6 pCt. Det er en Urimelighed. Med det, der forlanges af den danske Tjenestemandsstand, maa denne have Krav paa en rimelig lønmæssig Behandling. Der er da ogsaa Udsigt til, at vor Centralorganisation i meget nær Fremtid vil beskæftige sig med Spørgsmaalet om Lønforbedringer.

### JYLLANDSPOSTEN OG FRIPASSENE

„Jyllandsposten“s i sidste Nummer af vort Blad gengivne Angreb paa Statsbanepersonalets Frirejserettigheder har været omtalt i flere Dagblade Landet over, men vi har ikke bemærket, at noget af disse har givet Tilslutning til Angrebet, derimod har nogle taget Afstand. F. Eks. skriver „Kalundborg Folkeblad“, at de fleste Mennesker sikkert vil give Distriktschef *Humle* Ret i de af ham anførte Betragtninger. „Roskilde Avis“ finder Angrebet taabeligt og siger bl. a: „Naar man ved, hvilket stort og yderst ansvarsfuldt Arbejde, der er lagt paa de danske Jernbanefolks Skuldre netop i disse Aar, hvor hele Danmarks Trafik faktisk afhænger af Jernbanefolkenes Dygtighed og Snarraadighed, saa forbavses, ja, forarges man over, at der kan være Medborgere, som vil misunde disse Mennesker Fripas. Jernbanemændenes Arbejdstempo er sat op til det yderste, Ansvaret mere end tredoblet, og Ferierne indskrænket eller lagt om til Vintermaanederne . . . Mon ikke en overanstrengt Lokomotivfører, en vagthavende Assistent eller Kontrolør i de store Blokposter eller en Portør, der i Natens Mulm og Mørke udfører sit farefulde Arbejde ved Rangeringen, har større Krav paa at tage sig et Par Dages Rejse for at hvile lidt ud end en Krigs-Forretningsmand, der ønsker at have en 1. Klasses Kupé for sig selv. Jo, naturligvis. Og dermed anser vi disse taabelige Angreb som afvist een Gang for alle.“

Jernbanepersonalet kan kun være tilfreds med, at man har ladet „Jyllandsposten“ være alene om at kræve Forringelser; fra den Side er vi ikke forvænt i Forvejen.



## FRA MEDLEMSKREDSSEN

## En Kontrolør forsøger sig som Lokomotivfører.

Mandag den 19. Juli forsøgte en Trafikkontrolør i Odense sig som Lokomotivfører, idet han paa egen Haand gav sig til at køre med en Maskine.

Rangerarbejdet var for den paagældende Maskines vedkommende blevet standset et kort Stykke Tid, for at Personalet kunde spise et Par Stykker Mad, i hvilken Anledning Overportøren og hans Medhjælpere fjernede sig fra Rangermaskinen. Denne lille Pause benyttede Lokomotivføreren til, som man siger, „at forrette et nødvendigt Ærinde“; thi Rangerarbejdet foregaar jo i Almindelighed i et saadant Tempo, at der ikke er Tid til at standse i saadan Anledning. Heraf følger, at Lokomotivføreren var nødsaget til at forlade Maskinen et Øjeblik.

Der har tidligere fra Lokomotivpersonalet været klaget over, at Rangermaskinerne praktisk talt ikke holdt stille, idet man forlangte Lokomotivføreren til at køre, medens det øvrige Personale spiste deres Mad. Dette har Generaldirektoratet ikke billiget og har jo nu sagt, at en saadan Fremgangsmaade ikke maa finde Sted, men at Lokomotivføreren skal have Lejlighed til en kortvarig Spisepause, lige saa vel som det øvrige Personale ved den paagældende Maskine.

Formentlig maa den her omtalte Kontrolør ikke have været enig med Generaldirektoratet i denne Betragtning, men har ment, at Maskinen burde være i Gang ustandselig, og da der som nævnt ingen Lokomotivfører var, entrede han selv Rangerlokomotivet og gav sig til at køre med det, idet han samtidig beordrede en ung Ekstraarbejder til at være med ved Rangeringen. Den selvbestaltede Lokomotivfører forsøgte at skubbe en Vogn, der ikke var koblet til Maskinen, ned mod nogle andre i Bevægelse værende Vogne, og som den skulde tilkobles; da dette ikke lykkedes for Ekstraarbejderen, gentog Kontroløren Forsøget og gav Ekstraarbejderen Ordre til paany at gaa ind mellem Vognene for at se at faa koblet dem sammen.

Enhver, som kender til Rangeringen rundt om paa Statsbanernes Stationer, vil ryste paa Hovedet og spørge: „Kan det være rigtigt, at en Mand uden nøje Kendskab til Betjening af et Lokomotiv indlader sig paa farlige Rangerbevægelser og derved udsætter andres Liv for Fare“? Rangertempoet er i Forvejen særdeles haardt, men her er altsaa en Mand, som mener at burde pace det yderligere i Vejret uden Hensyn til den Risiko, han derved udsætter andre for. Det maa haabes, at den omtalte Kontrolør officielt faar tilkendegivet, at han der har indladt sig paa noget, han har at holde sig fra; allerhelst burde han anbringes paa et Sted, hvor han ikke kommer til at udsætte andre for Livsfare.

Nyborg, i Juli 1943.

Carl Schmidt.

Ogsaa vi er forbavset over, at en Mand, som ikke har Forstand paa Betjening af et Lokomotiv, indlader sig paa noget, som det her omtalte. De

mange Rangeruheld viser tilfulde, hvor farligt dette Arbejde er. I et tidligere Tilfælde har 2. Distrikt tilkendegivet en Assistent, at han havde at holde sine Fingre fra enhver Form for Betjening af Rangermaskinen, og det kunde se ud til, at den her omtalte Odense-Kontrolør burde have en lignende Belæring.

Red.

## Afgørelsen.

Nu da Urafstemningen er sluttet, og Medlemmerne har sagt deres Mening om Indmeldelsen i D. s. F., er der Grund til at spørge Hovedbestyrelsen, om ikke Resultatet af Afstemningen, som har vist sig at være et mægtigt Nederlag og et Mistillidsvotum til Hovedbestyrelsen, maa føre Konsekvenser med sig?

Det er alle Medlemmerne bekendt, hvilken uhyre Propaganda baade den afgaaede og den nyvalgte Hovedbestyrelse har ført saavel før som efter Kongressen. Først med 3 store Møder i København, Aarhus og Fredericia og derefter Fællesmøder i alle Landets Afdelinger.

Hovedbestyrelsen burde ved de 3 store Møder, hvori Sekretæren fra D. s. F. deltog, have vejret Stemningen og ladet sig nøje hermed og ikke indkaldt til Fællesmøderne i Afdelingerne, men ladet Kongressen og Medlemmerne afgøre Spørgsmaalet, som nu er sket, derved vilde mange Penge have været sparet.

Spørgsmaalets Behandling paa Kongressen var ikke Kongressen værdig. Først vedtoges det enstemmigt at sende Sagen til Urafstemning, og dermed burde dette have været Slut fra Kongressens Side; men det fandt Organisationens Formand ikke. Han udtalte, at han maatte have en Tilkendegivelse fra Kongressen, om den ønskede Indmeldelsen eller ej; thi, som han betonedede, hvis Kongressen forkastede Forslaget, var det unødvendigt at sende det til Urafstemning!

Dette var at øve Pres paa Kongresrepræsentanterne. Resultatet af denne Afstemning kendes af alle Medlemmerne, idet Kongressen vedtog Forslaget med 60 Stemmer mod 27. Man ser heraf straks, hvilket Pres, der er øvet paa Repræsentanterne, idet der kun blev afgivet 87 Stemmer af 103 stemmeberettigede, 16 Repræsentanter undlod at stemme.

Nu har man vel Lov at spørge, om det ikke bør være god Tone, naar Afdelingerne sender Repræsentanter til en kompetent Forsamling, hvor der skal behandles et saa vigtigt Forslag som Indmeldelse i D. s. F., da at kræve af disse Repræsentanter, at de afgiver deres Stemme paa Kongressen, og i den af Afdelingens Flertal ønskede Retning? Sofa-vælgere har vi nemlig ikke Brug for i en kompetent Forsamling, og Hovedledelsen er heller ikke tjent med en saadan Repræsentation. Dette kan give Hovedbestyrelsen et Vrangbillede af, hvad Medlemmerne ude i Afdelingerne ønsker.

Hvis disse 16 Stemmer havde været imod For-



slaget og stemt imod det, vilde det være blevet forkastet af Kongressen, og Urafstemningen som Følge deraf sparet.

Organisationens Formands Forlangende kom som en Bombe for de fleste af Kongressens Repræsentanter, og da Ordstyreren skred til Afstemning derom, blev der fra Afdl. 1, Gb., forlangt Navneopraab, men Ordstyreren havde ikke Tid til at vente, til Forslag herom var underskrevet af 15 Repræsentanter, han lod straks Afstemningen ved Haandsoprækning paabegynde, og den viste altsaa, at 16 Repræsentanter undlod at gøre deres Pligt. Dersom Afstemningen var sket ved Navneopraab, og disse 16 Repræsentanter havde svaret: „Stemmer ikke“, kunde det dog tænkes, at de havde været Kongresrepræsentanter for sidste Gang; idet de havde siddet den Tillid overhørig, Medlemmerne i Afdelingerne har vist dem.

Resultatet af Urafstemningen sammenholdt med Afstemningen paa Kongressen viser, at Kongressen og Hovedledelsen har svigtet Medlemmerne, som sendte Repræsentanter til den kompetente Forsamling.

Da Kongressen havde vedtaget Forslaget om Indmeldelsen i D. s. F., blev der straks fra Hovedbestyrelsens Side givet Dagspressen Meddelelse herom; dog meddeltes det ogsaa, at Forslaget skulde til Urafstemning. Hvorfor har Hovedbestyrelsen saa ikke, straks da Urafstemningen var tilendebragt, meddelt Dagspressen, at Forslaget nu var forkastet?

I Lederartiklen i D. L. T. for 20. Juli staar til Slut: „Hovedbestyrelsen maa tage det passerede til Efterretning og fortsætte sin Opgave: at arbejde videre i Organisationens Interesse.“ Heri ligger en Tilkendegivelse af, at det ikke altid har været i Organisationens Interesse, der har været arbejdet!

En Kendsgerning er det, at Hovedbestyrelsen ikke mere har det store Flertal af Medlemmerne bag sig. Efter Flertallets Syn bør dette føre Konsekvenser med sig.

Gb., den 25. Juli 1943.

Th. Frandsen.

Omend Sagen angaaende vor Organisation og D. s. F. nu er afsluttet, har vi dog villet give Plads for foranstaaende Indlæg som en Dokumentation for, hvorledes man kan forsøge at skabe Mistillid ved at stille en Sag paa Hovedet.

Fællesmøderne i Afdelingerne kunde have været sparet, mener Frandsen nu. Men hvis disse ikke var afholdt, vilde man — og med Rette — have kunnet bebrejdet Hovedbestyrelsen dette; thi den Opgave 1939's Kongres med 79 Stemmer mod 2 paalagde Hovedbestyrelsen var nemlig bl. a. „at bibringe Medlemmerne den rette Forstaelse af, hvor vigtigt det er at staa samlet inden for Fagbevægelsen“.

Der er da ingen, som kan rette blot den mindste Bebrejdelse mod Organisationens Formand, fordi

Ordstyrerne begik en Fejl ved Afstemningen. Det var vel hans Pligt at gøre opmærksom herpaa; thi naturligvis skal et Forslag være vedtaget af den kompetente Forsamling, inden det kan sendes til Urafstemning.

Hvorledes Frandsen uden videre faar de Kongresrepræsentanter, som enten var fraværende ved Afstemningen eller ikke deltog i denne, til at være „Nej-Stemmer“ er ikke let at forstaa. Det maa være en særlig Regneart, som vi ikke har lært. Vi skal derfor afholde os fra yderligere Reflektioner herover og om et Forslag, som eventuelt vilde have faaet 60 Ja mod 43 Nej, var forkastet.

Hovedbestyrelsen har ikke underrettet Dagbladene om Kongressens Vedtagelse. Naar Frandsen synes at savne Meddelelser om Urafstemningsresultatet, kan vi oplyse, at vi har 40 forskellige Dagbladsudklip fra alle Egne af Landet herom. Mon det er nok, eller skal der mere Mistænkeliggørelse til?

Af vor Slutbemærkning i Bladet for 20. Juli ser Frandsen en Tilkendegivelse af, at Hovedbestyrelsen ikke altid har arbejdet i Organisationens Interesse. Vi ønsker hertil at bemærke, at en saadan Konklusion ikke er en normalt begavet Mand — og det er F. jo dog — værdig. Enhver, som er i Stand til at læse dansk indenad og forstaa det læste, læser lige akkurat det modsatte af, hvad Frandsen er kommet til.

Endelig er der Spørgsmaalet om Konsekvenser. Hvem der har gjort Th. Frandsen til Talsmand for Flertallet ved vi ikke, og vi skal heller ikke kunne svare paa Spørgsmaalet om Konsekvenserne; thi det maa vel i saa Fald blive Afd. 2, der skal tage disse; det var jo den, som var Fader til Forslaget, og saa er der jo den „lille“ Ting at bemærke, at 2 Kongresser med meget stort Flertal har udtalt sin Sympati for Tilslutningstanken. 79 St. mod 2 i 1939 og 60 St. mod 27 i 1943.

Red.

### Nødvendige Tillæg.

Som bekendt aflønnes Rigsdagens Medlemmer med Kr. 5 200 aarligt, naar de bor mindst 20 km fra København. Dertil kommer det samme Reguleringstillæg, som man har anset det for nødvendigt at give Tjenestemændene. Hvad dette Tillæg angaar gøres der saaledes ikke mere Stads af en Rigsdagsmand end af en Tjenestemand.

En Notits i Dagbladene meddelte imidlertid for nylig, at der paa Rigsdagen var forelagt Forslag om en Bevilling paa 100 Kr. pr. Maaned til de Rigsdagsmænd, der bor Vest for Storebælt, og det ses af Bladene, at Forslaget blev modtaget med Velvilje. Det samme var Tilfældet i Fjor. Nu er der sikkert ingen, der vil underkende, at der skal betydeligt mere til end det nuværende Reguleringstillæg, hvis Rigsdagsmændene skal have blot nogenlunde Dækning for Dyrtiden, men det ser mærkeligt ud, at Rigsdagen ikke er lige saa velvillig, naar vi mere



almindelige høfligt anmoder om lovmæssig Udligning for Udgiftstallets Stigning.

Es., i Juli 1943.

Svend Andersen.

Rigsdagsarbejdet er ulønnet, og det Vederlag, Rigsdagens Medlemmer faar til Dækning af Rejseudgifter, Udgifter til dobbelt Husførelse m. v. er saa beskedent, at der ikke er Gnist af Aarsag til at være misundelig.

Red.

## VELFÆRDSFORHANDLING

### I

#### 1. DISTRIKT

##### PROTOKOL

over

*Forhandlingen den 16. Juni 1943 mellem 1. Distrikt og de 4 Jernbaneorganisationers Udvalg vedrørende Forbedringer af Personalets Opholds- og Tjenestelokaler.*

Til Stede var:

*For 1. Distrikt:* Distriktschef W. Herschend, Trafikbestyrer R. R. Haarløv, Maskinbestyrer J. Sørensen, Signalinspektør O. Gøtzsche, Baneingeniør N. S. Blach, Regnskabsfører Chr. Schmidt, Ingeniør A. Skovlund.

*For Generaldirektoratet:* Ingeniør K. Cornelius.

*For Organisationerne:* Forretningsfører Th. Pedersen, Pakmester N. C. T. Jensen, Overportør Meldgaard Christensen, Stationsforstander D. O. Høgsgaard, Togfører H. M. Christensen, Togfører J. P. Gjernøe, Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Maskinarbejder I. P. Nielsen, Remisearbejder I. C. Christensen, Overassistent P. From Hansen (sidstnævnte som Protokolfører).

*Distriktschefen* bød Velkommen. Haaber som ved de tidligere Forhandlinger ogsaa denne Gang at opnaa Enighed med Organisationerne. Distriktet har fra Organisationerne modtaget en Skrivelse af 27. Januar d. A. Denne Skrivelse indeholder 15 Forslag om Forbedringer. Vil nu gennemgaa alle de 15 Forslag:

- Nr. 1. *Helsingør.* Indretning af bedre Spise- og Skabsrum samt nye Tøjskabe til Vognopsynet. — Koster ca. 2700 Kr. Distriktet ønsker samtidig at indrette et Glarmesterværksted. Derved fordyres Forslaget med yderligere ca. 1500 Kr.
- „ 2. *Korsør.* Bedre Spiselokale for Vognopsynet. — Distriktet har forelagt et Forslag for Generaldirektoratet, som imidlertid har ønsket foretaget nogle Ændringer. Der vil med det første blive fremsendt et nyt Forslag til Generaldirektoratet, og Distriktet haaber, at Sagen maa blive ordnet ved Generaldirektoratets Foranstaltning.

- „ 3. *Gedser.* Indlægning af Trykvand og Opsætning af Vaskekumme i Signalhuset. — Er udført.
- „ 4. *Kalundborg.* Gulvet i Portørstuen ønskes belagt med Fliser. Ved Flisebelægningen ønskes anbragt en Afløbsrist i Gulvet. — Koster ca. 800 Kr.
- „ 5. *Fredensborg.* Haandvask i Rejsegodsekspeditionen samt Tøjskabe til 4 Portører. — Haandvask er anbragt. Distriktet foreslaar 5 Tøjskabe og et Skab til Rekvisitter. Af Pladshensyn maa Skabene være lidt mindre end normalt. Udgiften bliver da ca. 500 Kr.
- Nr. 6. *Lundby.* Indlægning af Trykvand og Opsætning af Vaskekumme i Kolonnens Borgestue paa nævnte Station. — Koster ca. 800 Kr.
- „ 7. *København H.* Bygning af et Cykleskur til Brug for Signaltjenestens Personale. — Et Skur med Plads til 20 Cykler koster ca. 1500 Kr. Saafremt Skuret bygges til 14 Cykler, hvilket muligvis er tilstrækkeligt, kan Udgiften nedbringes til ca. 1000 Kr.
- „ 8. *Københavns Godsbanegaard.* Indlægning af Gas i Kolonne 90' Borgestue samt i Borgestuen for 2. Bygningsstrækning. Koster ca. 1400 Kr.
- „ 9. *Slagelse.* Bygning af et Cykleskur til Brug for stedligt Togpersonale. — Der findes paa Stationen en Vognkasse, der hidtil har været benyttet af saavel Tog- som Stationspersonalet. Nu er der bygget et nyt Cykleskur til Stationspersonalet, og det gamle overladt til Togpersonale. Derved er Sagen gaaet i Orden, og Ordningen er tiltraadt af det stedlige Personale.
- „ 10. *Nykøbing Fl.* Indretning af et Vaskerum og Tekøkken ved udenbys Togpersonales Opholds- og Hvileværelser. — Koster ca. 2000 Kr.
- „ 11. *Helsingør.* Modernisering af Toiletterne for udenbys Togpersonale. — Distriktet har over for Generaldirektoratet stillet Forslag om, at der foretages forskellige Moderniseringsarbejder paa Stationen, herunder ogsaa af de omhandlede Toiletter. Vi haaber, at Sagen ordnes ved Generaldirektoratets Foranstaltning.
- „ 12. *Hillerød.* Installation af Gas i Personalets Opholdsbygning ved Maskindepotet eller Anbringelse af et elektrisk Kogekar. — Gasindlæg koster ca. 1500 Kr., men Materialerne kan rimeligvis ikke skaffes. Anskaffelse af et elektrisk Kogekar vilde koste ca. 200 Kr., men det maa efter Handelsministeriets Bekendtgørelse af 3. Juli 1942 ikke anskaffes. Faar vi Dispensation, maa Personalet selv afholde Udgifterne ved Vedligeholdelsen. Distriktet vil eventuelt prøve at skaffe Petroleum og et Primusapparat.
- „ 13. *Næstved.* Tilvejebringelse af lukket Trapperum i Opholdsbygningen i Lokomotivremisen. — Koster ca. 1200 Kr.



- „ 14. *Kvægtorvsstationen*. Flytning af et W. C. — Koster ca. 1300 Kr. Sagen har været stillet i Bero, bl. a. fordi der har været Tale om at føre en Gade igennem Kvægtorvsstationen. Efter Oplysning fra Generaldirektoratet har Kommunen nu frafaldet at gennemføre omhandlede Gade.
- „ 15. *Københavns Hovedbanegaard*. Post N. *Belvedere*. Indlægning af Vand og Gas — Indlægning af Vand og Anbringelse af en Haandvask koster ca. 800 Kr. Gasinstallation koster ca. 2700 Kr., men Materialierne kan rimeligvis ikke skaffes. Distriktet vil forsøge at fremskaffe et elektrisk Kogekar, hvilket, saafremt Dispensation opnaas, kan indrettes for ca. 100 Kr. Men Betingelsen er, at Personalet maa paatage sig Vedligeholdelsen af Kogekarret.

Hermed har jeg omtalt alle de Forslag, Organisationerne har stillet. Herudover har Distriktet to Forslag. Det ene er Skabsrum med 6 Tøjskabe, et Cykleskur og en Nødtørftsanstalt paa *Flintholm*. Koster ca. 3900 Kr. Det andet er Udvidelse af Spise-stuen i *Maskindepotet*, *Næstved*. Koster ca. 900 Kr.

Udgiften til Gennemførelse af alle de ovenfor nævnte Forslag vil andrage ialt ca. 19 400 Kr. Der er i dette Beløb ikke regnet med, at Distriktet vil faa Udgifter til Forbedring af Forholdene for Vognopsynet, Korsør, eller til Modernisering af Toiletter, Helsingør. For saa vidt angaar de Arbejder, hvortil Udgiften er anslaaet til ca. 19 400 Kr., vil Distriktet, selv om det er et stort Beløb, gaa med til at imødekomme Personalets Ønsker og lade de paagældende Arbejder udføre i Aar.

Har Organisationerne noget at fremføre?

*Lokomotivfører Soph. Jensen*: Petroleumskoger i Hillerød er meget utilfredsstillende. Henstiller, at Distriktet søger Udvej for at anskaffe elektriske Kogekar.

*Stationsforstander Høgsgaard*: Er taknemlig for Distriktets Forstaaelse. Jernbaneforeningen har en enkelt Sag, som vi ikke har medtaget blandt de Forslag, der foreligger i Dag, men som vi vil bede Distriktet se forstaaende paa. Det er Forholdene i Oplysningskontoret, der ønsker vi meget gerne Væggene lydisoleret.

*Overportør Meldgaard Christensen*: Den almindelige Fremgangsmaade har hidtil været den, at Afdelingernes Forslag til Distriktet henvises til den aarlige Velfærdsforhandling. De ekstraordinære Forhold, vi har for Tiden, gør denne Fremgangsmaade uheldig. Vi har paa Københavns Godsbanegaard i Vognekspeditionen stærkt Brug for 10 Tøjskabe. Personalet er her henvist til at hænge Tøjet op paa Loftet, men da Loftet er tilgængelig for andre, sker det ofte, at der forsvinder Beklædningsgenstande. Vil henstille, at Distriktet imødekommer vort Ønske, saa det ikke skal vente til næste Aars Forhandling.

*Pakmester Jensen*: Vil gerne henlede Distriktets Opmærksomhed paa, at man ofte i 1. Distrikt ved

Overnatning ude lader 2 Mand dele Værelse. Det er vi indenfor Togpersonalet meget utilfreds med.

*Togfører Christensen*: Vil gerne paa Togførerkredsens Vegne takke Distriktet meget for den Velvillighed, der i Aarets Løb er vist os, bl. a. ved Indretning af Togførerværelser i Gedser.

*Distriktschefen*: Distriktet er villig til at prøve paa at anskaffe elektriske Kogekar til Maskindepotet i Hillerød, men Forudsætningen er, at Personalet solidarisk overtager Vedligeholdelsen.

Udgiften til Tøjskabene paa Godsbanegaarden bliver formentlig omkring 1000 Kr., ogsaa det vil Distriktet lade udføre i Aar. Spørgsmaalet om dobbelt Belægning paa Togpersonalets Værelser er et Principspørgsmaal, som Distriktet ikke kan tage Standpunkt til i Dag. Distriktet ønsker at skabe saa gode Forhold som muligt for det Togpersonale, der skal tilbringe en stor Del af dets Fritid paa fremmed Sted. Oplysningskontoret her i Distriktet har vi Opmærksomheden henvendt paa, men vi søger stadig en Udvej til Udvidelse.

*Forretningsfører Th. Petersen*: Paa samtlige Organisationers Vegne takker jeg Distriktet for den store Imødekommenhed, der i Dag er vist Organisationerne.

Hermed sluttede Forhandlingen.

## HEDDAMP STEMPELGLIDEREN

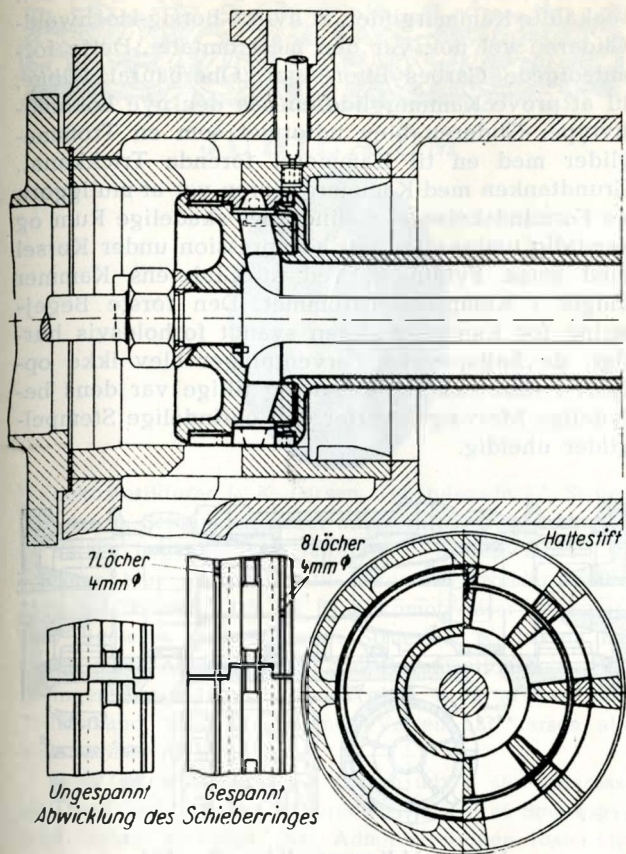
Af Overingeniørerne *Otto Both* og *Karl Schulz*, Elbing.  
Efter *Die Lokomotive* ved *F. Spøer*.

Stempelglideren som saadan er ingen Nyhed i Lokomotivindustrien. Dens lejlighedsvisse Anvendelse gaar tilbage til Damplokomotivets Barndom, uden at den dog indtil Aarhundredeskiftet slog igennem og blev almindelig anvendt.

Med Indførelsen af Heddamp fulgte en Afgørelse i Valget af Dampfordelingsorgan saa afgjort til Stempelgliderens Fordel, at end ikke den med stor Dygtighed førte Propaganda for Ventilstyringen med dens tiltænkte rige Udviklingsmuligheder har formaet at detronisere den.

Den kendte Opfinder paa Dampoverhedningsomraadet, Dr. *Wilhelm Schmidth*, konstruerede ud fra sine Erfaringer med stationære Heddampmaskiner en Stempelglider for Lokomotiver med Dampoverhedning. Den havde brede, fjedrende Stempelringe og blev gennemprøvet, men gav til Slut ikke nogen forbilledlig Løsning. Desuden udtænkte han en Gliderkonstruktion med lukkede Stempelringe til at løbe i en forud opvarmet Gliderboks. Han havde for denne Konstruktion en Forkæmper ved den prøjsiske Jernbaneforvaltning, den bekendte Lokomotivtekniker, Geheimrat *Robert Garbe*, der med sin stærke Vilje satte sin Personlighed ind og i lang Tid formaaede at holde Stempelglideren med lukkede Stempelringe som Normalglider. Disse Stempelglidere, der som en Forløber for Nutidens Tolerance-Arbejde, løb med en Anelse af Spillerum i Gliderboksen, viste i Nytilstand og en rum Tid derefter ingen væsentlig Utæthed og gav ved de største Stempel-





Schmidt-Stempelglider med brede fjedrende Stempelringe.

hastigheder ingen utilladelige Dampdroslinger. Først efter længere Tids Brug, naar Gliderstokken var slidt saa langt ind i Føringslejernes Slidflader, at Gliderkroppen kom til at slide paa Foringen i Gliderboksen, tiltog Gliderens Utæthed i en utilladelig Grad. Stempelgliderens Diameter holdtes saa lille som muligt, d. v. s. 150—160 mm.

Den senere fremkomne Bevægelse for at faa indført opskaarne, tættende Gliderringe modsatte Garbe sig eftertrykkeligt; for ham var Fastringsgliderens lille Vægt og dens ringe Friktion i Gliderboksen værdifuldere end den med Fastringsglideren følgende ubetydelige Utæthed.

En længere Sygdomsperiode, Garbe havde, gav den maskintekniske Ledelse Lejlighed til at udarbejde Udkast til Stempelglidere med opskaarne Ringe, der først og fremmest indfrie de Krav, Garbe stillede til Letvægt. Han fik dem efter sin Sygdom forelagt til Godkendelse, hvilken han ogsaa gav uforbeholden. Disse Udkast blev overgivet Firmaet F. Schichau, Elbing, til Udførelse.

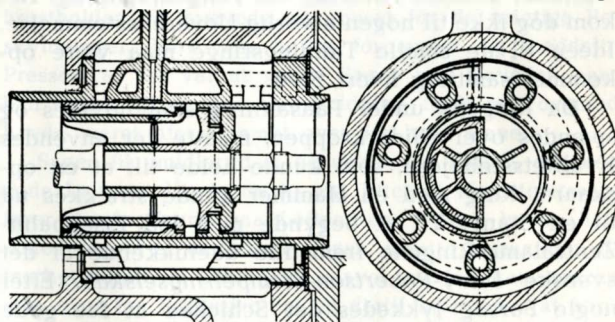
Stempelgliderens Udformning omtales i det efterfølgende.

Schmith-Garbes Fastringsglider havde indvendig Dampstilstrømning og dobbelte Indstrømningskanaler. Dampfordelingen styredes med de indvendige Kanter paa Glideren og Udskaaringer i Gliderboksens Foring. Den nye Fjederringglider havde samme Grundform og var iøvrigt opbygget med den største

Materialebesparelse for Øje. Fra de prøjsiske Baners Side forlangtes, at Gliderkroppen i Styringsens mere eller mindre udslidte Tilstand ikke maatte berøre Gliderboksen. Gliderkroppen fik i Gliderboksen et vist Spillerum, og man sørgede for at tilmaale Bærefladerne i Gliderstokkens Føringsbøsninger tilstrækkelig store til, at Sliddet i disse ikke blev større, end at Gliderkroppen vilde holde sig fri af Gliderboksen, indtil Lokomotivet skulde ind til planmæssig Reparation. I den Hensigt gav man Gliderstokken en betydelig større Diameter end sædvanlig og bortskaffede den derved fremkomne Mervægt ved at gøre Gliderstokken hul i saa stor Udstrækning som muligt. Man har med denne Udformning af Gliderstokken tillige opnaaet, at Gennemfjedringen af Gliderstokken blev formindsket ganske betydeligt og derved formindsket Gliderens „spidsløben“ i Gliderboksen.

Garbe skal ved Bedømmelsen af den færdige Gliderføringskonstruktion med fuld Ret have ladet den Bemærkning falde, at hvis han i sin Tid havde haft en saadan Gliderføring, saa vilde Manglerne ved Fastringsglideren sandsynligvis forsvinde.

Tætningsringenes Form blev tillagt stor Opmærksomhed. Man havde hidtil skelnet mellem ganske brede Ringe, som foruden at tætte ogsaa var Gliderens styrende Kanter, og smallere Ringe, hvis Opgave kun var at tætte mellem Glideren og Gliderboksen. De smallere Ringe var sædvanligvis bredere paa Slidfladen end Ringens Højde og havde derved tillige med de brede Ringe den Fordel, at den for Fjedringen nødvendige Gennemskæring i Ringen kunde udvides til rektangulære og hinanden modsvarende Udsnit i Ringens Breddeflader, hvorved Ringenderne kunde gaa over hinanden og tætte imod hinanden, selv naar Ringen var meget slidt og havde udvidet sig tilsvarende. Manglen ved disse var, at de havde for stor Gnidningsflade. De bredeste Ringe kunde tilmed ikke udvides tilstrækkeligt

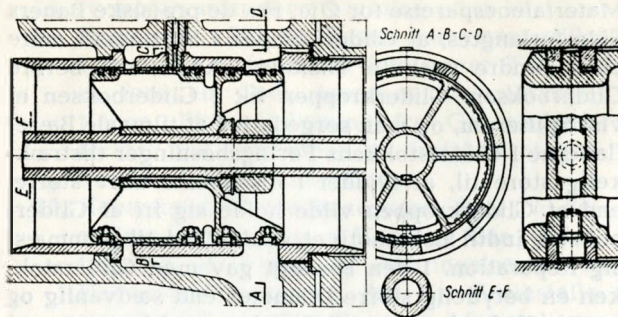


Schmidt-Stempelglider med lukkede Stempelringe.

til at kunde lægges paa en Glider med lille Diameter, hvorfor Glideren maatte fremstilles af flere Stykker, og den dermed følgende Vægtforøgelse maatte tages med.

Efter Eisenbahn-Zentralamts Bestemmelse skulde der omsider bruges ganske smalle Ringe med højt Ringtværnsnit og mindst mulige Gnidningsflade. Man tænkte en Ringbredde paa 6 mm og en Tværnsnitshøjde paa 8 mm; den betydelige Tværnsnitshøjde





Stempelglider med smalle, fjedrende Stempelringe og dobbelt Indstrømning i dens oprindelige Udførelsesform.

skulde sikre en lang Levetid. Med saa smalle Ringe kunde den ovenfor omtalte Tætning ved Ringens Udsnit ikke anvendes, da de tættende Ringender kun vilde blive 3 mm tykke. Paa Schichau-Værket kom man paa den Tanke at anbringe de smalle Ringe parvis i to Riller nær hinanden. Mellem Rillerne blev der nedskruet en Skrue med cylindrisk Hoved. Paa Skruehovedet blev der udarbejdet to parallelle Flader, hvis indbyrdes Afstand blev noget større end Afstanden mellem Rillerne. I denne Indsnævring anbragte man Tætningsringenes Gennemskæring, efter at Ringene paa dette Sted først var gjort saa meget smallere, som Skruehovedet er bredere end Afstanden mellem Ringene. Skruen opfyldte paa den Maade to Opgaver, den dækkede Ringenes Gennemskæring og hindrede Ringene i at dreje sig om Gliderkroppen. Man havde tænkt sig, at Ringene var i Stand til at sikre Skruen imod at gaa løs, men det har vist sig, at Skruen med stor Nøjagtighed maa anbringes meget fast.

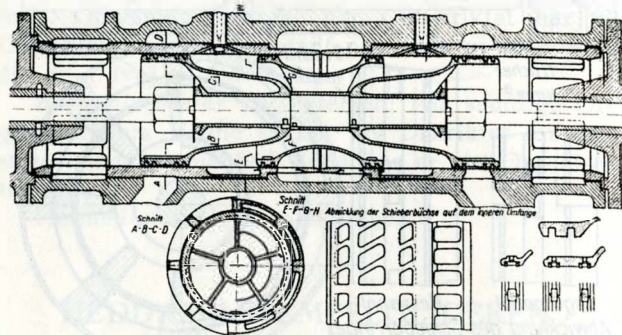
Det bekendte Lokomobilfirma Wolf, Magdeburg-Buckau, gjorde senere Krav paa at være den første, der anvendte smalle, høje Tætningsringe, og en Opfinder stillede Fordring om Pengeerstatning. Det kom dog ikke til nogen alvorlig Uoverensstemmelse. Ideen til de smalle Tætningsringe maa være opkommet samtidig hvert Sted.

Da Ringene under Paasætning skal udvides og spændes over Gliderkroppen, maatte der anvendes Kvalitetsstøbejern, som kunde holde til, at en opskaaet Ring med en Hammer kunde strækkes ud til en Stang. Til at begynde med lod Eisenbahn-Zentralamt Ringene fremstille udelukkende af det svenske Davy-Robertson-Stempelringselskab. Efter nogle Forsøg lykkedes det Schichau at faa gode Ringe fra et dengang eksisterende, mindre Elbinger-Jernstøberi. Nu til Dags fabrikker en Række tyske Firmaer upaaklagelige smalle Stempelringe.

Den omtalte Glider med fjedrende Højkantringe er som Schichau-Glideren indgaaet blandt tekniske Opfindsomheder. I sin oprindelige Form havde den en Diameter paa 220 mm, men paa de moderniserede Heddamplokomotiver var Diameteren i Regelen kun 200 mm. I begge Størrelser har Glideren fundet stor Udbredelse, ogsaa udenfor de tyske Jernbaner.

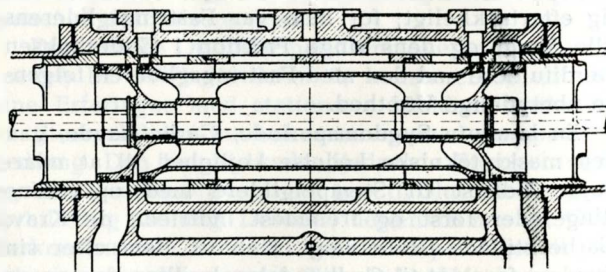
Da de senere meget udbredte, præjssiske G<sup>8</sup> Lokomotiver var under Udarbejdelse hos Schichau,

var der netop en levende Bevægelse igang for den saakaldte Kammerglider, af hvilke Borsig-Hochwald-Glideren vel nok var den mest omtalte. Dette foranledigede Garbes Efterfølger, Oberbaurat Lübke, til at prøve Kammerglideren paa den nye Lokomotivtype. Glideren blev udformet som en Tromme-glider med en til Kammeret førende Trickkanal. Grundtanken med Kammerglideren var at muliggøre en Formindskelse af Cylindrenes skadelige Rum og samtidig undgaa for høj Kompression under Kørsel med smaa Fyldinger, ved at Gliderens Kammer indgik i Kompressionsrummet. Den første Begejstring for Kammerglideren svandt forholdsvis hurtigt; de højtspændte Forventninger blev ikke opfyldt i tilstrækkeligt Maal, og tillige var dens betydelige Mervægt overfor den oprindelige Stempelglider uheldig.



Hochwald-Kammerglider. (Borsig.)

Den af Schichau konstruerede Kammerglider fortjener imidlertid Omtale i en anden Forbindelse. Paa de præjssiske Lokomotivværksteder blev der, hvor Kammerglideren fandtes, gjort Indvendinger imod Arbejdet med dens mange Stempelringe, som i Gliderens oprindelige Konstruktion var ikke mindre end 16 Stykker. Lübke overvejede derfor at anvende Glidere med enkelt Indstrømning, men maatte i saa Fald regne med Droslinger under Indstrømning-



Trick-Kammerglider. (Schichau.)

gen. Forinden han fremsatte sin Mening derom, vilde han dog prøve for og imod. Dette lod sig gøre paa en simpel Maade paa et stærkt belastet G<sup>8</sup> Lokomotiv med Schichau Trickkammerglidere, paa hvilke Trickkanalerne blev lukket med godt indpassede Ringe. Kammeret var nu sat ud af Virksomhed, og Glideren havde enkelt Indstrømning.

(Sluttet.)





JUBILÆUM



Lokomotivfører L. K. Larsen, Jyllandsgade 37, Struer, har den 8. September været ansat ved D. S. B. i 25 Aar.

Larsen begyndte som Aspirant d. 8. September 1918 i Struer, blev forfremmet til Lokomotivfyrbøder samme Sted 1. Oktober 1919 og til Lokomotivfører 1. Januar 1937 ligeledes med Station i Struer. L. K. Larsen har i alle disse Aar været en god Organisationsmand, Afdelingen har i flere Perioder gjort Brug af ham som Tillidsmand. Med sit smilende Væsen har Larsen alle Kammerater til Ven.

Som Lokomotivmand har Larsen udvist stor Interesse og Dygtighed. Han konstruerede i sin Tid et Smørespyd med indlagt elektrisk Lys; Administrationen roste Opfindelsen, men forment, at en Indførelse af denne vilde koste for mange Penge, men mange Kammerater benyttede dog Larsens Opfindelse.

Struer Lokomotivfører Afdeling bringer dig vor hjerteligste Lykønskning med Tak for godt Kammeratskab og Ønsket om alt godt i Fremtiden.

J. N.

**Taksigelser.**

Min bedste Tak til Personalet i Assens for den store Opmærksomhed, der blev udvist ved min Afsked.

Lokomotivfører S. M. Jensen

Min hjerteligste Tak til Personalet ved Maskindepoterne Padborg og Aabenraa for den smukke Gave, der blev overrakt mig paa min Jubilæumsdag, med hvilken De har glædet mig meget.

P. J. Hansen, Lokomotivmester.

Min hjerteligste Tak for al venlig Deltagelse ved min kære Mand, Togfører Wollenbergs Død og Begravelse.

Olga Wollenberg,  
Fredericia.

**Afskedsfest.**

Den 30. Juli 1943 afholdtes paa Assens Maskindepot en lille Festlighed i Anledning af Depotforstander, Lokomotivfører S. M. Jensens Afsked fra D. S. B. efter 43 Aars Tjeneste; alt ved Depotet beskæftiget Personale deltog. — Vi takker 2. Maskinsektion og Ng. Depot, fordi der blev givet Afsløsning til os alle.

Ældste Mand ved Depotet, A. Clausen, takkede Depotforstanderen for godt Samarbejde gennem mange Aar. Repræsentant for Ac. Underafdl. af D. L. F., Lokomotivfører Birkbo, omtalte de mange Aars skiftende Forhold, Depotforstanderen havde levet under fra de første Begynderaar, hvor D. L. F. førte en mere tilbagetrukket Tilværelse og til nu, hvor D. L. F. er med i næsten alt vedrørende Lokomotivmændenes Tjeneste og Velfærd. Havde der end været divergerende Meninger mellem Personalets Repræsentant og Depotforstanderen, saa havde det gode Forhold aldrig lidt derunder. Afdl. formand Carl Schmidt, Ng., omtalte en Depotforstanders Vanskeligheder; Schmidt havde faaet det Indtryk, at Jensen havde forstaaet baade at varetage Statsbanernes og Personalets Interesser.

B.



**Togbetjenten fik en Undskyldning i Stedet for Irettesættelse.**

Omkring Midten af Juli Maaned fremkom der i Dagspressen en indigneret Klage fra en Løjtnant, hvis Hustru paastodes at være blevet uforskammet behandlet af en Togbetjent. Fruen, som havde Fællesklassebillet, havde taget Plads i en 1. Kl. Kupé og ønskede Tillægsbillet, hvilket Togbetjenten ikke vilde efterkomme, idet adskillige rejsende, som forud havde 1. Kl. Billet, ikke havde Siddeplads, og i saadanne Tilfælde tillader Reglementet som bekendt ikke, at der udstedes Tillægsbillet.

Løjtnanten fremkom med forskellige Beskyldninger mod vedkommende Togbetjent, og da han som Svar paa sin Klage til Statsbanerne fik en Skrivelse, der dels afviste hans Paastande, dels tog Togbetjenten i Forsvar og desuden oplyste, at Togbetjenten følte sig meget brøstholden og krævede sig rensset for de urigtige Beskyldninger, blev han højlig fornærmet og meddelte Pressen, at det var at vende Sagen paa Hovedet, naar han skulde til at give Undskyldning, fordi en Togmand havde været uforskammet over for hans Kone.

Sagen fik imidlertid et ganske andet Forløb, end den gode Løjtnant havde tænkt sig. Efter at Højesteretssagfører Bondo Svane paa Løjtnantens Vegne havde haft Anledning til at undersøge Sagen, maatte Løjtnanten offentligt udtale en Beklagelse saavel overfor Statsbanerne som over for Togbetjenten, og dertil indrømme, at hans Klage beroede paa Misforstaaelser.

**Togfører tilskadekomnen og død.**

Under Rangering i Pjedsted den 4. August kom Togfører Wollenberg, Fredericia, paa en eller anden Maade — man ved ikke, hvorledes det er gaet til — ind under Rangertærket og kvæstedes haardt. Det ene Ben blev kørt af midt paa Skinnebenet, han fik endvidere slaaet Hul i Hovedet og vistnok ogsaa knust et Par Ribben. En Ambulance bragte den tilskadekomne til Sygehuset i Fredericia, men den 66-aarige Mand var saa haardt medtaget, at han faa Dage efter afgik ved Døden.



*Atter en Portør dræbt.*

Natten mellem den 7. og 8. August var Portør Harry Petersen i Horsens beskæftiget med Rangering. Han kom i Klemme mellem Bufferne og døde paa Stedet.

*Erstatning til D. S. B. for et Dæmningsskred.*

I Vinter skete der et Dæmningsskred paa Thybanen, og da de nærmere Undersøgelser viste, at Skredet var forårsaget af en Rørledning, som var ført under Banen, krævede Statsbanerne Erstatning for Udgiften til de betydelige Istandsættelsesarbejder.

Sagen er nu afsluttet. Lodsejerne er gaaet ind paa at betale 3000 Kr. for det af Statsbanerne udførte Arbejde. Samtidigt har deres Repræsentant udtalt sin Paaskønnelse af den Imødekommenhed, der er vist fra Statsbanernes Side, idet Udbedringen af Dæmningen sikkert har kostet betydeligt mere end de 3000 Kr.

*Straf til berusede Togpassagerer.*

To rejsende, som i et Tog mellem Struer og Odde-sund var støjende og til Ulempe for de medrejsende, hvorfor de blev anmeldt til Politiet, har nu faaet deres Straf. Den ene en Bøde paa 40 Kr., den anden 10 Dages Hæfte.

*Tjenestekarl paakørt af Toget.*

Ved Midnat den 7. August mærkede Lokomotivpersonalet paa Nattoget til Fakse et Stød i Toget. I Mørket kunde de intet se, men da de mente, at det maaske var et Dyr, der var kommet ind paa Banelinien og blevet paakørt, gjorde de den nærmeste Station, Stubberup, opmærksom paa det passerede. Da der blev sendt Mandskab ud, viste det sig, at det var en 19-aarig Tjenestekarl, som var blevet paakørt. Han var dræbt paa Stedet.

*Ild i Limfjordsbroen.*

Natten mellem den 10. og 11. August blev det opdaget, at det brændte paa Limfjordsbroen. Brandvæsenet blev tilkaldt, men Slukningsarbejdet var særdeles vanskeligt, saa der gik et Par Timers Tid, inden Branden var slukket, og da var en Del Sveller og Planker i Broens Midte, fortæret af Ilden.

Det menes, at Ilden er opstaaet fra et af de Lokomotiver, som passerer Broen.

*Kan der ventes indført Pladsbilletter til Togene?*

Ifølge Meddelelse i Dagspressen er der Overvejelser i Gang om at indføre særlige Pladsbilletter til Siddepladserne i Togene for paa den Maade evt. at dæmme lidt op for Rejselysten. I saa Fald skulde det være Tanken først og fremmest at give Siddepladsbilletter til Nødvendighedsrejser, hvorimod Lystrejsende maatte komme i anden Række. Sagen er dog som sagt endnu paa Overvejelsernes Stadium.

*Bil paakørt af Toget.*

Da en Lastbil forleden paa Brande—Brammingebanen skulde passere en privat Overkørsel et Sted i Nærheden af Blaahøj, gik Motoren i Staa, netop som Bilens Forparti var kommet ind paa Sporet. Umiddelbart efter kom et Godstog kørende. Chaufføren maatte derfor opgive sit Forsøg paa at faa Bilen skubbet tilbage; han sprang til Side og kom intet til, men saavel Bilens Forparti som Lokomotivet fik nogen Beskadigelse.

**47 Aar ved D. S. B.**

*Et Tvilling Uheld.*

Af den interessante lille Bog er der indtil nu solgt noget over 200 Stk. direkte til Jernbanefolk. Udgiveren gør opmærksom paa, at der blandt de til Holmstrup St. leverede Eksemplarer af Bogen fandtes en, hvor Sæternissen fra Side 114 under „En værre Ballade“ havde rangeret saa vildt, at alt var Kaos. Bogtrykkeren beklaeger Fejlen og tilføjer, at et saadant Uheld desværre altid omfatter 2 Bøger. —

Saafernt det andet Uheldseksemplar er tilgaaet en af Lokomotivtidendes Læsere, bedes det kastet paa Ilden og Erstatning forlangt paa et Brevkort til Udgiveren: P. L. Poulsen, Ordrup pr. Charlottenlund, hvor Bestillingen paa Bogen iøvrigt fremdeles modtages.



*Udnævnelse fra 1.—8.—43:*

Motorfører II (Elektrofører) til Lokomotivfører:  
G. J. Pedersen, Enghave, i Assens.  
B. E. Bigum, Enghave, i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:  
K. V. Sørensen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.  
H. P. M. B. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.  
C. E. Dalbro, Viborg, i Herning.

Lokomotivfyrbøder til Motorfører II (Elektrofører):  
A. K. Andersen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.  
A. E. V. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:  
B. W. Hoffmann, Kbhavns Godsbgd., i Roskilde.  
H. B. Pedersen, Korsør, i Slagelse.  
A. Egegaard, Gedser, i Slagelse.

*Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—8.—43:*

Lokomotivfører:  
E. N. Christensen, Hjørring, til Frederikshavn.  
C. B. Jensen, Brande, til Hjørring.  
A. H. P. Hansen, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.  
H. P. Larsen, Gedser, til Helsingør.  
B. O. K. Liljekrans, Padborg, til Gedser.  
K. F. Nilsson, Padborg, til Gedser.

Lokomotivfyrbøder:  
H. Vedel, Slagelse, til Kbhavns Godsbgd.  
O. S. Madsen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.  
H. B. L. Hansen, Helsingør, til Korsør.  
E. A. Petersen, Slagelse, til Helsingør.

*Ansæt til Tjeneste med Funktion som Depotforstander fra 1.—8.—43:*

Lokomotivfører J. J. Birkbo, Assens, efter Ans. if. Opslag i Assens.

*Afsked:*

Lokomotivmester I J. C. Nielsen, Langaa, er af H. M. Kongen afskediget efter Ans. p. Gr. af Alder i Naade og med Pension fra 31.—10.—43.



Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v.

i April Maaned 1943 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1942 i runde Summer.

	April Maaned		1943	
	1943	1942	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	9 510 000	7 440 000	2 070 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	7 790 000	7 820 000		30 000
Postbefordring .....	620 000	580 000	40 000	
Andre Indtægter .....	580 000	590 000		10 000
<b>Indtægter i alt</b> .....	<b>18 500 000</b>	<b>16 430 000</b>	<b>2 070 000</b>	
<b>Driftsudgifter</b> .....	<b>12 700 000</b>	<b>12 140 000</b>	<b>560 000</b>	
<b>Driftsoverskud</b> .....	<b>5 800 000</b>	<b>4 290 000</b>	<b>1 510 000</b>	
Afskrivning .....	450 000	530 000		80 000
Forrentning .....	990 000	1 060 000		70 000
<b>Statens Tilskud til Driften</b> .....	<b>÷ 4 360 000</b>	<b>÷ 2 700 000</b>		<b>1 660 000</b>

I Forhold til April 1942 er *Driftsindtægterne* steget med ca. 2,1 Mill. Kr., der udelukkende falder paa Personbefordringen.

De egentlige *Driftsudgifter* er steget med ca. 0,6 Mill. Kr.

Det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning viser et Overskud paa ca. 4,4 Mill. Kr. i 1943 mod et Overskud i April 1942 paa ca. 2,7 Mill. Kr.

**47 AAR VED D. S. B.**

**Erindringer og Tidsskildringer I, 160 Sider.** -- Anmeldt og anbefalet i Dansk Lokomotiv Tidende for 6. Juli. -- Bogladepris 3 Kr. 25 Øre. --

**FORNØJELIG FERIELÆSNING**

Jernbanefolk, herunder Pensionister og Enker, kan ved Fællesindkøb opnaa Partipris 2 Kr. 25 Øre pr. Bog frit tilsendt, naar Bestilling og Betaling for mindst 2 Bøger sker paa **Giro 26318** til Forfatteren

**P. L. POULSEN, Charlottenlund.**

**Arbejdernes Landsbank,**

Hovedkontor:

**Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.**



Klingseyvej 6, Kbhvn.  
Telefon Damsø 3132



10 Aars Garanti

**Der er en Del Folk  
i faste Stillinger**

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte Møbelfirma **HOLM & LARSEN**

Skandinaviens største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895, yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

**KREDIT**

kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.

**HOLM & LARSEN A/S**

St. Nikolajvej 8 - C. 71 55 - Nora 71 29

**Dansk Folke-Ferie Hotel**

Vesterbrogade 41 . Telefon Central 1533

Alle moderne Bekvemmeligheder

**BILLIGE PRISER**

**Glostrup**

**Glostrup Jernbanehotel**

vis à vis Banen

anbefales

**M. INGBERG**

Telefon Glostrup 5

LEDIG



**I. V. LARSENS EFTF. A/S**  
PETER ANDERSEN

**N. Juel Petersen**

Næstved

GLARMESTER  
Telefon 158

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708.

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

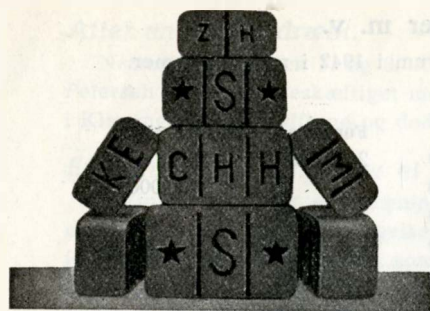
ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 -- Kontortid Kl. 10--16.

Postkonto 20 541.





Westfalske  
Stenkulbriketter  
er de bedste.

En Del af de i Westfalen producerede Mærker.



**Søborg Vognfjeder-Fabrik**

Brdr. Christensen  
Vangedevej 236 - Telefon Søborg 189 og 1160

Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjedre  
Reparationer leveres omgående  
Forchromede Kofangere og Bagagebærere

Indr. Varem.

<sup>A/s</sup> „**REFFO**“ Struer.

KEDELRENSNINGSVÆDSKEN „REFFO“

Opløser gammel Kedelsten,  
Hindrer Nydannelser af Kedelsten.

Tlf. 145. Leverandør til de danske Statsbaner. Tlf. 145

**Købler & Krogh <sup>A/s</sup>**

Farveri — Kemisk Tøjrensning — Gardinvaskeri.  
Kontor og Fabrik: Dortheav. 8, Kbhvn. NV. Tlf. 11158-11198-12209  
Indlev.: Jorcks Passage. Indg. Vimmelskafte 42 og Skindergade 35.  
Telefon Byen 2595

**VOGNFABRIKKEN SCANDIA <sup>A/s</sup>**  
RANDERS

JERNBANEVOGNE AF ENHVER KONSTRUKTION  
SÆNKSMEDEGODS GASGENERATORER

AKTIESELSKABET

**NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER**

**KØBENHAVN F.**

Kabelværk • Traadværk • Valseværk

**De forenede Kulimportører**

**KUL og KOKS.**

Holmens Kanal 5.  
Telefon 211.

København K.  
Telefon 211.

**<sup>A/s</sup> FRICHS, AARHUS**

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE  
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS  
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

**Fredericia**

**Fredericia Missionshotel**

anbefales

30 Værelser  
Hyggelige Selskabslokaler

Telefon 55 og 398  
R. RASMUSSEN

**Vesterbros Glarmesterforretning**

Rullegardiner - Malerier - Raderinger - Metalrammer  
alle Størrelser - Ruder Isættes - Alt til rimelige Priser

Telefon 1512

**Alt i Herreekvipering**

Ougaard & Jensen,  
Telefon 332. Danmarksgade 25.

Køb Gulvtæpper, Gardiner  
og Sengeudstyr i

**Taarnborg.**

**BEMÆRK: Gratis Gardinophængning.**

Fredericia største elektr. Damp-Fjerrenseri Anlæg.

JENS CHR. NIELSEN, Telefon 716.

**<sup>A/s</sup> Fredericia Ny Tømmerhandel**

Vesterdalsvej . Telf. 800

Trælast — og alt til Selvbyggere

**Fredericia Teater**

RESTAURANT OG  
SELSKABSLOKALER

MARIUS RASMUSSEN  
Telefon 588



**Fredericia Mejeri, Gothersgade Nr. 14.**

Anbefaler sig med I. Kl.s Mejeriprodukter.

**Bogtrykkeriet, Egumvej 5. • A. PETERSEN**

Telefon 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser  
FESTSANGE TELEGRAMMER

**Det bedste**

**I CYKLER OG RADIO**  
V. Petersen, Jyllandsgade 22  
Telefon 1033 - Fredericia