

Nº 2

20. Januar 1943

43. Aargang

DYRTIDEN OG DEM, DER MAA LEVE TO STEDER

Under forrige Verdenskrig og i Aarene derefter var der i saa at sige alle Byer en meget fremtrædende Boligmangel, og Forholdene har i de sidste Par Aar udviklet sig paa en saadan Maade, at den samme Vanskelighed atter er til Stede. Det er efterhaanden blevet sværere og sværere for lejesøgende at skaffe sig Tag over Hovedet.

En saadan Situation er ubehagelig for dem, der nærer Ønske om at skifte Lejlighed, selv om ogsaa det er i samme By, hvor man hidtil har haft sit Ophold; men Situationen bliver betydeligt vanskeligere, naar det drejer sig om at skaffe sig Lejlighed i en anden By, hvor man som Regel er ganske ukendt, og der er efterhaanden et betydeligt Antal af vore Medlemmer, som har høstet bitre Erfaringer paa dette Omraade. Vi tænker her paa dem, der forflyttes i Forbindelse med deres Ansættelse som Lokomotivfyrbøder eller Forfremmelse til Lokomotivfører. Der møder dem praktisk talt overalt de samme Vanskeligheder ved at skaffe sig en Lejlighed, ja i de fleste Tilfælde er det trods den mest ihærdige Søgen en direkte Umulighed.

Alle ved, at f. Eks. de midtjydske Tørve- og Brunkulsdistrikter efterhaanden er blevet saa tæt befolkede, at det er lige saa umuligt at skaffe en Lejlighed som at krybe til Maanen. Vi har læst om Arbejdere, der maatte bo i Lysthuse blot for at have et Sted at være. Ja, man har for nylig fortalt os om en Lokomotivfyrbøderaspirant i Brande, som boede i en mindre Ejen-

doms Centralvarmekælder, hvor han laa paa en Madras paa Gulvet og maatte betale herfor.

Nu former det sig uheldigvis saaledes for den Del af vore Medlemmer, som staar og venter paa deres Udnævnelse til Lokomotivførere, at de som Regel kan være bombesikre paa at blive forflyttet samtidig med deres Forfremmelse. De skal altsaa til en anden By og skal til at søge Lejlighed der, almindeligvis med negativt Resultat. De fleste af dem vil vel nok tilbage til den By, de er kommen fra; men dels varer det jo nogen Tid — undertiden flere Aar — inden et saadant Ønske kan imødekommes, og dels er der ogsaa nogle, som i og for sig godt kunde tænke sig at slaa sig ned i den nye By. Det gælder derfor for dem alle, at de skal have et Sted at bo, og hvad enten det nu drejer sig om en Lejlighed, de søger, men ikke faar, eller blot om et Værelse, saa støder de paa betydelige Vanskeligheder, hvortil kommer de høje Priser, de maa betale. Vi kan f. Eks. oplyse, at nogle Lokomotivførere, som ikke kunde opdrive noget Værelse at leje i uge- eller maanedsvist, henvendte sig paa et Hotel. Den paagældende Vært indrettede et Værelse med 4 Senge, og her fik de 4 Mand saa Logi formedelst en Betaling af 2 Kr. pro Person pr. Nat. Tænk, fire Mand paa eet Værelse til en Pris af 240 Kr. pr. Maaned, og saa var det ikke engang med Varme. Der var ganske vist Kakkelovn i Værelset, men til den anførte Pris — 240 Kr. for en Maaned — kunde Værten ikke levere Brændsel, det maatte de „Logerende“

selv skaffe. Naar hertil kommer, at Prisen paa de fleste Pensionater er 4 Kr. pr. Dag for Kosten, vil det forstaaes, at det ikke er Smaasummer, det forflyttede Personale kommer af med, og de skal jo samtidig forsørge Kone og Børn i den fraflyttede By samt betale Husleje m. v. dør.

Det skal indrømmes, at Forholdene m. H. t. Logi ikke overalt er saa grelle som her skildret, men Kostprisen er ikke stærkt varierende, og da det som nævnt er umuligt at skaffe sig Lejlighed, saa Familien kan flytte til Byen, tvinges disse forflyttede til ofte gennem længere Tid at leve paa to Steder eller føre dobbelt Husholdning, som det kaldes, og det er, som det vil ses, dyrt. For saa vidt der er Tale om Forflyttelse uden Ansøgning, faar de paagældende ganske vist en mindre Godtgørelse pr. Dag for denne dobbelte Husførelse, og der er herved taget Hensyn til Besparelser i Hjemmet; men da den Sum, som ialt kan oppebæres, er begrænset til højst 20 pCt. af et Aars Løn ÷ eventuelt Stedstillæg, er det let at forstaa, at med de Priser, der nu maa betales for Kost og Logi, kommer man som Regel op paa Maksimum, lang Tid forinden man kan faa en Lejlighed i den By, man er i, eller opnaa Forflyttelse til den By, hvor man har Lejlighed.

Vi har allerede nogle Medlemmer, som har naaet Maksimum af, hvad de kan faa i Godtgørelse for dobbelt Husførelse. De har af Distriktet faaet Afslag paa yderligere Godtgørelse; men da det som sagt er en komplet Umulighed at fremtrylle en Lejlighed, saa de kan flytte og kun føre Husholdning eet Sted, er de tvunget til at fortsætte med den dobbelte Husførelse.

Naar det er en Kendsgerning, at der ikke *kån* skaffes Bolig paa det tilflyttede Sted, og Priserne er saa ekstraordinært høje som i Øjeblikket, vil det være rimeligt, at ogsaa Maksimumsgrænsen for Godtgørelsen for dobbelt Husførelse forhøjes. Der findes i Tjenestemandsløven en Ventil, som giver Ministeren Bemyndigelse til i særlige Tilfælde at foretage Afvigelser fra de herom gældende Bestemmelser, og da det vel maa siges, at de nuværende Forhold er af en særlig Art, har Organisationen rejst Spørgsmaalet om Forhøjelse af den højeste samlede Ydelse for dobbelt Husførelse.

Sagen har stor Betydning for de mange, som tvinges til at leve paa to Steder, og vi haaber, der maa blive vist Organisationens Henvendelse Forstaaelse.

DOMMEN I TOLNE-SAGEN

Som meddelt i sidste Nummer af Bladet af sagde Retten i Frederikshavn den 22. December f. A. Frifindelsesdom i den Sag, det offentlige havde rejst mod Lokomotivfører G. O. L. Christensen, Aalborg. Dommen er ikke appelleret.

Præmisserne har følgende Ordlyd:

Under denne under Medvirken af Doms mænd behandlede Sag er *Georg Ove Louis Christensen*, der er født den 21. Februar 1883 og ikke fundet tidligere tiltalt eller straffet, ved Statsadvokatens Anklageskrift af 2. Oktober 1942 sat under Tiltale til at lide Straf efter:

I. Straffelovens § 241 for uagtsomt at have forvoldt en andens Død og

II. Straffelovens § 183, Stk. 3, for uagtsomt til Skade for andres Person eller Formue at have forvoldt Jernbaneulykke,

idet han Fredag den 12. Juni 1942 skal have foraarsaget Sammenstød nævnte Dag Kl. ca. 17 ved Tolne Station mellem et fra Hjørring kommende Tog Nr. 927 og et fra Frederikshavn kommende af Tiltalte fremført Tog Nr. 2018, ved hvilket Sammenstød 2 Passagerer i Tog Nr. 927 dræbtes og flere kvæstedes, hvorhos der skete Skade paa begge Tog og Stationsbygningen, idet Tiltalte forinden Togets Afgang fra Frederikshavn skal have foretaget Bremsprøve af Trykluftbremseanlægget under større Tryksænkning end tilladt og forsvarligt, og idet Tiltalte forud for og under Indkørslen til Tolne Station skal have udvist Forsømmelighed med Hensyn til Kørslen, herunder bristende Opmærksomhed, hvorved bemærkes, at Togets Fart skal have været for stor, at Tiltalte uden tvingende Grund skal have forladt sin Ud-kigspost, da Toget nærmede sig det fremskudte Indkørselssignal, at han for sent skal have lagt Mærke til Indkørselssignalerne, der viste Stop, at han for sent skal have iværksat Bremsning med saavel den indirekte som den direkte Trykluftbremse, at han ikke skal have sat Grebet til den indirekte Bremse i Farestilling, at han ikke skal have anvendt Tenderbremsen, at han ikke skal have givet Maskinen Kontradamp, og at han skal have undladt at give Faresignal.

Tiltalte har nægtet sig skyldig og har paastaet sig frifundet. Han har nærmere forklaret, at han inden Afgang fra Frederikshavn havde foretaget en Bremsprøve ved at sænke Trykket 1,5 Atmosfære, og han havde efter denne Prøve faaet at vide, at alle Bremsklodser sluttede mod Hjulene. Antallet af Vogne var 22—24 Vogne, Togvægten 314 Tons, Bremsprocenten 52. Toget blev fremført af en H-Maskine og afgik fra Frederikshavn 1 Minut før planmæssig Køretid. Da Toget passerede Kvissel, var han 1 Minut bagefter planmæssig Tid, saaledes at han paa denne Strækning havde tabt to Minutter. Den normale Køretid fra Frederikshavn til Kvissel er 10 Minutter og fra Kvissel til Tolne 9 Minutter. Da Toget var naaet til første Afstandsmærke, der ligger 1500 m fra Midten af Tolne Stationsbygning, fik Tiltalte af Fyrbøder Poulsen at vide, at der var noget i Vejen med Fødepumpen, idet en Pakning vistnok var blæst ud.

Tiltalte gik over i venstre Side af Maskinen, saa paa Fødepumpen og meddelte Fyrbøderen, at de maatte se at faa den spændt i Hjørring, hvorefter han gik over til sin Plads igen. Han saa nu det fremskudte Signal vise „Stop“ og lukkede for Regulatoren. Toget var da 20—25 m foran det fremskudte Signal. En Maskinlængde efter dette bremsede Tiltalte, idet han først satte Trykket ned med 0,65 Atm og derefter ned med 1,5 Atm. Da det forekom Tiltalte, at Bremsen ikke virkede, satte han Maskinbremsens Haandgreb helt tilbage, og dette skete lige ud for Hovedsignalet, der ligger 500 m fra Stationsbygningens Midte. Tiltalte foretog sig ikke andet, idet han ansaa Tenderbremsen for unyttig i det foreliggende Tilfælde. Han gav ikke Signal til Anvendelse af Haandbremse, da han ikke vidste noget om, der var betjente Haandbremsere i Toget, og han gav ikke Kontradamp, da han efter sin Instruks ikke kan give Kontradamp under Trykluftbremsning, naar Hjulene ikke er fri.

Tiltalte har derhos oplyst, at naar Tog 2018 skal standse i Tolne, der er fast Krydsningssted med Tog 927, er det sædvanligt at lukke for Dampen lige foran det fremskudte Signal og bremse udfor dette. Toget plejer da at standse noget foran Hovedsignalet, ca. 100 m foran dette.

Tiltalte saa paa sit Ur ca. 1/2 Minut efter Sammenstødet. Klokken var da 16,55. Samme Dags Morgen havde Tiltalte konstateret, at hans Ur stemte med Jernbanens Ur.

Som Vidne har *Lokomotivfyrbøderaspirant Edvin Tage de Lichtenberg Poulsen* forklaret, at han kørte som Fyrbøder paa 2018 ved den omhandlede Lejlighed. Han overværede Bremseprøven, men kan ikke udtale sig nærmere om, hvormeget Trykket blev sænket. Han havde den Gang kørt godt et Aar med Trykluftbremser. Vidnet saa ikke paa Uret ved Afgang. Under Kørslen, der til at begynde med forløb normalt, fyrede Vidnet og satte derefter Fødepumpen i Gang. Noget efter, at de passerede Kvissel, skete der et Uheld med Fødepumpen, idet en Pakning sprang, hvorved en fin Taage sprøjtede mod Vinduets Forrude. Vidnet gjorde Tiltalte opmærksom herpaa, og Tiltalte traadte lige et Skridt over og saa paa det. Omtrent samtidig havde Vidnet fra det venstre Sidevindue set det fremskudte Signal vise „Stop“, og Vidnet raabte derfor til Tiltalte: „Stop, for Satan“. Vidnet regnede herefter med, at Resten paahvilede Tiltalte, og Vidnet kan ikke nu huske nærmere, hvorledes Tiltaltes Månøvrer blev foretaget. Vidnet tog sin Kost og fejede Kul. Da Farten ikke var videre nedsat ved Hovedsignalet, blev Vidnet noget nervøs, og da han kort efter saa Toget 927 holde paa Perronen, rev han Sidesejlet til Side og sprang ud. Han sprang ud inde paa Perronen og slog sig en Del ved Faldet, saa han blev noget forstumlet. Vidnet har benægtet, at han og Tiltalte lige efter Ulykken skulde have talt om, hvad de skulde sige om Grunden til Ulykken.

Som Vidne har *Ekspedient Mads Bordinggaard Madsen* forklaret, at han Uheldsdagen havde Vagt paa Tolne Station. Han fik Melding om, at 2018 var afgaaet fra Frederikshavn Kl. ca. 16,35. Toget 927 var lidt forsinket, hvorfor Vidnet havde Samtale med Sindal om eventuelt at forlægge Krydsningen til Sindal, hvilket imidlertid ikke skete. Vidnet stod ved Telefonen for at melde, at 927 kørte ind paa Stationen og melde Gennemkørsel for

2018, da Sammenstødet skete omtrent ud for Stationsbygningen. 927 holdt knap stille og blev trykket lidt tilbage ved Sammenstødet. Vidnet mener, at hans Notater lyder paa, at 2018 blev meldt fra Kvissel Kl. 16,43, og 927 kørte ind paa Stationen Kl. 16,52.

Som Vidne har *Pakmester Anton Peter Nielsen* forklaret, at han ved den omhandlede Lejlighed havde været i den 3. sidste Vogn i Toget. Han lagde ikke Mærke til, at der blev bremset før Sammenstødet i Tolne, men Vidnet tilføjer, at han var optaget af sit Arbejde. Hvis der var givet Faresignal, havde Vidnet bremset med Luftbremsen og med gentaget Signal med Skruebremse, hvilket efter Vidnets Mening vilde have medvirket noget til Togets Bremsning. Vidnet mener, at Togets Fart var almindelig for Turen. I Almindelighed mærker Vidnet en Opbremsning. Vidnet har overværet Bremseprøver, hvor Personalet har bedt Lokomotivføreren om at sætte Trykket yderligere ned.

Som Vidne har *Togbetjent Niels Hein Nielsen* forklaret, at han havde været i den 13. Vogn i 2018. Vidnet har ikke bemærket, at der blev bremset. Først da Toget kørte over Sporskiftet ind paa Spor 1, blev Vidnet klar over, der var noget galt, og straks efter skete Sammenstødet. Farten var normal. Var der blevet afgivet Faresignal, vilde Vidnet have prøvet Luftbremsen og maa-ske Skruebremsen.

Som Vidne har *Togfører Niels Christian Johansen* forklaret, at han havde været Togfører paa 2018 Uheldsdagen og havde siddet sammen med forrige Vidne. 2018 afgik fra Frederikshavn Kl. 16,35. Lige saa snart Sammenstødet var sket, saa Vidnet paa sit Ur, og Klokken var da 16,55. Den Vogn, Vidnet var i, var ikke Bremsevogn, men Ledningsvogn for Trykluftsystemet. Der var Skruebremse paa Vognen. Hvis Vidnet havde hørt Faresignal, kunde Vidnet have gaaet ud paa Trinbrættet og afbrudt Trykluftforbindelsen, men det vilde vel have varet ca. 1 Minut. Skruebremsen kunde have været anvendt, men vilde i dette Tilfælde ikke have nyttet Spor. Først ved Overkørslen over Sporskiftet ved Tolne blev Vidnet, der ikke mærkede nogen Bremsning, klar over, der var noget galt, men umiddelbart derefter skete Sammenstødet.

Som Vidne har *Togopsynsmand K. A. Christensen* forklaret, at Bremseprøven for 2018 Ulykkesdagen forløb normalt. Somme Tider maa Vidnet sige til Lokomotivførerne, at Bremserne ikke har virket tilfredsstillende, og Vidnet gaar derfor ud fra, at Lokomotivførerne undertiden har reduceret Trykket ud over de 0,65 Atm., hvor meget ved Vidnet ikke.

Som Vidne har *Lokomotivfører W. V. Eriksen* forklaret, at han var Fører paa 927 Ulykkesdagen. 927 var lidt forsinket. Vidnet kan ikke oplyse nøjagtigt, hvad Klokken var, da han kørte ind paa Stationen. Da han saa 2018 komme ind paa samme Spor, satte han Bremsen helt i Bund paa 927, der ikke holdt helt stille. Umiddelbart derefter skete Sammenstødet, hvorved 927 blev skubbet ca. 60 m tilbage. Havde Vidnet i god Tid hørt Faresignal fra 2018, vilde han have forsøgt at bremse 927 helt op og give Kontradamp for at køre baglæns.

Vidnet har ved Bremseprøver saavel i Frederikshavn som i Aalborg været ude for, at Vognpersonalet har anmodet Lokomotivføreren om at reducere Trykket ud over de normerede 0,65 Atm.

Vidnet har været til Instruktionskursus om Trykluftbremser, der varede ca. 1/2 Time. Vidnet er klar over, at Farestilling paa Trykluftbremsegrebet medfører, at Bremsevirkningen fordeler sig noget hurtigere, men Vidnet ved ikke, om dette blev forklaret ved Instruktionskuset.

Som Vidne har *Maskiningeniør Svend Haldbo* forklaret, at han var ankommet til Tolne Ulykkesdagen ved 22 Tiden for at bistaa ved Sagens Opklaring. Han havde da hørt om, at Tiltalte havde ment, at Bremserne paa 2018 havde svigtet. Dette kunde ikke konstateres, da Trykluftledningen var afbrudt ved Sammenstødet, og Toget iøvrigt var ført videre. Men det er Vidnet bekendt, at Resten af 2018 fra Aalborg var ført videre samme Dag som Trykluftbremsetog, og at Bremserne da havde virket tilfredsstillende. Den første Bremsevirkning viser sig efter faa Sekunders Forløb, og derefter stiger Bremsevirkningen, saa der efter 45—55 Sekunders Forløb er opnaaet fuld Bremsevirkning. Det er unyttigt at give Kontradamp, naar Trykluftbremserne virker. Gør de ikke det, bør det prøves, men der skal først strøs Sand, og man skal „føle“ sig frem for at undgaa, at Hjulene blokeres, hvilket er uheldigt. Det er maaske en vanskelig Manøvre, som maa læres paa Linien, og for hvilken der ikke er udarbejdet Instruks. Tenderbremsen er ikke særlig egnet til Bremsning paa Linien, den bruges i Almindelighed i Remisen. Det vil vare længere med at opnaa fuld Bremsning, hvis Bremsningen sker i to eller flere Tempi end i eet. Den eneste Mulighed for, at Bremserne kan have svigtet, er, at der har været en Forstoppelse i den forreste Del af 2018, men dette har ikke kunnet konstateres i det foreliggende Tilfælde, da Bremsesystemet i de forreste Vogne som nævnt har været sprængt. Ved at stille Bremsen i Farestilling er der en Mulighed for, at eventuel Forstoppelse kan undgaaes. Det er næppe kendt blandt Lokomotivførere i Almindelighed, med mindre det er blevet dem særlig forklaret. I et Trykluftbremse-reglement er det anført, at ved Fare skal Bremsegrebet sættes i Farestilling, men Vidnet tør ikke sige, om Tiltalte har faaet et saadant Reglement. Det har været fremlagt i Lokomotivpersonalets Samlingsstuer.

Som Vidne har *ihv. Bager Peter Thomsen* forklaret, at han havde iagttaget Ulykken fra Broen over Jernbanen. Toget fra Øst kørte efter Vidnets Mening uden Damp og ret langsomt.

Som Vidne har *Lokomotivmester Otto Bendixen* forklaret, at han er Tiltaltes nærmeste Foresatte igennem 10 Aar, og at hans Indtryk af ham er, at han er en rolig Mand, der har passet sin Tjeneste tilfredsstillende.

Som Vidne har derhos *Lokomotivfører M. C. Mortensen* forklaret, at han ved en Lejlighed i Forsommeren havde kørt et Godstog med Trykluftbremser, hvor han ved Bremseprøven maatte bremse 3 Gange med almindeligt Tryk, før Bremsen virkede. Ved den første Station virkede Bremsen knap saa godt, som han ventede, og under Rangeringen var der Knuder. Efter en ny Bremseprøve kørte han videre, og under Rangering ved næste Station viste det sig, at der var et Stykke Gazebind i Hovedledningen mellem 2. og 3. Vogn. Vidnet prøver altid Bremserne ved en Reduktion paa 0,5 Atmosfære. Vidnet er ubekendt med, at Faregrebet skulde give bedre Bremsning end fuld Bremsegreb.

Som Sagen herefter foreligger oplyst, maa det anses

for godtgjort, at Tiltalte har opdaget Stopsignalet paa det fremskudte Signal, lige inden 2018 naaede dette, og at han omtrent ud for det har paabegyndt sædvanlig Bremsning, en Manøvre, som han normalt foretager paa det paagældende Sted paa den paagældende Maade og med det Resultat, at Toget bringes til Standsning ca. 100 m foran Hovedsignalet. Der findes herefter ikke at være noget Holdepunkt for at antage, at Togets Fart, inden Bremsningen paabegyndte, var for stor. Det findes vel godtgjort, at Tiltalte har undladt at anvende Tenderbremsen og Kontradamp, men Anvendelse heraf i det foreliggende Tilfælde skønnes at ville have været unyttigt, og Instruktionsreglementet af Lokomotivpersonalet med Hensyn til den noget hurtigere Fordeling af den iøvrigt lige kraftige Bremsevirkning ved fuld Bremse og ved Farebremse synes at have været mangelfuld. Det findes ved Sagens Oplysninger godtgjort, at Tiltalte forinden Togets Afgang fra Frederikshavn Ulykkesdagen har foretaget Bremseprøven af Trykluftbremseanlægget under større Tryksænkning end tilladt, og at han har undladt, da han blev klar over Fare, at give Faresignal. Efter alt i Sagen foreliggende findes dette at indeholde reglementariske Overtrædelser af en saadan Art, at Disciplinærstraf derfor kan synes paakrævet, men der ses ikke i denne Sag tilvejebragt fornødent Grundlag til at paavise en Aarsagssammenhæng mellem disse Overtrædelser og Jernbaneulykken og de derved skete Dødsfald, og Tiltaltes Adfærd vil derfor ikke kunne tilregnes ham som Overtrædelse af de i Anklageskriftet nævnte Lovbestemmelser. Tiltalte vil herefter være at frifinde for Anklagemyndighedens Tiltale i denne Sag.

Det offentlige vil derhos have at udrede denne Sags Omkostninger, hvorved bemærkes, at Tiltalte selv har draget Omsorg for sit Forsvar, og at de i Retsplejelovens § 1007 nævnte særlige Omstændigheder, der betinger, at det offentlige skal udrede Vederlag til den valgte Forsvarer, ikke ses at foreligge.

Thi kendes for Ret:

Tiltalte Georg Ove Louis Christensen bør for Anklagemyndighedens Tiltale i denne Sag fri at være.

Denne Sags Omkostninger, hvorved dog bemærkes, at Tiltalte selv har draget Omsorg for sit Forsvar, udredes af det offentlige.

At efterkomme under Adfærd efter Loven.

Sthyr.

INDKOMSTFORSKYDNINGER UNDER KRIGEN

Statistisk Departement offentliggjorde sidst i December Maaned en Oversigt over de gennemsnitlige Indkomstansættelser for indeværende Skatteaar (1942/43) samt Ændringerne i de enkelte Erhvervsgrupper i Forhold til forrige Skatteaar. Der er tidligere udsendt lignende Oversigter over Indkomstforskydningerne fra 1939 til 1940, og for at finde et talmæssigt Udtryk for Indkomstudviklingen fra 1939 til 1941 (den Indkomst, vi i Øjeblikket betaler Skat af) har Arbejderbevægelsens Erhvervsraad sammenholdt disse statistiske Opgørelser.

Resultatet ses i nedenstaaende Oversigt, af hvilken det fremgaar, at det i ganske særlig Grad er Landbrugets Folk, som har haft forøgede Indtægter.

	Gstl. Indk. 1939 Kr.	Stign. fra 1939 -1940 %	Stign. fra 1940 -1941 %	Stign. fra 1939 -1941 %
Godsejere o. l.	9 231	54	60	146
Gaardejere	2 766	23	25	54
Husmænd	1 474	11	18	31
Landbrugets Medhjælp	1 280	8	18	27
Andre under Landbrug m. v. (herun. Fiskere)	1 681	19	33	58
Direktører og Fabrikkanter	15 389	÷1	10	9
Haandværksmestre . . .	3 005	6	21	28
Selvstændige Handlende	4 904	8	13	22
Andre selvst. Erhvervsdrivende	3 145	3	35	39
Funktionærer	2 838	÷1	12	11
Arbejdere i Haandværk og Industri	2 372	÷1	12	11
Tjenestemænd o. l. samt Kontorperson. iøvrigt	3 732	0	6	6
Liberale Erhverv	4 358	÷8	9	0
Husassistenter o. l. . . .	913	2	8	10
Lærlinge og Elever . . .	747	5	8	13
Personer ude af Erhverv	1 490	÷3	6	3
Andre og uangivne . . .	1 526	÷2	10	8
Gennemsnit af samtlige	2 308	3	14	17

FRA MEDLEMSKREDSSEN

De rejsende udtaler sig.

I Anledning af Artiklen her i Bladet for den 20. December om Jernbanepersonalet vil jeg gerne sige, at det maaske nok sker, at rejsende udtaler sig begejstret til Lokomotivpersonalet. Særligt i denne Tid kan man høre Udtalelser om, at det er et stort Ansvar, der er paalagt disse Mænd. I de mørke Nætter kan de jo daarligt se Signalerne og heller ikke se, hvor de skal holde. Rangeringen paa Stationerne maa nærmest betragtes som meget farlig, saa det maa jo være forfærdelig nerveanspændende.

Er det nu ikke mærkeligt, at de rejsende kan opdage det, men dem, der virkelig betyder noget for os, ser det ikke. Er der nogen, som har tænkt paa at bøde lidt med en Opmuntring for alle de ødelagte Nerver. Hvor mange mister ikke deres Førlighed, ja endogsaa Livet. Det er noget, vi ved, at der er Risiko ved at gaa ind til disse Stillinger, men det er jo ekstraordinære Forhold, vi arbejder under, saa der maa ogsaa kunne ydes en ekstra Pengehjælp under saadanne Forhold. Man har læst i Bladene, at en Overbetjent var blevet dræbt under Udøvelsen af sin Tjeneste, og Dagen efter læste man, at Staten vilde bekoste Bisættelsen. Det var pænt at vise en Mand den sidste Ære, da han var

faldet paa sin Post. Vi Lokomotivmænd har ogsaa et Tilfælde, hvor 2 Mand faldt paa deres Post, men vi har ikke hørt eller læst, at de blev vist den samme Ære. Det er den Slags, man ikke kan forstaa, endskønt en Hjælp havde været kærkommen, da Enken efter den ene havde 4 uforsørgede Børn, og Udgifterne ved Begravelsen var, efter det jeg har hørt, ret store. Det forsømte kan imidlertid indhentes, naar Viljen er der.

Der er da ingen, der tror paa, at det er for Sømandenes kønne Øjnes Skyld, at de fik et Risiko-tillæg. Nej, man var nødsaget til det, ellers havde de ikke faaet nogen til at sejle. Men den faste Tjenestemand kan man byde baade det ene og det andet; han mukker ikke, han har Forhandlingsret. Man retter en høflig Forespørgsel om dette eller hint og faar et lige saa høfligt Afslag, saa er den Forhandling forbi. Vil man være retfærdig over for Tjenestemændene, da bør Rigsdagen bevilge et Beløb, der under de ekstraordinære Forhold kan udbetales til alle de Tjenestemænd, som er udsat for særlig Risiko.

Risiko.

Vi skylder at oplyse, at Udgifterne ved den dræbte Lokomotivfører N. H. Andersens Begravelse fuldt ud dækkedes af Statsbanerne.

Red.

OVERSIGT over Statsbanernes Virksomhed i Driftsaaret 1941/42.

Driftsindtægterne udgjorde 232,9 Mill. Kr., d. v. s. 45,9 Mill. Kr. mere end Aaret før, medens Driftsudgifterne udgjorde 181,4 Mill. Kr., d. v. s. 22,4 Mill. Kr. mere end Aaret før. Det til Afskrivning krævede Beløb har udgjort 57,1 Mill. Kr., hvori er indbefattet et ekstraordinært Beløb under Hensyn til det ekstraordinære Slid paa Anlæg og Materiel samt store Nyanlæg til højere Priser, og Forrentningen andrager 15,1 Mill. Kr. Det regnskabsmæssige Resultat er da det, at Statens Tilskud til Driften, 20,7 Mill. Kr., er 3,9 Mill. Kr. mindre end i 1940/41.

Til Indtægternes Stigning har bidraget en Forøgelse af Godstrafikken som Følge af den stærkt forøgede Fremstilling af indenlandske Brændselsmidler samt en Stigning i Personbefordringen. Herved maa det tages i Betragtning, at Personindtægten er paavirket i opadgaaende Retning derved, at der faldt en Periode med Paasketrafik i 1941/42, medens der ingen Paasketrafik faldt i 1940/41, at der indførtes 20-Minutters Drift paa S-Banen fra Sommerkøreplanens Ikrafttræden den 26. Maj 1941, og at Forsalget af Billetter til Rejser i Paasken i April 1942 faldt i Driftsaarets sidste Maaned. Endvidere er Persontrafikken paa Banerne paavirket af Indskrænkningerne i Skibstrafikken mellem Hovedstaden og Provinshavnene.

Driftsudgifterne er paavirket i opadgaende Retning af de højere Priser paa Brændsel og andre Forbrugsgenstande, af Forhøjelsen af Tjenestemændenes Reguleringstillæg og særlige Ydelser samt af forøgede Lønningsudgifter til Ekstraarbejdere.

Persontrafikken. Der er foretaget 54,3 Mill. Rejser paa Banerne (foruden Tilbagerejser paa Billigbilletter), hvilket betyder en Stigning paa 9,8 Mill. Rejser eller 22,1 pCt., medens Indtægten af Person- og Rejsegodsbefordringen bl. a. som Følge af Paa-sketrafik og højere Takster i Aarets 3 første Maaneder end i 1940/41 har været 101,5 Mill. Kr. eller 25,7 Mill. Kr. (33,9 pCt.) højere end i 1940/41. Stigningen i Antal Rejser fordeler sig med 5,2 Mill. paa Københavns Nærtrafik og 4,6 Mill. uden for denne. Stigningen i Nærtrafikken skyldes navnlig Genoptagelsen af 20-Minutters Drift for de elektriske Togs Vedkommende. Det maa erindres, at Opfordringerne til at undlade overflødige Rejser og Bortfald af Billigrejser m. m. først indtraf efter Udløbet af det heromhandlede Finansaar. De elektriske Tog har besørget 43,9 pCt. af Rejserne og ca. 10,6 pCt. af Personkilometerne. Omtrent tre Femtedele af samtlige Rejser paa Banerne faldt paa Københavns Nærtrafik, og ca. 81 pCt. af samtlige Rejser faldt paa korte Afstande (inden for 50 km). Antallet af Rejser paa 1. Kl. er steget med 31,9 pCt., og paa Fællesklassen med 22 pCt. Kun ca. 1,8 pCt. af samtlige Rejser blev i 1941/42 foretaget paa 1. Vognklasse. Det maa dog herved erindres, at de elektriske Tog, Togene paa de fleste kortere Sidestrækninger og adskillige Lokaltog paa Hovedlinierne udelukkende fremfører Fællesklasse. Deler man under Hensyn hertil Antallet af Rejser, bortset fra Rejser paa Abonnementskort til samtlige Stationer, i to Grupper — over og under 50 km — viser det sig, at der af Rejserne under 50 km falder 0,5 pCt. paa 1. Kl., medens der af Rejserne over 50 km falder 4,6 pCt. paa 1. Kl. Medtager man ogsaa de ovennævnte Abonnementskort, kan Rejserne paa 1. Kl. over 50 km skønmæssigt anslaaes til ca. 9 pCt.

Indtægten af Rejsegodset er steget med 29,6 pCt., hvortil har bidraget, at Overførsel af Cykler med Færgerne og Befordring af indskrevne Cykler med Togene er steget fra 972 000 Stkr. til 1 327 000 Stkr. I 1938/39 var Antallet af befordrede Cykler paa Baner og Overfarer 342 000 Stkr., og Antallet er saaledes steget til henved det 4-dobbelte.

Godstrafikken er steget betydeligt, væsentligt som Følge af en stærkt forøget Befordring af indenlandske Brændselsmidler. Befordringsmængden af fragtpligtigt Gods, der udgjorde 8,91 Mill. t, var ca. 1,2 Mill. t større end Aaret før, og Indtægten var 114,7 Mill. Kr. eller ca. 17,8 Mill. Kr. større.

Stigningen i Befordringsmængden berører baade Stykgods og Vognladningsgods, medens Befordringen af levende Dyr er gaaet ned. For Vognladningsgodsets Vedkommende falder den største Stigning paa Tørv, Brunkul, Jord- og Stenarter, Korn og Rodfrugter, Gavntre o. l., medens den største Nedgang falder paa Stenkul, Kød og Flæsk, Æg, Smør og Foderstoffer. Antallet af befordrede Heste er

gaaet ned med 5 pCt., af Faar, Lam og Geder med 22 pCt. og af Svin og Grise med 80 pCt., medens Antallet af Hornkvæg og Kalve er steget med 4 pCt.

Indtægten af Postbefordringen er steget med 688 000 Kr. (9,3 pCt.) og de forskellige *andre Indtægter* er steget med 1,6 Mill. Kr. eller ca. 24 pCt.

Driftsudgifterne er som foran nævnt steget med 22,4 Mill. Kr. Som Følge af Kul-, Olie- og Elektricitetsprisernes Stigning er Udgifterne til Brændsel (herunder Elektricitet) til Tog, Færger og Skibe samt Rutebiler ca. 7,7 Mill. Kr. større end Aaret før.

Lønningsudgifterne til Tjenestemænd er som Følge af de foran omtalte Lønforhøjelser steget med ca. 3,4 Mill. Kr., og Lønningsudgifterne til Ekstraarbejdere (herunder Personale i Værksteder, ved Omnibusruterne og i Aspirantstillinger) er steget med 8,0 Mill. Kr.

Statsbanernes samlede Personale (fast ansat og løst antaget) har i Driftsaaret gennemsnitlig været 22 634 Mand. Heraf var 300 beskæftiget ved Ny-anlæg og Fremmedarbejder og 300 ved Omnibusruterne, saa at det ved Drift, Vedligeholdelse og Udvidelse af Baneanlæg beskæftigede Personale gennemsnitlig var 22 034 imod 20 812 i det foregaaende Driftsaar. Der har saaledes for dette Personale i Gennemsnit for Driftsaaret været en Stigning paa 1 222 Mand. Stigningen falder udelukkende paa Ekstraarbejdere (herunder Aspiranter og Læringer).

Banennettets Længde udgjorde ved Driftsaarets Udgang 2 391 km. Af Banestrækningerne var ved Driftsaarets Slutning 600 km dobbeltsporede og 17 km firesporede Banestrækninger. Statsbanernes Omnibusruter havde en Vejlængde af ialt 3 008 km, hvoraf 2 746 km under Drift.

Godsvognsparken er trods en Del Nyanskaffelser stadig for lille i Forhold til Trafikken. Efter at de i 1940 til Tysk Rigsbane udlejede 500 aabne Vogne til Befordring af Brændsel til Landet er blevet tilbageleveret i Driftsaarets første Maaneder, har der ikke været udlejet rullende Materiel til Ulandet.

Antallet af kørte *Togkilometer* er som Følge af de i Aaret foretagne Køreplansudvidelser 9,4 pCt. større end Aaret før (31,1 pCt. mindre end sidste Normalaar 1938/39), og Antallet af Skibskilometer er 11,4 pCt. større end Aaret før (34,0 pCt. mindre end 1938/39). Persontogskøreplanen ligger i Togkilometer 48,7 pCt. under Køreplanen i 1938/39.

Pladsudnyttelsen i Persontogene er steget fra 41,5 pCt. til 51,3 pCt.

I Driftsaaret er ingen reisende dræbt uden egen Skyld. Derimod er 16 af Statsbanernes Personale dræbt i Tjenesten. Endelig er der dræbt 16 Personer, som hverken var reisende eller knyttet til Banerne, af disse sidste Ulykestilfælde skyldtes 11 egen Uforsigtighed.



DAMPLOKOMOTIVER MED ENKELTAKSELDREV

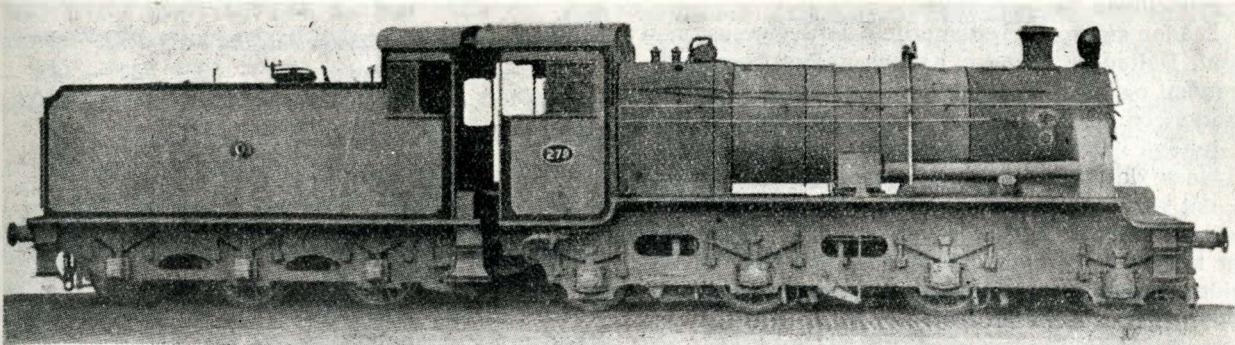
Efter *Die Lokomotive* ved F. Spøer.

Fig. 1. Ægyptisk Lokomotiv med Enkeltakseldrev.

Fra Damplokomotivets første Dage har Lokomotivmaskinens Anbringelse paa Rammen og Kraftens Overførelse til Hjulene med de dermed følgende Vanskeligheder været et Problem, der har lagt Beslag paa Lokomotivkonstruktørerne. Selv den nu-gældende Lokomotivmaskine er i forskellige Lande forsøgsvis forladt, da de store Stempelkræfter medfører et uroligt Løb og betydelig Vedligeholdelse baade af Lokomotivet og Banelegemet. Det ser ud til, at der i U. S. A. er opnaaet gode Resultater med staaletøbte Lokomotivrammer og flere mindre Dampcylindre med tilhørende Drivværk. I Europa er man tilbøjelig til at anvende Enkelt-drev paa Akslerne, som det kendes fra Elektrolokomotiverne.

De første Damplokomotiver med Enkeltakseldrev skal være de fire, som blev bygget til de ægyptiske Statsbaner, hvoraf et er gengivet i Fig. 1. Som det fremgaar af Billedet er det 1-2 A-1 Lokomotiver. Lokomotivets Tjenestevægt er 57,5 t, og Tenderens Vægt er 44,5 t. Afstanden mellem Drivakslerne er 7,163 m. Den store faste Akselafstand og den enkle balancefri Affjedring giver Lokomotivet et forældet Udseende. Drivmotorerne, af hvilke der findes to, er anbragt foran Drivakslerne og hviler ufjedret paa Lokomotivrammen og Drivakslerne. Hver Driv-

motor er en 2-cylindret Maskine med Cylindre paa 279,4 mm Diameter og 304,8 mm Slag, som over en Tandhjulsudveksling 35/55 arbejder paa Drivhjulene. Drivhjulsdiametere er 1136 mm. Kraftdampens Tryk paa 14,7 kg/m², og dens Temperatur paa 320 Grader giver Lokomotivet en Trækkekraft af 7738 kg. Maksimalhastigheden er 85 km/t.

I Fig. 2 ses en Dampmotor. Tandhjulsudvekslingen er i et Oliebad placeret i Lokomotivets Længderetning. Dampcylindrene er anbragt udenpaa Tandhjulsudvekslingen og er delvis dækket af Krumtaphuset. Stempelstængerne er gennemgaaende, og Krydshovederne føres i en cylindrisk Bøsning. Stempelgliderne ligger under Cylindrene og styres af en ændret Hackworth-Styring. Kvadranten sidder i samme Højde lidt foran Drivakslen. To smaa Ekscenterpumper paa Drivakslen smører alle Dele med Trykolie gennem de paa Billedet synlige Olieledninger. Dampmotorerne med alle tilhørende Dele er fabrikeret efter Standardmaal. Lokomotivets regelmæssige Trækkeydelse og dets ringe Indvirkning paa Banelegemet nævnes som dets Fordele. Under Forudsætning af nævnte Damptryk og -temperatur er Dampforbruget ved 300—500 Omdr./Min. 6,7 til 7,2 kg/Hkt.

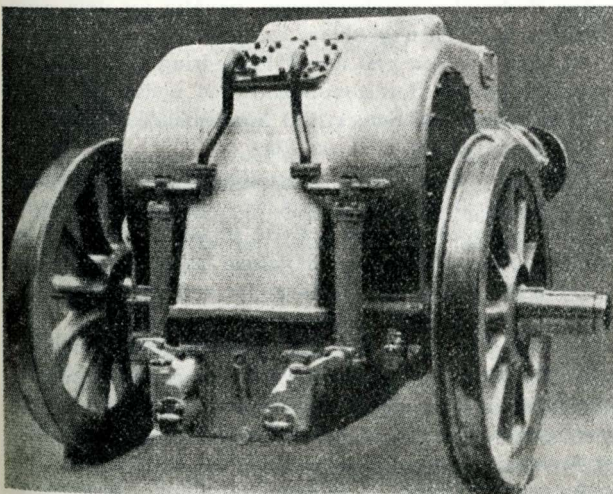


Fig. 2. En af Drivakslerne med tilhørende Dampmotor.

OPLYSNINGSARBEJDET

En god Ide.

Det er vist kun gaaet op for alt for faa, at Arbejdernes Oplysningsforbund nu i en Aarrække har haft Brevskoleundervisning med Fag lige fra Skrivning til Samfundsøkonomi og Musikkundskab. Blandt Fagene er ogsaa „Aktuelle Fagforeningsproblemer“ med Formand for De samvirkende Fagforbund *Eiler Jensen* som Leder. En bedre Maade til at trænge ind i Fagbevægelsens Problemer findes ikke. Der er jo de sidste Aar sket saa meget men Hensyn til Fagbevægelsens Stilling — et Utal af Love er vedtaget — Ferielov, Overarbejdslov m. m., som det kun er muligt for den enkelte at sætte sig ind i ved omhyggelig Gennemlæsning, men endnu bedre ved at gennemgaa dem i Brevskolens Kursus. Vi maa sige med en Deltager i „Aktuelle Fagforeningsproblemer“: „Jeg mener, at det er enhver Arbejders

Pligt i saa stor Udstrækning som muligt at sætte sig ind i de Love, som vedrører ham og specielt hans Arbejdsforhold, og jeg kan derfor anbefale enhver at gennemgaa dette Kursus."

Saaan siger alle Deltagerne i dette Kursus, men ogsaa Deltagere i andre Kursus, f. Eks. Samfundsøkonomi og Samfundskundskab har Gang paa Gang meddelt os, at det har haft stor Betydning for dem at deltage i Brevskolens Kursus.

Naar dette læses, siger den enkelte maaske: Ja, det var noget for mig, og lader det blive ved det. Men gør Alvor af det, og se at blive meldt ind. Det koster 4 Kr., som kan sendes pr. Giro til Arbejdernes Oplysningsforbund, Nr. Farimagsgade 11, Kbhvn. K. — Giro-Nr. 2945.



En Ombryderfejl i Lommebogen.

Ved et beklageligt Uheld i Trykkeriet er der ved Rentrykningen af Lommebogens Side 97 sket en Ombryderfejl i næstsidste Stykke af Afsnittet om „Flyttegodtgørelse“, idet den Linie, der faktisk skal være 5. Linie, er blevet rykket op som 3. Linie, hvorved det hele bliver uden Mening. Trykkeriet beklager meget den skete Fejl.

For en Ordens Skyld optrykkes her det paagældende Stykke i den rigtige Affattelse:

„Flyttegodtgørelse vil ikke kunne tilstaaes, hvis der ikke er gaaet 3 Aar siden sidste Forflyttelse med Godtgørelse; i denne Forbindelse ses der dog bort fra uansøgt Forflyttelse, som ikke sker samtidig med Forfremmelse, ligesom der altid ydes Godtgørelse i Tilfælde af uansøgt Forflyttelse og ved Forflyttelse samtidig med Forfremmelse.“

Der gøres samtidigt opmærksom paa, at hele Restoplaget af Lommebogen er solgt og udsendt. De Bestillere, som ingen Bøger har faaet, naar dette Blad udkommer, vil ingen faa.

Sjælland-falsterske Bibliotek.

Fra 1. Maj d. A. fratræder:

Som Bestyrelsesmedlemmer:

Regnskabsfører Chr. Schmidt og
Ekspeditionssekretær H. V. C. G. Tauson.

Som Suppleanter:

Rangerformand I. S. Juhl og
Kontorassistent Frk. G. Fischer.

Som Revisor:

Trafikkontrolør C. W. Bodenhoff-Olsen.

Som Revisorsuppleant:

Fuldmægtig C. A. Kofoed, 1. Distrikt.

Alle er villige til at modtage Genvalg.

Eventuelle Kandidatforslag, underskrevet af mindst 10 Medlemmer, skal ifølge Vedtægterne være Bestyrelsen i Hænde senest 1. Februar under Adresse: Københavns Hovedbanegaard. Paa Forslaget maa de opstillede Kandidater have erklæret sig villige til at modtage Valg.

Resultat af Lodtrækning.

Følgende Numre blev udtrukket ved Motorføernes og Lokomotivfyrbødernes Juletræsfest Lørdag den 9. Januar.

Lykkeseddel.

1931 — 1558 — 2028 — 526 — 32 — 733 — 1876 —
1465 — 1674 — 1782 — 1208 — 1436 — 1984 — 1441 —
1192 — 28 — 916 — 349 — 1806 — 2105.

Amerikansk Lotteri.

85 — 84 — 114 — 78 — 115.

Gevinsterne kan afhentes hos E. Greve Petersen, Sigerstedsgade 7, 3.

Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse »Vejlekassen«

meddeler: 1942 er forløbet tilfredsstillende. Der har til Dato været en Tilgang paa 875 nye Medlemmer mod 273 Døde med en Udbetaling paa 171,210 Kr. Kassen har nu over 14,000 Medlemmer.

Der bliver en Formuefremgang paa over 70,000 Kr., Kassen ejer i Øjeblikket godt 2½ Million Kr. i Værdipapirer med en aarlig Rente paa ca. 110,000 Kr. Aaret vil saaledes saavel i økonomisk Henseende som med Hensyn til Medlemstal give en solid Fremgang.

Under 19. November har Handelsministeriet approberet Vedtægtsændringerne, som træder i Kraft fra 1. Januar 1943, hvorefter Bestemmelsen om Medlemstiden bortfalder, og Udbetalingen udelukkende beregnes efter Indmeldelsesalderen.

Bonus er for Aaret 1943 60 Kr. pr. Portion, og Udbetalingen bliver herefter saaledes:

For et Medlem, der er	
indmeldt før det fyldte 20 Aar	800 Kr.
— i Alderen 20 til 24 Aar	740 "
— " — 25 - 29 —	680 "
— " — 30 - 34 —	620 "
— " — 35 Aar og derover	560 "

Alle Medlemmer, som er født i 1867 og før, er kontingentfri (Vedtægternes § 8).

De nu foretagne Vedtægtsændringer betyder en væsentlig Forhøjelse i Udbetalingen, navnlig for dem, som indmelder sig i en ung Alder.

Om faa Aar kan den næste Forbedring gennemføres, hvorefter Alderen for Kontingentfrihed nedsættes til 70 Aar; det drejer sig om ca. 700 Medlemmer; Antallet af kontingentfri vil stige til ca. 1700.

Men dermed vil Udviklingsmulighederne ingenlunde være udtømt. Bl. a. paa Grund af Kassens meget smaa Omkostninger vil vi være i Stand til Gang paa Gang at kunne forbedre Forsikringsvilkårene, og Tempoet i denne Udvikling vil kunne fremskyndes ved en forøget Tilgang.

I Forhold til andre lignende Forsikringsvirksomheder byder Vejlekassen paa store Fordele, og det er Styrelsens Haab, at de hidtil opnaaede gode Resultater vil ansprende endnu flere til at hjælpe Styrelsen med at virke for forøget Tilgang.

Jo større Tilgang, jo hurtigere og desto større Forbedringer.



Togfører dræbt paa Roskilde Station.

Den 8. Januar tidligt om Morgenen blev Togfører H. P. Knudsen, København, dræbt mellem Bufferne paa 2 Tog. Han skulde være Togfører for Tog 304, som afgaar fra Ro. Kl. 5,35, og gik ned bag Toget for at undersøge eller foretage et eller andet ved bageste Vogn. Imidlertid var man allerede i Færd med at rangere de to næste Tog, som skulde afgaa Kl. 6,00 henholdsvis Kl. 6,16, ind bag Tog 304, saa Maskinen straks kunde spændes for, naar det forudgaaende Tog var kørt. Det formenes, at Togfører Knudsen paa Grund af Mørket først i sidste Øjeblik har opdaget denne Rangering og vilde springe op paa Perronen men ikke naaede dette, idet han blev klemt mellem Bufferne. Han dræbtes paa Stedet.

Ilden holdt sig i flere Dage.

I det kraftige Snevejr umiddelbart efter Nytaar afsporede et Privatbanetog ved Lille-Heddinge. Lokomotivet væltede helt om paa Siden, og der var et stort Arbejde forbundet med at faa det paa ret Køl igen.

Østsjæll. Socialdem. meddeler i den Forbindelse, at da Maskinen 3 Dage efter Uheldet atter blev bragt paa Spor, var der endnu Ild i Fyret.

340 000 hvide Fliser til Nørreport Station.

Væggene paa Danmarks eneste helt „underjordiske“ Station, Nørreport, skal nu flisebeklædes. Det meddeles, at der hertil vil medgaa 340 000 Fliser, som skal leveres med 25 000 pr. Maaned.

Det bliver et Stykke Arbejde, som vil tage sin Tid, da der jo kun kan arbejdes i de faa Timer om Natten, hvor der ingen Toggang er, og Murene skal grundigt renses for al den gamle Kalk, inden der kan tages fat paa at sætte Fliserne op. For at udnytte Tiden er det Meningen, at de nødvendige Stilladser skal paamontes nogle Jernbanevogne, som kan køres ind i Tunnelen umiddelbart efter Toggangens Ophør.

Trafikmedhjælperne starter Medlemsblad.

„Ekstrabladet“ meddeler, at Trafikmedhjælperne har startet eget Medlemsblad under Mottoet „Grundighed, Kyndighed, Sikkerhed, Myndighed“. Bladet ønsker Indlæg fra Medlemmerne, men dog ikke direkte Angreb paa Statsbanernes Ledelse.

Statsbanekalender.

Som sædvanlig har Statsbanerne ogsaa i Aar tilsendt sine Forbindelser i Ind- og Udland en smuk Kalender. Paa Omslaget viser den Forenden af en P-Maskine og Midterpartiet af en af de store Færger. Bladene for de enkelte Maaneder bærer smukke Motiver fra forskellige Egne rundt om i vort Land.

Tjenestelettelse ved Aalborg Privatbaner.

Mellem Aalborg og Hvalpsund henholdsvis Aalborg—Frederikshavn kører Aalborg Privatbaner nogle Tog, der hidtil har givet Lokomotivpersonalet op til 20 Timers Tjeneste. Dette har Personalet beklaget sig over, og ifølge Aalborg Amtstidende er der nu sket en Ændring. Man har stationeret Lokomotivpersonale nogenlunde midtvejs paa de 2 Strækninger, saaledes at Aalborg Personalet kører den ene Halvdel af Turen og det nævnte udstationerede Personale den anden Halvdel.

Togbetjent mistet Foden.

Den 6. Januar om Morgenen faldt Togbetjent M. Hansen, Aalborg, saa uheldigt, at han fik den venstre Fod ind under et Godstog, i hvilket han skulde gøre Tjeneste. Foden blev kørt af lige over Ankelen. Det formenes, at Togbetjenten har villet springe paa Toget i Farten og da enten har forfejlet Springet paa Grund af Mørket eller er gledet paa Grund af Frosten, i hvert Fald er han snublet og desværre med det uheldige Resultat, at han mistede den ene Fod. Personalet paa Stationspladsen hørte hans Raab og kom ham til Hjælp.

Togforsinkelse paa Grund af en uvan Ko.

En vild Ko foraarsagede den 12. Jan. Togstandsning paa den sjællandske Sydbane. Den skulde transporteres til Salgsmarked, men rev sig løs og løb ud paa Banelinien, hvor et Par Tog maatte standse op for ikke at køre Dyret ned. Der blev gjort Forsøg paa at fjerne Koen fra Sporet, men den var aldeles rasende og foretog i blindt Raseri flere Gange Angreb paa Lokomotivet. Der var derfor ikke andet at gøre end at vente, til Koen af sig selv løb ind i Skoven. Episoden foraarsagede Forsinkelse paa en Snes Minutter.

„Næstved Avis“ og andre Blade har ganske vist ladet Togføreren opdage Koen paa Banelinien og derefter ladet ham standse Toget, men det er vel den sædvanlige Forveksling af Togfører og Lokomotivfører.



Udnævnelse fra 1.—1.—43:

Lokomotivfyrbøder K. W. Hansen, Fredericia, til Lokomotivfører, i Padborg (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. N. Aunskjær, Esbjerg, til Lokomotivfører i Tønder (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder M. Petersen, Fredericia, til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Afsked:

Lokomotivfører E. H. J. Møller, Nyborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—43 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører M. M. Hansen, Herning, den 19.—12.—43.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne.

Hillerød Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: S. P. Sørensen, Hillerødsholm B I, 1.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Sj -Falster	Jyl.-Fjn	Nye Bøger.
19545	19132	Nisser, Peter: Blod og Sne.
19546		Munk, Kaj: Med Ordets Sværd.
19547	19119	Bowen, Elizabeth: Hjertets Død.
19548		Jensen, Johannes V.: Om Sproget og Undervisningen.

19549		Smith, Thorne: Den forheksede Dam.
19550	19139	Stefansson, Thorsteinn: Dalen. Roman fra Island.
19551	19140	Toonder, J. Gerhard: En fremmed i Babylon (Rotterdam).
19552	19135	Rudbeck, Børge: Frankrigs sidste Dage.
19553	19120	Cronin, A. J.: Himmeriges Nøgler.
19554	19137	Schray, Otto: Dødskartoteket.
19555	19133	Olufson, Tom: Før Solen vender.
19556	19007b	Simpson, W. von: De unge Barrings (en Fortsættelse af Nr. 19449, Familien Bar-ring).
19557	19136	Rundquist, Per E.: To Værelser med Bad.
19558	19121	Falkberget, Johan: Lisbet paa Jarnfjeld.
19559	19138	Scocozza, G.: Farvel til Foraaret.
19560	19036	Boesgaard, Einar: Vi bjærgede dog Livet.
19561	19147	Godden, Rumer: Sorte Lilje.
19562	19161	Geer, Louis de: Farvel Norrsatra.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	September Maaned		1942	
	1942	1941	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	9 560 000	8 340 000	1 220 000	
Gods- og Kreaturbefordring	11 660 000	11 000 000	660 000	
Postbefordring	790 000	670 000	120 000	
Andre Indtægter	620 000	630 000		10 000
Indtægter i alt	22 630 000	20 640 000	1 990 000	
Driftsudgifter	17 760 000	14 870 000	2 890 000	
Driftsoverskud	4 870 000	5 770 000		900 000
Afskrivning	530 000	600 000		70 000
Forrentning	1 150 000	1 280 000		130 000
Statens Tilskud til Driften	÷3 190 000	÷3 890 000	700 000	
	April—September		1942	
	1942	1941	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	62 480 000	53 270 000	9 210 000	
Gods- og Kreaturbefordring	65 930 000	57 470 000	8 460 000	
Postbefordring	4 200 000	3 720 000	480 000	
Andre Indtægter	3 970 000	3 560 000	410 000	
Indtægter i alt	136 580 000	118 020 000	18 560 000	
Driftsudgifter	93 220 000	84 600 000	8 620 000	
Driftsoverskud	43 360 000	33 420 000	9 940 000	
Afskrivning	3 180 000	3 600 000		420 000
Forrentning	6 840 000	7 710 000		870 000
Statens Tilskud til Driften	÷33 340 000	÷22 110 000		11 230 000

I Forhold til September 1941 er

Indtægten af *Personbefordringen* steget med ca. 1,2 Mill. Kr.,
Indtægten af *Godsbefordringen* steget med ca. 0,7 Mill. Kr. og
forskellige *andre Indtægter* steget med ca. 0,1 Mill. Kr.

Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 2 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 2,9 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 September 1941 var et Underskud paa ca. 0,3 Mill. Kr. og i September 1942 et Underskud paa ca. 1 Mill. Kr.

- | | | | | |
|-------|--|-------|-------|---|
| 19563 | Duurlo, Ellen: Lisa klarer Ærterne. | 19588 | 19171 | Knight, Eric: . . . men dette fremfor alt. |
| 19564 | 19152 Richert, Ebba: Tag dig af Ulla. | 19589 | | Omre, Arthur: Det hænder iblandt. |
| 19565 | 19153 Shute, Nevil: Drømmen om Hekja. | 19590 | 19188 | Hemingway, Ernest: Efter Stormen. |
| 19566 | 18890c Romains, Jules: Vor Barndoms Sværmerier. (De gode Viljer. 3. Bind.) | 19591 | | Davidsen, Johanne: Victoria. |
| 19567 | 19150 Queen, Ellery: Døren imellem — En Kriminalstudie. | 19592 | | Thyregod, Rose: Broen. |
| 19568 | 19146 Farrelli, James: Unge Lonigan. | 19593 | | Ewald, Jesper: Hansen & Søn. |
| 19569 | 19145 Cheyney, Peter: Lemmy dukker op igen. | 19594 | 19217 | Walker, Mildred: De store Bryggerheste. |
| 19570 | Bulwer, Edvard: Det forheksede Hus. | 19595 | 19198 | Bromfield, Louis: Hedt Blod. |
| 19571 | 19159 Mikkelsen, Børge: Jørn Havbo gaar til Søs. | 19596 | 19199 | Bruijn, Cor: Strandens Folk. |
| 19572 | 19160 Mikkelsen, Børge: Jørn Havbo atter paa Farten. | 19597 | 19186 | Babcock, Dwight V.: Hannahs Hobby. |
| 19573 | 19168 Queen, Ellery: Døden lurer. | 19598 | 19197 | Bremer, Svend Aage: En Dør falder i. |
| 19574 | 19175 Stark, Sigge: Pigen fra Skoven. | 19599 | 19189 | Meister, Knud: Derby Mordet. |
| 19575 | 19177 Wodehouse, P. G.: Et tosset Foraar. | 19600 | | Stauning, Th.: Ved Oluf Bertolt og H. C. Hansen. |
| 19576 | 19173 Chandler, Raymond: Det byder man ikke Carmen. | 19601 | 19210 | Maugham, Sommerset W.: En Nat i Florens. |
| 19577 | 19184 Jeppesen, Poul: Jørgen Læredreng. | 19602 | 19203 | Estes, Harlow: Den korte Sommer. |
| 19578 | 19167 d'Erigny, Simone: Lægemordet. | 19603 | 19216 | Street, James: I min Faders Hus. |
| 19579 | Woldiderich, Erik: Toldfri. | 19604 | 19205 | Gide, Andre: Vatikanets Kældere. |
| 19580 | Unger, Helmuth: Robert Koch. | 19605 | 19209 | Libert, Jean: Unge Aar. |
| 19581 | 19155 Christensen, Svend R.: Sahara, Narvik, Brest. | 19606 | 19202 | Deeping, Warwick: Frikendt. |
| 19582 | Hagerups illustrerede Lægebog. | 19607 | 19218 | Weimar, Aage: Kold Ild. |
| 19583 | Graves, R. & A. Hodge: Den lange Weekend. | 19608 | 19200 | Caldwell, Erskine: Pokker til Asen og andre Fortællinger. |
| 19584 | 19169 Grey, Zane: Manden fra Skoven. | 19609 | 19195 | Bengtsson, Frans G.: Røde Orm. |
| 19585 | 19176 Søderberg, Eugenie: Studenterfabrikken. | 19610 | 19208 | Krusenstjerna, Agnes von: Ninas Dagbog. |
| 19586 | 19162 Andersen, Carlo: Politiet beder os efterlyse. | 19611 | 19196 | Bock, Allan: Øen. |
| 19587 | 19172 Queen, Ellery: Døden paa sidste Række. | 19612 | 19230 | Fallada, Hans: Vi bli'r nok lykkelige. |
| | | 19613 | 19219 | Allen, Johannes: Hinsides alle Drømme. |
| | | 19614 | 19246 | Wright, Richard: Søn af de sorte. |
| | | 19615 | 19211 | Mauricio, Don: Paa Eventyr i Vildmarken. |

København

Kuranstalt for: **Klokken og Inhalatorium**

Forkølelsessygdomme - Hals-, Strube- og Luftrørskatar.
Bronchitis og Asthma — hos Voksne og Børn.

Kronprinsessegade 22 — Aabent Kl. 9—15 — Telefon Palæ 7



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 København K. Tlf. Byen 4195



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.

K R E D I T

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

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 235 - Telefon Søborg 189 og 1160

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

Indr. Varem.

AKTIESELSKABET

NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER

KØBENHAVN F.

Kabelværk • Traadværk • Valseværk

Købler & Krogh A/s

Farveri — Kemisk Tøjrensning — Gardinvaskeri.
Kontor og Fabrik: Dortheav. 8, Kbhvn. NV. Tlf. 11158-11198-12209
Indlev.: Joreks Passage. Indg. Vimmelskafet 42 og Skindergade 85.
Telefon Byen 2595



Slagteriudsalget ROSEN

Slagelse Rosengade Telf. 1366

L. MELDAL

Farveri og kemisk
Tøjrensnings-Etablisement
Telefoner: 1601 (3 Linier)

Hovedforretning:
»NYHUS«, Nygade 6, Slagelse
Fabrik og Indleveringssted:
Løvegade 68

BRD. HANSENS KØDUDSALG OG KREATURHANDEL

Allid 1. Kl.s Kød og Paalæg
Slagelse . Telefon 350 - 351

Grønvold & Schous Trælasthandel

SAVVÆRK OG FORGYLDERI
Telefon 135 SLAGELSE Telefon 176

Hotel CASINO

ved Hotelejer Nielsen
Jernbanegade 2 Slagelse Telefon Slagelse 1710

ULRICHs

Støbegods- og Sanitetsforretning
Slagelse - Telefon Slagelse 5

VOGNFABRIKKEN SCANDIA A/s

RANDERS

JERNBANEVOGNE AF ENHVER KONSTRUKTION

SÆNKSMEDEGODS GASGENERATORER

A/s „**REFFO**“ Struer.

KEDELRENSNINGSVÆDSKEN „REFFO“

Opløser gammel Kedelsten,
Hindrer Nydannelser af Kedelsten.

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

A/s **FRICHS, AARHUS**

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

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS.

Holmens Kanal 5.
Telefon 211.

København K.
Telefon 211.



I. V. LARSENS EFTF. A/s
PETER ANDERSEN

N. Juel Petersen

Næstved

GLARMESTER
Telefon 158

Fr. Brandt

Kolonial og Delikatesser

KUL OG KOKS

Telefon Næstved 71

NÆSTVED KULIMPORT

Carl Severinsen A/s



Henry Villefrance

Stenhuggeri og Monumentforretning

Budolfi Plads 10, Aalborg, Telefon 907

I. CHR. PETERSEN

SPORT - BARNEVOGNE

Boulevarden 3 . Telefon 1811

„- billig med det go'e -“