



Nº 20

20. Oktober 1943

43. Aargang

## DE ELEKTRISKE HAANDSIGNALLYGTER

I 1926 rejste Dansk Lokomotivmands Forening Spørgsmaalet om elektrisk Lys paa Lokomotiverne saavel i Frontlanterne som i Vandstandslygte, Manometerlygte, Hastighedsmaalerlygte og Haandsignallygte, saa vi inden for De danske Statsbaner kunde komme med i de tilsvarende Moderniseringsbestræbelser i andre Lande. Efter at Ønsket adskillige Gange havde været gentaget, opnaaedes det endelig i Fjor at komme til en Løsning i dette Spørgsmaal, og da var det nærmest nogle af Krigsforholdene dikterede Spareforanstaltninger paa andre Omraader, som væsentligt medvirkede hertil. Men dette var i og for sig Lokomotivpersonalet ligegyldigt; det hilstes Landet over med Glæde, da vi i Foraaret 1942 kunde meddele, at der vilde komme elektrisk Lys paa alle Lokomotiverne, og at der vilde blive udleveret elektriske Haandsignallygter til hele Personalet.

Desværre blev Glæden for saa vidt angaar disse sidste kun meget kortvarig. De første nye Lygter blev nemlig ikke udleveret til Lokomotivpersonalet førend sidst paa Aaret 1942, men allerede den 22. Januar i Aar meddelte Generaldirektoratet, at de elek. Haandsignallygter vilde blive fjernet paany og erstattet med de gammeldags Olielygter, idet det havde vist sig, at Elementerne i de elek. Haandsignallygter, der anvendtes paa Lokomotiverne, hurtigt blev ødelagt paa Grund af Varmen; vi omtalte dette Forhold i Bladet for den 5. Februar.

Naar man tænker paa, at Lokomotivmændene i 16—17 Aar havde gaaet med Forventningen om elek. Haandsignallygter, er det let forstaaeligt, at det var en Skuffelse, at man fra

tog os disse Lygter, endnu inden de var blevet udleveret til alle Lokomotiver. Vi skrev den Gang, at den Vanskelighed, at de elektriske Elementer blev ødelagt af Varmen paa Lokomotivet, maatte være til at afhjælpe, idet det jo var en Kendsgerning, at langt de fleste Lokomotivmænd længe har haft en af dem selv anskaffet elek. Lommelygte med sig under Kørslen, og da der aldrig har været talt om, at Elementerne i disse Lygter blev unormalt hurtigt ødelagt, maatte det ogsaa være muligt at faa Statsbanernes Lygteelementer fremstillet med en tilsvarende Holdbarhed. Særligt da det er en af Landets førende Fabrikker paa dette Omraade, der leverer Elementerne til Statsbanerne. Under Hensyn hertil udtrykte vi Haabet om, at formentlige Vanskeligheder maatte blive overvundet, idet Lokomotivpersonalet under deres Tjeneste ved Eftersyn af Maskinerne m. v. netop har Brug for en god Lygte.

Der foreligger imidlertid nu en ny Skrivelse fra Generaldirektoratet, som ikke synes at kunne forstaa Lokomotivpersonalets Utilfredshed med Olielygterne. Man oplyser, at efter Udtalelser fra begge Distrikter gøres der fra Depoternes Side et stort Arbejde for at holde Olielygterne i Orden, men det skorter ofte paa en passende omhyggelig Behandling fra Lokomotivpersonalets Side, hvilket i øvrigt ogsaa i nogen Grad var Tilfældet med de elek. Haandsignallygter.

Hver eneste Lokomotivmand i Landet vil ryste uforstaaende paa Hovedet, naar de gennem foranstaaende bliver bekendt med, at Olie-Haandsignallygterne skulde være tilfredsstillen-



de, og hvis de ikke er det, saa er det fordi Lokomotivmændene selv ikke er omhyggelige nok med dem. Ja, man beskylder endog vore Medlemmer for, at de heller ikke var tilstrækkeligt omhyggelige med de elek. Haandsignallygter.

Over for dette maa vi have Lov til først og fremmest at nedlægge en energisk Protest mod de fremsatte Paastande, dernæst vil vi paa vise, at de i Realiteten maa siges at være uden Bund i Virkeligheden.

Den 1. December 1926 skrev Foreningen bl. a. følgende til Generaldirektoratet:

„For saa vidt angaar Haandsignallygterne er den nuværende Form for disse jo kun en nødtørfdig Belysning under Kørsel samt Eftersyn om Natten; som Middel til Signalering er de saa godt som uanvendelige, dels paa Grund af den ringe Lysstyrke, dels fordi de næsten aldrig er tætte nok til at kunne brænde uden paa et Lokomotiv under Kørsel.“ (Fremhævelsen er af os. Red.)

Saaledes var Lokomotivpersonalets Bedømmelse af Olie-Haandlygterne for ca. 17 Aar siden. De Signallygter, som fandtes paa Lokomotiverne, var allerede den Gang saa utætte, at de almindeligvis ikke kunde anvendes i det Frie, og vi har aldrig hørt et Ord om, at de skulde være blevet bedre siden da. Tværtimod hævdes det fra alle Sider, at hvis det elektriske Frontlanternelys af en eller anden Grund ikke kan benyttes, maa det anses for nogenlunde givet, at der ikke kan skaffes anden Frontbelysning, idet Olie-Haandsignallygterne ikke kan brænde blot nogle faa Minutter, hvis de under Kørsel anbringes foran paa Maskinen. Paa Side 215 i nærværende Nummer af Bladet gør en Lokomotivfører iøvrigt i en Indsenderartikel opmærksom paa, at de paa Rangermaskinen kører i Mørke, da Vandstands-Olielygten ikke kan brænde.

For saa vidt angaar de elek. Haandlygter tilskrev Dansk Lokomotivmands Forening den 21. August 1942 Generaldirektoratet, at der endnu ikke var udleveret saadanne Lygter til nogen af Lokomotivpersonalet, men at dette formentlig var nær forestaaende, og at det da vilde være nødvendigt at træffe Foranstaltninger, saa Lygterne kunde anbringes i et Skab, naar de ikke var i Brug. Det hed i Skrivelsen bl. a.:

„Det vil være uheldigt, at Lygterne anbringes paa Gulvet, hvor de udsættes for Overspuling med Vand med det til Følge, at de trækker Fugtighed, ligesom de ved Anbringelse paa Gulvet kan være

udsat for anden ublid Behandling. Et saadant Skab bør være saaledes indrettet, at Vand ikke kan trænge derind i og ødelægge Lygterne.

I denne Forbindelse tillader vi os endvidere at henlede Opmærksomheden paa, at det for at skaane de nye Lygter mest muligt sikkert vil være nødvendigt, at der indrettes enten en Hylde, de, naar de er i Brug, kan ligge paa, eller paa passende Steder placeres Øskener, de kan ophænges i.“

Lokomotivpersonalet gjorde altsaa, endnu inden de elektriske Haandsignallygter var taget i Brug, opmærksom paa, hvorledes de burde beskyttes. At man ikke imødekom dette Krav, kan Personalet da ikke gøre for, og vi finder det uretfærdigt, at Administrationen nu vil hævde, at det har skortet paa passende omhyggelig Behandling fra Lokomotivpersonalets Side, naar det er en Kendsgerning, at samme Administration har afslaaet en Anmodning om passende beskyttende Foranstaltninger.

Et Lokomotiv under Kørsel er nu engang ikke det samme som et Arbejdsbord i et Lampisteri. Alene Hastigheden og Maskinens Slingren fører med sig, at Dele, som ikke paa en eller anden Maade er fastgjort, falder omkuld. Adskillige Ikke-Lokomotivmænd, som med en eller anden Undersøgelse for Øje har faaet Lov til at køre med paa et Lokomotiv under Togfremførelse, har maattet erkende, at de ikke har været i Stand til at holde Balancen, hvis de ikke holdt dem fast i Haandbøjlen e.l. Det er derfor let at forstaa, at de smalle Signallygter vilde falde omkuld, hvis de ikke var fastgjort, saaledes som Organisationens havde foreslaaet det. Dersom man havde fulgt Personalets Raad og indrettet Skabe til Haandlygterne (det har man jo gjort i de elektriske Tog, hvor der ingen Fugtighed er), kunde man sikkert have sparet sig nu at sige, at det skortede paa omhyggelig Behandling.

Naar det er en Kendsgerning, at en Oliehaandlygte slukkes af sig selv en halv Timestid efter, at den er tændt, og dette selv om den staar fuldstændig roligt, er vi ikke i Stand til at forstaa, at dette skulde skyldes Upaapasselighed fra Lokomotivpersonalets Side, og det er der næppe heller andre, der kan. Hvad Aarsagen er til, at Olielygterne ikke kan brænde, og hvorfor Haandlygterne paa Lokomotiverne i mange Aar har været saa utætte, at de i Almindelighed var uanvendelige til udendørs Brug, skal vi ikke her opholde os ved, men vi ønsker at fastslaa, at det i hvert Fald ikke, saa-



ledes som Distrikterne har villet give det Udseende af, skyldes Lokomotivpersonalet.

Dersom Vanskeligheden med Fremskaffelse af de fornødne Materialer for Tiden gør det umuligt at have elektriske Haandsignallygter til hele Personalet, maa en Del af dem midlertidigt finde sig i at benytte Olielygter, men det kan ikke staa upaataalt, at man har søgt at benytte de forhaandenværende Vanskeligheder til en uberettiget Kritik af Lokomotivmændenes Behandling af Materiellet, og vi maa indtrængende henstille til Generaldirektoratet, at der i Tide træffes Foranstaltninger, saa man, naar det atter bliver muligt at faa de elek. Haandslygter i tilstrækkeligt Antal, undgaar de Kalamiteter, som er konstateret under den hidtidige Anvendelse.

### EN NY SLAGS ELEVER VED STATSBANERNE

De unge Mennesker, der søger ind til Statsbanerne som Elever, underkastes som bekendt forskellige Prøver, bl. a. en psykoteknisk Prøve, inden der tages Stilling til, hvorvidt de kan antages eller ej, og det har vist sig, at der Aar efter Aar er en Del, som trods udmærkede Kvalifikationer i Henseende til Kundskaber, ikke har kunnet antages, idet de ikke kan klare Farveprøverne. Man regner med, at ca. 8 pCt. af de, der indstiller sig, dumper paa Farveprøven, og da de som Følge heraf ikke kan anvendes i Sikkerhedstjenesten, har de paagældende ikke kunnet komme ind som Elever.

Da der imidlertid inden for Statsbanerne er Omraader, hvor den sædvanlige Trafikuddannelse ikke er paakrævet ved Udførelse af det Arbejde, der som Regel overdrages Assistenten, har Generaldirektoratet besluttet sig til at uddanne en ny Slags Elever, ja, man kan for den Sags Skyld godt sige en ny Slags Assistenten til Beskæftigelse i Maskinafdelingens og Baneafdelingens Kontorer saavel i selve Generaldirektoratet som i Distrikterne og Sektionerne. Til disse Stillinger vil unge Mennesker, der ved Prøverne iøvrigt var fundet kvalificerede til Antagelse som Elever, men paa Grund af svigtende Farvesans er blevet afskåret fra Antagelse, kunne komme i Betragtning. Det er Mening, at de skal paa Jernbaneskolen ligesom Trafikeleverne, men kun for at faa Undervisning i enkelte Fag. De nye, tekniske Elever vil derimod faa Undervisning bl. a. i

Maskinskrivning og Stenografi, og de vil ved Statsbanernes Foranstaltning komme til at gennemgaa en handelsskolemæssig Uddannelse.

Iøvrigt er det Mening, at Ansættelsesforholdene skal svare til den hidtidige Form, d.v.s. 3 Aars Elevtid og derefter mindst 3 Aar som Medhjælper, inden Ansættelse som Assistent kan opnaas.

### NY KØREPLAN FRA 25. OKTOBER

Den Omstændighed, at vi er gaaet fra Sommertid til Normaltid, har som bekendt bevirket, at den Senerelægning af Morgentogene, der før blev foretaget i Vintertiden, kan undgaa; men da det nu bliver tidligere mørkt om Eftermiddagen, er det af Hensyn til Storebæltsoverfarten nødvendigt at tidligerelægge Togene 58 og 60, hvilket i øvrigt ogsaa skete forrige Vinter. Dette medfører, at disse to Eksprestog fra Jylland til Hovedstaden i den nye Køreplan, som træder i Kraft Kl. 2 Natten mellem 24. og 25. ds., er blevet lagt ca. 1 Time tidligere end nu, hvilket atter medfører tilsvarende Omlægninger af en Række Forbindelsestog paa forskellige Strækninger.

Denne Omlægning vil medføre den Ulempe, at der for rejsende til visse Tog bliver temmelig lang Ventetid i Fredericia. Generaldirektoratet er derfor besluttet paa, saa snart det er gørligt, at lægge Togene 58 og 60 tilbage i den nuværende Plan, hvilket formentlig vil kunne ske i Marts Maaned 1944.

I Bestræbelserne for at komme bort fra Forsinkelser vil en Del Tog i den nye Køreplan dels faa længere Køretider og dels længere Ophold paa Stationerne. Selv om dette kan synes en Ulempe for de rejsende, haaber man til Gengæld paa at kunne overholde Køreplanen.

### REGULERINGSTILLÆGET

Ved Redaktionens Slutning meddeles det, at Formændene for de forhandlingsberettigede Centralorganisationer den 13. ds. har været kaldt til Møde i Finansministeriet ang. Reguleringstillæget, som af C. O. I. var ønsket forhøjet, men at Ministeriet har meddelt, at der ikke vil kunne ske nogen Ændring, idet de pris- og lønsmæssige Forudsætninger herfor ikke er til Stede, hvilket vor Centralorganisation beklager under de givne Forhold at maatte tage til Efterretning.



## FERIEKURSUS

Fra den 20. til 26. Juni afholdt Fællesorganisationen for Værksteds- og Remisearbejdere ved D. S. B. et Feriekursus i Feriebyen ved Middelfart. Som i de foregaaende Aar var Dansk Lokomotivmands Forening indbudt og havde udsendt 2 Delegationer.

Kursuset, der var tilrettelagt som Gruppearbejde med supplerende Foredrag, behandlede Emner som: Løn og Arbejdsvilkaar, Arbejdshygiejne og Arbejdsbeskyttelse, Dirigentvirksomhed, Pensionsregler, Danmarks Erhverv samt Krigstidens Arbejdsforhold i Danmark.

Foredragsrækken indlededes af vor Organisations Formand, Soph. Jensen, der talte om Værdien af Organisationernes Samarbejde. Han sagde bl. a., at den danske Arbejders Levefod i Dag er det største Bevis for, hvilken Betydning Sammenholdet har. Dog er Sammenhold og Enighed ikke nok, der skal Samarbejde til. Siden De samvirkende Fagforbund blev stiftet i 1899, har denne Sammenslutning bevist, at Samarbejdet kan skabe Værdier, som den danske Arbejder har høstet stort Udbytte af.

Forretningsfører Chr. Larsen (Dansk Arbejdsmandsforbund) talte om Fagbevægelsen i Dag. Han omtalte Oktoberdokumentets Pristaloverenskomst, der siden dets Start i 1930 har haft stor Betydning for Arbejderbevægelsen. Ligeledes omtalte Chr. Larsen den tvungne Voldgift, som D. s. F. ikke havde noget imod, hvis blot der var blevet tilføjet en Paragraf, som gik ud paa, at alle skulde organiseres. Naar denne Krig er Slut, vil det vise sig, at vi organisationsmæssigt set ikke er svækket, hvilket skyldes Oplysningsarbejdet, hvortil der er ofret mange Millioner.

Redaktør Ingeman Mortensen (Korsør Socialdemokrat) gav en livlig og interessant Oversigt over Kooperationen og dens Betydning lige fra den første Brugsforening i Verden blev stiftet af Rochdaleværerne og til Nutidens mange, store og betydningsfulde Brugsforeninger.

Formanden for Centralforeningen af Arbejdere paa Hærens Fabrikker, E. Schlottmann, og Tillidsmand for Orlogsværftet, E. Larsen, gav Oversigter over Arbejdsforholdene, Pensionsbestemmelserne samt Lønningerne inden for disse Kategorier, hvilket er noget i Lighed med Bestemmelserne for Værksteds- og Remisepersonalet ved D. S. B.

Kontorchef L. Larsen (Generaldirektoratet) talte om Værksteds- og Remisearbejdernes Pligter og Retigheder. Dette Foredrag indgik som et Led i Gruppearbejdet, idet der var knyttet 1½ Times Studiearbejde hertil, hvor Kursisterne drøftede Foredraget, derefter samledes man paany, og alle de Spørgsmaal, som ikke kunde besvares i Grupperne, blev forelagt Foredragsholderen. Foruden Ordre Q omtalte Kontorchefen Marketenderivirksomheden paa Gb.

Maskiningeniør H. P. Hansen, 1. Distrikt, talte om Lokomotivets Renæssance og gav paa klar og tydelig Maade et Billede af, hvad Damplokomotivet maa yde i Dag. (Dette Foredrag bringes i næste Nummer. Red.)

Som Afslutning paa Foredragene talte cand. mag. Kjeld Pihl om hvorledes Oplysningsarbejdet aktiveres.

Selv om et Feriekursus i høj Grad er et Arbejdskursus, var der dog her Lejlighed til at bese Feriebyens smukke Omgivelser. Tirsdag den 22. var der saaledes Vandretur til Hindsgavl, hvor man under Ledelse af Redaktionssekretær Kristensen først besaa det nye Hindsgavl Slot, der stammer fra det 17. Aarhundrede, og som bekendt ejes af Foreningen „Norden“. Derefter gik Turen til det gamle Hindsgavl Slot, hvor Nationalmuseet netop lader foretage nogle Udgravninger. Som Afslutning paa denne interessante Vandretur havde Kursisterne Lejlighed til i Hindsgavls smukke Park at overvære Holger Drachmanns Skuespil „Der var engang“, opført som Friluftsspil af Vestfyns Kreds af Dansk Ungdoms samvirke.

Onsdag den 23. var der Udflugt til Fredericia, hvor man under kyndig Vejledning besøgte Statsbanernes Skinnesvejseri. Derfra gik Turen til Mindelunden over Tjenestemænd, der har mistet Livet under Udøvelse af deres Gerning ved D. S. B. Ved en lille Højtidelighed blev der her nedlagt en Krans. Herefter var der ¾ Times Vandretur til Hyby Lund, hvor den medbragte Aftensmad blev nydt i Forening med Udsigten over Kattegat.

Som Afslutning paa Feriekursuset afholdtes en lille Fest, hvor enhver bidrog til Underholdningen. Der blev startet med et livligt Sportsstævne, hvor mange morsomme Paaklædninger og pudsige Scenerier satte Humøret op. Der blev serveret Is med et Glas Vin, og senere var der Lejlighed til en Svingsom.

Det var paa alle Maader et vellykket og godt organiseret Feriekursus. Takket været de glimrende Gruppeledere og de mange interessante Foredragsholdere tog Kursisterne hjem med et rigt Udbytte og med en Følelse af at være kommet et Skridt længere frem paa Oplysnings Omraade.

E. Greve Petersen.

### »VINGEHJULET« Statsbanernes Blad.

Det er tidligere bebudet, at Statsbanerne vilde udgive eget Blad indeholdende forskelligt Stof af jernbanefaglig Karakter samt „Personalialia“ og „Ledige Stillinger“. Bladet, hvis Redaktion bestaar af Trafikchef E. Terkelsen, Distriktschef W. Herschend og Overkontrolør A. Ohmeyer med sidstnævnte som ansvarhavende overfor Presseloven, har faaet Navnet „Vingehjulet“, og det første Nummer, som er paa 12 Sider, er nu udkommet indeholdende bl. a. en af Generaldirektør Knutzen skrevet Redegørelse over Udviklingen inden for Statsbanernes Personvognsmateriel.

I Lyntogene og andre gennemgaaende Tog fandtes tidligere et rigt illustreret Blad — „Kupébladet“, som sikkert vil komme igen, naar vi atter faar normale Tider — der væsentligt bragte Stof af under-



holdende Art og nærmest henvendte sig til det rej- sende Publikum. „Vingehjulet“ skal derimod i før- ste Række have til Opgave udadtil at være Binde- led mellem Statsbanerne og den store Offentlighed samt indadtil styrke Forbindelsen og Forstaaelsen mellem Administrationen og Personalet. I Tilslut- ning hertil udtales det i Bladets Indledningsartikel, at det for en Virksomheds Ledelse ikke er tilstræk- keligt at sige til Personalet, *hvordan* Tingene skal gøres; der bør ogsaa helst og hyppigt siges noget om, *hvorfor* det netop skal gøres saadan. Hidtil har man, hedder det videre i Artiklen, fra Administra- tionens Side stort set nøjedes med at give Ordre, nu vil man prøve paa at supplere disse med For- klaringer.

Dette sidste er en Tanke, vi for vort Vedkom- mende med Glæde hilser Velkommen og gerne ser gennemført. Vi har ved flere Lejligheder peget paa, at Personalet — f. Eks. gennem periodiske Fore- drag — burde have supplerende Oplysninger ved- rørende forskellige tjenstlige Forhold inden for den enkeltes Arbejdsomraade. Det er muligt, at Vejled- ninger i „Vingehjulet“ kan afhjælpe noget paa dette Punkt. I saa Fald vil det ganske sikkert blive hilst med Tilfredshed.

Af Stoffet i første Nummer bør ogsaa nævnes en Artikel om de seneste større Uheld, hvor der gives en kort Omtale af 2 bestemte Uheld og en lille Redegørelse for Aarsagerne til disse, hvilket giver Anledning til følgende Konklusion:

„Lad ikke en mindre væsentlig Uregelmæssig- hed aflede Opmærksomheden fra det egentlige, det mest betydningsfulde. Det er fortræffeligt, hyppigt nødvendigt at skynde sig, men Skyndsomhed og Glemsomhed i Forening gør let mere Skade end Gavn.“

„Vingehjulet“, der er i omtrent samme Format som D. L. T., fremtræder paa svært Papir og med en let læselig Sats. Det vil udkomme 2 Gange pr. Maaned og skal fremlægges paa alle Opholdsstuer, hvorfra det, under Hensyn til at Opslag om ledige Stillinger fremtidig kun vil blive bekendtgjort deri, ikke maa fjernes, før Ansøgningsfristen for de i det enkelte Nummer opslaaede Stillinger er udløbet. Denne Gang er der f. Eks. opslaaet en Plads som Dep- otforstander i Køge.

Fra Statsbanernes Side ligger der en bestemt Mission bag Udgivelsen af det nye Blad, og vi vil gerne udtrykke Haabet om, at det maa lykkes Redaktionen at opfylde denne.

Samtidig med Udsendelsen af det nye Blad ind- gaar det ligeledes af Hr. Ohmeyer redigerede „Dansk Jernbaneblad“, som den 1. April i Fjor fejrede 50 Aars Fødselsdag. I en Afskedsartikel, hvori der gives et Overblik over de forløbne Aar, oplyses bl. a., at de Mennesker, som i 1892 stod bag Udgivelsen af Jernbanebladet, først maatte give den daværende Generaldirektør Tilsagn om, at al Diskussion om Administrations-, Lønnings- og Uniformssager skulde være udelukket fra Bladet. Dette er for den nuvæ- rende Generation et interessant og lærerigt Eksem- pel paa Forholdene, da der ingen Fagorganisationer var for Jernbanepersonalet og Udviklingen siden da.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Arbejdsglæde.

Maa det herved være mig tilladt, ud fra dette Ord, at fremkomme med et Par Bemærkninger. Den, der kender til Arbejdsglæde og ved, hvilken Betyd- ning der er nedlagt i Ordet, vil forstaa mit lille Klagesuk.

Den 16. April 1942, altsaa for cirka 1½ Aar si- den, blev Personalets Opholdsværelser her i Kol- ding fuldstændig ødelagt, ved at en Rangermaskine kørte igennem Remisen og væltede det hele.

For almindelige Mennesker ligger det saa lige for at tro, at der snarest vilde blive bygget nye Opholdsværelser til Personalet, der tæller 13 Lo- komotivførere og 4 Remisearbejdere, men til Dato er der ikke blevet taget et eneste Spadestik. Der er nok udarbejdet Tegninger til en ny Opholds- bygning, men derved er det ogsaa blevet. Disse ligger sikkert godt gemt i en Skuffe et eller andet Sted og vidner om god Forstaaelse fra Administra- tionens Side.

Efter endt Tjeneste maa man staa ude i det frie og vaske sig, hvis ikke man foretrækker at tage hjem med Snavset paa.

Tro nu ikke, at der slet ikke er gjort noget for at bøde paa Ulemperne. Jo, saamænd er der saa. En gammel Cz Vogn er opstillet ved Siden af Kul- gaard og Rensegrav. Den tjener til Spisestue og Kontorlokale for samtligt Personale, men det er vist overflødigt at beskrive, hvordan denne Vogn ser ud.

I December Maaned 1942 afsendtes en Skrivelse til Hovedbestyrelsen med Anmodning om at tage sig af Sagen, men heller ikke dette har baaret Frugt.

Det var Forholdene i Remisen, men naar vi kom- mer ud paa Maskinen, „glædes“ man atter ved en Foranstaltning, der er en indirekte Følge af Forhol- dene indendørs. Andre Steder har man elektrisk Lys paa Maskinerne, men hos os ser det ander- ledes ud. Her maa dette ikke benyttes, fordi Akku- mulatorerne ikke kan blive opladet igen. Vi kører stadig med de gamle „Osepinde“ paasat Maskinens venstre Side. Enhver Lokomotivmand vil erkende, at disse er til liden Nytte for den, der skal betjene Køretøjet, og man mærker da heller slet ikke, at de som Regel efter ganske kort Tid er gaet ud. Inde i Førerhuset river man en Tændstik, naar man skal se efter Vandstanden, hvis ikke man foretræk- ker at bruge sin private Lommelygte, det er da ikke endnu blevet forbudt. Mon det skulde være saa vanskeligt at sende en Akkumulator fra Fredericia til Udveksling. Ja, jeg spørger bare.

Vi her i Kolding vilde glæde os, hvis vor Op- holdsbygning snart kunde blive færdig.

Kolding, den 9. September 1943.

Harry Ovesen.

Der er intet at sige til, at Medlemmerne i Kd. er ved at miste Taalmodigheden. Naar det er en Kendsgerning, at Opholdsværelserne blev fuldstæn- dig ødelagt for 1½ Aar siden, er det beskæmmende for dem, der har haft med denne Sag at gøre, at den endnu ikke er løst. Dette er dog ikke Org.s Skyld.



Der er ofte nok rykket for Sagen, og der er bestandsdigt givet Løfte om, at den skulde blive fremmet. Da endelig det hele var i Orden, saa Arbejdsordre kunde gives, blev man betænkelig, hvorvidt Grunden nu ogsaa kunde bære den projekterede Bygning. Til Undersøgelse heraf blev der beordret foretaget nogle Boreprøver, og paa Grundlag af Resultatet af disse blev Fundamenteringen ændret, hvorefter ogsaa Tilbudet skulde ændres.

I Betragtning af, at Personalet praktisk talt ingen Steder har at være, synes vi nok, det maatte kunne kræves, at de forskellige Overvejelser havde været tilendebragt for adskillig Tid siden, men efter hvad der meddeles os, er der for et Stykke Tid siden givet Arbejdsordre, og Arbejdet er formentlig paa-begyndt en af de første Dage i Oktober.

Red.

### Afgørelsen.

I D. L. T. Nr. 16 skriver T. Frandsen en Artikel med Titlen: „Afgørelsen“. Jeg skal ikke her komme ind paa selve Artiklen; thi den taler sit eget Sprog, men der er et andet Forhold, jeg i denne Forbindelse gerne vil minde om. I 1937 skrev Hb. en Artikel med Overskrift: „Er vore Kongresser indifferente“. Allerede den Gang har Hb. selv peget paa dette Forhold, selv om den søgte at bortforklare, at noget saadant kunde være Tilfældet. Efter Urafstemningen maa det vel nu være gaaet op for vor Hb., at Kongressen 1943 har været i høj Grad indifferent. Denne Gang er det tilfulde bevist, men Billedet har næppe været meget anderledes paa tidligere Kongresser. Imidlertid har Hb. jo paa andre Maader høstet Fordel af denne Kongres; thi der kan næppe være Tvivl om, hvilken Skæbne Hb.s øvrige Forslag vilde have faaet, om de var blevet bragt ud til Urafstemning.

København, i August 1943.

M. Henriksen.

Det har været overvejet, hvorvidt vi burde bringe foranstaaende Indlæg, men naar M. H., der er Formand for Landets største Afdeling, mener at kunne fastslaa, at Kongressen i Aar har været i høj Grad lige gyldig (indifferent), og at det næppe har været anderledes paa tidligere Kongresser, mener vi ikke at kunne afskære de mange Tillidsmænd, som har deltaget i disse Kongresser, fra at blive bekendt med, hvilken Fornærmelse M. H. saaledes udslynger mod dem.

Det er ikke rigtigt, at vi i 1937 bragte en Artikel med den af M. H. citerede Titel, og da vi havde den paa, blev der aldeles ikke herfra gjort Forsøg paa at bortforklare noget. *Vi rettede en Mistorstaaelse, Henriksen gjorde sig skyldig i.*

Naar M. H. mener, at Tillidsmændene paa flere Kongresser har været lige gyldige over for de foreliggende Forslag, rammer han dermed ogsaa sig selv; thi mange Forslag er jo gennem Aarene vedtaget enstemmigt, altsaa ogsaa med H.s Stemme. At han dermed slaar sig selv, skal vi se bort fra, men vi maa paa de mange ansvarsbevidste Kongres-

repræsentanters Vegne tage skarp Afstand fra den Fornærmelse, H. i sit Indlæg retter mod deres Virksomhed som Tillidsmænd paa Organisationens højeste kompetente Forsamling.

Red.

### OMLØBSGLIDEREN (Karl Schulz Stempelglideren.)

Efter at der her i Bladet for 20. August samt 5. September i Artiklen „Heddamp Stempelglideren“ har været givet en Redegørelse over Stempelgliderens Tilblivelse og Udvikling, har man henledt min Opmærksomhed paa, at dette Emne i Øjeblikket er særligt aktuelt for adskillige danske Lokomotivmænd, idet der her i Landet for Tiden køres med nogle tyske Maskiner, som er udrustet med trykudlignende Stempelglidere.

Det vil maaske derfor være paa sin Plads paany at gøre opmærksom paa bemeldte Artikel, der netop paa Side 180—182 omtaler Trykudlignings-Stempelglideren, om hvilken der i det følgende bringes nogle supplerende Oplysninger.

I den nævnte Artikel er den trykudlignende Stempelglider, Omløbsglideren, som den kaldes her, fordi den danner Omløb og udligner forekommende Over- og Undertryk i Cylinderen med hinanden, omtalt som Stempelgliderens sidste Udviklingstrin. Omløbsglideren er som sagt en Stempelglider, den har foruden de to sædvanlige paa Gliderstokken fastsiddende Gliderlegemer ogsaa to paa Gliderstokken forskydelige Gliderlegemer, som parvis (et af hvert) holdes mod hinanden, naar der køres med Damp til, hvorved Omløbsglideren fordeler Dampen til Cylinderen ganske som en almindelig Stempelglider med enkelt Indstrømning.

Omløbsgliderens Egenskab som Omløbsglider fremkommer under Afspærring ved, at de to forskydelige Gliderlegemer (der sidder nærmest Gliderens Kraftdamprum i Midten) af en Skruetvinges fra de fastsiddende Gliderlegemer, hvorved der mellem de fastsiddende og de forskydelige Gliderlegemer fremkommer en Gennemstrømningsaabning for Omløbsluften. De to Rum, som Cylinderen deles i af Stemplet, sættes derved i Forbindelse med hinanden gennem Ind- og Udstrømningskanalerne til og fra Cylinderen og tværs gennem de fastsiddende Gliderlegemer, dernæst gennem Aabningerne mellem Gliderlegemerne og gennem Udstrømningskanalen fra Gliderkassen, som det paa Side 181 er markeret i Tegningen af Omløbsglideren under Friløb.

Virkningen er altsaa i Princippet den samme, som den, der opnaas med Omløbsrør, men Omløbsglideren er saa effektiv, at den udligner de Over- og Undertryk, som under Afspærring fremkommer paa Stemplets Udstrømnings- og Indstrømningside i den Grad, at den ikke blot overflødig Omløbsrør, men ogsaa Sikkerhedsventilerne paa Cylinderne og Snøfteventilerne.

Dette er meget tiltalende Fordele, men man faar som bekendt ikke noget for ingenting, og Omløbs-



glideren kræver da ogsaa, at der tages særligt Hensyn til den ved Betjeningen af Regulatoren og Sty-  
ringskruen.

Der skal altid sættes Damp til forsigtigt, da Gli-  
derlegemerne lukkes mod hinanden allerede ved  
et Tryk af ca. 1 Atm. i Kraftdamprummet. Bliver  
der pludseligt stort Tryk i Kraftdamprummet, vil  
de forskydelige Gliderlegemer slaa saa haardt mod  
de faste, at de begge tager Skade.

Naar der efter Afspærring paany skal sættes  
Damp til under Kørslen, og Hastigheden er over  
20 km/T., skal Styringen, for at faa de to Sæt Gli-  
derlegemer til at lukke mod hinanden, først drejes op  
i Midtstillingen; derefter aabnes Regulatoren og  
Styringen sættes saa i en passende Fyldningspro-  
cent.

Efter Afspærring skal Styringen lægges meget  
langsomt ud af Hensyn til de forskydelige Glider-  
legemer og Skruefjedrene.

De fleste Maskiner med Omløbsglider giver den  
bedste Trykudligning, naar Styringen staar paa  
60 pCt. Fyldning.

Det ligger nær for at antage, at Omløbsglideren  
maa være meget ømfindtlig overfor svigtende Smø-  
ring.

*F. Spøer.*

### Jernbanernes Indsats i Verdenstrafikken.

Skønt Jernbanen er over 100 Aar gammel, bli-  
ver dens Betydning og Ydelse undervurderet i vide  
Kredse; de moderne Slagord om mægtig Indsats  
og Konkurrence af andre Trafikmidler bidrager me-  
get hertil. Det er derfor vel anbragt, naar man  
fra Tid til anden gør sig en rigtig Forestilling om,  
hvad der foregaar paa Skinnevejen. Efter Statistik-  
ken for 1937 (indtil nu den sidste tilgængelige) an-  
drog den søværts Godsbefordring paa alle fem Ver-  
densdele sig til 480 Millioner Tons. Samme Aar var  
Godsbefordringen paa de tyske Rigsbaner større,  
nemlig 499 Millioner Tons. Det søgaaende Skib har  
ganske vist et stort Transportvolumen, som dog  
alligevel udnyttes daarligt paa Grund af den lange  
Sejltid og Liggetid i Havnene. Det tyske Riges Sø-  
havne præsterede 5 pCt. af Verdenstrafikken, sva-  
rende til en Enogtyvendedel af Godstrafikken paa  
Rigsbanernes Skinneveje, hvortil kommer Godstra-  
fikken paa Privatbanerne.

*Die Lokomotive.*

### Den nye Personalfortegnelse.

Der er indgaaet et tilstrækkeligt Antal Bestil-  
linger paa den nye Personalfortegnelse, saaledes at  
Udgivelsen er sikret. Trykningen af de første Ark  
er begyndt. Bogen vil antagelig kunne udsendes i  
første Halvdel af December Maaned.

Bestillinger vil endnu kunne modtages af Bogens  
Udgivere, d'Herrer Personalechef Terkelsen, Ekspedi-  
tionssekretær Tauson og Stationsforstander Høgs-  
gaard.



### TAK

Ved min Fratræden den 1. Oktober 1943 som Hoved-  
kasserer for D. L. F. ønsker jeg at udtale min allerbedste  
Tak for den store Hyldest, der blev vist mig saavel paa  
Kongressen i Maj som den 1. Oktober, hvor Hovedbesty-  
relsen paa Organisationens Vegne ved en Frokost gjorde  
Dagen til et uforglemmeligt Minde for mig og min Fa-  
milie baade ved Overrækkelsen af Gaven fra D. L. F.,  
Plaquetten som Æresmedlem samt den personlige Gave  
fra Hovedbestyrelsens Medlemmer og ikke mindst Hil-  
sener fra forskellige Afdelinger og Medlemmer.

Som et Farvel til alle Organisationens Medlemmer,  
gamle og unge, vil jeg fremsætte Ønsket om, at Sammen-  
holdet maa være ubrydeligt indenfor D. L. F., thi kun da  
kan de Forbedringer, baade økonomiske og standsmæs-  
sige, som vi alle ønsker, naas. Giv altid Eders Ledelse  
det bedste Rygstød ved at vise dem Tillid i deres Arbejde  
for D. L. F.

Til Slut siger jeg jer alle Tak, baade Hovedbestyrel-  
sen og Medlemmerne, for Kammeratskabet som Tillids-  
mand for D. L. F. gennem mange Aar, samt en Tak for  
det tjenstlige Kammeratskab som Lokomotivmand efter  
mere end 45 Aars Ansættelse.

Eders

*L. M. Schmidt.*

### JUBILÆUM



Den 1. November kan Lokomotivfører *T. A. Jensen*,  
Strandvejen 55, Struer, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved  
D. S. B.

Jubilaren begyndte som Aspirant den 1. November  
1918 i Struer, blev forfremmet til Lokomotivfyrbøder  
1. Oktober 1919 i Kalundborg, forflyttedes til Struer den  
1. Oktober 1920. Den 1. Januar 1937 blev han forfremmet  
til Lokomotivfører i Skive, forflyttedes 1. Maj 1937 til  
Thisted og 1. November 1938 til Struer.

Struer Lokomotivfører Afdeling bringer dig sin hjer-  
teligste Lykønskning. Tak for trofast Medlemskab med  
Ønsket om, at du endnu i mange Aar maa bevare dit  
gode Helbred. Til Lykke.

*J. N.*

## Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

### Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

1. Af Medlemmer.
2. Af pensionerede Lokomotivmænd.
3. Af Lokomotivmænds Enker.
4. Af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest den 15. November være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Vestre Boulevard 45, 1. København V.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December.

*Repræsentantskabet.*

## Statsbanepersonalets Sygekasse.

I Vedtægtens § 6, Stk. 2, tilføjes:

Paa Søn- og Helligdage er Jernbanelægen berettiget til at være fraværende eller til at henvise Medlemmerne til anden Læge. Til Betaling af nødvendig fremmed Lægehjælp paa Søn- og Helligdage ydes der af Sygekassen — efter Ansøgning som nævnt ovenfor — de tre Fjerdedele af Honoraret.



### *Normal Drift ved D. S. B. fra 6. Oktober.*

Den siden 29. August gældende militære Undtagelsestilstand blev ophævet fra og med den 6. Oktober ved Døgnet's Begyndelse. Umiddelbart herefter blev alle de foretagne Køreplansreduktioner annulleret. Bestemmelsen om, at rejsende forud skulde sikre sig Hurtigtogsbilletter for at kunne opnaa Befordring med visse af Eksprestogene blev ligeledes ophævet, og den forsøgsvis gennemførte Afskaffelse af de særlige Adgangsbilletter til Storebæltssfærgerne blev opretholdt, saaledes at Trafiken paa Statsbanerne nu i det hele taget er fri for begrænsende Bestemmelser.

### *Alvorlig Tilskadecomst under Rangering.*

Under Rangering i Store Hedinge den 23. September kom en Overportør i Klemme mellem en Godsvogn og Kreaturrampen. Hele Bækkenpartiet blev knust, og den tilskadekomne blev i stærkt lidende Tilstand kørt til Hospitalet.

### *Dræbt under Rangering.*

Da Ekstraarbejder H. Petersen den 30. September hjalp til under Rangering i Bogense, kom han i Klemme mellem Bufferne paa to Vogne og blev dræbt paa Stedet.

### *Tilskadekomnen ved at falde i Fyrgrav.*

En Reservebetjent, som Natten mellem den 23. og 24. September afpatrouillerede Stationspladsen i Sorø, faldt i Mørket ned i Fyrgraven ved Lokomotivremisen. Han blev fundet bevidstløs og kørt paa Sygehuset, hvor det konstateredes, at han havde paadraget sig en Hjerne-rystelse.

Fire Dage senere faldt en Esbjerg-Lokomotivfører ligeledes i Mørket i Fyrgraven uden for Remisen i Ringkøbing. Han blev alvorligt forslaaet, men kunde efter at være underkastet Lægebehandling dog rejse hjem som Passager.

### *Sprunget af Toget i Utide.*

Den 3. Oktober henimod Midnat sprang en ung Mand af Toget paa Sdr. Felding Station paa Troldhedebanen, efter at der var sat i Gang. I Nedspringet faldt han og slog Hovedet haardt mod Perronen, hvor han blev liggende bevidstløs. Han blev ført til Sygehuset i Herning, hvor det viste sig, at den tilskadekomne havde paadraget sig en svær Hjernerystelse.

### *Chaufføren standsede ikke for Stoplyset.*

Ved en Jernbaneoverskæring paa Varde—Nørre Nebel-Banen skete for nogen Tid siden et Sammenstød mellem et Tog og en med Arbejdere fyldt Lastbil. Chaufføren, der var kørt frem til Trods for Stoplys i Overkørsels-Blinklyssignalerne, er nu ved Retten i Varde idømt en Bøde paa 100 Kr.

### *Tog kører med afsporet Godsvogn.*

Da Tog 523 den 24. September var kommet nogle Kilometer uden for Brande, blev det opdaget, at en Ilgodsvogn var afsporet og havde kørt et Stykke Vej paa Svelterne. Der maatte tilkaldes Hjælpetog, og Uheldet medførte et Par Timers Forsinkelse.

### *Tog kørt over Skinnebrud.*

Da Føreren for Hadsundbanens Tog 63 den 26. September om Morgenen nærmede sig Gimming Station, bemærkede han paa faa Meters Afstand et Skinnebrud, der ifølge Dagspressen formenes at hidrøre fra et om Natten forøvet Attentat. Han satte straks Bremserne paa, men naaede ikke at standse Toget foran Brudet. Selv om det gav nogle voldsomme Stød, kom Toget over og fortsatte derefter Kørslen.

### *Vandcisternen var tom.*

Da et Godstog den 5. Oktober vilde tage Vand i Nibe, viste det sig, at Cisternen i Vandtaarnet var tom, og da Lokomotivføreren ikke kunde fortsætte til Aalborg uden at faa Tenderens Vandforsyning forøget, maatte Brandvæsenet rekvireres. Ved dettes Assistance blev der skaffet 6 m<sup>3</sup> Vand fra en nærliggende Brønd.

### *Licitation over Jordarbejdet paa Nordvestbanen.*

Jord- og Afvandingsarbejdet ved Lejre Station paa det nye 2. Spor mellem Roskilde og Lejre har været udbudt i Licitation. Af de 24 indkomne Tilbud var det laveste paa lidt over 72 000 Kr. fra et Entreprenørfirma i Helsingø, det dyreste, som var fra et Københavnerfirma, var paa ca. 147 000 Kr.



**44 Mill. Kr. Overskud paa Statsregnskabet.**

Det fornylig offentliggjorte Statsregnskab for Finans-aaret 1942/43 udviser et Driftsoverskud paa 43,8 Mill. Kr., hvoraf 2,3 Mill. hidrører fra større Indtægt end budget-teret for Statsbanernes Vedkommende.

**Hurtigtogsbillet paa den sorte Børs.**

Ifølge „Næstved Avis“ fik en Herre, der, medens Restriktionerne for Hurtigtogsbilletterne var gældende, forgæves henvendte sig paa Jernbanestationens Billet-kontor for at købe en saadan Billet, idet disse var udsolgt til det paagældende Tog, straks efter tilbudt den ønskede Billet. Prisen var 4 Kr., som vedkommende rejsende maatte „bløde“ for at komme med Hurtigtoget til Køben-havn.

**Festlighed for Jernbanepersonalet ved Tørve-sæsonens Afslutning.**

Paa Høng—Tølløsebanens Generalforsamling den 24. September oplyste Direktionens Formand, at der i 1942/43 var befordret over 15 000 Vognladninger Tørv, men i Aar kommer man endnu højere op, idet der i de forløbne 5 Maaneder af det nye Regnskabsaar allerede er befordret over 16 000 Vognladninger af dette indenlandske Brændsel. Overskudet for 1942/43 er lidt over 1/4 Mill. Kr., hvilket er en Fremgang paa omtrent 120 pCt. i Forhold til Aaret forud. Efter Afslutningen af Tørvesæsonen havde Direktionen foranstaltet en Festlighed for Banens Personale.

Over Halvdelen af Overskudet skal benyttes til Er-statning for Skinnerne, der er 40 Aar gamle, og der er afsat 10 000 Kr. til en Værkmesterbolig. Banen har des-uden bestilt en ny Bogie-Passagervogn til 84 000 Kr.

**En Stork forarsager Togstandsning.**

Inden Storkene forlod Danmark havde en af dem, det var en stor Unge fra i Aar, som daarligt kunde flyve, idet den havde en Skade paa Vingerne, fundet paa at promenerer i Sporet paa Gribskovbanen. Da Lokomotivpersonalet syntes, det var Synd at køre den ned, maatte Togene i flere Tilfælde standse, for at Personalet kunde faa jaget Storken væk. Til sidst maatte den lokale Dyreværnsforening tage Affære for at faa Storken ind-fanget.

**HUSK**

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

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



*Udnævnelse fra 1.—10.—43:*

Motorfører II (Elektrofører) til Lokomotivfører:  
S. P. Christensen, Enghave, i Padborg.  
P. Korsgaard, Enghave, i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:  
L. H. Pedersen, Fredericia, i Lunderskov.  
G. A. H. Johansen, Aarhus, i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Motorfører II (Elektrofører):  
L. S. B. Grønvall, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.  
N. V. Ø. Jensen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:  
R. C. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Korsør.  
O. A. H. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., i Korsør.  
A. K. Poulsen, Korsør, i Korsør.  
P. A. Jensen, Kalundborg, i Kalundborg.  
N. E. K. Larsen, Helsingør, i Kalundborg.

*Fortlyttelse efter Ansøgning if. Opslag:  
fra 1.—10.—43:*

Lokomotivfører:  
V. R. O. Berg, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.  
L. A. Nielsen, Hillerød, til Kbhavns Godsbgd.  
A. C. Larsen, Padborg, til Kbhavns Godsbgd.  
K. R. Kettner, Lunderskov, til Nyborg.  
A. C. Jørgensen, Brande, til Korsør.  
K. E. Poulsen, Køge (Depotforstander), til Hillerød med Ophør af Funktion som Depotforstander.  
S. A. Knudsen, Brande, til Nyborg.

Lokomotivfyrbøder:  
P. Hansen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.  
J. Faxø, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.  
E. K. H. Christensen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.  
C. A. H. Møller, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.  
O. N. Jensen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.

*fra 15.—10.—43:*

Lokomotivfyrbøder H. B. P. Pedersen, Korsør, til Køben-havns Godsbgd.

*fra 1.—11.—43:*

Lokomotivmester II E. C. L. Pedersen, Næstved, til Langaa.

*Afsked:*

Lokomotivmester II O. A. Michaelsen, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—43.

Lokomotivfører S. Petersen, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—43.

Lokomotivfører N. C. F. J. Pedersen, Aarhus, efter An-søgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—43.

Lokomotivfører C. S. Schmidt, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—12.—43.







# Rettelse til Adressefortegnelsen

**Lokomotivførerafdelingerne:**

*Kolding Underafd.:* Repræsentanten P. H. Ovesen er flyttet til Fyensvej 64.

*Nykøbing F. Underafd.:* Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: S. A. K. Sørensen, Statsbanernes Maskindepot.

**Motorførerafdelingerne:**

*Enghave Afd.:* Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. A. Nielsen, Tietgensgade 68, Mezz., Kbhvn. V.

**Lokomotivfyrbøderafdelingerne:**

*Godsbanegaardens Afd.:* Kassererens Navn og Adresse er: E. E. Sørensen, Lauravej 3, 3. Sal, Valby.

*Roskilde Afd.:* I den til Afdelingerne udsendte Adressefortegnelse er Kassererens Navn fejlagtigt opført som E. D. Madsen; det skal være E. D. Hansen.

*Glyngøre Underafd.:* Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: H. E. Lorentzen, Bolig 7 a.

## STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Juli Maaned 1943 samt i Tidsrummet April—Juli 1943 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1942 i runde Summer.

	Juli Maaned		1943	
	1943	1942	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	16 380 000	12 960 000	3 420 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	13 570 000	12 200 000	1 370 000	
Postbefordring .....	720 000	700 000	20 000	
Andre Indtægter .....	930 000	740 000	190 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>31 600 000</b>	<b>26 600 000</b>	<b>5 000 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>19 080 000</b>	<b>16 550 000</b>	<b>2 530 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>12 520 000</b>	<b>10 050 000</b>	<b>2 470 000</b>	
Afskrivning .....	450 000	530 000		80 000
Forrentning .....	1 300 000	1 310 000		10 000
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷ 10 770 000</b>	<b>÷ 8 210 000</b>		<b>2 560 000</b>

	April—Juli		1943	
	1943	1942	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	50 760 000	40 410 000	10 350 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	49 350 000	42 350 000	7 000 000	
Postbefordring .....	2 700 000	2 630 000	70 000	
Andre Indtægter .....	2 900 000	2 720 000	180 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>105 710 000</b>	<b>88 110 000</b>	<b>17 600 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>66 820 000</b>	<b>59 650 000</b>	<b>7 170 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>38 890 000</b>	<b>28 460 000</b>	<b>10 430 000</b>	
Afskrivning .....	1 800 000	2 120 000		320 000
Forrentning .....	4 260 000	4 510 000		250 000
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷ 32 830 000</b>	<b>÷ 21 830 000</b>		<b>11 000 000</b>

I Forhold til Juli 1942 er

Indtægten af *Personbefordringen* steget med ca. 3,4 Mill. Kr.,

Indtægten af *Godsbefordringen* steget med ca. 1,4 Mill. Kr. og

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

Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 5,0 Mill. Kr.

*De egentlige Driftsudgifter* er steget med ca. 2,5 Mill. Kr.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning, som er foretaget i 1942/43, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i Juli 1942 var et Overskud paa ca. 3,7 Mill. Kr. og i Juli 1943 et Overskud paa ca. 6,3 Mill. Kr.

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.

**VOGNFABRIKKEN SCANDIA A/S**  
**RANDERS**

JERNBANEVOGNE AF ENHVER KONSTRUKTION  
**SÆNKSMEDEGODS      GASGENERATORER**



**Søborg Vognfjeder-Fabrik**  
Brdr. Christensen  
Vangedevej 235 - Telefon Søborg 189 og 1160

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

Indr. Varem.

AKTIESELSKABET  
**NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER**  
**KØBENHAVN F.**

Kabelværk • Traadværk • Valseværk

A/s **„REFFO“** Struer.

**KEDELRENSNINGSVÆDSKEN „REFFO“**  
Opløser gammel Kedelsten,  
Hindrer Nydannelser af Kedelsten.

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

**De forenede Kulimportører**  
**KUL og KOKS.**

Holmens Kanal 5.      København K.  
Telefon 211.      Telefon 211.

**KØBLER & KROGH A/S** • FARVERI  
KEMISK TØJRENSNING  
GARDINVASKERI

Kontor og Fabrik: Dortheavej 8, København NV.  
Telefon 11158, 11198, 12209.

Indlevering: Jorcks Passage. Telf. Byen 2595. — Birkedommervej 33. Telf. 11198.

A/S **FRICHS, AARHUS**

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

*Fredericia*

**Alt i Herreekvipering**  
Ougaard & Jensen,  
Telefon 332. Danmarks-gade 26.

**Fredericia Teater**  
RESTAURANT OG      MARIUS RASMUSSEN  
SELSKABSLOKALER      Telefon 588

**Køb Gulvtæpper, Gardiner og Sengeudstyr i Taarnborg.**  
**BEMÆRK: Gratis Gardinophængning.**  
Fredericia største elektr. Damp-Fjerrenseri Anlæg.  
**JENS CHR. NIELSEN, Telefon 716.**



**Vesterbros Glarmesterforretning**  
Rullegardiner - Malerier- Raderinger - Metalrammer  
alle Størrelser - Ruder isættes - Alt til rimelige Priser  
Telefon 1512

**Fredericia Mejeri, Gothersgade Nr. 14.**  
Anbefaler sig med **I. Kl.s Mejeriprodukter.**

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

**Bogtrykkeriet, Egumvej 5. • A. PETERSEN**  
Telefon 1014  
Alle Arter Tryksager til smaa Priser  
FESTSANGE      TELEGRAMMER

*Glostrup*

A/s **Fredericia Ny Tømmerhandel**  
Vesterdalsvej . Telf. 800  
**Træløst — og alt til Selvbyggere**

**Glostrup Jernbanehotel**  
vis à vis Banen  
anbefales  
M. INGBERG      Telefon Glostrup 5