



NO 21

5. November 1943

43. Aargang

UDVIKLINGEN AF LØNSAGEN

Under Omtalen af Juli-Pristallet, det var i Bladet for 20. August, nævntes bl. a., at der var Udsigt til, at vor Centralorganisation snart vilde beskæftige sig med Spørgsmaalet om Lønforbedringer til Tjenestemændene, og vi naaede lige netop i sidste Nr. af Bladet at faa Plads til en kort Meddelelse om, at Sagen var sluttet uden positivt Resultat. Da vi imidlertid mener, at Medlemmerne gerne ønsker nærmere Oplysninger om Enkelthederne, skal vi her uddybe Spørgsmaalet lidt.

Centralorganisationen afholdt den 27. August Styrelsesmøde, hvor det vedtoges overfor Regeringen at fremsætte Krav om Forbedring af Tjenestemandslønningerne, principalt i Form af Forhøjelse af Reguleringstillæget med de resterende $3\frac{1}{2}$ Portion og med tilbagevirkende Kraft fra 1. April d. A. subsidiært ved Udbetaling af et ekstraordinært Krisetillæg.

Da denne Beslutning blev truffet, var der endnu relativt normale Styrelsesforhold her i Landet, men efter den 29. August var Stillingen væsentlig ændret. Paa et den 3. September med Repræsentanter for de øvrige Centralorganisationer afholdt Møde enedes man om at se Tiden lidt an, inden der foretoges yderligere. Men da Forholdene udviklede sig saaledes, at der ikke var Udsigt til en snarlig Indtræden af normale Regeringstilstande, tilstillede vor Centralorganisation den 5. Oktober Finansministeriet en Skrivelse, hvori de foran nævnte Forslag om Lønforbedring fremsattes. Der henvistes bl. a. til den stedfundne Forskydning mellem Tjene-

stemændenes og de øvrige Befolkningsgruppers Indkomster, der, som det kunde konstateres paa Grundlag af Statistisk Departements Opgørelser, i høj Grad var i Tjenestemændenes Disfavør. Mange af disse var i store Vanskeligheder baade m. H. t. at skaffe sig Vinterbeklædning og til at sikre sig det fornødne Brændsel.

Om den videre Udvikling anfører vi følgende efter „Jernbane-Tidende“s Artikel om samme Emne:

„Centralorganisationens Styrelse var naturligvis ikke blind for, at der var store Vanskeligheder ved at foretage Ændringer i bestaaende Love under de nuværende Forhold; men den økonomiske Situation for Medlemmerne er saa alvorlig, at ingen Mulighed for at komme dem til Hjælp under en eller anden Form burde være prøvet.

Vi er da ogsaa vidende om, at det subsidiære Krav om en samlet Udbetaling ikke alene har været omfattet med Sympati, men har faaet aktiv Støtte fra anden Side. Saaledes har Generaldirektør Knutzen arbejdet for Udbetaling af et Gratiale til Statsbanernes Personale. Motiveringen for et saadant Gratiale var ganske vist en noget anden end Centralorganisationens, som omfattede samtlige Etater, men Formaalet var det samme: at fremskaffe en stærkt tiltrængt Hjælp til Tjenestemænd, der under denne Krig som under den forrige for 25 Aar siden er blevet alvorligt handicappet af Dyrtid og Højkonjunkturer.

Men trods al mulig Sympati var der ingen

Vej farbar for et Løntillæg til Tjenestemændene hverken under den ene eller den anden Form. De Mænd, som midlertidig har faaet overdraget Ledelsen af Statens Administration, turde ikke paatage sig Ansvar for hverken for at ændre den midlertidige Lov om Regulerings-tillægget og føre dette tilbage til selve Tjenestemandslovens Basis eller for Bevillingen af en samlet Sum paa en 4 à 5 Millioner Kr., som var nødvendig for at kunne yde Tjenestemændene en øjeblikkelig økonomisk Hjælp af et rimeligt Omfang.“

Som oplyst her i D. L. T. for 20. Oktober blev Resultatet af Finansministeriets Overvejelser meddelt Formændene for de 4 Centralorganisationer den 13. Oktober. Der blev af Ministeriet redigeret en Henvendelse til Offentligheden, i hvilken man henviste til, at der ved Lov i indeværende Aars Foraar var truffet Bestemmelse om Reguleringstillæggets Størrelse indtil 31. Marts 1944, og da de pris- og lønningsmæssige Forudsætninger, hvorunder Bestemmelserne i den nævnte Lov blev truffet, ikke er ændret i den forløbne Tid, vil der ikke for Tiden kunne foretages nogen Ændring i Tillægget.

Spørgsmaalet om Ydelse af et særligt Krisetillæg blev ikke omtalt i Meddelelsen til Offentligheden, men den Besked, Centralorganisationernes Repræsentanter modtog i Finansministeriet, lod ingen Tvivl tilbage om, at ogsaa en saadan Ordning blev betragtet som for Tiden uigennemførlig.

„Jernbane-Tidende“ skriver videre:

„Vor Centralorganisation tog ligesom de øvrige Tjenestemandorganisationer Meddelelsen til Efterretning, selvfølgelig fordi der under de foreliggende Forhold intet andet er at gøre; Styrelsen for C. O. I føjede en Beklagelse til, og den vil vi saa stærkt som muligt understrege. Som vi tidligere har nævnt, og hvad alle iøvrigt ved, er Arbejdsvilkaarene i disse Aar omtrent lige stærkt strammet for saa godt som alle Tjenestemænd; for særdeles mange kommer dertil et livsfarligt Arbejde under Mørklægning og andre vanskelige Omstændigheder, og det forekommer os, at det ikke skulde være særlig vanskeligt at finde Motivering til Ydelsen af et Pengevederlag til de ludfattige Tjenestemænd for 3—4 Aars stærkt forceret og risikofyldt Tjenestegerning med meget Overarbejde, som enten udføres ganske gratis eller i bedste Fald for et saa latterligt ringe Veder-

lag som 1 Kr. 58 Øre henholdsvis 1 Kr. 84 Øre pr. Time, alt efter Lønklasse, hvad enten det er Hellig eller Søgn, Dagslys eller Bælgmørke. Arbejdet paa under en eller anden Form at faa rettet paa forskellige Bestemmelser vedrørende Tjenestemændenes Vederlag, som længe har været forældede, men som under de nuværende ekstraordinære Forhold er rent ud meningsløse, vil derfor ikke blive opgivet, og det er vort oprigtige Haab, at dette Arbejde maa blive mødt med fornøden Forstaaelse og fremmet saa meget som muligt.“

De her gengivne Betragtninger kan vi naturligtvis i et og alt tiltræde, der er ingen saglig Motivering for, at Tjenestemændene skal være den Samfundsgruppe, Dyrtiden gaar haardest ud over. I en Tid, hvor der stilles ekstraordinære Krav til Tjenestemændenes Arbejdsevne og Paapasselighed, bør Samfundet bestræbe sig for at finde Udveje for nogen økonomisk Forbedring.

For nylig er der blevet bevilget Landmændene, som i Forvejen har gode Indtægter, et Tillæg til Kornprisen for senere Levering. Naar Levering af Brødkorn finder Sted efter 1. November, forhøjes Prisen med 40 Øre pr. Td. stigende til et Tillæg paa 80 Øre pr. Td. for Korn, der først afleveres i Februar. Det er ogsaa bemærkelsesværdigt, at det paa en omkring Midten af Oktober afholdt Generalforsamling i Sydsjællands Tørveproducentforening henstilledes til Bestyrelsen at søge Statsgaranti for Afsættningen af Produktionen i Tilfælde af, at der skulde komme rigeligt udenlandsk Brændsel til Landet. I Betragtning af at Tørvepriserne blev ansat under Hensyn til en hurtig Afskrivning af Anlægsudgifterne, der maa afskrives paa 2 Aar, saaledes at de fleste Anlæg sikkert nu er nedskrevet til Nul, er det interessant, at man nu ønsker Statsgaranti for Afsættningen.

Overfor saadanne Krav synes Tjenestemændenes Ønsker om nogen Hjælp til at komme ud af det økonomiske Uføre, de efterhaanden er blevet bragt i, saa velbegrundede, at man skulde mene det muligt at gennemføre en eller anden Forbedring.

Den 27. Oktober indledede De samvirkende Fagforbund og Arbejdsgiverforeningen Forhandling om Dyrtdstillæg og Lavtlønstillæg, der skal fortsættes den 5. November. Forhaabentlig lykkes det D. s. F. at naa til et gunstigt Resultat.

DAMPLOKOMOTIVETS RENÆSSANCE

Under Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisations i Sommer afholdte Feriekursus holdt Maskiningeniør *H. P. Hansen* i 1. Distrikt Foredrag om Damplokomotiverne. Foredraget har været optrykt i „Værksteds-Tidende“, hvorfra vi tillader os at gengive nedenstaaende:

„I 1939 blev en væsentlig Del af Eksprestogs- trafikken bestridt af Lyntogene, der gennemkrydsede Landet. Persontogstrafikken blev ligeledes for en stor Del bestridt af Motorvognene. Nu ses ingen af de nævnte Køretøjer. Al Jernbanetrafik foregaar nu med Damplokomotiver med ganske enkelte Undtagelser. Man kan derfor tale om, at Damplokomotiverne har opnaaet en Renæssance for Tiden.

Desværre er denne ikke opnaaet ved Nykonstruktion af Lokomotiver, der i driftsøkonomisk Henseende er Motortog og Lyntog overlegne, men skyldes de næsten totalt standsede Olie-, Benzin- og Gummitilførsler.

Foruden at overtage de til Jernbanerne overgaaede Transporter, har Lokomotivet ogsaa maattet løse den Opgave, de store Transporter af indenlandsk Brændsel bød paa.

For overhovedet at kunne bestride hele denne Trafik har Lokomotivparken maattet udvides. Af nye Lokomotiver bygget af A/S Frichs i Aarhus er der til Statsbanerne leveret følgende: 6 Godstogslokomotiver Litra H, 6 Eksprestogslokomotiver Litra E og 6 Rangerlokomotiver Litra Q, og der er yderligere 13 Lokomotiver Litra E og 5 af Litra Q i Bestilling. For Levering af disse Lokomotiver er der dog mange Materiale vanskeligheder at overvinde. Foruden disse Nyleveringer er alle de gamle hensatte Lokomotiver paa eet nær blevet repareret og sat i Drift.

Udvidelsen af Lokomotivparken i 1. Distrikt er dog ikke saa stor som i 2. Distrikt. I Januar 1940 havde 1. Distrikt 115 Toglokomotiver i Drift eller i Centralværkstedet, medens 2. Distrikt havde 223. I April 1943 var de tilsvarende Tal 125 og 278 foruden 6 af de tyske Rigsbaner lejede Toglokomotiver i 2. Distrikt. D. v. s., at 1. Distrikts Beholdning af Toglokomotiver i den forløbne Tid kun er steget med 10 mod 61 i 2. Distrikt.

Forøget Godstrafik kræver i Reglen ogsaa forøget Rangerkraft. Antallet af Rangerlokomotiver er derfor ogsaa forøget i samme Periode,

nemlig fra 56 til 60 i 1. Distrikt og fra 106 til 115 plus 3 lejede Privatbanelokomotiver i 2. Distrikt.

Med de nævnte 125 Toglokomotiver skal al Trafik i 1. Distrikt altsaa bestrides. Da der gennemsnitligt er ca. 10 Toglokomotiver i Centralværkstedet og 6 à 8 til Reparation ved Maskindepotet Kbhvn. Gb., er der ca. 108 Toglokomotiver tilbage til den daglige Drift. Heraf beslaglægger Plantogene og Reserver ved Provins-Maskindepoterne 101, tilbage bliver der højt regnet 7 Lokomotiver til al den Særtogskørsel — baade den der er bestemt ved de faste Særtogsanmeldelser og de med kort Varsel telegrafisk tillyste Særtog — der skal leveres Lokomotiver til fra Gb. Depot. Da Kravene om Maskiner til Særtogene ofte omfatter 12—14 Lokomotiver daglig, maa Resten (5—7 Lokomotiver) fremskaffes fra de faste Maskinløb, der alene af denne Grund ofte sprænges.

Stigningen i de af Damplokomotiverne kørte Kilometre i 1. Distrikt fra 1939/40 til 1942/43 er ikke saa stor, som man paa Forhaand skulde tro. I Aaret 1939/40 kørtes ialt 6 720 000 Togkilometer (Plantog 6 217 000 og Særtog 503 000); i 1942/43: Plantog 6 010 000 og Særtog 973 000, ialt 6 983 000 Togkilometer, altsaa kun en Stigning paa 263 000 Togkilometer eller ca. 3,9 pCt.

Toglokomotivkilometerne, der ogsaa indbefatter Lokomotivernes Rangerkilometre, viser en noget større Stigning. Tallene er følgende: I 1939/40: 7 913 000 Toglokomotivkilometer, 1942/43: 8 450 000, d. v. s. en Stigning paa 537 000 Toglokomotivkilometer eller ca. 6,8 pCt.

Disse Stigninger er ikke særlig store, men de kørte Bruttotonkilometer giver et noget andet Billede. Der blev kørt: I 1939/40: 1611 280 000 Bruttotonkilometer, 1942/43: 2 072 360 000, d. v. s. en Stigning paa 461 080 000 Bruttotonkilometer eller ca. 28,7 pCt.

Disse Tal giver et Fingerpeg om, i hvilken Retning Trafikken har udviklet sig. I 1939/40 blev der kørt forholdsvis mange Togkilometer i Person- og Eksprestog, medens Godstogskørslen ikke var saa omfattende. Der var heller ikke Mørklægning, som hindrede Arbejdet paa Stationerne og derved gav Anledning til Forsinkelser. Planerne for Togene kunde holde, og Lokomotiverne som Helhed blive i deres Rundture. Der var forholdsvis store Muligheder for at kombinere Togene sammen i Maskinløbene, saa man kunde udnytte Lokomotiverne i højere Grad

end nu. Lokomotiverne kunde køre flere Gange over Strækningerne end nu og derfor opnaa flere kørte Kilometer pr. Døgn.

Nu er der en i Forhold til Persontrafikken meget stor Godstogskørsel, der beslaglægger mange Lokomotiver, som tillige er længe ude paa Strækningerne. Planerne, som sjældent kan holde, er selvsagt langsommere end Persontogsplanerne, og Forsinkelserne om Natten er meget store og bevirker ofte en Uendelighed af Ombytning af Lokomotiverne i de faste Maskinløb.

Til Kørsel med Tørv bruges der paa Hverdage i Sæsonen 8 à 9 Lokomotiver til Særtog. Flere af Planerne er saaledes, at der ofte bruges fra 6—11 Timer om en Kørsel fra Godsbanegaarden til Tølløse og Retur, en Strækning paa ca. 110 km ialt frem og tilbage. Rangerende Godstog er efter Planerne ca. 11 Timer om Strækningen Gb—Ge og ca. 9 Timer Gb—Kb. Dertil kommer de hyppige Forsinkelser. Den overvældende Godstogskørsel med den mindre Kombinationsmulighed med Persontogene (Eksprestogene) maa give og giver en mindre Udnyttelse af Lokomotiverne, hvilket er Forklaringen paa, at Antallet af Togkilometer trods den stærkt forøgede Trafik ikke viser større Stigning end den foran nævnte.

Stigningen paa 28,7 pCt. af Bruttotonskilometerne giver derfor et mere rigtigt Billede af Trafikens Stigning i den nævnte Periode. Og det Arbejde, Damplokomotiverne nu præsterer under de givne Forhold, er i Virkeligheden meget stort. Det er derfor berettiget, naar der tales om Damplokomotivets Renæssance.

Desværre afføder de unormale Tider talrige Vanskeligheder. Det er saaledes vanskeligt at holde Lokomotiver i faste Maskinløb (Rundture). Der er paa Grund af Bly- og Tinmanglen mange Lokomotiver, som har faaet erstattet Hvidtmetal-Lejerne med Bronzelejer, og disse er ikke saa driftssikre som førstnævnte, hvilket medfører en Mængde afbrændte Lejer. Kullene er ofte daarlige og kan bestaa af helt op til 80 pCt. Smuld. Olien til Smøring af Lejer og af Glider og Cylindre er af ringe Kvalitet, hvilket foraarsager afbrændte Lejer eller revnede Planglidere, og den daarlige Oliekvalitet gør hyppigere Stempel- og Glidereftersyn paa Lokomotiver med Stempelglidere nødvendige og hermed flere Utjensdygtighedsdage paa Maskindepotet.

Andre Materialer f. Eks. til Rulleringe for Vacuumcylindre og til Pakninger til Dampprør o. lign. er vanskelige at fremskaffe i tilstrækkelig god Kvalitet. Maskindepoterne maa i det hele taget udføre et overordentligt stort Arbejde for at faa det til at løbe rundt og holde Lokomotiverne i tjenstdygtig Stand, hvilket er særdeles vanskeligt under de nuværende Forhold.

Lokomotivpersonalet maa ogsaa gøre en stor Indsats. Kullene og Olien er af ringe Kvalitet, Togene overbelastede i Forhold til Maskinkraft og Køretid, Tjenestetiden overskrides hyppigt paa Grund af Forsinkelser og hertil kommer Mørklægningsulemperne. Endvidere har det været nødvendigt for overhovedet at bestride Trafiken at antage Ekstrahaandværkere, der efter en relativ kort Uddannelse maa udføre selvstændigt Arbejde som Lokomotivfyrbødere.

Imidlertid bliver alle Vanskeligheder overvundne ved fælles Hjælp, saaledes at Trafiken kan bestrides i det fornødne Omfang. Det nødvendige indenlandske Brændsel og de til Samfundshusholdningen paakrævede Varer bliver besørget, og alligevel kan der køres Person- og Eksprestog i sikkert betydelig større Udstrækning end i mange andre Lande i Europa, — alt sammen takket være Damplokomotivet."

FREMLYSNING

Det er Meningen, at der til Brug for Jernbanemusæet skal fremstilles en Model af et af de allerældste her i Landet benyttede Lokomotiver, nemlig de saakaldte Crampton-Maskiner, der blev anskaffet i 1854 til Kørsel paa Strækningen Roskilde—Korsør, og som blev ophugget i 1871. Saavidt os bekendt var disse Maskiner af Typen 2-A og blot med en Platform til Lokomotivpersonalet, men uden egentligt Førerhus.

De foreliggende Tegninger af denne Maskintype giver imidlertid ikke helt fyldestgørende Oplysninger paa alle Punkter, og hvis nogen af Bladets Læsere skulde være i Stand til at kunne give Oplysninger af en eller anden Art vedrørende bemeldte Maskintype, vil dette blive modtaget med Glæde. Det er jo tænkeligt, at en eller anden af vore gamle pensionerede Kammerater fra deres Ungdomsdage har Erindringer om den her nævnte Maskintype om ikke andet saa gennem Samtaler med daværende ældre Kolleger.

Dersom nogen kan give Oplysning paa det her nævnte Omraade, bedes man venligst underrette Redaktionen om Navn og Adresse, vi skal da sætte ham i Forbindelse med rette vedkommende, saa Oplysningerne kan blive gjort frugtbringende.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Fra det daglige Liv.

I Gedser er der som andre Steder i Landet Politivagt ved Drejeskive og Remise, men jeg tror dog ikke, at der noget Sted bliver lagt Personalet, som kommer til eller gaar fra Tjeneste i Mørklægnings-tiden, saa store Hindringer i Vejen som i det lille fredelige Gedser.

Det er lavet saa snedigt, at den *eneste* Indgang, vi har fra offentlig Vej, bliver lukket og laaset med Hængelaas indvendig, saa al Færdsel finder Sted gennem Remiseport ud til Drejeskive og Spornet. Det er uhyggeligt for det Personale, der møder eller slutter i Nattens Mulm og Mørke, at skulle færdes i Sporene og kravle over Traadtræk, naar der er en direkte Vej til Remisen. Nu paatænker Distriktet at belyse Remisens udvendige Side, saa Personalet kan finde Vej til og fra den aabne Remiseport, men kunde denne ret store Udgift ikke spares? F. Eks. ved at den Betjent, der har Vagt udenfor Remisen, var i Besiddelse af Nøgle til den rigtige Indgangsdør, saa man ved Henvendelse til ham kunde blive lukket ind? Er der ikke noget forkert i, at vi *skal* gaa over Sporene, for det er vel ikke Kineseri fra Politiets Side?

Gedser, i Oktober 1943.

C. J. Christiansen.

Det ser højst besynderligt ud, at man ligefrem beordrer Personalet til at gaa over Sporene for at komme til deres Arbejdsplads i Remisen. Hele Landet over er Reglen ellers den, at det er forbudt at gaa i Sporene, og at man *skal* gaa ad den rigtige Tilførselsvej til Remiserne.

I den foreliggende Situation er det f. Eks. for Godsbanegaardens Vedkommende anordnet, at ingen kan komme ind paa Depotet ad Remisens Porte eller ad Sidedørene ud mod Administrationsbygningen. *Enhver* skal følge den offentlige Vej hen til Indgangen ved Lokomotivmesterkontoret, hvor Mødeprotokol m. v. er fremlagt, og naar der i Gedser er en tilsvarende Indgang, er det da ret naturligt at benytte denne.

Hvis Distriktet vil vise Spørgsmaalet Interesse, gaar det sikkert i Orden.

Red.

Tjenesteforholdene i Fredericia.

Ved tidligere Lejligheder har vi fra Fa-Lokomotivpersonales Side maattet besvære os over Tilrettelæggelsen af Tjenesten for Reservepersonalet, og det ser ud til, at Tjenesten for dette Personale nu igen skal strammes. Maaske tror man visse Steder, at Lokomotivpersonale's Tjeneste bliver lettere, efterhaanden som Mørklægnings-tiden tiltager!

Hvad mener man f. Eks. om en Tur, der begynder ved 22-Tiden om Aftenen og er tilrettelagt med 9 Timer 35 Min.s uafbrudt Tjeneste, naar det er en Kendsgerning, at der normalt er 1 à 2 Timers Forsinkelse? Naar man lige undtager Lokomotivmestrene og Maskiningeniørerne, kan enhver regne

ud, at den tilladte 10 Timers Grænse for sammenhængende Tjeneste er langt overskreden. Skovrigt er det vel ikke Mening, at der absolut skal tilrettelægges Maksimumstjeneste i Nattimerne.

Jeg vil dernæst gøre et Par Bemærkninger om Fridagstildelingen. Det er ikke usædvanligt, at Reservens Personale efter at have afsluttet Tjeneste ved 22—23-Tiden om Aftenen faar at vide, at de har Fridag næste Dag. Mon ikke enhver kan tænke sig, at Personalet føler sig bitter over saadanne Tilrettelæggelser. Det er kedeligt, at Lokomotivmestrene ikke selv faar Fridage tildelt paa denne Maade. Saa vilde der sikkert hurtigt komme en Forandring.

Det er ogsaa ganske meningsløst, at Reservepersonalet skal have Overtid flere Maaneder i Træk, og det hænder jo desværre alt for ofte, at man mister en Fridag. Erstatningsfrihed for Overtid og for de mistede Fridage kan som Regel ikke faas; derimod er der ikke noget i Vejen for at faa Overtiden eller den mistede Fridag betalt, men dette er kun en daarlig Erstatning for den Hviletid, man har maattet give Afkald paa.

Jeg synes, der burde ske en Ændring, saa vi fik rimelige Forhold paa dette Omraade. Det maa være bedre at tilrettelægge Tjenesten, saa Personalet kan holde til den, end at vi i Vinter skal komme op paa en meget høj Sygeprocent. X.

For saa vidt det er en Kendsgerning, at den af den ærede Indsender omtalte Nattjeneste normalt overskrides med 1 à 2 Timer grundet paa Forsinkelse, har de tjenestetilrettelæggende Myndigheder Pligt til at tage Hensyn hertil. Der staar udtrykkeligt i Tjenestetidsreglerne, at der ved Tjenestefordelingslister eller Bestemmelser om Tjenestegøring skal tages Hensyn til stadigt tilbagevendende Overarbejde.

Efter vor Mening er det en Utilbørlighed at give en Mand, der ved Midnatstid slutter sin Tjeneste, Besked paa, at han skal have Fridag næste Dag. At det i det hele taget er tilladt at begynde en Fridag sent om Aftenen eller ud paa Natten, er en Sag for sig, men Personalet maa i hvert Fald have et rimeligt Krav paa i nogenlunde god Tid at faa Underretning om en saadan Fridag, ellers er de og deres Familie fuldstændig afskaaret fra at kunne tilrettelægge en passende Udnyttelse af Fridagen. Red.

STORE TENDERE I NORDAMERIKA

Den 6-akslede Tender med Akslerne siddende i to Trucker har i Aartier været Normaltender for de nordamerikanske Strækningslokomotiver. Den stadig voksende Kedelydelse, som er nødvendig for de stigende Hastigheder med svære Person- og Godstog, kræver en yderligere Forøgelse af Lokomotivernes Fødevands- og Brændselsforraad. Dertil kommer Kravet om Kørsel over længere Strækninger uden Supplering af Vand- og Brændselsforraadet, bl. a. ogsaa paa Grund af Damplokomotivets Kappetrid med diesel-elektriske Køretøjer. Kom-

mer Tenderens Tjenestevægt derved op over 180 à 200 t, saa er 6 Aksler med et tilladt Tryk af 30 til 32 t ikke mere tilstrækkeligt. Der er derfor i de senere Aar bygget 8-akslede Tendere.

Et Eksempel herpaa er Tenderen paa et 3 B—B 3-Lokomotiv tilhørende American Railroad. Dette var i 1938 paa Verdensudstillingen i New York. Denne Tender rummer 91,7 m³ Vand og 26,9 t Kul. Tomvægten er 90 t og Tjenestevægten 208,6 t, hvilket giver en Egenvægt af 0,75 t pr. t Kul- og Vandforraad. Vandkassens Bund og Understellet er støbt af Staal i eet Stykke med en Vægt paa ca. 20 t, ellers adskiller den sig kun fra den sædvanlige, amerikanske Udførelsesform ved, at der er fire Aksler i hver Truck og saa dens store Dimensioner.

Et for amerikanske Forhold usædvanligt Billede viser de 7-akslede Tendere, som Union-Pacific-Banen anskaffede i 1939. De to forreste Aksler paa disse er lejret i en Truck, mens de fem bageste er lejret i Rammen og har en Sideforskydelighed fra 3 til 32 mm. De faste Aksler er balanceforbundne, og Tenderrammen, Akselbakkerne og Vandkassen er staaletstøbt i eet Stykke.

Chicago—West-Railroad gaar en anden Vej med deres store 1 E 2-Lokomotiver. De anbringer efter Behov bag den 6-akslede Tender en Tankvogn med Vand. Tanken er delt i tre Afdelinger for at holde Vandet roligt under Kørslen.

Af nedenstaaende Tabel fremgaar Akselanordningen, Dimensioneringen og Vægten samt Tomvægten i t pr. t Kul- og Vandforraad. I Kolonne 4 er til Sammenligning anført de tilsvarende Tal for nogle af de tyske Rigsbaners Tendere.

	1	2	3	4	5
Tilhørende Bane	A.R.	U.P.	U.P.	D.R.	Ch.W.
Akselanordning	4'4'	3'3'	2'5'	2'3'	2'2'
Vandforraad, m ³	91,7	75,7	88,9	38,0	38,0
Kulforraad, t	26,9	25,4	25,4	10,0	—
Tomvægt, t	90,0	65,0	70,0	33,0	—
Tjenestevægt, t	210,0	166,0	185,0	83,0	—
Tomvægt i t pr.					
t Forraad	0,75	0,64	0,61	0,69	—

Die Lokomotive.

Til Sammenligning med ovenstaaende kan anføres, at Tenderen paa Norges Statsbaners nye letbyggede Kompoundlokomotiver for Hovedbaner har en Tomvægt af kun 0,498 t pr. t Kul- og Vandforraad.

F. Spøer.

Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner.

Den af Trafikinspektør P. L. Poulsen udgivne Bog „47 Aar ved D. S. B.“ kan enkeltvis bestilles gennem Pensionistforeningens Formand, Stationsforstander J. A. Jyrd, Dalgas Boulevard 81, 4., København F., der videresender Bestillinger til Udgiveren. Betalingen bliver paa den Maa-de kun Kr. 2,25. Bogladeprisen er ellers Kr. 3,25.

Bestyrelsen.

Oplysningsarbejdet.

De københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg arrangerer Foredrag for D. L. F.s Medlemmer med Damer Tirsdag den 9. November 1943 Kl. 16,45 pr. i „Borgbjerg-Salen“, Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, København, Indgang gennem Porten.

Foredragsholder: Hr. cand. mag. Ib Koch-Olsen. Emne: Drachmanns Digting.

Efter Foredraget Oplæsning af Foredragsholderen.

Pensionister og Provinsafdelinger indbydes venligst.

Der vil blive arrangeret fælles Kaffebord. Pris: 1 Kr. + Betjening.

Sangbøger medbringes. — Mød talrigt.

Dersom Spærretiden i Kh. ophæves inden 9. November, ændres Tidspunktet for Foredragets Begyndelse til Kl. 19,30.

P. U. V.

P. Sessing.



HOVEDKASSERERSKIFTET

Under Henviisning til Meddelelsen i D. L. T. for 5. Oktober d. A. oplyses, at Adressen paa Organisationens Girokonto nu er forandret og flyttet til Foreningens Kontor.

Indbetalinger paa Kontoen, der bevarer det hidtidige Nr. 54 542, sker fremtidig under Adresse:

Dansk Lokomotivmands Forenings Hovedkasse,
Vestre Boulevard 45, København V.

JUBILÆER

Den 10. November 1943 kan Lokomotivfører H. P. O. Hansen, Søren Møllersgade 4 A, Randers, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Ortmann-Hansen blev antaget i København d. 10. November 1918, han blev forfremmet til Lokomotivfyrbøder i Gedser d. 1. September 1919 og kom efter Ansøgning til Tønder ved Genforeningen, hvorefter han ved Bytning kom til Skelskør d. 1. Maj 1925. Ved Forfremmelse til Motorfører kom Hansen d. 1. Maj 1930 til Randers, og da han d. 1. September 1937 forfremmedes til Lokomotivfører, kom han til Glyngøre, 2 Maanedere senere kom han til Hobro og endelig den 1. Januar 1938 tilbage til Randers.

Som man heraf ser, hører Jubilæren til de færende Svende. Han er kendt som en dygtig Lokomotivmand og en god Organisationsmand, der ikke er bange for at gøre et Stykke Arbejde for sine Kammerater. Ortmann Hansen har været med til at stifte D. L. F.s Afd. i Tønder, hvor han medvirkede til Anskaffelse af den sønderjyske Fane. Her i Randers har han været Afdelingsformand baade for Motorførerne og Lokomotivførerne, han har ogsaa i Randers været med i en Kommission til Anskaffelse af Fane.

Randers Afd. ønsker dig Held og Lykke med Dagen og Fremtiden, idet vi takker dig for dit Arbejde for vor Organisation.

V. J.

Lokomotivfører *J. C. Roed*, Struer, har d. 12. November været ansat ved D. S. B. i 25 Aar.

J. C. Roed begyndte som Aspirant paa Værkstedet i Nyborg, han blev d. 1. Oktober 1919 ansat som Lokomotivfyrbøder i Brande, kom ved Genforeningen til Tønder, i 1922 til Struer og blev forfremmet til Lokomotivfører 1. Februar 1937 i Struer.

Jubilaren, som ellers er Nyborgenser, har nu slaet sig til Ro her i Struer.

Afd. 31 bringer dig vor hjerteligste Lykønskning med Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden. Til Lykke.

J. N.



Onsdag den 17. November 1943 kan Lokomotivfører *Laurits Knudsen*, Ansgarsvej 10, Fredericia, fejre 25 Aars Jubilæum.

Knudsen havde sin Aspiranttid paa Gb., og blev ansat den 1. Oktober 1919 som Lokomotivfyrbøder i Holstebro, forflyttedes tilbage til Gb. den 1. Februar 1920, udnævnt til Motorfører II (Lyntogsassistent) den 1. Juni 1935 paa Helgoland. Lokomotivførerforfremmelsen kom den 1. Februar 1937 med Station i Lunderskov, den 1. Marts 1941 blev *Knudsen* efter Ansøgning forflyttet til Fredericia.

Jubilaren er en pligtopfyldende Lokomotivmand og er meget interesseret i Organisationsarbejdet, han er for Tiden valgt til Regnskabsfører for Reserven, et Hverv der bestrides til alles Tilfredshed.

Der vil sikkert paa Jubilæumsdagen indløbe mange Hilsener fra alle Dele af Landet, for *Laurits* er kendt og afholdt af mange saavel inden- som udenfor Lokomotivmændenes Rækker for sit gode Humør og Snakketøj.

Fredericia Lokomotivførerafdeling bringer Jubilaren vor hjerteligste Lykønskning paa Jubilæumsdagen med Ønsket om, at vi maa bevare dig som Medlem i Afdelingen endnu i mange Aar.

Tak for Samarbejdet og Held og Lykke i Fremtiden.

S. K. Th. Nielsen.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag frabedes.

O. W. Thorngaard,
Lokomotivfører, Vg.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 10. November frabedes venligst.

H. P. E. Hansen,
Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed frabedes ved mit Jubilæum den 17. November.

C. C. L. Hansen,
Lokomotivfører, Gb.

Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 17. November frabedes.

G. C. Christensen,
Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum den 17. November frabedes.

K. P. V. Hansen,
Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. December d. A. frabedes.

H. E. V. Larsen,
Motorfører, Enghave.

Taksigelse.

Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

N. H. Blume,
Lokomotivfører, Randers.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Specialister i Øre-, Næse- og Hals sygdomme antaget Ørelæge *C. Chr. Bager*, Jernbanegade 22, Esbjerg, Konsultation Kl. 13—15, Lørdag dog Kl. 12—13.



Den nye Malmøfærge.

De svenske Statsbaners nye Færge til Forbindelsen København—Malmø løb den 16. Oktober af Stabelen og fik Navnet „Malmöhus“. Den ventes færdig, saa den kan indsættes i Overfarten engang i Løbet af Sommeren 1944.

Da den gamle Færge, der skal erstattes, er mere end 40 Aar gammel, er det naturligt, at den nye Færge vil byde paa en Række Forbedringer. Vi skal blot nævne, at den faar 5800 HK mod den gamle Færges 1800 do.

Det er Hensigten, at den svenske Færge i Almindelighed skal klare hele Trafiken paa Overfarten, saa der kun indsættes dansk Færge, naar den svenske skal til Reparation eller Eftersyn.

24,40 Kr. for at rejse 5 Kilometer.

En ung Pige, som midt i December f. A. havde været paa Besøg paa Folkekuranstalten ved Hald, skulde om Aftenen tilbage til Viborg. Hun havde ikke de 40 Øre, Jernbanebilletten kostede, men ønskede dog ikke at gaa ind til Byen (5 km), og da der er Tog, som standser ved Trinbrættet ved Kuranstalten, steg hun op i et saadant Tog og forsøgte at gemme sig paa et af Toiletterne. Togbetjenten opdagede hende imidlertid, hvorefter hun blev overgivet til Politiet. Da hun ikke betalte den hende

dér paalagte Bøde paa 5 Kr., blev hun sat under kriminel Tiltale og er nu idømt 6 Dagbøder à 4 Kr. foruden den oprindelige Billetpriis paa 40 Øre.

Tobakstykke lukket inde.

En Aften, medens et af Lollandsbanens Tog holdt i Saksbøbing, forsvandt to unge Mennesker med en stor Pakke indeholdende Tobaksvarer. Det blev imidlertid bemærket, at de gik op i en Personvogn; Togpersonalet skyndte sig derfor at aflaae den paagældende Kupé, hvorefter der blev ringet efter Politiet i Nykøbing F., og ved Togets Ankomst dertil blev Tyvene taget i Forvaring.

Sammenstød mellem Rangertræk og Lastbil.

Da et Rangertræk den 16. Oktober kørte paa Havnepladsen i Holbæk, kørte en Lastbil pludselig ud foran Trækket, et Sammenstød var uundgaaeligt, og Bilens Forparti blev ødelagt.

Uheld paa offentlig Gade henhører som bekendt under Politiets Omraade; denne Myndighed vil derfor nærmere undersøge Skyldspørgsmaalet.

Mistet Haanden under Rangering.

Den 26. Oktober blev en Ekstraarbejder i Aabenraa revet omkuld af et Rangertræk; han faldt saa uheldigt, at den højre Arm kom ind under Vognene og blev kørt af ved Haandleddet.

Lokomotivafsporing ved Paakørsel af Heste.

Den 17. Oktober om Aftenen paakørte et af Vemb—Lemvigbanens Tog nogle Heste, som gik i Sporet. En af disse blev dræbt paa Stedet, en anden maatte senere slaas ned. Paakørslen medførte, at Lokomotivets forreste Hjul afspreddes, og der hengik et Par Timers Tid, inden det atter var paa Spor, og Kørslen kunde fortsættes.

Mindre Togsammenstød i Bogense.

Da et Tog den 18. Oktober om Aftenen satte i Gang i Bogense for at køre mod Brenderup, bemærkede Lokomotivføreren, at man var ved at rangere et andet Tog ind i hans Togvej. Han standsede straks sit Tog og forsøgte at køre tilbage, men et Sammenstød kunde ikke undgaaes. Maskinen afspreddes, og nogle Vogne beskadigedes.

Ung Kvinde lemlæstet.

Natten mellem den 18. og 19. Oktober fik en ung Dame kørt begge Benene af af et Tog paa Godsforbindelsesbanen ved København. Hun blev i stærkt lidende Tilstand bragt til Hospitalet.

Nærmere Oplysninger om Uheldet foreligger ikke; men det er i hvert Fald oplyst, at flere københavnske Dagblades Meddelelse om, at vedkommende blev paakørt af et S-Tog og at Motorvognen gik over hende, er urigtig. Det samme gælder „Berlingske Tidende"s Oplysning om, at *Togføreren* straks slog Bremserne i og standsede Toget. Vi kommer vist til at opgive at faa Dagspressens Folk til at forstaa, at det er Lokomotivførere, der fremfører Togene, for S-Togenes Vedkommende Motorførere.

2 Reservebetjente paakørt af Tog.

Den 21. Oktober om Aftenen blev to Reservebetjente, der gik i Sporet umiddelbart uden for Vejle og som var gaaet til Side for et Tog, paakørt af et modgaaende Tog. Lokomotivføreren bemærkede, at de begge rullede ned ad Skraaningen, han gjorde Personalet paa Vejle Station opmærksom paa det passerede, hvorefter der straks blev sendt Ambulancer ud til Stedet. Heldigvis viste det sig, at de to Mand kun havde paadraget sig lettere Kvæstelser.

Brækket Laarbenet ved Paakørsel.

En Gaardejer, der den 19. Oktober om Morgenen skulde rejse fra Vinderup ved Struer til Skive, hvor han skulde møde som Nævning, gik ud i Sporet umiddelbart foran det indkørende Tog, (han har aabenbart regnet med, at Toget kom paa et andet Spor). Lokomotivet ramte ham og slyngede ham hen ad Perronen. Paa Sygehuset viste det sig, at han foruden nogle lettere Beskadigelser i Hovedet har paadraget sig et kompliceret Laarbensbrud.

Dræbt paa ubevogtet Overkørsel.

Den 9. Oktober om Formiddagen var en Gaardejer paa Cykle paa Vej ind mod Svendborg. Han maa ikke have bemærket Overkørselsblinklys-signalerne; i hvert Fald stoppede han ikke op, men kørte ud paa Overkørslen netop i samme Øjeblik som et Tog kom. Han blev ramt i Hovedet og dræbt paa Stedet.

Kraftig Nedskæring af Holdsteder.

Samtidig med Vinterkøreplanens Ikrafttræden har Hjørring Privatbaner gennemført den Ændring, at Togene ikke mere standser ved 22 af de hidtidige Holdsteder. Det er Brændsels-situationen, der bevirker dette drastiske Skridt, idet det er for dyrt at foretage Standsning og Igangsætning med de ofte temmelig store Tog.

Privatbaneoverskudene.

Hillerød—Frederiksværk—Hundestedbanen, som fra og med 1. Januar d. A. er sammensluttet til eet Selskab, afslutter Aaret 1942 med et Driftoverskud paa 256 000 Kr., der benyttes til forskellige Udvidelser og Moderniseringer; bl. a. 100 000 Kr. til Værkstedet i Frederiksværk, 136 000 Kr. til en ny Bogievogn, 17 000 til en Skinnebus og 16 000 til en Snejlov.

Sydfynske Baner har et Driftoverskud paa ca. 1,4 Mill. Kr., som væsentligst anvendes til Henlæggelse til Pensionsfond; ca. 330 000 Kr. benyttes dog til Afbetaling paa Laan. Odense—Kertemindebanens Overskud, 130 000 Kr., overføres i sin Helhed til Pensionsfonden.

Skagensbanens Overskud i 1942/43 er ca. 266 000 Kr. Af Indtægterne paa lidt over 1 Mill. Kr. hidrører ca. 1/3 fra Persontrafikken og 2/3 fra Godstrafiken. Den befordrede Godsvægt er 47 pCt. større end Aaret forud, men Indtægten af Personbefordringen er dog steget 28,5 pCt. i Forhold til det foregaaende Aar; Godstrafikindtægten naar kun op paa en Stigning paa 33 pCt., idet Indtægten af Fiskeritransporter er gaaet tilbage.

Ogsaa Hjørring Privatbaner møder med Driftoverskud, nemlig 360 000 Kr.

Nærumbanen køber Motorvogn af D. S. B.

Den stadige Stigning i Passagerantallet paa Lyngby—Nærumbanen har nødvendiggjort en Udvidelse af Ma-

teriellet. For et Beløb paa 30 000 Kr. har Banen derfor købt en Motorvogn af Statsbanerne (Litra ME), hvorefter Nærumbanen raader over ialt 5 Motorvogne.

Jernbanesammenslutningen i Nordsjælland.

Vi har ovenfor nævnt, at Banerne fra Hillerød til Frederiksværk og fra Frederiksværk til Hundested siden Nytaar i Aar er sluttet sammen til eet Selskab. Ogsaa andre af de fra Hillerød udgaaende Jernbaner ønsker nu at slutte sig sammen. Gribskovbanen, Kagerup—Helsing—, og Helsing—Tisvildebanen paatænker Sammenslutning til eet Selskab. Spørgsmaalet har for nylig været til Behandling i Frederiksborg Amsraad, som anbefaler det.

**DET SJÆLLAND-FALSTERSKE
BIBLIOTEK**

Bliv Medlem.

Til de mange — alt for mange — blandt Etatens Personale, som ikke er Medlemmer af vort gode gamle Bibliotek (stiftet 1850), vil jeg gerne herved rette en indtrængende Opfordring til at indmelde sig. Ikke mindst i disse Tider, da vor Tilværelse i høj Grad er en Hjemmetilværelse, bør man overveje, om det ikke vil være klogt at benytte den billige og bekvemme Adgang, som Biblioteket byder sine Medlemmer til en alsidig og righoldig Litteratur.

Det lave Kontingent, 1,00 Kr. pr. Maaned for Ansatte i 1.—12. Lønningsklasse og 0,70 Kr. pr. Maaned for alle øvrige Ansatte og Pensionister, er en saa beskeden Ydelse i Forhold til det, der ydes, at Biblioteket ikke burde have nødtigt at paakalde Interessen blandt Etatens Tjenestemænd og Pensionister.

Foruden den nyere Litteratur, som anskaffes i skønsomt Udvalg, ejer Biblioteket saa megen værdifuld Litteratur fra den ældre Tid, at det roligt kan siges, at det blandt Landets Udlaansbiblioteker indtager en fremtrædende Plads. I en Samling paa 33 000 Bind findes over 22 000 forskellige Værker, spredt over flere Fag, blandt hvilke naturligvis Skønlitteraturen paa Dansk og Norsk, herunder Digtsamlinger, større fortællende Digte o. l., er langt den stærkest repræsenterede. En ikke ringe Del af Samlingen bestaar af de saakaldte Ungdomsbøger og Børnebøger. Men derudover er adskillige andre Interesser repræsenteret. Eksempelvis skal blot nævnes Rejsebeskrivelser, Historie, Kunst, Naturkundskab og ikke at forglemme en værdifuld Samling af Personalhistorie (Memoirer). Der findes ogsaa en betydelig Samling Bøger paa fremmede Sprog (Engelsk, Fransk, Svensk og Tysk). Indenfor hvert af disse Fag rummer Samlingen Bøger fra forskellige Tidsafsnit saa langt tilbage som fra Bibliotekets 93-aarige Bestaaen.

For den forstandige Læser vil det netop være af Værdi, at der her gives Adgang til ogsaa den ældre Litteratur fra Tidsperioder, hvis Frembringelser paa dette Omraade i Kvalitet sandelig ikke staar

tilbage for vor egen Tids Litteratur, ja, som for adskillige Værkers Vedkommende i Betydning langt overgaar denne.

Der er blandt vore Medlemmer en overvældende og stigende Trang til at faa de nye udkomne Bøger. Der er herom at sige, at Biblioteket — især for Tiden — ikke er i Stand til at anskaffe disse i saa mange Eksemplarer, at blot en rimelig Del af Efterspørgslen kan imødekommes, før ogsaa disse Bøger er blevet lidt „halvgamle“. I Dag er Prisforholdet dette, at en Bog, som for 5 à 6 Aar tilbage kostede f. Eks. 3,00 Kr., nu maa betales med en Pris af 8 à 9 Kr., og hertil kommer en tilsvarende Stigning i Udgiften til Indbinding. Selv under saa økonomisk vanskelige Vilkaar har Biblioteket — med sit fra Arilds Tid meget lave Kontingent — i saa vid Udstrækning som muligt søgt at anskaffe den nyere Litteratur i samme Omfang som tidligere; men det har naturligvis været nødvendigt at indskrænke Antallet af Eksemplarer af den enkelte — stærkt efterspurgte — Bog meget betydeligt.

Men vi kan til Gengæld trøstigt anbefale vore nuværende og forhaabentlig mange tilkommende Medlemmer ved flittigt Studium af vort omfangsrige Katalog at søge sig Bøger ud blandt de mange, der nu maaske staa og samler lidt Støv paa de bageste Hylde. Det vil være Ulejligheden værd. Det er i nogen Maade med Bøger som med Vin, at de „støvede“ Mærker ofte rummer den „gyldneste Drue“.

Saa righoldigt er vort Bibliotek paa dette Omraade, at man ikke ret ofte vil søge forgæves, naar man leder efter den bedste og lodigste Litteratur, som de sidste 2—3 Menneskealdrer har skabt. Derfor opfordrer jeg indtrængende til, at man støtter vort nu snart 100-aarige Bibliotek ved at blive Medlem. Men til dem, der fortrinvis eller udelukkende ønsker den nye udkomne Litteratur med dens friske Duft af Bogtrykkersværte, vil jeg sige: Meld Dem ind i en Boghandlers Læsekreds. Saa faar de, hvad De ønsker, men De narrer ganske vist ogsaa Dem selv for mange rige Timer i Selskab med adskilligt af den ældre Litteratur, hvis Værdi langt kan opveje meget af det, der nu fra Forlagene hvert Efteraar i læssevis nærer den sensationstørstende Læsekreds.

Støt vort gamle Bibliotek ved at indmelde Dem. Derved sætter De os i Stand til bedre og bedre at løse et Biblioteks naturlige Opgave, nemlig den, at give Medlemmerne let Adgang til det bedste ogsaa af den Litteratur, som vor egen Tid skaber.

Indmeldelse kan ske skriftligt til:

Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek, Bernstorffsgade 16, 2. (Hovedbanegaarden). Aabent Tirsdag, Torsdag og Lørdag Kl. 16—17,15. Til Udenbys Medlemmer udsendes der Bøger efter Togplanen.

I Laanetiden har Medlemmerne fri Adgang til selv at udtage Bøger fra Reolerne.

København, i September 1943.

Chr. Schmidt,
Formand.



Udnævnelse efter Ansøgning fra 1.—11.—43:

Lokomotivfører K. F. Nilsson, Korsør, ifølge Opslag til Lokomotivmester II, Næstved.

Annuleret Forflyttelse:

Forflyttelsen efter Ansøgning fra 1.—10.—43 af Lokomotivfører S. A. Knudsen, Brande, til Nyborg er efter Ansøgning annulleret.

Afsked:

Lokomotivfører N. P. Kristensen, Aalborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—43.

Lokomotivfører J. Jørgensen, Aarhus, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—43.

Dødsfald:

Lokomotivmester I J. E. Bredahl, Kbhavns Godsbgd., den 10.—10.—43.

Lokomotivmester I P. E. O. Hørning, Kbhavns Godsbgd., den 11.—10.—43.

Navnerettelse:

Lokomotivfører V. J. S. Heckmann, Korsør, hedder retteligt V. J. S. Heckmann.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	August Maaned		1943	
	1943	1942	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	13 500 000	12 510 000	990 000	
Gods- og Kreaturbefordring	13 560 000	11 920 000	1 640 000	
Postbefordring	740 000	780 000		40 000
Andre Indtægter	760 000	630 000	130 000	
Indtægter i alt	28 560 000	25 840 000	2 720 000	
Driftsudgifter	18 250 000	15 810 000	2 440 000	
Driftsoverskud	10 310 000	10 030 000	280 000	
Afskrivning	450 000	530 000		80 000
Forrentning	1 170 000	1 180 000		10 000
Statens Tilskud til Driften	÷ 8 690 000	÷ 8 320 000		370 000

	April—August		1943	
	1943	1942	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	64 260 000	52 920 000	11 340 000	
Gods- og Kreaturbefordring	62 910 000	54 270 000	8 640 000	
Postbefordring	3 440 000	3 410 000	30 000	
Andre Indtægter	3 660 000	3 350 000	310 000	
Indtægter i alt	134 270 000	113 950 000	20 320 000	
Driftsudgifter	85 070 000	75 460 000	9 610 000	
Driftsoverskud	49 200 000	38 490 000	10 710 000	
Afskrivning	2 250 000	2 650 000		400 000
Forrentning	5 430 000	5 690 000		260 000
Statens Tilskud til Driften	÷ 41 520 000	÷ 30 150 000		11 370 000

I Forhold til August 1942 er

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

Indtægten af *Godsbefordringen* steget med ca. 1,6 Mill. Kr. og

forskellige *andre Indtægter* steget med ca. 0,1 Mill. Kr.

Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 2,7 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 2,4 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 August 1942 var et Overskud paa ca. 3,8 Mill. Kr. og i August 1943 et Overskud paa ca. 4,2 Mill. Kr.

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

pens. Lokomotivførere:

pr. 1.—8.—1943:

- T. V. J. Hoppe, Amager Boulevard 132, 1., Kbh. S.
- S. M. Jensen, Ny Adelgade 12, Assens.
- C. Andersen, Søndermarksvej 6, Vejle.
- J. A. Nielsen, Elmevej 36, Frederikshavn.

pr. 1.—9.—1943:

- R. Nielsen, Worrishøffersgade 1, Nyborg.
- H. B. Hansen, Jes Jessensgade 2, Nykøbing F.
- C. V. Petersen, Struensegade 27, 1., Kbh. N.

pr. 1.—10.—1943:

- A. Storm, Bredahlsvej 19, Nyborg.
- H. J. S. Pedersen, „Arnen“, Nymarksvej, Nyborg.
- V. M. Treu, Valby Langgade 211, 1. Kbh. Valby.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne:

Hjørring Underafd.: Repræsentantens Adresse rettes til: Svanelundsvej 2, Hjørring.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Kalundborg Afd.: Formandens Adresse rettes til: Aarby Lyng pr. Kalundborg.

København

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:

Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

**GRØN
TUBORG**
DANMARKS
FØRSTE
PILSNER



**Krone
Smergellærred**



Fredericia

HEC A RADIO

Forretningen med det store Udvalg i
RADIO . Radiogrammofoner . Pladespiller
Prinsessegade 29 (Biobygningen) **Telefon 751**

Fredericia Mineralvandsfabrik
Citronvand og Apollinaris
Prøv **CHAMPANET**

Victor H. Petersen,
Falkevej 8. - Telefon 101.

CONDITORI OG BAGERI

Arbejdernes Aktiebageri A/s
Telefon 602

Køb altid Brød fra Arbejdernes Aktiebageri

H. OLSEN HOLMELUND
KULIMPORT
FREDERICIA Telf. 714
Telf. 169

LEDIG

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.

FORLANG KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferiiseri.
(Ved A. M. Petersen.)

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

C. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.
Direkte Salg fra Drivhus.
Ingen Butiksleje, derfor
BILLIGSTE PRISER

Johannes Iversens
Sadelmager- og Møbelforretning
Nørregade
anbefales af D. L. F.



NYBORG KULIMPORT
& Nyborg Cichorielørreri ^{A/s}

Telefon 15 og 23

Søren Hansen

TLF. 216 • NYBORG
KONFEKTION • KJOLER • LINGERI

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade
Telegrammer i alle Anledninger

Tell. 454 A. IVERSEN

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,
Nørregade 25.

Alt i udskåret Læder og
Skomagerartikler til
billigste Priser.

DREVSEN & NELLEMANN
Isenkram-, Støbegods-,
Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

Jobs. Wichmann's
Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd.

Sandermanns Vinstue
anbefales

Østervemb

Nyborg Jernstøberi — Hans L. Larsen & Co.

Aktieselskab

Kakkelovne · Komfurer · Bygningsstøbegods

Telefon 76 og 231 — Støt Byens Industri

LEDIG

Centralcaféen

Godt Madsted — rimelige Priser — god Betjening
Ny Vært. Telf. 183 Holger Mikkelsen, Nyborg

Hansen & Hansen

Elektriske Installatører · Tlf. 366

Lys · Kraft · Radio · Lysekroner og Skærme

STØT VORE ANNONCØRER

H. Bødtcher-Jensen

Nyborg Tlf. 33

Bøger — Papir — Musik

^{A/s} C. F. Schalburg

NYBORG

Grundlagt 7. Juni 1817

Fredericia

A. BASTIANSEN • URMAGER OG GULDSMED

Fest- og Jubilæumsgaver

Vendersgade 9

Telefon 227

Farvebøtten v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 · Tlf. 1337 · Fredericia

Tapet, Malervarer, Rullegardiner, Voksdug og Linoleum

DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGNING

(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal- og Selskabslokaler.

Telefon 85.

VALD. PETERSEN

Telefon 85

Landbomejeriet

Prinsessevej 45 · Telf. 359. Varerne bringes overalt.

KUL KOKS
FREDERICIA
KUL-OG BRÆNDEHANDEL ^{A/s}
TELEFON 955

LEDIG

„LA BELLA“

Blomster- og Kranseforretning
anbefales de ærede Medlemmer.

Gothersgade 15

Fredericia. Tlf. 698

ved Gartner
Valdemar Rasmussen, Egumvej 20.

Gulvtæpper - Gardiner - Sengeudstyr.
BYENS ENESTE SPECIALFORRETNING

FREDERICIA TÆPPELAGER
Danmarksgade 8. Udstyrsforretning. Telefon 913.