



Nº 24

20. December 1943

43. Aargang

## ALLIGEVEL ELEKTRISKE HAANDSIGNALLYGTER PAA LOKOMOTIVERNE

Efter at Organisationen energisk havde gjort Indsigelse, og vi her i Bladet grundigt havde tilbagevist Distrikternes Paastande om, at de gammeldags Oliihaandlygter var tilfredsstillende til Anvendelse paa Lokomotiverne, og hvis de ikke var dette, skyldtes det, at Lokomotivpersonalet saa at sige var skødesløse i Behandlingen af Haandlygterne, er det med en vis Glæde, vi nu er i Stand til at oplyse Medlemmerne om, at der alligevel kommer elektriske Haandsignallygter paa Maskinerne.

I over 15 Aar ventede Lokomotivmændene paa at faa elektrisk Lys paa deres Arbejdsplads i Stedet for de utilfredsstillende Olielygter. Det er derfor en Selvfølge, at Meddelelsen i Foraaret 1942 om, at dette mangeaarige Ønske blev imødekommet og skulde gennemføres hurtigt, udløste stor Glæde overalt i vor Medlemskreds. Som Følge heraf var det en Skuffelse for Lokomotivpersonalet allerede i Februar i Aar at faa at vide, at netop de, der for mange Aar siden havde rejst Krav om elektriske Haandlygter, og som gennem flere Aar — og for egne Midler — selv havde anskaffet og anvendt elektriske Lommeløgter, skulde være de eneste af hele Statsbanernes Personale, der ikke fik de ny anskaffede elektriske Haandsignallygter. Og Skuffelsen nærmede sig Harme, da det blev almindeligt bekendt, at Distrikterne hævdede, at Olielygterne egentlig var tilfredsstillende, men at Lokomotivpersonalet ikke var tilstrækkelig omhyggelig med Haandsignallygterne — saavel Olielygterne som de elektriske.

Som bekendt blev Spørgsmaalet imidlertid rejst paany, og det fandt nu Forstaaelse i Generaldirektoratet, bl. a. interesserede Generaldirektøren sig for Sagen. Det kom derfor til ny Forhandling, hvor der opnaaedes Enighed om Anbringelse af 2 elektriske Haandsignallygter paa hvert Toglokomotiv og 1 paa hvert Rangerlokomotiv.

Der vil dog hengaa endnu nogen Tid, inden vi faar de nye Haandlygter i Brug paa Maskinerne. Organisationen havde jo ønsket visse Foranstaltninger til Beskyttelse af Lygterne, nemlig Skabe og Hylde. Vi havde herom bl. a. fremført følgende:

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. Naar Lygterne ikke er i Brug, bør de derfor anbringes i et Skab, der maa være saaledes indrettet, at Vand ikke kan trænge derind i og ødelægge Lygterne.

For at skaane de nye Lygter mest muligt vil det endvidere sikkert være nødvendigt, at der enten indrettes en Hylde, de kan ligge paa, naar de er i Brug, eller paa passende Steder placeres Øskener, de kan ophænges i.

Begge disse Ønsker er nu ogsaa imødekommet. De skal gennemføres saa hurtigt, det er muligt, og først naar disse Foranstaltninger er monteret paa Maskinerne, vil de elektriske Haandlygter blive udleveret. Det er Meningen, at der paa Toglokomotiverne skal være 2 „Kurve“, Lygterne kan staa i, naar de i Mørke benyttes under Kørslen, og 2 Skabe, de opbevares i, naar de ikke anvendes. Altsaa en „Kurv“ og et Skab i hver Side af Førerhuset. Paa Ranger-

maskinerne bliver der naturligvis kun en Kurv og et Skab.

Selv om der efter det foranstaaende ikke lige med det samme kommer elektriske Haandlygter paa Maskinerne, er det dog ligesom en lille Julegave, at Lokomotivpersonalet nu faar at vide, at de paa det her omtalte Omraade ikke skal være ringere stillet end alle øvrige Jernbanemænd. Og trods Forsinkelsen er der Grund til at sige Generaldirektoratet Tak for Resultatet. Vi vil samtidig gøre opmærksom paa, at naar der nu baade bliver Skabe og Kurve, Haandlygterne kan staa i, er det naturligvis en Forudsætning, at disse to Ting benyttes.

Det har tidligere været omtalt, at de Materialer, der normalt benyttes til Fremstilling af Lygteelementerne, ikke allesammen kan fremskaffes. Som Følge heraf er det en Nødvendighed, at der udvises Økonomi ikke blot med selve Lygtehylstret derved, at Haandlygterne, naar de er i Brug, anbringes i de omtalte Kurve, medens de, naar de ikke benyttes, skal staa i de dertil indrettede Skabe, men der skal tillige spares paa Elementet. Naar man benytter de gammeldags Oliihaandlygter, bliver de under Kørslen altid stillet med Glasset op mod Førerhusets Væg, mod Værktøjsskabet e. l., saa Lyset ikke kan ses paa Førerpladsen; kun naar man skal belyse et eller andet, tager man Haandlygten frem. I Analogi hermed er det naturligvis Mening, at de elektriske Haandlygter kun skal brænde, naar man skal belyse noget. Saa snart de ikke er i direkte Anvendelse, maa Lyset slukkes. Ellers vil Elementet blive for hurtigt udbrændt. Der maa endvidere passes paa, at Elementerne ikke udsættes for Fugtighed eller for stærk Varme, f. Eks. ved at anbringe Lygten tæt op ad Rundkedlen; i saa Fald svækkes Elementet.

Der har været talt om, at den Type elektriske Haandlygter, Statsbanerne har anskaffet, ikke egner sig særlig godt til Anvendelse paa Lokomotiverne. Ogsaa dette Spørgsmaal har været drøftet med Generaldirektoratet, og man er blevet enig om, at hvis disse Formodninger efter Gennemførelsen af de nu aftalte Foranstaltninger skulde vise sig at være rigtige, skal der til sin Tid, naar normale Forhold atter indtræder, forsøges konstrueret en Lygtetype, særligt beregnet til Brug paa Lokomotiverne. Foreløbigt haabes det imidlertid, at de nye elektriske Haandsignallygter vil vise sig at være til-

fredsstillende. Under alle Forhold er det en betydelig Forbedring i Sammenligning med den Belysningsform, vi nu har, og vi føler os overbevist om, at alle Medlemmer vil hilse denne Meddelelse med Glæde.

## LOMMEBOGEN

### Jubilæumsancienniteten.

Ved Udsendelsen af Lommebogen, der i disse Dage er blevet tilstillet Medlemmerne, eller i hvert Fald bliver det en af de nærmeste Dage, finder vi Anledning til at henlede Opmærksomheden paa, at en Del af 1944-Jubilæarerne nu er opført med en anden Jubilæumsdato, end Tilfældet var i Lommebogen for 1943.

Aarsagen til den skete Ændring er følgende: En Del af dem, der i sin Tid paabegyndte deres Gerning ved Statsbanerne ved et eller andet Depot i 2. Distrikt, gik nogen Tid „paa Prøve“, inden de blev anset som egentlige Lokomotivfyrbøderaspiranter, og ved Fastsættelse af Jubilæumsancienniteten har der hidtil været set bort fra bemeldte Prøvetid, saaledes at man alene har medtaget selve Aspiranttiden. Ved en Revision af de tidligere stedfundne Beregninger af Jubilæumsancienniteten er man blevet opmærksom paa dette Forhold, og da der jo i denne Henseende er Adgang til at medregne Tiden som Aspirant eller Ekstrahaandværker, dog højst 2 Aar, er den ovenomtalte Prøvetid nu blevet medtaget i den Udstrækning, det var gør ligt, d. v. s. indenfor den fastsatte 2-Aars Grænse forud for den faste Ansættelse.

Det er altsaa dette Forhold, som har foranlediget den forandrede Jubilæumsdato for nogle af de Medlemmer, der holder Jubilæum i 1944.

**H**ovedbestyrelsen og Redaktionen  
ønsker Bladets Læsere og Annoncører  
en glædelig Jul og et godt Nytaar.

## JUL I U. S. A.

U. S. A., Amerikas forenede Stater. De store Byers Land. New York, Chicago, San Francisco og hvad de nu hedder allesammen. Landet med de store og rige Muligheder, hvor saa mange forskellige Nationer mødes, og hvor Julen fejres ud fra de forskellige Indstilling og Opfattelse.

Julen kan være ualmindelig kold i New York. Det kan være saa nederdrægtigt koldt paa Østkysten af Staterne oppe omkring New York og Boston. I Almindelighed er der allerede ved Juletid faldet megen Sne, og Frosten bider godt i Fingre og Øren.

New York er ellers som andre Byer pyntet til Højtiden. Naar man kommer fra Havnekvarteret, skal man kun et Stykke op i Byen, saa føler man sig hensat til en hvilken som helst større By i Danmark. Butiksvinduerne er pyntet med Lys og Gran, og uden for de lidt større Forretninger gaar „Sankte Claus“ (engelsktalende Nationers Julenisse) med den røde Tophue og stort hvidt Skæg. Og akkurat ligesom her trykker han de smaa Børn i Haanden og lover at komme hjem til dem Julemorgen med rigtig mange Gaver.

Det lyder maaske lidt tomt at sammenligne New York med en af vore Byer ved Juletid. Man forestiller sig vel New York med sine Skyskrabere, som noget der slet ikke kan sammenlignes med vore Forhold. Skyskraberkvarteret er imidlertid koncentreret paa et ret begrænset Omraade, og som sagt kommer man blot et Stykke op i Byen eller kører over en af de store Broer til Brooklyn, er Husene saamænd ikke meget højere end her; men i Størrelse strækker New York sig jo over et betydeligt større Omraade end København.

Det religiøse er ikke fremtrædende ved Julehøjtiden i U. S. A. Mange er der vel og særlig blandt de indvandrede Skandinaver, som holder fast ved de gamle Juleskikke og synger de mange smukke Julesalmer, vi kender, men som Helhed har man ikke Indtryk af, at de indfødte Amerikanere fejrer Julen med det samme religiøse Islæt som for Eksempel herhjemme.

Man maa herved huske paa, at der jo er Religionsfrihed i U. S. A., og at der som Følge heraf ingen Statskirker findes. Dermed være ikke sagt at Amerikanerne som Helhed er anti-

religiøse, tværtimod, der findes i hvert Fald mange forskellige Trossamfund, dog er den katolske Tro vistnok stærkest udbredt, særlig i de sydlige Stater.

Man træffer dog ogsaa paa Folk, hvis Indstilling til religiøse Spørgsmaal efter vor Opfattelse er lidt ejendommelig. Jeg mindes f. Eks. en Arbejdskammerat, jeg engang havde. Han hed John og var ud af en Søskendeflok paa elleve Børn. Faderen var Minearbejder nede i Pensylvaniadistriktet. Vi kom en Dag til at tale om Religion, og paa mit Spørgsmaal om, hvilket Trossamfund han tilhørte, erklærede han, at det havde hverken han eller hans øvrige Familie, Forældrene indbefattet, haft Tid eller Lejlighed til at beskæftige sig med; dertil havde Kampen for Tilværelsen været for haard. Alle Børnene havde ved Fødslen faaet et Navn af Faderen, som han bad den assisterende Læge om at skrive paa Fødselsattesten, og saa var den ikke længere. Da jeg forklarede ham, hvorledes vi i det Land, jeg kom fra, i Almindelighed bar os ad ved Daab, Konfirmation og Giftermaal, blev han interesseret og skulde have det hele nærmere uddybet. Men jeg kunde se paa hans Ansigtsudtryk, at han betragtede mig med en stille Undren. Der var for ham ingen Tvivl om, at jeg maatte tilhøre en Nation af lavtstaaende Væsener, naar vi stadig dyrkede den Slags, efter hans Mening, Fortids-Skikke.

Bemærkelsesværdig er det forøvrigt ogsaa, at den Helligdag i U. S. A., som kaldes „Taksigelsesdag“, helligholdes af alle uanset Tro og Hudfarve, endskønt denne Dag ikke har Tilknnytning til nogen bestemt Religion, men har sin Oprindelse langt tilbage i Historien. Da de første hvide Mænd satte deres Fod paa Amerikas Jord, gik det jo ikke altid lige venskabeligt til mellem Amerikas oprindelige Indbyggere, Indianerne, og Indvandrerne. De hvide optraadte ikke altid som de Kulturbærere, de gav sig ud for at være. Samarbejde kom dog Tid efter anden i Gang med adskillige Indianerstammer, og derved lærte de hvide, at Indianerne hvert Aar paa en bestemt Dag i Nærheden af Aarsskiftet afholdt en stor Takke- og Offerfest. Høsten var bjærget, og Jagten til Vintrens Forraad var endt. Derfor takkede man de

højere Magter for, hvad Aaret havde bragt. Selv efter at næsten alle Indianerne er uddøde, har de hvide videreført denne Helligdag, og som sagt fejres den af alle og overalt i U. S. A. Dagen er forøvrigt nu tilrettelagt saaledes, at den altid falder paa den sidste Torsdag i November.

Men tilbage til Julen. Paa mange Virksomheder selv med mange Arbejdere eksisterer den den Skik, at Virksomheden giver hver Mand en Julegave. I Julen 1924 arbejdede jeg f. Eks. paa en temmelig stor Virksomhed. Der fik hver Mand en Regnfrakke. De var købt i flere forskellige Størrelser, og lidt før Fyraften troppede vi alle op i Omklædningsrummet, hvor Uddeelingen saa foregik. Jeg spurgte nogle, der havde arbejdet paa Virksomheden i flere Aar, om det var almindeligt med saadan en Opmærksomhed til Jul, og det bekræftede de.

Den private Velgørenhed er forøvrigt meget stor i U. S. A., men Formen for Indsamling er ligesom lidt ejendommelig, og den varierer alt efter Formaålet. Op imod Jul kan man f. Eks. i en af de store Varieteer og Biografteatre komme ud for, at en Politimand i fuld Uniform i en kort Pause træder ind paa Scenen. Lyset bliver dæmpet, en Projektør rettet mod Politimanden, og saa afleverer han en længere Remse om, hvor stor Nøden er blandt de fattige, og at vi, som har det nogenlunde paa det tørre, nu maa yde en Skærv. Lyset bliver igen tændt, og saa gaar Kontrolløreren op gennem Rækkerne, hvor Publikum sidder, og saa godt som alle yder deres Skærv. Det er, tror jeg, et fælles Træk hos Amerikanerne, at de er meget offervillige, naar der bedes om Hjælp til Folk, som er kommet i Nød og Betryk.

Selve Juleaften, altsaa den 24. December, er som alle øvrige Hverdage i Aaret: Forretningerne er aabne, Teatrene spiller, og Livet pulserer. Først Julemorgen er den store Højtid inde. Gaverne til Børnene ligger ved Sengen, saa de faar dem, straks de vaagner. „Sankte Claus“ har jo været paa Besøg i Løbet af Natten; blandt de mindre Børn er det Skik at laane en af Mors Strømper, som hænges op enten ved Kaminen eller paa Sengestolpen. Der kan Sankte Claus saa putte Gaverne i. Ak ja, de smaa Menneskebørn er ens over hele Jorden; naar det skal være en af Mors Strømper, der jo rummer meget mere end Fars korte Sokker, er det vel for at faa saa mange Gaver som muligt.

Den 25. December fejres Julen med Gæstebud og deslige. Juletræet tændes, men Dans om Træet bruges ikke, mon ikke dette er en nordisk Skik. Ellers synges der Julesalmer, men det forekommer mig, at Amerikanerne ikke har saa mange Julesalmer som vi.

Officielt er der i U. S. A. kun een Helligdag i Anledning af Julen; den 26. December er hele Herligheden overstaaet, og Kampen for Tilværelsen gaar videre.

S. Suneson.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Dobbelt Husførelse.

Den økonomiske Belastning, Tjenestemændene er ude for under denne Krig, giver mange af os den Tro, at Administrationen ved en direkte Forhandling vil lette Byrden for Tjenestemændene i bestemte Tilfælde.

Her skal peges paa de Forhold, der gør sig gældende ved Forfremmelserne. Bortset fra ganske faa Tilfælde er den almindelige Regel, at man ved en Forfremmelse bliver forflyttet til et andet Depot. For 1. Distrikts Personale er det almindeligt, at Forflyttelsen sker til en eller anden By i 2. Distrikt. For at kunne opnaa dobbelt Husførelse skal vi i hvert enkelt Tilfælde indsende Regning over Udgifterne til Kost og Logi samt en Erklæring fra den stedlige Kommune om, at der ikke i Øjeblikket findes nogen Lejlighed til den paagældende Tjenestemand. Dette er selvfølgelig i sin Orden.

Urimeligheden indtræder først, naar en Tjenestemand ved at tage en Mellemlanding har en Chance for at komme sit Hjem betydeligt nærmere og derigennem faar forkortet sine Rejser paa Fridagene automatisk bliver udelukket for den dobbelte Husførelse. Det økonomiske Tryk, Tjenestemanden derved bliver belastet med, faar ham i mange Tilfælde til i sidste Øjeblik at trække Ansøgningen om Mellemlandingen tilbage, da han ved nærmere Overvejelse opdager, at det er den rene Ruin alene at klare alle de Udgifter, der er forbundet med at bo paa to Steder. (Der kan iøvrigt henvises til Lokomotivtidendes tidligere og Dagspressens fornylig fremkomne Omtale af de ublu Priser, der tages for Værelser i Provinsen.)

I disse Tider, der paa mange Maader har gjort det svært for Tjenestemændene at udføre deres Arbejde, vilde det være godt, om Administrationen viste Forstaaelse i det rimelige Ønske fra Personalets Side at lade den dobbelte Husførelse fortsætte ved en Mellemlanding. Naturligvis under Forudsætning af, at det dokumenteres, at der ingen Lejlighed kan fremskaffes det paagældende Sted.

O. K. Michelsen,  
Brande.

## STATSBANERNE I 1942/43

Driftsindtægterne udgjorde 284,0 Mill. Kr., d. v. s. 51,1 Mill. Kr. mere end Aaret før, medens Driftsudgifterne udgjorde 206,2 Mill. Kr., d. v. s. 24,8 Mill. Kr. mere end Aaret før. Det til Afskrivning krævede Beløb har udgjort 60,1 Mill. Kr., hvori er indbefattet et ekstraordinært Beløb under Hensyn til det ekstraordinære Slid paa Anlæg og Materiel samt store Nyanlæg til højere Priser, og Forrentningen andrager 13,2 Mill. Kr. Det regnskabsmæssige Resultat er da det, at der fremkommer et Overskud paa 4,6 Mill. Kr. mod et Underskud (Tilskud til Driften) Aaret før paa 20,7 Mill. Kr.

Til Indtægternes Stigning har bidraget en Forøgelse af Godstrafikken, bl. a. som Følge af den stærkt forøgede Fremstilling af indenlandske Brændselsmidler (særligt Brunkul) samt en Stigning i Personbefordringen. En Del af Stigningen i Personindtægten skyldes Udvidelserne af Omraadet og Toggangen inden for Københavns Nærtrafik.

Driftsudgifternes Stigning skyldes navnlig foruden den forøgede Trafik Forhøjelsen af Tjenestemændenes Reguleringstillæg og særlige Ydelser samt forøgede Lønningsudgifter til Ekstraarbejdere.

*Persontrafikken.* Der er foretaget 70,3 Mill. Rejser paa Banerne, hvilket betyder en Stigning paa 16,0 Mill. Rejser eller 29,4 pCt. En Del af Stigningen skyldes Ophævelse fra 1. Juni 1942 af Bestemmelserne om Rejser paa Billigbilletter og Militærbilletter til Enkeltbilletpris, idet en stor Del af de rejsende med disse Rejsehjemler er gaaet over til at bruge Dobbeltbilletter, hvorved Tilbagereisen er medtaget i Antallet af Rejser. Indtægten af Person- og Rejsegodsbefordringen har været 122,4 Mill. Kr. eller 20,9 Mill. Kr. (20,6 pCt.) højere end i 1941/42. Stigningen i Antal Rejser fordeler sig med 8,7 Mill. paa Københavns Nærtrafik og 7,3 Mill. uden for denne. De elektriske Tog har besørget 44,1 pCt. af Rejserne og ca. 10,7 pCt. af Personkilometerne. Omtrent tre Femtedele af samtlige Rejser paa Banerne faldt paa Københavns Nærtrafik, og ca. 82 pCt. af samtlige Rejser faldt paa kortere Afstande (indenfor 50 km). Antallet af Rejser paa 1. Klasse er steget med 30 pCt. og paa Fællesklassen med 29 pCt. Kun ca. 1,8 pCt. af samtlige Rejser blev i 1942/43 foretaget paa 1. Vognklasse. Det maa dog herved erindres, at de elektriske Tog, Togene paa de fleste kor-

tere Sidestrækninger og adskillige Lokaltog paa Hovedlinierne udelukkende fremfører Fællesklasse. Deler man under Hensyn hertil Antallet af Rejser, bortset fra Rejser paa Abonnementskort til samtlige Stationer, i to Grupper — over og under 50 km — viser det sig, at der af Rejserne under 50 km falder 0,5 pCt. paa 1. Klasse, medens der af Rejserne over 50 km falder 5,4 pCt. paa 1. Klasse. Medtager man ogsaa de ovennævnte Abonnementskort, kan Rejserne paa 1. Klasse over 50 km skønsmæssigt anslaaes til 9,6 pCt.

Indtægten af Rejsegodset er steget med 17,4 pCt., hvortil har bidraget, at Antallet af befordrede Stykker Rejsegods er steget fra 1 774 000 Stkr. til 2 139 000 Stkr., og at Overførsel af Cykler med Færgerne og Befordring af indskrevne Cykler med Togene er steget fra 1 327 000 Stkr. til 1 498 000 Stkr. I 1938/39 var Antallet af befordrede Cykler som Rejsegods paa Baner og Overfarter 342 000 Stkr., og Antallet er saaledes steget til over det 4-dobbelte.

*Godstrafikken* er steget betydeligt, væsentligt som Følge af en stærkt forøget Befordring af indenlandske Brændselsmidler. Befordringsmængden af fragtpligtigt Gods, der udgjorde 11,46 Mill. t, var ca. 2,6 Mill. t større end Aaret før, og Indtægten var 144,0 Mill. Kr. eller ca. 29,3 Mill. Kr. større.

Stigningen i Befordringsmængden berører baade Stykgods og Vognladningsgods, medens Befordringen af levende Dyr er gaaet ned. For Vognladningsgodsets Vedkommende falder den største Stigning paa Brunkul, Korn, Rodfrugter, Tegl- og Kalkværksprodukter samt Tørv, medens den største Nedgang falder paa Stenkul, Fisk, Kød og Flæsk samt Sukker. Antallet af befordrede Svin og Grise er gaaet ned med 76 pCt. og af Hornkvæg og Kalve med 27 pCt., medens Antallet af Faar, Lam og Geder er steget med 19 pCt. og af Heste med 7 pCt.

Indtægten af *Postbefordringen* er steget med 173 000 Kr. (2,1 pCt.) og de forskellige *andre Indtægter* er steget med 0,7 Mill. Kr. eller ca. 8 pCt.

*Driftsudgifterne* er som foran nævnt steget med 24,8 Mill. Kr. Som Følge af forøget Kørsel og højere Priser paa Brændselsolie er Udgifterne til Brændsel (herunder Elektricitet) til Tog, Færger og Skibe samt Rutebiler ca. 3,4 Mill. Kr. større end Aaret før.

Lønningsudgifterne til Tjenestemænd er som

Følge af de foran omtalte Lønforhøjelser steget med ca. 1,0 Mill. Kr., og Lønningsudgifterne til Ekstraarbejdere (herunder Personale i Værksteder, ved Omnibusruterne og i Aspirantstillinger) er steget med ca. 7,0 Mill. Kr.

Statsbanernes samlede Personale (fast ansat og løst antaget) har i Driftsaaret gennemsnitlig været 23 916 Mand. Heraf var 297 beskæftiget ved Nyanlæg og Fremmedarbejder og 226 ved Omnibusruterne, saa at det ved Drift, Vedligeholdelse og Udvidelse af Baneanlæg beskæftigede Personale gennemsnitlig var 23 393 imod 22 034 i det foregaaende Driftsaar. Der har saaledes for dette Personale i Gennemsnit for Driftsaaret været en Stigning paa 1359 Mand. Bortset fra at Antallet af fast ansatte timelønnede er forøget med 17 Mand, falder Stigningen udelukkende paa Ekstraarbejdere (herunder Aspiranter og Lærlinge).

*Banennettets Længde* udgjorde ved Driftsaarets Udgang 2 391 km. Af Banestrækningerne var ved Driftsaarets Slutning 600 km dobbeltsporede og 17 km firesporede. Statsbanernes Omnibusruter havde en Vejlængde af i alt 3 074 km, hvoraf 2 446 km under Drift.

*Godsvognparken* er blevet forøget med 286 Vogne, men er dog stadig for lille i Forhold til Trafikken. Vognmanglen er opgjort til 70 pCt. større Tal end Aaret før, medens Antallet af læssede Vogne er steget med 123 000 (13 pCt.). Der har ikke under nogen Form været udlejet rullende Materiel til Udlandet.

Antallet af kørte *Togkilometer* er 7,0 pCt. større end Aaret før (25,1 pCt. mindre end sidste Normalaar 1938/39), og Antallet af *Skibskilometer* er 1,7 pCt. større end Aaret før (32,8 pCt. mindre end 1938/39). *Persontogskøreplanen* (bortset fra de elektriske Tog i Københavns Nærtrafik) ligger i *Togkilometer* 52,2 pCt. under *Køreplanen* i 1938/39.

*Pladsudnyttelsen* i *Persontogene* er steget fra 51,3 pCt. til 56,0 pCt.

I Driftsaaret er 5 rejsende dræbt uden egen Skyld og 4 ved egen Uforsigtighed. Af de førstnævnte 5 falder 2 paa *Togsammenstødet* paa Tolne Station og 3 paa *Togsammenstødet* paa Lunderskov Station. Af Statsbanernes Personale er 25 dræbt i Tjenesten. Endelig er der dræbt 18 Personer, som hverken var rejsende eller knyttet til Banerne; af disse sidste Ulykkestilfælde skyldtes 17 egen Uforsigtighed.

## ACKERMANN'S SIKKERHEDSVENTIL

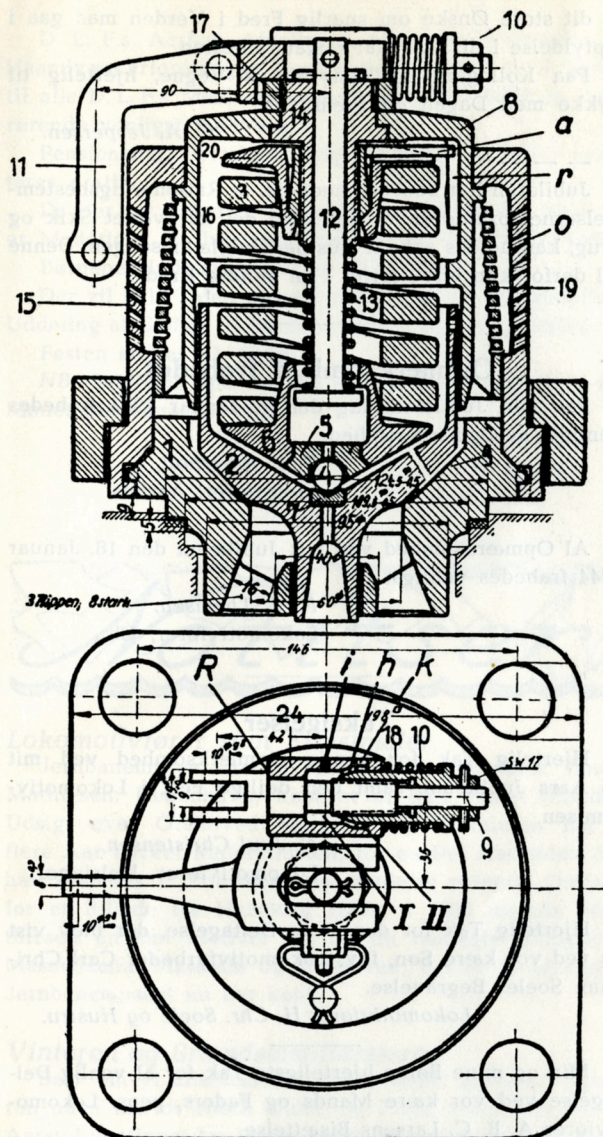
Paa de fleste tyske Lokomotivkedler bruges Ackermann's Sikkerhedsventil. Dens Særkende er, at Afbløsningsens Varighed og det dermed følgende Trykfald i Kedlen kan varieres fra Førerpladsen, naar Kedlen er under Damp, idet man til enhver Tid kan indstille Sikkerhedsventilen til at give den Afbløsnings, som maatte være mest praktisk for det givne Øjeblik, f. Eks. en svag Afbløsnings, naar der køres med Damp til, og en stærk Afbløsnings, naar der køres ned ad lange Faldstrækninger, eller hvis Toget skal holde paa Stationen udover den paa-regnede Afgangstid.

Den bestaar af et Ventilhus med Ventilens sæd 1 og den derpaa hvilende fjederbelastede Ventil 2. Fjederen 3's Tryk paa Fjederkaalen 6 overføres gennem en hærdet Staalkugle 4 til Ventilen, hvorved skæv Belastning undgaas. Selve Ventilen er en høj Kegle med Tætningsfladen siddende forneden paa Keglens smalleste Sted, som det fremgaar af Tegningen. Det øvrige af Ventilens Flade er til-dannet saaledes, at den gennem Ventilen udblæsende Damp paa Ventilkeglen møder en vis Modstand, forinden den strømmer ind i Fjederhuset 8 og Hætten 15. Derved opstaar der under Ventilen en opadvirkende supplerende Kraft, som under Ventilens mindre eller større Løftehøjde holder Ligevægt med Fjederens tiltagende Spænding. Ventilen holdes saa i alle Løftehøjder aaben med omtrent ensværende Dampovertryk (Dampens opadvirkende Tryk i Forhold til Ventilens nedadvirkende Tryk), saa den giver et nøjagtigt Trykfald i Kedlen.

For at kunne faa den omtalte lette Afbløsnings har Ventilkeglen lidt over Tætningsfladen en Boring *g*, gennem hvilken noget af Dampen fra den blæsende Ventil strømmer ind i Fjederhuset 8 og de to Hulinger I og II i Indstillingsanordningen *R* ovenpaa Fjederhuset. Fra Hulingerne I og II strømmer Dampen ud i det fri gennem Boringerne *i* og *k*. Af disse er *i* bestandig aaben, medens *k* kan lukkes med Indstillingskeglen 10 ved at forskyde Indstillingsbolten 9. Med Indstillingsmøttrikken paa Indstillingsbolten kan Ringkanalen *h*, som forbinder Hulingerne I og II, gøres mindre og lukkes helt, hvorved der under Afbløsnings opstaar Modtryk i Fjederhuset, som supplerer Fjederens Tryk.

Naar man med Trækket „Feineinstellung“ i Førerhuset trækker Indstillingsbolten 9 tilstrækkelig langt ud (til venstre paa Tegningen), vil Indstillingskeglen 10 lukke Ringkanalen *h*, hvorved Forbindelsen mellem Hulingerne I og II afbrydes. Dampen fra Fjederhuset blæser saa kun ud af Boringen *i*, hvis Gennemstrømningsareal er tilpasset saaledes, at der i Fjederhuset bliver et Dampovertryk, som paa Fjederkaalen 6 udøver et Tryk og standser Afbløsningsen, naar Trykket i Kedlen er faldet 0,1 kg/cm<sup>2</sup>. Fjederen 18 trykker Indstillingsbolten og Indstillingskeglen tilbage til Normalstillingen, i hvilken Dampen atter kan strømme ud gennem Ringkanalen *h* og Boringen *k*, foruden Boringen *i*.

Foruden „Feineinstellung“ har Sikkerhedsventilen en Prøveanordning til at prøve Sikkerhedsven-



Ackermanns Sikkerhedsventil.

tilens Bevægelighed. Med Løftearmen 11, som kan betjenes fra Førerpladsen, kan man løfte Spindelen 12, som da med Hovedet i dens nederste Ende løfter paa Ventilskaalet 6, hvorved Ventilen blæser af. Naar Trækket i Armen 11 ophører, bringer Kontrafjederen 13 Spindelen tilbage til Normalstillingen.

Under Afbløsningsen strømmer Dampen gennem et stort Antal Riller i den i Hætten anbragte Indsats 19, der fordeler Dampstrømmen, saa den gennem Hullerne o i Hætten 15 strømmer ud i det fri med forholdsvis ringe Støj.

Ventilfjederen 3 indstilles med Skruen 14, som sikres med Skiven 17. Ved at dreje Skruen venstre om spændes Fjederen. For at forhindre at Møttrikken 16 skal dreje sig, føres Armen a ind mellem to Ribber r i Fjederhuset.

Naar Ventilen skal justeres, fjernes Armen 11 og Sikringskiven 17, og ligeledes Trækket „Feineinstellung“ til Indstillingsbolten 9. Afbløsningsen

kan efter et lille Trykfald standses ved at trække til venstre i Indstillingsbolten. Derefter trækkes Indstillingsmøttrikken paa 9 saa meget an, at Kedeltrykket — uden Betjening af „Feineinstellung“ — falder ca. 0,75 kg/cm<sup>2</sup> ved en Afbløsnings.

Ackermanns Sikkerhedsventil er Normal-Sikkerhedsventil paa de tyske Rigsbaner. Den fremstilles af Knorr-Bremse-Aktieselskab, Berlin.

F. Spøer.

### Forhøjelse af Brandforsikringen.

Meddelelse fra Bestyrelsen for Forsikringsagenturen og Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Som tidligere omtalt i Jernbaneorganisationernes Fagblade, er det ved en Gennemgang af Forsikringsforeningens Kartotek konstateret, at en stor Del af de forsikrede Medlemmer havde alt for lavt forsikret i Forhold til de siden Krigens Begyndelse stedfundne Prisstigninger.

I Forbindelse med disse Artikler var indrykket en Kupon til Brug ved Anmodning om Forhøjelse, og selv om denne Fremgangsmaade bevirkede, at Foreningen modtog nogle Hundrede Forhøjelser, var der endnu mange, som ikke reagerede.

Da man stadig var ude for kedelige Underforsikringsforhold i Skadestilfælde, hvor vore forsikrede saavel ved Brand og Tyveri som ved Krigsskade selv maatte bære en forholdsvis Del af Tabet, og hvor de allerfleste meget beklagede, at der fra Foreningens Side ikke blev truffet mere effektive Forholdsregler for at oplyse de forsikrede om Underforsikringens ødelæggende Følger, maatte vi overveje nye Muligheder for Paavirkning i den Henseende.

Ganske vist er der gjort og bliver stadig gjort store Anstrengelser fra vore Tillidsmænds Side, men en rum Tid gaar der jo, førend personlig Henvendelse kan blive rettet til samtlige vore ca. 13 000 Medlemmer.

Forsikringsforeningen forsøgte herefter med en Skrivelse til et Antal af 100 af de for lavt forsikrede, idet man i Skrivelsen gjorde opmærksom paa, at saafremt man ikke modtog Indsigelse, vilde Brandforsikringen blive forhøjet med 100 pCt., der, selv om Prisstigningen for mange Indbogenstande har andraget mere end 100 pCt., dog vilde være den rigtige Brandforsikringssum ret nær.

65 af disse 100 forsikrede meddelte os straks, at de var indforstaaet med Forhøjelsen og for nogles Vedkommende endog med Tak for det viste Initiativ.

10 af de tilskrevne har ikke ønsket Forhøjelse, og 3 har ment, at den benyttede Fremgangsmaade var uheldig.

Det glæder os, at en saa overvejende Del af de tilskrevne Medlemmer har forstaaet, at Bestyrelsens Hensigt har været at yde sit Bidrag til, at der tilvejebringes den bedst mulige Balance mellem Ejendelens virkelige Værdi og den Sum, der er forsikret for.

Det vilde have været uforsvarligt, om en kollegiel Forening som vor havde forsømt at gøre, hvad gøres kunde for at hindre, at dens Medlemmer ud-

sattes for den økonomiske Katastrofe et Underforsikringsforhold er, naar Ulykken rammer et Hjem — det være sig ved Krigs- eller almindelige Brandskader saavel som ved Indbrudstyverier.

Vi vil derfor ogsaa fortsætte med at pege paa, hvor nødvendigt det er at bringe Forsikringssummen i Overensstemmelse med de forsikrede Genstandes Værdi, og vi retter ogsaa gennem disse Linier en kraftig Henstilling til de af vore Medlemmer, der endnu ikke har forhøjet:

Tag Policen frem og tænk over, hvor lidt man faar for Pengene i Dag. Har man forsikret for 5 000 Kr. og Indboet er 10 000 Kr. værd efter Priserne i Dag, og der sker Skade for f. Eks. 1 000 Kr., faar man kun 500 Kr. udbetalt i Erstatning.

Man er altsaa Selvforsikrer for Halvdelen af enhver Skade.

Og Præmien er 50 Øre pr. 1 000 Kr. om Aaret. Det kan ikke betale sig at spare 2,50 Kr. om Aaret, thi det kan blive dyrt i Tilfælde af Skade.

### Statsbanepersonalets Sygekasse.

Fra 1. Januar 1944 afholder Jernbanelæge, Fru Nina Weidemann Petersen, Bispeparken 4, København, Konsultation Hverdage Kl. 15—16, Lørdag dog Kl. 9—10, Mandag tillige Kl. 18—19.



## JUBILÆUM

Den 29. December kan Lokomotivfører J. C. Tøttrup, Olfert Fischersgade 12, Aalborg, fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Tøttrup begyndte som Aspirant i Thisted den 29. December 1918, han ansattes som Lokomotivfyrbøder i Brande den 1. November 1919, søgte atter Thisted og kom der den 1. Oktober 1920. Tøttrup fik saa Lyst til Limfjordsbyen Aalborg og kom hertil den 1. Marts 1924. Han forfremmedes til Lokomotivfører i Randers den 1. Juli 1937, og kom endelig tilbage til Aalborg den 1. Januar 1938.

Jubilaren nyder stor Agtelse blandt Medansatte og Kolleger. Han er i sin Gerning et pligtopfyldende Ordensmenneske. Skal man overtage Maskine efter Jubilaren, kan man føle sig sikker paa, at saavel Førerhus som det øvrige paa Maskinen er i fineste Orden.

Indenfor Organisationsvirksomheden er Jubilaren altid i forreste Række. Møder og andet Foreningsliv kan ikke tænkes uden ham; hans gode Sangstemme har givet os mange glade Stunder.

Jubilaren var i flere Aar Kasserer for Lokomotivmændenes selskabelige Forening og er nu Medlem af Lokomotivførernes Afdelingsbestyrelse, i hvis Arbejder han deltager med Iver og Glæde.

Afdelingsbestyrelsen takker dig for godt Kammeratskab og trofast Samarbejde i Aarene, der gik. Vi haaber,

at dit store Ønske om snarlig Fred i Verden maa gaa i Opfyldelse i dit nye Aar i Statstjenesten.

Paa Kollegers og Bestyrelsens Vegne, hjertelig til Lykke med Dagen og Fremtiden.

C. A. Jespersen.

Jubilaren har bedt os meddele, at Rationeringsbestemmelserne forhindrer, at der, som det har været Skik og Brug, kan holdes aabent Hus paa Jubilæumsdagen. Denne vil derfor kun blive fejret i en mindre Kreds.

### Opmærksomhed frabedes.

Paa min Jubilæumsdag den 1. Januar 1944 frabedes venligst al Opmærksomhed.

T. T. Riberholt,  
Motorfører, Aarhus.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 18. Januar 1944 frabedes venligst.

N. J. Thomsen,  
Lokomotivfører, Gb.

### Taksigelser.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum, samt den dejlige Fest i Lokomotivremisen.

N. Juul Christensen,  
Lokomotivfører, Helsingør.

Hjertelig Tak for den store Deltagelse, der blev vist os ved vor kære Søn, fhv. Lokomotivfyrbøder Carl Christian Soeles Begravelse.

Lokomotivfører H. Chr. Soele og Hustru.

Min og mine Børns hjerteligste Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Mands og Faders, pens. Lokomotivfører A. B. C. Larsens Bisættelse.

Marie Larsen.

### Juletræsfester.

De københavnske Motorførere og Lokomotivfyrbødere afholder atter i Aar Juletræsfest i Fællesskab, nemlig Fredag den 7. Januar 1944 i „Borgernes Hus“.

Børnene samles Kl. 15,15. Indmarch i Salen Kl. 15,30. Slut Kl. 18,45.

Dersom Spærretiden er ophævet, fortsætter Festen for Børnene i den lille Sal, hvorefter den store Sal fra Kl. 18,00 til 22,45 forbeholdes til Bal for de voksne.

Lokomotivførere og Pensionister indbydes venligst. Adgangskort faas hos E. Greve Petersen, Sigerstedsgade 7, 3., Tlf. Eva 7316 og i øvrigt hos Festudvalgets Medlemmer.

Nyborg Afdelinger afholder Juletræsfest den 2. Januar 1944 paa Turisthotellet. Indmarch i Salen præcis Kl. 17,00.

Pensionister indbydes venligst.

K. K. A. Nielsen.



D. L. F.s Aarhus Afdelinger afholder Juletræsfest i Haandværkerforeningen Tirsdag den 4. Januar 1944, hvortil alle D. L. F.s Medlemmer med Hustruer, Børn og Paarørende venligst indbydes.

Pensionister, Forældre, Svigerforældre og Enker inviteres gratis.

Da der for Tiden er Spærretid fra Kl. 20,00 i Aarhus, er Mødetiden til Juletræsfesten sat til præcis Kl. 14,00. Børnenes Indmarch i Salen Kl. 14,30.

Der vil hele Tiden blive Optræden af en Nissefamilie; Uddeling af Godter til Børnene senere paa Eftermiddagen. Festen slutter Kl. 19,00.

NB. Saafremt Spærretiden skulde blive ophævet, vil Mødetiden være Kl. 16,30.

D. L. F.s Festudvalg  
ved Vilh. Eland,  
Lokof., Ar.



### Lokomotivfører som Kunstmaler.

Jernbanemuseet har af pens. Lokomotivfører Einer Mathiesen, København, købt et af ham malet Billede: Udsigt over Orehoved Færgestation. Mathiesen har i flere Aar dyrket Malerkunsten; for en Del Aar siden fik han saaledes i „Politiken“ en særdeles rosende Omtale for et Billede fra Hamburg Havn. I 1936 malede Mathiesen en Del Motiver fra de nu nedlagte Stationer: Masnedsund, Masnedø og Orehoved; det er et af disse, Jernbanemuseet nu har købt.

### Vinteren og Brændselstilførslerne.

Selv om vi alle haaber paa at slippe gennem Vinteren uden alt for stærk Kulde og Frost, staar den kolde Aarstid ubetinget for Døren, og de Myndigheder, der skal tilrettelægge de Dispositioner, som skal træffes i Tilfælde af Ishindringer, har allerede tilrettelagt en Plan for Isbrydningstjenesten. For saa vidt normal Transport spærres paa Grund af Is, er det først og fremmest Meningen at sikre Godstransporterne opretholdt og da ganske særligt Brændselstransporterne.

### Sundtarten og D. S. B.

I Sagen angaaende de danske og svenske Statsbaners Overtagelse af Dampskibsselskabet „Øresund“ er der ved nogle for nylig afsluttede Forhandlinger opnaaet Enighed om, at de svenske Statsbaner overtager Skibene „Øresund“ og „Sankt Ib“, medens de danske Statsbaner overtager „Sverige“ og „Malmø“. Samtidigt overgaar en Del Personale til de to Baner, der nu overtager Sejladsen paa Øresund. For de danske Statsbaners Vedkommende drejer det sig, efter hvad der hidtil er oplyst, om 2 Skibsførere, 3 Styrmande, 4 Maskinmestre, 1 Overhovmester, 1 Kontorchef, 1 Bogholder, 1 Kasserer, 1 Forvalter og 1 Toldklarere.

Som allerede omtalt i en Artikel i sidste Nr. af Bladet er visse Kredse ikke særligt glade for, at Staten skaffer sig øget Indflydelse paa Trafikvæsenet. F. Eks. skriver

Dagbladet „Børsen“ i Anledning af Opløsningen af Dampskibsselskabet „Øresund“, at det er med Betænkelighed, man ser Sundfarten glide helt ud af det private Initiativs Hænder. Bladet hævder, at det ud fra de Erfaringer, man har høstet ved tidligere Lejligheder, hvor Privatkonkurrencen har maattet give op over for Staten, sikkert vil være nødvendigt, at Offentligheden med skærpet Opmærksomhed følger Sundfarten, naar den Tid kommer, hvor denne atter kan foregaa uhindret.

Forhaabentlig vil „Børsen“s Mistro vise sig uden Berettigelse.

### Bøde for Fornærmelse mod Tjenestemand.

En Lærer, som den 8. Juni vilde springe paa et S-Tog i Ordrup, efter at dette var sat i Gang, og som blev forhindret deri af Billetkontrollen, blev fornærmet og skældte Kontroløren ud for en Idiot. Læreren har nu maattet erlægge en Bøde paa 50 Kr. for det anvendte Ukvemsord.

### Midtsjællandsbanen spøger stadigt.

Ringsted Kommune har nægtet at betale Statsbanerne de forfaldne Afdrag paa Kommunens Anpart af Omkostningerne ved Anlægget af Ringsted—Næstvedbanen. Kommunen motiverer sin Nægtelse med, at dens Tilskudsforpligtelse var givet under Forudsætning af Midtsjællandsbanens Gennemførelse til Hillerød. Da den sidste Del af den paagældende Strækning nu er nedlagt, anser Kommunen sig løst fra sin Forpligtelse. Landsretten gav imidlertid Statsbanerne Medhold. Ringsted skal betale de 2 255 Kr., Sagen drejede sig om.

### Erstatningskrav over for Statsbanerne.

Udover den i sidste Nr. af Bladet omtalte Sag, hvor en rejsende krævede Erstatning af Statsbanerne, fordi han paastod, at et S-Tog ikke havde holdt saa længe, at han kunde komme af, foreligger der et nyt Tilfælde af lignende Art. Et Ægtepar med 2 Børnebørn var ved at stige ind i Toget paa Veksø Station, men Toget satte i Gang, inden Hustruen var kommet helt op. Hun faldt derved ned af Trinbrættet og brækkede den ene Fod, hvorefter hun forlangte Erstatning.

Uanset Togpersonalets Forklaring om, at Toget havde holdt 1 Minut som planmæssigt, har Landsretten dog udtalt, at Statsbanerne skal betale Erstatning. Dennes Størrelse vil blive fastsat af en særlig Kommission.

### Har Oddesundbroen en uheldig Retning?

Under Gennemsejlingen af Oddesundbroen i November 1941 beskadigede en Damper en af Bropillerne, hvorefter Statsbanerne har krævet en Erstatning paa 950 Kr. for den skete Skade. Vedkommende Dampskibsrederi ønsker imidlertid ikke at betale nogen Skadeserstatning, men kræver tværtimod selv Erstatning paa over 27 000 Kr. for den Skade, der er sket paa Skibet.

Ved Sagens Behandling i Sø- og Handelsretten hævdede Statsbanerne, at Rederiet var pligtig til at betale Skaden, idet der ingen Lods var ombord i Damperen. Rederiet gjorde derimod gældende, at den stærke Strøm danner saadanne Hvirvler, at det ikke er muligt at berøge Strømmens Retning og Styrke, før Skibet kommer helt hen i Nærheden af Broen; det er derfor en Fejl, at Broaabningen skal passeres med nedsat Sejlhastighed.

Ved Dommen blev begge Parterne frifundet for hindrings Anklage og Sagens Omkostninger ophævet.

**Rangerulykker.**

Den 30. November om Aftenen vilde Overportør L. P. Christensen, Vejle, køre tværs over Sporene med en elektrisk Perroncar. Christensen bemærkede ganske vist en Rangermaskine, der kom kørende, men i Mørket bedømte han Afstanden forkert og blev paakørt, hvorved han kvæstedes saa haardt, at han kort efter døde. Christensen havde kun 1 Maanedes Tjeneste tilbage ved Statsbanerne, da Døden indhentede ham, der var nemlig bevilget ham Afsked fra 31. December.

Under Rangering i Padborg fik Ekstraarbejder Clausen sin ene Fod i Klemme i et Sporskifte, netop som nogle Vogne kom kørende ned paa det Spor, hvorpaa han befandt sig. Da han ikke kunde faa Foden op, blev han revet omkuld af Vognene og kom ret haardt til Skade.

Den 4. December kom Ekstraarbejder Houggaard under Rangering i Varde i Klemme mellem to Vogne. Brystet knustes, og Ekstraarbejderen var død, inden han naaede paa Hospitalet.

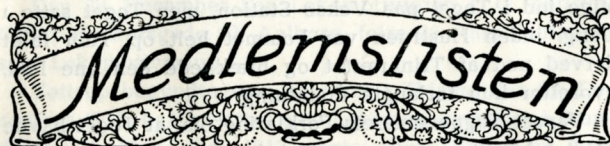
**Dræbt af Toget.**

Natten mellem den 3. og 4. December blev en Ledvogterske paakørt af Toget i Nærheden af Svejlbæk Station. Hun paadrog sig et aabent Kraniebrud og afgik faa Timer senere ved Døden.

3 Mand, som den 6. December om Eftermiddagen kørte paa Skinnecykler paa Strækningen ind mod Laurbjerg, blev paakørt af et bagfra kommende Arbejdstog. Den ene af dem, Ekstraarbejder Greibe, blev dræbt, de to andre saaret. Efter det hidtil oplyste var der en Vogn foran Arbejdstogets Maskine, saa Lokomotivpersonalet ikke havde fri Udsigt over Strækningen.

**Togsammenstød i Vejle.**

Den 1. December kolliderede 2 Tog paa Vejle Station. En Del Godsvogne blev knust, men der skete kun materiel Skade.



**Optaget som ekstraordinære Medlemmer.**

pens. Lokomotivførere:

pr. 1.—11.—1943:

R. P. M. Mortensen, 6. Julivej 22, Fredericia.

N. L. Hansen, Ansgarsvej 16, Fredericia.

Lokomotivmester K. F. Nilsson, Næstved.

pr. 1.—12.—1943:

V. Strunge, Heibergsgade 28, 2., Aarhus.

H. P. C. Jensen, Nymarksvej 25, Fredericia.

M. Hansen, Vesterbrogade 48, Fredericia.

**Arbejdernes Landsbank,**  
Hovedkontor:  
**Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.**



**Udnævnelse fra 1.—12.—43:**

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:

K. N. Rasmussen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.

H. C. Sprogø, Fredericia, i Padborg.

P. G. Møller, Padborg, i Padborg.

H. T. Stenkvist, Kbhavns Godsbgd., i Herning.

S. P. G. Nielsen, Randers, i Glyngøre.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

I. J. Christoffersen, Kbhavns Godsbgd., i Korsør.

O. Gregersen, Roskilde, i Kalundborg.

E. A. Pedersen, Kbhavns Godsbgd., i Korsør.

E. T. V. Holm, Kbhavns Godsbgd., i Korsør.

G. E. F. Härtel, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.

**Hverv som Depotforstander fra 1.—12.—43:**

Lokomotivfører O. C. Bruun, Glyngøre, har efter Ans. faaet overdraget Hvervet som Depotforstander, Glyngøre.

**Fritagelse for Hverv som Depotforstander fra 1.—12.—43:**

Lokomotivfører (Depotforstander) J. J. Scheel-Poulsen, Skern, er efter Ans. fritaget for Hvervet som Depotforstander.

**Forflyttelse efter Ans. fra 1.—12.—43:**

Lokomotivførerne:

A. C. Knudsen, Brande, til Skern med Funktion som Depotforstander.

J. K. Nielsen, Randers, til Aarhus.

A. K. Sørensen, Padborg, til Fredericia.

P. H. S. A. Ovesen, Kolding, til Fredericia.

O. F. E. C. Koldt, Brande, til Kbhavns Godsbgd.

T. G. Hansen, Horsens, til Randers.

A. Johansen, Padborg, til Kolding.

A. Terkildsen, Herning, til Horsens.

Lokomotivfyrbøderne:

T. I. Jensen, Gedser, til Roskilde.

H. S. Hansen, Næstved, til Kbhavns Godsbgd.

I. G. Hansen, Roskilde, til Kbhavns Godsbgd.

B. E. Andersen, Korsør, til Roskilde.

**Dødsfald blandt Pensionister og fhv. ansatte:**

Pens. Lokomotivmester II:

C. Frederiksen, Kalundborg, den 25.—11.—43.

Pens Lokomotivførere:

J. Nielsen, Aarhus, den 11.—11.—43.

E. Romme, Gedser, den 13.—11.—43.

R. A. Thygesen, Masnedsund, den 20.—11.—43.

A. B. C. Larsen, København, den 21.—11.—43.

C. P. Kaae, Aarhus, den 23.—11.—43.

fhv. Lokomotivfyrbøder:

C. C. Soele, Fredericia, den 28.—11.—43.

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.