



NO 4

20. Februar 1943

43. Aargang

REGULERINGSTILLÆGET

I sidste Nr. af Bladet omtalte vi ganske kort, at Centralorganisationerne i Slutningen af Januar i Fællesskab havde tilstillet Regeringen en Henvendelse gaaende ud paa, at Reguleringstillæget fra og med 1. April bør udbetales overensstemmende med Tjenestemandslovens Regler, idet Tjenestemændenes lønmæssige Stilling er stærkt forringet.

I Henvendelsen er det fremholdt, hvorledes de i 1931 fastsatte Lønninger var udmarvede, allerede inden Krigstidens Prisstigninger satte ind. Vi ved alle, at der i Reguleringstillægsskalaen findes et saakaldt „Hul“, nemlig mellem Udgiftstallene 2427 og 2842. For de Prisstigninger, dette store Interval omfatter, har vi i Stedet for 3 ordinære Reguleringstillægspportioner (288 Kr.) faaet et midlertidigt Tillæg paa 168 Kr., saa der for vore gifte Medlemmer henstaar 120 Kr. udækket. Ogsaa de Udgiftsposter, der ikke medregnes ved Fastsettelsen af Udgiftstallet: Normalbudgettets Hovedposter „Skatter, Kontingenter o. l.“ samt „Andre Udgifter“, er steget meget væsentligt, og da Prisundersøgelserne som bekendt hviler paa et saakaldt Normalbudget, er det saa ligetil, at Tjenestemændene ogsaa maa bære den Udgiftsstigning, som konstateres paa disse to Poster. Vi skal i denne Henseende oplyse, at Posten „Skatter m. v.“ i 1931 var opført paa Budgettet med 436 Kr. aarligt; den var i April 1942 steget med 349 Kr. til da at være 785 Kr. pr. Aar. En lignende Stigning er at finde under „Andre Udgifter“; disse var i April 1942 1111 Kr. mod 727 i 1931, saaledes at der her er en Merudgift paa 384 Kr. Naar vi dertil oplyser,

at „Andre Udgifter“ omfatter Normalbudgettets Udgifter til f. Eks. Anskaffelser og Vedligeholdelser, Tobak, Hygiejne, kulturelle Udgifter, Cykleudgifter, fremmed Hjælp, Velgørenhed m. m., vil det hurtigt kunne ses, hvorledes disse udækkede Byrder har udsuget Tjenestemændenes økonomiske Modstandskraft. Det beklagelige Resultat heraf kender de fleste: en stigende Strøm af Laaneansøgninger.

I den til Regeringen fremsendte Skrivelse belyses disse Forhold som nævnt klart og tydeligt. Henvendelsen har følgende Ordlyd:

„Ved nærværende skal underskrevne Tjenestemandorganisationer anmode Regeringen om, at det i Lov Nr. 98 af 31. Marts 1931 § 91 fastsatte Reguleringstillæg paany maa blive udbetalt Tjenestemændene uden Afkortning.

Det nævnte Tillæg blev for Finansaaret 1941/42 nedbragt med 3½ Portion og yderligere med 1½ Portion for indeværende Finansaar.

Denne Reduktion, som for store Personalegruppers Vedkommende repræsenterer mellem 10 og 15 pCt. af den samlede Løn, forstærkes yderligere i sin Virkning derved, at Loven af 1931 indeholder det bekendte stille Interval i Reguleringstillægsskalaen, i hvilket der er indfrosset en Prisstigning paa mere end 300 Kr., som kun er blevet delvis dækket ved et ensartet midlertidigt Tillæg paa 168 Kr. aarlig.

Hertil kommer, at Tjenestemændene ingen Dækning har faaet og ej heller i Loven er hjemlet noget saadan for den Stigning, der siden 1931 har fundet Sted paa Posterne „Skatter og Kontingenter m. v.“ samt „Andre Udgifter“.

Denne Stigning har fra 1931 til April 1942

ifølge Det statistiske Departements Opgørelse udgjort 349 Kr. for „Skatter, Kontingenter o. l.“ og 384 Kr. paa Posten „Andre Udgifter“.

Selv om man ganske vilde se bort fra Stigningen i Udgiften til Skat med den Begrundelse, at Tjenestemænd ikke bør have Dækning for forøgede Skattebyrder ved automatisk Lønregulering, maa det være berettiget at hævde, at den Stigning, som har fundet Sted paa Gruppen „Andre Udgifter“, ikke har berørt Tjenestemænd mindre end andre Borgere med tilsvarende Indtægter.

Det er derfor vel begrundet i det Beløb, hvormed Tjenestemændenes Lefevod er forringet siden Loven af 1931 traadte i Kraft, at indregne de 384 Kr., som Stigningen i Posten „Andre Udgifter“ repræsenterer paa Husholdningsbudgettet.

Foretager vi denne Opstilling, viser det sig, at Tjenestemændene siden 1931 har faaet deres Lønninger forringet med følgende Beløb:

1. Stigningen i Posten „Andre Udgifter“ 384 Kr.
2. Indefrosset i den stille Zone i Reguleringstillæget jfr. Loven af 1931 120 „
(her er regnet med Lønningen i Reguleringstillæggets Skala indtil 2999 Kroner.)
3. Nedsættelse af Reguleringstillæget ifølge de foran nævnte Ændringer i Tjenestemandslovens § 91 480 „
(Tjenestemænd med Lønning mellem 1800—2999 Kroner.)

Den Aftapning af Tjenestemændenes Lønninger, som allerede havde fundet Sted før 1940, maatte paa Forhaand gøre dem modstandsløse overfor den Vareknaphed og Dyrtid, der har fundet Sted i de sidste Par Aar, og den yderligere Nedskæring som ved de nævnte Ændringer i Loven af 1931 foretages i deres Løn ved Bortfald af de 5 Reguleringstillægsportioner maatte derfor virke som en Katastrofe i Tusinde af disse Hjem.

Tjenestemændene vilde have kunnet forstaa disse Foranstaltninger, som rammer dem saa haardt, hvis de havde været begrundet i en almindelig Nødstilstand i Befolkningen eller i Statskassens manglende Evne til at yde forsvarelige Lønninger, men en saadan Begrundelse foreligger ikke.

Vore Organisationer maa under Hensyn til det her anførte med al den Alvor og Vægt, vi formaar at lægge i vor Henvendelse, anmode Regeringen om at ændre Lov Nr. 85 af 13. Marts 1942, saaledes at Tjenestemændene fra 1. April 1943 kan oppebære det Reguleringstillæg, som er i Overensstemmelse med den oprindelige Lovs Bestemmelser.“

Efter at foranstaaende er fremsendt, er Udgiftstallet for 1943 fastsat til 4295 Kr., hvilket er 4 Kr. under Grænsen for Stigningen med yderligere en Reguleringstillægsportion, og selv om vi efter Tjenestemandslovens Bestemmelser ikke tilkommer Dækning for denne Stigning, er det i hvert Fald en Kendsgerning, at til de foran omtalte udækkede Prisstigninger nu kommer yderligere 100 Kr. Det er herved dokumenteret, at vi nu er oppe paa knapt 1100 Kroners Forringelse af vore Lønninger, endda uden at der er taget Hensyn til de 350 Kr., Skatterne er steget med.

Hertil kommer den meget betydelig Kvalitetsforringelse, som efterhaanden er indtraadt paa snart sagt alle Omraader. Raastofmanglen fører med sig, at Industrien for overhovedet at kunne fremskaffe Varer maa benytte de Materialer, som er til at faa fat i, selv om de er af ringere Beskaffenhed end normalt. Mange Levnedsmidler er blevet dyrere uanset deres ringere Næringsværdi i Forhold til tidligere. Celluldstoffer eller -Underbeklædning er dyrere end de gamle Kvaliteter og holder ikke nær saa længe. Skoforsaalinger er blevet dyrere, men da det rigtige, slidstærke Saaleleder ikke kan fremskaffes, slides de dyrere Saaler hurtigere. Gassens Brændværdi er stærkt nedsat, men Kubikmeterprisen er forhøjet o. s. v.

De paa omtrent alle Varer stedfundne Forringelser af Kvaliteten er der ikke taget Hensyn til ved Fastsættelsen af Udgiftstallet, men de virker naturligvis stærkt tyngende paa Budgettet.

Der er saaledes udmærket Begrundelse for Kravet om Udbetaling af alle Reguleringstillægsportionerne fra og med 1. April. Der kan dog næppe ventes Forhandling om Sagen, forinden Afgørelse er truffet i Spørgsmaalet om Dyrtidstillæg for Privaterhvervenes Arbejdere, hvor De samvirkende Fagforbund har forlangt en Forbedring paa 10 Kr. 20 Øre pr. Uge for voksne mandlige Arbejdere.

MØRKLÆGNINGEN

Det er snart 3 Aar siden, vi kom ud for det pludselige Omslag i det tilvante, som Mørklægningen er. Det var en haard Overgang for enhver, og selv om vi Mennesker ellers har en udpræget Tilpasningsevne, saa føles Mørklægningen dog stadigt som en meget betydelig Ulempe selv af dem, der kan indrette sig paa at være indendørs de fleste Aftener. Hvor meget mere generende maa den da ikke virke for de Mennesker, som i Kraft af deres Gerning skal færdes ude, og ganske særligt for de af dem for hvem Lys under en eller anden Form — klart, brandgult, grønt, rødt eller blaa-violet Lys — er et direkte Led i det Arbejde, der udføres i Mørketimerne.

For os Lokomotivmænd er de smaa grønne, gule og røde Lys derude i Mørket foran os en Del af vort Liv. For almindelige Mennesker kunde de saamænd allerede i Fredstid være smaa og ubetydelige nok. Mange rejsende, som — f. Eks. i Benzinmotortogene — har haft Lejlighed til under Kørslen en sen Aftenstund at kige fremad i Kørselsretningen, har ikke kunnet forstaa, at Lokomotivmanden paa lang Afstand var i Stand til at finde de smaa lysende Prikker. Her i Bladet har vi derfor ved flere Lejligheder taget til Orde for, at der drages Omsorg for, at de bedst mulige Belysningsforhold til enhver Tid er til Stede, det være sig i Signalerne eller paa Stationspladserne. Vi gav f. Eks. i sin Tid Udtryk for det uforstaaelige i, at Blinklyssignalerne ved ubetjente offentlige Overkørsler kunde tillades at være i Virksomhed, medens de tilsvarende Blinklys i vore fremskudte Signaler skulde være slukket.

Der er ogsaa sket Forbedringer, det skal indrømmes, men der bør ikke standses; man maa fortsat søge at komme endnu et Stykke Vej. Enhver, der har prøvet en mørk Aften eller Nat at køre ud ad en Landevej med en Bil, hvis Lanterner taaler en hvilken som helst kritisk Undersøgelse i Henseende til Afskærmningens forskriftsmæssige Gennemførelse, vil mene, at naar Bilens kraftige Lys paa Landevejen ikke er generende for Mørklægningen, saa skulde det ikke synes paakrævet, at Lyset fra Lokomotivernes Frontlanterner er saa neddæmpet, som Tilfældet er. Ogsaa i Signalerne maatte der kunne gives mere Lys. Dels har vi jo nu elektrisk Lys paa langt de fleste Statio-

ner, saaledes at Lyset i Signalerne kunde neddæmpes ved Forvarsel, dels maatte det vel ligge inden for Mulighedernes Grænse at indrette Afskærmningen saaledes, at den hindrer, at Lyset ses fra oven, men giver frit Udsyn nedefra.

Naar vi har rørt ved dette Spørgsmaal, er det som Regel ogsaa blevet omtalt i en Del af Dagspressen; men den senere Tids Jernbaneulykker har bevirket, at man nu ogsaa uden for Jernbanemændenes Kreds er blevet opmærksom paa Forholdet. Foranlediget ved Ulykken i Holbæk den 20. Januar d. A. har Aalborg Stiftstidende bragt en Artikel, af hvilken vi tillader os at gengive følgende:

„Foruden adskillige andre Forhold er der Mørklægningen, som besværliggør hele Arbejdet meget. Medens der paa andre Felter ikke synes at være nogen Mulighed for at afbøde Aarsagerne til Uheldene, idet de er en direkte Følge af de ekstraordinære Forhold, skulde det være gørligt at lempe Bestemmelserne for Mørklægningen. Den finder jo Sted af Hensyn til, at Lysene kan virke vejledende for angribende Flyvere; men der holdes saa godt Øje med Flyvere, der nærmer sig, at det skulde kunne lade sig gøre at faa dæmpet Belysningen ned, førend Flyverne kan drage Nytte af den. I England, som ogsaa trues af Luftangreb, har man lempet paa Mørklægningsbestemmelserne, netop fordi den vidtdrevne Mørklægning afstedkom mange Færdselsuheld.“

Vi skal ikke gøre os klog paa, hvorledes Mørklægningen er ordnet i England, men de af vore Medlemmer, som under deres Kørsel kommer Syd for vor Landsgrænse, fortæller, at heller ikke i de tyske Signaler er Lyset saa meget afskærmet nedad som her hos os; nogle Signaler, f. Eks. Udkørselssignaler, er slet ikke afskærmet. Det kunde derfor nok se ud til, at vi enten er gaet for vidt her i Landet eller maa-ske ikke har gennemført Afskærmningerne paa den mest hensigtsmæssige Maade. Ingen ved, hvor længe vi endnu skal leve under Mørklægning; men saa længe de herom gældende Bestemmelser er gyldige, bør der fra vedkommende Myndigheders Side sættes ind paa yderligere Forbedringer.



Om at komme rettidigt til Tjeneste.

Beklageligvis kan det ikke nægtes, at vi efterhaanden næsten er blevet vænnet til Forsinkelser i Toggangen. Mange forskellige Forhold er Aarsag hertil, men at dømme efter Stemningen og tilfældige Samtaler i Togene maa det siges, at de rejsende i Almindelighed tager yderst forstaaende paa det. Man er fuldt klar over, at Statsbanerne er spændt ekstra haardt for, og at saavel den øverste Ledelse som Personalet ude i Driften anstrenger sig efter yderste Evne for at afvikle hele Trafikken paa bedst mulig Maade.

Dette er som sagt gaaet op for de fleste af dem, der benytter D. S. B.s personførende Tog; men det ser ud til, at der i Roskilde er nogle, som tror, at Forsinkelserne beror paa Skødesløshed eller manglende Tilrettelæggelsesevne. Roskilde Avis har nemlig bragt en Artikel, hvori man skarpt kritiserer, at alle Morgentogene til København er forsinkede, saa de Mennesker, som har deres Beskæftigelse i Hovedstaden, men bor i Roskilde, til Stadighed kommer for sent paa Arbejde. Man henviser til, at det er Arbejdere, der risikerer at blive fyret, hvis de ikke møder rettidigt. I denne Forbindelse siger Bladet: „Tænk, om Lokomotivførerne og Togførerne til de forskellige Tog hver eneste Morgen mødte paa Arbejdspladsen snart med den ene og snart med den anden nok saa gyldige Grund til at komme for sent. Det tør med Sikkerhed antydes, at Generaldirektør Knutzen og hans Personalechef snart skulde finde Folk, der mødte paa Pletten.“

Da Bladet saaledes drager vore Medlemmer ind i sin Argumentation, vil vi gerne gøre opmærksom paa, hvorledes disse indretter sig. Nu er der vel ingen af det kørende Personale, der har Tjenestested i København og Bopæl i Roskilde — det vilde simpelt hen ikke blive tilladt — for os er Reglen den, at vi skal bo i den By, hvor vi har vort Arbejde, og i Forflyttelsestilfælde, hvor Familien bliver boende paa det tidligere Stationeringssted, *skal* den forflyttede have et Logi i den tilflyttede By. Det er dog under Boligmisæren i Aarene efter forrige Verdenskrig sket, at en Lokomotivmand i nogen Tid fik Tilladelse til at bo i Nærheden af Glostrup. Det var for ham den naturligste Ting, at hvis der i en Periode var Udsigt til Forsinkelse i det Tog, han planmæssigt vilde

benytte, saa maatte han tage et tidligere Tog for at kunne være paa Arbejde til Tiden.

Paa lignende Maade maa i øvrigt alle Jernbanemænd, som bor i længere Afstand fra deres Arbejdssted, indrette sig. I Tilfælde f. Eks. af indtrædende Snevejr med deraf følgende Hindringer er det for en i Brønshøj boende Jernbanemand med Tjeneste paa Godsbanegaarden ingen Undskyldning, at han tog hjemmefra med den sædvanlige Sporvogn, som imidlertid blev forsinket undervejs. Han maa simpelthen tage en tidligere Sporvogn. Det er der ingen, som finder noget besynderligt i. Roskilde Avis har derfor ikke været heldig, naar den tror at kunne bygge sin Kritik op paa den Kendsgerning, at Jernbanepersonalet skal møde rettidigt. De indretter dem nemlig efter de foreliggende Forhold.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Bomlysene.

Naar Lokopersonalet kører i Mørke, maa der holdes skarpt Udkig for at faa Øje paa de stærkt neddæmpede Lys i Indkørselssignalerne. Der er dog andre Lys, som til Gengæld er tydelige nok; nemlig de røde Lys, som fra Bommene sender deres røde Skin paa langs ad Sporene.

Det har altid været Kotyme, at rødt betød „Stop“; men skulde der holdes, hver Gang vi fra Maskinen ser rødt Lys, blev det vist en sølle Køren, vi præsterede. 6 Gange har jeg paa Strækningerne Struer—Herning, Struer—Esbjerg, Struer—Thisted rapporteret saadanne falske Stopsignaler og andre Lokof. ligesaa. Det bliver ogsaa af og til rettet, men saa dukker der blot nogle op andre Steder.

Sagen er, at de Skærme, som dækker disse Lygter, er skraat afskaarne. Naar Bommene saa om Aftenen sænkes ned, morer det Ungdommen at dreje Skærmene, dermed forkortes jo saa Ventetiden. Nogle Steder er Skærmene boltet fast, andre Steder kun fastholdt med Staaltraad. Hvorfor kan disse Skærme ikke gøres cylindriske? Det er jo gennem den skraa Afskæring, at Lyset kastes langs Sporene. Jeg saa engang Bøjlen til en af disse Bomlygter blive paamonteret. Bommen gik i en Vinkel paa 45° med Sporene. Bøjlen blev skruet fast, saa den nøje fulgte Bommens Længderetning. Jeg tillod mig en Bemærkning om, at Bomlyset vilde kunne ses fra Lokomotiverne, men Svaret var blot, at Lyset kunde ses fra Vejen og dermed Basta!

Jo mere Bommene gaar paa tværs af Banen, jo mere skal Armen selvsagt forkrybdes, og der maa tages Hensyn til Kurve og til at Lokomotivpersonalet staar noget højere end de kørende paa Vejen. For cirka 4 Maaneder siden svarede fra Distriktet, at

det var under Overvejelse at ændre Skærmens Form. Men dette skulde jo gerne ske snart, thi der er ingen rimelig Mening i, at Personalet foruden Mørklægningsbestemmelserne skal generes af disse for andre gældende Lys.

Selv om det ikke burde ske, saa kan man ikke helt forkaste den Tanke, at det kan virke sløvende paa Respekten for rødt, naar Lokomotivføreren Gang paa Gang møder et rødt Lys, som viser sig at være ham uvedkommende og saa til sidst tænker som saa, „naa, det er nok en Bom, der er nede“. En Gang er det maaske Alvor, og hvad saa, hvis der ikke reageres. Vi ved i hvert Fald, hvem der saa sendes Bud efter, derfor bør der snarest ske en Reform her.

Hans Jensen,
Lokf., Struer.

Vi maa paa det bestemteste advare Indsenderen og enhver anden Lokomotivfører mod nogen som helst Ligegyldighed over for rødt Lys, som vises mod et Tog. Selv om Lokomotivføreren nok saa meget mener at føle sig forvissat om, at et mod ham lysende rødt Lys stammer fra en Bom, maa dette ikke virke sløvende paa Respekten for det røde Lys. Rødt Lys betyder „Stop“, og det bør Lokomotivførerne respektere. I Ledbevogtningspersonalets Instruks er der med Hensyn til Bomlysene foreskrevet følgende: „Der skal træffes saadanne Foranstaltninger, at det røde Lys i Lygterne, naar Bommene (Leddene) er lukkede, ikke kan ses fra kommende Tog“. Det maa derfor være berettiget at gaa ud fra, at dette efterkommes, hvoraf følger, at rødt Lys vist fra en Overkørsel, betyder Fare.

Vi skal ikke tage Stilling til, hvorvidt Skærmene om Bomlygterne skal ændres; men vi maa paa det alvorligste indprente Lokomotivførerne, at Sikkerheden gaar frem for alt andet. Dersom Bomlygterne er forkert anbragt, og dette resulterer i, at Togene standser foran Overkørslen, kan man roligt regne med, at Fejlen nok skal blive rettet.

Fra Generaldirektoratets øverste Signalmyndigheds Side gør man opmærksom paa, at Bomlygterne undertiden kan kaste et rødt Skær ned paa Vejbanen, og dette skulde ikke gerne bevirke, at Togene standsede, men man er indforstaaet med, at Lygterne, naar det overhovedet er gørligt, skal være anbragt og afskærmet saaledes, at Lyset fra dem ikke skinner langs ad Banen til Gene for Lokomotivpersonalet paa kommende Tog.

Red.

Tanker i en Mørketid.

Der er sagt og skrevet meget om Jernbanemandens Arbejde i Almindelighed og dette Arbejdes Risiko i Særdeleshed. Faremomentet ved vort Arbejde kan ikke fjernes, men det kan nedsættes betydeligt, naar de rette Forsigtighedsforanstaltninger iagttages. Af Hensyn til mange Menneskeliv og kostbart Materiel, maa Lokomotivmanden stundom tilsidesætte sin personlige Sikkerhed. Til Genæld maa man kunne kræve, at Administrationen

gør, hvad der overhovedet kan gøres, for at nedsætte Faremomentet ved vort Arbejde.

Det første er, at det Personale, som anvendes til Sikkerhedstjenesten, bør være tilstrækkeligt udhvilet. Paa dette Punkt har det i den senere Tid skortet betydeligt ved Lokomotivtjenesten. Særligt Reservepersonalet maa tage mange meningsløst lange Tjenester. Man vil maaske hævde, at Personalet selv er medbestemmende, om de vil tage saa lange Tjenester, men for det meste er man ude i det, førend man kan protestere. Returløbet for Særtog afleveres almindeligvis først til Lokomotivføreren, naar Maskinen er for Toget, og hvem vil saa forlange Maskinen koblet fra og køre i Hus igen for at faa tilstrækkeligt Hvil. De ofte urimeligt lange Rangertider efter Ankomst til Endestationen gør ikke Sagen bedre.

Paa et andet Punkt kan man ogsaa forlange større Hensyntagen til Personalets Ve og Vel. Jeg tænker her paa Remiserne. Hvor mange Lokomotivmænd er ikke i Aarenes Løb blevet klemt mellem Maskinen og Remiseporten. Slaggegaardene og Kulbriksene er ogsaa farlige paa mange Depoter. Nogle Steder kan Forholdene maaske ikke ændres, men mange Steder vil det kun være forbundet med relativt ringe Udgifter at ændre Forholdene, saa de blev forsvarlige.

Det er altid trist, naar der sker en Ulykke, men det er dobbelt trist, hvis det bagefter kan siges: „Det kunde have været undgaaet, dersom alt havde været, som det burde være.“

De her omtalte Forhold er ikke urimeligt vanskelige at rette, og alle Kræfter bør sættes ind paa Opgaven. Tiden kræver Tempo og stor Arbejdsydelse, men herhjemme i Danmark kræver den ikke hensynsløst Spil med Menneskeliv.

Da denne Artikel skrives, har den mørke Tid kulmineret. Solen har faaet det tabte Arbejdsmod tilbage. Nedgangen er et overstaaet Afsnit. Selvom det stadig er mørkt, føler vi dog, at det gaar fremad mod Vaar og lyse Tider. Gid der ogsaa, i overført Betydning, maatte komme lysere Tider for Lokomotivmændene.

William H. Andersen,
Aalborg.

DAMP- OG DIESELKØRETØJER I DEN SVÆRE FJERNTRAFIK

Af Dr.-Ing. L. Schneider, München.

Den højeste Hastighed, der til Dato er præsteret af Damplokomotiv, Diesellokomotiv eller Dieselvogn, ligger for dem alle omkring 200 km/T. De tyske Rigsbaners 2 C 2-strømlinieformede Damplokomotiv 05 002 opnaaede den 11. Maj 1936 paa Strækningen Hamborg—Berlin med et Tog paa 200 t en Hastighed paa 200 km/T, og staar derfor, hvad Hastighed angaar, i Spidsen for de tyske Damplokomotiver. Rigsbanernes 2 C 2-Lokomotiv, Serie 61, opnaaede med et for dette særligt bygget, let 4-Vogns Tog, Wegmann-Henschel-Toget, en Hastighed paa 187 km/T. Normalt er Maksimalhastig-

heden paa de tyske Hovedbaner 150 km/T, naar Afstanden mellem fremskudt Signal og Hovedsignal er 1000 m, og der anvendes Bremsere, som kun benytter Adhæsionen mellem Hjulene og Skinnerne. Undtagelsesvis kan der køres med Hastigheder paa 170—180 km/T, til hvilke Hastigheder Lokomotiverne af Serie 05 og 61 er bygget.

London-Nord-Øst-Banens 2 C 1-Lokomotiv „Mallard“ med 2032 mm Drivhjul satte den 3. Juli 1938 den engelske Hastighedsrekord paa 200 km/T, efter at London—Midland-Banen den 26. Juni 1937 med et 2 C 1-Lokomotiv med 2057 mm Drivhjul havde sat en Hastighedsrekord paa 183 km/T ved Fremførelsen af „Coronation“-Toget (6 Vogne paa 234 t), og London-Nord-Øst-Banens Tog „Silver Jubilee“ var kommet op paa en Hastighed af 181 km/T. I planmæssig Drift er Maksimalhastigheden 145 km/T paa de engelske Hovedbaner. Den største Hastighed et 2 C 2-Lokomotiv har opnaaet med det hurtigste amerikanske Tog „Hiawatha“ er 192 km/T. Toget løber paa Chicago—Milwaukee—St. Paul & Pacific-Banen mellem Chicago og St. Paul (685 km), hvor det efter Køreplanen kører 160 km/T paa den 125 km lange Strækning mellem Sparta og Portage. Omtrent samme køreplanmæssige Hastighed (161 km/T) køres der med paa Pennsylvania-Banen med 3 B—B 3-Lokomotiver. Paa Canadian-Pacific-Banen fremfører 2 B 2-Lokomotiver lette Tog paa Strækningen Toronto—Detroit med Hastigheder paa indtil 184 km/T.

Alle disse Tal viser, at Kørehastigheden for Damplokomotiver slet ikke udnyttes, og at det ikke har nogen Berettigelse at søge efter hurtigere Skinne-Trafikmidler. Det maa i denne Forbindelse erindres, at Patrick Stirling i 1873 byggede 2 A 1-Lokomotiver med 2464 mm Drivhjul, hvis højeste Kørehastighed man slet ikke var i Stand til at udnytte, og at et 2 B-Lokomotiv den 27. August 1891 paa Philadelphia- og Reading-Banen med et Tog paa 153 t naaede op paa 144 km/T. Endvidere at et 2 B 2-Lokomotiv tilhørende de daværende bayriske Statsbaner i Juli 1897 mellem München og Augsburg med et Tog paa 150 t kørte med en Spidshastighed paa 154 km/T, mens man paa samme Tid kunde overholde Køreplanen med en Hastighed af 90 km/T.

Diesellokomotiverne og Dieselmotorvognene præsterer samme Kørehastigheder som Damplokomotiverne. Et „Zephyr“-Motortog paa Chicago—Burlington & Quincy-Banen, et nyt Tog af „Silver King“-Klassen, opnaaede mellem Chicago og Denver en Hastighed paa 181 km/T. Til det ovennævnte „Hiawatha“-Tog bruges i samme Køreplan ogsaa Diesellokomotiver. Resultaterne fra afholdte Hastighedsprøver med nogle nye Diesellokomotiver foreligger endnu ikke, da Diesellokomotiverne først blev afleveret fra Fabrikken i September 1941. Rigsbanernes bekendte 2-Vogns dieselelektriske Motortog paa 820 HK kører med planmæssig Spidshastighed paa 160 km/T. Med et 1200 HK dieselelektrisk Motortog blev Hastighedsgrænsen paa 200 km/T overskredet under Prøvekørslerne. Til Sammenligning skal anføres, at de Hastigheder, som elektriske Tog med Luftledning har opnaaet, ligger paa Linie

med Damp- og Diesellokomotivernes. Det hurtigste tyske elektriske Lokomotiv, E 19, med Akselanordningen 1 Do 1, er bygget til en Maksimalhastighed paa 180 km/T. De italienske Statsbaners Elektromotortog E 212 opnaaede den 20. Juli 1939 mellem Florents og Milano en Hastighed af 203 km/T, hvilket regnes for Rekorden for elektriske Tog.

Godstog kører nu 90 km/T og derover, særligt Ilgodstog med letfordærlige Varer. Før Krigen løb et Ilgodstog med Sydfrugter og Grønsager hver Nat fra Syd- til Nordtyskland, en Strækning paa 720 km, med en Maksimalhastighed paa 90 km/T. En ny yderligere Stigning i Godstogenes Kørehastighed er mulig og vil virke gunstigt paa Persontrafikken ved, at Overhalinger bliver sjældnere.

I Bestræbelserne for at forhøje Rejsehastigheden, d. v. s. Middelhastigheden fra Afgang til Ankomst, er der i Juli 1939 i Tyskland sat Rekord med en hurtigkørende Dieselmotorvogn, som tilbagelagde 176,5 km mellem Hamm og Hannover med en Rejsehastighed af 134,1 km/T. I samme Maaned 1939 kørte hurtigkørende Motorvogne 10 838 km/Dag med Rejsehastigheder paa over 100 km/T. Det hurtigste Dampstog kørte over Strækningen Hamborg—Berlin, 268,8 km, med Rejsehastigheden 117,1 km/T. Dampstog med Rejsehastigheder paa over 100 km/T tilbagelagde daglig 2335 km i Juli 1939. Blandt de af elektriske Lokomotiver fremførte Tog var paa den Tid et Tog fra Breslau til Königszeld (48,4 km) det hurtigste med 107,6 km/T Rejsehastighed.

Nordamerika paaberaaber sig at have befordret det hurtigste køreplanmæssige Tog i Verden i 1940. Det var med et Burlington-„Zephyr“-dieselelektrisk Tog, som kørte Strækningen East Dubuque—Prairie du Chien (87,5 km) med en Rejsehastighed paa 135 km/T. Et 3-Vogns Dieselmotortog paa 210 t, tilhørende Union-Pacific-Banen, præsterede paa Prøveture i 1935 en Rejsehastighed af 135 km/T paa en 820 km lang Strækning Cheyenne—Ohio. Chicago-Burlington & Quincy-Banens „Denver-Zephyr“ dieselelektrisk Tog (Tomvægt med Forraad 580 t) har to Motorvogne med tre Dieselmotorer ialt, der tilsammen udvikler 3000 HK. Den forreste Motorvogn er paa 1800 HK og maa nærmest betragtes som et Lokomotiv. Toget tilbagelægger med ti Standsninger undervejs den 1658 km lange Strækning mellem Chicago og Denver med Rejsehastigheden 97,4 km/T og omvendt med ni Standsninger endog med 99,5 km/T Rejsehastighed. Det ovenfor omtalte „Hiawatha“-Tog, som med et 2 C 2-Damplokomotiv tilbagelægger 125 km mellem Sparta og Portage med 131 km/T Rejsehastighed, staar kun lidt tilbage for de hurtigste Dieseltog. Strækningen paa 1063 km mellem Richmond og Jacksonville paa Atlantic-Coast-Line befares fra Miami & Havana-Special af et Dampstog, som inklusive fire Standsninger undervejs har en Rejsehastighed paa 90 km/T. Dampstog kørte paa Chicago—Milwaukee—St. Paul & Pacific-Banen i Sommeren 1941 daglig 1730 km med Rejsehastigheder paa over 110 km/T; paa Pennsylvania-Banen daglig 19 600 km med over 100 km/T, og paa New York Central-Banen 25 800 km daglig med over 96 km/T Rejsehastighed.

Forøgelserne i Rejsehastigheden fremgaar af følgende: Paa de amerikanske Jernbaner løb i 1930 daglig 30 Tog med over 96 km/T Rejsehastighed (a mile a minute); seks Aar senere var der daglig over 400 Tog, der med samme Hastighed tilbagelagde over 30 500 km. Endvidere: I 1875 varede en Rejse fra det Atlantiske til det Stille Ocean 7 Dage; i 1935 tilbagelægger Union-Pacific's Dieselmotortog den 5334 km lange Strækning fra Los Angeles til New York paa 56 Tim. 56 Min., d. v. s. med en Rejsehastighed paa 93,6 km/T. For 60 Aar siden var Rejsehastigheden 31,7 km/T.

Spidshastighed paa 200 km/T og tilsvarende Rejsehastighed kan i Dag opnaas med Damplokomotiver, Diesellokomotiver og Dieselmotorvogne lige saa vel som med elektriske Køretøjer. Men saadanne Kørehastigheder kræver særligt egnede Bane-strækninger, d. v. s. Banestrækninger, paa hvilke der ikke findes skarpe Kurver og Niveauoverkørsler eller forstyrrende Langsom-Trafik, og der maa tillige være godt egnede Gennemkørselsspor paa Stationerne. Hvorvidt der indenfor Afstandene i Europa er noget Grundlag for at anvende store Summer paa at bringe Rejsehastighederne op paa de her omtalte, maa nu — i Flyvemaskinens Tidsalder — prøves nøje. En meget stor Procent af de Rejsende rejser for Fornøjelse og vil hellere rejse noget langsommere og billigere, og af de andre Rejsende er det kun et Faatal, som ubetinget maa rejse hurtigere. For dette Faatal kan Flyveforbindelserne i Europa benyttes, ligesom man nu i andre Verdensdele bruger Flyvemaskinen for hurtige Rejser over lange Afstande.

En fremskyndet Person- og Godstrafik opnaas ikke blot ved større Kørehastighed, men ogsaa ved Kørsel uden Mellemstandsning. I 1865 standsede Eksprestoget mellem München og Berlin (over Regensburg—Hof—Leipzig), en Vej længde paa 652 km, 35 Gange. Kort før Krigen 1914 standsede et Tog München—Berlin (over Ingolstadt—Nürnberg—Halle, 674 km) kun to Gange. Den længste Strækning mellem planmæssig Standsning var mellem Nürnberg og Halle (314 km). I 1936 var den længste Strækning uden Standsning Berlin—Breslau (329,5 km). Andre Lande med andre Forhold gaar langt over disse Tal. Et af Chicago—Burlington & Quincy-Banens Dieselmotortog satte paa en Prøvetur Verdensrekord for Kørsel uden Standsning, idet det kørte fra Denver til Chicago (1658 km) paa 13 Tim. 5 Min., altsaa med en Rejsehastighed af 125 km/T. Paa Union-Pacific-Banen kører et Eksprestog, bestaaende af et Diesellokomotiv og 17 Vogne, fra Salt Lake City til Caliente (520 km) uden Mellemstandsning. I England løb i Krigsaaret 1941 (Sommer) daglig 68 Tog over Afstande paa 170 km og derover uden Mellemstandsning, deriblandt den længste non-stop-Fart i Verden med et Damplokomotiv, som fremførte et Sovevognstog paa 600 t til Skotland og kørte mellem Motherwell og Crewe 370 km uden Standsning. Før Krigen var det den „Flyvende Skotte“, der havde Rekorden for Damplokomotiver, idet den uden Mellemstandsning kørte 630 km fra King Cross til Edinburgh. Et Fisketog

fra Aberdeen til Broad Street kørte hver Nat Syd for Carlisle 226 og 260 km mellem Standsningerne.

I Nordamerika føres mange Tog over lange Distancer uden Maskinskiftning. Et Tog er ført over den lange Strækning fra det Atlantiske til det Stille Ocean af et 2 C 2-Damplokomotiv uden Maskinskiftning, mens der skiftedes Personale 24 Gange. Atchinson, Topeka & Santa Fe-Banens Strækning mellem Chicago og Los Angeles (3570 km) bliver planmæssig med 90 km/T Rejsehastighed og 189 km/T Spidshastighed befaret af et Eksprestog, forspændt et 3600 HK Diesellokomotiv, uden Maskinskiftning. Naar dette Tog fremføres af et Damplokomotiv, saa er det uden Maskinskiftning et 2 C 2-Lokomotiv fra Chicago til La Junta (Col.), 1590 km, og et 2 D 2-Lokomotiv over den bjergrige Strækning fra La Junta til Los Angeles. Paa nævnte Bane kører Eksprestogslokomotiverne daglig ca. 2000 km, og Gennemsnitsydelse paa 1600 km pr. Dag er hyppige, uden at Lokomotiverne maa sættes nævneværdigt ud for Reparationer. Godstogslokomotiverne løber planmæssigt i et 10-Dages Maskinløb 1200 km pr. Dag.

Den daglige Ydelse af de tyske Rigsbaners 2-Vogns Dieselmotortog gennem en Maaned er fra 500 til 1190 km. Det ovenfor omtalte Wegmann-Henschel-Tog kører over Strækningen Berlin—Dresden (176 km) fire Gange daglig, ialt 700 km med 113 km/T Rejsehastighed. Vicepræsidenten for Timken-Rulleleje-Selskabet, T. J. Buchwalter, har knyttet den Bemærkning til den vældige Stigning i Damplokomotivets Ydeevne de sidste femten Aar, „at et nødvendigt Krav om at erstatte hurtigkørende Damplokomotiver med andre Kraftkilder endnu ligger langt ude i det Fjerne“.

En stor Udnyttelsesfaktor for Damplokomotivet er, at man i de senere Aar har gjort store Fremskridt med at afkorte Tiden til Kul-, Vand- og Sandtagning samt Fyrrensning; mange Steder kan dette udføres paa een Gang. De tyske Rigsbaner har paa dette Omraade flere mønstergyldige Anlæg. To Anlæg til Lokomotivklargøring paa Mellemstationer Chicago—Denver har medført, at „Rejsetiden“ for svære Godstog er forkortet en hel Time. Da Tenderne rummede fra 15 til 26 m³ Vand, var det tilstrækkeligt, at Vandkranerne gav 3,3 m³ Vand pr. Min., men for Tenderne med 53 m³ Vandrumfang, maatte Vandkranerne forandres til at give 10 m³ og mere pr. Min., hvilket gav en Tidsbesparelse paa 10 Min. ved hver Vandtagning. En amerikansk Jernbane har ved kun at bruge „afhærdet“ Fødevand bragt Lokomotivskaderne ned fra 1 pr. 8000 til 1 pr. 16 000 000 kørte km. De ovennævnte amerikanske 2 C 2-Lokomotiver, hvoraf det ene fremførte et Tog fra Atlanterhavet til det Stille Ocean, fremfører i regelmæssig Drift svære Eksprestog over en Strækning paa ca. 1600 km. Den bekendte Lokomotivtekniker Metzeltin siger i den Forbindelse, at der bestaar ingen tekniske Vanskeligheder for at lade et og samme Lokomotiv gennemføre et Tog fra Königsberg til Basel (1478 km).

Trækkekraften, der kan anvendes, er i Europa begrænset af Skruekoblingen (den forstærkede),

hvis Belastningsgrænse er 6700 t, men som af Sikkerhedsgrunde normalt kun udnyttes med en Brøkdelen af denne Værdi. En anden Grænse sætter To-genes Længde. Det sværeste tyske Eksprestog vejer omkring 650 t og er for de Rejsende ubehageligt langt. I Nordamerika befordres Eksprestog paa over 900 t og Godstog paa over 11 000 t. Den højeste varige Ydelse af tyske Damplokomotiver med en haandbetjent Risteflade paa maksimalt 5 m² er ca. 2500 HK, og den højeste Ydelse af kort Varighed er ca. 3500 HK. Intet er til Hinder for at gaa over til mekanisk Fyring ligesom Amerikanerne. Til Eksempel udvikler Chesapeake & Ohio-Banens 1 E 2-Lokomotiv med 11,24 m² Risteflade vedvarende indtil 5000 HK og kører i planmæssig Drift med Tog paa 159 Vogne med en Vægt af 11 460 t. Den største Ydelse af disse Lokomotiver er omtrent 5700 HK ved 52,3 km Hastighed = 1136 HK paa hver koblet Aksel. Southern Pacific-Banen i Amerika befordrer med et 2 D 2-Lokomotiv et Eksprestog paa 924 t op ad en Stigning paa 1 : 100 med en Hastighed af 88 km/T, hvortil det præsterer en Cylinder-ydelse paa 5400 HK og en Ydelse i Trækkekrogen paa 4750 HK.

Til „Twentieth Limitieth“, et mellem Chicago og Toledo løbende Tog, bruger New York-Central-Banen 2 C 2-Lokomotiver, som ved en Hastighed paa 128 km/T indicerer 4750 HK. De nøjagtige Tal over Pennsylvania-Banens nye 3 BB 3-Lokomotivers Kraftydelse er endnu ikke fremkommet. For at svare til Forventningerne skal de præstere en Trække-krogsydelse paa 5000 HK, og Kedlen med 481 m² ildberørt Hedeflade skulde efter Erfaringerne være i Stand til at muliggøre en Cylinderydelse paa 7000 HK. Ristearialet er 12,6 m².

Efter *Die Lokomotive* ved F. Spøer.



60 Aars Fødselsdag.

Gb.s Lokomotivførerafdelings mangeaarige Formand, Lokomotivfører M. Henriksen, Danhaven 23, Valby, run-der den 25. Februar de tre Snese.

Henriksen har gennem Aarene varetaget sine Kolle-gers Interesser paa værdig Maade. Hans varmhjertede og retlinede Væsen er værdsat blandt Kollegerne, og han vil sikkert paa Fødselsdagen faa Beviser herfor.

Afdelingsbestyrelsen ønsker hjertelig til Lykke med Dagen.

P. B. V.
P. Sessing.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 18. Marts frabedes.

Lokomotivfører S. J. P. Herbst,
Aarhus.

Taksigelse.

Fredericia Lokomotivfører Afdeling bedes modtage vor hjerteligste Tak for venlig Opmærksomhed ved vort Guldbryllup.

Sine og S. Juul Christensen.

Danske Jernbaners Afholdsselskab.

Ved Bortlodningen blev Resultatet af Lodtrækningen: Radioapparat: 4731, Støvsuger: 4665, Kaffestel: 4654, Konsolur: 3662, 8 Dages Kort: 1629, Strygejern: 453, en Uges Ferieophold (efter nærmere Aftale): 4234 — 4027 — 4039 — 2183.

Gevinsterne faas udleveret ved Henvendelse inden 1. April d. A. til Overportør I. A. Jørgensen, Boldesager-gade 32, Esbjerg.

Tak til alle, der har støttet Feriehjemmet ved Køb af Lodsedler.



Erstatningskrav paa 15 000 Kr. overfor Nakskov—Rødbybanen.

Paa Grund af overvældende stor Tilstrømning af rej-sende til et Aftentog til Nakskov maatte en Del Passa-gerer Langfredag i Fjor befordres i Togets Pakvogn. Ved Ankomsten til Nakskov fandtes en af disse rejsende liggende kvæstet under Togets bageste Vogn, han døde endnu samme Aften.

Vedkommendes Enke har nu indstævnet Rødbybanen til Betaling af en Erstatning paa 15 700 Kr. Hun anfører, at Toget først standsede et Stykke foran Perronen og derefter rykkede frem til denne. Det formenes, at den dræbte enten er staaet af ved Togets første Standsning og derefter har villet staa paa igen, da han bemærkede, at de ikke var helt fremme, men ikke er naaet at komme helt op i Pakvognen, inden der sattes i Gang paany, og saa er snublet ved Igangsætningsrykket, eller at han har været ved at ville staa af, da der blev rykket frem, og ved Rykket er faldet af.

Rødbybanen afviser Erstatningskravet. Man mener ikke at have noget Ansvar for ommeldte Ulykkestilfælde.

Godsvogn bjerges af Fiskerfartøj.

Under Rangeringen paa Grenaa Havn var en tom Godsvogn blevet skubbet udover Kajen med det ene Hjulpar, og Maskinen var ikke i Stand til at trække den op igen. Et Stenfiskerfartøj hævdede imidlertid ved Hjælp af sit Ankerspil Vognens ene Ende, saa den kom i Højde med Havnepladsen og atter kunde trækkes paa Sporet.

Togledelse pr. Telefon.

Dansk Jernbaneblad meddeler, at det overvejes paa Strækningen Stockholm—Saltsjöbaden at anordne Tele- fonforbindelse mellem Toglederkontoret og Motorførerne. Forsøg skal gøres med et Anlæg for ultrakorte Bølger.

Sprunget af Toget under 80 km's Fart.

En Transportant, som havde været til Afhøring i Aarhus og atter var paa Vej til Horsens, sprang mellem Aarhus og Skanderborg af Toget, mens det kørte med en Hastighed paa ca. 80 km/T. Der blev straks trukket i Nødbremserne, og Toget standsede kort efter. Man fandt Flygtningen liggende i Grøften ved Siden af Banelegemet uden at kunne røre sig. Han blev lagt paa en Baare og bragt op i Toget paany.

Skylden var ikke hos Statsbanerne.

I December 1940 skete ved en ubevogtet Overkørsel i Aalborg Sammenstød mellem et Rangertræk og en Lastbil. Vedkommende Forsikringsselskab krævede Erstatning hos Statsbanerne; man paastod, at den Mand af Rangerpersonalet, som skulde tage Plads ved Overkørslen for at advare de vejfarende, havde stillet sig, saa han ikke kunde ses fra Lastbilen. Ved Underretten i Aalborg dømtes Statsbanerne efter Forsikringsselskabets Paastand; men Sagen appelleredes, og ved Landsretten er Statsbanerne nu frifundet.

Ogsaa Pillekoks-Gravning i Fredericia.

Vi har hørt og læst om, hvorledes arbejdsløse i København har endevendt forskellige Terræn'er og opgravet adskillige Tusinde Hetkoliter „Pillekoks“. Nu synes man i Fredericia at ville gøre et lignende Forsøg. Fredericia Dagblad meddeler, at L. A. B. har faaet Tilladelse til paa det gamle Banegaardsterræn, hvor store Mængder Lokomotivslagter gennem Aarene er brugt til Opfyldning, at foretage Opgravninger og afharpe de Koks, man derved finder. Nogle mener, der skal kunne opgraves flere Tusind Hektoliter Koks.

Bøde for unødvendig Brug af Nødbremserne.

En S-Togsrejsende skulde af i Ordrup, men naaede det af en eller anden Grund ikke — han gjorde gældende, at Toget kun holdt nogle Sekunder. Han trak derfor i Nødbremserne og mente, at noget saadant var berettiget, hvad det imidlertid ikke er, hvorfor han har maattet vedtage en Bøde paa 20 Kr. Dommeren gjorde ham opmærksom paa, at Nødbremserne kun maa anvendes, naar det drejer sig om at afværge en Forbrydelse eller Ulykke.

Dræbt under Arbejdet paa Jernbaneviadukt.

2 Arbejdere var den 2. ds. beskæftiget ved med Luftværktøj at opbyde en Del gammel Beton paa en Viadukt lidt udenfor Esbjerg. Paa Grund af Støjen fra Luftværktøjet hørte de ikke, at et Tog nærmede sig. Det var et Arbejdstog, som kørte med Maskinen i den fra Viadukten længst fjernede Ende af Vognene. Den paa forreste Vogn placerede Udkigsmand havde netop observeret det fremskudte Signal og vendte sig et Øjeblik for at signalere til Lokomotivføreren, herved fik han Ryggen i Kørselsretningen og bemærkede ikke de to Arbejdere paa Viadukten. Da disse blev klar over Faren, dukkede de sig begge. Den ene af dem blev helt fri af Toget, men den anden, den 28-aarige H. Larsen, blev ramt i Hovedet og fik Brud paa Kraniet. Han døde kort efter Indlæggelsen paa Hospitalet.



Udnævnelse fra 1.—2.—43:

- Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere (min. Udn.):
 S. A. Iversen, Fredericia, i Padborg.
 V. E. M. Jensen, Struer, i Herning.
 A. E. Ravn, Fredericia, i Padborg.
 C. Hansen, Aarhus H., i Brande.

- Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:
 C. H. Andersen, Padborg, i Padborg.
 H. Pedersen, Fredericia, i Padborg.
 A. J. Elmeskov, Hobro, i Hobro.
 K. R. Pedersen, Fredericia, i Padborg.
 N. B. B. Laustsen, Aabenraa, i Aabenraa.
 S. E. A. Munksgaard, Struer, i Brande.
 H. T. Rasmussen, Brande, i Brande.
 E. G. Appel, Aarhus H., i Kalundborg.
 A. C. Pedersen, Nyborg, i Gedser.
 E. K. Larsen, Aarhus H., i Glyngøre.
 A. M. Olsen, Padborg, i Padborg.
 O. Bregnum, Esbjerg, i Gedser.
 H. T. H. Jensen, Fredericia, i Gedser.
 B. L. Nielsen, Fredericia, i Gedser.
 P. G. Odgaard, Lunderskov, i Lunderskov.
 N. H. B. Madsen, Struer, i Gedser.
 L. M. H. Jensen, Nyborg, i Gedser.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—2.—43:

- Lokomotivførere:
 N. A. Nielsen, Brande, til Københavns Godsbgd.
 P. H. Würtz, Gedser, til Københavns Godsbgd.
 H. M. Jørgensen, Kolding, til Fredericia.
 H. P. B. Orstrand, Padborg, til Gedser.
 A. Zachariasen, Padborg, til Kolding.

- Lokomotivfyrbødere:
 S. H. T. Larsen, Gedser, til Københavns Godsbgd.
 K. L. Olesen, Glyngøre, til Københavns Godsbgd.
 H. A. B. Pedersen, Gedser, til Københavns Godsbgd.
 P. Wichmann, Kalundborg, til Københavns Godsbgd.
 D. B. Andersen, Gedser, til Københavns Godsbgd.
 B. K. Hansen, Gedser, til Københavns Godsbgd.
 J. J. Lorenzen, Padborg, til Helsingør.
 S. R. Laursen, Padborg, til Næstved.
 H.-G. Angelsø, Gedser, til Københavns Godsbgd.

Ophør af Funktion:

Lokomotivfører (Depotforstander) M. C. Mortensen, Skanderborg, er efter Ansøgning fra 1.—4.—43 ansat til Tjeneste med Station som hidtil og med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Afsked:

Lokomotivfører E. Romme, Gedser, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—43 (min. Afsked).
 Lokomotivfører V. A. Hansen, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—43 (min. Afsked).

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører J. J. Rinnov, København, den 26.—12.—42.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne:

Østerport Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. H. Nielsen, Lange Müllers Gade 1, København Ø., Tlf. Ryvang 2464 x.

Frederikshavn Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. F. V. Nielsen, Hjørringvej 22.

Randers Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: P. S. Petersen, Nordgade 9.

Aarhus Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. C. Hjorthøj, Jægergaardsgade 128, Tlf. Aarhus 4679.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Godsbanegaardens Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: E. G. Petersen, Sigerstedsgade 7, 3. V.

Kalundborg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. Kjeldsen, Lerchenborgvej 75.

Fredericia Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: T. Thomsen, Glentevej 22.

Padborg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. Jepsen, Haraldsdalvej.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: P. E. S. Rasmussen, Nygade.

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

pens. Lokomotivførere:

pr. 1.—2.—43:

J. N. C. Børgesen, Krusaagade 20, 3., København V.

M. F. Møller, Huslodsvej 24, Fredericia.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	November Maaned		1942	
	1942	1941	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	8 840 000	7 360 000	1 480 000	
Gods- og Kreaturbefordring	12 080 000	10 350 000	1 730 000	
Postbefordring	670 000	630 000	40 000	
Andre Indtægter	650 000	750 000		100 000
Indtægter i alt	22 240 000	19 090 000	3 150 000	
Driftsudgifter	16 590 000	15 240 000	1 350 000	
Driftsoverskud	5 650 000	3 850 000	1 800 000	
Afskrivning	530 000	600 000		70 000
Forrentning	1 080 000	1 240 000		160 000
Statens Tilskud til Driften	÷4 040 000	÷2 010 000		2 030 000
	April—November		1942	
	1942	1941	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	80 900 000	68 620 000	12 280 000	
Gods- og Kreaturbefordring	90 320 000	78 810 000	11 510 000	
Postbefordring	5 590 000	5 030 000	560 000	
Andre Indtægter	5 510 000	4 870 000	640 000	
Indtægter i alt	182 320 000	157 330 000	24 990 000	
Driftsudgifter	126 330 000	115 120 000	11 210 000	
Driftsoverskud	55 990 000	42 210 000	13 780 000	
Afskrivning	4 240 000	4 800 000		560 000
Forrentning	9 080 000	10 240 000		1 160 000
Statens Tilskud til Driften	÷42 670 000	÷27 170 000		15 500 000

I Forhold til November 1941 er

Indtægten af *Personbefordringen* steget med ca. 1,5 Mill. Kr.,

Indtægten af *Godsbefordringen* steget med ca. 1,7 Mill. Kr. og

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

Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 3,1 Mill. Kr.

De egentlige Driftsindtægter er steget med ca. 1,3 Mill. Kr.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som i 1941/42, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i November 1941 var et Underskud paa ca. 2,1 Mill. Kr. og i November 1942 et Underskud paa ca. 0,1 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.