



NO 6

20. Marts 1943

43. Aargang

### FORHØJELSE AF REGULERINGSTILLÆGGET

Det er nu 2 Aar siden, der ved en Forhandling om Reguleringstillægget sluttedes Overenskomst mellem Regeringen og Tjenestemændene om en Ordning, som ganske vist ikke var fuldt tilfredsstillende, men dog accepteredes, fordi vi bestemt regnede med et definitivt Stop i Prisstigningerne, paa hvilket Omraade vi imidlertid alle led Skuffelse. Siden da har det ikke været muligt at opnaa Enighed; men ved dette Aars Reguleringstillægsforhandlinger, som førtes den 5. og 6. Marts, lykkedes det paany at naa til et Resultat, som Størstedelen af Tjenestemændene kunde give deres Tilslutning.

Stigningen i Udgiftstallet fra 4200 Kr. i Fjor til 4295 Kr. i Aar manglede ganske vist 4 Kr. i at kunne give os Ret til en ny Portion Reguleringstillæg, men vi har som bekendt 5 Portioner til gode, og dem havde Centralorganisationerne allerede i Slutningen af Januar fremsat Krav om. Det er derfor naturligt, at ogsaa dette Krav blev fremholdt, da Forhandlingen med Finansministeren paabegyndtes den 5. ds.

De to forudgaaende Aar har man fra Regeringens Side afpasset den Reguleringstillægsforhøjelse, man vilde give Tjenestemændene, efter Arbejds- og Forligsnævnets Formandskabs Kendelse for Privaterhvervenes Arbejdere. I Aar gik Formandskabets Afgørelse ud paa en Forhøjelse af Lønningerne med 6 Øre pr. Time, hvilket med fuld Beskæftigelse svarer til ca. 150 Kr. pr. Aar.

Uanset at vort Krav om de 5 Reguleringstillægsportioner havde Grundlag i selve Tjenestemandsløven, turde man vel næppe vente, at Regeringen straks vilde aabne Kassen for de

30—35 Mill. Kr., det drejede sig om, og det viste sig da ogsaa ved Forhandlingen, at Finansministeren kategorisk afviste dette Krav. Hans Tilbud gik ud paa 1 Portion Reguleringstillæg til alle. Ministeren var dog indforstaaet med, at Stillingen selv med denne Forbedring kunde være yderst vanskelig for mange Tjenestemænd, og af disse var det særligt dem med Forsørgerbyrder, som var daarligst stillet. Til Forsørgere med mere end eet Barn under 18 Aar tilbød han derfor et særligt Børnetillæg af midlertidig Karakter. Den økonomiske Rækkevidde af Finansministerens samlede Tilbud var anslaaet til at komme op paa nogenlunde samme Beløb, som 1½ Reguleringstillægsportion til alle Tjenestemændene vilde koste.

Organisationernes Repræsentanter afviste dette Tilbud som uantageligt og udtalte tillige deres Skuffelse over, at Finansministeren havde nægtet at gaa med til en Forbedring af Emolumenterne. Forhandlingen blev derefter afbrudt den første Dag.

Da Forhandlingen blev fortsat den 6. Marts, kunde Finansministeren oplyse, at Regeringen havde bemyndiget ham til at tilbyde en Forhøjelse af Reguleringstillægget med 1½ Portion til alle og som i de senere Aar med 96 Kr.'s Portioner i Stedet for som normalt 84 Kr. til Indtægter mellem 1500—1800 Kr. Desuden tilbød Ministeren et Tillæg paa 120 Kr. for hvert Barn under 18 Aar udover eet, en Forhøjelse af Time- og Natpenge med 1 Portion samt af Procenttillægget til Honorarerne (f. Eks. Depotforstanderhonorarer) med 5 pCt. Endvidere skulde tidligere truffne Aftaler om midlertidigt



Løntillæg paa 168 Kr., om  $\frac{2}{3}$  Reguleringstillæg til ugifte under 40 Aar for Antal Portioner udover 6, og om fuldt Reguleringstillæg til visse ældre, som egentlig kun kunde faa  $\frac{2}{3}$  Tillæg, alle opretholdes. For Børnetillæggets Vedkommende betonedes paany, at det var af ren midlertidig Art, og at der ikke dermed er Tale om nogen principiel Nydannelse, hvilket forøvrigt blev gentaget baade under Ministerens Tale, da Forslaget blev forelagt Rigsdagen, og af Partiernes Ordførere under Debatten om Forslaget.

Efter en ny Afbrydelse i Forhandlingen blev Resultatet, at Centralorganisation I samt Embedsmændenes Samraad tiltraadte Finansministerens Tilbud, hvorimod C. O. II og Lærerne ikke kunde give Tilslutning. De havde intet principielt mod Børnetillægsordningen, men begrundede deres Afvisning med, at der ikke var fastsat noget om, hvorledes dette Tillæg skulde afvikles. Da den nu trufne Aftale jo kun gælder for et Aar, og da der fra alle Sider var Enighed om, at Ordningen med Børnetillægget er at anse for en Kriseforanstaltning af midlertidig Art, der ikke indeholder noget Princip for normale Lønordninger, samt endelig da vore Forhandlere var fuldt forvissede om, at de  $1\frac{1}{2}$  Portion var det yderste, som kunde opnaas til samtlige Tjenestemænd, vilde vore og Samraadets Repræsentanter, der tilsammen repræsenterer langt Størstedelen af Tjenestemændene, ikke være Aarsag til, at de med flere Børn skulde risikere ikke at kunne faa den betydelige Hjælp, Børnetillægget under de nuværende Forhold maa være i deres Kamp for at skaffe Føde og Klæder til en stor Familie.

Vi vil altsaa ikke med det foranstaaende have sagt, at Forhandlingsresultatet er tilfredsstillende; men det var det yderste, som kunde opnaas. Vore Kolleger med 4 Børn under 18 Aar vil nu faa en Forbedring, der svarer til lidt mere end de omstridte 5 Reguleringstillægsportioner, og det er vel i sidste Instans ogsaa dem, som for Tiden er haardest ramt.

Statens samlede Udgift til de omtalte Forbedringer er anslaaet til ca. 13,5 Mill. Kr.

Efter det nu aftalte vil alle gifte indenfor de Løngrupper, vor Organisation omfatter, fra 1. April faa en Forbedring paa 144 Kr. pr. Aar, ugifte under 40 Aar har siden Efteraaret 1942 haft 6 Reguleringstillægsportioner paa  $\frac{1}{3}$  og 9 paa  $\frac{2}{3}$  af den normale Størrelse, de vil faa disse sidste Portioner forhøjet til  $10\frac{1}{2}$ . Herudover vil

alle med Forsørgerpligt for Børn under 18 Aar faa 120 Kr. aarligt for hvert Barn mere end eet. Timepengene forhøjes med 2 Øre til henholdsvis 52 Øre og 42 Øre, Kørepengene forhøjes med 1 Øre til henholdsvis 35 Øre og 28 Øre, Natpengene forhøjes med 3 henholdsvis 2 Øre til 56 Øre henholdsvis 39 Øre. Endeligt forhøjes Tillægget til Depotforstanderhonorarerne til 20 pCt. Vi henviser iøvrigt til selve Lovforslaget om Reguleringstillægsordningen for næste Finansaar og Bemærkningerne hertil. Begge Dele følger umiddelbart efter denne Artikel.

## LOVEN OM REGULERINGSTILLÆGGET

Allerede den 9. Marts fremsatte Finansministeren i Folketinget Forslag til Lov om den aftalte Forhøjelse af Reguleringstillægget. Forslaget har ialt 9 Paragraffer.

### § 1.

Den i Lov Nr. 98 af 31. Marts 1931 § 91, 1 og 2, hjemlede Ændring af Reguleringstillægget for Finansaaet 1943—44 bortfalder, og i Stedet forhøjes fra 1. April 1943 det i Henhold til Lov Nr. 85 af 13. Marts 1942, jfr. Lov Nr. 415 af 24. Oktober s. A., fastsatte Reguleringstillæg med nedennævnte Beløb:

Aarlig Lønning	Aarligt Beløb	
	Gifte Mænd og dermed ligestillede	Alle øvrige Tjenestemænd
under 1 500 Kr. . . . .	9 pCt.	6 pCt.
1 500— 4 499 " . . . . .	144 Kr.	96 Kr.
4 500— 7 499 " . . . . .	162 "	108 "
7 500— 8 999 " . . . . .	180 "	120 "
9 000—10 499 " . . . . .	198 "	132 "
10 500 og derover . . . . .	216 "	144 "

### § 2.

Lov Nr. 74 af 18. Marts 1938 om midlertidigt Løntillæg til Statens Tjenestemænd m. fl., jfr. Lov Nr. 415 af 24. Oktober 1942, har fortsat Gyldighed.

### § 3.

Til Tjenestemænd, Pensionister m. fl., der har Forsørgerpligt over for Børn under 18 Aar, jfr. § 91, Stk. 1, i Lov Nr. 98 af 31. Marts 1931, ydes i Finansaaet 1943—44 et særligt Tillæg, der andrager 120 Kr. for 2 Børn samt yderligere 120 Kr. for hvert følgende Barn.

Finansministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere Regler for Ydelsen og Udbetalingen af Tillægget.

### § 4.

De foran omhandlede Bestemmelser finder tilsvarende Anvendelse med Hensyn til Tjenestemænd, Pensionister m. fl. i Folkeskolen og Folkekirken, som oppebærer Reguleringstillæg efter Reglerne i Tjenestemandslovens Kap. 5, og de heraf følgende Ud-



gifter afholdes paa tilsvarende Maade som fastsat med Hensyn til Reguleringstillægget i Lov Nr. 167 af 28. April 1931 samt Lovene Nr. 143 og 144 af 28. April 1931.

## § 5.

Den i Lov Nr. 98 af 31. Marts 1931 § 92, Stk. 3, hjemlede Ændring for Finansaaret 1943—44 af Tillægget til visse Honorarer m. v. bortfalder, og i Stedet forhøjes fra 1. April 1943 det i Henhold til Lov Nr. 85 af 13. Marts 1942, jfr. Lov Nr. 415 af 24. Oktober s. A., for Finansaaret 1942—43 fastsatte Honorartillæg med 5 pCt.

## § 6.

Tjenestemænd, Funktionærer og Pensionister m. v. i en Kommune, en anden offentlig Institution eller et koncessioneret Selskab, i hvis Lønningsvilkaar indgaar Reguleringstillæg eller Dyrtidstillæg, der reguleres i Henhold til Statstjenestemandslovens Regler eller efter hertil principielt svarende Regler, kan i nærværende Lovs Gyldighedsperiode ikke oppebære større Dyrtidsforhøjelse end de i § 1 fastsatte Beløb med Tillæg af de i § 3 fastsatte Tillæg til Tjenestemænd med Forsørgerpligt over for Børn under 18 Aar.

## § 7.

Finansministeren bemyndiges til for Statstjenestemænd og Statspensionister, der er fyldt 60 Aar, og hvis Reguleringstillæg er blevet nedsat eller fremtidig nedsættes som Følge af Ændringer i deres ægteskabelige Stilling eller Husstandsforhold, at bestemme, at Reguleringstillægget, saafremt særlige Forhold taler derfor, fortsat udbetales efter den i Tjenestemandslovens § 91, Stk. 1, omhandlede Sats.

## § 8.

Den i Finansaarene 1941—42, 1942—43 og 1943—44 foretagne Forhøjelse af Reguleringstillægget samt de ved nærværende Lovs § 3 hjemlede Børnetillæg kan ikke medregnes i det Beløb, paa hvilket der i Henhold til Tjenestemandslovens § 34 kan gives Forskrivning.

## § 9.

Loven er gyldig for Finansaaret 1943—44, idet den dog inden 1. November 1943 vil være at forelægge Rigsdagen til Revision.

### Bemærkninger til Lovforslaget.

Ifølge Tjenestemandslovens Regler skal Statstjenestemændenes Reguleringstillæg fastsættes paa Grundlag af det efter Priserne i hvert Aars Januar Maaned beregnede Udgiftstal. For Finansaaret 1941—42 hjemlede Udgiftstallet for Januar 1941 (3986) Ydelse af 17 Portioner Reguleringstillæg imod .10 i 1940—41, men ved Lov Nr. 111 af 18. Marts 1941, jfr. Lov Nr. 469 af 14. November s. A., blev Stigningen for 1941—42 reduceret fra 7 til 3½ Portion. Udgiftstallet for Januar 1942 (4200) berettigede Tjenestemændene til en Forhøjelse af Reguleringstillægget med 3 Portioner, hvilken Stigning imidlertid ved Lov Nr. 85 af 13. Marts 1942, jfr. Lov Nr. 415 af 24. Oktober 1942, blev reduceret til 1½ Portion, saaledes at Reguleringstillægget i Finansaaret 1942—43, der efter Tjenestemandslovens Beregningsregler altsaa vilde have udgjort i alt 20 Portioner, kun

har andraget i alt 15 Portioner. Herudover er ligesom i Perioden 1938—39 til 1941—42 ydet et ekstraordinært Tillæg paa 168 Kr. for gifte Mænd og dermed ligestillede til delvis Udligning af den udækkede Prisstigning, der ligger inden for det saakaldte store Interval og svarer til 3 Portioner af Reguleringstillægget. Endvidere er der i Henhold til den for nævnte Lov af 24. Oktober 1942 for Tidsrummet 1. November 1942—31. Marts 1943 ydet en særlig Forhøjelse af Reguleringstillægget til ugifte Tjenestemænd og dermed ligestillede under 40 Aar, svarende til ⅓ af den maanedlige Stigning i Reguleringstillægget for gifte Mænd og dermed ligestillede fra 1. April 1939—1. April 1942.

Det i Januar 1943 beregnede Udgiftstal udgør 4295, men da dette Udgiftstal ligesom Tallet for Januar 1942 ligger inden for det Interval (4195—4298), der efter Tjenestemandslovens Regler vilde hjemle 20 Portioner Reguleringstillæg, giver den stedfundne Stigning ikke ordinært Grundlag for Forhøjelse af Tillægget.

Efter at Spørgsmaalet om Reguleringen af de overenskomstmæssige Arbejderlønninger pr. 31. Marts 1943 var afgjort ved den af Arbejds- og Forligsnævnets Formandsskab under 26. f. M. afsagte Kendelse, har der været ført Forhandlinger med de forhandlingsberettigede Statstjenestemandorganisationer samt Danmarks Lærerforening.

De nævnte Organisationer fremsatte herunder Krav om Tildeling af de 5 Reguleringstillægsportioner, som paa Grundlag af det for Januar 1943 beregnede Udgiftstal vilde tilkomme Tjenestemændene efter de i Tjenestemandsloven fastsatte Beregningsregler. Finansministeren kunde ikke tiltræde en saadan Forhøjelse af Reguleringstillægget, men hævdede, at der maatte anlægges lignende Synspunkter som dem, der havde været bestemmende for Fastsættelsen af Reguleringstillægget til Tjenestemændene i de nærmest foregaaende Aar, ligesom den Linie, der var fastlagt ved Kendelsen af Arbejds- og Forligsnævnets Formandsskab, i det væsentlige maatte følges. Forhandlingen resulterede i, at Finansministeren paa Regeringens Vegne fremsatte Forslag, hvorefter der for Tiden efter 1. April 1943 udover de hidtidige 15 Portioner Reguleringstillæg, det hidtidige midlertidige Tillæg og den ved Loven af 24. Oktober 1942 hjemlede Forhøjelse af Reguleringstillægget til ugifte m. v. under 40 Aar, ydes et Beløb, svarende til 1½ Portion Reguleringstillæg samt et Børnetillæg paa 120 Kr. for hvert Barn udover eet, idet det blev fremhævet, at det sidst nævnte Tillæg betragtes som midlertidigt under Hensyn til de foreliggende særlige Forhold, herunder bl. a., at der for Tiden ikke ydes Tjenestemændene det i Tjenestemandsloven forudsatte Antal Reguleringstillægsportioner.

Til denne Ordning har Tjenestemændenes Centralorganisation I (Funktionærklasserne) og Embedsmændenes Samraad givet deres Tilslutning.

Centralorganisation II (Embedsklasserne) og Danmarks Lærerforening har meddelt, at disse Organisationer ligeledes kunde have givet deres Tilslutning, dersom Børnetillægget var foreslaaet under en



Form, der fra Begyndelsen angav den Maade, hvorpaa dets Afvikling kunde finde Sted.

Bestemmelserne angaaende Reguleringstillæggets Beregning findes i Lovforslagets § 1, og ved § 2 hjemles fortsat Ydelse af det hidtidige midlertidige Tillæg.

I § 3 indeholdes Reglerne om det foran omhandlede midlertidige Børnetillæg. Da Ydelsen af Børnetillæg er ny i Tjenestemandsløven, kan der opstaa Spørgsmaal om Reglens praktiske Gennemførelse, hvorfor der foreslaas en Bemyndigelse for Finansministeren til at fastsætte nærmere Regler for Ydelsen og Udbetalingen af dette Tillæg.

I § 4 fastsættes, at de foranførte Regler ogsaa finder Anvendelse med Hensyn til Tjenestemænd, Pensionister m. fl. i Folkeskolen og Folkekirken paa tilsvarende Maade som hidtil.

Da man maa anse det for rimeligt, at den i Tjenestemandsløvens § 92, Stk. 3, omhandlede Regulering af visse Honorarer m. v. fastsættes efter tilsvarende Principper som foran foreslaaet med Hensyn til Reguleringstillægget, stilles der i § 5 Forslag om, at nævnte Honorartillæg forhøjes med 5 pCt.

For saa vidt angaar Tjenestemænd, Funktionærer og Pensionister m. v. i en Kommune, en anden offentlig Institution eller et koncessioneret Selskab, i hvis Lønvilkaar indgaar Reguleringstillæg eller Dyrtidstillæg, der reguleres i Henhold til Statstjenestemandsløvens Regler eller efter hertil principielt svarende Regler, har man fundet det rimeligt, ligesom Tilfældet nu er efter Loven af 13. Marts 1942, at en eventuel Dyrtidsregulering i Lovens Gyldighedsperiode ikke maa overstige den for Tjenestemændene fastsatte Dyrtidsforhøjelse i Forbindelse med det i § 3 nævnte Børnetillæg, jfr. Lovforslagets § 6. Endvidere foreslaas uændret opretholdt de i nævnte Lov indeholdte Regler, hvorefter Finansministeren er bemyndiget til for Statstjenestemænd og Statspensionister, der er fyldt 60 Aar, og hvis Reguleringstillæg er blevet nedsat eller fremtidig nedsættes som Følge af Ændringer i deres ægteskabelige Stilling eller Husstandsforhold, at bestemme, at Reguleringstillægget, saafremt særlige Forhold taler derfor, fortsat kan udbetales efter den i Tjenestemandsløvens § 91, Stk. 1, omhandlede Sats.

Da det fortsat maa anses for uheldigt, om der var Adgang for Tjenestemændene til gennem Udstedelse af Lønfor skrivninger at belaae den Lønstigning, der under de nuværende ekstraordinære Forhold ydes gennem Dyrtidsregulering, foreslaas der i § 8 i Lovforslaget optaget en Bestemmelse om, at den i Finansaarene 1941—42, 1942—43 og 1943—44 foretagne Forhøjelse af Reguleringstillægget i Forbindelse med Børnetillægget ikke kan medregnes i det Beløb, for hvilket der i Henhold til Tjenestemandsløvens § 34 kan gives Forskrivning. En tilsvarende Bestemmelse har været gældende for Finansaaret 1942—43.

Den foreslaaede Ordning tænkes i Realiteten kun fastsat for de første 7 Maaneder af Finansaaret 1943—44. Derfor foreslaas det i § 9, at der inden 1. November 1943 vil være at forelægge Rigsdagen Forslag til Revision af Loven.

## KØREPLANSINDSKRÆNKNINGERNE

I Bladet for 5. Februar kunde vi oplyse, at Regeringen havde besluttet, at der under Hensyn til den alvorlige Brændselssituation skulde ske en Indskrænkning af Persontogstrafiken ved fra 15. Marts at inddrage et Togpar paa hver Strækning. Den 6. Marts blev Resultatet af Generaldirektoratets Overvejelser i Spørgsmaalet forelagt Pressen, og naar dette Nr. af Bladet udkommer, er Togindskrænkningerne allerede traadt i Kraft; vore Medlemmer vil gennem Tjenestekøreplanerne have stiftet Bekendtskab med en Del af dem.

Persontogstrafiken var ved tidligere Nedskræninger kommet ned paa ca. Halvdelen af det normale; de nu gennemførte yderligere Indskrænkninger omfatter ca. 16 pCt. af den hidtidige reducerede Trafik, saaledes at der til Rest er rundt regnet 42 pCt. af de Persontogskilometer, som kørtes i 1939.

I Køreplanen af 15. Marts d. A. er der for langt det overvejende Antal Strækninger et Togpar mindre paa Hverdage, end hvad man havde før denne Dato, og noget større Besparelser for Søn- og Helligdage; dog er der for enkelte Strækninger sket yderligere Reduktioner, men det er Meningen, at der fra 1. Juni og med Gyldighed i den egentlige Ferietid vil ske en mindre Udvidelse paa den sjællandske Kystbane.

I første Række er det Aftentogene, som er inddraget, men i øvrigt er Indskrænkningerne sket efter følgende Retningslinier:

„Der inddrages som Regel et Tog daglig i hver Retning paa alle Strækninger. Kun i ganske særlige Tilfælde er der sket Undtagelse herfra, nemlig naar ingen af de faa tilbageværende Tog kan undværes, hvis Godsbefordringen paa Strækningen skal afvikles. Paa enkelte Strækninger med stærkere Toggang inddrages nogle flere Tog.

Hovedforbindelsestogene mellem Landsdelene, nemlig Eksprestogene fra København om Morgen og med Ankomst til København om Aftenen bevares. Tilslutningstogene paa de forskellige Strækninger fra og til Eksprestogene bevares ogsaa saa vidt muligt, dog maa disse Tilslutningstog ogsaa tilpasses andet Behov, saaledes at der i flere Tilfælde vil blive længere Overgangstid end nu fra og til Eksprestogene.

Ved Indskrænkningen har man søgt at tage det stærkest mulige Hensyn til Oplandstrafikken og den nærmere Landsdelstrafik. Ikke mindst efter Bortfald af andre Trafikmuligheder er der et betydeligt Behov af Rejser mellem Byerne og deres nærmere Opland, hvis Beboere har Ærinder, Sygehusrejser o. l. til Købstaden. Muligheden for saadanne Rejser er bevaret, men Forholdene er dog stærkt forringede. Nedskræningen rammer ogsaa i mange Tilfælde Skolebørnsbefordringen; det er dog som Regel søgt at bevare Morgentogene ind til Byen, hvorimod Børnene ofte faar nogen Ventetid efter Skolegangens Ophør, men forhaabentlig kan Skolerne stille et Klasseværelse til Raadighed, saa Børnene kan læse Lektier inden Hjemrejsen.

Ved Inddragningen har man søgt at borttage de mindst vigtige og daarligst benyttede Tog, men der maa dog ogsaa her tages Hensyn til, om Togene har andre



Opgaver end Personbefordring, t. Eks. Mælkebefordring, Fiskebefordring o. l. Sene Aftentog er i flere Tilfælde inddraget, og i øvrigt er der taget Hensyn til den tidligere Afslutning i Storbyerne, f. Eks. er de sene Aftentog til København og Aarhus tidligerelagt saaledes, at Spørgnøstilslutning kan naas.

Inddragningen af Tog bevirker, at adskillige Tilslutninger mellem forskellige Strækninger gaar tabt, og det kan ofte være forbundet med Vanskelighed at faa Tilslutning med Tog fra en Strækning til en anden.

Den mægtige Godstrafik, som skal bestrides af Hensyn til hele Landets Velfærd, giver nogle Muligheder for gennem Tilladelse til Personbefordring i visse Godstog at afbøde særlig smertelige Inddragninger. Der vil paa nogle Strækninger være Mulighed for Lokalbefordring med Godstog, men kun i ganske enkelte Tilfælde, hvor det drejer sig om en vigtig Forbindelse, er Godstoget optaget i Køreplanen. Befolkningen bør derfor paa deres Station søge Underretning om de Muligheder, der findes."

En blot kortvarig Gennemgang af den nye Køreplan viser, at de foretagne Indskrænkninger har medført et meget stort Antal Omlægninger af andre Tog, saaledes at Trafiken dog nogenlunde er blevet afpasset efter Forholdene. Det kan derfor med Rette siges, at det ikke blot har drejet sig om at fjerne 16 pCt. af de hidtidige personførende Tog, men at det praktisk talt er en helt ny, gennearbejdet Køreplan, der nu er udsendt, og som har krævet et stort Forarbejde.

Fra og med 16. April vil der i hele Køreplansperioden blive krævet de særlige Adgangsbilletter til de Storebæltsfærger, som overfører Eksprestogsforbindelserne i begge Retninger. Denne Ordning vil i Paaskeperioden blive udvidet saaledes, at der ogsaa kræves Adgangsbilletter til andre Færger end de to faste Eksprestogsforbindelser.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Renholdelse af Førerpladserne.

Dette med at renholde en Maskine har været et kildent Spørgsmaal gennem mange Tider og vil sikkert være det frem i Tiden; men bare der bliver taget lidt haandfast paa det, kan det laves. I det Sjak, jeg kører, bliver vores faste Maskine altid pudset, naar vi har Nedbrudsreserve, hvilket sker hver 5. Dag. Paa denne Maade er Maskinen altid ren og pæn.

Nu vil maaske nogen sige: „Ja, men hvor skal vi faa noget at pudse i, naar vi kun faar Tvist hveranden Maaned.“ Men med Sparsommelighed kan man godt faa det til at slaa til. Det Tvist, man ellers vilde kassere, kan bruges til at pudse i, og Pudsecreme og Smergellærred kan vi faa paa Magasinet. Lad os gøre alt for at faa pæne rene Maskiner at køre med, saa vi kan spare paa det kostbare Overtrækstøj, som det gælder at passe meget paa.

Hr. Løvborg beklager, at Lokomotivfyrbøderne

bruger Handsker til alt andet end det, de er beregnet til. Jeg for min Part bruger kun den ene til Fyringen, for paa den Maade at spare paa Twisten; men undlader ikke af den Grund at vaske mit Værktøj og diverse Haandtag.

I den senere Tid er der kommet en ny Slags Fyrskovle, som er under al Kritik, og efter min Mening mere er beregnet til et Centralvarmefyr end et Lokomotivfyr. Som bekendt er godt Værktøj det halve Arbejde. Lad os derfor faa den gamle Model tilbage igen.

Til min store Forbavselse ser jeg i Bladet for 5. Februar, at P.-Maskinerne skal bygges om. Er det ikke en Skam at bygge Statsbanernes mest ideelle og økonomiske Maskine om? Der er sikkert mange med mig, som vil begræde P.-Maskinernes Endeligt.

Angaaende E.-Maskinerne, der er bygget i 1916, kunde de nye, som nu bliver bygget, godt være noget mere moderniseret, end de er blevet; Teknikken er da gaaet frem. I Udlandet bygges der strømlinede Maskiner, hvorfor skal Danmark ikke følge med?

B. N.

Spørgsmaalet angaaende den uheldige nye Type Fyrskovle er af Organisationen rejst over for Gdt., som har givet Tilsagn om at søge Skovlene ændret til en mere passende Form.

Red.

### Er Mørklægningen overdreven?

Da Jorden allerede fra Nytaar har været fri for Sne, kan vi til fulde mærke, hvilken Hjælp Sneen har været for os under Mørklægningen forrige Vinter. I denne Tid, naar Mørke og Slud holder sammen, er det meget vanskeligt at orientere sig, og paa uindhegnede Baner, der er spækket med „Giv Agt“-Tavler, kan det kun lade sig gøre, naar man har Sidesejlet borte, saa man kan faa Hovedet ud, særlig da under Fyringen. At man i Storm og Regn lider meget ved den Fremgangsmaade, turde det være unødvendigt at pege paa. At man tvinges til at overtræde Mørklægningsordren maa vel ogsaa siges at være uheldigt. Det vil være til stor Glæde for Lokomotivpersonalet, hvis Maskinen blev forsynet med en Frontbelysning, som staar i rimeligt Forhold til de Sikkerhedskrav, der stilles os. Kunde dette give os den Tryghed tilbage, som betyder saa meget for os, vilde meget være naaet, og dette ikke skrevet forgæves.

Lkf. J. W. Jensen, Vg.

### Elektriske Haandsignallygter.

Efter at have læst ovenstaaende Artikel i D. L. T. af 5. Februar 1943 tillader jeg mig at fremkomme med følgende Bemærkninger.

Det var med stor Glæde, vi Lokomotivmænd saa hen til det elektriske Udstyr paa vore Maskiner. Jeg tror ogsaa, vi alle er tilfredse med det elektriske Lys paa Maskinerne, og haaber, at vi maa beholde det, ogsaa naar normale Tider igen indtræffer.



De elektriske Haandsignallygter blev derimod en Skuffelse. Det er dog nogle store Apparater, temmelig upraktiske og sikkert dyre at fremstille. De kan ikke stilles noget Sted under Kørslen uden at vælte. Det værste er dog, at vi nu ingen rigtig Baglanterne har paa Maskinerne, men er henvist til at bruge Haandsignallygterne, hvad disse ikke duer til, idet de gaar ud under Rystelserne; vi kan slet ikke stole paa, at de brænder. Dette er meget farligt i disse mørklagte Tider.

Linsen til det klare Lys laver kun en skarptlysende, tynd Ring med et mørkt Centrum. Hvorfor er der flere Lampesteder paa Lygterne? Eet Lampested med klart Lys og en god Linse med forskydelige grønne og røde Glas vilde forenkle Lygten og gøre den billigere at fremstille samt mere driftssikker. Som de nu er med det indviklede Ledningssystem, de 3 Lampesteder, 3 Lamper og Reservelamper, er de uheldige. Elementerne skulde have ligget ned i Bunden, saa stod Lygten bedre fast. Jeg bruger min lille private Lommelampe til at hænge paa Brystet, den gør god Nytte, er mere driftssikker og lyser bedre. Jeg tror, hvis vi havde faaet saadanne smaa, lette Lamper, var det blevet billigere, og vi var blevet mere tilfredse end med de store, klodsede Lygter. H. L.

At der i de elektriske Haandlygter blev 3 Lampesteder i Stedet for eet er Resultatet af indgaaende Undersøgelser. Prøvelygter med een Lampe og forskydelige røde og grønne Glas har været forsøgt, men fandtes ikke tilfredsstillende. Det er ikke Meningen, at disse Lygter skal „staa“, de skal enten hænge i de dertil indrettede Holdere eller lægges ned paa Siden.

Naar Elementerne ikke har været driftssikre, maa det som tidligere omtalt skyldes den Omstændighed, at de i Fredstid anvendte Materialer ikke alle kan fremskaffes nu. Det er imidlertid beskæmmende, at Elementerne i Personalets egne elektriske Lygter kan holde, medens de i Statsbanernes Lygter ikke kan. Lad os haabe, at Afsavnet kun skal blive af kort Varighed, thi de gamle Olielygter er under al Kritik.

Red.

## VANDEBILT-TENDEREN

I de Forenede Stater fremkom i 1900 en Lokomotivtender med en cylindrisk Vandbeholder, der foran imod Førerhuset var skraaet af for at give Plads for Kulbeholdningen. Den var konstrueret og patenteret af *Vanderbilt*. Illinois-Centralbanen fik den første Vanderbilt-Tender, og den havde efter amerikanske Forhold kun beskedne Dimensioner, idet den kun rummede 19 m<sup>3</sup> Vand og 12 t Kul. Tjenestevægten var 53,4 t. Vanderbilt-Tenderen anvendes endnu ofte i de Forenede Stater i meget større Dimensioner.

I Evropa er Vanderbilt-Tenderen kun anvendt én Gang. Det var til 3 Stkr. 2 B 1-Lokomotiver, de un-

garske Statsbaner byggede i 1906. Tenderne kunde tage 18 m<sup>3</sup> Vand og 8 t Kul og vejede 47,4 t: Senere anskaffede samme Bane 15 Vanderbilt-Tendere, men denne Byggeform er nu forladt paa Grund af ugunstige Erfaringer.

Lignende Tendere er dog anvendt i Tyskland 60 Aar tidligere. I 1844 leverede Firmaet *Taylor og Co.*, det senere *Vulcan Foundry* i Warrington et Lokomotiv „Hassia“ til Taunusbanen, hvilket havde en cylindrisk Vandbeholder, som foran afsluttedes af en halvkugleformet Endebund. Beholderens Diameter var 1346 mm, Længden 3048 mm og Rumindholdet var 4 m<sup>3</sup>. Paa Vandbeholderen, hvis Underkant var anbragt ganske nær Tenderakslerne, var der paa Siderne, omtrent paa Højde med Beholderens Længdeakse anbragt vinkelformede Plader, som hældede ned imod Fyrpladsen. Paa disse laa Koksene, som den Gang brugtes til Lokomotivbrændsel. Lokomotivet anvendtes senere paa Main—Neckar-Banen.

I 1846 anskaffede Chemnitz—Riesaer-Banen lignende Tendere. Vandbeholderen paa disse var dog ikke cylindriske, men havde Tværnsnit omtrent som et fladtrykt Æg. Dens Længde var 3720 mm, Højden 1070 mm og Bredden 1321 mm; dens Volumen var 3,4 m<sup>3</sup>. Det væsentligste var, at Vandbeholderen paa den øverste Flade var skraaet af ligesom paa Vanderbilt-Tenderen og tjente som Bund for Brændstofrummet. Den paafaldende Tværnsnitsform var valgt for at faa Vandbeholderens Tyngdepunkt saa langt ned som muligt. Vandkassens Midtlinie bragtes derved ned til kun 1125 mm over Skinnehøjde.

Vandkassen var konstrueret af *Ch. M. von Weber*, som senere var Maskinmester paa Chemnitz—Riesaer-Banen. De første blev bygget i 1846 af Maskinfabrikken i Zorge, som i de efterfølgende to Aar leverede 15 Tendere af samme Type. De anvendtes paa de saksiske Baner til 1875.

*Die Lokomotive.*

## NY PERSONVOGNSTYPER

En Togstamme bestaaende af 7 Personvogne af en ny Type, Litra CL, der foreløbig skal benyttes i Hillerødtoget, blev den 5. Marts forevist Pressen og en Del andre indbudte.

Af sikkerhedsmæssige Grunde er CL-Vognen lige som de af Statsbanerne i de senere Aar fabrikerede nye Personvogne bygget som Staalvogn. Samtidig er det tilstræbt at fremstille Vognen lettere end ældre Vogne med tilsvarende Pladsantal og dog alligevel bygge en Vogn af forøget Styrke.

Da Vognkasserne paa en Række af Statsbanernes for ca. 30 Aar siden anskaffede Vogne (Litra CM) nu trængte til store og kostbare Reparationer, medens de tilhørende Bogier er i fortrinlig Stand, har man i Stedet for at genopbygge Vognene som Trævogne valgt den Udvej til de eksisterende Bogier at anskaffe Vognkasser af Staal fra Vognfabrikken „Scandia“, Randers, og fremstille disse Vognkassers



indvendige Udstyr i Statsbanernes Centralværksted i København.

Da Vognen i første Række er bestemt for den sjællandske Nordbane, er der lagt Vægt paa at tilvejebringe en Vogntype, der frembyder gode Muligheder for hurtig Ind- og Udstigning derved, at der i hver af Endeperronerne i hver Vognside er anbragt 2 Døre, medens ældre Vogne kun har een saadan. Vognene er derhos forsynet med særlig store Endeperroner, som under Spidsbelastning — f. Eks. paa store Udflugtsdage — tillader at befordre et forholdsvis stort Antal rejsende paa Staa-plads, uden at disse dog som paa de nuværende Vogne maa staa i fri Luft. Af Hensyn til eventuelle Staa-pladsrejsende er der i Endeperronerens Loft anbragt „Stropper“ ligesom i Sporvogne og i de elektriske Tog.

Vognen rummer en Afdeling for Ikke-Rygere med 38 Siddepladser, en Afdeling for Rygere med 48 Siddepladser samt en lille Kupé med een Plads. Denne sidste Kupé vil i fornødent Omfang blive benyttet som Tjenestekupe for Togpersonalet, men i de Vogne, hvor der ikke er Brug for den til dette Formaal, vil den være til Disposition for de rejsende, f. Eks. til Mødre med Smaabørn. Med fuld Udnyttelse af de store Endeperroner kan Vognen i Nødsfald tage ialt 197 Passagerer.

Passagerafdelingerne er udstyret som Statsbanernes Fællesklassevogne af nyeste Type: Læderbetrukne, højryggede Sofaer paa Fjederstel og Vægfylninger af lyst, poleret Naturtræ med mørke Lister. Ved Vognens Konstruktion er der lagt Vægt paa Tilvejebringelsen af den bedst mulige Ventilation af Personafdelinger og Endeperroner.

Desuden indeholder Vognen et Toiletrum med moderne Udstyr og malet i lyse Farver. En violet Signallampe anbragt i Skillevæggen mellem Passagerafdelingerne angiver for de rejsende i begge Vognafdelinger, naar Toilettet er optaget.

Vognavlene er forsynet med Døre og Harmonikaforbinding, saaledes at der bliver Gennemgang gennem hele Toget.

I Endeperronerne er der ikke som ellers i Statsbanernes Personvogne fladt Loft; Taghvælvingen danner Loft i Rummet for at give Mulighed for, at Vintersportsfolk her kan medtage deres Ski.

CL-Vognens Vægt i tjenstfærdig Stand udgør kun 28,7 t, hvilket er betydeligt mindre end en Trævogn med tilsvarende Pladsantal, der vil veje ca. 38 t. Herved er opnaaet, at samme Lokomotiv under ensartede Forhold kan befordre tilsvarende flere Vogne.

For at kunne formere helt ensartede Tog bygges paa tilsvarende Maade et Antal kombinerede Person- og Rejsegodsvogne, Litra CLE, med Vognkasser af Staal; disse Vogne indeholder et Rejsegodsrum samt en Passagerafdeling med 61 Siddepladser og med lignende Udstyr som foran angivet, et Toiletrum og en Indgangsperron af Størrelse og Udstyr som foran angivet.

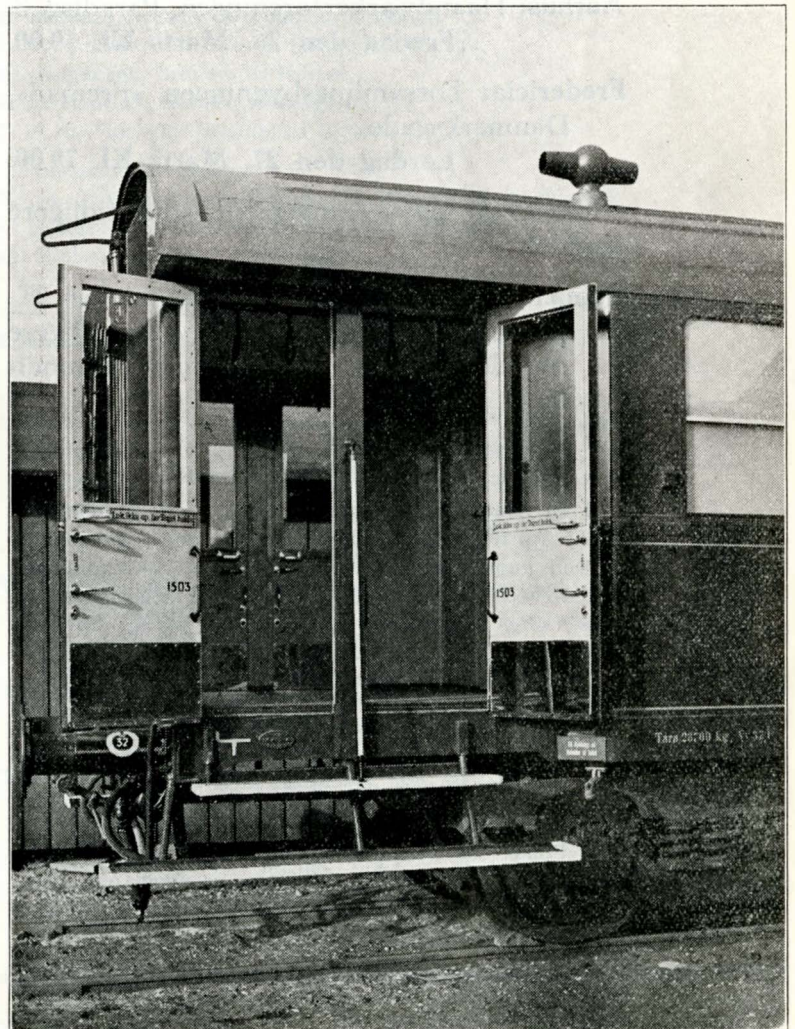
Et Tog bestaaende af 1 CLE og 7 CL Vogne, hvad der svarer til den nuværende Maksimalbelastning

af Nordbanetogene, kan i Nødsfald — f. Eks. dersom Søndagsudflugtsrejsende paa Grund af indtræffende Regnvejre „stormer“ Stationer og Tog for at komme hjem hurtigst muligt — medtage 1500 rejsende. Et saadant Tog har alene 130 Siddepladser mere end det tilsvarende Tog med ældre Vogne.

Foruden de omtalte 7 Vogne, som allerede er indsat i Driften, er der for Tiden 21 Vogne Litra CL og 4 Litra CLE i Arbejde, dels hos Vognfabrikken „Scandia“ og dels i Centralværkstedet. Yderligere 14 Vogne Litra CL og 2 Litra CLE er i Bestilling, men ikke paabegyndt.

De i Arbejde værende Vogne vil blive sat i Drift, efterhaanden som de bliver færdige, formentlig alle inden 1. April 1944. De ikke paabegyndte Vogne paaregnes alle afgivet til Drift inden 1. April 1945.

Statsbanernes Program for Modernisering af ældre Vogne paa egne Værksteder er dog ikke udtømt med den her omtalte Anvendelse af ophuggede CM-Vognes Bogier til de nye CL-Vogne. Det er endvidere Meningen, at Vognkasserne af de gamle Kupévogne Litra CT (tidligere Ck) skal hugges op, hvorefter der paa disse Vognes Bogier — og de ophuggede CM-Vognes Understel — skal bygges nye, moderne Midtergangsogvogne.







Paa Grund af Pladsmangel maa Referatet af Hovedbestyrelsesmødet den 23.—24. Februar udskydes til næste Nummer.

### MEDLEMSSAMMENKOMSTERNE

Forhold, Organisationen ikke er Herre over, har gjort det **nødvendigt at forskyde** baade de i sidste Nr. af Bladet og ved de udsendte kulørte Opslag meddelte Datoer for Afholdelse af Møder angaaende D. L. F. — D. s. F. samt de ved det hvide Opslag af 12. Marts meddelte Datoer.

De 3 Møder er nu definitivt fastlagt og afholdes saaledes:

**København:** Haveselskabetsvej 3,  
**Torsdag den 25. Marts Kl. 19,00.**

**Aarhus:** Haandværkerforeningen, Paradisg. 3,  
**Fredag den 26. Marts Kl. 19,00.**

**Fredericia:** Forsamlingsbygningen »Fremad«,  
Danmarksgade,  
**Lørdag den 27. Marts Kl. 19,00.**

Program og Arrangement som tidligere meddelt.

**Bemærk:** De 3 Møder afholdes altsaa den 25., 26. og 27. i denne Maaned. Alle tidligere Meddelelser om andre Datoer er annulleret.

### Jernbanelæge i 25 Aar.

I en Alder af 34 Aar blev *Læge E. Biering-Petersen* den 1. April 1918 ansat som Jernbanelæge i København.

Den unge Læge, der er Søn af en Trafikkontrolør, havde ved Siden af sin almindelige Lægeuddannelse Hals-, Øre- og Næsesygdomme som særligt Speciale, hvilket gennem Aarene har været en stor Behagelighed for hans Patienter, saaledes at forstaa, at naar man er kommet til Lægen, har man haft Følelsen af at være undergivet en alsidig Behandling.

I de 25 Aar, som nu er gaaet, har Læge Biering-Petersen ved sin Dygtighed samt ved sit jævne og bramfri Væsen varetaget sin Gerning paa en saadan Maade, at hans Praksis efterhaanden er vokset, saa Antallet af de Medlemmer, der har ham til Læge, er noget over Gennemsnittet af de iøvrigt for Jernbanelæger i det paa-gældende Lægedistrikt gældende.

De mange Aar synes ikke at have sat sine Spor paa B.-P.; han er den samme elskværdige og ligevægtige Læge, som da han begyndte, men vel nok mere erfaren.

En Interessent gennem alle 25 Aar har ønsket gennem vort Blad at bringe Jubilaren en Hilsen. Jeg ved, at der er mange Lokomotivmænd og deres Familier blandt Biering-Petersens Patienter, og jeg føler mig overbevist om at være i Samklang med dem, naar jeg paa deres og egne Vegne udtaler den bedste Tak til vor Læge for hans altid redebonne Gerning baade ved Dag og Nat. Hertil føjes Ønsket om, at de Aar, der kommer, maa forme sig paa den allerbedste Maade for vor afholdte Jubilar.

### Taksigelse.

For al venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, pens. Lokomotivfører I. P. Pedersens Bisættelse bringer vi vor hjerteligste Tak.

*Anna Pedersen.*

*Nancy Breuning.*



### Lokomotiv beskadiget under Storm.

Under en Storm i Mellemsverige blæste et Træ omkuld og væltede ind over Banelinien, netop som et Tog passerede Stedet. Den faldende Kæmpe ramte Lokomotivet og slog bl. a. Sikkerhedsventilerne af, saa Kørselen ikke kunde fortsættes.

### Skelettet af Fa. gamle Remise kommet til Ære paany.

Den indvendige Konstruktion af Fredericia gamle Lokomotivremise, der som tidligere meddelt er nedrevet, er ikke af den Grund blevet tilintetgjort, men er tværtimod taget i Brug igen i et for nylig færdigbygget Zink-Raffinaderi i Randers.

### Straf for unødigt Ophold i Banegaardshallen.

I Nykøbing F. synes Ungdommen at have haft Tilbøjelighed til at benytte Banegaardens Forhal som Samlingssted eller Opholdsstue. Politiet har skredet ind, og ifølge „Lolland-Falsters Folketidende“ er flere unge Mennesker blevet idømt Mulkt paa 10 Kr. hver. Dommeren har udtalt, at Banegaardshallen ikke skal være Tilflugtssted for unge Mennesker til Skræk og Gene for de rejsende.

### 5-Aars Dreng som Redningsmand.

Den 6. Marts faldt en gammel Kone paa en Jernbaneloverskæring ved Vorbasse Station og var ude af Stand til at rejse sig. Der var netop sat Signal for et Tog, saa Situationen var faretruende nok. Heldigvis kom en lille Dreng til Stede; da han saa Konen liggende i Sporet, skyndte han sig hen paa Stationen for at fortælle, hvad han havde set. Det var lige tidsnok til, at Signalet kunde blive sat paa Stop, og det ventede Tog standset.

### Skoleelev dræbt af Toget.

Den 2. Marts blev en 11-aarig Skolepige dræbt af Toget paa Løkken Station. Hun havde været i Skole og skulde hjem, men var kommet op i forkert Tog. Da hun efter Igangsætningen vilde springe af, snublede hun og faldt ind under Toget. Hun blev dræbt paa Stedet.



*Atter 2 Mand dræbt paa Linien.*

Natten mellem den 11. og 12. Marts er der atter sket en beklagelig Ulykke, idet 2 Mænd, som afpatruljerede Strækningen, er blevet kørt ned nogenlunde midtvejs mellem Ringsted og Bringstrup. De er formentlig gaaet i det søndre Spor med Front mod Sorø, og har da set Frontlaternen paa Tog 2082, hvorefter de er gaaet over i det nordre Spor i Stedet for at træde ud i Rabatten, saaledes som Forskriften lyder paa. Uheldigvis var Tog 2085 ganske kort bag dem, men paa Grund af Støjen fra Tog 2082, som de saa komme, har de formentligt ikke hørt det bagfra kommende Tog, og blev kørt ned af dette netop paa det Sted, hvor de 2 Tog krydsede hinanden.

Personalet paa Tog 2085' Maskine, Lokomotivfører V. Heckmann og Lokomotivfyrbøder H. M. Christensen, begge Korsør, mærkede et Stød i Maskinen, Heckmann standsede derfor paa Fjenneslev Station for at efterse Maskinen, og det opdagedes da, at der hang en blodig Kasket foran paa denne. Ringsted Station blev derefter alarmeret, og der sendtes Personale til Undersøgelse. De 2 dræbte var stærkt lemlæstede, næsten ukendelige.

*Uheld under Rangeringen.*

Ved Rangering i Fredericia den 27. Februar kom en Ekstraarbejder ind under en af Vognene og faldt saa uheldigt, at han fik kørt det højre Ben af helt oppe ved Laaret. Faa Dage senere, nemlig den 2. Marts, kom en Stationsarbejder i Helsingør i Klemme mellem 2 Jernbanevogne. Han afgik kort efter ved Døden.

*Rettelse til  
Adressefortegnelsen*

*Lokomotivførerafdelingerne:*

*Nykøbing F. Underafd.:* Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: S. K. R. N. Thomsen, D. S. B. Remise.

*Lokomotivfyrbøderafdelingerne:*

*Aid. 2 Gb.:* Formanden, E. Greve Petersen, har Telefon Eva 7316.

*Gedser Aid.:* Formandens Navn og Adresse rettes til: C. B. S. Nielsen, Langgade 3., 1.

*Kassererens Navn og Adresse rettes til:* H. Hansen, Vognmandsvej 4.

*Viborg Aid.:* Formandens Navn og Adresse rettes til: E. E. Jensen, Ramsvej 6.

*Herning Aid.:* Formandens Navn og Adresse rettes til: G. O. Larsen, Statsbanernes Maskindepot.

*Medlemslisten*

*Optaget som ekstraordinære Medlemmer.*

pr. 1.—1.—1943:

Lokomotivmester E. Lomholdt-Pedersen, Næstved.

pr. 1.—3.—1943:

pens. Lokomotivførere:

A. B. C. Larsen, Vodroffsvej 4 A, 2., Kbhvn. V.

O. V. Thorkilsen, St. Mikkelsgade 8, 1., Slagelse.



*Udnævnelse fra 1.—3.—43:*

Motorfører II (Elektrofører) til Lokomotivfører:  
T. F. M. Adamsen, Enghave, i Gedser (min Udn.).

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:  
E. N. Christensen, Frederikshavn, i Brande (min. Udn.).  
A. P. C. Christensen, Nyborg, i Brande (min. Udn.).  
S. A. K. Sørensen, Kbhs Godsbgd., i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:  
K. L. Skjødt, Struer, i Brande.  
S. K. K. Olesen, Viborg, i Brande.  
P. E. Nielsen, Roskilde, i Roskilde.  
M. Jakobsen, Kbhavns Godsbgd., i Roskilde.  
C. L. Knudsen, Kbhavns Godsbgd., i Korsør.  
A. F. Jeppesen, Kbhavns Godsbgd., i Slagelse.  
R. Andreasen, Kbhavns Godsbgd., i Næstved.  
H. L. Larsen, Helsingør, i Gedser.

*Forflyttelse efter Ans. fra 1.—3.—43:*

Lokomotivfører:  
E. Romme, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.  
L. J. Andersen, Brande, til Kbhavns Godsbgd.  
O. Jørgensen, Brande, til Korsør.  
E. K. Haarløv, Gedser, til Slagelse.  
S. A. E. Suneson, Brande, til Gedser.

Lokomotivfyrbøder:  
K. M. S. Christensen, Brande, ifl. Opslag til Aarhus H.  
C. S. Rasmussen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.  
O. Nielsen, Gedser, til Helsingør.

*Forflyttelse fra 1.—4.—43:*

Lokomotivfyrbøder K. K. Jensen, Aalborg, til Viborg.

*Fritagelse for Hverv:*

Lokomotivførerne (Depotforstanderne) N. T. Thorstensen, Herning, og P. Møhler, Kolding, er efter Ansøgning fritaget for Hvervene som Depotforstandere fra henholdsvis den 1.—3.—43 og den 1.—4.—43.

*Tildeling af Hverv:*

Lokomotivfører H. K. Pedersen, Kolding, er efter Ans. ansat til Tjeneste med Station som hidtil og Hverv som Depotforstander.

*Aisked:*

Lokomotivfører S. C. Andersen, Aalborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—43 (min. Afsked).  
Lokomotivfører M. P. C. Andersen, Nyborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—43 (min. Afsked).  
Lokomotivfører K. O. Hansen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—5.—43 (min. Afsked).

*Dødsfald:*

Lokomotivfører C. E. Hansen (Broby), Kbhavns Godsbgd., den 12.—2.—43.  
Lokomotivfører L. Eriksen, Aarhus H., den 18.—2.—43.



**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

Sj.-Palster Jyl.-Fjn

**Nye Bøger.**

19616	19252	France, Anatole: Pierres Barndom.
19617	19213	Sims, Marian: Til min Mand.
19618		Ehrencrone-Kidde, Astrid: Prinsesse Toben.
19619	18919b	Beijer, Harald: Brita i Ægteskabet.
19620		Jungersen, Kay: Paa Kaperjagt mod Stormogulen.
19621	19224	Bodenhoff, Willie: Ellinor Stefani.
19622	19266	Skovsted, Margrethe: Jytte paa Skillevejen.
19623	19222	Bjerregaard, Hans: De almægtige.
19624	15127	Bentzon, Inger: Ziska.
19625	19228	Mac Cullers, Carson: Historien om et Mord.

19626	19339	Bendix Nielsen, Vitte: En tapper Pige.
19627	19122b	Franken, Rose: Claudia og David.
19628	19220	Andersen, Jens: Livet sejrer.
19629	19223	Björnsson, Jon: Jordens Magt.
19630	19233	Hedberg, Olle: Josefine.
19631	19238	Kjellgren, Josef: Smaragden.
19632	19247	Wulff, Hilmar: Som Vejret i April.
19633	19232	Forester, C. S.: Kommandør Peabody.
19634	15379	Friis, R.: Grete fra Aahuset.
19635		Bech, Johannes: Nybyggerne paa Heden.
19636	19292	Young, Francis Brett: Arabella.
19637	19260	Sadolin, Tage: Den dyre Leg.
19638	19302	Madelung, Aage: Hjertets Jagtmarker.
19639	19258	Hoel, Sigurd: Arvestaalen.
19640	18974c	Bennett, Arnold: Et Ægteskab.
19041ab	19262	Thuborg, Anders: Lykkelige Mennesker.
19642		Muusman, Else: Det blæser fra Vest.

**STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER**

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

	December Maaned		1942	
	1942	1941	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	11 590 000	9 860 000	1 730 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	11 520 000	9 350 000	2 170 000	
Postbefordring .....	820 000	740 000	80 000	
Andre Indtægter .....	530 000	580 000		50 000
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>24 460 000</b>	<b>20 530 000</b>	<b>3 930 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>16 650 000</b>	<b>14 770 000</b>	<b>1 880 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>7 810 000</b>	<b>5 760 000</b>	<b>2 050 000</b>	
Afskrivning .....	530 000	600 000		70 000
Forrentning .....	1 060 000	1 220 000		160 000
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷6 220 000</b>	<b>÷3 940 000</b>		<b>2 280 000</b>

	April—December		1942	
	1942	1941	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	92 490 000	78 480 000	14 010 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	101 840 000	88 160 000	13 680 000	
Postbefordring .....	6 410 000	5 770 000	640 000	
Andre Indtægter .....	6 040 000	5 450 000	590 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>206 780 000</b>	<b>177 860 000</b>	<b>28 920 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>142 980 000</b>	<b>129 880 000</b>	<b>13 100 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>63 800 000</b>	<b>47 980 000</b>	<b>15 820 000</b>	
Afskrivning .....	4 770 000	5 400 000		630 000
Forrentning .....	10 140 000	11 470 000		1 330 000
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷48 890 000</b>	<b>÷31 110 000</b>		<b>17 780 000</b>

I Forhold til December 1941 er

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

Indtægten af *Godsbefordringen* steget med ca. 2,2 Mill. Kr.

Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 3,9 Mill. Kr.

*De egentlige Driftsudgifter* er steget med ca. 1,9 Mill. Kr.

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