



NO 21

5. November 1944

44. Aargang

REPRÆSENTANTSKABSMØDE I CENTRALORGANISATION I

Statstjenestemændenes C. O. I., der nu omfatter 27 Organisationer med 28 000 Medlemmer, afholdt Onsdag d. 25. Oktober ordinært Repræsentantskabsmøde i „Folkets Hus“ paa Enghavevej i København. I H. t. Vedtægterne skulde Mødet bestaa af 88 Repræsentanter, men 3 Organisationer med 17 Repræsentanter var paa Grund af Forholdene forhindret i Deltagelse, som Følge deraf deltog kun 71 Repræsentanter samt et afgaaet Styrelsesmedlem. Vor Organisation var repræsenteret ved Soph. Jensen, E. Kuhn, Johs. Hansen, S. Suneson, Aage Hansen og N. P. Røgilds.

Formanden, Forretningsfører *Th. Pedersen*, bød Forsamlingen Velkommen. Det er nu tredie Gang under Besættelsen af vort Land, vi holder Repræsentantskabsmøde. Det 6. Krigsjaar er begyndt, og ude omkring tager Krigens Voldsomhed til. Millioner af Mennesker lider; Paarørende skilles for maaske aldrig at mødes mere.

Ogsaa herhjemme mærker vi Krigens Forhold stærkere, Tidens Uro slider paa Nerverne. Siden sidste Repræsentantskabsmøde har 50 Arbejdskammerater inden for Statsbanerne og — saavidt det har kunnet konstateres — 20 inden for Polititjenesten mistet Livet under Udøvelsen af deres Gerning. Vi mindes dem alle og sender en medfølgende Tanke til de efterladte, der saa brat har mistet en Forærer, Far eller Søn.

Dette Repræsentantskabsmøde samles under saa vanskelige Forhold som aldrig før, men trods alt har baade Tjenestemændenes og Arbejdernes store Flertal en klar Forstaaelse af, at det gælder om at holde Organisationerne intakte. At give efter for tilfældige Stemninger og Provokationer kan kun skade vor Bevægelse og gavne de Kredse, der spekulerer i Mistillid og Opløsning.

Tjenestemændene har i denne Periode været udsat for haard Belastning baade tjenstlig og økonomisk. Det har ikke manglet paa Krav til vor Indsats ved Arbejdets Udførelse, og nogen mere Velvilje og Forstaaelse fra Myndighedernes Side havde været ønskelig baade m. H. t. Tjenestens Tilrettelæggelse og Indstillingen over for vore økonomiske Krav.

I sin Beretning om Virksomheden i de forløbne to Aar kom Formanden særligt ind paa en Omtale af de førte Lønforhandlinger (hvis Resultater forudsættes at være velkendt gennem tidligere Artikler her i Bladet), og han fremhævede, hvorledes der i Forbindelse hermed var skabt Forbedringer paa en Række Omraader, f. Eks. Aspirantlønningerne, Feriudvidelser, Forøgelse af Fridagsantallet samt Forhøjelse af de særlige Ydelser. Herudover har Centralorganisationen tillige beskæftiget sig med mange andre Sager af principiel Betydning.

Efter en kort Diskussion godkendtes Beretningen gennem Vedtagelsen af følgende Udtalelse:

„Idet Repræsentantskabsmødet godkender Styrelsens Beretning, udtaler det sin Anerkendelse af det i Foraaret 1944 opnaaede Forhandlingsresultat, hvorved det lykkedes at faa ophævet den Reduktion af Reguleringstillæget, som i saa høj Grad har bidraget til at undergrave Tjenestemændenes Økonomi gennem de fire første Krigsjaar.

Den stedfundne Forbedring af de særlige Ydelser, Erstatningen for de skæve Helligdage, Forøgelsen af Fridagens Antal, Feriereglernes Forbedring samt Forhøjelsen af Aspirantlønningerne og Reguleringstillæget for ugifte under 40 Aar, er ligeledes Forhandlingsresultater, som bør anerkendes.

Repræsentantskabsmødet udtaler endvidere sin Tilfredshed med, at det i indværende Efteraar blev

muligt at faa udfyldt den sidste Rest af Tomrummet i Reguleringstillægsskalaen, hvilket med Rette har været betragtet som en Urimelighed og en væsentlig Brist i det automatiske Lønreguleringssystem.

Fremdeles maa det med Anerkendelse noteres, at det af Repræsentantskabsmødet i Efteraaret 1942 fremsatte Ønske om, at en Lønningskommission maatte blive nedsat, er blevet imødekommet, saaledes at haardt tiltrængte Ændringer i Tjenestemandsløven af 1931 kan gennemføres saa umiddelbart efter Krigens Afslutning som muligt.

Imidlertid maa det meget kraftigt understreges, at Tjenestemandshjemmenes Økonomi, der er stærkt svækket af en lang Prisstigningsperiode, for hvilken der indtil for nylig kun blev ydet en ganske utilstrækkelig Dækning, gør det tvingende nødvendigt at fastholde den nu opnaaede Lønstandard. Vi kan derfor helt slutte os til det af De samvirkende Fagforbund fremsatte Krav om Gennemførelsen af en udvidet og skærpet Priskontrol.

Sluttelig udtaler Repræsentantskabsmødet sin nære kammeratlige Samhørighed med de Tjenestemænd, som ved deres Tjenestegerning er blevet ramt af Krigsforholdenes Ulykker, og vi sætter vor Lid til, at det maa blive muligt at mildne den Sorg og Fortvivlelse, som herved er bragt ind i saa mange af vore Hjem."

Efter Behandlingen af Regnskaberne, der godkendtes, samt Fastsættelse af Diæter til Forretningsudvalgets Medlemmer og Godtgørelse til Formand, Sekretær og Regnskabsfører foretoges Valg af Styrelse. Formanden, *Th. Pedersen*, genvalgtes med Akklamation. Sekretæren, *Chr. Vejre*, meddelte, at han paa Grund af Alder ikke ønskede Genvalg til Styrelsen, endvidere ønskede Næstformanden, *P. Jensen*, heller ikke Genvalg.

Ved skriftlig Afstemning genvalgtes de øvrige Medlemmer af den gamle Styrelse, hvorhos Banevagt *F. Bøtchiær* og Postbud *A. Holde* nyvalgtes. Dansk Lokomotivmands Forening er saaledes fremdeles repræsenteret i C. O.'s Styrelse ved *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*.

Repræsentantskabsmødet bevilgede Sekretær *Vejre* en Pengegave som Erkendtlighed og Tak for mange Aars dygtig Indsats i Centralorganisationens Interesse.

Ved det paafølgende Styrelsesmøde blev vor Org.s Formand valgt til Centralorganisationens Næstformand, medens Sekretær i Dansk Jernbaneforbund, *J. K. F. Jensen*, valgtes til C. O.'s Sekretær. Regnskabsføreren, Toldvagtmester *Kai Olsen*, genvalgtes.



SIGNALREGLEMENTET

I D. L. T. for 5. Oktober lovede vi at komme noget udførligere ind paa det nye Signalreglement. Dette Løfte opfyldes herved, og vi vil indledningsvis bemærke, at vi synes, alle Reglementets Sider, eller i hvert Fald de med ulige Nr., foruden Reglementsbetegnelsen SIR ogsaa burde have enten Afsnits- og Underafsnitsbetegnelse, f. Eks. ^{SIR}XVI B, eller Signalnummeret, f. Eks. ^{SIR}41. Dette System er man gaaet over til, efterhaanden som der trykkes nye Sider til Sikkerhedsreglementet; det vilde ogsaa lette betydeligt, naar man slaar op i Signalreglementet.

Forandringen m. H. t. *Afstandsmærkerne* maa hilses som en Forbedring baade i Henseende til Ensartetheden og i Betragtning af den forøgede Toghastighed paa visse Strækninger. Uanset om det er en Strækning med fremskudte Signaler Nr. 4 og 5 (400 m foran Hovedsignalet) eller med Nr. 6, 7 og 8 (800 m foran Hovedsignalet) bliver der fremtidig altid et Mærke 400 m foran Hovedsignalet; det har der ikke hidtil været de Steder, hvor de fremskudte Signaler er flyttet ud.

Den mest revolutionerende Ændring er utvivlsomt de helt nye Bestemmelser for *Standssignalerne*. At de særlige Former for de elektriske Tog er bortfaldet, noteres med Tilfredshed, og det er et godt Princip, at man allerede af Standssignalets Form kan se, om det drejer sig om Hastighedsnedsættelse henholdsvis om en Forøgelse af den nedsatte Hastighed, idet alle Trekanter med Spidsen nedad som Grundregel betyder, at man skal køre langsommere end den paagældende Strækning normalt tilladte Hastighed, medens Trekanter med opadvendende Spids tilkendegiver, at en Hastighedsforøgelse er tilladt.

Ved en umiddelbar Betragtning kan det maaske se lidt uforstaaeligt ud, at der kan vises Signal til nedsat Kørehastighed baade ved Signal Nr. 41, der hedder „Forsigtigstrækning følger“, og ved Signal Nr. 42, hvis Navn er: „Kør langsomt“; særligt naar man ser de 67 i Forbindelse med sidstnævnte Signals Anvendelse anførte Stationsnavne. I Praksis vil det dog sikkert hurtigt læres. Signal Nr. 41 skal nemlig *altid* opstilles 400 m (fra København til Randers, fra Slagelse til Næstved og fra Fredericia til Lunderskov dog 800 m) foran det Sted, hvor Forsigtighedsstrækningen begynder, og det kan jo saa paa visse Udgangstationer forme sig saaledes, at dette Signal staar eller skulde staa bagved hele Toget, saa Lokomotivpersonalet slet ikke kan se det; derfor maa man saadanne Steder benytte Signal Nr. 42. Dette sidste Signal gælder kun for standsende Tog; drejer det sig om Tilfælde, hvor det paagældende Spor tillige er Gennemkørselsspor, skal der desuden opstilles Signal Nr. 41. Tænker

man sig f. Eks., at der i Næstved Stations Hovedspor mod Vordingborg i en Afstand af ca. 200 m fra Perronens Sydende foretages Sporarbejder, som betinger lavere Kørehastighed end Strækningens normale, underrettes de gennemkørende Togs Lokomotivførere paa sædvanlig Maade ved Signal Nr. 41, men Personalet paa Tog, der udgaar fra Næstved mod Gedser, vil ikke kunne se dette Signal, som staar ved Perronens Nordende; til Underretning for dem opstilles derfor Signal Nr. 42.

Vi henleder i denne Forbindelse Opmærksomheden paa Trykfejlen i Beskrivelsen af Signal Nr. 41. Der staar under Billedet, at det er en *ligebenet* Trekant, men det er forkert. Der skal staa *ligesidet* Trekant, Meddelelse om denne Rettelse er eller vil blive udsendt af Generaldirektoratet.

Der er Grund til at være opmærksom paa, at medens Toget efter de gamle Bestemmelser allereede ved Hastighedsnedsættelsestavlen skulde være bragt ned paa den tilladte Hastighed, er der fremtidigt, naar Signal Nr. 41 mødes, 400 m (paa de foran særligt nævnte Strækninger 800 m) til at faa nedreguleret Hastigheden. Omvendt kan man ikke fremtidigt uden videre sætte Farten op, saasnart den grønne Skive (Signal Nr. 44) naas; det maa man først, naar hele Toget har passeret dette Signal.

Med Beklagelse maa vi dog notere, at der er en Brist i det ellers saa udmærkede System for Stand-signalerne, nemlig Signal Nr. 39 „Forsigtig, „Stop“ følger“, hvis Dagsignal har samme Form som Nr. 41, og hvis Natsignal er helt analog med Nr. 41. Der er den store Forskel paa Betydningen af Nr. 39 henholdsvis Nr. 41, at medens sidstnævnte Signal alene angiver en Nedsættelse af Toghastigheden og — selv om der indskydes endnu et Signal Nr. 41 med en lavere Hastighed — altid efterfølges af et Signal, som tillader hurtigere Kørsel, efterfølges Nr. 39 derimod altid af et Stopsignal. Naar der er en saadan Grundforskel paa disse 2 Signaler, og naar man har bestræbt sig for paa hele Hastighedsnedsættelsesomraadet at udarbejde et System, der alene ved Signalformerne skal give Lokomotivføreren en Forhaandsunderretning, maa det beklages, at man ikke har skilt Signal Nr. 39 helt ud fra Hastighedsnedsættelsestalsignalformerne. Vilde det ikke have været naturligt som Dagsignal at benytte en rund gul Skive? Saa havde Nr. 39 og 40, *der jo uvægerligt hører sammen og praktisk talt danner et Hele*, været efter samme Princip, og de trekantede Skivers Betydning vilde være helt grundfæstet som alene vedrørende Hastighedsnedsættelsesforhold. Som Natsignal for Nr. 39 kunde man saa have anvendt 2 brandgule Lys i vandret Linie. I daarligt Vejr kan det være uheldigt, at Natsignal Nr. 39 og Nr. 41 er ens.

Retningsviserne har i det nye Signalreglement faaet en væsentlig større Betydning end tidligere.

De er nu at anse for egentlige Signaler, der under visse Forhold kan foranledige, at et Tog skal bringes til Standsning, f. Eks. hvis Lyset i Retningsviseren er slukket, uden at Lokomotivføreren forud er underrettet om, at den er i Uorden. Naar undtages Stationer med forgrenede Gennemkørselstogveje gælder dette dog ikke gennemkørende Tog. I Tilfælde, hvor et Tog har faaet Indkørsel henholdsvis Gennemkørsel, uden at Lokomotivføreren først har maattet fløjte „Færdig til Indkørsel“, er det nu anordnet, at Toget skal standses, hvis det af Retningsviseren fremgaar, at Togvejen er indstillet til andet Spor, end det Toget ifølge de fastsatte Bestemmelser skal benytte. Efter vor Mening er denne sidste Bestemmelse dog noget problematisk, idet Retningsviseren jo blot underretter Lokomotivføreren — hvis han da kører ind paa et afvigende Spor — om, hvorvidt der skal afviges til højre eller til venstre; derimod tilkendegiver den ikke, hvilket Spor, der er indstillet til. Hvis f. Eks. en østfra kommende Lokomotivfører i Roskilde skal paa Spor 2 og paa Retningsviseren ser en Skraastreg opad mod højre, kan han deraf se, at han afviger i den rigtige Retning; men om Togvejen nu ogsaa er indstillet til det Spor, han skal ind paa, kan han ikke vide; der kan lige saa godt være indstillet til Spor 1.

Der er ogsaa fastsat Bestemmelser om i visse Tilfælde at skulle standse foran *Tal- og Bogstavvisere*. Dog er der den Forskel, at medens en Lokomotivfører, som først har faaet „Stop“ paa Indkørselsmasten og efter Afgivelsen af „Færdig til Indkørsel“ faar Kørsignal, gerne maa køre ind, selv om Retningsviseren viser modsat af, hvad han havde ventet, saa maa han under tilsvarende Forhold ikke køre forbi en Talviser, der viser et andet Sportal end vedkommende Togs normale Spor. Hvad Motiveringen for denne Forskel er, er vi ikke i Stand til at oplyse, men der maa vel være en eller anden Grund.

Om Tal- og Bogstavviserne vil vi desuden bemærke, at naar man ikke forud har givet Lokomotivførerne Underretning om, paa hvilke Stationer den Slags Signaler forefindes, synes det noget rigoristisk at anordne, at Lokomotivføreren i visse Tilfælde skal standse, dersom Talviseren er slukket. I Tjenestekøreplanen findes Oplysninger vedrørende Stationer med Retningsvisere, men intet om Talvisere.

Med Hensyn til de *iremskudte Signaler* gælder omtrent det samme. Det er nu paalagt Lokomotivførerne at give Underretning, hvis de møder et fremskudt Signal, som er slukket paa et Tidspunkt, hvor det skal være tændt; men da disse Signaler, hvor Anlægget ikke er indrettet til Fjerntænding, skal holdes tændt hele Døgnet, og Lokomotivpersonalet ikke er underrettet om, hvor der er Fjern-

tænding og hvor ikke, kunde den paagældende Bestemmelse maaske nok volde lidt Bryderi. Det sikreste maa være altid at afgive Melding om slukkede fremskudte Signaler, saa vil der efterhaanden indhøstes Erfaring for, hvor Lyset i fremskudte Armsignaler skal være tændt Døgnet rundt, og hvor ikke. I det hele taget bør Lokomotivpersonalet erindre, at man fra Administrationens Side meget gerne ønsker Meldinger om Fejl e. l. ved Signalerne, saa saadanne kan blive besigtiget og rettet.

Ny er ligeledes Bestemmelsen om, at hvis en Lokomotivfører ved Iagttagelse af et *Sporstiftesignal* bemærker, at der er stillet forkert Togvej, skal han straks standse Toget. Bestemmelsen er naturlig, men den er som sagt ny i Signalreglementet. Derimod er Forklaringen under Billederne af Signalerne Nr. 28, 29, 34 og 35 unaturlig og misvisende. Ordlyden bør ændres, saa det ligesom i Baneingeniør Valentins Artikel i „Vingehjulet“ klart fremgaar, at Undtagelsen alene gælder Stationer paa de elektrificerede Strækninger.

Naar der tidligere hørtes et *Knaldsignal*, skulde Lokomotivføreren køre forsigtigt, højst 25 km/T, og holde skærpet Udkig. Fremtidig betyder Knaldsignalet, at *Toget snarest skal bringes til Standsning*. Den gamle Bestemmelse om Kørsel med højst 25 km/T, hvis man ikke møder noget Standsignal „Stop“ eller Haandsignal „Stop“, er ganske vist optaget ordret i det nye Reglement; der synes dog ikke at være nogen rigtig Forbindelse mellem Bestemmelsen om at standse Toget snarest muligt, henholdsvis at køre videre med langsom Fart. En nærmere Forklaring havde været ønskelig, men det maa vel forstaas paa den Maade, at Kørsel med Forsigtighed kan genoptages, hvis Toget har holdt stille nogen Tid, uden at Lokomotivføreren har faaet Underretning om Aarsagen til Knaldsignalet.

I det nye Reglement har man optaget de saakaldte *Brandpæle* som et Signal (Nr. 102), hvad man uvilkaarligt studser over. I gamle Dage, da Lokomotivpersonalet kun kørte paa een bestemt eller i hvert Fald kun paa ganske faa Strækninger, vidste de vel nok, hvor Brandpælene stod og kunde indrette Fyringen m. v. derefter, men nu, hvor der køres paa mange forskellige Strækninger, er der næppe ret mange, som er orienteret m. H. t. disse Pæles Placering, følgelig kan de heller ikke tage Hensyn til dem; thi hvis Pælene skal have nogen Betydning, skal man jo være saaledes orienteret, at man ogsaa i Mørke ved, hvor omtrent de er, saa der saavidt muligt kan tages Hensyn til det brandfarlige Terræn.

Derimod vil vore Medlemmer forbausnes over, at den ved *Trinbrætterne* opsatte rektangulære emailerede Plade, der i Mørke skal orientere Lokomotivføreren om, hvor Perronen begynder, ikke findes i Signalreglementet.

Hvis en eller flere af de unge Lokomotivfyrbødere staar for at skulle ud og rangere paa en Station, hvor man har Rangerryg, er det vel sandsynligt, at de ser efter, om der paa dette Punkt er nogen Ændring. De vil da se, at et *Rangerrygsignal* enten kan være et Daglyssignal eller — som hidtil — en Mast med en drejelig Bjælke; og det er beskrevet, hvilke Billeder Bjælkesignalet kan vise, men der staar intet om, hvad Daglyssignalet viser eller skal vise. Paa Forespørgsel er det imidlertid meddelt os, at det skal vise samme Billeder som Bjælkesignalet dog naturligvis uden de to Bjælkeender udenfor Baggrundsskærmen.

Stationsbestyrerens *Afgangssignal*, der i det gamle Reglement et enkelt Sted benævnes som „Afgangsordre“, men ellers er omtalt som „Afgangstilladelse“, er i det nye Reglement overalt blevet til „Afgangsordre“, hvilket de i den praktiske Jernbanedrift beskæftigede muligt vil finde lidt besynderligt; thi det er jo ingen Ordre, i hvert Fald ikke af den Slags, der skal efterkommes umiddelbart. Enhver af os har set Tog holde paa en Station uanset, at Signal Nr. 46 har brændt i længere Tid. Dette sker, fordi Togførerne ikke hidtil har opfattet Signalet som en Ordre, men som en Tilladelse til, at Toget kunde afgaa, naar dets Ekspedition var færdig, og saaledes vil de nok vedblive at forstaa det.

Paa dette Punkt har man altsaa generaliseret; men paa andre Omraader synes man ikke at have været lige saa kategorisk. Vi skal i de følgende Linier fremsætte nogle Bemærkninger om *Analogien* eller Manglen paa en saadan i Forklaringerne til de forskellige Signaler. Først lidt om Baglysene i visse Signaler. For Indkørselssignalernes Vedkommende har man forladt den hidtidige Forklaring: at brandgult Baglys anvendes for Stopstillingen og hvidt Stjernelys for Kørstillingen; nu hedder det „brandgult Baglys for vandret Arm og hvidt Stjernelys for Armen skraat opad“. Dette er en udmærket Forklaring, men hvorfor har man saa ikke anvendt den ogsaa for Togvejssignalerne, der har man nemlig beholdt den gamle Ordlyd. I Afsnittet om Hovedsignalerne er der imidlertid nu tilføjet et Stykke om, at hvis Daglyssignalerne viser Lys bagud, skal det ske paa tilsvarende Maade (som for Armsignalerne); mon det saa alligevel ikke havde været bedre ogsaa for Hovedsignalerne at være blevet ved den gamle Form; thi for dem, der skal lære Signalreglementet helt fra Grunden, er det vedr. et Daglyssignal sikkert lettere at forstaa brandgult Baglys for Stopstillingen og hvidt Lys for Kørstillingen, end det er at analogisere med vandrette eller skraa Arme.

Signal Nr. 2 med Gennemkørselsvinge er beskrevet saaledes: „Øverst grønt Lys, nederst brandgult Lys“. Ved Signal Nr. 66 siger man: „Brandgult Lys

over hvidt Lys". Signal Nr. 3 b forklares med: „Øverst grønt Lys, nederst grønt Lys“, men i Nr. 8 a hedder et lignende Signal: „To grønne Blinklys lodret over hinanden“. Denne sidste Beskrivelse er anvendt mange Steder; men den er i Virkeligheden forkert. Det er jo nemlig kun eet af de grønne Lys, der er over det andet, de *kan* ikke begge to være over hinanden. Efter vor Mening er den for Signalerne 64, 65 og 66 (Kendingssignaler paa Lokomotiverne, og det bør bemærkes, at disse ikke blot kan forekomme i den i Reglementet afbildede Form, men ogsaa i lodret Linie) anvendte Beskrivelsesmaade den bedste; men hvad enten man vælger den ene eller den anden Maade at beskrive et Signal paa, burde Forklaringsformen være ens. Vilde det f. Eks., naar Signal Nr. 8 b beskrives med: „To grønne Blinklys i skraa Linie“, ikke være logisk om Signal Nr. 8 a at sige: „2 grønne Blinklys i lodret Linie“. En tilsvarende Form vilde være anvendelig paa mange Steder i Reglementet lige fra Nr. 3 til Nr. 104.

I Tilslutning hertil skal vi kort nævne, at en Lokomotivfører bl. a. har spurgt, om vi har lagt Mærke til, at Signalreglementet nogle Steder benytter de tidssvarende Betegnelser for visse Skiver eller Plader, nemlig: cirkulære, kvadratiske eller rektangulære; andre Steder benævner man dem: runde, firkantede eller aflange.

Nu vi er ved at være til Ende med vore Betragtninger ang. det nye Signalreglement, vil vi til Overvejelse ved Nytryk af de paagældende Sider i Reglementet henstille, at der for Hovedsignalerne bliver nogle flere Undernumre. Tidligere var der kun 2 Haandsignaler „Stop“, nu er der 3: Nr. 82, 88 og 99, af hvilke de to sidstnævnte er samme Kliché og praktisk talt samme Beskrivelse. Naar man alligevel har valgt forskellige Numre, er det formentlig under Hensyntagen til de forskellige Steder, Signalerne kan komme til Anvendelse. Noget lignende gælder for visse Mastesignaler. Signal Nr. 4 b er f. Eks. fuldstændig analog med første Billede i Signal Nr. 6, og Signal Nr. 5 b analog med det ene Billede i Nr. 7, men de har forskelligt Nr., for at det ved en Beskrivelse straks kan være klart, om det er et af de saakaldte udflyttede fremskudte Signaler eller ej. Vilde det ikke være lige saa naturligt, om man ogsaa opdelte Hovedsignalerne i nogle flere selvstændige Numre, f. Eks. ved at benytte Betegnelsen Nr. 1 a for „Stop“ paa Hovedsignal med 1 Arm, 1 b for tilsvarende Daglyssignal; 1 c for „Stop“ paa Hovedsignal med Gennemkørselsvinge og 1 d for tilsvarende Daglyssignal. Paa samme Maade kunde Signal Nr. 2 opdeles i a), b), c) og d). Ogsaa andre Steder kunde en Beskrivelse lottes ved særlige Numre eller Undernumre af forskelligt udseende Signaler med samme Betydning.

Idet vi sluttelig gentager den tidligere udtalte Skuffelse over, at Generaldirektoratet ikke har anset det for nødvendigt at give Personalet Adgang til ved en Repræsentant at være med i den foretagne Revision, skal vi til sidst paany henstille til Medlemmerne at gaa det nye Reglement nøje igennem og sætte sig grundigt ind i de nye Bestemmelser. Det er jo af stor Vigtighed i den daglige Tjeneste at være vel orienteret i det til enhver Tid gældende Signalreglement.

Forhøjelse af Natpenge m. v. til Konstituerede.

Efter Indstilling af Statsbanernes Generaldirektorat og Anbefaling af Lønningsraadet har Finansministeriet bestemt, at Folk, der — efter i 1 Aar uafbrudt at have fungeret i højere Stilling — opnaar Konstitutionsvederlag, samtidig faar Ret til Kørepenge, Natpenge, Time- og Dagpenge samt Overarbejdspenge og Vederlag for mistede Fridage efter den for den højere Stilling gældende Sats. Ferie, Uniform og Frirejse tildeles derimod fortsat efter de for Tjenestemandens egen Tjenestestilling fastsatte Regler.

Denne Afgørelse, der har Gyldighed fra og med 1. Oktober 1944, vil vække Glæde hos de mange Lokomotivfyrbødere og de Motorførere II, der opbærer Konstitutionsvederlag som Lokomotivfører.

Den fulde Ordlyd af Finansministeriets Cirkulære er optrykt i „Meddelelser fra Generaldirektoratet“ Nr. 276/1944.



JUBILÆUM

Lokomotivfører F. V. Olsen, Gl. Landevej 21, Roskilde, kan den 28. Nov. fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Olsen beg. som Aspirant i Roskilde 28. Novbr. 1919, blev konstitueret som Lokfyrb. i Vamdrup 1. April 1921, forfremmet samme Sted 1. Maj 1921, forflyttet til Roskilde 1. Juli 1921. Forfremmet til Lokfører i Brande 1. Juli 1941, forflyttet til Nykøbing F. 1. Septbr. 1941 og 1. Juli 1942 tilbage til Roskilde.

Jubilæren er en dygtig og besindig Lokomotivmand og et interesseret Medlem af D. L. F., hvor han inden for Afdelingerne har haft Tillidsposter, som er bestridt til Kollegernes Tilfredshed. Afdelingerne ønsker dig hjertelig til Lykke paa Dagen, siger Tak for godt Kammeratskab og Samarbejde og ønsker, at Fremtiden maa bringe dig Held og gode Aar.

L. O.



Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 25. November frabedes.
K. Hansen, Lokfører, Padborg.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 26. November 1944 frabedes.

T. C. M. R. Nielsen, Lokfører, Tønder.

Taksigelse.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

N. M. Jensen, Str.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Sygekassen er foruden de hittidige Specialister i Øre-, Næse- og Hals sygdomme antaget Ørelæge Sigurd Kehlet Hansen, Adelgade 36, Hobro, Konsultation Kl. 12—14, Lørdag dog Kl. 11—12.



Sabotører i Gb. Remise.

Natten mellem 18. og 19. Okt. trængte Sabotører ind i Gb. Remise. De kørte en Maskine i Drejeskiven og en halv Snes do. ud i Skydebrogravene. Dette bevirkede, at en Del andre Lokomotiver ikke kunde komme ud af Hus, hvilket atter medførte nogle Togaflysninger.

Indskrænkninger paa Storebæltsoverfarten.

Generaldirektoratet meddelte 18. Okt., at den bebudede Køreplansændring pr. 23. Okt. ikke vilde finde Sted; derimod blev der med øjeblikkelig Virkning inddraget fire Færgeture over Storebælt: Færgerne 9 og 31 i Retning Korsør—Nyborg samt Nr. 2044 og 60 i modsat Retning. Den 25. Oktober oplyste Gdt. yderligere, at der ikke i de førstkommande Maaneder kan paaregnes Varme i Persontogene.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Juli Maaned 1944 samt i Tidsrummet April—Juli 1944 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1943 i runde Summer.

	Juli Maaned		1944	
	1944	1943	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	18 170 000	16 380 000	1 790 000	
Gods- og Kreaturbefordring	12 860 000	13 570 000		710 000
Postbefordring	790 000	720 000	70 000	
Andre Indtægter	910 000	930 000		20 000
Indtægter i alt	32 730 000	31 600 000	1 130 000	
Driftsudgifter	19 800 000	19 080 000	720 000	
Driftsoverskud	12 930 000	12 520 000	410 000	
Afskrivning	450 000	450 000		
Forrentning	800 000	1 300 000		500 000
Statens Tilskud til Driften	÷11 680 000	÷10 770 000		910 000
	April—Juli		1944	
	1944	1943	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	56 740 000	50 760 000	5 980 000	
Gods- og Kreaturbefordring	46 550 000	49 350 000		2 800 000
Postbefordring	2 920 000	2 700 000	220 000	
Andre Indtægter	3 110 000	2 900 000	210 000	
Indtægter i alt	109 320 000	105 710 000	3 610 000	
Driftsudgifter	73 160 000	66 820 000	6 340 000	
Driftsoverskud	36 160 000	38 890 000		2 730 000
Afskrivning	1 800 000	1 800 000		
Forrentning	3 180 000	4 260 000		1 080 000
Statens Tilskud til Driften	÷31 180 000	÷32 830 000	1 650 000	

I Forhold til Juli 1943 er:

Indtægten af Personbefordringen steget med ca. 1,8 Mill. Kr. og

Indtægten af Godsbefordringen faldet med ca. 0,7 Mill. Kr.

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

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 0,7 Mill. Kr.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning, som er foretaget i 1943/44, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i Juli 1943 var et Overskud paa ca. 5 Mill. Kr. og i Juli 1944 et Overskud paa ca. 5,9 Mill. Kr.

Togbetjenten afslørede Tyvene.

Tre unge Mænd, der d. 13. Okt. var Passagerer i et tidligt Morgentog fra Roskilde til København, vakte Togbetjentens Mistanke, og det lykkedes ham at afsløre, at de Pakker, de førte med sig, indeholdt Tyvekoster stammende fra Indbrud hos en Manufakturhandler i Hedehusene. Da det i Kh. var umuligt at faa nogen til at afhente Tyveknægtene og føre dem til Fængslet, tog Togets Passagerer selv Affære og gennempryglede de 3 Mænd, hvorefter de fik Lov til at løbe.

Røveri paa Stationer.

2 revolverbevæbnede Mænd trængte d. 20. Okt. om Aftenen ind paa Bernstorffsvej Station og krævede Beholdningen af Seddelpenge udleveret. Da der umiddelbart efter kørte et Tog ind paa Stationen, blev Røverne bange og forsvandt. De fik kun et Par Hundrede Kroner med sig. Aftenen efter skete et tilsvarende Røveri paa Valby St. Udbyttet var her ca. 800 Kr. Sent om Aftenen den 23. Oktober tvang en maskeret og bevæbnet Mand Stationsforstanderen i Kokkedal til at udlevere Kassebeholdningen, ca. 1000 Kr.

Kongesten ved Assens Maskindepot.

Paa Foranledning af Depotforstander Birkbo, Assens, er der blandt Personalet i Lokomotivremisen der indsamlet Midler til en Mindesten for Kong Christian den 10. Ved en Festlighed blev Stenen afsløret paa Kongens Fødselsdag den 26. September.

Stationsekspedient dræbt.

Ekspedient H. P. Larsen, som d. 30. Septbr. var udstationeret til Tvingstrup, vilde, da han var færdig med sin Tjeneste, tage med et gennemkørende Godstog hjem til Løsning, og han regnede med at kunne springe paa, idet Toget langsomt kørte gennem Stationen. Larsen forfejlede Springet og faldt ned i Sporet, hvor 15—20 Vogne gik over ham. Han blev dræbt paa Stedet, idet Kroppen praktisk talt blev skilt i to Dele.

Banearbejder paakørt.

Den 2. Oktober blev Banearbejder Baggersgaard, Vojens, paakørt af en E-Maskine, da han pr. Skinnecykle var ude paa Strækningseftersyn. Han fik kvæstet Ryggen og døde paa Vej til Hospitalet.

Baggersgaard kørte i Modvind og havde ikke hørt den tomme Maskine, og Lokomotivføreren kunde paa Grund af en Kurve paa Banen ikke se Baggersgaard, førend Maskinen var saa tæt inde paa ham, at en Paakørsel var uundgaaelig.

Kørt ned af en Rangertraktor i Horsens.

Ved Midnatstid Natten mellem den 16. og 17. September kom Overportør N. Rasmussen i Horsens ud fra Rejsegodsekspeditionen og vilde gaa over Sporene til en af de andre Perroner. Han var blændet, da han kom ud i Mørket og bemærkede ikke i Tide en Rangertraktor, men blev paakørt af denne og kvæstedes saa haardt, at han Dagen efter afgik ved Døden.



Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:
Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

LEDIG



Boldesagergades Ismejeri

anbefales
H. Mathiesen, Boldesagergade 44 . Telefon 2023

AAGE NIELSEN

SLAGTERMESTER
Kød- og Paalægsforretning
Cordilgade 10 Kalundborg Telefon 173
Leverandør til Feriehjemmet

Bakkegaardens Boghandel

Torvegade 60 **Esbjerg** Telefon 993

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 520
Kjær Christensen
aut. Installatør
Leverandør til Feriehjemmet

Chr. Jepsen

Stort Udvalg i moderne Ure
Briller og Barometre
Reparationer udføres
Telefon 600

CARL GRAFF

Vand- og Gasmester
Jyllandsgade 14. Tlf. 41

LEDIG

REDAKTION:

Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende.
Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.

