



NO 6

20. Marts 1944

44. Aargang

LØNOVERENSKOMSTEN

Efter flere Aars Utilfredshed blandt Tjenestemændene lykkedes det endelig ved Forhandlingen den 9. Marts at faa Finansministeriet til med Virkning fra 1. November 1943 at gaa med til Udbetaling af alle de 20 Reguleringstillægsportioner, vi efter Tjenestemandsløven har Krav paa. Meddelelsen herom spredtes hurtigt over det ganske Land, hvor Spændingen i lang Tid har været paa Højdepunktet. I Betragtning af de Afsavn, Tjenestemandshjemmene har lidt gennem de 4 Krigsaar, er der maaske nogle, som havde regnet med et endnu større Beløb end det, der er opnaaet Overenskomst om. Alle Forhold taget i Betragtning mener vi imidlertid, at man under de foreliggende Omstændigheder meget vel kan erklære sig tilfreds med Resultatet. Tjenestemændene bringes nu faktisk op paa Højde med, hvad Arbejderne har faaet i Dyrtidstillægsregulering i Løbet af Krigstiden.

Under Forhandlingen gjorde Finansministeriet gældende, at det ikke var muligt at give Tjenestemændene fuld Kompensation for Prisstigningen, idet der i saa Henseende maatte følges en tilsvarende Retningslinie som for Arbejderlønningerne. Over for Organisationsrepræsentanternes Argumentation indrømmede Ministeriet imidlertid, at Tjenestemændene var bagud, idet Arbejdernes Dyrtidsregulering hidtil har givet dem et Forspring, som svarer til ca. 2 Portioner af Tjenestemændenes Reguleringstillæg, hvortil yderligere kommer Dyrtidstillægsforhøjelsen efter Arbejds- og Forligsnævnets

seneste Kendelse, som svarer til ca. $1\frac{1}{4}$ Reguleringstillægsportion. I Erkendelse af, at de ekstraordinære Forhold nu har varet i lang Tid, maatte det derfor være rimeligt, at Tjenestemændene fik en Forhøjelse paa $3\frac{1}{4}$ Reguleringstillægsportion. Da der imidlertid i de sidste Aar udover Dyrtidsreguleringen er sket en vis yderligere Stigning i Arbejdernes faktiske Gennemsnitsfortjeneste, gik Finansministeriet, efter at Spørgsmaalet var yderligere debatteret, ind paa Organisationernes Krav om de $3\frac{1}{2}$ Portion Reguleringstillæg og med Bibeholdelse af det hidtidige midlertidige Løntillæg paa 168 Kr..

Den laveste Sats af disse nye $3\frac{1}{2}$ Portion bliver 96 Kr. i Lighed med, hvad Tilfældet har været siden 1. April 1941.

Tjenestemændenes Forhandlere krævede, at denne Lønforbedring skulde have tilbagevirkende Kraft fra 1. April i Fjor, idet vi i Krigsaarene har maattet give Afkald paa over 1000 Kr. Men dette var fra Finansministeriets Side uigennemførligt, da den pr. 1. April i Fjor gennemførte Ordning hvilede paa en af Rigsdagen vedtagen Lov, som Administrationen ikke kunde ændre. Under Hensyn til, at bemeldte Lov kunde være revideret fra og med 1. November f. A., tiltraadte Finansministeriet dog, at Forbedringen med de $3\frac{1}{2}$ Portion faar tilbagevirkende Kraft fra sidstnævnte Dato.

Fra og med 1. April vil vore gifte Medlemmer altsaa faa $3\frac{1}{2}$ Portion af 96 Kr. mere end hidtil, hvilket svarer til et Beløb paa 28 Kr.

pr. Maaned. De ugifte faar, uden Hensyn til om de er under eller over 40 Aar, $\frac{2}{3}$ heraf. Da der for ugifte under 40 Aar gælder en særlig Ordning, gør vi for en Ordens Skyld opmærksom paa, at de faar $\frac{1}{3}$ af de 6 første Regulerings-tillægsportioner og $\frac{2}{3}$ af de resterende 14 Portioner. Desuden vil alle gifte Medlemmer af vor Organisation faa efterbetalt 140 Kr. for Tiden 1. November 1943—31. Marts 1944; ugifte faar $\frac{2}{3}$ heraf.

Det her omtalte vedrørende Forhøjelse af Reguleringsstillæget gælder ikke blot for de ordinære Medlemmer, men ogsaa for vore pensionerede Kammerater. Saafremt Pensionen er over 1500 Kr., og Pensionisten faar Regulerings-tillæg af den for gifte gældende Størrelse, vil ogsaa han faa en Forbedring paa 28 Kr. pr. Maaned og en Efterbetaling paa 140 Kr. Hvis Pensionen er under 1500 Kr., ydes der som bekendt ikke noget forud talmæssigt bestemt Reguleringsstillæg, men et Tillæg, som udgør visse Procent af Pensionen. Dette, der hidtil har været 95 pCt., forhøjes nu til 117 pCt., og det maa herved bemærkes, at det til det særlige Løntillæg paa 168 Kr. svarende procentvise Tillæg til Pensioner under 1500 Kr., 12 pCt., ikke ændres af den Grund.

Den i Fjor gennemførte midlertidige Ordning med Udbetaling af et særligt Børnetillæg forbliver i Kraft.

Under Hensyn til, at der ikke ydes Reguleringsstillæg til de paa Finansloven fastsatte Honorarer, er der gennemført en 5 Procents Forbedring af Honorarerne til de Tjenestemænd, der har saadanne. Dette Spørgsmaal har Betydning for vore Medlemmer med Depotforstanderhverv. Fra og med 1. April vil det midlertidige Tillæg til disses Honorar udgøre ialt 25 pCt.

Som det vil erindres, har der ved tidligere Lejligheder været fremsat Krav om Forbedring af Aspirantlønningerne. Ogsaa dette Spørgsmaal behandledes ved Forhandlingen den 9. Marts, og Finansministeriet gik med til, at Aspiranter over 21 Aar faar $\frac{1}{4}$ Regulerings-tillæg, midlertidigt Tillæg og evt. Børnetillæg, medens Aspiranter under 21 Aar kun skal lide 10 pCt. Afdrag af de nævnte Tillæg. Endvidere vil Aspiranter, som har haft 2 Aars Aspirant-tjeneste efter det fyldte 22. Aar, faa fuld Lønning i den paagældende Tjenestestilling ÷ 5

pCt. Ogsaa denne Aftale har tilbagevirkende Kraft fra 1. November f. A.

Tjenestemandorganisationerne ønskede endvidere en Forbedring for dem, der kun har 2 Ugers Ferie. Under Hensyn til de foreliggende ekstraordinære Forhold, der paa forskellig Maade stiller særlige Krav til Tjenestemændene, tiltraadte Finansministeriet paa dette Omraade en midlertidig Ordning gaaende ud paa, at Personale i de Lønklasser, der normalt har 14 Dages Ferie, i Finansaaret 1944/45 faar 3 Ugers Ferie, for saa vidt de er fyldt 42 Aar og har haft mindst 18 Aars fast Ansættelse.

Yderligere blev der fra Personalerepræsentanterne fremsat Krav om en Forbedring af de nedsatte Dagpenge, idet det, saaledes som Prisforholdene har udviklet sig, er aldeles ugørligt at komme igennem med de hidtil gældende Sæts. Ogsaa her lykkedes det at bevæge Finansministeriet til Imødekommenhed, idet der med Gyldighed fra 1. April aftaltes Forhøjelser paa 2,50 Kr. til 4,00 Kr. pr. Dag gældende for de forskellige Dagpengesæts. Nedsatte Dagpenge vil for Lokomotivføreres og Motorføreres Vedkommende herefter udgøre 10 Kr. pr. Dag (heraf er 1,65 Kr. Nattillæg) og for Lokomotivfyrbødere 9 Kr. pr. Dag, hvoraf 1,35 Kr. er Nattillæg.

I Betragtning af de vanskelige Udstationeringsforhold gik Finansministeriet desuden med til, ogsaa med Virkning fra 1. April, at udvide Tillæget til fulde Dagpenge 1. og 2. Dag samme Sted til ogsaa at gælde 3. Dag.

Endelig opnaaedes der Enighed om en Forbedring af den særlige Godtgørelse paa 1,25 Kr. pr. Dag i visse Udstationeringstilfælde. Denne ansattes til 1,75 Kr. pr. Dag, ligeledes fra 1. April.

Foranlediget ved det i de senere Aar ret store Antal Tjenestemænd, som beklageligvis er blevet dræbt under Udøvelsen af deres Gerning, har der fra Organisationernes Side været fremsat Krav om en højere Erstatning til de efterlevende, som saa pludselig mister deres Forsørger. Ogsaa paa dette Omraade er der vist Forstaaelse, og der vil fra 1. April ske den Ændring, at den normale Efterlønsperiode, 3 Maaneder, i saadanne Tilfælde udvides til $\frac{1}{4}$ Aar.

Sluttelig oplyses, at ogsaa det tidligere af Organisationerne fremsatte Krav om Forhøjelse

af Tilskadekomstpensionen til $\frac{42}{60}$, saa denne er lig med den almindelige Sats for højeste Pension, vil blive imødekommet. Den hidtidige Bestemmelse, ifølge hvilken en Mand, der kommer saa stærkt til Skade i Tjenesten, at han maa pensioneres, kan afskediges uden højeste Pension, er en Urimelighed; men denne vil alt-saa blive fjernet fra 1. April d. A.

Flere af de sidst omtalte Tjenestemandssøsker havde forud for Forhandlingen været behandlet i Lønningskommissionen, fra hvilken der forelaa Indstilling. Afgørelsen paa disse Punkter kan derfor betragtes som en Slags for-lods Gennemførelse af Lønningskommissionens Revision af visse Bestemmelser i Tjeneste-mandsloven.

Læserne vil efter at have gjort sig bekendt med foranstaaende hurtigt komme til Erkendelse af, at det har været en særdeles omfattende Forhandling, og selv om der ikke blev opnaaet alt, hvad Tjenestemændene mente at have Krav paa, maa det dog indrømmes, at der fra Finansministeriets Side blev vist god Forstaaelse over for Tjenestemændenes vanskelige økonomiske Stilling. Det er derfor naturligt, at Forhandlingen denne Gang sluttede med en Overenskomst, om hvilken der fra alle Sider var Enighed. Alt taget i Betragtning mener vi ogsaa, at Tjenestemændene har Grund til at modtage Underretningen om Forhandlingsresultatet med Glæde. I den senere Tid har man fra praktisk talt alle Sider inden for Offentligheden erkendt, at der var begaaet Uret mod Tjenestemændene. Dette er der nu afbødet noget paa, og vi vil gerne bringe alle de Faktorer, som har været med-virkende til Gennemførelse af det opnaaede Resultat, de danske Lokomotivmænds Tak.

For saa vidt angaar den rent praktiske Foranstaltning med Udbetaling af saavel de 5 Maaneders Efterbetaling som af det forhøjede Reguleringsstillæg for April, kan vi efter Fore-spørgsel i Generaldirektoratets Bogholderkon-tor oplyse, at det for Pensionisternes Vedkom-mende paaregnes, at begge de nævnte Udbe-talinger kan finde Sted sammen med den nor-male Pensionsudbetaling for April. Derimod vil Beregningen for de mange Tusind tjenestegø-rende medføre saa omfattende Undersøgelser — f. Eks. om nogen er blevet gift i Tiden 1. No-

vember 1943 til 31. Marts 1944, i hvilket Til-fælde der jo skal regnes med 2 forskellige Sat-ser for Efterbetalingen — at det er nødvendigt pr. 1. April at udbetale Reguleringsstillæg efter de hidtidige Bestemmelser. Baade April-Forhøj-elsen og de 5 Maaneders Efterbetaling vil kom-me til Udbetaling saa hurtigt, dette overhove-det kan lade sig gøre, og det tilstræbes, at Udbetalingen vil kunne ske i Dagene umiddel-bart før — eventuelt umiddelbart efter — Paaske.

STEDTILLÆGS-REVISIONEN

Med Gyldighed fra 1. April er foretaget en Revision af de forskellige Byers Placering in-den for Stedstillægsklasserne, som atter denne Gang har medført en Del Omplaceringer. Nogle Byer rykkes op paa et højere Stedstillæg, me-dens andre er rykket ned i lavere Klasse end hidtil.

Statens Udgift til Ydelse af Stedstillæg vil efter denne Revision stige med ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. pr. Aar.

Denne Omplacering, som finder Sted hvert 3. Aar, sker efter Indstilling fra Lønningsraadet paa Grundlag af de i Kommunerne indhentede Oplysninger om Udgifter til Husleje og kom-munal Skat.

For saa vidt angaar Byer, hvor vor Organi-sation har stationeret Medlemmer, sker der føl-gende Forandringer:

Fra Stedstillægssats c (318 Kr.) til b (432 Kr.):
Frederikshavn,
Odense.

Fra Sats d (228 Kr.) til Sats c (318 Kr.):
Brande Stationsby,
Haderslev,
Holstebro,
Korsør,
Nyborg,
Næstved,
Skanderborg,
Skern Stationsby.

Fra intet Stedstillæg til Sats e (108 Kr.):
Gedser.

Nedrykningerne vedrører ingen af de Byer, som omfatter vore Medlemmer.

NYT RANGERREGLEMENT

Efter at vi i den forudgaaende Artikel har fremsat visse indledende Betragtninger om den foretagne Revision af de reglementariske Bestemmelser for Rangeringen, skal vi i det følgende nærmere omtale visse af det nye Rangerreglements Afsnit.

Man har fundet Anledning til at anføre, at Stationsforstanderen skal paase, at Rangermaskinerne ikke anvendes i større Udstrækning og Omfang, end Forholdene til enhver Tid nødvendig gør. Dette er saare naturligt. Men det rangerende Personale savner en modsvarende Bestemmelse om, at Stationernes Ledere ogsaa skal sørge for, at den fornødne Rangerkraft er til Stede. Vi kender adskilligt til aarelange Klager fra Personalet over daglige Overskridelser af de anordnede Rangertider, uden at det trods gentagne Henvendelser har været muligt at formaa Stationen til at stille Forslag om Udvidelse, saa stadigt Overarbejde kan undgaas.

Den hidtidige Bestemmelse om, at Rangerlederen forud skal give Lokomotivføreren Underretning om Rangerbevægelserne, har faaet en anden Affattelse. Paa vor Forespørgsel herom har Maskinafdelingens Repræsentanter i det Udvalg, som har beskæftiget sig med Revisionen af Rangerreglementet, overensstemmende erklæret, at det med den nye Ordlyd af ommeldte Bestemmelse ikke er Mening at indføre nogen principiel Ændring i Rangerlederen hidtidige Underretningspligt til Lokomotivføreren. Hensigten med den forandrede Affattelse er blot, at Meddelelse om smaa og enkle Rangerbevægelser kan undlades; men iøvrigt skal Lokomotivføreren holdes underrettet.

Vi synes ikke, den nye Ordlyd er helt klar; thi hvad er smaa og enkle Bevægelser. For saa vidt angaar Godstogenes Rangering paa Stationerne er det for at kunne overholde de korte Holdetider en ubetinget Nødvendighed, at Lokomotivpersonalet er underrettet om *alle* de Bevægelser, der skal foretages. Hvis dette ikke sker, sinkes Rangeringen. Dette er det erfarne Togpersonale udmærket kendt med. Derimod kan der ved Stationsrangeringen med Rangermaskiner vel nok forekomme Tilfælde, hvor forud Underretning til Lokomotivføreren ikke kan synes at være nogen absolut Nødvendighed. Vi ønsker dog her at pege paa en saare enkel og lidet omfattende Rangering, som fik

sørgelige Følger, fordi Rangerlederen ingen Underretning havde givet: En Rangermaskine hentedes paa et Spor et Træk Vogne. Med dette kørt der frem, og bageste Vogn blev med Skub rangeret over paa et andet Spor. Der blev saa givet Signal til at køre tilbage, og Lokomotivføreren troede, at Resten af Vognene skulde ned paa det Spor, de kom fra. Da han først var nede paa Sporet for at hente Vognene, havde han, som det er almindeligt, bemærket, hvor i Landskabet han holdt med sin Maskine; han vidste derfor nogenlunde, hvor langt omtrent der nu kunde køres tilbage. Imidlertid kørt der ikke ind paa det Spor, Lokomotivføreren troede, men paa et Nabospor, hvor der stod Vogne meget længere fremme. Uheldigvis havde Rangerlederen som nævnt ikke givet Lokomotivføreren mindste Underretning, og da han heller ikke var fremme for at give Haandsignal, blev Resultatet, at der tørnedes, hvorved en Mand faldt ned af en Vogn og blev dræbt. Dette Uheld vilde være undgaaet, dersom Rangerlederen havde givet Lokomotivføreren fornøden Underretning om, hvad det var, de skulde lave.

Der kan saaledes nok være Tvivl; men der er for vore Medlemmer Anledning til at bemærke, at Lokomotivføreren skal holdes saaledes underrettet, at han ikke staar i Uvished, men stadigt kan tilrettelægge sit Arbejde, og vi har altsaa de foran omtalte Embedsmænds Ord for, at der *i Principet* ikke er sket Forandring paa dette Punkt.

Naar det under Rangeringen er nødvendigt at passere bevogtede offentlige Overkørsler, har det hidtil været saaledes, at man ikke kørte frem, før Bommene var lukket. Efter det nye Reglement synes det at være tilstrækkeligt, at Ledpasseren er til Stede. Vi tror dog, at hvis der paa en Overkørsel, hvor Ledpasseren vel er paa Plads men ikke har lukket Bommene, sker Sammenstød f. Eks. mellem en Bil og et Rangertræks Lokomotiv, saa vil Politiet nok „tale“ med vedkommende Lokomotivfører.

Ved Rangering paa Terræn uden for Banernes indhegnede Grund, og som er tilgængeligt for den offentlige Færdsel, skal der ikke mere gaa en Mand foran Rangertrækket, men Rangeringen skal foregaa med særlig Forsigtighed og Agtpaaagivenhed. Dette gælder ogsaa Havnepladserne. Den tidligere obligatoriske Ringning med Dampklokken er bortfaldet undtagen for

saa vidt angaar København og Nykøbing F. Lokomotivførerne vil med Forundring spørge, hvorfor der under Kørsel paa Havnen i Nf. skal ringes uafbrudt med Dampklokken, naar Ringning under Kørsel paa alle øvrige danske Havnepladser — København undtaget — ikke skal finde Sted. Vi kender af Erfaring nogle Tilfælde, hvor Havnepladsrangering foregaar paa den Maade, at der køres paa et Midterspor, hvis Nabospor baade til højre og til venstre er belejret med Vogne, der ikke danner en sammenhængende Række, men paa begge Sider er afbrudt med korte Mellemrum, for at Arbejdere o. a. kan komme til Kajen, og hvor det da ofte sker, at ogsaa et Hestekøretøj smutter imellem. Naar der ikke mere skal gaa en Mand foran Rangertrækket, og der — København og Nykøbing F. undtagen — ikke skal ringes, er der i Realiteten ingen til at advare den øvrige Færdsel; det bliver derfor nødvendigt, at Rangeringen foregaar saa langsomt, at der kan standses naar som helst. Muligt vil dette ogsaa medføre, at der ikke kan køres med saa mange Vogne; thi selv med ringe Fart, er Bremsvejen jo længere, des større Rangertrækket er.

Det maa her indskydes, at vi allerede i Dagspressen har set omtalt et Havnerangeringsuheld foraarsaget ved, at der ingen gik foran Vognene. „Vendsyssel Tidende“ meddeler, at et Hestekøretøj den 24. Februar blev paakørt paa Havnepladsen i Hirtshals af et længere Rangertræk, som skubbedes af Lokomotivet. Bladet skriver, at Aarsagen til Paakørslen er at søge i, at den sædvanlige Foranstaltning ved Kørsel paa Havnepladsen, nemlig at lade en Portør gaa foran Rangertrækket, af en eller anden Grund var undladt ved den paagældende Lejlighed.

Det bør nævnes, at det nye Reglement indeholder en udmærket Pointering af, at Hurtighed alene ikke er nok ved Rangerarbejdet, men tværtimod kan blive skæbnesvanger, hvis der ikke samtidigt udvises fornøden Omtanke og Hensyntagen.

Fremtidigt skal der ikke blot ved egentligt Rangerlederskifte gives Meddelelse herom til Lokomotivføreren; ogsaa hvis Rangerlederen midlertidigt fratræder, skal han give Lokomotivføreren Besked, saa denne til enhver Tid nøje ved, hvem han har til Rangerleder. Ny er ogsaa Bestemmelsen om, at Rangerpersonalet ikke alle bør staa paa samme Side af Maskinen eller, naar der køres baglæns, paa forreste Vogn.

Under Godstogenes Rangering paa Stationerne maa de særligt i 2. Distrikt benyttede Hjælpebremsere aldrig være Rangerledere, og de maa kun anvendes som Rangermedhjælpere, hvis de er tilstrækkeligt indøvet og kendt med Rangeringsforskrifterne.

Vi skal sluttelig omtale de nye Bestemmelser vedrørende Ekstrarangering. Med Hensyn til de alt for hyppigt forekommende Overskridelser af Rangermaskinernes Sluttid er det nu bestemt, at denne Overskridelse ikke uden nærmere Aftale med Maskindepotet (Fremskaffelse af andet Personale) maa vare mere end $\frac{1}{2}$ Time. For en Ordens Skyld ønsker vi hertil at bemærke, at det ikke med denne Bestemmelse kan være Generaldirektoratets Mening, at $\frac{1}{2}$ Times Forlængelse af Rangermaskinernes Tjeneste i Almindelighed skulde være tilladt. En eventuel Overskridelse kan alene gælde de Lokomotivførere, der ikke har haft det for sammenhængende Rangertjeneste fastsatte Maksimum, 8 Timer. Herudover kan der nemlig ikke fastsættes Forlængelser. Tidligere var 7 Timer Maksimum for sammenhængende Rangering for Lokomotivpersonale paa enmandsbetjente Maskiner; men ved en Forhandling den 16. December 1925 aftaltes det paa Forslag af Generaldirektoratet „at den maksimale daglige sammenhængende Rangertjeneste paa alle enmandsbetjente Rangermaskiner forhøjes fra 7 Timer til 8 Timer, dog med Bibeholdelse af det maanedlige maksimale Tjenestetimetal af 195 Timer“. Denne Overenskomst blev under Nr. 41 paa Normeringsloven for 1926/27 godkendt af Rigsdagen, og der kan følgelig ikke ved Udsendelsen af et Rangerreglement ændres heri. 8 Timer er altsaa Maksimum for sammenhængende Rangering, og det ligger i Sagens Natur, at man ikke dernæst kan give Stationerne Bemyndigelse til at lægge yderligere $\frac{1}{2}$ Time paa. Maksimum er nu engang Maksimum, og maa forstaas som saadant. — Ved Togmaskiners Ekstrarangering er det, naar det kan forudses, at Maskinen for et til Endestationen ankommende Tog skal benyttes til Rangering ud over den i Planerne fastsatte Tid, ikke nok som hidtil at underrette Lokomotivføreren; fremtidigt skal ogsaa Maskindepotet have Besked.

Som Slutbemærkning ønsker vi at udtale, at dersom Personalets Organisationer havde været medvirkende ved Revisionen, vilde Rangerreglementet formentlig paa visse Punkter have

faaet en anden, d. v. s. en klarere, Affattelse end den, det nu har, og hvis man havde anvendt Løsbladesystemet, vilde eventuelle Ændringer ogsaa være lettere at foretage.

EFTER AFGØRELSEN

I den ledende Artikel har vi nærmere redegjort for Resultatet af Lønforhandlingen mellem Finansministeriet og Tjenestemændenes Centralorganisationer. Vi har deri givet Udtryk for, at Tjenestemændene i Betragtning af de foreliggende Forhold bør kunne erklære sig tilfreds med, hvad der blev opnaaet, og det maa med Tilfredshed noteres, at Dagspressens forskellige Afskygninger alle har forstaaet, at det var nødvendigt at komme ud af det Uføre, vi efterhaanden var kommet ind i. Eksempelvis anføres, at „Berlingske Tidende“ Dagen efter Forhandlingen skrev, at den trufne Ordning er et Forsøg paa at bøde paa den Uret, der var begaaet mod Tjenestemændene, og bl. a. tilføjede følgende:

„Man tør gaa ud fra, at Staten har strakt sig saa langt, som det skønnes forsvarligt, og Tjenestemændenes Repræsentanter under Forhandlingerne har tiltraadt den nu besluttede Ordning. Det er forstaaeligt, om dette er sket under store Betæneligheder, fordi det, Staten har ment at kunne tilbyde, ikke udligner den for Tjenestemændene saa ugunstige Forskydning i Indtægtsforholdene, der er sket i disse Aar. Men saa meget desto mere Grund er der til at paaskønne Tjenestemandsrepræsentanternes Holdning. De har indordet sig under det Hensyn, der skyldes Helheden, og har ikke villet forøge Statens Vanskeligheder ved udelukkende at se paa egne Interesser. Det er et Standpunkt, som bør huskes, og som i kommende Aar maa efterlade en Forpligtelse til at give Tjenestemændene økonomisk Oprensning, saa snart dette maatte blive muligt.“

FRA MEDLEMSKREDSEN

Godstrafik efter Behov.

Lokomotivfører H. Jensen, Struer, har i D. L. T. Nr. 4 skrevet en interessant Artikel om Aarsagen til Forsinkelser m. m. I Tilslutning dertil fremsættes her 2 sideløbende Forslag.

Det første er: „Godstrafik efter Behov“. Det gamle Ord, at den, der har Skoen paa, véd, hvor den trykker, kendes nøje af det kørende Personale. Vi er derfor alle interesseret i at fremme Tog-

gangen mest muligt. Tænker vi os f. Eks., at man med et Godstog holder paa en Station og er køreklar, men der mangler endnu 30 Minutter i den tilladte Afgangstid, hvorimod det forud vides, at der paa næste Station, hvor der planmæssigt kun er 20 Minutters Ophold, baade er en omfattende Rangering, og at Togpersonalet forventer større Ind- og Udlæsning, hvilke Arbejder tilsammen maaske lægger Beslag paa 50 Minutter, saa taler vi ofte indbyrdes om, at nu skulde vi bare have Lov at køre, thi paa den næste Station kunde vi faa Brug for den Tid, vi maa holde her og vente, og saa vilde vi kunne køre rettidigt derfra ogsaa.

Her er det, jeg mener, at for saa vidt Strækningen er fri, saa vi uden at genere nogen kunde afgaa til næste Station og der faa Anvendelse for den Tid, vi ellers skal vente paa den førstnævnte Station — hvilket Forhold kunde gentage sig frem over Linien indtil Endestationen — vilde denne smidige Manøvre betyde store Besparelser og dermed være af stor Værdi for hele det store Foretagende Landet over. Tillige vilde Godstrafiken blive fremmet og Personalets Tjeneste lettet.

Under de nuværende Forhold maa vi imidlertid holde os til Planen, og der kan saa ske det, at medens vort eget Tog som sagt er køreklar 30 Minutter før den tilladte Afgangstid, er et krydsende eller overhalende Tog forsinket 10, ja maaske 20 Minutter. Yderligere kan det ved Overhaling paa en Station paa Dobbeltsporet hænde, at man efter Overhalingen ikke kan køre tværs over Sporrene før end ogsaa et modgaaende Tog har passeret Stationen; paa denne Maade ryger der let 5 Minutter ekstra. I et saadant Tilfælde bliver der Forsinkelse paa 25 Minutter i Stedet for, at man kunde være kørt 30 Minutter før Planen fra den paagældende Station. Dette giver ialt en Forskel paa 55 Minutter, som kunde have været indhentet, dersom det var tilladt at lade Godstog køre efter Behov.

Reglen paa dette Omraade burde altsaa være, at naar Godstoget er køreklart, og Strækningen er fri, gives der Afgang til næste Station. Set med Fremtiden for Øje, hvor det vel maa forventes, at Statsbanerne i en lang Aarrække efter Krigen vil være belastet med stor Godstrafik, vil en Fremgangsmaade som her skitseret foruden den Smidighed, der som en Idræt vil vække Personalets Interesse, tillige opfylde det sande Ord om, at Tid er Penge.

Det andet Forslag vedrører Afgangssignalet. Det er rigtig nok, at man ser saa mange Lys, der bevæger sig imellem hinanden, men hvilket er det rigtige. For at skille Afgangssignalet fra andre Signaler maa det have et særligt Billede. Man kunde tænke sig Signalkoppen eller Togførerens elektriske Haandsignallygtes rektangulære Flade formet saaledes, at den viste 2 lodretstaaende Lys — f. Eks. hvidt og grønt eller en anden Farve — frem i Skulderhøjde mod Lokomotivet. Dette Forslag kunde jo eventuelt prøves i Praksis.

Dette i alt Korthed til Overvejelse.

N. Hammer.

FORAARSKØREPLAN

En ny Køreplan er traadt i Kraft den 13. Marts, idet den lysere Aarstid har gjort det muligt at lade Eksprestog 60's Færgforbindelse afgaa ca. en Time senere fra Nyborg end efter Vinterkøreplanen. Samtidig er Tilslutningstogene til Tog 60 blevet lagt noget senere, omend denne Senerelægning i Jylland og paa Fyn ikke er blevet saa stor, som sidste Aar, idet der har maattet tilvejebringes den fornødne Tid til Visitationen i Nyborg. I Fredericia er Overgangstiden for Tog fra Syd til Nord og omvendt formindsket, saa den Ulempe, der opstod ved den i Vinter gældende Køreplan, atter er fjernet.

Det er ligeledes blevet muligt at indlægge en personførende Færgetur fra Korsør om Morgenen; fra 15. April indlægges yderligere en personførende Færgetur fra Nyborg om Aftenen, og fra 22. April vil der endvidere blive indlagt en personførende Aftenfærgetur fra Korsør.

Fra 13. April vil der atter blive krævet de særlige Færgeadgangsbilletter for at kunne komme fra Korsør til Nyborg med Togene 23's og 25's Færgforbindelser. Under Paasketrafiken, d. v. s. fra 1. til 12. April, vil der dog kræves Færgeadgangsbilletter til de fleste af Færgeturene.

Den egentlige Sommerkøreplan, der sættes i Kraft den 25. Maj, ventes kun at ville indeholde den sædvanlige Udvidelse af Køreplanen for Nord- og Kystbanen af Hensyn til den store Sommertrafik samt nogen Udvidelse af Hurtigtogene mellem København og Jylland i den egentlige Sommerferietid. Endvidere vil der blive foretaget Regulering af visse Tog paa Grund af det større Antal rejsende om Sommeren.

EN JERNBANE PAA MALTA

Øen Malta med et Areal paa 235 km² (15 km² større end Møen) og en Længde paa 28 km (foruden den tilhørende Ø Gozo) har haft en i 1883 af et engelsk Selskab bygget Jernbane med 1 m Sporvidde. Den udgik fra *Porte Reale*, den nuværende Hovedstad *La Valetta*, i hvilken 60 000 af Øens 250 000 Indbyggere bor. Jernbanen gennemskar med en 670 m lang Tunnel et Bjærgparti, paa hvilket Fæstningsværkerne er anlagt, og førte til den gamle Hovedstad *Citta Vecchia*. Selskabet, som ejede Banen, gik snart Fallit, hvorfor den engelske Regering overtog den og genaabnede den i 1892. I 1900 forlængedes Banen til *Museo*, hvilket nødvendiggjorde en 500 m lang, ny Tunnel. Banen havde da en Længde paa ialt 13 km. Ogsaa under den engelske Regerings Styre lønnede Banens Drift sig ikke, hovedsageligt paa Grund af Konkurrence fra Sporvogne. I 1931 blev Banen nedlagt. Begge Tunnellerne bruges nu af Befolkningen som Beskyttelsesrum under Luftangreb.

Die Lokomotive.

LOKOMOTIVKEDELEKSPLOSION
I ENGLAND

Paa *LMS-Banen* i England indtraf for nogen Tid siden en Kedelekspllosion paa et stort 2 C 1-Strømlinie-lokomotiv under Fremførelsen af et Tog Glasgow—London. Angaaende Eksplosionens Aarsag foreligger nu Resultatet af de foretagne Undersøgelser.

Som Følge af at Maskinens faste Personale udeblev fra Tjeneste paa Grund af tysk Luftangreb, maatte der anvendes Reservepersonale, der ikke var fortrolig med Maskinen og Togets Fremførelse. Maskinen kom først for Tog 3 Minutter før Afgang. Fyret var i god Tilstand, og Togets Vægt var ca. 100 t under den tilladte Maksimalbelastning paa 570 t. Vejret var godt, og Skinnerne var tørre. En Lokomotivinspektør, som kørte med paa en kortere Strækning, bemærkede, at Lokomotivfyrbøderen bestrebte sig paa at holde et meget tyndt Fyr. Inspektøren rettede i den Anledning Bebrejdelse overfor Lokomotivføreren, idet han hævdede, at Fyret burde være noget tykkere.

Ved Igangsætningen fra Stationen Motherwell spillede Maskinen, hvorved Fyret blev revet frem. Paa den derefter følgende 17,5 km lange Stigning paa gennemsnitlig 8,4 pro mille kunde Fyret ikke bringes i Orden, hvorfor Lokomotivføreren i en Afstand af 10 km fra Motherwell maatte standse Toget paa Grund af Dampmangel. Her begik Lokomotivføreren den store Fejl at sætte igang og fortsætte allerede efter 3 Minutters Forløb; han burde have ventet tilstrækkelig længe, til at Fyret og Vandstanden i Kedlen var, som det skal være. Han regnede med, at Vandstanden i Kedlen var høj nok til at komme over Stigningen, men Resultatet blev, at Vandstanden sank langt under den tilladte.

Paa den derefter følgende Faldstrækning sprængtes efter 3,5 km's Kørsel Fyrkassedækket paa Grund af Vandmangel. Lokomotivføreren og Lokomotivfyrbøderen blev haardt saaret, sidstnævnte døde et Par Dage efter. De rejsende tog ingen Skade.

Den foretagne Undersøgelse angaaende Aarsagen til Ulykken viste, at det sprængte Fyrkasseloft havde Anløbsfarve, og at det øverste af Rør- og Sidevægge havde Anløbsfarve et Stykke ned fra Loftet. Det fremgik deraf, at Vandstanden var sunket ca. 200 mm under Fyrkasseloftet. Det antages, at Lokomotivføreren har regnet med at kunne klare sig op til Banens højeste Punkt, og at han har under vurderet Betydningen af, at Vandstanden vilde synke meget, naar Regulatoren var lukket paa den efterfølgende Faldstrækning, der var 8 km lang ned mod Stationen Carstairs, hvor der var god Tid til at bringe Kedlen i Orden.

Der er ikke taget Hensyn til, at Fyrkasseloftet i lang Tid vilde være blottet for Vand, hvorfor Ulykken er tilskrevet manglende Erfaring.

Die Lokomotive.



JUBILÆER

Onsdag den 29. Marts kan Lokomotivfører *M. Damsgaard*, Nørregade 30, 2., Nyborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Damsgaard begyndte som Aspirant i Nyborg, blev ved Genforeningen konst. i Tønder som Lokomotivfyrbøder den 14. Juni 1920 og blev fast ansat samme Sted 1. Maj 1921. Forflyttet til Nyborg 1. August 1930, hvorfra han blev forfremmet til Lokomotivfører i Lunderskov den 1. Juni 1938 og forflyttet tilbage til Nyborg 15. Maj 1939.

Damsgaard er en god Kollega, altid villig til at gøre andre en Tjeneste.

Med Tak for Samarbejdet ønsker Afdelingerne hjertelig til Lykke med Dagen og Fremtiden.

C. S.



Den 6. April kan Lokomotivfører *G. F. Gjødesen*, Brande, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Gjødesen begyndte som Aspirant i Skanderborg, hvor han ogsaa blev ansat som Lokomotivfyrbøder; men kort Tid efter blev han forflyttet til Struer. Han længtes imidlertid tilbage til den lille idylliske By ved Søerne, og efter en Rundtur til Aarhus og Langaa lykkedes det ham at komme tilbage igen. Ved Forfremmelsen til Lokomotivfører kom han til Brande; men han kan stadigvæk ikke glemme Skanderborg, og vi tager vist ikke fejl i den Tro, at det bliver en stor Dag for ham, naar hans Forflyttelse dertil kommer.

Gjødesen har altid været en støt og god Kollega. Ved sit stilfærdige Lune har han forstaaet at skabe sig mange Venner, hvor han end kom hen.

Vi ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke samt udtaler vor Tak for den Tid, der er gaaet, og Ønsket om, at vi endnu maa have mange gode Stunder sammen.

I. F.

Gjødesen beder meddelt, at grundet paa Rationeringsbestemmelserne vil Jubilæumsdagen kun blive fejret for en mindre Kreds.

Opmærksomhed frabedes.

Ved en beklagelig Fejl er Navnene under 2 af de sidste Nr. af Bladet optagne Meddelelser under nærværende Rubrik blevet ombyttet.

De paagældende Bekendtgørelser optrykkes her i deres rigtige Ordlyd:

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 23. Marts d. A. frabedes.

P. G. M. Olsen,
Motorfører, Enghave.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum den 30. Marts frabedes venligst.

A. C. Nielsen,
Lokomotivfører, Helsingør.

Al Opmærksomhed den 1. April frabedes venligst.

A. C. Jørgensen,
Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum den 13. April frabedes venligst.

O. Hansen,
Lokomotivfører, Fredericia.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 13. April d. A. frabedes venligst.

H. P. Carlsen,
Motorfører, Av.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 13. April frabedes.

S. K. M. Hansen,
Lokomotivfører, Padborg.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 23. Februar.

J. E. Christensen,
Lokomotivfører, Tønder.

Alle, der har vist mig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum, bedes herved modtage min hjerteligste Tak.

R. A. Møller,
Lokomotivfører, Nyborg.

Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

J. G. Poulsen,
Lokomotivfører, Randers.

Hjertelig Tak til Kolleger og Medansatte, Hovedbestyrelsen og Ar. Afdeling, Værkmester og Lokomotivmestre i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum den 18. Februar.

Lokomotivfører All. Andersen,
Ar.

Notitser

Uforsigtige rejsende.

Da et Tog for nylig holdt for „Stop“ udenfor Hørning St., sprang en lille Pige af Toget, idet hun troede, de var inde paa Stationen. Umiddelbart derefter satte Toget igang, og Barnets Moder sprang da ogsaa af, men paa drog sig forskellige Skrammer og en lettere Hjernerystelse, saa hun maatte under Lægebehandling.

Den 23. Januar forsøgte en Herre i Horsens at springe paa et Tog, som havde sat igang, men han mistede Fodfæstet, og der var Fare for, at han skulde falde ned mellem Vognene. Heldigvis lykkedes det Togføreren at gribe ham og faa trukket ham ud paa Perronen. Imens var Togets Hastighed steget saa meget, at den erfarne Togfører ikke turde springe paa Toget; dette gjorde endnu en rejsende derimod Forsøg paa, men blev stoppet af Stationsbestyreren.

Det er ubegribeligt, skriver Horsens Folkeblad om Episoden, at Folk ikke lærer at afholde sig fra den Slags Dumdristigheder, der kan koste Livet eller Førligheden.

Søndag den 20. Februar sprang en 45-aarig Dame paa Lyngbyvejen St. af et S-Tog, førend det var standset. Hun blev slynget omkuld paa Perronen og kvæstede Hovedet alvorligt.

8 Dage senere forsøgte en Mand i Roskilde at springe paa et Tog, som havde sat i Gang og var kørt 4—5 Vognlængder. Han forfejlede Springet og faldt ned mellem to Vogne, men slap med at faa den ene Fod knust af de Hjul, som kørte over den.

Søndag den 12. Marts gik det galt i Fredericia. En Chauffør skulde med Toget til Esbjerg, men da dette havde sat i Gang, forsøgte en Jernbanetjenestemand at holde Chaufføren tilbage. Denne rev sig imidlertid løs og vilde springe paa Toget, men snublede og faldt ned mellem Vognene, som kørte over ham og kvæstede ham saaledes, at den ene Arm maatte amputeres ved Skulderen.

Seks moderne Malerier for 5 Kr.

En københavnsk Kunsthandler sendte sidste Sommer en Kasse indeholdende 6 Malerier af den nu saa moderne abstrakte Art til Jylland. Skæbnen vilde, at Adressedelen forsvandt, og da Forsendelsen herefter ikke kunde udleveres, blev den efter nogen Tids Forløb solgt paa Auktion for 5 Kr. Køberen, der erhvervede Malerierne for Lærredets Skyld, idet han selv gav sig af med Malerkunsten, opdagede, at et af Billederne bar Kunstmaleren Freddie's Signatur, og ved Henvendelse til denne blev det oplyst, hvorledes Sagen hang sammen, hvorefter de Billeder, hvis Lærreder endnu ikke var benyttet til andre Malerier, blev tilbageleveret.

Kun Forhandlingsret gennem bestemte Organisationer.

Næstved Byraad har behandlet en ny Tjenestemandsvedtægt, som bl. a. bestemmer, at alle Forhandlinger mellem Kommunen og Personalet skal foregaa gennem

visse bestemt nævnte Fagorganisationer, hvilket gælder uanset om enkelte af Personalet skulde være uorganiseret. Den borgerlige Fællesgruppe foreslog, at den enkelte Tjenestemand fik Ret til selv at forhandle om sine egne Forhold. Dette Forslag blev dog forkastet. Kun de anerkendte Organisationer kan forhandle om Personalets Anliggender.

Dræbt under Rangering.

Ledvogtermedhjælper Mørch, Ulfborg, vilde den 2. Februar hjælpe nogle Arbejdere, der var i Færd med ved Haandkraft at rangere nogle Jernbanevogne sammen, men blev nervøs, og idet han forsøgte at springe ud, kom han i Klemme mellem Pufferne og fik Brystkassen knust, saa han døde paa Stedet.

I Sverige forbereder man Trafikforbedringer.

De svenske Statsbaner har bestilt 15 nye elektriske Lokomotiver, der skal kunne køre 135 km/T. Endvidere er der bestilt 2 nye Færger til Trelleborg—Sassnitzruten; disse skal baade være bredere og længere samt hurtigere end de hidtil paa nævnte Rute benyttede Færger.

Privatbanepersonalet og de „skæve“ Helligdage.

Ved Lollandsbanen er der nu afsluttet Overenskomst, ifølge hvilken Banens Personale faar Efterbetaling for 17 mistede Fridage i de 2 sidste Finansaar efter samme Regler som gældende for Statens Tjenestemænd. I de to kommende Aar vil Lollandsbanens Personale faa Fridagsantallet udvidet med et til de særlige Helligdage svarende Tal. Desuden er det aftalt, at Personalets Ferie skal gives i Tiden mellem 1. April og 15. November. Tilsvarende Overenskomst ventes gennemført ved samtlige Privatbaner.

Motorfærger „Sjælland“ reparerer.

Det er nu besluttet, at „Sjælland“, der blev Vrag efter Bombeeksplosionerne den 3. November f. A., skal reparerer. Dette vil koste 4½ Mill. Kr., hvilket er noget nær det dobbelte af, hvad Færgerne kostede, da den i 1932/33 blev anskaffet. En ny Færge af samme Type vilde dog været meget dyrere, idet den i Dag vilde koste ca. 10 Millioner. I øvrigt kunde de nødvendige Materialer til Nybygning slet ikke fremskaffes.

Sammenstød mellem Lastbil og Motortog.

Den 4. Marts om Formiddagen kørte en Lastbil ind paa en Jernbaneoverkørsel paa Ringsted—Køgebanen, netop som et Motortog var midt paa Overkørslen. Bilens Forparti blev totalt knust, 2 af dens Mandskab blev haardt saaret.

Togsammenstød.

Paa Gandrup St. i Vendsyssel paakørte en Skinneomnibus den 7. Marts et paa Stationen rangerende Godstog. Lokomotivføreren paa Godstoget opdagede Faren og satte sit Tog i tilbagegaaende Bevægelse, men Skinnebussens fart var saa stor, at et Sammenstød ikke kunde undgaaes. Flere Passagerer kom til Skade.

Kong Christian den IX's Understøttelsesfond.

Ved det til Bestyrelsen for Kong Christian den IX's Fond senest foretagne Valg indvalgte som Suppleant for Distrikternes Maskintjenester og Værkstedernes Vedkommende Lokomotivfører K. O. Svendsen, Gedser.



Statsbanepersonalets Sygekasse.

Speciallæge-Behandling af Medlemmerne.

Der har i den senere Tid været adskillige Tilfælde, hvor Medlemmer af Sygekassen har paabegyndt Behandling hos en af de Speciallæger, med hvilke Sygekassen ikke har særlig Overenskomst, uden forud at have faaet Bevilling fra Sygekassen efter Indsendelse af Andragende herom forsynet med Jernbanelægens Erklæring, og der har ligeledes været adskillige Tilfælde, hvor et Medlem, der har faaet Bevilling til en enkelt Konsultation hos en saadan Speciallæge, gennem længere Tid har fortsat Behandlingen hos Speciallægen uden forud at have sikret sig Sygekassens Bevilling hertil. Naar Behandlingen saa er endt, præsenterer vedkommende Medlem Regningen for Sygekassen og mener sig berettiget til Tilskud.

I den Anledning finder Bestyrelsen det nødvendigt at indprente Medlemmerne Reglerne i Vedtægtens § 6, Punkt 7. Vil man være sikker paa Sygekassens Tilskud, maa man følge Reglen: Forud for Specialbehandlingen at indsende Ansøgning med Jernbanelægens Udtalelse om denne Behandlings Nødvendighed. Denne Regel er det ubetinget paakrævet at have, og Bestyrelsen vil af Hensyn til samtlige Medlemmers Tarv ikke kunne se bort fra Sløseri i Henseende til at overholde den. Iøvrigt kan Jernbanelægerne heller ikke være tjent med bagefter at skulle udtale sig om Forholdet.

Sygekassens Bestyrelse beder derfor Medlemmerne have Kravet om forud Ansøgning i Erindring, naar det ikke drejer sig om Specialbehandling hos de Specialister i Øjensygdomme eller i Øre-, Næse- og Hals sygdomme, med hvem Sygekassen har særlig Overenskomst, og hvor der kun kræves Henvisning fra Jernbanelægen til Speciallægen, men ingen Ansøgning til Sygekassen.



Lokomotivførerafdelingerne:

Roskilde Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: L. O. Nielsen, Lindevej 3.

Haderslev Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: A. L. C. Larsen, Skulderbladet 6.

Kolding Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: S. A. Rasmussen, Mazantigade 8.

Brande Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Thyregodvej.

Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

pr. 1.—2.—1944

Lokomotivmester A. K. Sørensen, Struer.

Kontorist C. O. Rasmussen, Fjordgade 8, Hobro.

pr. 1.—3.—1944

pens. Lokomotivfører G. P. C. Nielsen, Flensborg-gade 47, 3., Kbh. V.



Udnævnelse fra 1.—3.—44:

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

A. H. Jensen, Kalundborg, i Tønder.

A. E. M. Petersen, Kbhavns Godsbgd., i Tønder.

R. N. C. C. Olsen, Brande, i Brande.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

J. G. Pinholt, Vordingborg, i Kalundborg.

Forilyttelse efter Ansøgning fra 1.—3.—44:

Lokomotivfører:

P. W. Jørgensen, Brande, til Kbhavns Godsbgd.

A. K. H. Schneider, Slagelse, til Kbhavns Godsbgd.

K. W. Hansen, Kolding, til Fredericia.

T. F. M. Adamsen, Gedser, til Slagelse.

M. Kristensen, Tønder, til Kolding.

E. V. E. Horn, Tønder, til Gedser.

Lokomotivfyrbøder:

O. Gregersen, Kalundborg, til Roskilde.

Afsked:

Lokomotivfører:

H. J. Poulsen, Esbjerg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—44.

K. M. Kristiansen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—44.

V. F. Jensen, Helsingør, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—44.

Paaskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse over for Lokomotivfører H. M. Jensen, Esbjerg, i Anledning af, at han den 27.—11.—43 i Esbjerg udviste god Agtpaagivenhed og Aarvaagenhed.

Navneændring:

Lokomotivfører O. T. Hansen, Brande, hedder fra 15.—2.—44 O. T. Bjurner.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Januar Maaned 1944 samt i Tidsrummet April—Januar 1943/44 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1942/43 i runde Summer.

	Januar Maaned		1944	
	1944	1943	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	9 790 000	8 930 000	860 000	
Gods- og Kreaturbefordring	11 740 000	11 780 000		40 000
Postbefordring	750 000	740 000	10 000	
Andre Indtægter	890 000	870 000	20 000	
Indtægter i alt	23 170 000	22 320 000	850 000	
Driftsudgifter	19 950 000	18 380 000	1 570 000	
Driftsoverskud	3 220 000	3 940 000		720 000
Afskrivning	450 000	530 000		80 000
Forrentning	930 000	1 040 000		110 000
Statsens Tilskud til Driften	÷1 840 000	÷2 370 000	530 000	

	April—Januar		1943—44	
	1943—44	1942—43	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	114 600 000	101 420 000	13 180 000	
Gods- og Kreaturbefordring	126 860 000	113 620 000	13 240 000	
Postbefordring	7 280 000	7 150 000	130 000	
Andre Indtægter	7 860 000	6 910 000	950 000	
Indtægter i alt	256 600 000	229 100 000	27 500 000	
Driftsudgifter	179 660 000	161 360 000	18 300 000	
Driftsoverskud	76 940 000	67 740 000	9 200 000	
Afskrivning	4 500 000	5 300 000		800 000
Forrentning	10 280 000	11 180 000		900 000
Statsens Tilskud til Driften	÷62 160 000	÷51 260 000		10 900 000

I Forhold til Januar 1943 er Indtægten af *Personbefordringen* steget med ca. 0,9 Mill. Kr., medens Indtægten af *Godsbefordringen* er uforandret. De egentlige *Driftsudgifter* er steget med ca. 1,6 Mill. Kr.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning, som er foretaget i 1942/43, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i Januar 1943 var et Underskud paa ca. 2,1 Mill. Kr. og i Januar 1944 et Underskud paa ca. 2,6 Mill. Kr.



Brug Brevpapir m. Navn og Adresse

Æskepost Kr. 3,75 Servietter m. Monogram Kr. 2,25
Fotoalbum m. Navn - 2,50 100 Visitskort i Æske - 2,75

„Den personlige Gave“ Fredericiagade 38
Palæ 7639

Smukkeste, billigste og mest kærkomne Gave
Forlang Prøve tilsendt . Alle Arter Tryksager leveres

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:
Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.



1. Kl. Befjening **„Herdis“ Salonen**

Billigste Priser **Vejlevej 40** Specialitet: Permanentbølgning
Telef. 1207 Byens hurt. og behag. Haartøringsapparater

LEDIG

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 9 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

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



**Westfalske
Stenkulbriketter**
er de bedste.

En Del af de i Westfalen producerede Mærker.



Søborg Vognfjeder-Fabrik
Brdr. Christensen
Vangedevej 235 - Telefon Søborg 189 og 1160

Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjedre
Reparationer leveres omgaaende
Forchromede Kofangere og Bagagebærere

Indr. Varem.

^{A/s} „**REFFO**“ Struer.
KEDELRENSNINGSVÆDSKEN „REFFO“
Opløser gammel Kedelsten,
Hindrer Nydannelser af Kedelsten.
Tlf. 145. Leverandør til de danske Statsbaner. Tlf. 145

KØBLER & KROGH ^{A/s} • **FARVERI
KEMISK TØJRENSNING
GARDINVASKERI**

Kontor og Fabrik: Dortheavej 8, København NV.
Telefon 11158, 11198, 12209.

Indlevering: Jorcks Passage. Telf. Byen 2595. — Birkedommervej 33. Telf. 11198.

VOGNFABRIKKEN SCANDIA ^{A/s}
RANDERS

JERNBANEVOGNE AF ENHVER KONSTRUKTION

SÆNKSMEDEGODS GASGENERATORER

AKTIESELSKABET
NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER
KØBENHAVN F.

Kabelværk • Traadværk • Valseværk

De forenede Kulimportører
KUL og KOKS.

Holmens Kanal 5. København K.
Telefon 211. Telefon 211.

^{A/s} **FRICHS, AARHUS**
JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

Fredericia

Alt i Herreekvipering
Ougaard & Jensen,
Telefon 332. Danmarksgade 25.

Køb Gulvtæpper, Gardiner og Sengeudstyr i **Taarnborg.**
BEMÆRK: Gratis Gardinophængning.
Fredericia største elektr. Damp-Fjerrønseri Anlæg.
JENS CHR. NIELSEN, Telefon 716.

Fredericia Mejeri, Gothersgade Nr. 14.
Anbefaler sig med **I. Kl.s Mejeriprodukter.**

Det bedste **I CYKLER OG RADIO**
V. Petersen, Jyllandsgade 22
Telefon 1033 - Fredericia

Bogtrykkeriet, Egumvej 5. • A. PETERSEN
Telefon 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
FESTSANGE TELEGRAMMER

^{A/s} **Fredericia Ny Tømmerhandel**
Vesterdalsvej . Telf. 800
Træløst — og alt til Selvbyggere

Fredericia Teater
RESTAURANT OG MARIUS RASMUSSEN
SELSKABSLOKALER Telefon 588



Vesterbros Glarmesterforretning
Rullegardiner - Malerier- Raderinger - Metalrammer
alle Størrelser - Ruder isættes - Alt til rimelige Priser
Telefon 1512

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