



30. Aargang N^o 9.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Maj 1930.

KØREPLANS SKIFTE 8 Timers Dagen.

Igen staar vi overfor et Køreplansskifte med deraf følgende Forandringer i Kørselsfordelingerne — Forandringer, der forhaabentlig gaar i Retning af en mere præcis Gennemførelse af Tjenestetidsreglerne.

Den 1. Maj demonstrerede Arbejderpartiet efter gammel Sædvane for 8 Timers Arbejdsdagen og maaske spørges der hvorfor demonstreres der endnu, naar 8 Timersdagen forlængst i den største Del af Verden er godkendt. Gennemførelsen af 8 Timersdagen ansaa man, paa det Tidspunkt da Kravet blev sat i Højsædet, som ganske taabelig, men ikke destomindre har det vist sig, efter at man er naaet saa langt som at de fleste Arbejdere har 8 Timersdagen, at Ideen ikke var saa taabelig endda, det har vist sig, at Virksomhederne udmærket kunde bære den forkortede Arbejdstid. Endnu er der god Grund for os her i det lille Danmark, at være med i Demonstrationstogene for 8 Timersdagen, thi endnu har man ikke her i Danmark ved Lov gennemført 8 Timersdagen.

Naar vi altsaa staar overfor et Køreplansskifte, er der for os Lokomotivmænd god Grund til at minde om at vi med Gennemførelsen af ordnede Tjenestetidsforhold kom bort fra tidligere Tidens skrappe Udnyttelse, men at vi langt fra er kommen saa langt som ønskeligt, og hvorfor, fordi den Maade Tjenestefordelingerne tilrettelægges paa i adskillige Tilfælde gaar over Grænsen for hvad Tjenestetidsreglerne bestemmer, og fordi vi endnu har uopfyldte Krav. Det maa naturligvis straks bemærkes, at

selv om Tjenesten tilrettelægges efter alle Kunstens Regler, kan Tjenestetiden være meget foranstrengende. Thi for det kørende Personale er det jo ingenlunde saaledes som det er for Arbejderen i det private Erhverv, eller for de stationære Tjenestemænd, at der med 8 Timersdagen er forbundet 16 Timers Frihed i Hjemmet, nej, meget ofte ligger en stor Del af de 16 Timer ude i Landet paa en fremmed Station. Dette Forhold vil det for det Personale det drejer sig om, blive meget vanskeligt at faa rettet, ligesom det ogsaa er umuligt at gennemføre 8 Timersdagen for dette Personale, ihvert Fald saaledes som man ser paa Tingene i Øjeblikket.

Tjenestetidsreglerne indeholder som Følge heraf Bestemmelser, som at den daglige Tjeneste *som Regel* ikke maa overskride 12 Timer uden passende Hvile, og at en sammenhængende Tjeneste ingensinde maa overskride 10 Timer. Det viser sig, at det er meget vanskeligt at overholde disse Bestemmelser, man skulde dog synes, at det burde være klart for enhver Tjenestefordeler, at 10 Timer uden en Smule Spisepause burde være Højdepunktet af hvad der kan forlanges, saavel som det vel kan siges at være upassende at give Folk en 12 Timers Tjeneste med 1½ Times Hvil, i Parantes bemærket, det korteste tjenestefri Ophold paa fremmed Depot.

Ikke desto mindre finder man hyppig Overtrædelser af begge Paabud, og det er dog Meningen med at de staar i Reglerne, at de skal overholdes. Det er Mennesker, der er betroet en i sikkerhedsmæssig Henseende ansvarsfuld Gerning — og det er jo ikke ligegyldigt om de mod Slutningen af saa lange Tjenester skulde

blive sløvede og uopmærksomme. Det synes som det er nødvendigt at gøre opmærksom herpaa, og Tidspunktet maa vel anses at være passende for Tiden, hvor man er travlt beskæftiget med at ordne Tjenesten for den kommende Sommer — og paa en Tid hvor man i nogen Grad har faaet kompletteret Førerantallet — ganske vist paa en for Statsbanerne utilfredsstillende Maade. Statsbanerne fik jo ikke denne Gang hvad de ansaa for nødvendigt for at kunne klare sig.

Vi har den Opfattelse, at Afdelingerne vil paase at Tjenestetidsreglerne overholdes, og at de paataler Meningsløsheder og bestræber sig for at Tjenesterne tilrettelægges paa fuldt ud forsvarlig Maade. Det er jo ikke ubetinget nødvendigt at paatage sig et Medansvar for Gennemførelse af Tjenester udenfor Reglerne, der eventuelt kan medføre uheldige Forhold, paa Grund af manglende Hvile, eller for lange Tjenester, der kan medføre Uopmærksomhed.

Lad os fremfor alt erindre, at selv om vi ikke kan forlange 8 Timersdagen gennemført efter Bogstavet i vore tjenstlige Forhold, saa har vi dog Regler, der efter vor Opfattelse giver Administrationen ret frie Hænder til at ordne Tjenesten, men dog ikke giver dem Ret til at ordne det hele, som de selv vil.

DOBBELT HUSFØRELSE

*Udskrift af Østre Landsrets Dombog
for IV Afdeling.*

Aar 1930 den 14 April blev afsagt følgende Dom i Sagen Lokomotivfører V. T. A. Johansen, Fredericia, mod Generaldirektoratet for de danske Statsbaner.

I Anledning af Lokomotivfører V. T. A. Johansens Forfremmelse fra Lokomotivfyrbøder ved Statsbanerne til Lokomotivfører ved samme, blev han den 5. November 1926 forflyttet fra sit hidtidige Opholdssted, Aarhus, til Tinglev. Paa Grund af Boligmangel fandt Johansen det ikke muligt at skaffe sig egnet Bolig i Tinglev, og han lod derfor sin Familie, der bestaar af Hustru, en Søn og en Datter, der dengang var henholdsvis 17 Aar og 15 Aar gamle, tillige med sit Bohave forblive i den hidtidige Bolig i Aarhus, medens han selv tog Ophold i Tinglev, saaledes at han fra 5. November 1926 havde Udgifter til dobbelt Husførelse.

Efter derom af Johansen indgiven Ansøgning blev der ved Skrivelse af 3. Februar 1927 fra Statsbanernes 2det Distrikt tilstaaet Johansen et Beløb af 115 Kr. 70 Øre som Godtgørelse for dobbelt Husførelse i Tiden fra den 5. November 1926 til den 31. December s. A. Det tilføjes derhos i Skrivelsen, at der, da Johansen ikke havde søgt om Tildeling af en under 7. December 1926 opslaaet ledig Barakke paa Tinglev Station, ikke oftere kunde udbetales ham Godtgørelse for dobbelt Husførelse i Anledning af hans Forflyttelse.

I et den 8. April 1925 af Generaldirektoratet for de danske Statsbaner udfærdiget Cirkulære var det nemlig bestemt, at Undladelse af at søge opslaaede ledige Lejeboliger — derunder ogsaa Barakker paa eller i Nærheden af Tjenestestedet — vil have til Følge, at Ret til Godtgørelse for dobbelt Husførelse fortabes. Johansen ansaa sig imidlertid ikke forpligtet til at søge om Tildeling af den paagældende Barakke, der efter hans Mening var for lille baade for hans Familie og hans Bohave, og han ansøgte derfor gennem sin Organisation Generaldirektoratet om Godtgørelse for dobbelt Husførelse ogsaa for Tiden efter 31. December 1926, hvilket Andragende blev afslaaet, idet Generaldirektoratet ikke kunde erkende, at Johansen havde haft tilstrækkelig Føje til at undlade at søge den ledige Lejebolig.

Johansen nedlagde derefter under en ved østre Landsret anlagt Sag Paastand om, at Generaldirektoratet for de danske Statsbaner kendtes pligtig til at yde ham Godtgørelse efter Reglerne i Tjenestemandsoven for hans Udgifter foranlediget ved dobbelt Husførelse fra og med den 1. Januar 1927 at regne.

Generaldirektoratet paastod under særskilt Procedure af Formaliteten Sagen afvist som ikke henhørende under Domstolenes Afgørelse, og denne Paastand blev ved Rettens Dom af 8. Oktober 1928 taget til Følge. Ved Højesterets Dom af 4. Oktober 1929 er Sagen imidlertid blevet hjemvist til Landsretten til fornyet Foretagelse og eventuel Paakendelse i Realiteten, herunder om Betydningen af, at Statsbanerne har fundet Barakken egnet til Bolig for Johansen.

Ifølge sin derefter nedlagte Paastand søger Johansen, der har været ansat i Tinglev indtil 1. September 1928, de Sagsøgte kendt pligtige til at yde ham Godtgørelse efter Reglerne i Lov

Nr. 489 om Statens Tjenestemænd af 12. September 1919 Par. 1290, Stk. 2, jfr. Stk. 5, og Lov Nr. 496 af 25. November 1921 Par. 7, sammenholdt med Lov Nr. 126 af 27. Juni 1927 Par. 867, Stk. 2, jfr. Stk. 5 og 6, for hans Udgifter foranlediget ved dobbelt Husførelse fra og med 1. Januar 1927 at regne.

De Sagsøgte paastaar Frifindelse.

Til Støtte herfor gør de gældende, at det ikke er godtgjort, at det i det paagældende Tidsrum ikke har været muligt for Johansen at skaffe anden egnet Bolig for sig og sin Husstand i Tinglev end den ovennævnte Barakke, at denne maa anses for en passende Bolig for ham og hans Husstand, og at han, da han har undladt at søge denne Bolig, er uberettiget til Erstatning for dobbelt Husførelse.

Hvad det første Spørgsmaal angaar, har Johansen i en fremlagt Skrivelse af 16. December 1929 anført, at hans væsentligste Bestræbelser for at skaffe sig Lejlighed i Tinglev bestod deri, at han hos Sogneraadsformanden flere Gange har søgt oplyst, om der fandtes ledige Lejligheder, men altid uden Resultat. Johansen har videre anført, at der kun een Gang har været Udsigt til, at en passende Lejlighed blev ledig, nemlig derved, at der byggedes en ny tysk Skole, saaledes at den Villa, der tidligere benyttedes dertil, blev ledig, men den var paa Forhaand lovet bort til en Dame, som drev Pensionat. Endelig har Johansen anført, at, da det viste sig haabløst at skaffe sig Lejlighed i Tinglev, og der i Sommeren 1927 skete Opslag om, at der skulde tvangsforflyttes 3 Lokomotivførere fra Tinglev til Padborg, søgte han saadan Tvangsforflyttelse i Haab om at kunne faa en passende Lejlighed i Padborg, men de nævnte Tvangsforflyttelser fandt ikke Sted.

I en den 3. Juli 1928 dateret Erklæring udtaler Formanden for Tinglev Sogneraad, at Johansen i Tiden fra 1. Januar 1927 til 1. Maj 1928 ingen Bolig har kunnet faa i Tinglev, der efter Sogneraadsformandens Overbevisning er passende for ham og hans Familie.

I en supplerende Erklæring af 15. Marts 1930 udtaler Sogneraadsformanden følgende:

»Da man ikke fører Fortegnelse over ledige Lejligheder, kan jeg paa nuværende Tidspunkt ikke mere erindre, hvilke Lejligheder, der har været ledige i nævnte Tid. Jeg husker at have haft en Samtale med daværende Sogneraadsmedlem, Lokomotivfører C. O. Rasmussen om

Sagen, hvorved vi begge kom til den Overbevisning, at der i nævnte Tidsrum ikke havde været nogen til Lokomotivfører Johansen egnet Bolig at faa.

Med Hensyn til den af D. S. B. rejste Tvivl om Sogneraadsformandens Kompetence til at udtale sig i en saadan Sag, finder man det højst besynderligt, at Statsbanerne i Snesevis af Tilfælde har taget de af undertegnede i lignende Sager udstedte Attester tilfølgende. Man undlader ikke at bemærke, at det er i Kommunens Interesse, at de ved Statsbanerne ansatte Funktionærer, der beskæftiges her i Kommunen, ogsaa har Familien boende her.«

Johansen har endvidere henvist til en fremlagt, af Statsbanerne foreskrevet Blanket til »Ansøgning om Godtgørelse for dobbelt Husførelse«, i hvilken det bl. a. hedder, at »Attest for Boligmangel fra en kommunal Autoritet eller lignende Myndighed skal altid vedlægges.«

Da nu de Sagsøgte ikke overfor det fra Johansens Side oplyste har fremskaffet nogen modstaaende Oplysning, maa der ved Sagens Afgørelse gaas ud fra, at han ikke har kunnet skaffe sig nogen egnet Bolig i Tinglev, — bortset fra den omhandlede Barakke.

Om denne er det oplyst, at den — foruden et Køkken med en Gulvflade af ca. 6½ m² — bestaar af 2 Rum, hvis Gulvflade er henholdsvis ca. 15½ og ca. 12 m², og der findes ingen Loftsplads. Til Barakken hører et Udhus, bestemt til Vask og Opbevaring af Brændsel.

De Sagsøgte har oplyst, at Statsbanerne under Bolignøden har anvendt store Beløb paa Tilvejebringelsen af Boliger til deres Tjenestemænd; alene i Finansaarene 1920—21 og 1921—22 er der blevet anvendt 2 895 000 Kr. i det anførte Øjemed. Det langt overvejende Antal af disse Boliger var permanente, — alene i Tinglev tilvejebragtes op imod 40 saadanne Lejligheder, — men i de Tilfælde, hvor Boligforholdene havde den Karakter, at der kun midlertidig kunde antages at være Trang til en Lejlighed, har man i Stedet for de bekostelige permanente Boliger tilvejebragt Barakker. Disse Barakker er de saakaldte »Døckerske Pavilloner« og er ensartet indrettede. De er ikke beregnede til at tjene til Bolig for nogen bestemt Kategori af Tjenestemænd eller Familier af bestemt Størrelse, men de har faktisk været beboede af Tjenestemænd i 9., 12. og 14.—16. Lønningssklasse. De er for Tiden beboede af Tje-

nestemænd i 14.—16. og 18. Lønningsklasse samt timelønnede ansatte (Haandværkere eller Arbejdsmænd). Barakkerne er blevet anvendt ved 27 Stationer foruden Tinglev.

Endelig har de Sagsøgte oplyst, at de til Barakken i Tinglev svarende Barakker i andre Byer har været beboet af Tjenestemænd i højere Lønningsklasse end Lokomotivførere, bl. a. i følgende Tilfælde:

En Barak i Ølgod af en Assistent (9. Lkl.) i Tiden 1. Oktober 1919 til 1. Juni 1920,

en Barak i Højslev af en Assistent (9. Lkl.) i Tiden 15. November 1919 til 1. December 1920,

en Barak i Tinglev af en Assistent (9. Lkl.) i Tiden 1. Maj 1926 til 1. Juni 1926,

hvorhos bl. a. følgende Barakker har været beboet af Lokomotivførere (12. Lkl.) og af Tjenestemænd i samme Lønningsklasse som disse, nemlig:

En Barak i Holstebro af en Lokomotivfører i Tiden 1. Oktober 1919 til 1. August 1920,

en Barak i Løgumkloster af en Lokomotivfører i Tiden 11. Oktober 1923 til 9. Maj 1926,

en Barak i Padborg af en Togfører i Tiden 1. Oktober 1927 til 1. November 1927.

Uanset, hvad der saaledes er oplyst om, at tilsvarende Barakker er accepteret som Bolig for Tjenestemænd i samme eller højere Lønningsklasse, finder Retten, at det ikke med Føje har kunnet kræves af Sagsøgeren, at han, hvis Ophold i Tinglev maatte forudsættes at ville blive af længere Varighed, med sin Familie skulde tage Bolig i den omhandlede Barakke, naar henses til, at dette bl. a. vilde betyde, at Familien maatte indrette sig saaledes, at han og hans Hustru ikke fik fælles Soveværelse. Sagsøgeren findes herefter ikke ved at undlade at søge den ledige Barakke at have forspildt sin Ret til Godtgørelse for dobbelt Husførelse for Tiden efter 1. Januar 1927. Hans Paastand vil derfor være at tage til Følge.

Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Der vil være at tillægge den for Sagsøgeren beskikkede Sagfører i Salær 80 Kr. hos det Offentlige.

Thi kendes for Ret:

De Sagsøgte Generaldirektoratet for de danske Statsbaner bør yde Sagsøgeren Lokomotivfører V. T. A. Johansen Godtgørelse efter Reg-

lerne i Lov Nr. 489 om Statens Tjenestemænd af 12. September 1919 Par. 1290, Stk. 2, jfr. Stk. 5, og Lov Nr. 496 af 25. November 1921 Par 7, sammenholdt med Lov Nr. 126 af 27. Juni 1927 Par. 867 Stk. 2, jfr. Stk. 5 og 6, for hans Udgifter foranlediget ved dobbelt Husførelse fra og med 1. Januar 1927 at regne.

Sagens Omkostninger ophæves.

Der tillægges Højesteretssagfører Heilesen i Salær 80 Kr. hos det Offentlige.

— — —

Der vides endnu intet om, hvorvidt Statsbanerne appellerer Sagen. Det er tidsnok for Statsbanerne at foretage dette Skridt indtil 8 Uger efter Domsdagen.

PRIVATLOKOMOTIVMÆNDENE

Tirsdag den 15. April afholdt Lokomotivmændene ved Privatbanerne ordinær Kongres i Arbejdernes nye Forsamlingsbygning i Odense.

Kongressen aabnedes af Forbundets Formand, N. Th. Brix, Aalborg.

Til Dirigenter valgtes Lokomotivfører Østergaard, Aalborg, og Motorvognsfører Kaj Petersen, Helsingør.

Til Sekretærer valgtes Lokomotivfyrb. Harald Jensen, Maribo, Motorvognsfører E. Andersen, Maribo, og Lokomotivfører Bonde-Petersen, Odense.

Som Gæster var mødt Formanden for Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, Johs. Kjærboel, og Formanden for Formerforbundet, Arnold Nielsen. For Dansk Lokomotivmands-Forening var mødt Formanden for Lokomotivfyrbøder-Kredsen, Knudsen, og for Privatbanefunktionærernes Forbund Fr. Fischer. Fra Sverrig var mødt Hr. Forss fra Lokomotivmands-Forbundet og fra Norge Lokomotivmændenes Formand, Hr. Robert Lund.

Efter at alle Gæsterne havde takket for Indbydelsen og bragt Hilsener fra de respektive Organisationer, aflagde Formanden, N. Th. Brix, Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar og dvælede her navnlig ved de indgaaede Forlig af 1927—29 samt herunder de Baner, ved hvilke der var taget Forbehold. Endvidere Forholdene ved Østsjællandske og Kolding—Egtved Jernbane og omtalte det Arbejde, der

ved Sydfynske Jernbaner og Lollandske Jernbaner var gjort med Hensyn til Udnævnelse af Rangerførere.

Efter en livlig Diskussion godkendtes Beretningen enstemmigt.

Regnskabet, der fremlagdes af Hovedkassereren, *J. Handberg*, balancerede med 36,158 Kr. 70 Øre og godkendtes enstemmigt, efter at der var ført en lille Diskussion angaaende Udgifterne for Retssagen ved Sydfyn. I Diskussionen deltog foruden Formanden endvidere Lokomotivfører Schou, Lokomotivfyrbøder Carlsen og Fr. Fischer.

Det vedtoges, at Referaterne fra Hovedbestyrelsens Møder skal optages i »Giv Agt«.

Til Formand genvalgtes N. Th. Brix med Akklamation, og til Hovedkasserer genvalgtes pens. Lokomotivfører J. Handberg, Svendborg. Til Næstformand valgtes med stor Majoritet Lokomotivfyrbøder Harald Jensen, Maribo, Af de andre Hovedbestyrelsesmedlemmer genvalgtes Lokomotivfyrbøder Thorsen, Bornholm, og Schou, Odense, samt nyvalgtes Motorvognsfører Kaj Petersen, Helsingør, Suppleanter blev Østergaard, Aalborg, og Hjalmar Hansen, Odense. Til Revisor genvalgtes Vorborg, Slangerupbanen, og Carlsen, Sydfyn, med Chr. Hansen, Aalborg, og Brunsholt, Hjørring, som Suppleanter.

Til Mødested for næste Kongres valgtes med stor Majoritet København.

Efter at Gæsterne havde takket for Samværet og Brix havde takket, sluttede Kongressen med et Leve for Dansk Lokomotivmands-Forbund.

* * *

LØNNINGSKOMMISSIONENS ARBEJDE.

»Politiken« meddeler i en Artikel i Bladet følgende om Lønningskommissionens første foreløbige Betænkning.

Den store Lønningskommission, som blev nedsat i Maj i Fjor, har i disse Dage lagt sidste Haand paa sin første *foreløbige* Betænkning, som derefter er tilstillet de forskellige Ministerier og Styrelsesgrene til Erklæring. Inden Ugangen af Maj skal Kommissionen have Ministeriernes Udtalelser i Hænde. Betænkningen vil da blive gjort til Genstand for en sidste

Drøftelse og derefter afgivet til Finansminister *Bramsnæs*.

Denne første Betænkning omfatter alle Tjenestemandslovens Bestemmelser undtagen netop *Lønsatserne*. Som det kunde forudses, ændrer Kommissionen intet i selve de Principer, hvorpaa Lønningsloven af 1919 er bygget op, men paa en Række Punkter stilles der Forslag om Ændringer af mere eller mindre gennemgribende Karakter.

Det foreslaas bl. a., at de hidtidige Tillæg til den faste Løn, Dyrtidstillæg og Konjunkturtillæg, slaas sammen til *ét Tillæg*, som skal reguleres efter Pristallet. *Stedtillæget*, som hidtil har været inddelt i 5 forskellige Satser, simplificeres, saaledes at der fremtidig kun bliver 3 Satser, og desuden ændres Reglerne for Stedtillæggets Fastsættelse og Tildeling.

De hidtil gældende *Pensionsregler* ændres ret væsentligt. Medens Pensionsretten hidtil indtraadte samtidig med den faste Ansættelse i Statens Tjeneste, indføres der nu en *Karens-tid*, saaledes at Retten til at oppebære Pension først indtræder 5 Aar efter den faste Ansættelse. Samtidig foreslaas en Forbedring af Pensionsskalaen, idet Pensionen efter fuld Tjenestetid fastsættes til 42 Tredsindstyvendele af Grundlønnen mod nu 40 Tredsindstyvendele.

Ogsaa Reglerne for *Afskedigelser* af uegnede Tjenestemænd ændres, idet det bestemmes, at en Tjenestemand, der afskediges i Henhold til Paragraf 8 som *uegnet*, fremtidig skal have Krav paa at faa en Motivering for Afskedigelsen.

De vigtigste Spørgsmaal om *Forhandlingsret* og *Voldgiftsret* er endnu uafgjort, da de Underudvalg, der behandler disse Problemer, endnu ikke har afsluttet deres Arbejde. Tilbage staar ogsaa — som allerede nævnt — det vigtige Spørgsmaal om *Lønsatserne*, og det er vistnok ikke helt sikkert, at der om denne Sag kan opnaas en saa stor Enighed som den, der præger Kommissionens første Betænkning. Det værste er sikkert tilbage!

Lønningskommissionen, hvis Formand er Departementschef *K. H. Kofoed*, vil næppe kunne afslutte sit Arbejde før hen paa Efteraaret.



STATSBANERNES SOMMERKØREPLAN

Der foretages følgende Toggangsudvidelser og vigtigere Omlægninger, for Nord- og Kystbanens Vedkommende i Forhold til Sommeren 1929 og for de øvrige Strækninger i Forhold til den nugældende Køreplan.

Kystbanen, Hverdage.

Der indlægges et nyt Rungstedtogpar om Aftenen, København Af. 19,12, henholdsvis Rungsted Af. 20,46, hvorefter Helsingørtogene 433 og 426 bliver gennemkørende mellem Østerbro og Rungsted, medens de hidtil har standset ved alle Stationer Nord for Klampenborg.

Medens i Sommeren 1929 Rungstedtoget fra København 23,02 kun videreførtes fra Rungsted til Helsingør paa Onsdage, vil der i den kommende Sommer i Lighed med, hvad der er sket i Vinter, Tog 441 daglig blive videreført til Helsingør.

Nordbanen, Hverdage.

Paa denne Strækning foretages kun nogle mindre Ændringer i Tiderne.

Nord- og Kystbanen, Søn- og Helligdage.

Køreplanen bliver i det væsentlige som sidste Sommer; dog indlægges der om Aftenen et nyt Tog ad Kystbanen med Afgang fra København 0,15, gennemkørende til Rungsted og Ankomst til Helsingør 1,25. Kystbanetoget fra København 0,30 faar Standsning ogsaa i Klampenborg og Springforbi.

Frederiksberg—Hellerup.

Ibrugtagningen af den nye Banelinie fra Frederiksberg over Godthaabsvej—Nørrebro finder for Persontogskørselens Vedkommende Sted fra og med den 15. Maj d. A., saaledes at den nuværende Persontogskørsel Nørrebro—Hellerup udvides til Strækningen Frederiksberg—Hellerup. Togene standser ved følgende Holdesteder: Frederiksberg, Godthaabsvej, Nørrebro nye Station, Lyngbyvej og Hellerup.

Paa *Hverdage* besørger Persontrafikken udelukkende af Motortog, af hvilke der i Tiden fra 6 Morgen til 24 Nat løber 32 Tog i hver Retning, eller ca. 2 Tog i Timen. Togene er dog grupperet saaledes, at der paa de aktuelle Tider løber 3 Tog i Timen, medens der i enkelte Tilfælde paa de svagest trafikerede Tider kun er indlagt 1 Tog i Timen.

Paa *Søn- og Helligdage* vil der i Tiden 5½ Morgen til 1½ Nat blive indlagt 49 Tog i hver Retning eller ca. 2½ Tog i Timen. I Tiden fra Kl. 10,40 til 23,49 bestrides Trafikken af 1 Damptog i Timen, suppleret med 2 Motortog.

Damptogene paatænkes videreført til og fra Klampenborg fra det Tidspunkt, da Sikringsanlægget i Hellerup er fuldført.

Helsingør—Hälsingborg Overfarten.

Væsentlig af Hensyn til Automobiloverførsel sejles der paa Søn- og Helligdage i Juni, Juli og August samt paa Lørdage i Juli 3 særlige Ture i hver Retning.

København—Gjedser—Warnemünde.

Tog 65 afsendes fremtidig fra København H. Kl. 5,55 og fremføres uden Standsning til Roskilde, idet der til Betjening af Mellemstationstrafikken lægges et Motortog fra København Kl. 5,38 til Roskilde.

Frederikssund—Ringsted—Næstved.

De paa Strækningen København—Frederikssund indlagte særlige Søndagstog, København Af. 20,37, henholdsvis An. 0,11, videreføres til og fra Skibby, An. 22,20 henholdsvis Af. 22,26.

København—Roskilde.

Foruden det forannævnte nye Tog fra København Kl. 5,38 til Roskilde indlægges i modsat Retning paa Hverdage et nyt Tog fra Roskilde Kl. 14,40, København An. Kl. 15,23.

København—Kalundborg—Aarhus.

Tog 1203 Holbæk—Kalundborg, samt Tog 1214 Kalundborg—Holbæk, inddrages; sidstnævnte bibeholdes dog paa Søn- og Helligdage. I Stedet for gennemføres Tog 151 fra Roskilde paa Hverdage til Kalundborg med Ankomst Kl. 8,53, medens Tog 156, der nu udgaar fra Holbæk, udsendes fra Kalundborg Kl. 6,55. Det førstnævnte Tog har i Roskilde Tilslutning med Tog 165, og sidstnævnte Tog har i Roskilde Tilslutning til Tog 22.

I Tiden 15. Juni—15. August sejles der af Hensyn til Automobiloverførsel en særlig Tur i hver Retning, nemlig Kalundborg Af. 8,45—Aarhus An. 13,35 og Aarhus Af. 14,00—Kalundborg An. 18,55. Paa begge Ture anløbes Samsø.

København—Korsør—Fredericia.

I Tiden 21. Juni—18. August dubleres Tog 5 med et forudløbende Eksprestog 9, København Af. Kl. 8,40—Fredericia An. Kl. 14,12.

Tog 6 fremskyndes paa Sjælland og opnaar herved Forbindelse med det Tog, der afgaar fra Fredericia Kl. 22,20, idet dette sidste Tog, der hidtil stoppede op i Odense, videreføres til Korsør.

Englandsforbindelsen, der nu indgaar til København Tog 12, vil i Sommertiden blive omlagt og fremskyndet. I Forbindelse med Skibet Harwich—Esbjerg indlægges der nemlig et nyt Tog fra Esbjerg Kl. 23,22 til Fredericia, An. Kl. 0,55, hvor det faar Tilslutning til Tog 10, som afsendes fra Fredericia Kl. 1,30 og fremføres i en hurtigere Plan ved Ankomst til København Kl. 6,40. Det faar i København Tilslutning til Eksprestotog til Oslo, der afgaar Kl. 7,00, og som over Göteborg tillige har Tilslutning til Stockholm. Fra Esbjerg gennemføres en I.—II. Kl. Sovevogn til Hålsingborg samt en I., II. og III. Klasses Sovevogn til København.

Paa Storebælt vil der i Sommerperioden blive indlagt særlige Færgeture til Overførsel af Automobiler, nemlig følgende:

Fra Korsør Kl. 6,40, 10,00, 14,00 og 17,40.

Fra Nyborg Kl. 8,20, 12,00, 16,00 og 19,20.

Fredericia—Randers—Frederikshavn.

Paa Søndage i Tiden 22. Juni—17. August indlægges et særligt Tog med Afgang Aarhus Kl. 6,00. Ankomst Frederikshavn Kl. 10,57, kun standsende ved Bystationerne. Toget gennemføres til Skagen med Ankomst der Kl. 11,55 og returnerer herfra Kl. 20,15 med Ankomst til Aarhus Kl. 1,59.

Tog 221 fra Hadsten til Randers vil blive udsendt fra Aarhus med Afgang Kl. 6,12.

Tog 929 vil blive fremført uden Standsning paa Strækningen Aarhus—Langaa. Til Bestridelse af Mellemstationstrafikken indlægges et nyt Motortog med Afgang Aarhus Kl. 14,40, Ankomst Randers Kl. 16,16.

Tog 954 fremføres uden Standsning mellem Laurberg og Aarhus. Til Besørgelse af Mellemstationstrafikken indlægges et nyt Motortog, Randers Af. Kl. 12,01 Aarhus An. Kl. 13,49.

Tog 260 vil blive videreført fra Vejle til Fredericia med Ankomst Kl. 18,03.

Tog 972 senerelægges med Ankomst til Aarhus Kl. 0,43 og opnaar herved i Langaa Tilslutning fra Tog 392.

Tog 963 standser paa Strækningen Randers—Aalborg kun i Hobro. Af Hensyn til Mellemstationstrafikken lægges Tog 2947 senere som Eftertog for Tog 963 med Afgang Randers Kl. 0,11, Ankomst Aalborg Kl. 2,30. Til Erstatning for Tog 2947 faar Strækningen et Tog med Afgang Randers Kl. 20,08, Ankomst Aalborg Kl. 24,00.

Dampskibsforbindelsen mellem *Frederikshavn og Göteborg*, der hidtil har været udført med 3 Ture ugentlig hele Aaret, vil i Tiden 15. Juni—15. August blive udvidet til 6 Ture ugentlig, nemlig alle Hverdage. Medens Turen fra Frederikshavn udføres til samme Tider som nu, vil Turen fra Göteborg i ovennævnte Tidsrum blive omlagt med Afgang fra Göteborg Kl. 0,00 Nat og Ankomst til Frederikshavn Kl. 5,00 Fm., hvor der faas Tilslutning til Tog 942.

Sønderborg—Tønder.

Paa Søn- og Helligdage indlægges et nyt Aftentog mellem Tønder og Tinglev, nemlig Tønder Af. Kl. 23,09—Tinglev An. Kl. 23,56, og Tinglev Af. Kl. 0,25, Tønder An. Kl. 1,06.

Bramminge—Tønder.

Tog 609 gøres personførende Ribe—Bramminge paa Hverdage.

Skanderborg—Skjern.

Paa Søn- og Helligdage indlægges et nyt Motortog fra Silkeborg Kl. 21,30 til Herning, An. Kl. 22,30. Endvidere indlægges daglig et Motortog fra Herning Kl. 13,02, i Silkeborg Kl. 14,02, hvor det faar Tilslutning til Tog 719.

Langaa—Silkeborg.

Motortog 638 tidligerelægges med Afgang fra Randers Kl. 8,36, i Silkeborg Kl. 10,18.

Holstebro—Vejle.

Det nuværende Tog 1185 inddrages paa Strækningen Herning—Holstebro, og i Stedet for indlægges et nyt Tog fra Brande Kl. 9,35, fra Herning Kl. 11,25, i Holstebro Kl. 13,39.

Fredericia—Ringkøbing—Langaa.

Togene 1027 og 1020 gennemføres selvstændig til henholdsvis fra Fredericia, Ankomst Kl.

21,45 henholdsvis Af. Kl. 9,07, kun standsende i Kolding.

Tog 1031 senerelægges fra Holstebro (Afgang Kl. 16,02), og udsendes fra Struer Kl. 15,28, hvor det faar Forbindelse fra Tog 1029.

Eksprestogene 1004 og 1039 faar Standsning i Ulfborg.

Paa Søn- og Helligdage i Sommerperioden indlægges et nyt Tog fra Lunderskov Kl. 23,13 til Esbjerg An. Kl. 0,32 med Tilslutning i Lunderskov fra Tog 276.

Som foran nævnt under Strækningen København—Fredericia indlægges der i Sommerperioden i Tilslutning til Skibet fra Harwich et nyt Eksprestog Esbjerg Af. Kl. 23,22—Fredericia An. Kl. 0,55. Toget standser ikke undervejs.

Struer—Thisted.

I Tiden 28. Juni—18. August indlægges der særlig af Hensyn til Automobiloverførsel en daglig Færgerute mellem Oddesund Syd og Oddesund Nord, Af. Oddesund Syd Kl. 7,35, henholdsvis Afgang Oddesund Nord Kl. 8,05.

Skjern—Videbæk.

Paa Søn- og Helligdage i Sommerperioden indlægges et nyt Togpar fra Skjern Kl. 5,15 og fra Videbæk Kl. 6,05.

Skive—Nykjøbing M.

Paa denne Strækning vil blive indført delvis Motordrift. Strækningen har nu 6 daglige Tog i hver Retning, men vil fremtidig faa 9 daglige Tog, hvoraf 4 i hver Retning bliver Motortog.

Ved den forøgede Toggang tilvejebringes en senere Forbindelse i begge Retninger. Sidste Tog vil saaledes afgaa fra Nykøbing M. Kl. 19,47 (mod nu Kl. 17,55), og faar i Skive Tilslutning saavel til Holstebro som Aarhus. I modsat Retning afsendes sidste Tog fra Skive Kl. 21,30 (mod nu Kl. 20,17), og dette Tog faar i Skive Tilslutning fra begge Sider.

— Medens der efter Sommerkøreplanen 1929 daglig blev kørt

43 045 Damptog-Kilometer og
9 956 Motortog-Kilometer,
køres der efter Sommerkøreplanen 1930
43 164 Damptog-Kilometer og
11 006 Motortog-Kilometer.

Den daglige Tilvækst er saaledes 1169 Togkilometer, hvad der svarer til op mod en halv

Million Togkilometer aarlig. Stigningen er i Aar noget mindre end ved de nærmest foregaaende Skifter til Sommerkøreplan — disse har jo bragt omfattende Udvidelser, og det er naturligt, at Væksten sker langsommere, efterhaanden som de forskellige Jernbanelinier faar deres naturlige Behov af Tog tilfredsstillet. At Tilvæksten overvejende falder paa Motortogene, hænger sammen dels med, at Togene paa Frederiksberg—Nørrebro-Linien jo for Hovedpartens Vedkommende er Motortog, dels med Sallingbane-Togenes Motorisering. Motortogene kører nu over 20 Procent af den samlede Kørsel.

VARMEØKONOMI I INDUSTRIELLE VIRKSOMHEDER

Uddrag af et Foredrag af Dipl. Ingeniør P. Limprecht, Berlin.

Efter Borzig-Zeitung ved F. Spør.

Det mindste Dampforbrug pr. Ydelsesenhed opnaas i Dampkraftanlæg, som arbejder med Kondensation, d. v. s. Anlæg, hvor Spilledampen ved Afkøling afspændes til Vakuum og fortættes til Vand. I Fig. 1 ses Varmestrømmen i et Dampkraftanlæg, som man tidligere brugte det, med 15 at Damptryk og Overhedning til 375 Grader. I et saadant Stor-Kraftanlæg kan regnes et Varmeforbrug af ca. 6000 V. E. pr. Kwt., beregnet efter den Varmemængde, der indeholdes i det anvendte Brændstof og omfatter saaledes alle Varmetab. Bruges Kul med en Varmeværdi af 6500 V. E. pr. kg, giver

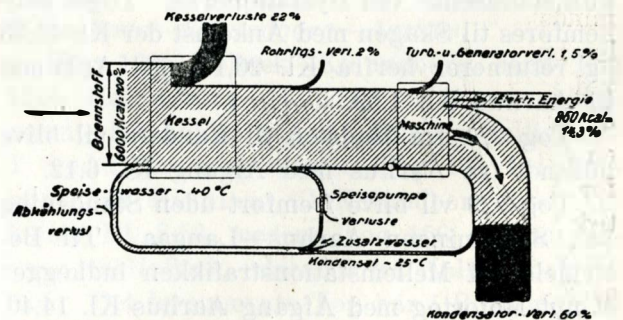


Fig. 1. Grafisk Fremstilling af Varmestrømmen i et Damp-turbine-Kraftanlæg. Den i Fyret udviklede Varme medgaar til Tab i Kedlen 22,0 Procent

» » Rørledninger	2,0	»
» » Turbine og Generator	1,5	»
» » Kondensator	60,0	»
» » Fødepumpe	0,2	»
Nyttevirkning	14,3	»
Ialt....	100	Procent

det et Kulforbrug af 0,93 kg pr. Kwt., hvilket man forhen regnede som et godt Resultat. I mindre Kraftanlæg maatte dog regnes med 50 Procent større Kulforbrug.

Af Fig. 1 fremgaar det, at de største Varmetab finder Sted i Kedlen og ved den Varmemængde, som bortledes med Kølevandet. Omsat i Nyttedevirkning bliver i dette Tilfælde kun en beskednen Del af Brændslets Varmeindhold, nemlig 14,3 Procent, eller som det ogsaa kan udtrykkes: Anlæggets termiske Virkningsgrad er 14,3 Procent. Foranstaltninger til at forbedre den termiske Virkningsgrad ved at for-

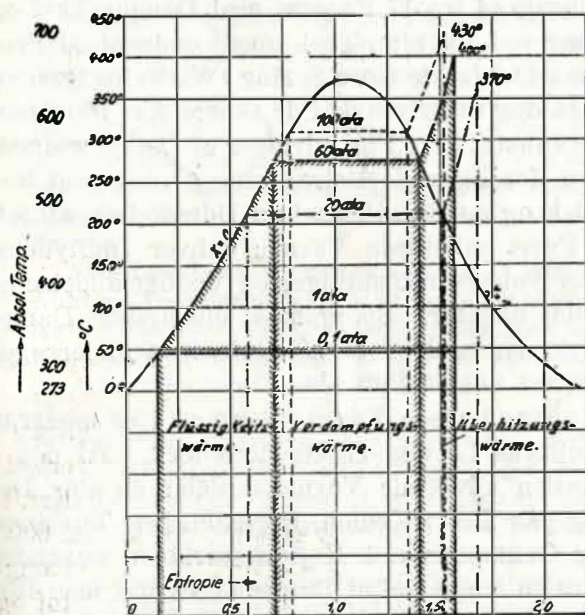


Fig. 2. T S -Diagram for Vanddamp.

mindske Varmetabet i Kedlen, skal ikke omtales her, derimod hvorledes den kan forbedres, ved at Varmetabet i Spilledampen bliver mindre. Man bør dog først gøre sig det klart, at en Arbejdsproces som den, der er lagt til Grund for Varmestrømmen i Fig. 1, end ikke teoretisk kan udvise nogen stor Virkningsgrad.

Varmeteoriens første Hovedsætning siger, at Energi hverken kan opstaa eller forsvinde, men kun forvandles fra én Form til en anden i ganske bestemte kvantitative Forhold. Efter denne bestaar der mellem Varme og Arbejde et bestemt Forhold, hvilket er den fundamentale Størrelse, som betegner Varmeækvivalenter d. v. s. Varmeenhedens Ligeværdi. Denne angiver det Antal Arbejdsenheder maalt i mkg, der er ækvivalent med (b: lig med som Maal for Energi) en Varmeenhed. Varmeenhedens

mekaniske Ækvivalent er 427 mkg., dog saaledes at forstaa, at denne Varmemængde medgaar til at udføre selve Arbejdet. Desværre lader den fulde tilførte Varmemængde sig ikke omsætte i mekanisk Arbejde, men — som Varmeteorien anden Hovedsætning siger — en Del af den tilførte Varme maa atter afgives som Varme ved Varmeudstråling, og ved Varmen som fremkommer ved Gnidning i Akslelejer o. l.

Medens der altid ved Omsætning af Arbejde til Varme ved Gnidning vil opstaa den ækvivalente Varmemængde, saa maa der til den omvendte Omsætningsproces — Varme til Arbejde — tilføres mere Varme end der kan paa-regnes at blive omsat i mekanisk Arbejde. Tilført Varme som ikke omsættes i Arbejde indgaar i Omsætningsprocessen og tabes. Af det i Fig. 1 givne Eksempel fremgaar det, at Tabet ved den af Kondensatorkølevandet bortledte Varme beløber sig til 60 Procent. Naar alle øvrige Tab ikke medregnes, kan den teoretisk opnaaelige Virkningsgrad efter de Forhold, der her er lagt til Grund, kun sættes til 35 Procent.

Dette Forhold kommer maaske noget klare-
re frem af det i Fig. 2 givne saakaldte *T S*-
Diagram. Paa Ordinataksen (den lodrette Li-
nie til venstre) er angivet absolute Temperatu-
rer, og paa Abscisseaksen (den nederste vand-
rette Linie), er angivet en Regningsstørrelse,
den saakaldte *Entropi*, som multipliceret med
den absolute Temperatur angiver en bestemt
Varmemængde. Fladeindholdet i dette Diagram
er altsaa et Maal for Varmemængder. Hele Fla-
den over Abscissen angiver det samlede Var-
meindhold i 1 kg Vanddamp af et bestemt Tryk,
som kaldes Totalvarmen og fremkommer ved
at sammenlægge Vædskevarmen, Fordamp-
ningsvarmen og eventuelt Overhedningsvar-
men. Trækker man nu i dette Diagram en
vandret Linie i Damptemperaturen, henholds-
vis det tilsvarende Damptryk af f. Eks. 0,1 at.
abs., der svarer til Kølevandets Temperatur,
saa deles med denne Linie Fladen i to Dele,
saaledes at den øverste Del angiver den Var-
memængde, der ved det til Raadighed staaende
Temperaturfald (den til Raadighed staaende
Udnyttelse af Dampen) kan omsættes i Arbej-
de. Et Øjemaal er tilstrækkeligt til at konsta-
tere, at den øverste Del ikke udgør 50 Procent
af hele Fladen. Desuden ses det klart af denne

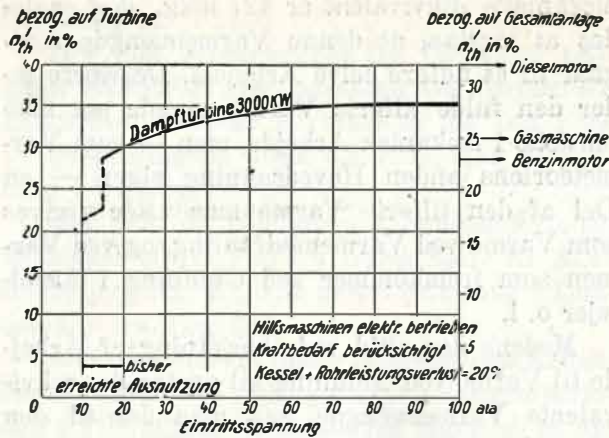


Fig. 3. Abscisseaksen angiver de anvendte Damptryk. Ordinataksen til venstre angiver Turbinens Virkningsgrad. Ordinataksen til højre angiver hele Anlægets Virkningsgrad.

Fremstilling, at dette Forhold stiller sig gunstigere jo højere Begyndelsestrykket er, og at høje Temperaturer og høje Damptryk er væsentlige Faktorer for en Forbedring af den termiske Virkningsgrad. De til Raadighed staaende Materialer tillader desværre ikke at udnytte Temperaturer saa høje, som de udvikles ved Forbrændingen i Fyret; der maa derfor kun paaregnes at anvende betydeligt lavere Temperaturer i Kraftmaskinen (bortset fra Varmetab ved Udstråling). Den yderste Grænse for Temperaturer er med de Materialer, som haves nu til Dags, 475 Grader, men der arbejdes stærkt paa at fremstille Materialer som er brugbare for højere Temperaturer.

Man kan nu spørge om, hvor stor Forbedring af den termiske Virkningsgrad der kan op-

naas ved at anvende høje Damptryk i Kondensationsanlæg. Svaret fremgaar af Kurven i Diagrammet (Fig. 3) af et Dampfturbineanlæg paa 3000 Kw. Paa Skalaen til højre er angivet Anlægets termiske Virkningsgrad og til Sammenligning den termiske Virkningsgrad i en Benzinmotor, en Gasmotor og en Dieselmotor. Forbedringen i Turbineanlægget forudsætter foruden høje Damptryk og Overhedning en stærk Forvarmning af Fødevandet i Spildedampsforvarmere, og for de højeste Damptryk tillige gentagne Overhedninger (Mellemoverhedning). Som det ses stiger den termiske Virkningsgrad fra 17 Procent med Damptrykket og naar ved 100 atm. Tryk op til omtrent 30 Procent. Det første store Spring i Virkningsgraden maa dog tilskrives de i de senere Aar fremkomne konstruktive Forbedringer af Dampfturbinen. Den foreliggende Betragtning er dog rent termisk og gælder altsaa kun Udnyttelsen af den i Fyret udviklede Varme; enhver Indflydelse paa Anlægsomkostninger og Vedligeholdelse er holdt udenfor. Spørgsmaal om hvilket Damptryk, der er det fordelagtigste, maa undersøges i hvert enkelt Tilfælde.

Fig. 4 viser Varmestrømmen i et moderne Højtryks-Turbine-Elektricitetsværk. Af den i Kedlen udviklede Varme fordeler en stor Del sig paa Tab i Kedlen, Rørledninger, Turbinen og Generatoren. I Højtryksturbinen anvendes kun en ringe Del af Dampens Varme, men Hovedparten deraf gaar i Spildedampen tilbage til Kedlen, overhedes paany og ledes til Lavtryksturbinen. Her (og i Generatoren) omsættes en Del til elektrisk Energi, medens Resten som Tab gaar bort med Kondensatorkølevandet. Fra forskellige Turbinemellemtrin pumpes Fortætningsvandet tilbage til Kedlen sammen med Fødevandet. Af det her anførte fremgaar det, at man i hvert Fald i større Dampkraftanlæg kan opnaa en større Nytteeffekt ved overkommelige Bekostninger.

DEN HØJE DANSKE ARBEJDSLØN!

(Sluttet.)

Som Eksempel kan nævnes den af Folkekommissærernes Raad udfærdigede Forordning af 6. Marts 1929, som gav Bedriftsledelsen Ret til at idømme Arbejderne visse Disciplinærstraffe, og desuden havde til Hensigt at forhindre, at den Arbejder, som forbrød sig mod Arbejdsdisciplinen og paa Grund heraf blev afskediget, fik en ny Plads.

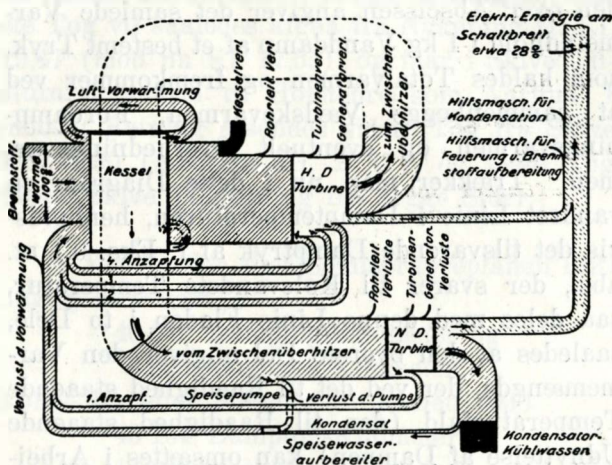


Fig. 4. Varmestrømmen i et moderne Højtryks-Turbineanlæg med Forvarmning af Forbrændingsluften og Mellemoverhedning. Termisk Virkningsgrad 28 Procent.

Et nyt Led i disse Bestræbelser for at skabe Orden i Arbejdsforholdene udgør den af Folkekommissærernes Raad og Eksekutivkomité udfærdigede Forordning af 12. Juni 1929, som bestemmer, at Arbejdere og Funktionærer skal have økonomisk Ansvar for den Skade, som de under Arbejdet tilføjer Arbejdsgiveren. I nævnte Forordning hedder det bl. a., at om vedkommende Arbejder eller Funktionær paa Grund af Skødesløshed og Sjuskeri, Overtrædelse af gængse Forskrifter eller imod Arbejdsgiverens specielle Instruktser tilføjer Skade paa Maskiner, Arbejdsværktøj, Arbejdsklæder, Materiel o. s. v., eller ved Tab af Dokumenter eller urigtig Udbetaling af Pengemidler, som var bestemt til Bedriftens Brug, paadrager Arbejdsgiveren Tab, skal dette erstattes af Vedkommende. Dog maa højst en Trediedel af Vedkommendes Arbejdsløn tages i Vederlag. Skulde derimod Skaden eller Tabet være opstaaet paa Grund af Handling, som kan paatales efter Straffeloven, eller der mellem Arbejderen og Arbejdsgiveren eksisterer en særskilt Aftale om den første Ansvar, eller endelig Tabet tilføjes udenfor Arbejdet, skal helt og fuldt økonomisk Ansvar kræves.

Som nævnt har Arbejdsgiveren Ret til gennem Afdrag i Vedkommendes Løn at holde sig skadesløs for det lidte Tab. Saadant Afdrag maa dog ikke ske senere end 1 Maaned efter det Tidspunkt, da Arbejderen har faaet Underretning af Arbejdsgiveren om det tilføjede Tab, og ikke tidligere end 7 Dage efter, at Arbejderen har faaet Meddelelse om, at Arbejdsgiveren har til Hensigt at gøre Fradrag i Lønnen. I Tilfælde af, at Arbejderen nedlægger Protest imod Lønfradraget eller bestrider Skadens Omfang, maa Fradrag ikke ske, men Uenigheden henvises til en særlig Vurderingskommission eller eventuelt til Arbejdsdomstolen.

Ved Fastsættelsen af Skadens Omfang bortses fra tabt Vinding. Endelig skal Arbejderens økonomiske Ansvar ikke omfatte saadan Skade, som kan henføres under normal Risiko i Udførelsen af Arbejdet.

I Sovjetpressen hilses den nye Forordning med almindelig Tilfredshed, idet det fremholdes, at den i vide Arbejderkredse udbredte Ansvarsløshed i Arbejdet med paafølgende Skade paa Inventar og Materiel i høj Grad vanskeliggør Landets økonomiske Genopbygningsarbejde.

Vi skal afholde os fra Kommentarer heltil, men vil fastholde, at dansk Industris Fremtid ikke blot er Spørgsmaal om Løn, men ogsaa og i meget høj Grad et Spørgsmaal om moderne Driftsformer og Afvikling eller Rekonstruktion af den Del af Industrien, der ikke hidtil har formaaet at følge med Udviklingen. For Arbejdernes Organisationer, der med den største Agtpaagivenhed maa følge den industrielle Udvikling, er det endvidere et Spørgsmaal om Koncentration af de Kræfter, der ligger i de enkelte Organisationer, og hvis Underbygning skal være de fælles økonomiske Interesser.

(Jern- og Metalarbejderen).



DØDSFALD

Skærtorsdag Morgen døde Lokomotivfører H. E. L. Ohlsen, Sønderborg, pludseligt, ramt af et Hjerteslag. Ohlsen var kommet hjem fra Tjeneste Kl. 23,30 og vaagnede ved 6 Tiden om Morgenen og var faa Minutter efter død. Det pludselige Dødsfald indvirkede saa stærkt paa hans Hustru, at hun fik Lammelse og maatte indlægges paa Hospital. Den afdøde efterlader to Sønner, hvoraf den ene er Lokomotivfyrbøder i Aarhus, den anden læser ved Teknikum i Odense.

Ved Genforeningen kom Ohlsen, der var af sønderjysk Afstamning — hans Fader var født i Sønderborg — fra Aalborg til Sønderborg. Hans særlige Interesse laa her nede indenfor Huslejevægelsen, hvor han gjorde et stort Arbejde som Formand. Indenfor Hjelpekassen var han i de første Aar efter Genforeningen et meget skattet Medlem af Bestyrelsen.

I 1925 startede han sammen med flere Tjenestemænd, Civiletaternes Byggeforening, der opførte 4 dobbelte Huse, 16 Lejligheder, netop i en Tid, hvor der var stærk Brug for Boliger hernede.

Ohlsen blev begravet den 24. ds., og det store Følge fra Byens Befolkning var et Bevis for, i hvor nær Tilknytning han var kommet til Befolkningen. Ved Graven blev der bragt ham et Farvel fra Lokomotivmændene, fra Smede- og Maskinarbejdernes Forbund var Formanden mødt med Fane, fra Lokf. J. Nielsen, Kalundborg, et Farvel og Tak for godt Kammeratskab. Der var Fæner fra Te., Tdr. og fra Sønderborg ialt 7. Afdødes Brøder takkede for den store Deltagelse; og det store Følge, der talte over 300 Mennesker, opløstes langsomt. Afd. i Padborg og Tønder var talrigt repræsenteret, ligeledes var der mødt Lokomotivmænd fra Ab., Ar., Ng. og Kalundborg.

LOKOMOTIVFYRBØDEREKSAMEN

Ved den paa Jernbaneskolen i Dagene 8.—12. ds. afholdte Lokomotivfyrbødereksamen bestod følgende Ekstra-haandværkere med den ved hver enkelt angivne Gennemsnitskarakter:

H. H. Aunskjær, Esbjerg	6.33
C. Hansen, Padborg	4.45
H. N. V. Hansen, Frederikshavn	6.73
K. W. Hansen, Padborg	6.37
S. A. Iversen, Fredericia	6.23
V. E. M. Jensen, Thisted	6.18
P. F. Jørgensen, Viborg	6.75
C. M. C. Knudsen, Fredericia	7.45*
H. P. G. Petersen, Københavns Godsbgd.	7.63*
M. Petersen, Aarhus H.	6.28
A. E. Ravn, Fredericia	6.15
E. G. F. Andersen, Københavns Godsbgd.	6.48
A. P. C. Christensen, Helsingør	7.45*
P. Guldager, Gjedser	6.77

H. E. C. Jørgensen, Korsør	6.35
K. R. Kettner, Roskilde	7.08*
G. J. Pedersen, Korsør	6.41
B. L. Petersen, Korsør	6.2 5
N. E. R. J. Stigberg, Gjedser	6.82
S. A. K. Sørensen, Københavns Godsbgd.	7.28*

* Udmærkelse.

En Eksaminand bestod ikke.

FERIEHJEMMET PAA KNUDSHOVED

Feriehjemmet paa Knudshoved vil i Aar blive aabnet for Statsbanernes Tjenestemænd med Familie den 7. Juni, og Vært paa Etablissementet bliver som i de foregaaende Aar Restauratør *Nielsen* paa Nyborg Banegaard.

I Henhold til et Andragende fra Jernbaneorganisationerne er der i Vinter installeret elektrisk Lys i alle Opholdslokaler og Soveværelser paa Feriehjemmet; Petroleumslamperne og Stearinlyset vil dermed forsvinde, og denne Forbedring af Forholdene vil forhaabentlig vinde Bifald, selv om Prisen for Opholdet af den Grund er blevet forhøjet med en 5 Øre daglig for de Gæster, der betaler den for Voksne gældende Pris.

I øvrigt sker der nogle Smaaforandringer i Programmet. Middagen rykkes frem til Kl. 12¼, da det har vist sig ønskeligt at stille Gæsternes Appetit en halv Time tidligere end hidtil, og de »3 Slags Paalæg«, som gav Anledning til visse Misforstaaelser blandt medansatte, der endnu *ikke* havde været delagtige i Knudshoveds Glæder, er forsvundne fra Menuen og erstattet af »Dækket Aftensbord«. Ganske vist har der i de foregaaende Sæsoner været dækket Aftensbord paa Hjemmet, saa i Realiteten bliver der ingen Forskel fra i Fjor til i Aar; de 3 Slags Paalæg vedrører en svunden Tid, da Hjemmet laa paa Sprogø.

Pensionsprisen bliver for Voksne og for Børn over 12 Aar:

7.—30. Juni	Kr. 3,30
1. Juni—19. August	» 3,55
20. August—15. September	» 3.05

og for Børn under 12 Aar er Prisen 1 Kr. 05 Øre lavere. For Middag paa Ankomst- eller Afrejsedag er Prisen nedsat til henholdsvis 1 Kr. 50 Øre og 1 Kr. 25 Øre.

I øvrigt bliver der fra Foreningernes Side som sædvanlig sørget for, at der er Telefon til Gæsternes Afbenyttelse, og af Hensyn til hurtig Postgang og Avisbesørgelse er der Postbox i Nyborg, saaledes at samme Dags ankomne Breve og Aviser faas til Middag.

Ligeledes er der sørget for Automobilbefordring fra og til Nyborg Station til en rimelig Pris, Kr. 2,25 pr. Enkelttur inkl. Bagage; Bilen bestilles i Restaurationen paa Nyborg Station, og den er *billigere* end de offentlige Biler, fordi den Vognmand, der er kontraheret med, regner med, at Gæsterne lader ham faa al Kørsel mellem Nyborg og Feriehjemmet.

Endelig skal vi gøre opmærksom paa, at Generaldirektoratet i Aar har udeladt den fra tidligere Aar kendte Henstilling til Familier, som ikke har skolesøgende Børn, om fortrinsvis at vælge Tiden uden for Ferietiden; man vil prøve i Aar, om det kan lade sig gøre at skaffe Plads til alle uden denne Henstilling, og forhaabentlig lykkes det. Men for alle Tilfældes Skyld bør man indsende sin Anmodning om Ophold paa Knudshoved i Tide og ikke glemme den Fordel, der er ved at vælge Juni Maa-ned, da Pensionsprisen er lavere end i Skoleferien.

TAK

Hvor vilde jeg ønske, at jeg kunde finde de rette Ord for at udtrykke min store Taknemmelighed overfor den Etat, hvor jeg efter ca. 45 Aars Tjeneste ved min Afgang har mødt en Anerkendelse og Hjertelighed, som jeg aldrig havde tænkt mig Muligheden af — da jeg jo kun havde søgt at gøre min Pligt. Det kan jeg desværre ikke og maa derfor nøjes med samtidig med at jeg siger Etaten Farvel at udtalte min dybtfølte Tak for alt og rettet til alle.

C. Harhoff.

For den store Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører Herm. Ohlsens Død og Begravelse, bedes alle modtage vor dybtfølte Tak.

Johanne Ohlsen og Børnene.



Optaget som ekstraordinært Medlem:

Fhv. Lokfrb. G. Flesborg, København.



Motorførerkredsen.

Sjælland-Falster: Kassererens Adresse rettes til: Østergade 19, St., Næstved.

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Struer: Formandens Adresse rettes til: Søndergade 63, 1.



Udnævnelse:

Lokomotivfører O. M. T. Christensen, Brande, e. Ans. if. Opslag til Lokomotivmester II i Struer fra 1.—5.—30 (min. Udn.).

Efternævnte Lokomotivfyrbødere er af Ministeren for offentlige Arbejder udnævnt til Lokomotivførere ved Statsbanerne og stationeret som udfor hver enkelt anført, nemlig:

Fra den 1. April 1930 at regne.

L. B. Rasmussen, Skanderborg—Skanderborg.
 A. L. Wedeby, Slagelse—Slagelse.
 K. K. A. Nielsen, Nyborg—Esbjerg.
 R. H. A. H. Larsen, Københavns Godsbgd.—Masnedsund.
 N. E. Richter, Kalundborg—Slagelse.
 R. P. F. Olsen, Padborg—Padborg.
 A. Larsen, Kalundborg—Gjedser.
 J. A. Kjeldsen, Aarhus H.—Langaa.
 M. J. Hansen, Nyborg—Brande.
 C. H. Gjortsvang, Fredericia—Vejele H.
 O. G. D. Larsen, Nyborg—Padborg.
 H. A. E. Johansen, Viborg—Struer.
 J. K. C. Jensen, Aalborg—Aalborg.
 H. P. Christensen, Struer—Struer.
 M. A. Christensen, Nyborg—Lunderskov.
 J. P. M. Laursen, Esbjerg—Esbjerg.
 H. A. J. Christensen, Struer—Struer.
 A. C. Oest-Jacobsen, Sønderborg—Padborg.
 C. P. Christensen, Københavns Godsbgd.—Orehoved.
 S. A. Andersen, Esbjerg—Esbjerg.
 M. K. R. Dich, Nyborg—Lunderskov.
 N. P. V. Madsen, Aabenraa—Tinglev.
 F. Petersen, Københavns Godsbgd.—Orehoved.
 H. P. Klingsten, Esbjerg—Esbjerg.
 H. Nielsen, Nyborg—Lunderskov.
 E. H. Sørensen, Esbjerg—Esbjerg.
 C. C. Christoffersen, Københavns Godsbgd.—Gjedser.
 A. C. Hansen, Københavns Godsbgd.—Gjedser.
 T. H. Petersen, Roskilde—Gjedser.
 V. Jensen, Gjedser—Gjedser.
 A. C. Henriksen, Københavns Godsbgd.—Nykjøbing F.
 O. P. Flensborg, Fredericia—Aalborg.
 N. P. T. Nielsen, Aarhus H.—Herning.
 A. H. Sørensen, Skanderborg—Herning.
 C. M. Thomasen, Tønder—Skjern.
 P. K. Storm, Padborg—Padborg.
 N. P. Nielsen, Korsør—Gjedser.
 T. Nørgaard, Aalborg—Aalborg.
 A. P. M. Olesen, Københavns Godsbgd.—Gjedser.
 K. R. Jensen, Korsør—Brande.
 J. M. Andersen, Aarhus—Langaa.
 L. P. Christiansen, Københavns Godsbgd.—Skjern.
 C. M. Søby, Aarhus H.—Herning.
 A. V. Andersen, Aarhus H.—Frederikshavn.
 J. A. Mikaelsen, Esbjerg—Esbjerg.
 N. M. Hansen, Esbjerg—Esbjerg.
 N. Ridtland, Aarhus H.—Frederikshavn.
 A. M. Mikkelsen, Viborg—Aalestrup.
 M. Mortensen, Esbjerg—Esbjerg.
 H. E. M. Egeland, Københavns Godsbgd.—Skjern.
 A. A. Hasberg, Fredericia—Lunderskov.
 E. K. R. Jensen, Helsingør—Brande.
 C. Christensen, Esbjerg—Esbjerg.
 K. F. Petersen, Skanderborg—Thisted.
 S. Hvass, Glyngøre—Glyngøre.
 N. P. G. Olsen, Nyborg—Brande.

Fra den 1. Maj 1930 at regne.

W. N. Vibe, Aalborg—Aalborg.
 R. P. Andersen, Nyborg—Thisted.
 A. C. Jensen, Københavns—Godsbgd.—Thisted.
 F. A. Jønsson, Københavns Godsbgd.—Odesund Nord.

Forflyttelse:

Efternævnte Lokomotivførere er efter Ansøgning fra den 1. Maj d. A. at regne forflyttet som udfor hver enkelt anført, nemlig:

P. B. Kirk, Struer—Københavns Godsbgd.
 F. Mogensen, Esbjerg—Københavns Godsbgd.
 P. G. O. N. Asp, Gjedser—Københavns Godsbgd.
 K. A. H. Sønderkøge, Gjedser—Københavns Godsbgd.
 J. Bøyesen, Orehoved—Københavns Godsbgd.
 A. V. F. Raabæk, Lunderskov—Københavns Godsbgd.
 H. P. Petersen, Gjedser—Københavns Godsbgd.
 A. P. M. Schmidt, Roskilde—Københavns Godsbgd.
 V. P. A. Pedersen, Brande—Københavns Godsbgd.
 H. R. Blicher, Struer—Københavns Godsbgd.
 H. P. F. Gliim, Gjedser—Helsingør.
 J. K. Olsen, Orehoved—Korsør.
 A. Andersen, Odesund Nord—Korsør.
 M. B. Nielsen, Lunderskov—Masnedsund.
 N. M. Hammer, Kjøge—Roskilde.
 C. A. Olsen, Padborg—Roskilde.
 V. T. Thomsen, Masnedsund—Roskilde.
 K. A. Kristensen, Nykjøbing F.—Slagelse.
 C. P. Simonsen, Fredericia—Slagelse.
 C. C. Larsen, Masnedsund—Slagelse.
 C. A. Olsen, Gjedser—Slagelse.
 H. C. Christensen, Skjern—Slagelse.
 E. C. Christensen, Glyngøre—Masnedsund.
 S. E. Boye, Brande—Aalborg.
 E. R. Nielsen, Korsør—Aalborg.
 J. Sørensen, Padborg—Aarhus H.
 P. K. Pedersen, Langaa—Aarhus H.
 P. Jensen, Langaa—Aarhus H.
 H. N. Pallesen, Herning—Aarhus H.
 O. Sørensen, Tinglev—Fredericia.
 H. Momme, Skjern—Randers.
 J. M. Nejland, Padborg—Randers.
 N. P. Vejrup, Thisted—Korsør.
 K. Kristensen, Viborg—Langaa.
 P. K. Christensen, Thisted—Struer.

Efternævnte Lokomotivfyrbødere er efter Ansøgning fra den 1. Maj d. A. at regne forflyttet som udfor hver enkelt anført, nemlig:

H. P. B. Cronval, Aarhus—Københavns Godsbgd.
 S. A. E. Suneson, Haderslev—Københavns Godsbgd.
 G. H. Olsson, Sorø—Helsingør.
 S. W. Assens, Thisted—Kalundborg.
 V. Bork, Herning—Kalundborg.
 K. T. A. M. Albeck, Korsør—Roskilde.
 O. B. J. Saalbach, Københavns Godsbgd.—Sorø.
 K. V. M. Jensen, Gjedser—Sorø.
 K. K. Jensen, Aarhus H.—Aalborg.
 K. M. Nielsen, Skanderborg—Aarhus H.
 H. M. Madsen, Padborg—Aarhus H.
 M. B. Jensen, Padborg—Aarhus H.
 K. G. L. Larsen, Langaa—Nyborg.
 P. H. Jensen, Fredericia—Nyborg.

H. N. K. L. Nielsen, Lunderskov—Struer.
A. Laursen, Brande—Viborg.
L. G. Nielsen, Østerbro—Viborg.
A. E. K. F. Z. Givskov, Brande—Østerbro.
S. A. Pedersen, Kjøbenhavns Godsbgd.—Fredericia.
S. A. Knudsen, Padborg—Kjøbenhavns Godsbgd.
A. C. Knudsen, Lunderskov—Kjøbenhavns Godsbgd.
P. S. Brøndum, Herning—Aarhus H.
E. Jørgensen, Herning—Skanderborg.
A. M. C. Axelsen, Struer—Skanderborg.
T. G. Hansen, Padborg—Skanderborg.

Afsked:

Lokomotivfører A. K. Knudsen, Nyborg, fra 31.—7.—30 p. Gr. af Svagelighed med Pens. (min. Afsked).

Lokomotivfyrbøder J. F. G. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., fra 31.—7.—30 p. Gr. af Svagelighed med Pens.

Dødsfald:

Lokomotivfører H. L. E. Ohlsen, Sønderborg, den 17.—4.—30.

Lokomotivfører J. J. Faldborg, Vejle H., den 9.—4.—30.



GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fælledvej

(Ved Vester Fængsel)

Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen



TUBORG

**LAGER
PILSNER
PORTER
EXPORT**

ØL

*Apollinaris
Citron Sodavand
Special Water
Sports-Brus*

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby) Istedgade 66
Specialitet: Dukker og Dukke-
reparat. Stort Udvalg i Legetøj.
Billige Priser.

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905 x.

Laane- og Sparekassen for Embeds- og Bestillingsmænd

Konfor: Frederiksholms Kanal 16¹. Kbhvn. K. Postgiro 4800.

Aabent 10—3. Lørdag 10—2.

Opmærksomheden henledes paa vor særlige **Spareafdeling**, i hvilken Tjenestemænd og disses Enker og Børn kan indskyde større eller mindre Beløb paa 3 Maaneders Opsigelse med for Tiden

5 pCt. i aarlig Rente.



Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. - København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

**Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg,**

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

**Øjet faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele**

i 112 Aar „Briller“ Købmagergade 3

Sammenlign vore Priser og Til-
pasning med andres og dem
selv. — Lev. til Sygekassen.

Blomsterforretning

H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

Køb danske Varer!

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—3 og 6—7

Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads

Ny Ravnsborg

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

C. Weistrups Eftf.)

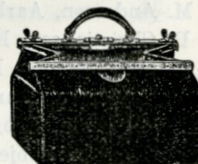
Colbjørnsensgade 17 — Kbhvn. V.

Grundlagt 1856. — Telf. Vest. 2637.

**NOMA
BARBERSÆBE**

Mild og behagelig
— for Huden. —

Giver tæt og hold-
— bart Skum. —



Lædervare - Forretningen

Sdr. Boulevard 44—46

Tlf. Vester 1494 v

anbefales.

Rejsekufferter, Citytasker, Porte-
monnær, Skoletasker, Tegnebøger
m. m.

i stort Udvalg.

Reparationer udføres.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 7. Maj.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, Kjøbenhavn V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Ny Vestergade 7, 3. Sal, Kjøbenhavn K.

Telefon Central 14613. — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20541.