



NO 1

5. Januar 1943

43. Aargang

## REPARATION AF UNIFORMERNE

Normalt ligger Uniformsforholdene jo i fast Leje, men Varetilførslerne siden 1939 har som bekendt bl. a. medført Knaphed paa Klædevarer, hvorfor det de sidste 3 Aar har været nødvendigt at forlænge Uniformernes Brugs-terminer, hvilket har virket meget føleligt, idet disse ved tidligere Sparekommissioners Virksomhed er nedbragt til, hvad man har anset for et rimeligt Minimum. Og det virker forværrende paa Forholdet, at de nye Stoffer ikke rent slidmæssigt staar paa Højde med, hvad Uniformerne normalt fremstilles af, hvoraf atter følger, at disse selv med normale Brugsterminer slides hurtigere end sædvanligt.

For vore Medlemmer gør sig yderligere det Forhold gældende, at Maskinernes Renholdes-tilstand ikke altid er som ønskelig. Ogsaa dette har sin Betydning i Henseende til Uniformernes Tilsmudsning og dermed Holdbarhed.

Det er derfor ret naturligt, at der allerede i 1941 fra Organisationernes Side blev fremsat Krav om, at naar Staten forlangte Uniformerne anvendt i længere Tid end tidligere, maatte det være rimeligt, at man paatog sig Reparation af de slidte Uniformsgenstande, saa Personalet i hvert Fald kunde se nogenlunde respektable ud i deres tjenstlige Paaklædning. Dengang viste Finansministeriet ingen Interesse for dette Ønske, men i 1942 lykkedes det at vinde Gehør for Tanken, og Ministeriet bemyndigede derfor de forskellige Styrelsesgrenes Administrationer til i den Udstrækning Forholdene gør det paa-

krævet at lade foretage Reparationer af Uniformsgenstande, der er særlig slidt, og som trænger til Hovedstandsættelse.

For Statsbanernes Vedkommende har Spørgsmaalet været Genstand for forskellige Drøftelser, og der foreligger nu et Resultat, idet der mellem Generaldirektoratet og Organisationerne er truffet Aftale om en midlertidig Ordning, som er traadt i Kraft den 1. Januar 1943.

Nyordningen gaar ud paa, at man kan faa den sidst eller næstsidst leverede Uniformsjakke, -Vest, -Benklæder eller -Kappe repareret. For den sidst leverede af hver Art kan der dog ikke foretages Reparation, førend den normale Brugstermin efter Uniformsregulativet er udløbet. I Tilfælde af langvarig Sygdom — d. v. s. over 3 Maaneder — skal Brugsterminen forlænges tilsvarende, inden Reparation kan foretages. Dette er saaledes at forstaa, at en Lokomotivfører, som har haft en Sygeperiode paa f. Eks. 4 Maaneder, ikke kan faa sine Benklæder repareret, førend han har haft dem i 16 Maaneder.

Reparationsordningen omfatter ikke Smaating som nye Knapper eller blot Reparation af Lommer e. l., men kun, hvad der kan kaldes en Hovedreparation, og hver Uniformsgenstand kan som Regel kun underkastes een saadan Reparation.

Fremgangsmaaden bliver saaledes, at den, som ønsker en Uniformsgenstand repareret, først skal forespørge hos en lokal Skræder, hvil-



ken Pris denne vil have for at udføre Reparationen, og om han selv kan lægge Stof til. Efter at være vel rengjort og forsvarligt indpakket samt forsynet med vedkommende Tjenestemand's Navn og Tjenestested indsendes den paagældende Genstand saa til Distriktet ledsaget af en Meddelelse om, hvad der efter den lokale Skræders Opfattelse bør reparerer, hvilken Pris han ønsker herfor, og om han selv kan levere det fornødne Materiale. Desuden skal Tjenestemanden oplyse, om det er den sidst eller næstsidst leverede Uniformsgenstand af den paagældende Art, det drejer sig om. Distriktet afgør herefter, om den ønskede Reparation kan anerkendes som Hovedreparation, og om den skal foretages af den lokale Skræder eller ved Distriktets Foranstaltning. I førstnævnte Tilfælde sendes Uniformsgenstanden tilbage, og naar Reparationen er udført, indsender Tjenestemanden til Distriktet Regning over Udgiften; den lokale foresatte skal dog paa Regningen attestere, at Reparationen er udført. Kommer Distriktet derimod til den Opfattelse, at Reparationen bør foretages ved dets egen Foranstaltning, ordner Distriktet selv det videre fornødne, og Tjenestemanden faar det indsendte Stykke returneret i repareret Stand.

I Forbindelse med den midlertidige Reparationsordning er der sket en midlertidig Ændring i Uniformsregulativet, saaledes at Knapper og Distinktioner af den trediesidst leverede Uniform skal afleveres, naar man faar et nyt Stykke af tilsvarende Art, hvorefter den paagældende Uniformsgenstand — altsaa den trediesidste — overgaar til at blive vedkommendes Ejendom, hvorimod det sidst og næstsidst leverede Stykke er Statsbanernes Ejendom. Ved Afsked eller Død skal dog som hidtil kun den sidste Uniform samt Knapper og Distinktioner af den tidligere modtagne tilbageleveres.

Selve Spørgsmaalet om, hvad der forstaas ved en Hovedreparation er ikke nærmere defineret, men vil blive afgjort under Hensyntagen til de foreliggende Omstændigheder. Man vil dog formentlig kunne gaa ud fra, at Ting som nyt Skridt i Benklæder eller Istandsættelse forneden, ny Krave paa Jakke eller Kappe, Reparation af Ærmerne ved Haanden, nyt Ærmefor eller helt nyt For i Jakke og Vest er at anse for Hovedreparationer, og at der, naar saadan Reparation foretages, tillige vil blive foretaget Eftersyn af Lommer, Knaphuller m. v., saa-

ledes at et repareret Stykke vil fremtræde som en istandgjort, men hel og brugbar Uniformsgenstand.

Fra Generaldirektoratets Side lægger man megen Vægt paa Udførelsen af de flest mulige, nødvendige Reparationer hos de lokale Skrædere, og man henstiller indtrængende til Personalet, at hvert enkelt Stykke, som indsendes, maa være tydeligt mærket og det hele forsvarligt indpakket.

Det er saaledes en Kendsgerning, at Medlemmerne fra og med 1. Januar kan faa de Uniformsgenstande, som trænger til Reparation, forsvarligt istandgjort. Hele dette Spørgsmaal er for alle os Jernbanemænd noget nyt, men der vil vel med Tiden indvindes nogen Erfaring, og vi haaber, at Ekspeditionen af Sagerne i Distrikterne fremmes, saa Uniformerne ikke skal undværes i alt for lang Tid.

I Forbindelse med Sagen angaaende Reparation af selve Uniformerne har man ogsaa drøftet den Ulempe, som opstaar ved, at Levering af Overtrækstøj undertiden forsinkes, hvilket medfører forøget Slid paa andet Tøj. Der er paa dette Omraade opnaaet Enighed om fra og med 1. Oktober 1942 at yde en kontant Erstatning, der beregnes paa Grundlag af Overtrækstøjets Anskaffelsespris, dets normale Brugstermin og Antal Maaneder, i hvilke Leveringen forsinkes. Tænker man sig f. Eks., at Anskaffelsesprisen er 36 Kr. og den normale Brugstermin 1 Aar, ydes der en Erstatning paa 3 Kr. for hver Maaned's forsinket Levering. Dette Beløb udbetales kvartalsvis bagud, og det maa erindres, at medens Reparationsordningen har Gyldighed fra 1. Januar 1943, gælder den her omtalte kontante Erstatning for Tiden fra 1. Oktober f. A.

Det er dog ikke alene paa de foran omtalte Omraader af Uniformsleveringen, der har været Vanskeligheder. Det samme gælder Uldvestene eller de Sweaters, som visse Tjenestekategorier er normeret med. Det er lykkedes Generaldirektoratet at fremskaffe et vist Antal som de hidtil anvendte; men det er aldeles udelukket at skaffe flere, idet disse Kvaliteter og Typer overhovedet ikke fremstilles. Det er derfor en absolut Nødvendighed at gaa over til Uldveste af en lettere Kvalitet og af en Type, som er almindelig Handelsvare. Det kan saa blive et Spørgsmaal, hvem der skal have de allerede indkøbte af gammel Kvalitet, og hvem der maa nøjes med de nye Typer. Paa dette Omraade er

man enedes om, at Beholdningen af de gamle Kvaliteter anvendes til Søfartspersonalet, som ikke har Uniformsjakker, samt i øvrigt forbeholdes nyansatte af alle Kategorier; man haaber dermed at kunne strække Beholdningen et godt Stykke Tid. Derimod vil alle, som har faaet en Uldvest af den gode gamle Kvalitet, næste Gang faa af den lettere Kvalitet og nye Type. Ogsaa dette vil være et Afsavn, særligt i de kolde Vintre vi har haft i de senere Aar, men det er Nødvendigheden, som byder, og vi maa saa leve videre i Haabet paa, at der snart kommer lysere Tider, saa disse midlertidige Ordninger atter kan bortfalde.

### TOGSAMMENSTØD PAA NØRREPORT STATION

Den 22. December om Aftenen kørte Tog 439 paa Nørreport Station bagfra op i et paa Stationen holdende tomt Tog. Der forvoldtes en Del Skade baade paa Tog 439's Maskine — S 730 — og paa de bageste Vogne i det holdende Tog. 3 af disse blev stærkt beskadiget.

I den officielle Meddelelse om Uheldet er det udtalt, at Aarsagen synes at være Forsigtighed hos Lokomotivføreren paa det forreste Tog. Han skulde ikke standse paa Nørreport Station og var indstillet paa at køre langsomt ind paa Stationen og fortsætte, saa snart Udkørselssignal og Afgangssignal blev givet. Den forventede Udkørsel udeblev imidlertid, og Maskinen kom da nogle Meter forbi Udkørselssignalet, inden Toget bragtes til Standsning. Da der herefter blev givet „Afgang“, vilde Lokomotivføreren ikke køre uden selv at have overbevist sig om Udkørselssignalet's Stilling — det er et Daglyssignal, som ikke kan ses bagfra — han kørte derfor sit Tog tilbage, saa han kunde se Udkørselssignalet's Udvisende. Herved udløstes Skinnekontakten, hvilket atter havde til Følge, at Indkørselssignalet blev frigivet. Den vagt-havende Stationsbestyrer, som var afskaaret fra at kunne følge Tilbagerykningen og derfor ikke var kendt med den, mente, at Toget var kørt mod Østerport; han satte derfor Indkørsel for Tog 439.

Situationen var saaledes faretruende nok. Naar Uheldet ikke fik større Omfang, skyldes det, at det forreste Tog var tomt, og at det bageste var under Opbremsning.

### Lokomotivfører G. O. L. Christensen frikendt.

I Bladet for 20. December var det kort meddelt, at der af det offentlige var rejst Anklage mod en Lokomotivfører i Anledning af Ulykken ved Tolne den 12. Juni 1942. Det drejer sig om Lokomotivfører G. O. L. Christensen, Aalborg, som med Tog 2018 kørte forbi Stop og tørnede mod Tog 927, som holdt inde paa Tolne Station. Der foraarsagedes forskellig Skade; bl. a. kostede Ulykken beklageligvis ogsaa Menneskeliv. Lokomotivfører Christensen har i Sagen fastholdt, at han havde indledet sin Bremsning paa sædvanligt Sted, saa han let skulde have kunnet standse foran Stopsignalet. Naar dette ikke lykkedes, var det fordi Bremserne svigtede.

Ved Retssagen, der behandledes den 15. December, var Christensen tiltalt for uagtsomt Manddrab og uagtsom Forvoldelse af Jernbanelykke, men ved Dommen, som afsagdes den 22. December, blev han frifundet og Sagsomkostningerne paalagt det offentlige.

Paa Grund af Julehelligdagene er vi, da dette Nummer af Bladet gaar i Trykken, endnu ikke kommet i Besiddelse af Domspræmisserne. Vi maa derfor vente til næste Nummer med en nærmere Omtale af Sagen.

### FRA MEDLEMSKREDSSEN

#### Spørgsmaal og Svar.

Hr. Redaktør! Maa jeg ikke bede om Oplysning i følgende Tilfælde:

1. Kan Tjenestetiden, 15 Min., for Benyttelse af Vipperist anføres som Overtid. F. Eks. saaledes at 17 Min.s Forsinkelse + 15 Min. for Vipperist er lig 1 Overtime?
2. Kan der beregnes Overtid for Forsinkelser baade ved Ankomsten til fremmed Depot og ved Ankomst til Hjemstedsdepotet?
3. Skal Overtid ved Ankomsten til fremmed Depot og ved Ankomst til Hjemstedsdepotet sammenlægges og afrundes opad til Mængfold af halve Timer?
4. Kan der beregnes Overtid, naar Forsinkelsen i Ankomst til fremmed Depot henholdsvis Ankomst til Hjemstedsdepotet er mindre end 31 Min., men sammenlagt udgør mere end 30 Min.?
5. Kan Raadighedstjeneste ved Depotet med Telefonvagt beregnes som fuld Tjeneste?



6. Kan vi ikke her i Bladet faa en Tegning samt teknisk Beskrivelse af den fuldautomatiske Førerbremseventils Virkemaade? Der har ganske vist været en Tegning, men den tekniske Forklaring har manglet, og vi er meget glade for de Oplysninger, vi gennem Bladet faar angaaende Trykluftbremsen med Udstyr.

W. Bøllern.

- ad 1. Nej. De 15 Min. for Benyttelse af Vipperist er *normal* Tjenestetid, som altid tillægges, naar Vipperisten benyttes.
- ad 2. Ja. Enhver Art af Forlængelse af den ordinære Tjenestetid er at anse for Overtid. For fremmed Depots Vedkommende kan man naturligtvis dog kun regne en Forsinkelse som Overtid, for saa vidt der er tjenestefrit Ophold ved Depotet. Er Tjenesten ogsaa uden Forsinkelsen sammenhængende, kan Tjenestetiden ikke kunstigt forlænges, fordi Forsinkelse forekommer. Omvendt skal der, hvis et planmæssigt tjenestefrit Ophold bortfalder paa Grund af Forsinkelse (f. Eks. hvor der er et tjenestefrit Ophold paa 1 Time 45 Min., men 20 Min.s Forsinkelse i Ankomsten til det fremmede Depot) ikke regnes med selve Forsinkelsen; i saa Tilfælde bliver hele det planmæssige tjenestefrie Ophold at regne for Overtid.
- ad 3. For saa vidt Turen fra Hjemstedsdepotet til det fremmede Depot og tilbage til Hjemstedsdepotet ligger paa samme Dags Tjeneste, skal Forsinkelserne sammenlægges, og hvis den sammenlagte Forsinkelse er 31 Min. eller derover, afrundes der opad til Mængfold af halve Timer.
- ad 4. Ja, se Besvarelsen til Nr. 3.
- ad 5. Da der kun ydes Nattimepenge for effektiv Tjeneste, og denne Godtgørelse ydes for Raadighedstjeneste med Telefonvagt, maa bemeldte Tjeneste efter vor Opfattelse anses som effektiv Tjeneste, d. v. s. fuld Tjeneste.
- ad 6. Statsbanerne udgiver en Fortegnelse over Trykluftbrems for Lokomotiver og Tendere (TB II). Denne indeholder den ønskede Beskrivelse og er formentlig nu udleveret til Personalet.

Red.

### Reguleringstillæg efter Børneantal!

Af Referatet over C. O. I' sidste Møde fremgaar, at Repræsentantskabet gav sin Tilslutning til et af Formanden fremsat Forslag gaaende ud paa at komme Familier med Børn til Hjælp, derved at der som Kriseforanstaltning tilvejebringes en Ordning, hvorefter Tjenestemænd med et eller flere Børn kan faa Andel i de fem manglende Reguleringstillægsportioner.

Det er rigtigt, at de Skildringer, Sundhedsmyndighederne har meddelt Offentligheden om de sociale

og hygiejniske Forhold i Hjem med skolesøgende Børn, ikke tyder paa tilfredsstillende Tilstande. Det er fremhævet, at det ikke alene er Vareknapheden, men ogsaa i høj Grad Dyrtiden, der er Skyld i de beklagelige Tilstande, man for saa mange vanskeligt stillede Hjemms Vedkommende har konstateret. Det er disse Hjem med de store Forsørgerbyrder, for hvem Dyrtiden føles urimelig haard. Det vil derfor være skæbnesvangert ikke blot for de paagældende Hjem selv, men ogsaa for Samfundet som Helhed, om den Prisstigning, der har fundet Sted, skal bringe de vanskeligt stillede Familier ned paa et utilstrækkeligt Forbrug. Samfundet, i dette Tilfælde Lovgivningsmagten i Stat og Kommune, maa være dybt interesseret i, at denne Udvikling ikke fortsættes. Man maa gennem Tilskudslove komme disse Familier til Hjælp.

Men om den Form, som Repræsentantskabet har givet sin Tilslutning, er den rigtige, vil ud fra forskellige Synspunkter være tvivlsomt. Thi det maa ikke glemmes, at Samfundet gennem Tilskudslove, som Skattelettelse, Tøj- og Smørrabatkort, Tilskud til Boliger for børnerige Familier, har erkendt at ville hjælpe Forsørgere med mange Børn. Det er saa et Spørgsmaal, om disse Tilskud er store nok til at mildne Dyrtiden for børnerige Familier. Men naar Samfundet har erkendt en Løsning af disse Problemer, saa findes der sikkert nok en Form, hvor Stat eller Kommuner kan udvide disse Tilskudslove.

At Forslaget, som Repræsentantskabet har givet sin Tilslutning til, er en Gestus, en kammeratlig Haandsrækning, skal ikke benægtes, men den bryder med Sædvane og skaber Kløfter i et i Forvejen indviklet Lønsystem.

O. Løvborg.

Det er en Misforstaaelse, naar O. L. mener, at C. O.'s Repræsentantskabsmøde udtalte direkte Tilslutning til det omtalte Forslag. Selv om der ikke blev gjort Indsigelse, kan man paa den anden Side ikke sige, at der blev givet egentlig Tilslutning. Som det fremgaar af vort Referat, var der nemlig ingen Debat. Spørgsmaalet er derfor senere udsendt til Organisationerne, og vor Hovedbestyrelse har, som det fremgaar af Referatet af sidste Hovedbestyrelsesmøde, erklæret sig enig i Tanken. Selv om enkelte Tjenestemænd, saaledes som Løvborg, skulde være betænkelige og ikke have Sympati for Tanken, er det dog vor Tro, at Forslaget om at arbejde for en Kriseforanstaltning, saa Kammerater med Børn faar en eller flere af de Reguleringstillægsportioner, vi alle mangler, vil vinde Forstaaelse blandt Tjenestemændene i Almindelighed. Hidtil har vi i hvert Fald ikke mødt andet. O. L.'s Modstand er saaledes den første, vi hører om.

Red.



## LUNDERSKOV-SAGEN

Den 13. Juni 1942 skete der, som det vil erindres, en beklagelig Togulykke paa Lunderskov Station. Tog 9183 kørte op i det paa Stationen holdende Tog 9179, for hvilket Indkørselssignalet ikke var blevet strøget, idet Toget var saa langt, at det holdt paa Skinnekontakten til den automatiske Udløsning af Signalet.

Ved Auditørens Undersøgelse i Sagen var der ikke blot rejst Sigtelse mod den fungerende Stationsbestyrer, Overassistent Andersen, men ogsaa mod Lokomotivføreren paa det bageste Tog, han sigtedes for at være kommet for tidligt. Senere er der rejst offentlig Anklage mod Overassistent Andersen, som efter Rettens Behandling af Sagen blev idømt 20 Dages Hæfte.

Da alle Jernbanemænd maa formodes at være interesseret i de Synspunkter, som har ligget til Grund for Rettens Afgørelse, optrykkes nedenstaaende Domspræmisserne:

Under denne Sag, der er behandlet under Medvirken af Dømsmænd, er *Peter Emil Bastian Andersen*, Lunderskov, ifølge Statsadvokatens Anklageskrift af 15. Oktober 1942 sat under Tiltale her ved Retten for uagtsomt Manddrab efter Straffelovens § 241 og for uagtsom Forvoldelse af Jernbaneulykke efter Straffelovens § 183, Stk. 3, ved den 13. Juni 1942 Kl. 23,48, da han fungerede som Stationsbestyrer paa Lunderskov Jernbanestation, ved Uagtsomhed at have voldt et Sammenstød mellem Særtog 9179, der holdt paa Stationens Hovedspor Nr. 4 for at tage Vand, og Særtog Nr. 9183, idet Tiltalte, efter at førstnævnte Tog Kl. 23,33 fra Vamdrup var kørt ind paa Stationen, gav Tilbagemelding til Vamdrup Station om Togets Ankomst uden at sikre sig, at Indkørselssignalet mod Tog herfra viste Stop, hvilket paa Grund af Togets Længde ikke var sket automatisk ved Togets Indkørsel, og idet Føreren af det ligeledes fra Vamdrup kommende Særtog Nr. 9183, om hvis Ankomst Tiltalte var underrettet ved en Kl. 23,39 modtaget Passagemelding fra Vamdrup, og som ankom til Lunderskov Kl. 23,48, saaledes maatte regne med, at Indkørselen var fri, hvilket alt havde til Følge, at Særtog 9183 kørte frem og ind i Bagenden paa det holdende Tog 9179, hvorved 3 tyske Soldater og en dansk Hjælpebremser Aksel Lykke Stein, der alle befandt sig i den bageste Vogn i Tog 9179, blev saaledes kvæstede, at de afgik ved Døden, den ene tyske Soldat dog først ca. 1 Maaned efter Ulykken, hvorhos der foraarsagedes betydelig Skade paa Jernbanemateriel, og ved Tillægsanklageskrift af 12. November 1942 tillige til at lide Straf efter Straffelovens § 157 for grov Forsømmelse i Udførelse af offentlig Tjeneste ved ved den paagældende Lejlighed, efter at førstnævnte Tog — Nr. 9179 — fra Vamdrup var kørt ind paa Stationen, at have givet Tilbagemelding til Vamdrup Station om To-

gets Ankomst uden at sikre sig, at Indkørselssignalet mod Tog herfra viste Stop, hvilket paa Grund af Togets Længde ikke var sket automatisk ved Togets Indkørsel, og idet der herved skete et Sammenstød mellem de nævnte Tog som i ovennævnte Anklageskrift beskrevet.

Tiltalte, hvis fulde Navn er som anført, er født den 13. Maj 1896 i Kvandløse, Holbæk Amt, og ikke tidligere tiltalt eller straffet.

Tiltalte har nægtet sig skyldig, men erkendt, at han har givet Tilbagemelding uden at forvise sig om, at Indkørselssignalet stod paa Stop.

Af Sagens Oplysninger og særlig Tiltaltes egen Forklaring fremgaar følgende:

Tiltalte, der har været ansat ved Lunderskov Station siden 1939, begyndte den 13. Juni 1942 Tjenesten Kl. 20. Han var indtil Kl. 4 næste Morgen den for Tjenesten ansvarlige Stationsbestyrer. Da det var Natten før en Helligdag, var der kun een Mand foruden Tiltalte til Tjeneste, ellers va. der 3 Mand. Trafikken af Særtog er siden 9. April 1940 blevet en Del forøget, til Trods for at de ordinære Togs Antal er gaaet ned. Fra Tiltaltes Tiltrædelse af Tjenesten Kl. 20 til Kl. 24 skulde der ekspederes 3 Særtog. Det maa imidlertid anses for anerkendt, at Tjenesten er blevet mere krævende paa Grund af Krigsforholdene, der har medført Mørklægning, Luftalarmer og særlige Forsinkelser. Efter 9. April 1940 blev Togstammerne ofte gjort saa lange, at det automatiske Stopsignal ved Indkørselen til Stationen ikke kunde udløses, naar Lokomotiverne holdt ved første Vandkran. Om dette Forhold har Stationsforstanderen i Lunderskov til Generaldirektoratet udtalt følgende:

„Efter den 9. April 1940, da Stationen daglig blev befaret af de ekstraordinært lange Værnemagtstog — ofte paa 120—140 Aksler — som næsten alle skulde have Vand her, og som ikke maatte forsinkes, opstod der betydelige Vanskeligheder ved Ekspeditionen af disse Tog. Som oftest havde de kun kort Ophold — ca. 10 Min. — for Vandtagning. Det tyske Lokomotivpersonale var tilbøjeligt til at standse ved den første Vandkran, de saa paa Stationen, og det voldt meget Besvær i de Tilfælde, hvor det var absolut nødvendigt, at faa dem til at fortsætte Farten. Saafremt der derfor ikke af Hensyn til den øvrige Toggang var Grund til at køre frem for Togvejsopløsning, fik de Lov til at blive holdende ved den Vandkran, hvor Toget var standset op for ikke at forsinke Toget og tillige for at undgaa de hyppige Sprængninger af Togene ved Frem- og Tilbagerykningen af de lange Tog, hvilket navnlig om Natten under Mørklægning kunde volde betydelige Vanskeligheder.

I de Tilfælde, hvor Indkørselssignalet ikke var blevet automatisk udløst og faldet paa Stop, fik den paagældende Signalpost Ordre til at sætte Signalet kunstigt paa Stop, som det ellers kun finder Sted under Fare. Denne Fremgangsmaade blev imidlertid efter nogen Tids Forløb opgivet efter en Henvendelse fra Personalet i Signalposterne, idet det derfra blev gjort gældende, at Signalposten uden Kommandopostens Mellekomst igen kunde sætte Signalet paa „Kør“, hvilket kunde rumme en Fare, hvis der var blevet meldt tilbage, og at det var i Modstrid med Instruksen, og da Signaltjenestens Montør tillige gjorde opmærksom paa, at en saadan hyppig



kunstig Tilbagelægning af Signalet kunde virke skadeligt paa Anlæget, blev det opgivet, og de paagældende fungerende var derefter indforstaaet med, at der skulde udvises særlig Paapasselighed med Hensyn til at sikre sig, at der ikke blev meldt tilbage, forinden Signalet var faldet paa Stop, naar Toget ikke straks var kørt frem til Udløsning.

Der er iøvrigt ikke givet nogen særlig Instruks for Vandtagning af de lange Tog, idet dette blev overladt til den enkelte fungerendes Disposition med Henblik paa Afvikling af den øvrige Toggang.

Efterhaanden da Trykluftbremsen blev indført paa Statsbanerne, medførte dette, at alle Godstog blev betydeligt længere end tidligere og i de fleste Tilfælde saa lange, at Udløsning af Indkørselssignalet ikke kunde finde Sted, hvis Toget straks standsede ved Vandkranen."

Disse af den øverste lokale Ledelse oplyste Forhold maa anses for væsentlige, da de angaar Sikkerhedstjenesten, for hvilken det automatiske Sikkerhedsanlægs Benyttelse formentlig er af særlig Betydning. Det maa ligeledes betragtes som betydningsfuldt, at saavel den øverste Stationsledelse som selve Baneledelsen var bekendt hermed. Efter at den i nærværende Sag omhandlede Ulykke var sket, blev der den 17. og 29. Juni 1942 givet følgende Ordre:

„Lunderskov Station 17. Juni 1942: *Kontorpersonalet og Pladslederne*. Indtil videre skal Tog, der har Standsning her, straks køre saa langt frem, saa at Udløsning af Indkørselssignalet finder Sted.

29. Juni 1942: *Signalpost I og II*. Der er givet Ordre til, at alle Tog, der har Standsning her, straks skal køre saa langt frem, at Indkørselssignalerne udløses og falder paa Stop. Saafremt dette ikke finder Sted, skal Signalposten straks underrette den fungerende event. gennem Kommandoposten.

29. Juni 1942: *Ordrebog for Pladspersonalet*. Alle Tog, der har Standsning her, skal straks køre saa langt frem, at Indkørselssignalerne udløses og falder paa Stop. Der gives event. Signaler til Togene om at køre frem. Saafremt Signalerne ikke udløses straks, skal Signalposten straks underrette den fungerende, event. gennem Kommandoposten."

Dette betyder for de lange Togstammer, at Lokomotiverne nu, i Modsætning til Tiden før Ulykken, skal indtage Vand ved næste Vandkran. Før Ulykken beroede det paa Stationsbestyrerens Bestemmelse, ved hvilken Kran Vandpaafyldning skulde finde Sted, men der er intet oplyst om, at Stations- eller Baneledelsen har givet Stationen særlig Forholdsordre, efter at det var blevet almindeligt, at Togstammerne havde faaet større Længde, end Sikkerhedstjenestens tekniske Anlæg var indrettet til.

Disse Forhold, som maa antages at have skabt et nyt væsentligt Risikomoment for Trafiken, medførte saaledes ogsaa et særlig alvorligt Ansvar for den fungerende Stationsbestyrer og forøgede Kravene til hans personlige Indsats og Omsorg for Sikkerhedstjenesten paa den stærkt trafikerede og betydningsfulde Station.

Ved Overtagelsen af Tjenesten den 13. Juni 1942 modtog Tiltalte Underretning om den anmeldte Trafik. Han gjorde sig saaledes ogsaa bekendt med følgende Tjenestetelegram af 13. Juni 1942: Tog 9179 idag fremføres af tysk Maskine og beforderer Transport Nr. 650023, 40 G,

Ammunition for Hg. Toget videreføres fra Fredericia . . . o. s. v." og „for Vognbefordring tillyses i Nat, Natten mellem Lørdag og Søndag, Særtog Nr. 9183 Padborg—Fredericia Rbg. efter den Anmeldelse i Nr. 2070 anførte Plan . . . o. s. v."

De nævnte Tog havde følgende Ankomst-, Afgang- og Holdetider: Tog 9179 Kl. 23,23, Kl. 23,55 — 32 Min., og Tog 9183 Kl. 0,02, Kl. 0,15 — 13 Min.

Samtidig med Særtog 9179 skulde der komme et Plan-tog til Esbjerg paa Spor I, men dette Tog kom ikke rettidigt ind.

Tiltalte modtog Tog 9179 uden at give Tilbagemelding og uden at forvise sig om, at Indkørselssignalet var faldet paa Stop. Han var klar over, at Toget indtog Vand ved første Vandkran. Togfører Frandsen henvendte sig til Tiltalte med Anmodning om at indhente Oplysning fra Kolding Station om, hvorvidt Tog 9179 kunde passere Kolding uden at standse. Da den ene Mand, Tiltalte havde til Assistance, var optaget, foretog Tiltalte selv Opringningen til Kolding, som han ellers vilde have overladt en Medhjælper. Paa denne Maade kom Tiltalte til at opholde sig inde i Kontoret og fik ikke Lejlighed til at orientere sig i Kommandorummet.

Da Tiltalte blev rykket for Tilbagemelding fra Vamdrup, spurgte han Togfører Frandsen, om denne var „inde med Slut", hvilket blev bekræftet, og Tiltalte gav derefter Tilbagemelding uden i Kommandorummet ved Siden af at forvise sig om, at Indkørselssignalet stod paa „Stop" for det følgende Tog 9183, som skulde løbe ind paa samme Spor, som 9179 holdt paa. Han plejede altid personlig at forvise sig om, at Tableauet paa Signaltavlen viste rødt, før han meldte tilbage. Naar han ikke i nærværende Tilfælde saa efter, skyldes det den Omstændighed, at han vidste, at det holdende Tog var inde med Slut, og at han maatte antage, at det — som angivet i Telegrammet — kun bestod af 40 Vogne. Som Følge heraf gik han ud fra, at Toget havde passeret Skinnekontakten ved Indkørselen, og at Signalet var faldet paa Stop. Han mener, at disse Faktorer i Forening med den Distraction, som Togførerens Henvendelse og Opringning til Kolding betød, har bevirket, at han heller ikke foretog yderligere, da han Kl. 23,39 fik Pas-sagemelding fra Vamdrup. Han hævder, at han, indtil Ulykken skete, var uvidende om at der var 49 Vogne i Tog 9179 og ikke 40.

Kl. 23,43 var Tog 9179 færdig med Vandtagningen, men Toget maatte tidligst afsendes Kl. 23,51. Det var Tiltaltes Hensigt at afsende Tog 9179 til dette Tidspunkt, og for at ekspedere Toget skulde han ud i Kommandorummet. Han er derfor sikker paa, at han da vilde have bemærket paa Signaltavlen, at Indkørselssignalet stadig ikke var faldet paa Stop. Da Tog 9183 tidligst maatte ankomme Kl. 23,58, vilde han have haft Tid til at berigtige Fejlen og at fjerne det ved hans Undladelse skabte Faremoment.

Kl. 23,48, da Tiltalte var paa Vej ind i Kommandorummet, naaede Tog 9183 Stationens Indkørsel og paakørte det holdende Tog.

Tiltalte, der har indrømmet, at han var bekendt med, at det ikke er ualmindeligt, at de gennemgaaende Tog ankommer adskillige Minutter for tidligt, har dog paa-beraabt sig den Betydning, som det bør have for Vurderingen af hans Ansvar, at Tog 9183 er ankommet ialt-

fald ca. 8 Minutter for tidligt, uagtet det efter Sikkerhedsreglementets § 24, Stk. 7, ikke maa ankomme tidligere end 4 Minutter før Plantid.

Som Vidne har Togfører Frandsen bekræftet, at Tog 9179 var færdig til at køre Kl. 23,51.

De øvrige Vidneforklaringer bidrager ikke yderligere til Sagens Oplysning.

I det gældende Sikkerhedsreglement af 1935 findes følgende Forskrift i § 26, Punkt 3a: „Enhver Togfølgestation skal efter at have overbevist sig om, at Slutsignalerne er til Stede, at Indkørselssignalet er sat tilbage i Normalstilling under Iagttagelse af de herfor givne Regler, straks melde et ankommet Tog tilbage o. s. v.“

I de for Stationen gældende Instrukser hedder det bl. a.: „Forinden den fungerende Togbestyrer giver Tilladelse til Indkørsel for et Tog, skal han personlig overbevise sig om, at den paagældende Togvej er fri o. s. v.“

Disse Forskrifter var Tiltalte bekendt med, og da de angaar den egentlige Sikkerhedstjeneste, har han ved som ansvarlig Stationsleder at undlade at iagttage dem, gjort sig skyldig i en grov Forsømmelse, som vil kunne henføres til Straffelovens § 157.

Ved Togsammenstødet forvoldtes 4 Menneskers Død og betydelig materiel Skade.

Som Følge af Tiltaltes Stilling som øverste Leder af Tjenesten paa det Tidspunkt, da Ulykken skete, og som Følge af den direkte Betydning, hans Uforsigtighed og Pligtforsømmelse har haft for Ulykkens Indtræden, vil hans Forhold tillige være at henføre under Straffelovens §§ 241 og 183, Stk. 3.

Med Hensyn til Fastsættelsen af Straffens Størrelse har Retten anset det for paakrævet at tage følgende Forhold i Betragtning:

Paa Grund af det fornævnte Tjenestetelegrams udtrykkelige Angivelse af, at Tog 9179 kun bestod af 40 Godsvogne, kan der være bibragt Tiltalte en Forestilling om, at Indkørselssignalet som Følge af Togstammens ringe Længde maatte være faldet paa Stop.

Den Baneledelsen bekendte, men dog tolererede betænkelige Praksis at lade vandtagende Tog holde paa Stationen med Indkørselssignalet staaende paa „Kør“ har forringet Sikkerhedstjenestens Effektivitet og ladet den bero paa en enkelt Mands personlige Paapasselighed, saaledes at det under disse Omstændigheder, som formentlig havde Krav paa Opmærksomhed, maatte være særlig væsentligt, at han ikke optoges eller distraheredes af andre Opgaver.

Den her tilkendegivne Opfattelse af Stationens Praksis synes bekræftet ved Baneledelsens egen Stilling til Sagen, som har fundet Udtryk dels i den oprindeligt givne Ordre (der efter kort Tids Forløb blev opgivet), om at lade Indkørselssignalet tage tilbage, naar Toget holdt paa Isolationsskinnen, og dels ved de efter Ulykken udfærdigede klare Instrukser.

Det er dertil oplyst, at Tiltalte i Etaten anses for at være en udmærket kvalificeret Tjenestemand, og at hans Suspension i Anledning af Ulykken blev ophævet efter faa Dages Forløb.

Herefter vil Tiltalte i Medfør af Straffelovens §§ 157, 241 og 183, Stk. 3, efter Omstændighederne være at anse med Hæfte i 20 Dage.

Derhos bør han betale denne Sags Omkostninger.

THI KENDES FOR RET:

Tiltalte *Peter Emil Bastian Andersen* bør straffes med Hæfte i 20 Dage og betale denne Sags Omkostninger.  
*E. Strøbech.*

Efter Sagens Afslutning ved Retten har Generaldirektør Knutzen over for Dagspressen udtalt, at Overassistent Andersen, der fra alle Sider omtales som en flittig, dygtig og meget afholdt Jernbanemand, vil blive fjernet fra Sikkerhedstjenesten, men iøvrigt forblive i sin Stilling.

Den her gengivne Dom taler sit alvorlige Sprog til alle Jernbanemænd. Den maa for enhver af os være en klar Understregning af, at Sikkerheden maa og skal gaa frem for alt andet. Dette er der god Grund til at huske paa; særligt i den nuværende Tid, hvor alle er saa stærkt ophængt.



OPLYSNINGSSARBEJDET

**Foredrag for D. L. F.s Medlemmer med Damer.**

De københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg arrangerer *Tirsdag den 19. Januar 1943 Kl. 19,30 pr.* et Foredrag for D. L. F.s Medlemmer med Damer.

D. L. F.s Sekretær, Lokomotivfører *E. Kuhn*, vil tale om Emnet: „*En Skatteligning i Praksis*“.

Foredraget holdes i „Borgbjerg-Salen“ i Forsamlingsbygningen Rømersgade 22, Indgang gennem Porten.

Pensionister og Provinsafdelinger indbydes.

Da Spørgsmaalet om Skatteligning for Tiden er aktuelt forventes talrig Tilslutning.

Efter Foredraget vil der blive fælles Kaffe bord, Pris Kr. 1,25, Betjening iberegnet.

Sangbøger medbringes.

P. U. V.  
P. Sessing.

**Lommebogen.**

Foreningens Lommebog for 1943 udsendes kort før Jul til Medlemmerne. Der forefindes et lille Restoplæg, som nu kan faas til Købs til Fremstillingsprisen, der i Aar er Kr. 2,35 pr. Stk., heri medregnet Forsendelsesporto.

Bestilling paa Lommebøger indsendes til Foreningens Kontor, Vestre Boulevard 45, 1., København V. Betaling maa indsendes samtidig med Bestillingen. Ved Enkeltbestillinger kan den sendes i Frimærker; ved større Bestillinger bedes den indsendt paa Foreningens Giro-Konto: Nr. 24 542.

I Tilfælde af at der skulde indkomme flere Bestillinger, end Restoplægget kan dække, vil dette blive forbeholdt Lokomotivfyrbøderaspiranterne.



JUBILÆER



Torsdag den 14. Januar kan Lokomotivfører A. T. Christiansen, Fælledvej 29, 1., Fredericia fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren begyndte den 14. Januar 1918 som Aspirant i Nyborg; han ansattes den 1. Februar 1919 som Lokomotivfyrbøder i Aalestrup, blev den 1. December s. A. forflyttet til Nyborg, forfremmedes til Lokomotivfører den 1. Oktober 1936 med Station i Gedser, blev efter Ansøgning den 1. Juni 1937 forflyttet til Fredericia. Jubilaren er kendt som en rolig og pligtopfyldende Lokomotivmand. Han har altid været en retlinet, god og hjælpsom Kollega.

Afdelingen bringer Jubilaren vor hjerteligste Lykønskning, hvortil vi føjer Ønsket om Sundhed og Lykke de kommende Aar. S. K. Th.



Den 15. Januar 1943 kan Lokomotivfører Alfred Holmtoft, Aalborggade 15, Aarhus, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Husker jeg ret, har H. været stationeret i Nyborg, Struer, Fredericia, Aalborg og Aarhus + nogle Aar i Næstved som Motorfører I. Han er altsaa „berejst“ og kendt, et godt og interesseret Organisationsmedlem, som Aarhus Lokomotivfører Afd. takker for godt Samarbejde, gratulerer paa Dagen og ønsker mange lykkelige Aar frem i Tiden. Kr. P.

Fredag den 22. Januar kan Lokomotivfører C. C. Larsen, Jyllandsgade 71, Fredericia, fejre 25 Aars Jubilæum.

Larsen er udgaet som Aspirant fra Nyborg Værksted. Han ansattes som Lokomotivfyrbøder i Brande den 1. Februar 1919, forflyttedes til Nyborg 1. December 1919, blev Motorfører II i Odense 1. November 1935, Motorfører I i Randers 1. Oktober 1936, forflyttet til Fredericia den 1. Juli 1937, udnævntes til Lokomotivfører i Padborg 1. December 1940, og kom tilbage til Fredericia den 1. April 1941.

Jubilaren er en tjenstvillig og pligtopfyldende Lokomotivmand, der ved sin noble Færd har skaffet sig mange Venner, hvor han har været.

Afdelingen bringer Jubilaren vor hjerteligste Lykønskning og Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden. S. K. Th.

Lokomotivførernes Sangforening Gb.

afholder aarlig Generalforsamling Mandag den 11. Januar 1943 Kl. 19,00 i Centralbane Hotellet, Halmtorvet 14. Bestyrelsen.

STATSBANEPERSONALETS  
SYGEKASSE

Ny Øjenspecialist.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Specialister i Øjensygdomme antaget Doktor Arne Jessen, Store Torv 1, Aarhus, Konsultation Kl. 11—15, Lørdag dog Kl. 11—13.

Bestyrelsesvalget.

Til Valg af Bestyrelse for Sygekassen for Perioden 1. April 1943—31. Marts 1947 indkom kun een Kandidatliste, nemlig en af Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmands Forening samt Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation indsendt Fællesliste. De paa denne Liste opstillede Kandidater og de for disse opstillede Suppleanter er herefter valgt uden Afstemning.

Sygekassens Bestyrelse — samt Suppleanter til denne — bestaar fra 1. April 1943 af Formanden, Trafikchef E. Terkelsen, samt følgende:

Repræsentanter valgt af de ubemidlede  
Interessenter:

1. Karetmager E. J. Danielsen, Centralværkstedet, København,  
Suppleant: Maskinarbejder I. P. Nielsen, Centralværkstedet, København.
2. Banearbejder Th. E. Frederiksen, Herning,  
1. Suppleant: Banearbejder N. A. Jensen, Aarhus.  
2. " Baneformand E. Hjortkilde, Graasten.  
3. " Overportør N. Kolding, Aalborg.
3. Matros V. E. Hansen, Korsør,  
1. Suppleant: Vognopsynsmand H. C. Nielsen, København.  
2. " Maskinpasser A. Eriksen, Langaa.  
3. " Overportør N. Kolding, Aalborg.
4. Kobbersmed C. Chr. Holm, Centralværkstedet, Aarhus,  
Suppleant: Remisearbejder J. K. Christensen, Aarhus.
5. Banearbejder S. Jørgensen, Næstved,  
1. Suppleant: Banearbejder H. V. Johansen, Valby.  
2. " Telegrafformand J. L. C. Nielsen, Slagelse.  
3. " Overportør N. Kolding, Aalborg.



6. Lokomotivfører Frøde Nielsen, København,
  1. Suppleant: Motorfører Aage H. Hansen, Helgoland.
  2. " Motorfører V. N. Bundgaard, Aarhus.
7. Togfører H. C. Pedersen, Aarhus,
  1. Suppleant: Togfører N. J. Olsen, Fredericia.
  2. " Togformand O. V. Andersen, København.
  3. " Overportør N. Kolding, Aalborg.
8. Ekspedient Th. Pedersen, Lyngbyvej,
  1. Suppleant: Overportør M. Mikkelsen, Viborg.
  2. " Ekspedient Alf. S. Kristensen, Bylderup Bov.
  3. " Overportør N. Kolding, Aalborg.
9. Ekspedient Ch. O. Petersen, Enghave,
  1. Suppleant: Overportør M. Mikkelsen, Viborg.
  2. " Overportør N. Meldgaard Kristensen, København.
  3. " Overportør N. Kolding, Aalborg.
10. Kontorassistent, Fru O. E. Steffensen, Generaldirektoratet,
 

Suppleant: Trafikassistent C. A. A. Larsen, Hovedbanegaarden, København.

*Repræsentanter valgt af de bemidlede Interessenter:*

1. Auditor K. B. Hansen, København,
  1. Suppleant: Lokomotivfører Soph. Jensen, Fredericia.
  2. " Overkontrolør A. L. Ohmeyer, Generaldirektoratet.
  3. " Stationsforstander J. Duus, Tølløse.
2. Overkontrolør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt,
  1. Suppleant: Lokomotivfører Soph. Jensen, Fredericia.
  2. " Overkontrolør A. L. Ohmeyer, Generaldirektoratet.
  3. " Stationsforstander J. Duus, Tølløse.



*To Ulykker som Følge af forfejlet Spring paa Toget.*

En ung Pige fra Esbjerg skulde den 17. December med Toget fra Oksbøl til Esbjerg, da hun naaede Stationen, havde Toget sat i Gang; hun vilde dog springe paa i Farten, men snublede og faldt ned mellem Togets to bageste Vogne og blev dræbt paa Stedet.

Juleaften var en Sygeplejeelev, der skulde rejse fra Roskilde til København, ude for et tilsvarende Uheld, men hun kom fra det med Livet. Det Tog, hun skulde med, havde netop sat sig i Bevægelse, og da hun forsøgte at springe paa i Farten, faldt hun ned mellem Toget og Perronkanten. Toget kørte over hendes ene Ben, der blev knust over Knæet.

*Blind Passager mistet Foden.*

Medens et Godstog den 19. December om Aftenen holdt i Brønderslev, listede en ung Mand sig op paa en aaben Godsvogn for at opnaa gratis Befordring nordpaa. Han faldt i Søvn under Kørslen, hvilket resulterede i, at han faldt af Toget og desværre faldt saa uheldigt, at den ene Fod kom ind under Toget og blev kørt helt af. Den tilskadekomne maatte hele Natten ligge paa Jernbanelinien uden Hjælp, idet det først næste Morgen lykkedes ham at raabe en forbigående an.

*Tre Tog for „Stop“ foran samme Station.*

Nakskov Tidende meddeler, at den tidlige Luftalarm i Midten af December bevirkede, at ikke mindre end tre Tog samtidigt holdt for „Stop“ udenfor Stationen. Ved 19,30-Tiden skal der til Nakskov komme Tog fra hver af de tilstødende tre Baner, og de maatte alle tre holde godt et Par Timer udenfor Stationen, inden de kunde komme ind.

*Brunkulsarbejdere protesterer mod Togforsinkelser.*

Arbejderne i Brunkulslejet ved Søby i Nærheden af Herning har rettet Henvendelse til Trafikministeren angaaende Toggangen. Paa Grund af Forsinkelser kommer de jævnligt for sent paa Arbejde, ligesom de ogsaa forsinkes i Afrejsen fra Arbejdsstedet. De har ønsket Forbedringer paa dette Punkt og har tillige ønsket Lys og Varme i Vognene.

*En MO-Vogn atter i Brug.*

For at frigøre et Damplokomotiv er en MO-Vogn sat i Drift paa Strækningen mellem Aarhus og Grenaa, hvor Trafiken kan besørges af denne Vogn. Det kraftigere Damplokomotiv er derved blevet disponibelt til Brug til sværere Kørsel.

*Dræbt mellem to Jernbanevogne.*

Den 28. December blev den 25-aarige Arbejdsmand Søren William Christiansen, Fredericia, dræbt under sit Arbejde ved Aflæsning af Kul ved Lokomotivremisen. Han kom i Klemme mellem Bufferne paa to Vogne, der skubbedes ved Haandkraft.

*En Ulykke paa Københavns Hovedbanegaard.*

Juleaftensdag skete der paa Hovedbanegaarden en Ulykke, som kostede en ung Mand, P. E. Christoffersen, Livet. Han var ved en Fejltagelse kommet ned paa Perron 3 og vilde derfra løbe over Sporene til Perron 4, hvorfra hans Tog skulde afgaa. I det samme kom et Lokomotiv kørende, men inden Lokomotivføreren kunde naa at bremse op, var den unge Mand kommet ind under Hjulene. Han blev frygteligt lemlæstet og afgik en Times Tid senere ved Døden. Ulykken gjorde et dybt Indtryk paa de mange Julerejsende.

*Bomuldsfrø som Brændsel.*

Man har tidligere hørt om, at Kaffe er blevet anvendt som Brændsel f. Eks. paa Dampskibe, og det ser ud til, at man nu ogsaa anvender Bomuldsfrø som Brændsel. Nationaltidende meddeler nemlig, at Brændselsmanglen

i Brasilien har faaet Jernbanerne til at bruge Bomuldsfrø til Brændsel i Lokomotiverne. Da Eksporten af dette Frø praktisk talt er standset, er der mægtige Lagre heraf og stærkt Prisfald paa dette Omraade.

**Dom i Jernbaneulykke i Finland.**

Ved Kausala i Finland skete en Togulykke, som opstod, fordi et Tog uden Dækning rykkede tilbage paa fri Bane og blev paakørt af et efterfølgende Tog, hvorved 20 Personer omkom og 34 blev saaret. Ifølge Dansk Jernbaneblad er der nu faldet Dom i Sagen. Lokomotivføreren paa det tilbagerykkende Tog blev fradømt sin Tjenestemandstilling og idømt 2½ Aars Fængsel; Togføreren fik en Bøde paa 250 Dagsmulkter à 20 Mark pr. Dag; begge skal i Forening erstatte en Fjerdedel af Statsbanernes Omkostninger eller 639 106 Mark og endvidere udrede Lægeudgifter og Erstatninger til 60 kravberetigede Personer med 110 000 Mark; desuden skal den dømte Lokomotivfører betale 479 329 Mark i Erstatninger. Stationsbestyreren paa en af Stationerne fik en Bøde paa 800 Mark.



*Forflyttelse fra 1.—1.—43:*

Lokomotivførere:

- H. M. Mikkelsen, Brande, efter Ansøgning til Langaa.
- Axel Hansen, Tønder, efter Ansøgning til Esbjerg.
- A. M. Christensen, Tønder, efter Ansøgning til Esbjerg.
- O. Berner, Padborg, efter Ansøgning til Tønder.
- B. A. Hansen, Helgoland, til Kbhavns Godsbgd.

*Afsked:*

Lokomotivførere:

- O. V. Thorkilsen, Slagelse, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—43 (min. Afsked).
- H. H. K. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—3.—43 (min. Afsked).
- J. Lyng Hansen, Aarhus, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—3.—43 (min. Afsked).



*Lokomotivførerafdelingerne.*

*Nykøbing F. Underafd.:* Repræsentanten Th. Jensen er flyttet til Vesterskovsvej 10.

*Lokomotivfyrbøderafdelingerne.*

*Tønder Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til: B. G. T. Andersen, Tonnesensvej 17.



*Optaget som ekstraordinære Medlemmer.*

pens. Lokomotivførere:

- pr. 1.—10.—42:
- C. M. Christensen, Villa Johanne, Padborg.  
pr. 1.—11.—42:
- A. H. Hermansen, Østergade, Vojens.
- S. P. S. Kjær, Rolfsgade 35, Kongsvang, Aarhus.  
Lokomotivmestre:
- V. H. Andreasen, Skjoldsgade 81, Esbjerg.  
pr. 1.—12.—42:
- pens. Lokomotivførere:
- O. Ankerstjerne, Bruunsgade 37, Aarhus.
- N. C. P. Stubdrup, Viborgvej 36, Aarhus.
- J. Haderslev, Nordgade 28, Randers.
- P. M. Jensen, „Sølyst“, Fælledvej 50, Fredericia.
- J. B. Jørgensen, „Hebe“, Baldersvej 37, Fredericia.  
Lokomotivmestre:
- S. T. Stenkvist, Statsbanernes Maskindepot, Brande.
- K. H. Kristensen, Statsbanernes Maskindepot, Slagelse.

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

Sj.-Palster	Jyl.-Fyn	Nye Bøger.
19427	19003	Nilsson, Niels: Høsten i Hus.
19428		Kjäll, Naëmi: Der sker saa meget i Nr. 23.
19429	19004	Norlev, Hjørdis: Livet ligger derude.
19430	19023	Meloney, W. B.: Flugt mod Solen.
19431	19006	Shiffrin, A. B.: Antikvarboghandlerens store Kærlighed.
19432	19002	Madsen, Lehmann, Th.: En Mor vender hjem.
19433	19001	Lofts, Norah: Blomstre som en Rosen-gaard.
19434	18985	Andersen, Knud: Hugo fra Havet.
19435	18991	Gregersen, Gudrun: Ad lange Veje.
19436	19025	Steen, Marguerite: Hvem vil dog ha' Døtre.
19437		Hall Norman, James: Doktorens Ben.
19438	19043	Savitsch, Eugene de: Der sker noget i Morgen.
19439	19010	Woolf, Virginia: Aarene gaar.
19440	19020	Elkjær, Sigurd: Jens Rytter.
19441	19005	Salminen, Sally: Mands Trods og Kvin-des Tro.
19442	18975	Piil, Palle: Onkel Bramsen i Skovrider-gaarden.
19443	19011	Fredericson, Nils: Rejse uden Ende.
19444	18994	Hemingway, Ernest: Lys og mørk Lat-ter.
19445	18995	Jones, English: Alt skal betales.
19446	18890b	Romains, Jules: Quinettes Forbrydelse.
19447	19009	Waagechristensen, Mary: Karen.
19526	19016	Gowenius, Eva Mariane: Herligt er Livet.



19527	19076	Lauesen, Marcus: Irene Falk.	19536	19124	Jacobsen, H. P.: Den røde Labyrinth.
19528	19074	Andersen, Knud Erik: Den hellige Ild.	19537	18974b	Bennet, Arnold: En Kvindes Veje.
19529		Zappa, Paolo: Singapore. Stillehavets Port.	19538		Poulsen, Fredrik: Lykkelige Dage i Grækenland.
19530	18990	Eysselsteijn, Beu van: Skæbnen sætter Kurs.	19539		Strømberg, Leonard: Smed-Johan.
19531	19130	Moberg, Vilhelm: Rid i Nat.	19540		Holdgaard, Jens: Mænd, der bygger Danmark (af Tormod Jørgensen).
19532		Rosenkrantz, Palle: Madeleine Smith.	19541	19127	Larsen, Per: Synderen Bent.
19533	19129	Maurier, Angela du: Den evige Fred.	19542		Hagemann, G. A.: Mænd, der byggede Danmark (af M. C. Harding).
19534	19123	Geijerstam, Ragner af: Mine tre Hustruer.	19543	19131	Nicholson, Jane: Bomber over London.
19535	19134	Prokosch, Frédéric: De syv som flygtede.	19544	19149	Lorentzen, Mogens: Runde Taarn og den vide Verden.



**Glas, Porcelæn og Køkkenudstyr**

Emil Larsen, Torvegade 9

Randers største og billigste

**Beklædnings-Oplag**

ANTHON NIELSEN - MIDDELGADE 11



**Deres Hjem**

skabes ikke ved et Tilfælde — men efter omhyggelige Overvejelser, hvor **Deres** Ønsker og Smag træffer Afgørelsen. Giv mig Lejlighed til — i Samraad med Dem — at udarbejde et Forslag. **Det koster Dem Intet** — og De vil erfare, at jeg, trods Tiderne — **ikke alene** er i Stand til at opgive Dem en Pris, som ligger under, hvad De venter, **men samtidig** — og **naturligvis** — yder Dem en **stedseverende Garanti**.

PETER RAVNØ, Gl. Kongevej 134. Central 15286.

**Arbejdernes Landsbank,**

Hovedkontor:

Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

**Frisørsalonen Hovedbanegaarden**

1ste Klasses Betjening

VILH. JENSEN

Telf. Palæ 6430

**Roskilde**

**De bør sikre Dem**

køb altid Deres Radio i en Special-Forretning, vi har alle de førende Mærker.

**Arnold Jensen, Radiospecialforretning**

Algade 38, Roskilde — Telf. 1010

**Radio Service**

Hersegade 8, Omstilling

**A. J. Radio-Specialforretning**

Jernbanegade 32, Frederikssund. Telf. 548

**STABIL**

Vestergade 56 . Telefon 2214

Nye og brugte **Radio og Cykler**  
Første Klasses Reparationsværksted

**Køb Deres Brillor hos**

C. Mærsk-Andersen's Eftfr., **RANDERS**  
og De bliver tilfreds.

Køb Tapet og Malervarer hos

**Johannes Faarup**

Telefon 315.

**Murermester Chr. Petersen,**

Løvestræde 6, Telf. 1259.

• Reparationer udføres til rimelige Priser. Tilbud gives.

**Kød- og Paalægsforretningen,**

Telf. 3826, Jyllandsgade 22.

**Kaj Henningsen**

Køb Møbler

M. Jensens Boligmontering.

det rigtige Sted, i

Torvegade Nr. 8 . **RANDERS.**

**Herretøj, Drengetøj, Habitter**

syes efter Maal

Brødrene Markussen, Middelgade 13, Randers

**Søren Sørensens SKOTØJ**

er bedst og billigst

Vestergade 11

**ALFRED LARSEN**

Lille Voldgade . Telefon 2573 . Randers

Alt i Kødvarer og Viktualier af egen Tilvirkning

»Julie« Raadhustorvet 5

BLOMSTER — KRANSE — KISTEPYNTNING

Telefoner 1215 - 2162

Jens Møller's Møbeletablisement

Raadhustorv 3 . TELEFON 615

Stort Udvalg i Gulvtæpper, Divantæpper, Portierestoffer

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.

Postkonto 20 541.

**FORLANG KAFFE**

fra P. M. BRUUN's Kafferlisteri.  
(Ved A. M. Petersen.)

**C. Knackstredt**

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur.  
Direkte Salg fra Drivhus.  
Ingen Butiksleje, derfor  
**BILLIGSTE PRISER**

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Johannes Iversens  
**Sadelmager- og Møbelforretning**  
Nørregade anbefales af D. L. F.



**NYBORG KULIMPORT**

& Nyborg Cichorielørreri 1/8

Telefon 15 og 23

*Søren Hansen*

TLF. 216 • NYBORG  
KONFEKTION • KJOLER • LINGERI

**LILLE-KONGEGADES KIOSK**

Abonnement paa alle Ugeblade  
Telegrammer i alle Anledninger

Tell. 454 A. IVERSEN

Strandvejens  
Kød- og Paalægsforretn.  
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

**Nyborg Læderhandel**

v. Th. Hansen,  
Nørregade 25.

Alt i udskåret Læder og  
Skomagerartikler til  
billigste Priser.

**DREVSEN & NELLEMANN**  
Isenkram-, Støbegods-,  
Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.  
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

**Johs. Wichmann's  
Træskoforretning**

anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd.

**Sandermanns Vinstue**  
anbefales

Østervemb

**Nyborg Jernstøberi — Hans L. Larsen & Co.**

Aktieselskab

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

Telefon 76 og 231 Stat Byens Industri

**„Foto-Salonen“**

MODERNE PORTRÆTFOTO

Alt i Fotoartikler og Kino  
Film fremkaldes

I. Westergaard - Kongevej 23

**Hansen & Hansen**

Elektriske Installatører . Tlf. 366

Lys . Kraft . Radio . Lysekroner og Skærme

**Centralcaféen**

Godt Madsted — rimelige Priser — god Betjening

Ny Vært. Telf. 183

Holger Mikkelsen, Nyborg

**1/8 C. F. Schalburg**

NYBORG

Grundlagt 7. Juni 1817



**Køb**

smukt  
godt  
billigt  
Tapeter

Struer Tapet- og Farvehandel,

Tlf. 165. Chr. Neergaard. Tlf. 165.

**HUSK**

**Banegaardskiosken**

I. Christensen

Struer

Telf. 30

**Thomas Hansen's**

Bageri — Danmarksgade

bringes i velvillig Erindring.  
Brødet bringes overalt i Byen.

Telefon 308.

**K. C. NIELSEN**

Østergade 9

1. Kl.s Herreskrædderi.

Leverandør til Vare- og Landbrugsloftet  
Telefon 21 — Telefon 21

For Synet en Vinding,  
Køb Brillen hos Sinding!

Telefon 119.



**I. V. LARSENS EFTF. A/S**  
PETER ANDERSEN

Byens førende Specialforretning

**RADIO-CO.**

Algade 60 . Telefon 789 . Vordingborg

„Det kolde Bord“ VARME RETTER  
Smørrebrød - Konserver  
ALT TIL KOLDT BORD  
Fonnesbechsgade Telefon 918

**Vordingborg**

**N. Amtrup Nielsens Flytteforretning**

Flytninger med Omnibusser og Biler  
saavel i Byen som paa Landet

**H. Bødtcher-Jensen**

Nyborg Tlf. 33

Bøger — Papir — Musik

**Herning**