



NO 1

5. Januar 1944

44. Aargang

BETRAGTNINGER VED AARSSKIFTET

Naar man kaster et Blik tilbage paa det Aar, vi nu har forladt, og ser paa, hvad det bragte, kan der fra et Tjenestemandssynspunkt kun være een Mening, nemlig at 1943 var et Aar, der stod i Depressionens Tegn, og som krævede mere end Resignation af de Tusinder af Tjenestemandshjem. Den Gerning, vore Medlemmer skulde udføre, var fremdeles haard, og den blev strengere som en direkte Følge af Mørklægningen og Forsinkelserne. Men det blev der ikke taget Hensyn til, naar der var Tale om den stærkt paakrævede Forbedring af vore Lønninger. Det blev statistisk dokumenteret, at andre Befolkningsgrupper i Krigsaarene havde haft Indtægtsfremgang paa 25 — 50 — 75 ja helt op til 145 pCt.; Tjenestemændene derimod var langt bagud med nogle ganske faa Procent Lønforhøjelse siden 1939. Men ved Reguleringstillægsforhandlingerne mente man alligevel ikke at kunne give os, hvad vi havde Krav paa. Trods bitre Erfaringer fra Krigsaarene 1914—18, hvor Tjenestemændene ogsaa sank ned i et urimeligt lavt økonomisk Niveau, og trods Tilvejebringelsen af en Tjenestemandsløve, der netop var saaledes opbygget, at den skulde sikre Tjenestemændene nogenlunde Dækning for Fordyrelsen af Leveomkostningerne, har Bevillingsmyndighederne ment at burde følge det Princip, at Tjenestemændenes Rettigheder efter denne Lov ikke kunde respekteres. Sidst paa Aaret synes det dog at være gaaet op for den store Offentlighed, at den hidtidige Holdning over for Tjenestemændenes Lønkrav ikke kan fortsætte, men at der bør ske en Bedring. Lad os haabe, at Foraaret viser et positivt Resultat heraf.

Paa det arbejdsmæssige Omraade maatte et af Distrikterne under Tryk af den megen Sygelighed blandt Lokomotivpersonalet direkte fremhæve over for Tjenestelederne, at det kørende Personale ikke i Længden kunde tage de strenge Tjenester, hvis der ikke blev sørget for, at de fik tilstrækkelig Hviletid. Alligevel kom der hen paa Sommeren en Henstilling til Personalet om at sælge deres Fridage, og efter Distrikternes Indstilling blev der kort før Nyt-aar truffet Aftale mellem Generaldirektoratet og de forhandlingsberettigede Organisationer om Betaling ved Maanedens Udløb af Overtid eller mistede Fridage, om hvilke Distrikterne ved, at de ikke kan erstatte dem med tilsvarende Fritid.

Naar Lønnen er utilstrækkelig, og Tjenesten stærkt krævende, er det let at forstaa, at de Penge, man faar mellem Hænder, først og fremmest gaar til det absolut nødvendige til Livets Opretholdelse. Udgifter til andre Ting, f. Eks. Beklædning, maa skydes til Side. Det kunde under saadanne Forhold have været en lille Hjælp for nogle Tjenestemænd, hvis de havde faaet de Uniformsgenstande, de havde Krav paa, men ogsaa paa dette Felt har der været Vanskeligheder. Aaret startede med en Aftale om Reparation af de gamle Uniformsgenstande ved Statsbanernes Foranstaltning, og det sluttede med en Konstatation af, at Administrationen ikke er i Stand til at fremskaffe Arbejdstøj til de Tjenestemænd, der har Krav derpaa. De paagældende faar en kontant Godtgørelse og maa saa selv søge at fremskaffe det fornødne i den private Handel. I en tidligere Ar-

tikel om dette Emne har vi skrevet, at Medlemmer, som ønskede de særlige Indkøbstilladelser, fordi det viste sig ugørligt for dem at kunne købe Arbejdstøj paa deres Forbrugerkort, kunde henvende sig til Organisationen, der vilde søge Forbrugerkortene ombyttet med Indkøbstilladelser. I Tilslutning hertil kan vi oplyse, at Handelsministeriet nu har anerkendt vor Organisation som berettiget til Udstedelse af Indkøbstilladelser. Vi har allerede faaet en Del.

De unormale Forhold inden for Boligomraadet har medført, at de af vore Medlemmer, som forflyttes i Forbindelse med Ansættelse eller Forfremmelse, er yderst vanskeligt stillet. I de fleste Tilfælde er det saa godt som umuligt for dem at skaffe sig Lejlighed paa det tilflyttede Sted, og da Priser for saavel Kost som Logi er skruet stærkt i Vejret, har dette til Skade for de forflyttede medført, at Maksimumsgrænsen af Godtgørelsen for dobbelt Husførelse naas langt hurtigere end under normale Forhold. Det maa dog erkendes, at Generaldirektoratet har stillet sig yderst forstaaende m. H. t. fortsat Udbetaling af den nævnte Godtgørelse omend i begrænset Form. Med Tilfredshed maa det ligeledes noteres, at Generaldirektoratet er gaaet med til Opførelse af Barakker i Brande og Padborg, saa en Del af vore dér stationerede husvilde Kammerater i hvert Fald har faaet Tag over Hovedet, hvad de er meget glade for. I det nye Aar vil der i Gedser blive opført 4 Lejeboliger for Lokomotivmænd, og i Fredericia, hvor Pladsforholdene i Opholdsbygningen ved Remisen længe har været saa stærkt begrænsede, at de har været utilstrækkelige, er der projekteret en Udvidelse med 30 Enkeltværelser. Gennemførelsen af dette Projekt er dog afhængigt af Byggenævnets Tilladelse til Anvendelse af de fornødne Materialer. Blandt de Lyspunkter, det forløbne Aar havde at opvise, bør Moderniseringen af Vaskerummene og Indretningen af Brusebaderum ved alle Depoterne heller ikke glemmes.

Det fremgaar af det i det sidst forudgaaende Afsnit omtalte, at Generaldirektoratet har vist god Forstaaelse paa de Omraader, hvor Forholdene har gjort det muligt at imødekomme en Del af Organisationens Ønsker. Det maa nemlig ikke glemmes, at nogle af de forskellige ministerielt anordnede Restriktioner ogsaa griber forstyrrende ind i Generaldirektoratets Dispositioner. Eksempelvis skal nævnes For-

budet mod at benytte Materialer til Modernisering af ældre Boliger. Der er ogsaa Anledning til at erindre, at Brændselssituationen gjorde det nødvendigt i Foraaret 1943 at gennemføre Tidligerelukning af alle Forlystelsesetablisser, Restaurationer m. v., hvilket efterfulgtes af Køreplansindskrænkninger ved Inddragelse af et Persontogspar paa de fleste af Landets Strækninger. Godstrafikken er imidlertid vokset i et saadant Omfang, at vor Etat paa det for nyligt afsluttede Regnskab for Finansaaret 1942/43, kunde opvise en regnskabsmæssig Forbedring paa over 25 Mill. Kr.

Som allerede i Indledningen bemærket var 1943 saaledes i det store og hele et trist Aar for vore Medlemmer. Det er imidlertid en Lykke for Menneskeheden, at hvor pessimistiske enkelte eller endog flere undertiden kan være, saa har det store Flertal af os dog det lyse Haab om bedre Tider i sig. I Troen paa og Forventningen om, at det nye Aar vil bringe Medlemmerne Bedring paa de Omraader, som har trykket haardest, byder vi derfor 1944 Velkommen.

BETALING FOR OVERARBEJDE, MISTEDE FRIDAGE OG MISTET FERIE

Omkring Midten af December Maaned meddelte Generaldirektoratet, at der som en *midlertidig* Foranstaltning var truffet den Ordning, at naar det vedkommende Distrikt ved, at det ikke kan give den fornødne Erstatningsfrihed, kan præsteret Overarbejde eller mistede Fridage godtgøres med kontant Betaling efter Udgangen af den Maaned, i hvilken Overarbejdet er præsteret henholdsvis Fridagen mistet.

Det vil erindres, at 2. Distrikt sidste Sommer meddelte Lokomotivpersonalet, at det for overhovedet at kunne give blot nogle faa Dages Ferie var nødvendigt at inddrage en Del Fridage. Man opfordrede derfor Personalet, og særligt den yngre Del, til frivilligt at give Afkald paa 1 Fridag pr. Maaned mod at faa den godtgjort med kontant Vederlag. Fra Organisationens Side blev det dengang gjort gældende, at vore Medlemmer var saa haardt spændt for, at der i videst muligt Omfang maatte sikres dem Tid til Hvile. Det maatte derfor længst muligt være Distrikternes Opgave at give Fritid for præsteret Merarbejde, saa kontant Godtgørelse hørte til de absolutte Undtagelser.

2. Distrikt har imidlertid arbejdet videre med Spørgsmaalet, idet andre Personalegrupper fandt det urimeligt, at de skulde gaa 2—3 Maaneder, inden de fik Betaling for en inddraget Fridag, og da der i 1. Distrikt var fremkommet lignende Synspunkter, kom Sagen til Behandling i Generaldirektoratet, saaledes som det har været omtalt her i Bladet for 5. Oktober f. A.

De 3 Organisationer, for hvem Spørgsmaalet har Interesse, var enige om, at det først og fremmest drejede sig om at give Fritid i Stedet for præsteret Overarbejde eller mistede Fridage, og der blev desuden peget paa, at den for disse Ydelser fastsatte kontante Godtgørelse var urimelig lav. Senere er de to omhandlede Godtgørelser som bekendt forhøjet, og under den Forudsætning, at Distrikterne som hidtil skal bestræbe sig for at udligne præsteret Mertjeneste med tilsvarende Fritid, har Organisationerne nu tiltraadt den i Artiklens Begyndelse omtalte *midlertidige* Ordning, som altsaa gaar ud paa, at naar Distrikterne ved, at de ikke er i Stand til at honorere Overarbejde eller mistede Fridage med tilsvarende Fritid, ydes der kontant Betaling allerede ved Udgangen af den paagældende Maaned.

For saa vidt angaar Overarbejde gør vi for en Ordens Skyld opmærksom paa, at visse Ture er saaledes opstillet, at en Mand, som hele Maaneden har fulgt sin Tur og hver Dag har været rettidig, saaledes at der hverken er Ekstraarbejde eller Forsinkelser, meget vel kan komme op paa et Tjenestetimetal, der ligger højere end den tilladte Maanedsnorm. Dette skulde imidlertid ikke give Ret til at faa Overarbejdsbetaling; thi for at en Tjenestefordeling i det hele taget kan være lovlig, skal eventuel i selve Turen tilrettelagt Overtid af sig selv udlignes med tilsvarende Fritid den følgende Maaned. Tænk man sig f. Eks., at en Tjenestefordeling i en Maaned med 30 Dage og 4 Fridage giver 212 Timers Tjeneste, selv om der udelukkende er Tale om rettidig Kørsel, saa maa det paagældende Personale ved at følge deres Tur ikke komme højere op end paa 204 Timers Tjeneste den følgende Maaned. Uanset at der i et saadant Tilfælde altsaa er Tale om 4 Overtimer i den ene Maaned, haves der ikke Krav paa Overarbejdspenge; thi Distriktet ved jo, at Turen af sig selv giver Udligning i Maaneden efter.

Paa Grundlag af nogle Forespørgsler, der væsentligt har drejet sig om Rangerture, er der maaske Grund til at erindre om, at en Tjenestefordeling ikke er lovlig, hvis en i en Maaned jævnfør Turens Opstilling — d. v. s. uden Forsinkelser — fremkommet Overtid ikke af sig selv udlignes i næste Maaned.

Udover det foran omtalte vedrørende Betaling for Overarbejde og mistede Fridage er det nu tillige blevet bestemt, at der kan ydes kontant Vederlag for mistet Ferie. Vor Centralorganisation har i nogen Tid behandlet dette Spørgsmaal overfor Finansministeriet; man var utilfreds med den Godtgørelse, der i visse Styrelsesgrene hidtil har været udbetalt. Centralorganisationen forlangte, at naar der skal gives kontant Betaling for mistet Ferie, maa der pr. Dag ydes en Godtgørelse svarende til, hvad der betales for mistede Fridage.

Efter forskellige Drøftelser tiltraadte Finansministeriet dette Standpunkt og med Gyldighed fra 1. April 1943. Det blev dog samtidig betonet, at det i videst muligt Omfang bør undgaas, at Ferie erstattes med Pengevederlag, og at saadant Vederlag ikke bør udbetales, førend efter Udløbet af hele den Periode, inden for hvilken Erstatning for mistet Ferie jævnfør Tjenestemandsløvens § 13 kan ydes i Form af Suppleringsferie.

Ved Statsbanerne har adskillige Tjenestemænd som bekendt gennem længere Tid faaet overført Ferie fra det ene Aar til det andet. Der har været adskillig Utilfredshed hermed, idet man ved den hidtil anvendte Fremgangsmaade faktisk var i Stand til at afskære en Mand fra at faa Erstatningsferie. Da nu Finansministeriet har truffet Afgørelse m. H. t. kontant Betaling ogsaa paa dette Omraade, har Statsbanernes Generaldirektorat efter Drøftelse med Organisationerne fastsat den Ordning, at hvis rettidigt søgte Feriedage, som overføres fra et Ferieaar til et andet, ikke er tildelt inden 1. Juni, ydes der kontant Vederlag.

For indeværende Ferieaar er der truffet den Overgangsbestemmelse, at Feriedage, som er tildelt i April og Maj 1943, fortrinsvis afskrives paa den overførte Ferie — for saa vidt der da har været saadanne Dage og Vedkommende inden 7. April har indsendt Ansøgning om at faa dem bevilget — medens Feriedage efter 1. Juni 1943 fortrinsvis afskrives som vedrørende

indeværende Ferieaar. Det er dog en Hovedbetingelse, at de for Ansøgning om Tjenestefrihed gældende generelle Bestemmelser er overholdt, d. v. s. at de enkelte Tjenestemænd inden 1. Oktober har indsendt Ansøgning om den paa dette Tidspunkt resterende Ferie, og at der, for saa vidt nogle Dage er overført til Ferieaaret 1943/44, inden 7. April 1943 var indgivet Ansøgning om at faa dem bevilget.

Vi skal belyse denne Overgangsordning ved et Eksempel: En Lokomotivfører har faaet overført 12 Feriedage fra 1942/43 til 1943/44, og har rettidigt søgt disse Dage bevilget i April

eller Maj Maaned 1943, men har kun faaet 6 af Dagene bevilget i disse to Maaneder. Efter 1. Juni 1943 har han derefter haft 14 Dages Orlov. Denne Mand har fremdeles 6 Feriedage fra i Fjor tilgode, og dem skal han nu have Betaling for, d. v. s. 18,60 Kr. pr. Dag. Der rester ham herefter kun 7 Dage af indeværende Aars Ferie.

De af vore Medlemmer, som har faaet overført Ferie fra forrige til indeværende Ferieaar, maa være opmærksom paa denne Nyordning. I Tvivlstilfælde kan der rettes Forespørgsel til Organisationens Kontor.

JULEGRATIALE TIL TJENESTEMÆND FORBUDT

Det vil være i frisk Erindring, at Generaldirektør Knutzen i Efteraaret var inde paa den Tanke at yde Statsbanernes Personale et Gratiale for den særlig haarde og anstrengende Tjeneste i de senere Aar. Tanken fandt imidlertid ikke tilstrækkelig Støtte til, at den kunde realiseres. Under forrige Verdenskrig blev der ganske vist to Gange givet en Bevilling til „Vederlag til Tjenestemænd for anstrengende Tjeneste som Følge af de ekstraordinære Trafikforhold m. m.“, men denne Gang har der altsaa visse Steder ikke været den fornødne Forstaaelse. Efter at man endvidere havde nægtet at forhøje Tjenestemændenes Reguleringstillæg, fremkom der i visse Dele af Dagspressen Røster om, at give Tjenestemændene en Maanedsløn ekstra til Julen.

Esbjerg Kommune var derefter sindet at give hele sit Personale 1 ekstra Maanedsløn, men Indenrigsministeriet forbød noget saadant, man henviste til, at det vilde være i Strid med dette Finansaars Lov om Reguleringstillæg, hvor der udtrykkelig staar, at Kommunerne ikke maa give højere Tillæg end Staten. I Struer, hvor man havde tænkt sig at give Kommunens Tjenestemænd en tilsvarende Godtgørelse, besluttede Byraadet saa at gaa en anden Vej, nemlig at yde de gifte Tjenestemænd og fast ansatte Arbejdere et Gratiale paa 300 Kr., ugifte det halve, som en Paaskønnelse for det betydelige Merarbejde, der har været paalagt dem i de sidste 4 Aar. Ogsaa i dette Tilfælde nedlagde Indenrigsministeriet Forbud. Struers Borgmester udtalte i den Anledning, at mange private Virksomheder, hvis Arbejde under de nuværende Forhold er vanskeligere

end tidligere, har ydet deres Personale et Gratiale, og at det derfor ser mærkeligt ud, at Kommunen ikke maatte yde sine Tjenestemænd en Paaskønnelse.

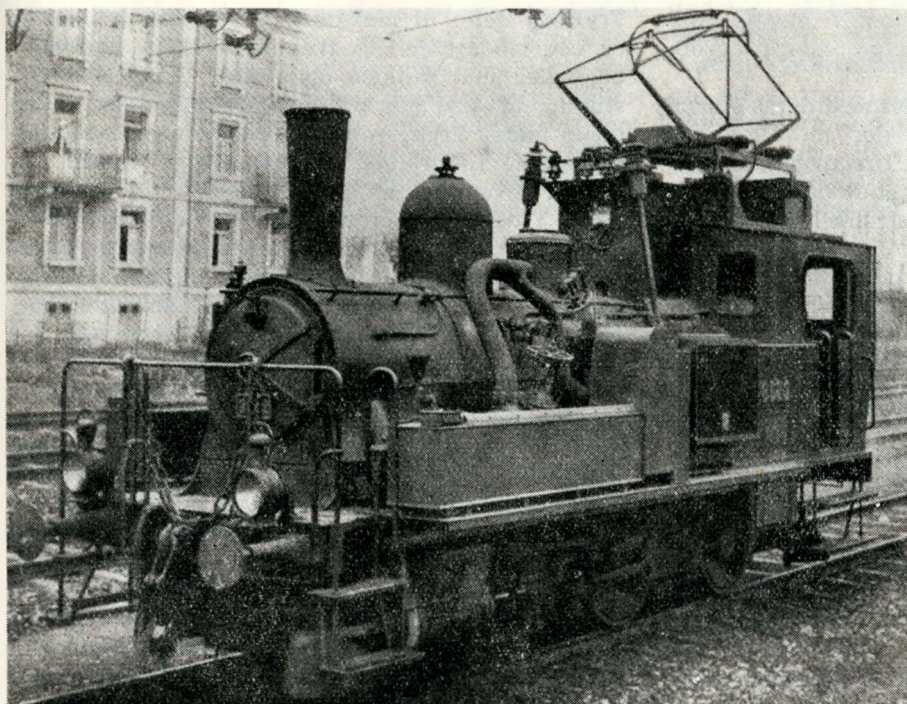
I København har „Socialdemokraten“ i Tiden mellem Jul og Nytaar dagligt indeholdt Meddelelser om en Række Firmaer, som har givet deres Personale Gratiale, og det samme er formentlig Tilfældet i Provinsen. De fleste Steder er der vel nok Tale om beskedne Beløb, men der er dog Firmaer, som har givet op til 4 Ugers Løn pr. Mand.

Tjenestemændene maa imidlertid ingenting faa. Sympati er der efterhaanden nok af; selv „Jyllandsposten“ har svunget sig op til at udtale følgende:

— Der har saa tit været talt om en fornuftig Lønpolitik i det private Erhvervsliv, og alle velledelede Virksomheder har da ogsaa forlængst indset, at det ganske simpelt ikke betaler sig at arbejde med underlønnede Medarbejdere. Det samme Synspunkt bør Danmarks største Arbejdsgiver, det Offentlige, anlægge overfor sine Tjenestemænd. Der er betroet dem store Værdier, der er paalagt dem Ansvar, man venter af dem, at de loyalt opfylder deres Pligter. Og det danske Samfund har ikke haft nogen Grund til at klage over sine Tjenestemænd; det fremgaar alene deraf, at de faa Tilfælde, hvor Tiliden er blevet sveget, har givet Genlyd i hele Pressen og over det ganske Land.

Men det er ikke nok, at vi siger vore Tjenestemænd Tak. Der maa findes en Udvej til at hjælpe dem over en trang Tid paa en saadan Maade, at der rokkes mindst muligt ved den stabile Balance mellem Løn og Priser. Og som Forholdene under Dyrtiden har udviklet sig i mange Tjenestemandshjem, maa Afgørelsen ikke vente for længe.

Den samlede danske Tjenestemandstand venter med Længsel paa, at Sympatien skal give sig Udslag i praktisk Retning.



Damplokomotiv med Elektricitet som Varmekilde.
Bygget 1943.

DAMPLOKOMOTIVER MED ELEKTRICITET SOM KRAFTKILDE

Et Lokomotiv med Dampkedel, typisk Cylinderdrivværk og elektrisk Strømaftager! — En ganske festlig Nytaarspøg og en god Fotomontage vil mange Læsere maaske tænke. Og dog er det Virkelighed.

Billedet stammer fra Schweiz, hvor man har Elektricitetskilder i Mængde i Bjergflodstrømmene. Kul savner man derimod inden for Landets Grænser, men Jernbaneteknikerne i Schweiz har fundet Udvej for en af Krigstidens Mangler. Man opvarmer simpelthen Damplokomotiverne med de „hvide Kul“, der ligger oppe paa Bjergtoppene.

Hidtil har vi været vant til at betragte det som en Selvfølge, at mineralske Brændstoffer fra Jordbunden var vitale for Damplokomotivdriften; herefter maa vi modificere vor Opfattelse derhen, at det kun er Varme, der er nødvendig.

Billedet viser, at der over Førerhuset er anbragt en Strømaftager af almindelig Bøjletype. Foran Førerhuset ses oven paa Kedlen en fremmedartet Opbygning af paafaldende Dimensioner. Det er en Højspændingsolieafbryder. Det maa erindres, at Ledningsnettet over de schweiziske Jernbaner har 10 Gange saa store Spændinger, som de hos os benyttede. Man bruger nemlig Vekselstrøm, der kan omtransformeres vilkaarligt mellem forskellige Spændinger. Paa hver Side af Kedlen er monteret to Transformatorer, der i to Trin nedsætter Spændingen fra 15 000 til 20 Volt. Desuden findes paa hver Side et Modstandslegeme, der er udformet som Vandrør, og som sammenlagt omdanner 480 kVA til Varme og derved opheder Kedelvandet. Særlige elektriske Reguleringsapparater mangler helt; enten „fyrrer“ man, eller ogsaa fyrrer man ikke. Det hele

klares ved blot at slutte og afbryde Strømmen. — Af Hensyn til Undgaaelse af større Varmetab er Kedlens lldrør aflukket fra Røgkamret.

Blandt dette Lokomotivs gode Egenskaber kan nævnes, at man er fri for Røgplage. Ophedningen til Arbejdstryk, der ved Kulfyring varede to Timer, klares nu paa en enkelt Time. I Modsætning til almindelige elektriske Lokomotiver uden Akkumulator har disse Maskiner den Egenskab ikke blot at kunne køre, hvor der er elektriske Ledninger, i korte Perioder — sædvanligvis 15-20 Minutter — kan de tillige køre uden for Ledningsnettet paa deres Dampakkumulering; og de behøver ingen Lokomotivfyrbøder som de sædvanlige Damplokomotiver, dels fordi de har en førsteklases „automatisk Stoker“, dels paa Grund af deres Enkelthed i Bygning og Betjening. — Endelig er det saare enkle og billige Lokomotiver.

Energimæssigt set, baade under Hensyn til den fornødne Energis Kvantitet og dens Kvalitet, maa det dog synes at være en helt forfejlet Konstruktion. Paa Baggrund af vore egne hjemlige Lysregninger for Ophedning af nogle yderst tynde Glødetraade, der endda er godt varmeisoleret i en eventuelt lufttom Pære, virker det som en fabelagtig Ødselhed at bruge den gode Elektricitet i vældige Mængder til Frembringelse af Damp for derved i Kraft af gammeldags, tunge og lidet termoeffektive Damplokomotiver at kunne trække Togene — og deite endda kun langsomt.

Vi lever i mærkelige Tider. Utopia er slet ikke Eventyr længere. For øvrigt sker der løjerlige Ting, ogsaa udenfor Schweiz; ja selv indenfor vort eget lille Lands Grænser. Herhjemme spiser vi f. Eks

Smør i Mangel af Margarine, som vi maatte nøjes med i Fredstid, for at kunne sælge Smørret og derved faa Indtægter til Landet.

I de sydøstasiatiske Omraader med deres gummiflydende Plantager anlægges der nu Veje med Gummibelægning, selv gennem Urskovene. (Ja, Lærerne kører jo selv med Staalhjul paa Staal, saa de taaler vel bedre at tænke paa Kørsel med Gummihjul paa Gummibelægning end Vejenes Trafikanter, der normalt kører eller kørte med Gummihjul paa Asfalt eller Tjære.) For øvrigt udvinder man i Østen Flyverbensin af Gummi; det er næsten det stik modsatte af, hvad der sker i de fleste andre Lande ved Fremstillingen af forskellige Slags Kunstgummi. I Mangel af Kul og med Overflod af Kaffe brænder man i Brasilien Kaffe i Lokomotiverne.

Saaledes kunde der nævnes talløse andre Eksempler paa Forhold, som hver for sig kan jævnføres med det nævnte schweiziske.

Man maa alle Vegne tilpasse sig efter de abnorme Tider og Tilstande. Og man maa gøre det paa Maader, der varierer fra Land til Land, idet man maa indrette sig efter de specielle lokale Forhold og ikke efter en almen Generalrecept gyldig for hele Verden.

M. H. t. Jernbanetrafiken mærker vi ikke nogen Forandring af principiel Natur herhjemme, lige bortset fra, at Motortogene er blevet inddraget. Derimod maa vi føle en stor kvantitativ Forandring, fordi vi inden for vore Grænser mangler baade Kul, Olie og naturlig Vandkraft. Lidt Brunkul, Tørv, Naturgas og kunstigt opstemmet Vand har vi ganske vist; men det betyder ikke meget. — Og dog, maaske er det vitalt for os, selv for Jernbanetrafiken, fordi den derved kan faa en stor Procentdel af de indførte Kulmængder stillet til Raadighed.

I Schweiz stiller Forholdene sig ganske anderledes m. H. t. Jernbanekraftkilder. Man har ikke Gas, Olie, Tørv eller Kul i mærkbare Mængder, men til Gengæld Vand med stor Faldhøjde. Kraftbehovet er imidlertid stort i dette Land med dets ujævne Terræn og dets udviklede Industri. Vandkraftanlæg er dyre og sene at udbygge. — Dette gælder i Særdeleshed dem, man hidtil har ladet ligge som Projekter i Ingeniørarkiverne, for ikke at tale om Anlæg paa Steder, hvor man ikke tidligere har fundet nogen økonomisk Motivering for en Udbygning. Derfor har Krigstidens stærkt forøgede Produktionsliv og Transportvirksomhed i Samspil med Manglen af andre indenrigske Kraftkilder og Begrænsningen af Kulimporten og Olieimporten fremtvunget en intensiv Elektrificeringsvirksomhed; men har dog ikke været tilstrækkeligt til at hindre, at Schweiz nu er blevet meget stærkt elektricitetshungrende.

Ikke desto mindre er man altsaa nu gaaet saa vidt i Savnet af mineralske Energistoffer, at man har begyndt at ombygge Damplokomotiverne til elektrisk Opvarmning. Dette er højst interessant, men det maa trods alt opfattes som et Tilbageskridt; thi det kan ikke være naturligt eller økonomisk fordelagtigt at lave en saa god Energiform som Elektriciteten om til Varme og Varmen videre til

Tryk og dette til mekanisk Bevægelse, hvilket jo er stik modsat den sædvanlige Praksis, hvor man begynder med Varmen og bruger denne til Fremstilling af Cylinderforbrændingsluft eller Kedeldamp under Tryk, eventuelt endda videre til Luftbevægelse i Turbiner, for sluttelig at opnaa mekanisk Bevægelse. I talrige Tilfælde indskyder man — til Trods for Energitabene ved Forandringen — endda endnu et Led for derved at opnaa at kunne faa den særlig, gode og praktiske Energiform, Elektriciteten, til Raadighed. Man omdanner den mekaniske Bevægelse til Elektricitet og bruger saa denne f. Eks. til Fremdrift af Togene. Dette sker paa principielt ensartet Maade, uanset om man bruger Tog med egne mobile Elektricitetsværker, eller man fremstiller Elektriciteten i store stationære Kraftværker. — Den skitserede Række Energiomsætninger finder i Virkeligheden Sted i samtlige Elektricitetsværker, der ikke drives af Vand eller Luft under statisk eller dynamisk Paavirkning.

Vor første Tanke i denne Sammenhæng gælder maaske de elektriske Tog i Københavns By- og Nærtrafik, der for Størstedelen drives af stationære Varmekraftværker. Næste Tanke rettes eventuelt mod de dieselektriske Lyntog og de øvrige Motortog. Derpaa gaar vor Interesse mod Dampogene. Dem vilde vi jo ogsaa gerne elektrificere efter samme Principer som brugt ved de kraftige Dieseltog, bl. a. af Hensyn til roligere Gang, større Kørehastighed og hurtigere Acceleration samt større thermisk Effekt trods Energitabene ved den elektriske Kraftomsætning. — Naar vi alligevel ikke bruger dampelektriske Lokomotiver, skyldes det væsentlig Anskaffelsesøkonomien, den forøgede Vægt og Maskin-kompliceringen samt en konservativ Indstilling, der bevirker, at en ny og principielt rigtigere Konstruktion altid har vanskeligt at slaa igennem og i hvert Fald helst skal kunne indføres ved en gradvis Udvikling. — Dertil kommer, at vi ikke anskaffer ret meget nyt Dampogsmateriel længere, og at det kun drejer sig om de for Aartier siden kvantitativt indførte Typer. Allervigtigst er det dog, at det er nærliggende at gøre et eller to Skridt videre og fyre med Olie i dimensionsformindskede Kedler eller helt spare Kedlen og lade Olien forbrænde i selve Cylindrene samt lade saadanne Maskiner drive Dynamoerne som i vore Motortog.

I Tidens Løb er der imidlertid bygget en Række dampelektriske Lokomotiver i forskellige Lande, endda i selve det konservative og fremfor alt lokomotivkonservative England. De fleste af dem har Turbineanlæg. Turbiner er jo i flere Henseender fordelagtige frem for almindelige Dampmaskiner, dels ved deres rolige og velafbalancerede Gang, men især dog ved deres langt bedre Udnyttelse af Energien i Dampen. Derfor har Turbinerne allerede fortrængt Stempeldampmaskinerne paa næsten alle Omraader — undtagen netop ved Lokomotivdriften. For at udnytte Energien godt kræver Turbinerne nemlig konstant Hastighed og helst ogsaa nogenlunde konstant Belastning; desuden kan de kun dreje i een Retning og kan derfor ikke uden sær-

lige Foranstaltninger anvendes til Baglænskørsel. Disse Gener undgaar man ved elektrisk Kraftoverføring. Og vil man bygge Damplokomotiverne som Elektrolokomotiver i Lighed med de fleste Motorlokomotiver, saa foretrækker man Turbinesystemet.

Den fornemste, mest moderne og for øvrigt ogsaa mest størrelsesimponerende Repræsentant for de dampelektriske Lokomotiver er Union Pacific Jernbaneselskabets oliiefyrede højtryks-turbo-elektriske Dobbeltlokomotiv, som allerede tidligere har været omtalt her i Bladet (1941, Side 192 og 211.)

Det ældste dampelektriske Lokomotiv konstrueredes for 50 Aar siden. Det var en schweizisk Forsøgskonstruktion, der byggedes i 1893 — altsaa i Jernbaneelektroteknikens første Barndom. Tre Aar senere affødte den et mere modent, større Ekspres-togslokomotiv til det franske Vestbaneselskab. Dette, der ses i Fig. 2, var vel nok den fornemste og i teoretisk Henseende mest fremskredne Lokomotivkonstruktion, Jernbanetekniken kan opvise fra sidste Aarhundrede, men det var langt forud for sin Tid. I Førerhuset fandtes en mange cylindret hurtigrotende Dampmaskine, der drev en Dynamo, som leverede Strøm til 8 Banemotorer.

I Aarene lige før Verdenskrigen byggedes der i en Række Lande Jernbanemotorvogne med Benzinmotor og elektrisk Kraftoverføring. — I Aarene lige efter Krigen fremkom der tillige en Række tunge Diesellokomotiver med elektrisk Kraftoverføring. (NB.: Allerede i 1890erne havde man benzinmekaniske Motorvogne; og allerede før Verdenskrigen havde man Diesellokomotiver med direkte Kraftpaavirkning fra Stempler til Drivhjul.) — Efter Krigen mindskedes Lokomotivernes Motorvægte pr. Hestekraft mere og mere. Og tillige fremkom der mindre og mindre Dieselmotorer. — Benzinmotorvognene blev stadig større og kraftigere, indtil man gik over til at udruste ogsaa dem med Dieselmotorer af de nye, smaa og i Forhold til Hestekraftydelsen lette Typer. Just ved denne Tid fik næsten alle store Motorvogne elektrisk Kraftoverføring. — Siden blev Motorvognene sværere og kraftigere og udviklede sig efterhaanden til det moderne Lyntog. Afkommet af de to Fædrekonstruktioner: det tunge dieselektriske Lokomotiv og den lette Motorvogn med elektrisk Kraftoverføring, udviklede sig til det moderne thermoelektriske Tog.

Først en Menneskealder efter Fremkomsten af det første thermoelektriske Lokomotiv kunde de thermoelektriske Tog slaa igennem. Til Gengæld har de moderne elektriske Tog med eget Kraftværk nu formaaet at gøre det klassiske Damplokomotiv forældet og upraktisk til mange Formaal ifølge et moderne Syn paa Sagen. At Dieselmotoren samtidig er trængt frem som Kraftkilde i mange moderne elektriske Tog og derved paafører tilsvarende Dampkraftanlæg en haard Konkurrence, er en Sag for sig.

I Øjeblikket oplever Lokomotivet i sin gamle og mest enkle Form en krigsbetinget Renaissance, og det varmes nu ikke blot med Stenkul, men ogsaa med Brunkul, Tørv, Træ, Kaffe, vegetabiliske Olier og Mineralolier. Ja, man er som nævnt nu gaet

saa vidt, at man har begyndt at „fyre“ Damplokomotivet ved Elektricitet. Efter i Europa at have fortrængt Motortrafikken er det gamle Damplokomotiv nu ogsaa trængt ind paa de elektrificerede Baner. Eller rettere, det er selv blevet elektrificeret.

Hensynet til Varmeøkonomien er nu gledet i Baggrunden for Hensynet til Varmekildens Natur. Det er ikke mange Aar siden, man i de smaa Lande var tilbøjelig til at se helt bort fra Spørgsmaalet om Energikildens Art i Iver efter kun at tænke paa, hvilken der var billigst samt teknisk set den bedste.

De schweiziske Ingeniører er sig naturligvis fuldt bevidst, hvad det er for en Vej, de har betraadt. De har blot søgt at tilpasse Lokomotiverne efter en Verden, der er af Lave. Kun derfor har de frembragt Ting, de næppe tidligere kunde have tænkt sig at ofre et Stykke Tegnapapir paa.

Disse „elektriske Damplokomotiver“ bliver ydermere interessant paa Baggrund af, at de er bygget eller ombygget af et af Verdens førende elektrotekniske og thermokrafttekniske Firmaer, nemlig Brown Boveri i Baden i Schweiz. Det er netop det samme Firma, som i Fremskridtsaarene i 1890erne byggede Verdens 2 første „dampelektriske“ Lokomotiver; det fremmeligste, der hidtil var set. —

Hine Lokomotiver var langt forud for deres Tid. De nye er det absolut ikke, ud fra en principiel Betragtning. Ja de maa vel regnes for at staa langt tilbage til deres halvhundredaarige Forfædre. I endnu langt højere Grad staa de tilbage for de moderne dampelektriske Hurtigmotor- eller Turbinelokomotiver, eventuelt med Velox-Kedel, for ikke at tale om de moderne dieselektriske Lokomotiver, Vogne og Tog, samt Forbrændingsturbinelokomotiverne, som ogsaa er frembragt af det paagældende schweiziske Firma. — Vil man endelig betragte dem som en Art elektriske Lokomotiver og sammenligne dem med de elektriske Lokomotiver, der ikke kræver Opvarmning, og hvis Ydelser og Effektivitet tværtimod begrænses af Varmeudviklingen i Motorerne, bliver Kontrasten endnu større, — og Udviklingen i tilbagegaaende Retning ligesaa. Men det er ikke Tekniken, kun Tiden, der viser Tilbagegang.

Cand. mag. C. E. Andersen.

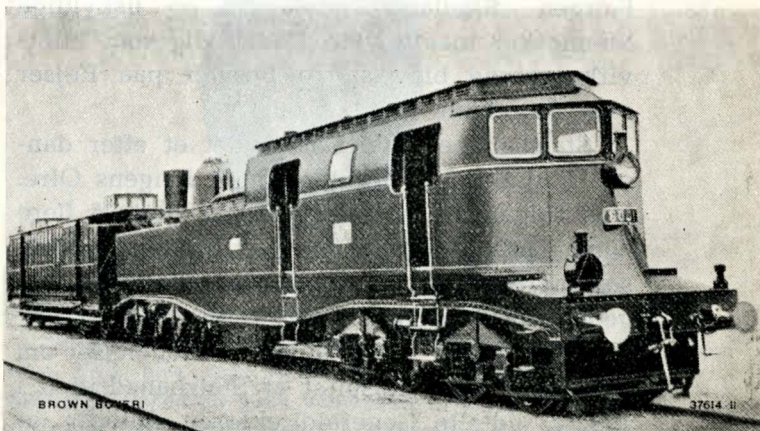


Fig. 2. Elektrisk Lokomotiv med Damp som Kraftkilde. Bygget i 1896.

STATSBANERNE I 1943

Paa vor Forespørgsel om Statsbanernes Stilling ved Aarsskiftet understreger Generaldirektør *Knutzen*, at 1943 bragte Banerne yderligere forøgede Transporter, hvilket naturligvis medførte stigende Vanskeligheder. For saa vidt angaar Godstrafikken har der fra Kundernes Side været klaget over Vognmangel, men der gøres et stort Arbejde for at skaffe Befordring til de nødvendige Transporter.

Generaldirektøren gjorde i denne Forbindelse opmærksom paa, at Brunkulstransporterne, der i Finansaaret 1942/43 var steget med 110 pCt. i Forhold til 1941/42, er fortsat opefter ogsaa i Tiden efter 1. April 1943; i første Halvaar af 1943/44 steg disse Transporter med 57 pCt. i Forhold til de tilsvarende Maaneder i 1942. Paa samme Maade var Tørvetransporterne i 1943 ca. 50 pCt. større end i 1942. Disse Tal kunde jo nok tyde paa, at de indenlandske Brændselsproducenters Klage over, at de er blevet forfordelt med Hensyn til Vognleveringer var noget overdrevne.

Ogsaa Persontrafikken er steget stærkt. Stigningen fra 1942/43 er fortsat, saaledes at der i første Halvaar af 1943/44 er en Stigning paa 17 pCt. i Forhold til Stillingen Aaret forud. Antallet af Cykler som Rejsegods er nu over 4 Gange saa stort som før Krigen.

For Rutebilernes Vedkommende er Gumsituationen nu saa alvorlig, at der maa paaregnes yderligere og meget omfattende Indskrænkninger. Generaldirektoratet vil dog paa visse Parallelstrækninger søge at erstatte Rutebiler med smaa Motortog.

I 1943 bragte Sommeren og Efteraaret Sabotage baade til Lands og til Vands, hvorved Færgen „Sjælland“ ødelagdes og uskyldige Mennesker maatte lide Døden, ligesom Eftervirkningerne blev større Besvær paa Rejser over Storebælt.

Statsbanepersonalet har ydet et efter danske Forhold stort Kontingent til Krigens Ofre. Ved Udgangen af Aaret 1942/43 stod 25 flere Navne paa Mindestenene paa Fredericia Vold som hørende til „den Flok, der dør under Togenes rullende Hjul“.

I Tilslutning til de tidligere Meddelelser om det økonomiske Resultat af Statsbanedriften i 1942/43 udtalte Generaldirektøren sluttelig, at dette Finansaar gav et Driftsoverskud paa 77,8

Mill. Kr., og at der efter Forrentning og store ekstraordinære Afskrivninger var et Overskud paa 4,5 Mill. Kr., hvilket næppe tidligere er sket i Statsbanernes Historie. I 1941/42 var det tilsvarende Resultat et Underskud paa 20,7 Mill. Kr.; hvis der ikke havde været foretaget store ekstraordinære Afskrivninger, vilde Statsbanerne dog have givet Overskud begge de sidste Finansaar.

Sygekassetillidsmand i 40 Aar.



Den 1. Januar fejrede Landstingsformand *Charles Petersen* et yderst sjældent Jubilæum, idet han denne Dag havde været Sygekassebestyrelsesmedlem i samfulde 40 Aar.

Den 1. Januar 1904 valgtes Petersen første Gang til Medlem af „De sjællandske og falsterke Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse“s Repræsentantskab. Han var med i den i 1933 til Omordning af

Statsbanepersonalets Sygekasser nedsatte Kommission, og ved den nuværende Statsbanepersonalets Sygekasses Oprettelse den 1. April 1934 fortsatte han i Bestyrelsen, hvor han straks valgtes til Næstformand.

Gennem de forløbne 40 Aar har Ch. Petersen stedse været Sygekassens Medlemmer en varm Forkæmper. Han har været med ved Tilrettelæggelse og Afgørelse af mange saavel for Sygekassens Økonomi som for Medlemmerne og Lægerne betydningsfulde Spørgsmaal. Der er i det hele taget Grund til at sige ham Tak for hans mangeaarige Arbejde i Sygekassemedlemmernes Interesse.

Paa Jubilæumsdagen blev Ch. Petersen hyldet paa forskellig Vis. Ogsaa vi bringer vor hjerteligste Lykønskning.

Ny Personalfortegnelse.

Personalfortegnelsen 1944 er nu udkommet. Den indeholder som sædvanligt Lønningstavler, en Oversigt over Statsbanernes Organisation og Stationernes Henførelse under de forskellige Lønklasser samt Anciennitetslister og Forfremmelseslister. Det er særligt de to sidstnævnte Fortegnelser, der gør Bogen efterspurgt.

For saa vidt Lokomotivpersonalet angaar omfatter den nye Udgave 3 Sider Lokomotivfyrbøderaspiranter, som ikke fandtes i 1942-Udgaven, og 1½ Side Lokomotiv-

fyrbødere samt 5 Sider Lokomotivførere, der ikke tidligere har været opført under den paagældende Stillingsbetegnelse. Anciennitetslisterne er afsluttet i Oktober 1943; der er saaledes allerede sket enkelte Ændringer, inden Bogen er udkommet, men disse er jo lette at foretage.

Ogsaa Forfremmelsesrækken er bragt à jour, og naar man ser, hvorledes Motorførere I, Motorførere II og Lokomotivfyrbødere staar mellem hinanden til Lokomotivførerforfremmelse, vil alene denne Liste være en kærkommen Rettesnor.

For dem, som benytter denne Haandbog, og det er der jo mange, der gør, er det et Gode, at den med visse Mellemrum udkommer i revideret Stand. Der er i Løbet af de sidste 2 Aar sket adskillige personalemæssige Forskydninger, og ved Undersøgelse af personalemæssige Forhold er det en Fordel at have en à jour-ført Fortegnelse.

— At denne nye Udgave af mange har været imødeset med Længsel fremgaar af den Omstændighed, at hele Oplaget allerede er udsolgt, saa det ikke er muligt at imødekomme eventuelle Efterbestillinger.



Lommebogen.

Foreningens Lommebog for 1944 udsendes kort før Jul til Medlemmerne. Der forefindes et lille Restoplæg, som nu kan faas til Købs til Fremstillingsprisen, der i Aar er Kr. 2,50 pr. Stk., heri medregnet Forsendelsesporto.

Bestilling paa Lommebøger indsendes til Foreningens Kontor, Vestre Boulevard 45, 1., København V. Ved Enkeltbestillinger kan Betalingen 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 Restoplaget kan dække, vil dette blive forbeholdt Lokomotivfyrbøderaspiranterne.

Bestillinger maa indsendes senest den 11. Januar.

JUBILÆER

Lokomotivfører *H. G. M. P. Christensen*, Danmarks-gade 46, Struer, har d. 12. Januar 1944 været ansat ved D. S. B. i 25 Aar.

Jubilaren begyndte som Lokomotivfyrbøderaspirant i Langaa, blev ansat som Lokomotivfyrbøder den 1. November 1919 i Struer og forfremmet til Lokomotivfører den 1. Maj 1937 i Struer. Han er afholdt af sine Kammerater, kendt for sit gode Humør og store Interesse for Fodboldsporten.

Struer Lokomotivførerafdeling ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen med Ønsket om, at du endnu i mange Aar maa bevare dit gode Helbred. Til Lykke.

J. N.



Den 14. Januar fejrer Afdelingsformanden for Fredericia Lokomotivfører Afdeling, *S. K. Th. Nielsen*, sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren begyndte som Aspirant paa Nyborg Værksted den 14. Januar 1919, ansattes som Lokomotivfyrbøder i Masned Sund den 1. November 1919 og forflyttedes til Nyborg den 4. Maj 1920. Han blev forfremmet til Motorfører II i Assens den 1. Juli 1934 og til Motorfører I i Tønder den 1. Marts 1935, Aaret efter kom han til Fredericia. Endelig blev Nielsen den 1. Februar 1941 forfremmet til Lokomotivfører i Brande og den 1. September s. A. forflyttet til Fredericia.

Nielsen har, i den Tid han har været i Fa., skaffet sig mange Venner. Hans rolige og altid ligevægtige Sind har vakt Tillid indenfor Afdelingen, saaledes at N. for 2 Aar siden med meget stor Majoritet blev valgt til Afdelingsformand for Lokomotivførerne.

Afdelingen ønsker vor Tillidsmand hjertelig til Lykke. Vi knytter hertil de bedste Ønsker for Fremtiden og haaber, at vi endnu i mange Aar maa have Gavn af din Arbejdskraft.

Jubilaren har tidligere været Afdelingsformand for Nyborg Lokomotivfyrbøderafdeling og Tønder Motorførerafdeling.

Indenfor Jubilæumsfonden for Fredericia Afdelinger har Jubilaren ogsaa givet sit Nap saaledes, at vi kan samles om en Erindringsgave og Adresse, der har blivende Værdi og kan vække Minder langt ud i Fremtiden for de Medlemmer, som er tilsluttet.

N. og H.



Fredag den 21. Januar 1944 kan Lokomotivfører *O. P. Sørensen*, Frodesgade 64, Esbjerg, fejre sit 25-aarige Jubilæum som Lokomotivmand.

Sørensen begyndte som Aspirant i Esbjerg d. 21. Januar 1919, blev ansat som Lokomotivfyrbøder samme Sted d. 1. December 1919, udnævntes til Lokomotivfører d. 1. Juli 1937 i Skive, kom til Lunderskov d. 1. August 1937 og tilbage til Esbjerg d. 1. Januar 1941. Jubilaren

er kendt som en jovial og brav Kammerat, der deler sin Interesse mellem sit Arbejde og sit Hjem.

Esbjerg Afdeling bringer dig vor hjerteligste Lykønskning med Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

L. B.



Lørdag den 22. Januar 1944 kan Lokomotivfører C. Nielsen, Hvedevænget 63, Næstved, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved D. S. B.

Jubilaren begyndte som Aspirant i Esbjerg den 22. Januar 1919, blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Orehoved den 1. December 1919, forflyttet til Tønder den 12. Juni 1920 og senere til Nyborg nemlig den 1. August 1930. Han blev forfremmet til Motorfører II i Odense den 1. Marts 1937 og til Motorfører I i Næstved den 1. Maj 1937, udnævntes til Lokomotivfører i Gedser den 1. Marts 1941 og kom atter tilbage til Næstved den 1. Juni 1941.

Stille og rolig færdes Nielsen iblandt os, altid pligt-opfyldende i sin Gerning, saa han har gjort sig afholdt af alle. Afdelingen bringer Jubilaren vor hjerteligste Lykønskning paa Dagen og ønsker dig mange lykkelige og gode Aar frem i Tiden.

K. J.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 17. Januar frabedes.

Poul Andersen,
Lokomotivfører, Odense.

Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 17. Januar frabedes paa Grund af Tidernes Ugunst.

S. J. Knudsen,
Lokomotivfører, Aarhus.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 28. Januar frabedes.

Sv. Halvorsen,
Motorfører, Aarhus.

Taksigelse.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

M. Carstensen,
Lokomotivfører, Nyborg.

Kong Christian den IX's Understøttelsesfond.

Ved det til Bestyrelsen for Kong Christian den IX's Understøttelsesfond senest foretagne Valg indvalgte Lokomotivfører J. Bøyesen, Enghave Mdt., som Bestyrelsesmedlem.



Rangerulykker.

Den 7. December kom en Ekstraarbejder i Nakskov til Skade under sin Gerning ved Rangeringen. Han havde været inde for at koble to Vogne sammen, og idet han gik ud, stødte han i Mørket Hovedet mod Fodtrinet paa den ene af Vognene og paadrog sig derved en Hjernerystelse. Da Kredslægen bor tæt op til Jernbanesporet, sørgede den rangerende Lokomotivfører for, at den tilskadekomne hurtigst muligt blev bragt op paa Maskinen, hvorefter Lokomotivføreren kørte hen til Kredslægen. Uheldigvis var denne ikke hjemme; Lokomotivføreren maatte derfor køre sin Maskine med den bevidstløse Ekstraarbejder tilbage til Stationen, hvor en Ambulance blev tilkaldt.

En Ekstraarbejder, som under Rangering i Struer og saa var ved at koble 2 i langsom Fart kørende Vogne sammen, snublede den 16. December om Morgenen og faldt saa uheldigt, at den venstre Haand laa paa Skinnen. Inden det lykkedes at standse Rangertrækket, var et Sæt Vognhjul gaet over Haandleddet. Da den tilskadekomne kom paa Hospitalet, viste det sig nødvendigt at amputere Haanden.

Sprunget af Toget i Farten.

Den 25. December sprang en Dame af S-Toget paa Holte Station, endnu før dette var standset. Hun faldt og paadrog sig en saa svær Hjernerystelse, at der venter hende et længere Sygeleje.

Dagen efter tabte en rejsende i et Tog paa Fjerritslevbanen sit Gebis, da han kigede ud af Vinduet. Han sprang af Toget i Farten og var efter nogen Tids Søgen saa heldig at finde de mistede Tænder, hvorefter han maatte fortsætte sin Rejse til Fods.

Erstatning for en 13 Aar gammel Ulykke.

Østre Landsret har fornylig afgjort en Sag drejende sig om en Ulykke, der fandt Sted i Frederikshavn den 9. Juni 1930.

En Dreng paa 5—6 Aar, der var i Frederikshavn for at besøge sine Bedsteforældre, løb en Dag ned paa Havnen, hvor han blev paakørt af et Rangertræk og saa haardt kvæstet, at han mistede højre Arm og venstre Ben. Statsbanerne udbetalte en Erstatning paa 5—600 Kr., hvilket Drengens Fader dog ikke var tilfreds med, men krævede fuld Erstatning. Dette afviste Statsbanerne, idet man henviste til, at Drengen var blevet advaret mod at løbe langs med Vognene, men han havde ikke rettet sig herefter. I de siden da forløbne Aar har Faderen flere Gange — men forgæves — gjort Forsøg paa at faa Sagen genoptaget.

Højesteretssagfører Henrik Bache havde imidlertid nu paataget sig at føre Sagen gratis, og ved dens Behandling i Landsretten blev Statsbanerne dømt til at betale fuld Erstatning til den tilskadekomne; selve Erstatningens Størrelse skal fastsættes af en særlig Kommission.

Det formodes, at Sagen vil blive forelagt Højesteret.

PERSONALIA

Udnævnelse fra 1.—1.—44:

- Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:
 O. C. Schmidt, Esbjerg, i Brande.
 S. A. Jensen, Assens, i Brande.
 O. V. T. Larsen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.
 J. A. Andersen, Kbhavns Godsbgd., i Aalborg.
 O. F. Filipsen, Korsør, i Hjørring.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—1.—44:

- Lokomotivmester II:
 H. M. R. Jørgensen, Korsør, if. Opslag til Helgoland (indtil videre med Tjeneste ved Kbhavns Godsbgd.).

Lokomotivførerne:

- P. S. Brøndum, Langaa, til Aarhus.
 S. H. Broe, Langaa, til Aarhus.
 C. M. C. Knudsen, Brande, til Fredericia.
 M. Petersen, Brande, til Fredericia.
 S. V. Jakobsen, Brande, til Langaa.
 H. K. Mikkelsen, Frederikshavn, til Langaa.
 C. B. Jensen, Hjørring, til Frederikshavn.

Afsked:

Lokomotivfører C. H. Strubberg, Dbmd., Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—44.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

Si.-Palster	Jr.-Pjn	
19719	19373	Feuk, Tora: Hunden glammer paa Tärneberg.
19720	19396	Edqvist, Dagmar: Hjertet søger Nødhavn.
19721	19407	Piil, Palle: Forlovelser i Skovridergaarden.
19722	19399	Hallgaard, Anna Kajsa: En Mand finder sin Vej.
19723	19377	Føldi, Michael: I Lyst og Nød.
19724	19400	Hemingway, Ernest: De ubesejrede.
19725		Kampmann, Kierulff & Saxild A/S: De første 25 Aar.
19726	18981c	Sandel, Cora: Kun Alberte.



**KUL
KOKES
BRÆNDE
BRIKETTER**

KAAS & SØRENSEN

Indehaver: **G. E. Olsen** Telefon 39 og 575

HELSINGØR

LEDIG



Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:

Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

V. ANKER CHRISTENSEN . Urmagemester og Optiker

Amagerbrogade 199 - Telefon Amager 8033

Leverandør til D. S. B.



HEC A R A D I O

Forretningen med det store Udvalg i
 RADIO . Radiogrammofoner . Pladespiller

Prinsessegade 29 (Biobygningen) **Telefon 751**

KØB HOS VORE ANNONCØRER!

Fredericia Mineralvandsfabrik

Citronvand og Apollinaris
 Prøv **CHAMPANET**

Victor H. Petersen,
 Falkevej 8. • Telefon 101.

CONDITORI OG BAGERI

Arbejdernes Aktiebageri A/s

Telefon 602

Køb altid Brød fra Arbejdernes Aktiebageri

H. O L S E N H O L M E L U N D

**KULIMPORT
FREDERICIA**

Telf. 169

Telf. 714

REDAKTION: *Soph. Jensen og E. Kuhn*, førstnævnte ansvarshavende. 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

Ira P. M. BRUUN's Kafferisteri.
(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 A/s

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.

**Johs. Wichmann's
Træskoforretning**

anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd.

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.

Nyborg Jernstøberi — Hans L. Larsen & Co.

Aktieselskab

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

Telefon 76 og 231 Støt Byens Industri

LEDIG

Hansen & Hansen

Elektriske Installatører • Tlf. 366

Lys. Kraft. Radio. Lysekroner og Skærme

Centralcaféen

Godt Madsted — rimelige Priser — god Betjening
Ny Vært. Telf. 188 Holger Mikkelsen, Nyborg

H. Bødtcher-Jensen

Nyborg Tlf. 33

Bøger — Papir — Musik

STØT VORE ANNONCØRER

A/s C. F. Schalburg

NYBORG

Grundlagt 7. Juni 1817

Fredericia

A. BASTIANSEN • URMAGER OG GULD SMED

Fest- og Jubilæumsgaver

Vendersgade 9

Telefon 227

Farvebøtten v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 - Tlf. 1337 - Fredericia

Tapet, Malervarer, Rullegardiner, Voksdug og Linoleum

DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGNING

(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal- og Selskabslokaler.

Telefon 85.

VALD. PETERSEN

Telefon 85

Landbomejeriet

Prinsessevej 45 • Telf. 359. Varerne bringes overalt.

LEDIG

„LA BELLA“

Blomster- og Kranseforretning
anbefales de ærede Medlemmer.

Gothergade 15
Fredericia. Tlf. 598

ved Gartner
Valdemar Rasmussen, Egumvej 20.



Gulvtæpper - Gardiner - Sengeudstyr.

BYENS ENESTE SPECIALFORRETNING

FREDERICIA TÆPPELAGER

Danmarksgade 8. Udstyrsforretning. Telefon 913.