

NO 17

5. September 1944

44. Aargang

## MASTESIGNALERNES SIGTBARHED I MØRKE

*Periodiske Eftersyn under Kørsel paa Lokomotiv.*

Ved forskellige Lejligheder har vi her i Dansk Lokomotiv Tidende beskæftiget os med Belysningen i Mastesignalerne, Afskærmningens Ensartethed, Forøgelse af Lysstyrken o. s. v., og det er os en Glæde straks at indrømme, at Generaldirektoratet stedse har vist Lydhørhed overfor Lokomotivpersonalets Ønsker eller Forslag paa dette Omraade. Fra vor øverste Administrations Side har man hele Tiden forstaaet den store sikkerhedsmæssige Værdi, der særligt under de nuværende Forhold med Mørklægning og andre Vanskeligheder ligger i, at Lokomotivførerne kan faa de bedst mulige Sigthedsforhold.

Trods de i de sidste Par Aar gennemførte Forbedringer i Form af generelle Bestemmelser om Lysstyrke m. v. har der i adskillige Tilfælde dog vist sig Vanskeligheder ved Signaliagttagelsen i Mørke. Dette har f. Eks. kunnet hidrøre fra, at Signalvingen, naar den sættes i Kørstilling, ikke gaar saa højt til Vejrs, som den egentlig skal, hvilket har til Følge, at den frie Del af Glasset i Vingen ikke kommer ud for Lyset i Signallygten, men at dette er mere eller mindre skjult bag Afskærmningspladen paa Signalglasset. Fejlen kan ogsaa ligge i, at Signallygten sidder skævt for Glasset i Signalvingen; men hvad enten mangelfuldt Lys i et Signal skyldes den ene eller anden Aarsag, bliver Resultatet forøgede Vanskeligheder for Lokomotivpersonalet, og der er det kedelige derved, at da Reparationer eller andet

Arbejde ved Signalerne jo almindeligvis foregaar ved Dagslys, er Signaltjenestens Personale i og for sig afskaaret fra at kunne iagttage, hvorledes dette eller hint Signal virker i Mørke.

Af Hensyn til disse Forhold har Dansk Lokomotivmands Forening henstillet til Generaldirektoratet, at der fra Signaltjenestens Side foretages periodiske Eftersyn af alle Signaler, hvilket bør ske i Mørketiden og under Kørsel paa et Lokomotiv, saa der bliver Lejlighed til at iagttage Signalerne netop under samme Forhold som Lokomotivpersonalet, og Generaldirektoratet har atter denne Gang fulgt Organisationens.

Der er foretaget en ny Gennemgang af alle Signalerne, og disses Synlighed er forbedret saa meget, Mørklægningsbestemmelserne tillader. Man gør dog opmærksom paa, at helt ensartede Synlighedsafstande ikke kan paaregnes under de nuværende Forhold. Mørklægningsbestemmelserne foreskriver nemlig, at Signallygterne ikke maa sende Lys op over vandret Plan gennem Lygtens Midte, og dette kan paa Faldstrækninger give Anledning til formindsket Synlighed. Men den for Tiden opnaelige Sigthedsforhold skulde nu være gennemført. Samtidigt tiltræder Generaldirektoratet som allerede nævnt Tanken om periodiske Eftersyn. Ganske vist kan et saadant Eftersyn ikke blive foretaget hver 14. Dag, saaledes som Organisationens havde ønsket det — dette tilla-

der Personalestyrken ikke — men der vil lejlighedsvis blive foretaget Signaleftersyn under Kørsel paa Lokomotiv i Mørketiden.

Fra Generaldirektoratets Side er det herved en Forudsætning, at det fornødne Samarbejde med Lokomotivpersonalet opnaas derved, at dette Personale sender tjenstlig Indberetning, hvis Synlighedsforholdene ved et Signal bliver daarlige. Noget saadant burde være en Selvfølgelighed, og vi føler os paa Forhaand overbevist om, at Personalet vil yde deres Medvirken paa dette Omraade til Gavn for dem selv, men for en Ordens Skyld vil vi dog her nævne Generaldirektoratets Ønske.

Blandt de signalmæssigt uheldige Ting, der har været klaget over, er ogsaa det Forhold, at Kontrolllysene for Blinklys-Overkørselssignalerne paa visse uhegnede Strækninger eller ved ubevogtede Overskørsler i nogle Tilfælde har vist saa kraftigt et Lys, at Lokomotivpersonalet ikke har været i Stand til at se Lyset i

Indkørselssignalet til en tæt bagved beliggende Station. Ogsaa denne Ulempe har man interesseret sig for i Generaldirektoratet. De Steder, hvor de nævnte Kontrolllys (der jo skal vise Lokomotivpersonalet, at det paagældende Overkørselssignal er i Funktion og altsaa maa forudsættes at vise rødt Lys mod Landevejen) har virket generende for Synligheden af Hovedsignalerne, er der gennemført en automatisk Neddæmpningsanordning, saa Kontrollysene i Tiden fra en halv Time efter Solnedgang til en halv Time før Solopgang kun lyser med en Brøkdel af den normale Lysstyrke. En Foranstaltning vore Medlemmer paa de vedkommende Strækninger har sat megen Pris paa.

Med de her omtalte Nyordninger skulde der atter være taget et Skridt i forbedrende Retning med Hensyn til Signaliagttagelsesmulighederne, og vi haaber, det maa vise sig til Gavn i Togfremførelsestjenesten.

### EKSTRA-DYRTIDSTILLÆG TIL PRIVATERHVERVENES ARBEJDERE

Inden for De samvirkende Fagforbund har man siden Repræsentantskabsmødet i Maj beskæftiget sig med Ønsket om nogen Lønforbedring til Arbejdere, som ikke har faaet Del i de Indtægtsforøgelser, Konjunkturstigningen har givet visse Grupper i vort Land. Spørgsmaalet blev rejst overfor Arbejdsgiverforeningen, og den 24. August om Aftenen forelaa Resultatet, der utvivlsomt vakte Glæde i mange Arbejderhjem.

Enkeltheder vil være kendt gennem Dagspressen. Vi skal derfor indskrænke os til her at anføre, at Forhøjelsen til voksne mandlige Arbejdere varierer fra 3 Øre i Timen (= 72 Kr. pr. Aar med fuld Beskæftigelse) til 15 Øre pr. Time (= 360 Kr. pr. Aar) alt efter den enkeltes Timefortjeneste.

I København gives det højeste Tillæg til dem, hvis Timefortjeneste er 1,65 Kr. eller mindre; i Provinsen er Grænsen en Timefortjeneste paa 1,60 Kr., hvilket omregnet paa et Aar med fuld Beskæftigelse vil sige, at en Mand med 3960 Kr.s Indtægt i København og 3840 Kr. i Provinsen kan opnaa Forbedringen paa de 360 Kr.; er Indtægten større, falder Lønforhøjelsen. Udregnet paa samme Maade — for 1 Aar med fuld Beskæftigelse — vil Fortjenester, som lig-

ger paa mere end 5520 Kr. i Provinsen og mere end 6000 Kr. i København ikke faa Anpart i den gennemførte Forbedring.

For maanedslønnede mandlige Handels- og Kontormedhjælpere udgør Dyrtidstillægsforbedringen 7 à 8 pCt. af Grundlønnen, dog ikke over 20 Kr. pr. Maaned.

Det paaregnes, at den omtalte Forbedring vil omfatte ca. 81 pCt. af Arbejderne, 400 000 Mand, herunder dog ikke de inden for Land- og Skovbrug beskæftigede, for hvem der føres særlige, endnu ikke afsluttede Drøftelser. Som allerede nævnt føler vi os derfor forvisset om, at Afgørelsen har vakt Glæde i mangfoldige Arbejderhjem, og vi ønsker De samvirkende Fagforbund til Lykke med det opnaaede Resultat.

Hvorvidt denne velfortjente Forbedring af Privaterhvervenes Arbejderes Lønninger vil medføre, at der for Tjenestemændene rejses lignende Krav, kan der endnu intet afgørende siges om. Tjenestemandorganisationerne vil naturligvis drøfte Spørgsmaalet og herunder tage Stilling til, om det i Foraaret tilvejebragte Forhold mellem Arbejderlønninger og Tjenestemandslønninger er bragt ud af Balance.

## LUFTANGREB PAA FIRE TOG

Søndag den 27. August blev flere Tog i det vestlige Jylland angrebet af allierede Flyvere. Efter det hidtil oplyste blev 14 Personer dræbt og 13 saaret, heriblandt nogle af vore Kammerater. I alle Tilfældene var Lokomotiverne Genstand for Beskydning.

Tog Nr. 339 blev beskudt lidt Nord for He Station. Lokomotivføreren, Lokomotivfyrbøder *Richard Lynggaard Olesen*, Struer, og Lokomotivfyrbødereren, Aspirant *Ib Olsen*, Struer, saaredes, den sidstnævnte haardt.

Mellem Lem og Velling blev Tog Nr. 2348 angrebet. Lokomotivfører *Carl Christian Loof Nielsen*, Esbjerg, blev haardt saaret, Lokomotivfyrbødereren, Ekstrahaandværker *H. C. Husted Kristensen*, Esbjerg, døde paa Sygehuset i Tarm, hvortil de begge bragtes.

Tog Nr. 2353 blev beskudt, da det befandt sig mellem Bramminge og Gørding. Lokomotivfører *Lars Nielsen Andresen*, Esbjerg, fik lettere Kvæstelser, hvorimod Lokomotivfyrbøderaspirant *H. T. Lund*, Esbjerg, blev stærkt forbrændt. De indlagdes paa Ribe Sygehus, hvor Lund senere afgik ved Døden.

Endelig blev Tog Nr. 8332 angrebet lidt Nord for Vemb. Lokomotivfører *A. L. S. A. Jensen* og Lokomotivfyrbødereren, Ekstrahaandværker *H. Nielsen*, begge Struer, saaredes haardt og indlagdes paa Holstebro Sygehus. De afgik begge kort efter ved Døden.

Nærmere Enkeltheder foreligger endnu ikke, da Bladet gaar i Trykken.

---

## 100-AARS JERNBANEJUBILÆUM

Den 18. September er det 100 Aar siden, den første Jernbane blev indviet i Danmark. Det var „Christian den 8's Nord-Østersøjernbane" fra Altona til Kiel, hvilke Byer jo dengang laa indenfor vort Lands Grænser.

Naar det blev i den Egn af Landet, man første Gang tog det helt nye og hurtigt efterspurgte Transportmiddel — den dampdrevne Jernbane — i Anvendelse, skete dette ikke af Hensyn til Befolkningen i Holsten, men af andre Grunde. Det var nemlig handelspolitiske Hensyn, som var den direkte Aarsag.

København havde tidligere været dominerende Handelsby for hele Østersøomraadet, men var blevet trængt tilbage fra den førende Stilling af de frie Hansestæder Hamborg og Lybæk, der efterhaanden havde tilrevet sig større og større Dele af Storhandelen. Øresundstolden, som ganske vist var en god Indtægtskilde for den danske Stat, virkede saa fordyrende paa mange Varer, at ikke blot Detailhandelen i Jylland, men i visse Tilfælde endog paa Sjælland kunde købe deres Varer billigere i Hamborg end i København.

De to Byer, Lybæk og Hamborg, havde længe ønsket Landevejsforbindelsen mellem dem forbedret, men da Vejen førte over dansk Højhedsomraade, havde den danske Regering modsat sig dette Ønske. I Begyndelsen af 1830erne planlagdes der imidlertid en Jernbane mellem de nævnte Byer, og man blev saa i Kongeriget klar over, at der maatte gøres noget for at komme Handelskonkurrencen til Livs. Derefter begyndte Drøftelserne om paa dansk Omraade at tilvejebringe en Jernbaneforbindelse mellem Østersøen og Nordsøen.

Der var dog Uenighed om Linieføringen. Nogle holdt paa en Rute fra Kiel (Østersøen) til Altona (Elben og Nordsøen), andre vilde have en Linie fra Flensborg over Husum til Tønning ved Vesterhavet, og da Forudsætningen for de stedfundne Drøftelser var, at den Bane, som skulde komme, skulde være en Statsbane, var der en saa betydelig Strid mellem Synspunkterne, at Regeringen ikke kunde beslutte sig.

Til Banen mellem Lybæk og Hamborg var den danske Regerings Tilladelse ogsaa nødvendig, idet den ligesom Landevejen vilde komme til at gaa gennem dansk Omraade. Trods Tilbud om Andel i Overskudet samt andre Begunstigelser trak Myndighederne Sagen i Langdrag og til sidst blev det Aktieselskab, som ønskede Koncession paa denne Bane, opløst. Hermed indtraadte der hos de danske Myndigheder nogen Svækkelse i Interessen for en Jernbane paa dansk Omraade i Slesvig eller Holsten.

Sagen blev dog ikke opgivet; man vedblev at foreholde Regeringen den konkurrencemæssige Betydning en Bane vilde have for den danske Handelsverden og særlig for Hovedstaden. Regeringen valgte saa den Udvej at tage Afstand fra Anlæggelsen af en Statsbane, men være villig til at give Private Tilladelse til at

anlægge en eller flere Baner. Hermed var man samtidig kommet uden om at skulle træffe definitiv Afgørelse i Spørgsmaalet om Linieføringen.

Den 12. Maj 1840 fremkom saa en officiel Bekendtgørelse om de Betingelser, paa hvilke det kunde overlades Private at bygge Baner i Slesvig eller Holsten mellem Østersøen og Nordsøen. Der kom nu Gang i Sagen. Den 21. Juli 1840 blev der givet Bevilling til Nivellering af en Bane fra Altona i nordøstlig Retning, og den 30. December samme Aar blev der givet endelig Koncession paa Banen fra Altona til Kiel. Arbejdet var færdigt i Juni 1844, og Driften kunde paabegyndes, men selve Indvielsen blev udskudt til den 18. September paa Kong Chr. den 8's Fødselsdag.

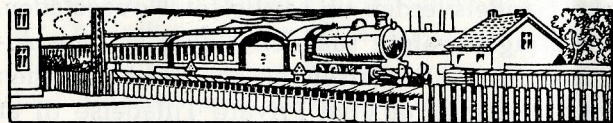
Det kan tilføjes, at den foran omtalte Bane mellem Flensborg og Tønning blev taget i Brug 10 Aar senere — i 1854.

Det er saaledes nu 100 Aar siden, der blev aabnet Jernbanedrift indenfor Danmarks Grænser. 20 Aar senere rykkedes Grænsen mod Nord; der bliver ifølge Sagens Natur derfor ikke Tale om Jubilæumsfestligheder af nogen Art. Dette vil først ske i 1947, som er 100-Aaret for Aabningen af den første Jernbane i selve Kongeriget; Banen mellem København og Roskilde.

Som et Kuriosum i Forbindelse med de første Jernbaneanlæg i det danske Monarki kan efter „Morsø Folkeblad“ nævnes et Privilegium, Byen Lauenborgs Indbyggere har haft indtil for faa Aar siden.

I 1846 havde et privat Selskab oprettet en Jernbaneforbindelse mellem Hamborg og Berlin. Da denne Bane gik udenom Lauenborg, klagede Byen til den danske Konge, Chr. d. 8., der tvang Selskabet til at bygge en Sidebane til Lauenborg med Ret til fri Befordring for Byens Borgere. Dette Privilegium ophævedes først i 1937.

Indtil da kunde Lauenborgerne køre gratis paa Strækningen Lauenborg—Büchen. Ogsaa naar en Fremmed opnaaede Borgerret i Byen, fik han af Borgmesteren udleveret en Fribillet med livsvarig Gyldighed til denne Bane.



## FORBEDRING AF PERSONALETS OPHOLDS- OG TJENESTELOKALER

Protokol over Forhandlingen den 26. Juni 1944 i  
1. Distrikt.

Til Stede var:

For 1. Distrikt: Distriktschef W. Herschend, Trafikbestyrer R. Haarløv, Maskinbestyrer J. A. Sørensen, Signalinspektør G. J. Grønbæk, Baneingeniør N. S. Blach, Regnskabsfører Chr. Schmidt og Ingeniør V. Dam.

For Generaldirektoratet: Ingeniør K. Cornelius.

For Dansk Jernbaneforbund: Forretningsfører Th. Pedersen, Overportør Meldgaard Christensen og Pakmester H. M. Hansen.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører K. Svendsen.

For Jernbaneforeningen: Trafikkontrolør P. From Hansen, Togfører H. M. Christensen, Trafikassistent C. A. A. Larsen, sidstnævnte som Protokolfører.

*Distriktschefen:* Bød Velkommen og haabede, at man kunde blive enige om de Ting, man fra Distriktets Side mente at kunne udføre i det kommende Aar, saafremt man kan skaffe de nødvendige Materialer. Med Hensyn til de af Organisationerne indsendte Forslag vil Distriktet paa mange Punkter imødekomme Organisationerne, men desforuden har flere Grupper indsendt Forslag om Velfærdsforanstaltninger direkte til Distriktet, og man er ogsaa her villig til at imødekomme nogle af Forslagene.

*Forretningsfører Th. Pedersen:* Beklagede sig over de meget daarlige Forhold for Togpersonalet paa Københavns Hovedbanegaard og over de manglende Overnatningsværelser i Roskilde og Næstved og henstillede, at Forholdene omgaaende blev forbedret.

*Distriktschefen:* Indrømmede, at Forholdene for Togpersonalet paa Københavns Hovedbanegaard ikke var gode, men det skyldes jo særlige Forhold. Var enig i, at man saa snart som muligt fik disse Forhold forbedret.

Med Hensyn til Overnatningsværelser i Roskilde og Næstved kan man i Øjeblikket ikke gaa med til nogen Udvidelse, idet man fra Generaldirektoratets Side paatænker, naar Materialer atter kan fremskaffes, i Roskilde at udvide den saakaldte „Kommode“, saaledes at der bliver Plads til saavel Tog- som Lokomotivpersonalet. I Næstved paatænker man ligeledes, naar Forholdene tillader det, at lade opføre en Bygning til Brug for det kørende Personale. Indtil da maa man stadig leje Værelser ude i Byen.

Vaskekumme med rindende Vand i Stationskontoret i Sorø vil blive installeret, naar Vaskekummen, efter at Sprængstyksikringen er fjernet, kan anbringes paa den rette Plads.

Indretning af et Vaskerum med Plads til Gas-

installation og Tekøkken i Hovedbygningen paa Roskilde Station kan man ikke gaa med til, da Overnatningsværelse jo til sin Tid flyttes til Tilbygningen i Østergade.

Ligeledes kan man ikke gaa med til Installation af Gas ved Hvileværelset i Frederikssund, da man ikke kan skaffe Rørledning eller Flaskegas for Tiden.

Efter at man indgaaende havde drøftet de forskellige Forslag, blev man enige om, at følgende Arbejder forsøges udført i Aaret 1944/45:

1. *Sorø. Vaskekumme med rindende Vand i Stationskontoret.* Man vil efter Jernbaneforeningens Ønske forsøge at finde en midlertidig Plads for en Vaskekumme, idet den bedst egnede Plads for Tiden er optaget af de Sikkerhedsforanstaltninger (Sprængstyk sikring), Blokapparatet er omgivet af. Senere kan Haandvasken saa flyttes.
2. Paa *Stationskontoret i Vanløse* vil det nuværende Biletvindue i Hovedsalget ved Generaldirektoratets Foranstaltning blive erstattet med et Vindue med Tromle og Sideluge. Den foreslaaede Skærm vil i saa Fald næppe være nødvendig.
3. For *Kontorpersonalet paa Frederiksberg Gods ekspedition* vil der blive indrettet en Frokoststue i Forbindelse med den Ændring og Udvidelse af Afgangsvarehuset (søndre Varehus), der vil blive udført i nærmeste Fremtid. Kontoret vil samtidig blive forsynet med nye Kontormøbler og Blanketskabe. Arbejdet vil blive udbudt i Licitation i nær Fremtid. Penge til dette Arbejde stilles til Raadighed af Generaldirektoratet.
4. Tætning og Listning af samtlige Vinduer i *udenbys Togpersonales Værelser i Korsør* vil finde Sted. Kan i Øjeblikket ikke skaffe Forsatsvinduer. Udgift ca. 160 Kr.
5. Der vil blive opsat to Vaskekummer til Brug for *Personalet paa Signaltjenestens Værksted, Østerport St.* Udgift ca. 450 Kr.
6. Ny Borgestue for *Kol. 47, Holbæk.* Sagen bør af Dansk Jernbaneforbund rejses overfor Generaldirektoratet, naar Materialesituationen bedres.
7. Indlægning af elektrisk Lys i Borgestuen *Kol. 89 og i Baneformandens Kontor i Vigerslev.* Udgift ca. 1000 Kr.
8. Indretning af Kontor til *Depotforstanderen, Holbæk.* Udgift ca. 2500 Kr. Kontoret til Depotforstanderen i Køge udskydes, indtil Toldvæsenet fraflytter det nuværende Toldvarerum i Remisen.
9. De to slidte Emaillahaandvaske i Vaskerummet for *Lokomotivpersonalet i Nykøbing F.* omskiftes med to af de almindelig anvendte Porcelændaandvaske. Udgift ca. 200 Kr.
10. Der tilvejebringes Ovenlys i *Lokomotivpersonalets Omlædningsrum i Gedser.* Udgift ca. 400 Kr.

11. Der anskaffes 6 Skabe til *Pladspersonalet paa Frederiksberg St.* Udgift ca. 400 Kr.
12. Der indbygges 3 faste Skabe i *Portierkiosken paa Københavns Hovedbanegaard.* Udgift ca. 450 Kr.
13. Da man fra Generaldirektoratets Side intet har imod, at der bygges Cykleskure til Personalet, vil et saadant blive opført i *Hillerød* med Plads til 15 Cykler. Udgift ca. 800 Kr.
14. I *Sorø* vil der i en aflaaet Kælder blive anbragt Cyklestativer til 9 Cykler. Udgift ca. 200 Kr.
15. Følgende Steder vil der paa *Sorø St.* blive indlagt Trykvand og opsat Vaskekumme: Godskontoret, 200 Kr., Opholdslokale i Varehus Vest, 2200 Kr., Opholdslokale i Varehus Øst, 1300 Kr., og Rejsegodsekspeditionen, 1000 Kr. Udgift ialt ca. 4700 Kr.
16. Udvidelse af *Skrivestuen for Togpersonalet paa Københavns Hovedbanegaard.* Man er villig til at udvide Skrivestuen ved at inddrage en Del af Gangen. Udgift ca. 250 Kr. Denne Løsning er imidlertid ikke god, og man vil søge at finde en bedre, inden man paabegynder nævnte Udvidelse.

Den samlede Udgift vil herefter blive ca. 12 000 Kroner.

Hermed sluttede Forhandlingen.

sign. *Wm. Herschend.* sign. *C. A. A. Larsen.*

## LOKOMOTIVFYRBØDERASPIRANT DRÆBT

Under Tog 400's Kørsel i Nærheden af Svane-møllen Station mellem Hellerup og Østerport den 21. August om Morgenen hørte Lokomotivfører *Rob. Jensen*, som var optaget af Udgift fremefter, ligesom et Klask eller Smæk og umiddelbart efter en klagende Lyd fra sin Lokomotivfyrbøder, Aspirant *Axel Emil Albæk*, og da Jensen saa over mod Lokomotivfyrbøderens Plads, opdagede han Albæk hængende over den Sikkerhedskæde, der særligt om Sommeren anvendes paa S-Maskinerne, naar man af Hensyn til den stærke Varme paa Førerpladsen holder Sidedøren aaben. *Rob. Jensen* var klar over, at der maatte være sket noget, og han tænkte et kort Øjeblik paa at standse Toget, men da han blev bange for, at Albæk skulde faa Overbalance og falde af Maskinen, fandt han det rigtigst først at faa Aspiranten helt ind paa Førerpladsen. Straks da dette var besørget, saa Lokomotivfører *Jensen*, at Albæk var kommet alvorligt til Skade, idet Blodet strømmede ud fra et Hul i Hovedet. Faa Minutter senere holdt Toget paa Østerport Station, hvor der blev tilkaldt en Ambulance, men det viste sig, at Albæk allerede var død. Dødsattesten lød paa Kraniebrud med Udtræden af Hjernemassen, og da Albæk efter Lokomotivfører *Jensens* Udtalelse overhovedet ikke gav en Lyd fra sig efter at være bjærget ind paa Førerpladsen, maa det antages, at Uheldet har været øjeblikkeligt dræbende.

Stedfundne Undersøgelser, bl. a. en foretagen Prøvekørsel, har godtgjort, at den unge Aspirant under Togets Fart har slaaet Hovedet imod Standeren (et Stykke Jernbaneskinne) paa en mellem Sporene anbragt Hastighedstavle, idet der var Mærker paa bemeldte Stander, og Albæks Hue er fundet i Nærheden.

Det kan synes uforstaaeligt, at man fra et Lokomotivs Førerplads kan slaa Hovedet mod nogen af de langs Banen anbragte Signaler eller andre Genstande, vel at mærke naar disse er anbragt profilfri; vi er dog bekendt med et tidligere Tilfælde, hvor en Lokomotivfyrbøder, der skulde se efter om Sandkasserne virkede, fik en mindre Beskadigelse i Hovedet ved at støde mod et Skilt med vedkommende Stations Navn; Opmaaling godtgjorde imidlertid, at det paagældende Skilt var profilfri, og efter det foreliggende maa det samme siges at være Tilfældet med den Hastighedstavlestander, som Lokomotivfyrbøderaspirant Albæk ved den her omhandlede Lejlighed slog Hovedet imod. Det maa derfor antages, at han har lænet sig usædvanligt langt ud, maaske for at se paa et eller andet ved Gangtøjet e. l.

Axel Albæk havde udlært paa Statsbanernes Centralværksted i København og virkede her som Maskinarbejder til Nytaar 1944, hvorefter han den 21. Februar i Aar begyndte som Lokomotivfyrbøderaspirant. Det blev saaledes kun en kortvarig Periode, han var beskæftiget ved Lokomotivtjenesten, men han havde i den forløbne Tid gjort sig afholdt af Kammerater og andre, med hvem han kom i Berøring.

Ved Bisættelsen den 27. August var der stor Deltagelse. Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere stod Æresvagt om Baaren; der var Faner fra den afdødes Organisation, D. S. og M. F.s Afd. 7, fra Dansk Jernbaneforbund, Københavns Jernbaneorkester samt fra vor Organisations Afdelinger i København og Helsingør. Statsbanerne var repræsenteret ved Maskiningeniør H. P. Hansen.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Under de nuværende Forhold.

Ovenstaaende Sætning er i de senere Aar blevet en af de mest brugte, og misbrugte, indenfor D. S. B. Meget skal og maa naturligvis blive anderledes „under de nuværende Forhold“, men lige saa ofte bliver Sætningen brugt som et Redskab til paa en nem og billig Maade at afvæbne Personalet, naar en eller anden Reform ønskes gennemført.

Aarsagen til denne Udgydelse er den Omlægning af Turene, som „de nuværende Forhold“ efter Sigende har gjort det nødvendigt i 2. Maskinsektion. Efter endelig i Foraaret at have faaet to „under de nuværende Forhold“ ret gode Ture, bliver vi nu her i Es. præsenteret for nye Ture, som ikke alene reduceres med 4 Sæt Personale, men i hele sin Opstilling betyder en saa radikal Omlægning af vor Kørsel, at de helt tager Vejret fra selv vore

ældste Turudvalgsmedlemmer, som dog ellers gennem Aarene er præsenteret for lidt af hvert fra den Kant. En kraftig Protest fra Afdelingerne er — som Læseren sikkert har gættet — besvaret med: „Under de nuværende Forhold kan der ikke tages Hensyn til Personalets Ønsker, og Turene træder i Kraft pr. 1. September.“ Hvem der har staaet Fadder til „Barnet“ vides ikke, men vedkommende er i alle Tilfælde ikke fra Vestjylland. For faa Lokomotivførere i Esbjerg, vil man sige, ja, sikkert, men hvorfor saa ikke honorere de Ansøgninger, der ligger paa Esbjerg. Vi har i Sommer haft Lokomotivførere udstationeret hertil fra Østkysten, samtidig gaar der Lokomotivførere i Bb., som søger til og har deres Familie i Esbjerg. Selv en menig Molbo vilde nu synes, man kunde lade Esbjergfolkene komme hjem (herved sparer D. S. B. at betale dobbelt Husførelse), og saa lade Østkystfolkene udstationere til Bb. (herved faar disse nærmere hjem, men det ses der vel ikke paa i Styrelsen). Videre kunde vi saa maaske have beholdt vore Ture med hidtilværende Antal Sæt, saa havde ganske vist et andet Depot ikke kunnet forøges med hele 9 Sæt Personale, men der er vel ogsaa Grænser for, hvor stor en Kamel, der kan gaa gennem Naaleøjjet, navnlig „under de nuværende Forhold“.

„Haa-Kaa“, Esbjerg.

## AMERIKANSK LOKOMOTIVBYGGERI I DE SIDSTE 10 AAR FØR KRIGEN

Af Dr. Ing. L. Schneider, München.

Efter *Die Lokomotive* ved F. Spøer.

Lokomotivbyggeriet i Tyskland, England og de Forenede Stater naaede sit Højdepunkt i de sidste 10 Aar før Krigen. I det følgende findes nogle Tal over bestilte og byggede Lokomotiver i de Forenede Stater, saavel til Indland som til Udland, af hvilke Leverancerne til Udlandet hovedsageligst var til Sydamerika og Østasien. Der var paa det Tidspunkt en haard Konkurrence mellem amerikanske og tyske Lokomotivfabrikker. De til de Forenede Staters In-

Tabel 1.

Aar	Bestillinger		Leveringer	
	Indland	Udland	Indland	Udland
1929	1230	106	926	139
1930	421	20	972	51
1931	174	28	181	17
1932	12	1	102	18
1933	42	7	57	6
1934	185	17	91	19
1935	97	15	184	17
1936	536	22	157	22
1937	354	56	526	44
1938	225	24	272	28
1939	373	40	338	16
1940	694	85	435	66
	4343	421	4241	443

dustri indgaaede Bestillinger og de derfra leverede Lokomotiver fordeler sig i 12 Aar fra 1929 til Ind- og Udlandet som anført i Tabel 1. Tabellen omfatter Damp-, Diesel- og elektriske Lokomotiver.

Den verdensøkonomiske Krisens Indvirkning paa Lokomotivbyggeriet fremgaar tydeligt af Tabellen. Bestillinger og Leveringer til Udlandet var i de 12 Aar henholdsvis 8,9 og 9,5 pCt. af det totale Antal bestilte og leverede Lokomotiver. Til Sammenligning tjener, at Tysklands Lokomotivleverancer til Udlandet i 10 Aar fra 1929 til 1938 var over 40 pCt. af de i Tyskland byggede Lokomotiver, fraregnet Aarene 1932—34, i hvilke Udførselsprocenten kun var paa Højde med Amerikas.

De amerikanske Indlandsleveringer fordeler sig paa Damplokomotiver, Diesellokomotiver og elektriske Lokomotiver i Forholdet, som fremgaar af Tabel 2. Af Diesel-Rangerlokomotiverne fra Aar 1940 er 17 pCt. paa indtil 380 HK, 53 pCt. er paa 600—680 HK og Resten, 30 pCt., er paa 1000 HK.

Tabel 2.

Aar	Damp-Loko.	Diesel-Loko.	Elek-Loko.
1929	1055	80	95
1930	382	18	21
1931	62	21	91
1932	5	7	—
1933	17	25	—
1934	72	37	76
1935	30	60	7
1936	435	77	24
1937	173	145	36
1938	36	160	29
1939	95	246	32
1940	219	462	13
	2581	1338	424

Antallet af byggede Diesellokomotiver overgaar for første Gang i 1932 de byggede Damplokomotivers Antal. Fra 1938 ligger Diesellokomotivernes Antal atter højst. I 1940 byggedes 462 Diesellokomotiver, hvoraf 72 til Persontog, 19 til Godstog og 271 til Rangering. Tabel 3 viser de sværeste Diesellokomotivers Ydeevne i HK.

Tabel 3.

Antal	HK.	Jernbaneselskab
2	1000	Chicago, Rock Island & Pacific
6	2000	samme
18	2000	Atlantic Coast Line
3	2000	Southern Pacific
2	2000	Atchison, Topeka & Santa Fe
1	2000	Baltimore & Ohio
3 (2 Enheder)	4000	samme
4	4000	Southern Pacific
3	4000	Atchison, Topeka & Santa Fe
3	4000	Union Pacific
2	4000	Cincinnati N. O. & Tex. Pacific
1	4000	Colorado & Southern
1	4000	Fort Worth & Denver City
2 (3 Enheder)	6000	Union Pacific

Diesel-Godstogslokomotiverne af 1940 har det Antal Hestekræfter, som ses i Tabel 4.

Tabel 4.

Antal	HK.	Jernbaneselskab
4	1000	Spokane, Portland & Seattle
2	1000	Chicago, Rock Island & Pacific
1	2000	Illinois Central
2 (2 Enheder)	2700	samme
2	2700	Great Northern
4 (1 Enhed)	2700	Atchison, Topeka & Santa Fe

Alle omtalte Diesellokomotiver drejer sig om Leveringer til de Forenede Stater. Blandt de 462 Diesellokomotiver af 1940 er kun 6 diesel-mekaniske med Ydeevne fra 180 til 340 HK (Rangerlokomotiver); alle de øvrige er diesel-elektriske med en Styrke mellem 300 og 6000 HK. Sidstnævnte er, som Tabel 3 viser, bygget i tre Enheder. Blandt Diesellokomotiverne paa over 1000 HK findes 30 Stkr. paa 2000 HK i én Enhed, 4 Stkr. paa 2700 HK i to Enheder, 4 Stkr. paa 2700 HK i én Enhed, 17 Stkr. paa 4000 HK i to Enheder og to paa 6000 HK i tre Enheder.

Af de 219 Damplokomotiver af 1940 var 74 for Persontog, 137 for Godstog, medens 8 var Rangermaskiner. Blandt Lokomotiverne var der 50 Stkr. 2 D 1-Ilgodstogslokomotiver til New York Central-Banen, 20 Stkr. 2 D 2-Persontogslokomotiver til Southern Pacific-Banen, 20 Stkr. 2 C + C 2-Mallet-Lokomotiver til Delaware & Hudson-Banen, 12 Stkr. 2 C + C 2-Mallet Lokomotiver til Western Maryland-Banen og 15 Stkr. 2 D + D 2 Mallet-Lokomotiver til Union Pacific-Banen. De i 1940 bestilte 55 Damplokomotiver var overvejende til Sydamerika, hvor den europæiske Konkurrence var ophørt paa Grund af Kri-gen.

Af de i 1940 bestilte elektriske Lokomotiver var de 13 til de Forenede Stater og 50 til Udlandet. Af de sidste var 20 til Brasilien, og 10 var til Rusland.

I Tabel 5 ses Tallet paa de i de Forenede Stater i Drift værende eller bestilte Lokomotiver med Forbrændingsmotor (langt overvejende Diesellokomotiver) den 31. December 1940.

Tabel 5.

Under 300 HK	132
301— 600	511
601—1000	399
1001—2000	81
2001—3000	15
3001—4000	15
4001—6000	9

Af Motorvogne blev der i 1940 kun bestilt 30; deraf 2 for Raaolie og 2 for Propangas samt 4 Dieselmotorvogne til Brasilien. De resterende 22 var oliehydrauliske Motorvogne med Hesselmann-Motorer for Sværolie til Kolumbias Nationalbaner.

Priserne paa amerikanske Lokomotiver (fra Fabrikken) i 1940 kan ses i Tabel 6.

Tabel 6.

A. Damplokomotiver.

ype	Antal	Vægt t	Pris Doll./Stk.	Pris Doll. kg
D .....	2	125	84 250	0,67
1 D 2 .....	7	185	127 725	0,69
2 D 2 .....	20	212,5	172 891	0,81
2 D 2 .....	2	232,5	172 000	0,74
2 D 2 .....	8	232,5	161 000	0,69
1 E 2 .....	5	236,5	158 850	0,675
2 C + C 2 .....	12	275	197 060	0,715
1 D + D 2 .....	8	262,5	246 570	0,94

B. Dieselelektriske Lokomotiver.

380 HK .....	5	40	29 475	0,735
600 " .....	1	91	62 607	0,69
660 " .....	4	91	61 000	0,67
1000 " .....	1	112	137 573	1,22
2000 " .....	1	142	178 000	1,25
2000 " .....	14	142	180 069	1,27
4000 " .....	1	272	340 000	1,25
4000 " .....	2	280	344 442	1,23

Af disse Eksempler fremgaar det, at Rangerlokomotiver for Damp- og Dieseldrift udviser omtrent samme Kilopræs, medens de store dieselelektriske fra 1000 til 4000 HK er ca. 80 pCt. dyrere, endskønt Dieselmotorerne og den elektriske Udrustning er stærkt standardiseret og kan fremstilles i Seriearbejde.

Den totale Pris paa et 4000 HK dieselelektrisk Lokomotiv er omtrent dobbelt saa stor som Prisen paa et lige saa kraftigt Damplokomotiv.

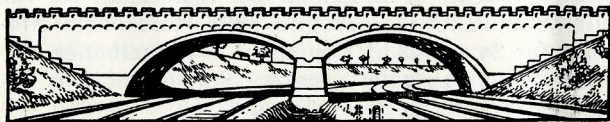
Den store Udbredelse af Diesellokomotiver i de Forenede Stater er ikke upaavirket af de derværende Brændstofpriser, selv om ogsaa andre vigtige Grunde: de store Kørehastigheder og de lange Strækninger gør sin Indflydelse gældende.

En Betragtning over Gennemsnits-Brændstofpriserne for de største Baner i Amerika i Aarene 1939/40 findes i Tabel 7.

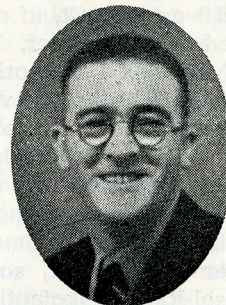
Tabel 7.

Gennemsnitspris paa Kul fra Gruben ..	2,1	Doll/Ton
" " " " Lager ...	2,75	" "
" " Fyreolie .....	5,85	Doll/m <sup>3</sup>
" " Dieselloolie .....	10,9	" "
" " Benzin .....	21,2	" "

Kul er dyrest i Ny England, hvor de koster indtil 6,5 Doll/Ton, og billigst i det mellemste Vesten, hvor de kan gaa ned til 1,8 Doll/Ton. Priserne paa Fyre- og Dieselloolie er ogsaa underkastet store Svingninger efter Produktionsstedernes Beliggenhed, hvilket forklarer, hvorfor snart Damp- og snart Diesellokomotiver foretrækkes.



JUBILÆER



Den 9. September 1944 kan Lokomotivfører H. M. Jensen, Esbjerg, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

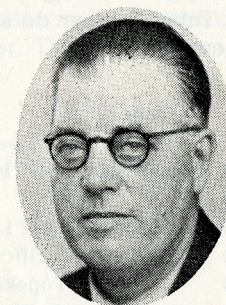
Jubilaren begyndte som Aspirant i Esbjerg den 9. September 1919 og blev ansat som Lokomotivfyrbøder samme Sted den 1. November 1920, blev Motorfører II i Struer den 1. Juli 1938, Motorfører I i Tønder den 1. September 1939, forfremmedes til Lokomotivfører i Tønder den 1. Juli 1941 og kom tilbage til Esbjerg den 1. Marts 1942.

Jensen har altid været en interesseret Organisationsmand og har fra sine unge Aar taget ivrigt Del i Organisationsarbejdet. Som Lokomotivfyrbøder var han en Del Aar med i Afdelingsbestyrelsen, heraf en Periode som Formand, han er for Tiden Medlem af Lokomotivførernes Afdelingsbestyrelse.

Overalt, hvor Jensen har været, er han kendt for sit gode Humør og sine rammende Vittigheder, men bag Humoren ligger Viljen til at gøre et Stykke Arbejde i Almenhedens Interesse. Vi, der gennem Aarene har arbejdet sammen med Jensen, har lært at sætte Pris paa hans joviale og venuesæle Sind.

Afdelingen sender dig hermed de bedste Ønsker for Dagen og Fremtiden og haaber endnu i mange Aar at have dig blandt os.

L—x.



Lokomotivfører S. C. N. Edelvold, Egeskovvej 97, Fredericia, kan Søndag den 10. September 1944 fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren begyndte som Lokomotivfyrbøderaspirant den 10. September 1919 i Aarhus, blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Fredericia den 1. November 1920, Motorfører II i Odense 1. Maj 1938, Lyntogsassistent 1. September s. A. i Aarhus, Motorfører I den 1. Juli 1939 i Tønder,

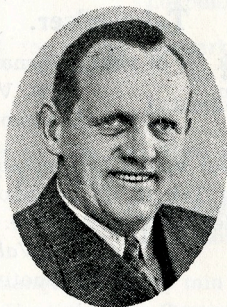


Lokomotivfører samme Sted 1. Juli 1941 og forflyttet til Fredericia den 1. Februar 1942.

Edelvold har saaledes gennemgaaet alle Grader inden for Lokomotivtjenesten, og i alle Stillinger har han med Flid og Interesse udført det ham paalagte Arbejde.

Fredericia Lokomotivførerafdeling sender dig paa Jubilæumsdagen vor hjerteligste Lykønskning og hertil Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

S. K. Th. Nielsen.



Lørdag den 16. September er det 25 Aar siden Lokomotivfører E. K. Kristensen, „Rota“, Nymarksvej, Nyborg, begyndte som Lokomotivmand. Kristensen var Aspirant i Nyborg og blev udnævnt til Lokomotivfyrbøder den 1. November 1920 i Korsør. Forflyttet tilbage til Nyborg den 1. August 1922. Forfremmet til Lokomotivfører i Padborg den 1. Juli 1941, men blev forflyttet tilbage til Nyborg 1. Oktober samme Aar.

„Palle“, som vi til daglig kalder Jubilaren, er Jyde af Fødsel, af alle hans gode Egenskaber er Sejgheden og det lune Sind særlig fremtrædende. Som det fremgaar af Datoerne for Lokomotivfyrbøder- og Lokomotivførerdævnelseerne hører han til de Lokomotivførere, som har traadt deres Børnesko, forinden de opnaaede Lokomotivførerdævnelse. Lykkeligvis er det kun faa Tilfælde, der som „Palle“ har maattet vente i samfulde 21 Aar paa Lokomotivførerdævnelse, men ikke nok hermed, i 1927 var han blandt de Lokomotivfyrbødere, som paa Grund af de af den daværende Venstregering gennemførte Personaleindskrænkninger blev overført til Haandværkertjenesten i Værkstedet og gik her i 2 Aar. Det kan derfor med Rette siges, at han fuldt og helt har tjent sine „Sporer“.

Takket være hans lyse og lune Sind har han bevareret sit friske Humør gennem hele den lange Lokomotivfyrbødertid.

Pligtopfyldende og en god Kammerat, som han altid har været, forpligter derfor de fynske Afdelinger til med ægte kammeratlig Klang at bringe dig, kære „Palle“, en hjertelig Lykønskning og Tak for Aarene, som er gaaet, med Ønsket om mange gode Aar som Lokomotivfører.

Paa Grund af de for Tiden saa vanskelige Forhold festligholder Jubilaren ikke sit Jubilæum. C. S.

Lokomotivfører N. Lindholm, Vesterbro 58, Aalborg, kan den 19. September d. A. fejre sit 25 Aars Jubilæum ved De danske Statsbaner.

Jubilaren begyndte som Aspirant i Frederikshavn den 19. September 1919, blev ansat som Haandværker den 26. September 1920. Forfremmedes til Lokomotivfyrbøder

i Struer den 1. November 1920. Søgte og kom tilbage til Frederikshavn den 17. Maj 1921, efter Ansøgning til Aalborg 1. November 1925. Forfremmedes den 15. Maj 1938 til Motorfører II i Aarhus og forfremmedes til Lokomotivfører d. 1. Juli 1941 i Aalborg.

N. Lindholm har fra sin Indtrædelse i D.L.F. udvist en levende og aktiv Interesse for alt, hvad der har rørt sig i den. Det ene Tillidshverv efter det andet har i de forløbne Aar været betroet ham, for Tiden er Jubilaren Sekretær i Afdelingen. Som Repræsentant for Statstjenestemændenes Brand- og Ulykkesforsikring har han i en Aarrække udført et resultatrigt Arbejde til Gavn for Tjenestemænd i Nordjylland.

For dit gode og trofaste Samarbejde i Afdelingen siger Afdelingsbestyrelsen dig hjertelig Tak og fremsætter det Ønske, at Fremtiden maa forme sig lykkebringende for dig.

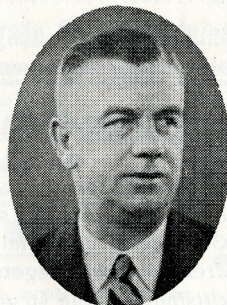
C. A. Jespersen.



Den 21. September kan Lokomotivfører J. E. Petersen, Jyllandsgade 46, Struer, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved Statsbanerne.

J. E. Petersen begyndte som Aspirant i Struer og har, bortset fra en kort Tid, været i Struer, siden han begyndte ved D.S.B. Han tilhører det store Hold, der blev ansat som Lokomotivfyrbødere 1. November 1920. Den 1. September 1939 blev han forfremmet til Lokomotivfører i Brande, den 1. Maj 1940 kom han tilbage hertil efter Ansøgning.

Struer Lokomotivfører Afdeling ønsker hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen, og ønsker dertil at føje en Tak for godt og sandt Kammeratskab. Du har aldrig været bange for at gøre en Kammerat en Tjeneste, naar han paa en eller anden Maade var i Trang, derfor vil Du sikkert ogsaa paa Jubilæumsdagen modtage Bevis fra taknemlige Venner. Chr.



Lokomotivfører A. P. Skov, Calvinsvej 43, Fredericia, kan Fredag den 22. September 1944 fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Skov begyndte sin Lokomotivmandsgerning som Lo-

komotivfyrbøderaspirant den 22. September 1919 i Aarhus, ansat som Lokomotivfyrbøder i Fredericia den 1. November 1920, forfremmet til Lokomotivfører den 1. Juli 1941 med Station i Skive, forflyttet til Fredericia den 1. Januar 1942.

Jubilaren er en pligtopfyldende Lokomotivmand, der ved sin rolige og noble Færd har skaffet sig mange Venner.

Fredericia Lokomotivførerafdeling sender dig paa Jubilæumsdagen vor hjerteligste Hilsen og Lykønskning, og ønsker dig Sundhed og Lykke i Fremtiden.

S. K. Th. Nielsen.

### Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes.

A. K. Jensen,  
Lokomotivfører, Aarhus.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 21. September frabedes venligst men bestemt; er bortrejst.

C. A. Ankerstjerne,  
Lokomotivfører, Aarhus.

Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes venligst.

Jørgen Bentzen,  
Brande.

### Taksigelser.

Min bedste Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

A. V. Andersen,  
Lokomotivfører, Struer.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum; en særlig Tak til de Lokomotivførere paa Gb., som sendte mig den smukke Adresse.

Vald. Jensen,  
Lokomotivfører, Randers.

## STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	Juni Maaned		1944	
	1944	1943	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	14 760 000	14 140 000	620 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	13 540 000	14 070 000		530 000
Postbefordring .....	760 000	670 000	90 000	
Andre Indtægter .....	860 000	690 000	170 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>29 920 000</b>	<b>29 570 000</b>	<b>350 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>20 080 000</b>	<b>17 970 000</b>	<b>2 110 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>9 840 000</b>	<b>11 600 000</b>		<b>1 760 000</b>
Afskrivning .....	450 000	450 000		
Forrentning .....	790 000	980 000		190 000
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷8 600 000</b>	<b>÷10 170 000</b>	<b>1 570 000</b>	
	April—Juni		1944	
	1944	1943	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	38 570 000	34 380 000	4 190 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	33 690 000	35 780 000		2 090 000
Postbefordring .....	2 130 000	1 980 000	150 000	
Andre Indtægter .....	2 200 000	1 970 000	230 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>76 590 000</b>	<b>74 110 000</b>	<b>2 480 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>53 360 000</b>	<b>47 740 000</b>	<b>5 620 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>23 230 000</b>	<b>26 370 000</b>		<b>3 140 000</b>
Afskrivning .....	1 350 000	1 350 000		
Forrentning .....	2 380 000	2 960 000		580 000
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷19 500 000</b>	<b>÷22 060 000</b>	<b>2 560 000</b>	

I Forhold til Juli 1943 er:

Indtægten af *Personbefordringen* steget med ca. 0,6 Mill. Kr.,  
Indtægten af *Godsbefordringen* faldet med ca. 0,5 Mill. Kr. og  
forskellige *andre Indtægter* steget med ca. 0,2 Mill. Kr.  
Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 0,3 Mill. Kr.  
*De egentlige Driftsudgifter* er steget med ca. 2,1 Mill. Kr.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning, som er foretaget i 1943/44, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i Juni 1943 var et Overskud paa ca. 4,4 Mill. Kr. og i Juni 1944 et Overskud paa ca. 2,8 Mill. Kr.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

C. Søgaard Rasmussen,  
Lokomotivfører, Fa.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

A. Hansen,  
Lokomotivfører, Randers.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

A. L. Hansen,  
Lokomotivfører, Randers.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

N. C. Plougmann,  
Lokomotivfører, Randers.

Hjertelig Tak til alle, der viste mig venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

P. M. Kjeldgaard-Pedersen,  
Lokomotivfører, Viborg.

Til alle de mange, som paa min Jubilæumsdag viste mig saa megen Venlighed og Opmærksomhed og derved gjorde denne Dag saa smuk og minderig for mig, sender jeg min hjerteligste Tak.

Carl Schmidt.

Børnenes og min egen inderlige Tak for den Delta-gelse, der blev vist os i vor store Sorg ved min Søn, Lokomotivfyrbøderaspirant Aksel Albæks Død og Bisættelse.

Signe Albæk.

Hjertelig Tak til alle, der har glædet mig ved Besøg under Opholdet paa Holbæk Sygehus.

Bjarne Fischer.



Aisked:

Lokomotivfører C. A. Sørensen, Tønder, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—44.

Dødsfald blandt Pensionister:

Pens. Lokomotivfører C. L. Frankholm, København, den 31.—7.—44.



## Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:  
Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

KØB HOS VORE ANNONCØRER!

**Pension.** Lokomotivfyrbødere, som skal paa **Motorkursus**, anbefales Pension. — God, borgerlig Mad, pæne, billige Værelser i **privat** Hjem, 5 Minutter fra Jernbaneskolen. —  
**Fru Olga Hansen, Blegdamsvej 58, 3. S. th.**

## Marketenderiet

i Centralværkstederne og Godsbanegaardens  
Lokomotivremise anbefales.

DRIFTSUDVALGET

## Fredericia

### Arbejdernes Aktiebageri A/s

Telefon 602

Køb altid Brød fra Arbejdernes Aktiebageri

### Fredericia Mineralvandsfabrik

Citronvand og Apollinaris  
Prøv CHAMPANET

### DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGNING

(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal- og Selskabslokaler.

Telefon 85.

VALD. PETERSEN

Telefon 85

Støt dansk Industri!

## HECA RADIO

Forretningen med det store Udvalg i  
RADIO . Radiogrammofoner . Pladespiller

Prinsessegade 29 (Biobygningen) Telefon 751

## Landbomejeriet

anbefales  
Prinsesseg. 45 · Telf. 359. Varerne bringes overalt.

## „LA BELLA“

Blomster- og Kranseforretning  
anbefales de ærede Medlemmer.

Gothersgade 15

Fredericia. Tlf. 598

ved Gartner  
Valdemar Rasmussen, Egumvej 20.

### REDAKTION:

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

### ANNONCE-EKSPEDITION:

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

**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 Butksleje, derfor  
**BILLIGSTE PRISER**

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

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



**NYBORG KULIMPORT**

& Nyborg Cichorietørreri <sup>A/s</sup>

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 26.

Alt i udskåret Læder og  
Skomagerartikler til  
billigste Priser.

**DREVSEN & NELLEMANN**

I senkram-, Støbegods-,  
Glas-, Porcellain- 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 Støt Byens Industri

**Karl Petersen**

Mellemgade  
Nyborg

Glarmester Telef. 264  
Rullegardiner. Gardinstænger. Billeder  
indrammes. Rammer i alle Størrelser.

**Centralcaféen**

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

**H. Bødtcher-Jensen**

Nyborg Tlf. 33

Bøger — Papir — Musik

Statsauf. Elektr. **J. Kruse & Bech** Auf. Vand-  
Installatører og Gasmester

Telefon 144-381

CYKLER . BARNEVOGNE . RADIO

LEDIG

**Weinrich Nielsens** Bageri og Conditori  
anbefales

**A. BASTIANSEN • URMAGER OG GULDSEDMED**

Fest- og Jubilæumsgaver

Vendersgade 9

Telefon 227

Victor H. Petersen,  
Falkevej 8. Telefon 101.

**CONDITORI OG BAGERI**

**H. OLSEN HOLMELUND**

KULIMPORT  
FREDERICIA

Telf. 714

Telf. 169



Gulvtæpper - Gardiner - Sengeudstyr.  
BYENS ENESTE SPECIALFORRETNING

**FREDERICIA TÆPPELAGER**  
Danmarksgade 8. Udstyrsforretning. Telefon 913.