



№ 9

5. Maj 1944

44. Aargang

### 10 AARS ELEKTRISK DRIFT

Den 15. Maj er det 10 Aar siden, den elektriske Drift paa Klampenborgbanen blev aabnet. Det var ganske vist ikke den første elektriske drevne Bane i den københavnske Nærtrafik; allerede den 3. April 1934 paabegyndtes der nemlig Kørsel med elektriske Tog mellem Frederiksberg og Hellerup, men det var ifølge Sagens Natur Ibrugtagelsen af den nye Driftsform paa Klampenborgbanen, som var mest iøjnefaldende, og til hvilken der stilledes de største Forventninger. Og det kan nu ved 10 Aars Jubilæet konstateres, at den elektriske Drift har bevirket et mægtigt Opsving i Trafikken i de forløbne Aar.

I Driftsaaret 1933/34, det sidste Aar Skovkørslen alene blev besørget med Damptog, var der paa Klampenborgbanen ialt ca. 5 Mill. Rejser, heraf 2,8 Mill. paa Billetter og 2,3 Mill. paa Maanedskort. Den elektriske Drift medførte straks en kolossal Stigning i Antallet af Rejser paa Billetter, idet dette i 1934/35 steg til 7,6 Mill. og i 1935/36 til 10,5 Mill., d. v. s. en 4-Dobling i Løbet af 2 Aar. Ogsaa Antallet af Rejser paa Maanedskort steg betydeligt, men dog ikke saa kolossalt som for Billetternes Vedkommende, nemlig med 50 pCt. i Løbet af de 2 første Aar. Da Driften paa Holtebanen i 1936/37 var blevet elektrificeret, gentog omtrent det samme Billede sig. Her steg Antallet af Rejser paa Billetter med 57 pCt. og Rejser paa Kort med 25 pCt. i Løbet af et Aar.

Denne Udvikling er fortsat gennem Aarene, og da den elektriske Drift udvidedes til ogsaa at omfatte Strækningen mellem Valby og Vanløse, fik Stigningen yderligere en Forøgelse.

Selv om nøjagtige statistiske Oplysninger endnu ikke foreligger, vil vi antage, at det samlede Antal Rejser mellem Stationer paa de elektrificerede Strækninger nu ligger paa ca. 32—33 Mill. pr. Aar. Til en Sammenligning anføres, at for 10 Aar siden, inden de elektriske Tog begyndte at rulle paa Klampenborgstrækningen, var det aarlige Antal Rejser mellem Stationer paa Klampenborg- og Holtebanen knapt 9 Mill.

Selv om begge de nævnte Baner fører fra Storbyen ud til Sol, Skov og Strand, er det dog ikke blot Lystrejsende, som har bevirket den nævnte kolossale Opgang i Trafikken. En Mængde Mennesker, der har deres Beskæftigelse i København, er som en direkte Følge af de gode og hurtige Togforbindelser flyttet ud i sunde Omgivelser i Oplandet. Særligt paa Strækningen mellem Hellerup og Holte har der floreret et omfattende Byggeri ved hver eneste af de nye Stationer, saa der i Løbet af faa Aar har dannet sig hele Smaabyer, hvor der før var Bondeland og landbrugsdrevne Jord. Uden at være i Besiddelse af koncist Materiale over Værdistigningen i den sidste halve Snes Aar de paagældende Steder tør vi dog roligt hævde, at Elektrificeringen af de to Strækninger har givet adskillige Mill. Kr. i Lommen paa Ejerne af Jordarealerne langs Banen. Vi har ogsaa tidligere bragt en Notits om betydelige Stigninger i Jordprisen langs Banen til Ballerup, hvortil den elektriske Drift jo nu vilde have været udvidet, dersom Krigen ikke havde lagt Hindringer i Vejen i Form af Vanskeligheder med Hensyn til Fremskaffelse af de fornødne Materialer.

Paa Grundlag af disse Betragtninger over



den rent trafikmæssige Udvikling i de forløbne 10 Aar kan det med Sikkerhed fastslaaes, at Elektrificeringen af den københavnske Nærtrafik har været til saa stor Gavn for Befolkningen, at man ligefrem kan tale om, at det er en Samfundsopgave, der her er løst.

Ser vi dernæst en Smule paa, hvorledes det inden for det rent tekniske Omraade har formet sig gennem de 10 Aar, maa det siges, at Trafikstigningen ogsaa her har stillet forøgede Krav. Det var oprindeligt Mening, at de elektriske Tog skulde bestaa af 6 Vogne, der dog kunde deles i to lige store Dele, saa man kunde tale om „Heltog“ og „Halvtog“, men dette Princip har maattet forlades. I 1936 indførtes Kørsel ogsaa med 2-Vognstog; Aaret efter fik man endvidere 4-Vognstog, ligesom den største tilladte Togstørrelse udvidedes til 8 Vogne, og man er gaaet endnu videre m. H. t. Kombinationer. Der forefindes nu 3 Grundtyper: 2-Vognstog, som i det daglige Arbejde markeres ved  $\circ$ , 3-Vognstog markeres ved  $\triangle$ , og 4-Vognstog, der markeres ved  $\square$ .

Af disse Grundstammer formeres de nu forekommende 7 forskellige Togstørrelser, som op rangeres paa en af følgende Maader:

- 2-Vognstog =  $\circ$   
 3-Vognstog =  $\triangle$   
 4-Vognstog =  $\square$ , eller  $\circ + \circ$   
 5-Vognstog =  $\circ + \triangle$   
 6-Vognstog =  $\triangle + \triangle$ , eller  $\circ + \square$ , eller  $\circ + \circ + \circ$   
 7-Vognstog =  $\triangle + \square$ , eller  $\circ + \circ + \triangle$   
 8-Vognstog =  $\square + \square$ , eller  $\circ + \circ + \square$ , eller  $\circ + \circ + \circ + \circ$ ;

derimod maa Sættningen  $\circ + \triangle + \triangle$  normalt ikke anvendes; hvis Forholdene skulde gøre en saadan Oprangering uomgængelig nødvendig, maa den ene af Motorvognene ikke arbejde.

Denne vekslende Togformering medfører naturligvis et større Antal Rangeringer, naar Stammerne skal forøges eller formindskes, og da dette ofte skal ske paa ganske kort Tid, følger heraf, at der kræves Opmærksomhed og Præcision baade fra dem, der tilrettelægger de forskellige Rangerbevægelser, og dem, som udfører dem. I Elektrokontrollens Lederkontor, hvor der til at begynde med var  $3\frac{1}{2}$  Mand (d. v. s. 3 Lokomotivførere + en Afløser) til Bestridelse af de herunder hørende Arbejder, har

Udviklingen nødvendiggjort, at der nu beskæftiges 5 Mand i Depotledertjenestens mangfoldige Opgaver. Samtidigt er Antallet af de under Elektrokontrollen hørende Overportører steget fra 10 til 17.

Selve den daglige Tjeneste ved Fremførelse af de elektriske Tog er for Tiden tilrettelagt i en Tur paa 53 Mand, og selv om Elektrofører-tjenesten ikke rent fysisk er saa anstrengende som Tjenesten paa Damplokomotiverne, vil et Blik paa deres daglige Arbejde hurtigt overbevise Iagttageren om, at det er en Gerning, der kræver Aarvaagenhed og Paapasselighed hvert eneste Minut under Tjenestens Udførelse. Alene af Signal- eller Hastighedsforskriftobservationer er der mere end 1 pr. Minut.

Paa en Tur fra Københavns Hovedbanegaard til Klampenborg og retur med 45 Min.s ren Køretid er der 57 Signaler og 31 Hastighedstavler at iagttage. Paa en Tjenestedag køres der normalt 5 Ture, d. v. s. at Elektroføreren skal standse ved ialt 95 Stationer, og at han skal iagttage 285 Signaler og 155 Hastighedstavler. Mellem Frederiksberg—Hellerup og retur, hvor der er en ren Køretid paa 40 Min., er der 43 Signaler at iagttage, saaledes at der paa en Dags Tjeneste, som sædvanligvis er 7 Omgange, skal standses paa 98 Stationer og foretages Signalobservationer m. H. t. 301 Signaler. Endelig er der paa en Tur fra Vanløse til Holte og tilbage med 100 Min.s egentlig Køretid 98 Signaler og 43 Hastighedstavler at skulle rette sig efter. Paa en af de almindelige Tjenestedage paa denne Strækning maa Elektroføreren standse ved 129 Stationer, hvorhos han skal iagttage og respektere 151 Hastighedstavler og 317 Signaler. Det vil heraf forstaaes, at Elektroførertjenesten er en Gerning, der fuldt ud kræver sin Mand. Hertil kommer, at de vekslende Togstørrelser ikke blot medfører, at Standsningsstederne paa Stationerne varierer, hvilket Elektroføreren jo skal tage Hensyn til; han skal ogsaa indrette sin Bremsning efter den Maade, hvorpaa det Tog, han fremfører, er formeret. Den Omstændighed, at Afbremsningen af de forskellige i et Tog indkoblede Grundstammer kan være forskellig, medfører f. Eks., at det er adskilligt vanskeligere med et 8-Vognstog, som er sammensat af fire 2-Vognsstammer, at foretage en Standsning uden Stød, end det er, hvis Toget er sammensat af to 4-Vognsstammer.

Om 2 Aar er den elektriske Drift paa Holte-



banen 10 Aar gammel, og forhaabentlig kører de elektriske Tog til den Tid helt til Ballerup, saaledes at der er endnu større Opsving i Trafikken at notere end de, vi her har omtalt. En Opgang, Statsbanerne og deres Personale selv sagt vil hilse med Glæde, og som i videste Forstand skulde være til Gavn for Storbyens Befolknings forskellige Lag. Vi ønsker tillykke med de 10 Aars Trafikfremgang og gaar med Fortrøstning mod det næste Decennium.

### INGEN SLØSERI MED TRYKLUFF- BREMSEPRØVERNE

Ved forskellige Lejligheder har vi her i Bladet fremholdt den store sikkerhedsmæssige Betydning, der ligger i, at Trykluffbremseprøverne til enhver Tid foretages efter de foreskrevne Regler. Vi har indtrængende henstillet til Medlemmerne nøje at overholde disse Regler og kræve dem overholdt, selv om det i et eller andet Tilfælde skulde medføre Forsinkelse. Sikkerheden maa nu engang gaa frem for alt andet.

Statsbanernes eget Blad „Vingehjulet“ bringer i sit sidste Nummer en Indskærpelse af Trykluffbremseprøvernes Betydning. Det fremhæves, at der ikke maa slækkes paa de herom gældende Bestemmelser. Vi optrykker den paa-gældende Artikel i sin Helhed:

„Enhver Jernbanemand, der beskæftiger sig med og har Ansvaret for et Togs sikre Fremførelse, ved, at man ved Luftbremseprøven skal skaffe sig betryggende Viden om, at et Togs Luftbremse er saaledes i Orden, at Toget bremsemæssigt kan fremføres med nødvendig Sikkerhed.

Der er imidlertid i den senere Tid bemærket en vis Tilbøjelighed hos nogle ansatte til at „se stort paa Tingene“, navnlig naar den lille Luftbremseprøve skal afholdes.

Før Statsbanerne gik over til den udvidede Benyttelse af Trykluffbremsen, forekom det med Afholdelse af en Luftbremseprøve forbundne Arbejde kun paa Togets Udgangsstation og de enkelte Mellemstationer, hvor et luftbremset Tog rangerede.

Nu derimod, hvor Trykluffbremsen anvendes i langt de fleste Tog, kommer Personalet ud for Prøven ikke blot som før paa Udgangs-

stationen og mere sjældent paa en Mellemstation, men hyppigt paa en Række Mellemstationer. Et arbejdende Godstog fra Fredericia til Aarhus kan saaledes kræve 17 Gange Luftbremseprøve.

Det Forhold, at Bremseprøven bliver noget daglig hyppigt forekommende — og at de fleste Prøver viser tilfredsstillende Forhold — maa ikke medføre, at Bremseprøve undlades eller gældende Bestemmelser for dennes Afholdelse tilsidesættes, f. Eks. derved, at der ved „lille Prøve“ ikke foretages Prøvning af den bageste trykluffbremsede Vogn i Toget, men kun Eftersyn af en anden af Togets Bremsevogne. Dette gælder selvfølgelig ogsaa, selv om Tilsidesættelsen af gældende Regler sker ud fra Ønsket om at fremme Toggangen. Rent umiddelbart kunde det maaske synes unødvendigt at undersøge *bageste* trykluffbremsede Vogn, fordi der i *Fortoget* optages en Vogn; men det maa erindres, hvilken Betydning det har, at alle Afspærringshaner er lukket op, og den bedste Sikkerhed herfor faas ved at overbevise sig om, at bageste Bremse virker. Risikoen ved at sløse med Prøven er alt for stor. En enkelt lukket Hane sætter jo alle Bremsen bag denne Hane ud af Funktion. Togsikkerheden kan udsættes for alvorlig Fare, naar det ikke inden Afgangen fra Udgangsstationen og hver eneste Gang undervejs, naar Hovedledningen har været adskilt, fastslaas,

at Tryklufften har uhindret Adgang gennem hele den trykluffbremsede Togdel,

at der er tilstrækkelig Tæthed til Stede, og

at Bremsen bremser og løser tilfredsstillende.

*Luftbremseprøverne er af den største sikkerhedsmæssige Betydning og skal normalt omfatte*

ved „stor“ Prøve:

Prøvning og Eftersyn af Bremseanlægget paa samtlige ved Hovedledningen forbundne Vogne, og

ved „lille“ Prøve:

Prøvning af Bremsen paa bageste trykluffbremsede Vogn og paa optagne Vogne samt Kontrolering af, at G/P og G/P/S Omstillinger paa optagne Vogne er rigtigt stillet.“





ARBEJDSHYGIEJNE OG ARBEJDS-  
SYGDOMME HOS LOKOMOTIVMÆND

(Fortsat.)

Foruden støvfare, fare fra giftige stoffer og fare fra eksemfremkaldende stoffer har vi ogsaa sundhedsfarer, der skyldes skadelige fysiske og mekaniske paavirkninger. Her kommer varme og kulde først og fremmest i betragtning.

Mange arbejder medfører udsættelse for stærk hede. Tænk blot paa fyrbødere, støbere, porcelæns-, kalk- og teglværksarbejdere, der arbejder inde i forbrændingsovne, medens temperaturen endnu er oppe paa 70° c. Tænk paa arbejdere i kølerum og kølehuse, som maa arbejde i frost og fugtighed hele tiden.

Fra glødende materiale som smeltede metaller og smeltet glas kan der foruden forbrændingsfaren tillige stamme anden fare, f. eks. beskadigelse af øjnene. Stærkt lys, f. eks. fra elektriske svejsninger, virker direkte paa øjnene. Fra gammel tid har man kendt glasblæserstær, en øjensygd, der menes at skyldes de ultrarøde stråler, som den rødgloedende smeltede glasmasse udsender.

Forebyggelse af farer stammende fra fysisk paavirkning maa rette sig efter de meget forskellige aarsager. Ellers maa man stadig gaa frem paa samme maade, som jeg før har forklaret: undgaa at anvende de farlige processer, indelukke dem, fjerne de skadelige støvarter, giftstoffer, dampe, stænk, hedestraaler og lysstråler, og saa til slut, naar alt andet er umuligt, beskytte selve arbejderens person.

De mekaniske sundhedsfarer er det, vi til sidst kommer til. De er mangfoldige, og en del af dem er ganske typiske for de forskellige beskæftigelser.

Arbejdet præger os alle, hver paa sin maade, og man kan ofte se paa folk, hvad de bestiller. Dette særpræg skyldes netop ofte rent mekanisk paavirkning.

Arbejdspræget kan ogsaa være skadeligt i meget forskellig grad. F. eks. er døvhed paa grund af langvarigt arbejde i larm og støj paa arbejdspladsen en meget alvorlig lidelse.

Til skadelig mekanisk paavirkning henhører visse uheldige arbejdsbevægelser og arbejdsstillinger, der kan medføre holdningsfejl, blodcirkulationsforstyrrelser med aareknuder og skinnedenssaar, platfodethed o. s. v.

Man er blevet maskinens slave og ikke dens herre.

Forebyggelse af disse sundhedsskader er uhyre vanskelige, og meget ofte umulig. Den kan i de fleste tilfælde kun ske ved at ændre arbejdsprocessen, og det er som oftest uigennemførligt.

Foruden støvet, giftstofferne, fysisk og mekanisk paavirkning, er der endnu en fare forbundet med visse arbejdsforhold, nemlig en smittefare. Ikke sjældent arbejdes der med smittefarligt materiale, og visse professioner er stærkt udsat for en saadan fare. Tænk blot paa lægerne, sygeplejerskerne og andet plejersonale, som hele tiden færdes blandt smittende patienter paa tuberkulosehospitalet

og epidemisygehuse. Smitte paa arbejdspladser er ogsaa meget almindelig hos disse mennesker.

Arbejds materialet er ofte smittefarligt. Slagtere og dyrlæger arbejder med syge kreaturer og inficeret kød. Malkere og røgttere udsættes for kalvekastningsfeber fra smittende besætninger. Tarmrensere kommer i meget intim berøring med det inficerede tarmindehold. Garverne behandler huder og skind fra syge dyr, maaske miltbrandinficerede. Kludsorterersker arbejder med snavsede og støvede klude, ofte fra lossepladser og skarnbøtter. Vaskeriarbejdere kommer i berøring med sengetøj og undertøj fra patienter med smitsomme sygdomme o. s. v.

Endelig kan arbejdsforholdene være saadan, at de i høj grad fremmer smitte fra mand til mand paa arbejdspladsen, hvis nogle af arbejderne lider af smitsomme sygdomme.

Fælles afbenyttelse af drikkevandsindretninger kan medføre smitte paa arbejdspladserne. Fællesafbenyttelse af visse arbejdsindretninger kan medføre smittefare. Saaledes har vi her i landet set flere tilfælde af tuberkulose opstaa i et glasværk, utvivlsomt overført med glasblæserretet, der gaar fra mund til mund.

Foruden alle de sundhedsfarer og arbejdslidelser jeg nu har omtalt, kan arbejdsforholdene indirekte have indflydelse paa vor sundhed paa mangfoldig vis, f. eks. igennem vor økonomi, ernæring o. s. v.

Jeg har nu talt om forskellige farer fra visse arbejdsprocesser og nævnt, hvordan de kan forebygges. Men jeg har tilbage at omtale en forebyggelsesmetode, som er af den allerstørste betydning, nemlig oplysning og vejledning baade for arbejder og arbejdsgiver.

Det vigtigste er dog at kende den fare, man udsættes for, det er den første betingelse for, at man kan undgaa den. Og her staar vi endnu paa bar bund. Der hersker stor uvidenhed hos begge parter om arbejdsfarerne.

I de senere Aar er der dog paa det sociale omraade sket visse ting, der kan medvirke til at fremme arbejds hygiejnen. En del arbejdslidelser er blevet gjort erstatningspligtige, enten betingelsesløst eller med visse begrænsninger.

Naar man saaledes kan se, hvor meget arbejds sygdomme koster i penge, — de menneskelige lidelser kan dog hverken maales i værdier eller erstattes med guld, — saa vil man kunne indse, hvor daarlig en forretning det er at ødelægge arbejdernes helbred, og saa vil man være mere villig til at forebygge sundhedsfarerne. Det er berettiget at kræve, at man fremfor alt tager hensyn til arbejdernes sundhed; erhvervsinteresser: fortjeneste, produktionskapacitet maa komme i anden række.

Men den moderne arbejds hygiejne stiller ogsaa andre krav end dem, jeg hidtil har omtalt, og som direkte tjener sundheden. Disse krav er de rent menneskelige, æstetiske krav, som maa opfyldes i et civiliceret samfund.

Vi kræver saaledes rene, rummelige spisestuer paa arbejdspladserne, vi kræver garderobe, haand-



vaske, badeindretninger, og paa arbejdspladsen forlanges saadanne forhold, at arbejdet kan være saa behageligt som muligt.

Det er ofte svært at motivere disse krav, fordi det kan ikke siges, at de er nødvendige til bevarelse af sundheden. Men arbejderne forstaar disse krav ofte meget bedre end de sundhedsmæssige og lægger ofte meget stor vægt paa dem.

Dette var, hvad jeg vilde sige om arbejdshygiejnen i almindelighed. Paa basis heraf skal vi nu overveje lidt, de særlige forhold, som gør sig gældende for lokomotivmænd.

Vi kan følge den inddeling, jeg stillede op før, og spørge, hvilke sundhedsfarer de udsættes for, først fra de forhold, hvorunder deres arbejde foregaar og dernæst fra stoffer, værktøj og maskiner, som hører selve arbejdsprocessen til.

Lokomotivmænd, og herved forstaar jeg dem, som hovedsagelig er beskæftigede ved maskinerne, lokomotivfyrbødere og lokomotivførere, udfører deres arbejde under meget forskellige forhold. De arbejder ude i fri luft, inde i remiser og inde i lokomotivernes førerhus. De er saaledes i meget høj grad udsat for klimatiske ubehageligheder. Ved arbejde ude udsættes de for kulde, regn og sne, og dette kan medføre sundhedsskader i form af forkølelse og gigtlidelser.

Om arbejde i remiser er det samme at sige. Luften er ofte kold. Det er svært at opvarme de store rum, og port og vinduer er gerne utætte eller staar aabne. Desuden kan luften i remiserne være forurennet med røg og skadelige luftarter fra fyring og forbrænding.

Arbejdet paa selve lokomotiverne er dog maaske det mest usunde, hvad de klimatiske forhold angaar. Førerrummene er som oftest mere eller mindre aabne, og her tænker jeg hovedsageligt paa damplokomotiverne. Togets fart medfører, at der staar vind og træk om lokomotivet. Ofte er forholdet det, at der fra den ene side kommer træk og kulde og fra den anden side straalevarme fra fyret og fra varme legemer.

Der er intet, der er mere farligt med hensyn til at fremkalde gigtlidelser, ischias, lumbago o. s. v. end netop denne vekslende i temperaturen; varme, kulde og træk paa een gang. Følgen er, at gigtlidelser er hyppige hos lokomotivmænd og i de allerfleste tilfælde arbejdsmæssigt betingede, altsaa rene arbejdssygdomme.

Det kan ofte være svært at forebygge de lidelser, der skyldes de klimatiske forhold. Ved udearbejde har man kun klædedragten at ty til. Man synes ofte, at netop lokomotivmændene er uhensigtsmæssigt klædt paa. Her bør man nøje overveje, hvilken slags dragt er bedst, om man ikke kan konstruere ganske bestemte dragter til dette særlige arbejde med beskyttelse netop imod lokal varme og lokal kulde.

Tilbage er saa de arbejdsklimatiske forhold paa lokomotiverne. Jeg tør ikke have nogen mening om, hvorvidt der her kan gøres noget for at forebygge vejrets og temperaturens ubehageligheder. Hvis man her kunde gøre noget, saa maatte det være at holde

førerhusene bedre lukkede, afskærme fyr og maskine bedre, men som sagt, jeg ved ikke, om saadan noget kan lade sig gøre.

Vi kommer saa til den anden hovedgruppe af arbejdsfarer, altsaa farer, der skyldes selve arbejds materialet, raastoffer, værktøj, maskine og hjælpestoffer som smøremidler o. s. v. Herom er en del at sige for lokomotivmændenes vedkommende.

Ved alt arbejde med maskiner anvendes der olie, enten som brændstof eller som smørelie. De olier, der mest bruges, er de mineralske. Organiske olier, f. eks. tran, bruges dog maaske tillige, men i meget mindre maalestok. Det drejer sig ofte om solarolie og dermed om et stof, som er berygtet for sin sundhedsfarlighed. Solarolie er et af de stoffer, som meget ofte fremkalder eksem, enten paa hænder og arme, hvor den kommer i direkte berøring med huden, eller maaske tillige eksem over hele kroppen. Olieeksem er maaske en af de typiske eller hyppige arbejdslidelser hos lokomotivmænd, og jeg maa dvæle lidt ved den.

Som jeg før omtalte, er de fleste hudlidelser arbejdsmæssigt betingede, d. v. s. de skyldes ens arbejde eller forhold under arbejdet. Hudlidelserne er mange slags. De kan skyldes stærke midler, der virker direkte paa huden, uden at der er tale om nogen anden eller f. eks. indre aarsag. Men de kan ogsaa skyldes svagere stoffer, som i det lange løb fremkalder en sygdom i huden. Langt de vigtigste af alle disse hudlidelser er den store gruppe eksem, hvor det drejer sig om en overfølsomhed for direkte ydre kemisk paavirkning. Det er det typiske ved disse eksem, at patienten iøvrigt er ganske sund, baade hvad angaar hans hud og hans øvrige organer. Disse eksem viser sig ved, at der paa det for den kemiske paavirkning udsatte hudparti, oftest paa hænder, underarme eller i ansigtet, opstaar rødme og let hævelse ledsaget af hedefølelse, hvorefter huden bliver let nubret paa grund af utallige smaa, lige synlige knopper.

Disse vokser nu ud under kløefornemmelse og danner smaablærer i overhuden og kan saa flyde sammen til større blærer af indtil ærtsstørrelse. Medens der stadig kommer nye smaablærer og knopper, brister de større og danner gullige skorper eller vædskende flader. Samtidig fortykkes hudens dybere lag. Den kan blive stiv og uelastisk og slaa revner ved ledenes bevægelser. Hvis den ydre skadelige paavirkning ophører at virke, standser sygdomsprocessen. Overhuden, som var blevet ødelagt af det akutte eksem, fjernes i form af grov afskalning. Betændelsen i dybden forsvinder, og huden genvinder atter sin tyndhed, sin farve og sin elasticitet. Hvis den skadelige paavirkning derimod vedvarer, vil den betændelsesagtige fortykkelse dominere, blærerne aftager, men afskalningen fortsætter. Af og til kan saa eksemet blusse op igen. Ophører den skadelige paavirkning i længere tid, forsvinder hudlidelsen som oftest af sig selv.

Der kan dog længe være en tilstand til stede, hvor Huden endnu er sart, saaledes at eksemet igen kan bryde ud paa grund af andre aarsager end netop



den, der oprindeligt fremkaldte lidelsen. Det kan dreje sig om mekanisk paavirkning og andre ganske almindelige aarsager, om sæbevask, langvarig vand-paavirkning og lignende, som normalt ingen skade volder.

Til sidst kan dog huden blive ganske normal igen, men lidelsen har efterladt en skjult tilstand i huden, som hverken kan ses eller føles. Hudcellernes indstilling over for det stof, som oprindeligt fremkaldte lidelsen og maaske ogsaa over for en række andre stoffer, er blevet en anden. Huden er blevet, hvad vi kalder sensibiliseret, gjort ømfindtlig, saaledes at hver gang paagældende stoffer kommer i berøring med den, udbryder der eksem.

Hvorvidt huden har faaet en saadan evne, er blevet sensibiliseret, kan man kun afgøre ved de saakaldte lappeprøver. Man lægger smaa lapper, med de forskellige stoffer man vil prøve, paa huden og lader dem ligge der i 24—48 timer. Hvis nu huden er følsom for nogen af de stoffer, man prøver, vil der dannes en rødme, hævelse og begyndende eksem under den lap, som indeholdt netop det virkende stof. Paa denne maade kan man undersøge de forskellige stoffer, vedkommende har været udsat for under sit arbejde, og saaledes fastslaa aarsagen til disse hudlidelser. Dette er en uhyre vigtig undersøgelsesmetode i arbejdshygiejnen.

Denne ændring i huden, overfølsomheden, kan sjældent ophæves. Har man engang faaet en sensibiliseringslidelse af huden, vil man altid faa den igen, naar man arbejder med paagældende stof. Enten maa man erstatte stoffet med et andet materiale, som man ikke reagerer overfor, eller, hvis man ikke kan det, søge over i et andet erhverv.

Overfølsomhedseksemerne er saaledes ikke alene alvorlige og generende lidelser, men medfører ogsaa ofte erhvervsmæssige og sociale katastrofer for dem, som bliver angrebet af dem.

Olieeksemerne er netop typiske eksempler paa saadanne lidelser. Det kan ske, at de saakaldte olieeksemer, „oliefnat“, som de populært kaldes, slet ikke skyldes olien direkte. De kan være opstaaet paa grund af haandvask med opløsningsmidler som benzol og terpentin. Begge disse stoffer fremkalder hyppigt eksem, „benzinfnat“.

For at faa olien vasket af hænderne griber arbejderne ofte til saadanne midler og faar eksem af det, og giver saa solarolien skylden. Olieeksemen kommer først og fremmest paa hænderne, dernæst paa armene og ikke sjældent paa forsiden af laarene og i lysken, ved at olien trænger igennem arbejdstøjet.

Forebyggelsen af disse eksemer er som sagt meget vanskelig, fordi selv om man bruger handsker og tætte dragter, kan man ikke undgaa at faa olien paa huden. Men man kan i hvert fald lade være at vaske sig i lakopløsningsmidler, terpentin, benzol o. l. og i stedet bruge sæbe og varmt vand, til nød petroleum. Særlig har jeg indtryk af, at de erstatningsmidler, man for tiden bruger, er tilbøje-

lige til at give eksem, saa dem skal man i hvert fald ikke benytte til haandvask.

Selv om man ved brug af handsker ikke kan opnaa helt at undgaa at faa olie paa hænderne, saa vil man dog blive meget mindre tilsnævset. Dette medfører igen, at folk er mindre tilbøjelige til at ty til brug af farlige rensmidler.

Jeg har netop fornylig haft et interessant tilfælde, som illustrerer det, jeg nu har sagt. For ca. 1 maaned siden opstod der eksem i malerværkstedet paa en af landets største industrielle virksomheder, hvor man forresten laver jernbanevogne. Nogle af tilfældene var meget svære. Det var straks klart, at det drejede sig om overfølsomhedseksemer. Vi foretog lappeprøver med de stoffer, som arbejderne kom i berøring med. Det viste sig, at de reagerede for rensmidlerne kunstig terpentint, tysk fortynder o. fl.

Nogle af arbejderne kom dog meget lidt i berøring med disse stoffer. Men de havde faaet kunstig tjære i stedet for rigtig tjære, som det var svært at fremskaffe. Denne kunstige tjære havde den egenskab, at naar de fik den paa hænderne, og det kunde ikke undgaaes, klæbede den til og var meget svær at faa af igen. De fandt saa paa at vaske den af i terpentint og fortyndere, og under vasken blev jo disse stoffer gnedet ind i huden. Dette var aarsagen til hudlidelserne. Man anbefalede saa brug af handsker, hvorefter de ikke fik mere tjære paa hænderne og kunde vaske sig i varmt vand og sæbe, og det hjalp.

Foruden udsættelse for mineralske olier og maaske andre eksemfremkaldende stoffer kan lokomotivmænd blive udsat for flygtige midler under rensning af maskindele og affedning af metal. Til dette formaal anvendes ofte petroleum, benzin, trichloræthylen og tetrachlorulstof. Under de nuværende forhold er petroleum og benzin ikke til at faa. I stedet for bruger man nu det meget mere giftige benzol, som vi selv fremstiller paa gasværkerne. Benzol og „tri“ og „tetra“ er farlige stoffer. De er flygtige. Dampene indaandes. De virker paa centralnervesystemet, fremkalder symptomer som lettere beruselse, svimmelhed, hovedpine og i sværere tilfælde bevidstløshed.

I det lange løb beskadiges indre organer som lever, nyrer og de bloddannende væv. Man bør saavidt muligt undgaa anvendelse af disse flygtige midler til rensning af maskin- og metaldele og i stedet for anvende sæbeopløsninger, ammoniakholdige vædsker og andre ufarlige stoffer.

Hvis man bruger flygtige midler bør det ske ude i det fri eller under anvendelse af udsugning. Masker kan man bruge med særlige filterpatroner, som kan holde de flygtige dampe tilbage. Men de er jo svære at gaa med, vil aldrig blive brugt konsekvent.

(Fortsættes.)





## HVAD STANDSNING OG IGANGSÆTNING KOSTER

Ifølge nogle af *American Association of Railways* foretagne Beregninger har Ingeniørassistent H. E. Nicksch ved *Chicago, Milwaukee & St. Paul*-Banen udarbejdet nogle Tal over, hvad det koster at standse og igangsætte Jernbanetog paa 500 til 7000 t med Hastigheder af indtil 88,5 km/t. Han begrundet sine Beregninger efter en Kulpris af 3 Dollars pr. Ton, naar de ligger paa Tenderen. Kullenes Varmeindhold er regnet til 7300 V. E.

Regner man for tyske Forhold med en Kulpris af 25 RM/t og en Dollar til 2,50 RM, saa faar man følgende „Pris“ for at standse og igangsætte Tog paa 500, 1000, 2000 eller 3000 t til Hastigheder af 50, 70 eller 90 km/t.

Togvægt i Ton	500	1000	2000	3000
Hastigheder:			Rigsmark	
50 km/t .....	1,62	3,24	4,86	6,35
70 „ .....	3,24	5,75	8,27	10,60
90 „ .....	5,25	8,98	12,60	15,75

Disse Værdier omfatter Forbrug af Kul, Vand og Smøremateriale, og tillige Omkostningerne ved Slid paa Bremsklodserne. Derimod er Omkostningerne ved den længere Tjenestetid for Personalet ikke taget i Betragtning.

En enkelt Standsning betyder ikke saa meget, men naar et Godstog paa 1000 t har 30 Standsninger paa en 250 km lang Strækning, saa giver et gennemkørende Tog med 50 km/t Kørehastighed i Sammenligning med et standsende Tog en Besparelse paa 97,20 RM, og Tidsgevinsten ved at undgaa 6 Minutters Tidsforbrug ved hver Station bliver 3 Timer. Man ser deraf, hvor stor Fordel der er ved at dele Godstrafikken i smaa, standsende Stykgodstog og store gennemkørende Godstog.

*Die Lokomotive.*

## Oplysningsarbejdet.

### Radiohuset — Landbohøjskolen.

Det af de københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg planlagte Besøg i Radiohuset aflyses, idet Statsradiofonien den 21. April 1944 har meddelt, at alle Besøg i Radiohuset er aflyst indtil videre.

I Stedet arrangeres et Besøg for D. L. F.s Medlemmer med Damer paa den kgl. Veterinær- og Landbohøjskole Søndag den 14. Maj 1944 Kl. 13 præcis.

Deltagerne samles ved Hovedindgangen til Højskolen, Bülowvej 13 (lige for Amalievej) Kl. 12,50.

Besøget omfatter alle Højskolens mangede Afdelinger.

Pensionister og Provinsafdelinger indbydes venligst.

Efter Besøget drikkes Eftermiddagskaffe i Restaurant „Plaza“. Pris 1,40 Kr. + Betjening.

Sporvejslinier 1 — 2 — 3 — 14.

P. U. V.  
P. Sessing.

## Besøg paa Hadsten Højskole.

For Medlemmer af D. L. F.'s jyske Afdelinger med Damer arrangerer Landsoplysningsudvalget *Torsdag den 18. Maj 1944* et Besøg paa Hadsten Højskole.

Et kort Besøg paa Hadsten Husholdningsskole og Byens Friluftsbad vil finde Sted samtidig.

Deltagerne samles paa Hadsten St. Kl. 10,40. Der spises Middag og drikkes Eftermiddagskaffe paa Højskolen.

Pris pr. Deltager 3,25 Kr. alt iberegnet. Betaling erlægges til mig.

Forstanderen, Hr. Gunnar Thomsen, vil tale om Højskolen i Almindelighed og Hadsten Højskole i Særdeleshed.

Pensionister, som ønsker at deltage, bedes senest den 14. Maj 1944 meddele dette til underskrevne.

Hjemrejse finder Sted Kl. 17,48 og Kl. 19,44.

P. U. V.  
P. Sessing,

Torbenfeldtsvej 37, København Brh.



## JUBILÆUM



Den 24. Maj kan Lokomotivfører V. J. Madsen, „Tjele“, Svanedamsgade, Nyborg, fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Madsen begyndte som Aspirant paa Værkstedet i Nyborg den 24. Maj 1919, blev forfremmet til Lokomotivfyrbøder den 1. Oktober 1920 med Station i Korsør. Forflyttet tilbage til Nyborg den 1. August 1925. Udnævnt til Lokomotivfører den 1. Juli 1938 i Brande, forflyttet til Korsør 1. September 1939 og tilbage til Nyborg den 1. Maj 1940.

„Valde“, som vi til daglig kalder Jubilaren, er en yderst interesseret og pligttopfyldende Lokomotivmand; en god og trofast Kammerat, som igennem de mange Aar har erhvervet sig mange Venner blandt Kolleger og Medansatte. Han er livlig interesseret i Organisationsarbejdet, altid oplagt til en rask „Debat“ om aktuelle Problemer. Hans Interesse har medført, at Kammeraterne har betroet ham forskellige Tillidshverv bl. a. som Kørselsudvalgsrepræsentant, Regnskabsfører for Reserven og Repræsentant for Bogsamlingen, og det maa siges, at Jubilaren stedse har varetaget de betroede Hverv med aldrig svigtende Interesse.

Afdelingerne ønsker dig hjertelig til Lykke med Dagen og takker for Samarbejdet i de svundne Aar. Held og Lykke i Fremtiden.

C. S.

FERIEHJEMMET

Aabningen af Feriehemmet finder Sted Lørdag den 27. Maj, og Sæsonen vil slutte Lørdag den 2. September.

Der maa i Lighed med tidligere Aar medbringes Rationeringsmærker for Rugbrød, Rugsigtebrød, Franskrød, Gryn, Sukker, Smør og Sæbe til Husholdningsvask.

Mærkerationen pro Person pr. Dag er saaledes:

Rugbrød .....	250 gr
Rugsigtebrød .....	15 gr
Franskrød .....	65 gr
Havregryn .....	30 gr
Byggryn .....	10 gr
Sukker .....	50 gr
Smør .....	43 gr
Sæbe til Husholdningsvask .....	15 gr

Gæsternes Opmærksomhed henledes paa, at de for de Mærkers Vedkommende, som ikke kan deles, maa være indstillet paa at maatte aflevere mere i Mærker, end der efter foranstaaende kan kræves.

Paa Grund af de mærkbare Stigninger i Varepriserne har det i Aar været nødvendigt at give Pensionspriserne en mindre Forhøjelse. De for i Aar fastsatte Priser er følgende:

Befordring af Gæsterne til Hjemmet vil kunne ske med alm. Biler i den Udstrækning disse kan paatage sig Kørsel. Prisen for en 6 Personers Vogn fra Kalundborg til Feriehemmet er for Tiden ca. 9 Kr.

Meddelelse om eventuel Befordring med Rutebil til eller fra Kysthospitalet vil fremkomme i næste Nr. af Bladet.

Bestilling om Ophold paa Hjemmet skal altid ske *skriftligt* til Foreningens Kontor, Vestre Boulevard 45, København V., under Adresse „Feriehemmet“. Det maa i Bestillingen anføres, for hvem Opholdet ønskes, for Børns Vedkommende maa disses Alder opgives; endvidere maa der gives Oplysning om den nøjagtige Tid for Opholdets Varighed og om Ankomsttid til Kalundborg.

Bekræftelsen for Opholdet skal ved Ankomsten til Feriehemmet tilstilles Økonomaen sammen med Rationeringsmærkerne.

Hunde maa under ingen Omstændigheder medtages paa Feriehemmet, herunder Forpagtergaarden.

Det forventes, at de givne Anvisninger efterkommes af Gæsterne.

Der vil ikke kunne paaregnes længere Ophold paa Hjemmet end ca. 14 Dage.

	Ophold pr. Dag	Ophold paa 3 Dage og derunder pr. Dag	Børn indtil 6 Aar pr. Dag	Børn fra 6 til 14 Aar pr. Dag	1 Maaltid udover Døgnets		Besøgende til Pensionærer		
					Børn under 14 Aar	Andre	1 Frokost	1 Middag	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
<b>I</b>	Ordinære Medlemmer, disses Hustru og Børn 14—20 Aar .....	4,50	5,50	1,00	1,50	0,75	1,75	2,75	2,75
	Ekstraord. ikke-tjenstgørende Medlemmer, Hustru og Børn 14—20 Aar .....								
	Enker efter Medlemmer og disses Børn 14—20 Aar .....								
	Ekstraord. tjenstgørende Medlemmer ....								
<b>II</b>	Ekstraord. tjenstgørende Medlemmers Hustru og Børn 14—20 Aar .....	7,00	8,00	2,50	3,50	1,25	2,25	3,25	3,25
	Andre Tjenestemænd ved D. S. B., Hustru og Børn 14—20 Aar .....								
<b>III</b>	Andre Voksne og Børn over 14 Aar ....	8,50	9,50	3,00	4,00	1,50	3,00	3,75	3,75

Alle ovenstaaende Priser tillægges 10 pCt. i Betjeningsafgift.

P. U. V.  
Soph. Jensen.



**Opmærksomhed frabedes.**

Al Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum 15. Juni frabedes.

*Henry Larsen,*  
Roskilde.

**Afskedsfest.**

Mandag den 17. April afholdtes i Fredericia en Afskedsfest for to afgaaede Lokomotivførere, d'Hrr. H. P. C. Jensen og C. S. Schmidt. Ved Frokosten herskede der den bedste kammeratlige Stemning. Formanden for Jubilæumsfondet, Lokomotivfører A. Hasberg, bød Velkommen og takkede de to Hædersgæster for deres gode Medlemsskab inden for Fondet. De fik herefter overrakt en Erindringsgave, og en i Dagens Anledning skrevet Sang blev sunget.

Formanden for Fa. Lkf. Afd., S. K. Th. Nielsen, bragte Jensen og Schmidt en Tak for deres Trofasthed inden for D. L. F., og Lokfyrbødernes Formand, C. D. Walkusch, takkede for den noble og joviale Optræden, de altid havde udvist over for Lokomotivfyrbødernes Jubilæumsfondets Kasserer, Harry Ovesen, overrakte Hædersgæsterne hver en 1/2 Flaske af „Livets Vand“ og udtalte Haabet om, at vi endnu i mange Aar maatte se dem til Foreningsfesterne. Der blev endvidere talt af d'Hrr. L. C. Knudsen, M. Sørensen, C. Knudsen, C. Michelsen, Chr. Petersen og Soph. Jensen.

De to afgaaede Kammerater takkede for den smukke Maade, Fredericia Afdelinger herved tog Afsked med Pensionisterne paa og motiverede et Leve for D. L. F. og Danmark.

Det var en Fest, som Festudvalget skal have en Tak for; ligeledes takkes Lokomotivmesteren for Frihed til Festen.

*En Deltager.*

**Dødsfald.**

Paaskemorgen den 9. April afgang pens. Lokomotivfører *Osvald Bøckel*, fh. Nyborg, ved Døden knap 82 Aar gammel.

Bøckel hørte til Pionererne inden for D. L. F. I de mere end 45 Aar, han virkede som Lokomotivmand, ydede han en stor Indsats i Organisationsarbejdet. Han var efter sin Medvirken ved Stiftelsen af D. L. F. Formand i Nyborg gennem mange Aar. Selv efter at han havde taget sin Afsked, deltog han i Organisationsarbejdet, idet han fortsatte som Formand og Forretningsfører for fynske Lokomotivmænds Kransekasse, hvis Stifter han var, og i hvilket Hverv han fejrede 25 Aars Jubilæum i 1931. I de senere Aar boede Bøckel hos en Datter og Svigersøn i Aarhus, hos hvem han nød en god og kærlig Pleje.

Bøckel blev bisat fra Kapellet paa Nordre Kirkegaard i Aarhus Lørdag den 15. April. Ved Baaren paraderede Aarhus og Nyborg Afdelingers Faner og en Æresvagt fra Nyborg. Der var signeret Krans fra Hovedbestyrelsen, Organisationens Næstformand, Lokomotivfører Johs. Hansen, Aarhus, takkede Bøckel for hans Indsats i Organisationsarbejdet. Fra fynske Lokomotivmænd bragte Nyborg Lokomotivførerafdelings Formand en sidste Hilsen og Tak til den gamle Pioner og udtalte et „Æret være Osvald Bøckels Minde“.

C. S.

**Taksigelser.**

Vor hjerteligste Tak til Fa. Jubilæumsforening af Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere for den gode Frokost og Afskedsfest, der blev afholdt for os, samt for den fine Gave, vi modtog ved vor Afgang fra Tjenesten.

*H. P. C. Jensen og Chr. S. Schmidt,*  
pens. Lokomotivførere, Fa.

Vor hjerteligste Tak for den venlige Deltagelse ved vor kære Fader, pens. Lokomotivfører Osvald Bøckels Bisættelse. Særlig Tak til Hovedbestyrelsen, Aarhus og Nyborg Afdelinger.

*Børnene.*

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed og Deltagelse ved min Faders Død og Begravelse. Paa min Moders, Søskende og egne Vegne

*E. Nicolaisen,*  
Lokofører, Gb.

Min hjerteligste Tak for den megen Deltagelse ved min Mands Sygdom, Død og Bisættelse. En særlig Tak til Ab. Afd.s Formand, Lokomotivfører A. Jespersen, for hans smukke Ord ved Bisættelsen og Tak til Rd. Afd. for deres Tilstedeværelse med Fanen.

*Kristine Jensen,*  
Max Heniusvej 4, Aalborg.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

*P. S. Kristensen,*  
Lokomotivfører, Struer.

Hjertelig Tak til alle, der viste mig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum den 13. Marts.

*C. Olesen,*  
Struer.

**Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.**

Da den ordinære Generalforsamling den 24. Marts ikke var beslutningsdygtig, afholdes en overordentlig Generalforsamling Lørdag den 13. Maj Kl. 17,30 i Bibliotekslokalerne, Bernstorffsgade 16, 2.

*Chr. Schmidt,*  
Formand.

**Foreningen af Pensionister ved de danske Statsbaner.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes i København den 9. Juni 1944 Kl. 14 i Studenterforeningen (lille Sal), V. Boulevard 6. Garderoben er fri.

*Dagsorden:* 1. Valg af Ordstyrer, Sekretær og 2 Stemmetællere. 2. Oplæsning af Forhandlingsprotokol og Beretning. 3. Regnskabet til Godkendelse. 4. Indkomne Forslag. 5. Forslag til Lovændring. 6. Valg af Formand. 7. Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer, boende indenfor 1. Distrikt, og 2 Revisorer. 8. Eventuelt.

*Bestyrelsen.*



**Pensionistforeningens Regnskab 1943—44.**

<i>Indtægt.</i>		Kr.	Ø.
Kassebeholdning fra forrige Aar	.....	2 009.	24
1. Kontingent af 2712 Medlemmer	Kr. Ø.		
à 1 Kr.	.....	2 712.	00
Kontingent af 996 Medlemmer			
à 50 Øre	.....	498.	00
		<hr/>	3 210. 00
2. Renter af Obligationer	.....	521.	50
Renter af Sparekasseindskud	..	67.	55
		<hr/>	589. 05
3. Gaver (10 Kr. + 20 Kr. 20 Øre)	.....	30.	20
		<hr/>	Ialt .... 5 838. 49
<i>Udgiit.</i>		Kr.	Ø.
A. Tryksager	.....	71.	75
B. Papir, Porto og Telefon m. m.	.....	322.	58
C. Inventar	.....	4.	50
D. Opkrævning af Kontingent	.....	208.	90
E. Maanedslister over nye og afgaaede Pensionister	.....	267.	30
F. Bestyrelsesmøder	.....	873.	85
G. Andre Møder	.....	41.	25
H. Revision	.....	27.	00
I. Honorar til Kassereren	.....	370.	80
K. Generalforsamlingen	.....	156.	95
L. Depotafgift	.....	5.	85
M. Uddelt Legatportioner (29 à 20 Kr. + 2 à 25 Kr.)	.....	630.	00
N. Indkøbt 4½ pCt. Kredittf. Obligation (1000 Kr.)	.....	994.	12
O. Diverse Udgifter	.....	147.	10
		<hr/>	4 121. 95
Beholdning den 31. Marts 1944:	Kr. Ø.		
Sparekassebeholdning	.....	1 676.	13
Kontant	.....	40.	41
		<hr/>	1 716. 54
		<hr/>	Ialt .... 5 838. 49
<b>Status pr. 31. Marts 1944.</b>			
<i>Aktiver:</i>		Kr.	Ø.
11 200 Kr. Østift. Kredittf. 4½ pCt.			
Oblig. Dagskurs 103¼	.....	11 564.	00
1 000 Kr. Østift. Kredittf. 4 pCt.			
Oblig. Dagskurs 99¾	.....	997.	50
		<hr/>	12 561. 50
Indestaaende paa:			
Bog Nr. 13701 i Sparekassen for Kbhvn. og Omegn	.....	1 442.	42
Bog Nr. 4272 i Sparekassen for Kbhvn. og Omegn	.....	214.	60
Bog Nr. 58061 i Sparekassen for Randers og Omegn	.....	19.	11
		<hr/>	1 676. 13
Kontant Beholdning	.....	40.	41
		<hr/>	Ialt .... 14 278. 04
<i>Passiver:</i>		Kr.	Ø.
Foreningens Formue	.....	14 278.	04

M. Kristensen.

Ovenstaaende Regnskaber revideret, Sparekassebøgerne Nr. 13701, 4272 og 58061, Depotbevis Nr. 7706, kontant Kassebeholdning og samtlige Regnskabsbilag var til Stede.

København, den 13. April 1944.

Chr. Kassinger og J. Mouritzen.

**Navneændring.**

I den i sidste Nummer af Bladet omtalte Navneforandring var et af Navnene faldet ud. Det er Lokomotivfører J. S. A. Lovmand Nielsen, Gb., som nu hedder J. S. A. Lovmand.



*Baneledelsen takker Personalet.*

Slangerupbanens Direktion har tilstillet hver enkelt af Banens Personale en skriftlig Tak for vel udført Arbejde under de vanskelige Forhold i det sidst forløbne Driftsaar.

*Sov efter at være faldet af Toget.*

En 8 Aars Dreng, som den 5. April med sine Forældre skulde rejse med Toget fra Odense til Rudkøbing, faldt i Nærheden af Ringe St. af Toget, uden at nogen opdagede det. Han blev fundet liggende sovende paa Baneskraaning, og da han var meget forstumlet og ikke kunde give nærmere Oplysninger, blev han bragt til Sygehuset i Ringe. Først i Svendborg opdagede Forældrene, at deres Dreng ikke var med Toget; de henvendte sig til Politiet for at faa ham efterlyst, idet de troede, han var staaet ud paa en Mellemstation. Naturligvis blev de højlig forbauset over at faa at vide, at Drengen allerede var fundet og bragt paa Hospitalet. Han havde dog kun paadraget sig en lettere Hjernerystelse.

*To Togførere overfaldet.*

Aalborg Stifttidende meddeler, at en Aalborg-Grosserer, som den 16. April havde været paa Skovtur med sin Familie, i Toget hjemad mellem Randers og Hobro kom i Skænderi med Togføreren og overfaldt denne. I Hobro blev Voldsmanden overgivet til Politiet.

Samme Dag var det galt i Hadsund. Togføreren for et af Aftentogene nægtede at lade to berusede unge Mennesker komme med Toget. Herover blev de unge Menneskers Kammerater fornærmede. Togføreren blev overfaldt og fik revet sin Uniform helt itu, hvorefter Politiet blev tilkaldt og skaffede Orden. De berusede to unge Mennesker blev ogsaa ført til Hobro Arrest.

*Flyverangreb paa Godstog.*

Da Plangodstog 2027, fremført af Lokomotivfører M. P. Petersen, Nyborg, og Aspirant S. A. Andersen som Lokomotivfyrbøder samt Pakmester H. S. Jensen som Togfører, Lørdag den 15. April var i Nærheden af Ejby Station, blev det pludselig angrebet af Flyvere. De kom



fra venstre Side og gav Ild mod Maskinen, der var af Litra P, med det Resultat, at baade Tenderen og Kedlen blev gennemhullet mange Steder, hvorhos der skete forskellig anden Skade. Toget naaede lige akkurat ind paa Ejby Station, inden det kørte helt i Staa. Saavel Lokomotivfører som Togfører og Lokomotivfyrbøder blev lettere saaret. De kom straks under Lægebehandling i Ejby og kunde derefter rejse hjem som Passagerer. Da Vandet løb af baade Kedlen og Tenderen, maatte der rekvireres Hjælpemaskine fra Fa. til Videreførelse af Toget.

**Rangerulykker.**

Den 15. April fik en Ekstraarbejder under Rangering i Fakse den ene Arm i Klemme mellem Pufferne paa to Vogne. Armen blev stærkt læderet, og den tilskadekomne blev i Ambulance ført til Sygehuset.

Samme Dag snubled en Stationsarbejder i Padborg under Rangeringen. Han faldt saa uheldigt, at begge Benene kom ind under Lokomotivet og blev kørt af tæt under Knæene. Den tilskadekomne blev i stærkt lidende Tilstand ført til Hospitalet.



**Arbejdernes Landsbank,**

Hovedkontor:  
Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

**Standard Arbejdstøj**

kan indtil videre leveres **mod Indkøbstilladelse**, naar denne indsendes samtidig med Bestillingen.

**KARL HOFFMANN & SØN**

Grønnegade 1 C. 708 København K.

**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.**

**FISKEHUSET • DYBBØLSGADE 27**

Telf. Vester 4824 Anna Sturluson  
Alltid friske Varer til rimelige Priser

**A. J. WEDUM**

Skt. Jørgensallé 8 København V.  
Telefon Central 5095

**GRØN  
TUBORG**

DANMARKS  
FØRSTE

**PILSNER**



**HECA RADIO**

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

**Fredericia Mineralvandsfabrik**

Citronvand og Apollinaris  
Prøv **CHAMPANET**

**DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGNING**

(lige overfor Landsoldaten)  
Store Bal- og Selskabslokaler.  
Telefon 85. **VALD. PETERSEN** Telefon 85

**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 ansvarshavende. Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 9 aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

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



**FOBLANG KAFFE**

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

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

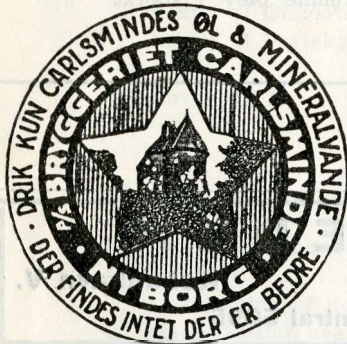
**C. Knackstredt**

Telefon 550

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

Johannes Iversens

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



**NYBORG KULIMPORT**

& Nyborg Cichorieterri <sup>A/8</sup>

Telefon 15 og 23

*Søren Hansen*

TLF. 216 • NYBORG  
KONFEKTION • KJOLER • LINGERI

**LILLE-KONGEGADES KIOSK**

Abonnement paa alle Ugeblade  
Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 454 A. IVERSEN

Strandvejens  
Kød- og Paalægsforretn.  
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

**Nyborg Læderhandel**

v. Th. Hansen,  
Nørregade 25.

Alt i udskaaet Læder og  
Skomagerartikler til  
billigste Priser.

**DREVSEN & NELLEMANN**

Isenkram-, Støbegods-,  
Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.  
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

**Johs. Wichmann's  
Træskoforretning**

anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd.

**Sandermanns Vinstue**

anbefales

Østervemb

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

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods  
Telefon 76 og 231 Støt Byens Industri

**Karl Petersen** Mellemgade  
Nyborg

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

<sup>A/8</sup> **C. F. Schalburg**

NYBORG

Grundlagt 7. Juni 1817

**Centralcaféen**

Godt Madsted — rimelige Priser — god Betjening  
Ny Vært. Telf. 183 Holger Mikkelsen, Nyborg

**H. Bødtcher-Jensen**

Nyborg Tlf. 33

Bøger — Papir — Musik

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

Telefon 144-381

CYKLER . BARNEVOGNE . RADIO

**Fredericia**

**A. BASTIANSEN** • URMAGER OG GULDSMED

Fest- og Jubilæumsgaver

Vendersgade 9

Telefon 227

**Farvebøtten v. Holger Häuser**

Danmarksgade 23 - Tlf. 1337 - Fredericia

Tapet, Malervarer, Rullegardiner, Voksdug og Linoleum

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

**CONDITORI OG BAGERI**

**Arbejdernes Aktiebageri** <sup>A/8</sup>

Telefon 602

Køb altid Brød fra Arbejdernes Aktiebageri



**H. OLSEN HOLMELUND**

KULIMPORT  
FREDERICIA

Telf. 169

Telf. 714

Gulvtæpper - Gardiner - Sengendstyr.  
BYENS ENESTE SPECIALFORRETNING

**FREDERICIA TÆPPELAGER**  
Danmarksgade 8. Udstyrsforretning. Telefon 945.