



32. Aargang No. 23

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. December 1932

TJENESTETIDSSPØRGSMÅLET

Tjenestetidsspørgsmaalet er for Tiden altoverskyggende, hvad i Grunden synes mærkeligt, da man ikke har særlig meget at køre med, og der sker Indskrænkninger, naar der er Mulighed derfor. Samtidig rettes der Bestræbelser for at saa faa Maskiner som muligt er i Gang, og ligeledes at kun faa af Personalet er i Gang med Arbejdet. At disse Bestræbelser ikke er velset af Personalet er ganske naturligt, ligesom det heller ikke er velset, at Tjenesten strammes paa en Maade, der er utiltalende.

Vi har om dette Spørgsmaal fremsat forskellige Bemærkninger, saavel om selve Sørensen som om det System, han er en fuldgod Repræsentant for.

At man i andre Lejre er inde paa, at der maa ske en dybtgaaende Ændring af Tjenestetids- eller Arbejdsforholdene, vil man se af, at »De samvirkende Fagforbund« ogsaa beskæftiger sig med Problemet af Hensyn til Beskæftigelse af de mange arbejdsløse. Man har her vedtaget en Udtalelse om en generel Nedsættelse af Arbejdstiden til 40 Timer ugentlig. Man var inde paa det samme paa vor sidst afholdte Kongres i Nordisk Lokomotivmands Forbund. Dette Spørgsmaal presser sig frem alle Steder og vil med den uimodstaaelige Kraft, som Tilstedeværelsen af omkring 160 000 arbejdsløse skaber, mase sig frem til en eller anden Afgørelse. Paa det sidst afholdte Repræsentantskabsmøde i Centralorganisation fremsattes og blev enstemmig vedtaget følgende Udtalelse:

»Repræsentantskabet tiltræder, at Styrelsen overfor Finansministeriet fremsætter Krav om en Revision af de generelle Tjenestetidsregler med Henblik paa Normerne 8, 9, og 10 Timer, saaledes at der indføres en ren 8 Timers Norm uden Aftrapning, fra hvilken kun enkelte lettere Tjenester, d. v. s. saadan Vagttjeneste, som ialt væsentlig kun kræver Tjenestemandens Nærværelse kan undtages.«

Den i Anledning af denne Udtalelse fornødne Skrivelse er fremsendt til Finansministeren.

Ministeriet har formentlig, naar dette læses, overfor Rigsdagen fremsat Forslag om Iværksættelse af Arbejder til Afhjælpning af Arbejdsløsheden, et Forslag der i sig selv indeholder en Ændring af Understøttelsespolitikken over til det mere naturlige, Skabelse af Arbejde med deraf følgende Løn. Kan man naa frem ad den Vej, maa det selvfølgelig være at foretrække frem for en uproduktiv Understøttelse.

Samtidig med at dette sker, har vi i Spidsen af dette store Statsforetagende, som hedder Statsbanerne faaet en Mand, som daglig skaber arbejdsløse, fordi det er blevet hans Opgave at skaffe Banlance, ja, eventuelt Overskud af Banerne, hvis der er nogen Mulighed derfor. Og det kan jo ikke nægtes, at han skærer dybt, hvorfor han vel sagtens ser med Velbehag hen paa selve Sørensen, der har stemt sit Instrument, saa det er en skøn Vellyd i Hr. Knutzens Øre, medens det for Personalet lyder som den mest infame Disharmoni.

Nu drejer det sig om at naa Maksimum af Tjeneste, man (d. v. s. Ledelsen) er i høj Grad

utilfreds med det Timetal, Turene giver, man maa prøve paa at naa det eftertragtede Maal, uanset hvad der følger i dets Kølvan. Vi har jo generelle Tjenestetidsregler, der gælder for os alle, der tages ingen Hensyn til Tjenestens Karakter. Selve Sørensen, som nu er Raadgiver for Styrelsen, ved jo saa god Besked, og han er sat ved Roret og styrer Skuden, hvad angaar Lokomotivtjenesten, men hvordan den Styrelse forløber, har man allerede nu svage Fornemmelser af. Vor høje Maskinchef følger Sørensen i tykt og tyndt, navnlig det sidste, fordi hans Kendskab til dette Spørgsmaal er saa omfattende ringe, som det kan være. Men det er der jo intet at sige til, man kan vist næppe kan forlange mere. Ellers var det jo rart, om Lederen af Forhandlingerne kunde være lidt saglig, bare røbe en Smule Kendskab til Sagerne, der tales om.

Naturligvis, saadan ræsonerede man i 1921, Lokomotivmændene skal ikke have særlige Regler, nej, det hele skal gaa efter samme Linie, og saadan blev det. Følgende lille Udsnit fra det tyske Lokomotivmandsblad »Voraus« fortæller os lidt, ja, illustrerer bedre end mange Ord, at Lokomotivtjenesten alligevel er af en særegen Beskaffenhed, saa der maaske kunde være Grund til at tage en Smule Hensyn til dens Udøvere: Læs her:

»Dr. Pschyzembel skriver følgende: Hjertesvækkelse forekommer saa hyppigt blandt Lokomotivførere, at den maa betragtes som en Bedriftssygdom. Især begynder den som angina pectoris (Brystkrampe), og allerede Oltidens berømte Medicinmand Hippokrates skrev: Den, som lider af angina pectoris, bør beskikke sit Hus. De tyske Jernbanelæger angiver som Aarsag til Hjertesygdomme hos Lokomotivførere *den spændte Opmærksomhed, de stadig maa udvise under Farten, Uregelmæssigheden mellem Dag- og Nattjeneste og Rædselsøjeblikke*. Det tager paa Nerverne og svækket Hjertet. En stor Del af de undersøgte Lokomotivførere gør regelmæssig Tjeneste, selv om de lider af stærk Aandenød og nedsat Hjertevirksomhed. Baade Diagnosen og Terapien ved angina pectoris er meget vanskelig, og Sygdommen har mange Aarsager; det gælder i hvert enkelt Tilfælde at udfinde hvilken.

Blodprøver bliver taget hos alle, desuden Maaling af Blodtrykket, Tælling af Pulsslage-

ne, Røntgenfotografering af Hjertet, Analyse- ring af Æggehvite, Sukker, Urobilinogen i Hjernen o. s. v. Et Anfald af angina pectoris fører ofte til pludselig Død uden større Besværlighed forud. Det gælder for Lokomotivførerne at være opmærksomme paa Fænomenet, da disse Sygdomme er saa hyppige hos dem paa Grund af Tjenesten.

Statistikken fra de tyske Jernbanelæger viser, at 36 pCt. af Dødsfaldene blandt Lokomotivførere i 1931 skyldtes Hjertefejl, 34,3 pCt. i 1930 og 35 pCt. i 1929. *Mere end hver tredie Lokomotivfører dør altsaa af Hjertesvækkelse*. Statistikken viser ogsaa temmelig mange pludselige Dødsfald af Hjertefejl i forholdsvis ung Alder — 38, 39, 41 og 42 Aar — særlig Reser-vefolk.

Til Sammenligning meddeler Dr. Pschyzembel, at af den mandlige tyske Befolkning over 20 Aar dør bare 16 pCt. af Hjertefejl, At det er en Bedriftssygdom hos Lokomotivførere fremgaar tydelig af disse Tal. Mange Lokomotivførere klager over Hjertebanken, Aandenød og Nedsættelse af Hjerteslagene især ved Gang til og fra Tjenesten.

Men man behøver heller ikke at holde sig til Statistikken alene, siger den nævnte Læge. Statistikken meddeler intet om Aarsager til Dødsfaldene, det gør derimod Lægeundersøgelsen i hvert enkelt Tilfælde, og her mener han da ogsaa, at den specielle Tjeneste ved Jernbanen spiller Hovedrollen. Den Anspændelse, en Lokomotivfører er i, *skulde kræve en tidligere Afgang og Pensionering end andre Erhverv*.

Lang Tjeneste som Lokomotivfører forkorter Livet mere end i andre Stillinge.«

Det vil af foranstaaende ses, at man i Tyskland har en Statistik, der føres af de tyske Jernbanelæger og som viser, at Lokomotivtjenesten trods alt, trods alle kloge Hoveder herhjemme alligvel er af en anden Karakter end de øvrige Tjenestemænds. De tilsynsførende Ingeniører, som en Gang, imellem tager Plads paa et Lokomotivs Førerplads og derigennem bilder sig ind, at de til Bunds kender Lokomotivtjenesten, kender *selvfølgelig ikke det*, de tyske Jernbanelæger angiver som Aarsag til Hjertesygdomme, den spændte Opmærksomhed Lokomotivmændene stadig maa udvise. Uregelmæssighed mellem Dag- og Nattjenesten og Rædselsøjeblikke. Nej, *der er Forskel paa at*

køre som Passager paa Lokomotivet og paa dem, der gør Tjeneste som Lokomotivmænd. Om det er muligt at faa de Mennesker, som bilder sig ind at kende Tjenesten, til at føle med Lokomotivmanden, er i høj Grad tvivlsomt.

Derfor er der Grund til naar det mærkes. Snoren strammer, at Lokomotivmændene, protesterer, thi dette Personale føler tydeligt Grænsen flyttes udover det mulige, og det er det man er i Lag med, fordi Lederne mener, at de ligesaa godt som Lokomotivmændene ved, hvor langt de kan gaa.

Og det kan dog være at de tager Fejl.

VOR TJENESTETID

Større og større Utilfredshed med vore Tjenesteforhold er der blevet, siden Ingeniør Sørensen er kommet i 1. Distrikt, og kraftigere og kraftigere lyder nu Kravet blandt vore Medlemmer, om Ændring i Tjenestetidsreglerne, som med alle sine Underbestemmelser, i saa haard en Mands Haand, kan blive en Fare for Sikkerheden, og naar man sætter sig til at gruble over Grunden til, at netop Lokomotivmændene nu skal behandles paa en Maade, som man skal helt tilbage til Krigstiden for at finde Mage til, ja, saa kan man kun komme til det Resultat, at vore nærmeste Foresatte ikke er i Besiddelse af tilstrækkeligt Kendskab til vore Forhold, og i Generaldirektoratet, hvor det er Teoretikere, der sidder, bliver der kun lyttet til vore tilsynsførende Ingeniører, og ikke til os, som har Skoen paa, de tror, vi kun gaar ud paa at arbejde mindst muligt, og Tilfældet er dog, at vi saa udmærket ved, at det er Krisetid særlig for D. S. B., og vi gerne vil være med til alt, som er fornuftigt, men naar der skal forlanges det umenneskelige, da reagerer vi.

Naar man nu tager i Betragtning, at en Minister engang sagde, at Lokomotivpersonale skulde have saadanne Tjenesteforhold, at de aldrig, hvis det skulde ske, at man kom ud for en Jernbaneulykke grundet paa Pligtforsømmelse fra deres Side, skulde kunne undskyldes sig med at have haft for lang Tjeneste, saa maa Indstillingerne være anderledes nu. Det var den Gang. Havde man da Maksimumstjeneste, var der ogsaa Maksimumsfrihed; hvor

anderledes nu, nu har man Maksimumstjeneste og Minimumsfrihed.

I Statsbanernes Kontorer har Personalet kun 7 Timers Tjeneste paa en Tid af Døgnet, hvor det er normalt at arbejde, og ved et Arbejde, hvor andres Død og Lemlæstelse ikke kan forvoldes ved et Fejlgreb eller fordi Hjernen for et Øjeblik er sløvet, os forlanges der 9—10 Timers Tjeneste af paa en Tid, hvor det er normalt at sove, og andre, end netop os selv, mener ikke, vi kan trættes; man mindes blot den sidste Forhandling om Kørselsfordelingerne for 1. Distrikt, hvor det af Maskinchefen var for intet at regne, ja, man skulde næsten tro, at vort Arbejde kun var en Hvile.

Man forstaar den Bitterhed, der mere og mere kommer frem, naar man kommer til at gøre Sammenligninger f. Eks. med Fridagene: Kontorpersonalet har 63 faste Fridage aarlig foruden paa Valgdage, for saa lukker Kontorerne ogsaa, vi har 52, hvorimellem der kun er faa Søndage.

Frihed for Loke som for Thor! Ja, men det er der ikke, men det skal der være, og jeg vil sige til vore Medlemmer: Vær kun rolige, selv om vi ogsaa for Tiden er ude for store Rystelser! Foreningens Ledelse har Øjnene oppe for det, der sker, og den Dag er ikke fjern, hvor vi maa fremsætte vore Krav, og det maa være paa en Maade, saa vi kan blive hørt, og derfor skal Tidspunktet ogsaa være belejligt.

Den 9. November d. A. var vi til Forhandling om Kørselsfordelinger for 1. Distrikt, hvor vi fik 3 Sæt Personale mere til Fordeling i 8 forskellige Ture, i hvilke der var 104 Sæt Personale; enhver kan regne ud, hvor megen Lettelse, der kan blive, og om denne »Lettelse« forhandlede vi i 8 Timer, den 11. November afsendte Organisationen de ændrede Ture til Distriktet og Generaldirektoratet, og nu, da denne Artikel skrives, og Maaneden gaar paa Hæld, er der ikke sket noget endnu, og vi, som det gaar ud over, forstaar ikke, at det kan tage saa lang Tid, naar det hele er tilrettelagt. Hvis ikke det er en Haan mod Personalet, saa ved jeg ikke, hvad Haan er, og jeg tror ikke, det er med Generaldirektørens Vilje, og vil Administrationen kun have utilfreds Personale, ja, saa er det den rette Maade at gaa frem paa.

Nu er det snart Jul, og saa findes der vel nok paa, at de ændrede Ture ikke kan træde i Kraft af Hensyn til Juletravlheden, men vi har

en Ordre, som siger, at ved Køreplanskiftet pr. 1. Oktober, naar Kørselsfordelingerne er fastlagte, kan Personalet ved Afstemning om Turo selv bestemme, hvor de vil køre, men saa kan det da ikke være Meningen, at Tiden skal trækkes saaledes ud, at vi er lige ved at naa næste Køreplanskifte. Er det paa den Maade, Ordrene skal overholdes?

Det kan ikke være Meningen, og hvad vil en socialdemokratisk Minister sige til en saadan Behandling. Den er værre end den Gang, vi havde en arbejderfjendtlig Regering, og kan vi ikke faa en Behandling nu, der svarer *nogenlunde* til den, Mennesker har Krav paa, saa ved jeg ikke, naar vi kan faa den.

Herr Maskinchef, maa vi nu, af Hensyn til Lokomotivpersonalets Ve og Vel, faa den ringe Lettelse, som der blev givet os Løfte om den 9. November 1932, der er nu gaaet en Maaned, og saa maa der være givet Tid nok til at spille ud.

København, d. 29. Novb. 1932.

Rosenkilde Laursen.

Til Underretning tjener, at Turen nu er kommet tilbage, efter at Administrationen ved ca. 20 Dages »*sædvanlig haardt*« Arbejde er naaet igennem Materialet.

Red.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Tjenestetid og Humanitet.

I Anledning af den i Dansk Lokomotiv-Tidende førte Bladpolemik om Maskiningeniør Sørensen's Anvendelse af vore Tjenestetidsregler, vil jeg gerne have Lov at fremkomme med et Par Betragtninger.

Deltagerne i Polemikken har i al for høj Grad betragtet Sagen ud fra et Humanitets-Synspunkt. For det første vil jeg bestride, at Begrebet Humanitet eksisterer i al Almindelighed. Nej, samfundsmæssigt set er Begrebet Humanitet en Utopi, der forlængst er gjort hjemløs — ja, er maaske endog afgaaet ved Døden.

Vor Tid er slet ikke indstillet paa Humanitet, men kun paa materiel Udbytte og Udbytning.

Lad os meget hellere se paa den her omtalte Sag under denne Synsvinkel.

Naar Maskiningeniøren har forsøgt at udnytte Reglerne — sandsynligvis endog ikke i deres fulde Udstrækning — da er det ikke mere, end man har kunnet forvente under vor nuværende kapitalistiske System. De mange Fejl og Mangler ved Tjeneste-

tidsreglernes Udformning kan man ikke i større Grad tillægge Maskiningeniøren Skylden for, eller i den Anledning hænge Maskiningeniøren op.

Det er i første Række Samfundet og i anden Række vor Organisation, der her maa bære Skylden, og det er dessaarsag disse to Institutioner, vi her maa skyde paa.

Man vægrer sig dog ved at tro, at Organisationen i vore gennemorganiserede Tider skulde have godkendt Tjenestetidsreglerne med Forbeholdet: *Humanitetshensyn bør tages ved Tjenestens Tilrettelæggelse.*

Jeg tror slet ikke, at Ledelsen inden for Organisationen har været uvidende om Reglernes store Skavanker. I Særdeleshed maa man se saaledes paa Sagen, naar man betragter Kongressens Dagsorden fra 1930. Her stillede flere Afdelinger Forslag til Revision af de omtalte Regler. Efter Redaktionens Artikel her i Bladet af 20. forrige Maaned, faar man det Indtryk, at det først nu er ved Maskiningeniørens Anvendelse af Reglerne, at disse Svagheder kommer for Dagen. Men det er dog vist at stille Sagen paa Hovedet — at begynde ved den forkerte Ende.

Som en Slags undskyldende Forklaring gør Ledelsen saa Sagen til et Spørgsmaal om Humanitet eller ikke Humanitet i Anvendelse af Tjenestetidsreglerne.

Paa Kongressen i 1930 kunde man have forlangt, at Deltagerne havde skænket Forslagene til Tjenestetidsreglernes Forbedring en større Opmærksomhed, end Tilfældet var. I Særdeleshed kunde man kræve dette af disse Deltagere i Bladpolemikken, der nu tillægger Maskiningeniøren Skylden for den Situation, vi befinder os i. Altsaa, lad os blive enige om, at det i første Række er os selv og Organisationens Ledelse, vi har at takke for, at Tjenestetidsreglerne netop har den Form, hvori de forefindes.

Vor nuværende Ledelse har altsaa i første Række den Opgave at sørge for en Ændring af Reglerne paa et saadant Grundlag, at al Tale om Humanitet og Inhumanitet kan bortfalde.

Det er jo ogsaa at slaa os selv paa Munden at tale om Humanitet, naar vi ved, at der gaar en Hær paa 160 000 Mennesker uden Arbejde — uden selv de mindste Muligheder for at kunne leve en menneskelig Tilværelse. Vi kan anvende vor Tid og vort Blad paa en meget bedre Maade ved baade som Organisation og som Privatmennesker at gaa ud i Kampen for en Samfundstilstand, hvor vi maaske igen med Rette kunde indføre Begrebet Humanitet — *og leve og indrette os efter Humanitetsprincippet.*

Lad os forme den kommende Kongres saaledes, at dens første og fornemste Opgave bliver at paalægge Ledelsen af Organisationen den Opgave, at den skal arbejde henimod en rationel Løsning af dette for Arbejderklassen saare vigtige Spørgsmaal — Arbejdets Fordeling gennem en Nedsættelse af Arbejdstiden.

Forslagene fra Aalborg Afdelingen paa Kongressen i 1930 kunde tjene som Grundlag for Regulering af Tjenestetidsreglerne.

Spørgsmaalet har den allerstørste Betydning for

Lokomotivfyrbødernes fremtidige Avancementsforhold. Det er derfor mit Haab, at Lokofb. for Fremtiden kan finde hinanden paa et bredere Arbejdsgrundlag end hidtil.

Aalborg, den 30. November 1932.

C. A. Jespersen.

C. A. Jespersen har naturligvis ikke Ret i, at Ledelsen har *fundet paa* Begrebet »Humanitet« som en Slags Undskyldning for den nuværende Situation. Det har ikke nogen Sinde været Tanken, at Reglerne skulde være en Støtte for Administrationen, men derimod en Beskyttelse for Personalet. Opfylder de ikke denne Forudsætning, maa de revideres efter moderne *humane* Principper. Selv om Jespersen siger, at Begrebet »Humanitet« forlægst er gjort hjemløs, maaske dødt, saa er vi endnu nogle Stykker, der tror, det findes, og som endvidere tror, at det kan vare ret længe, inden det Mønstersamfund opstaar, som C. A. Jespersen vil have os ud i Kamp for.

Red.

FIRLINGLOKOMOTIVER TIL WESTERN PACIFIC RAILROAD, U. S. A.

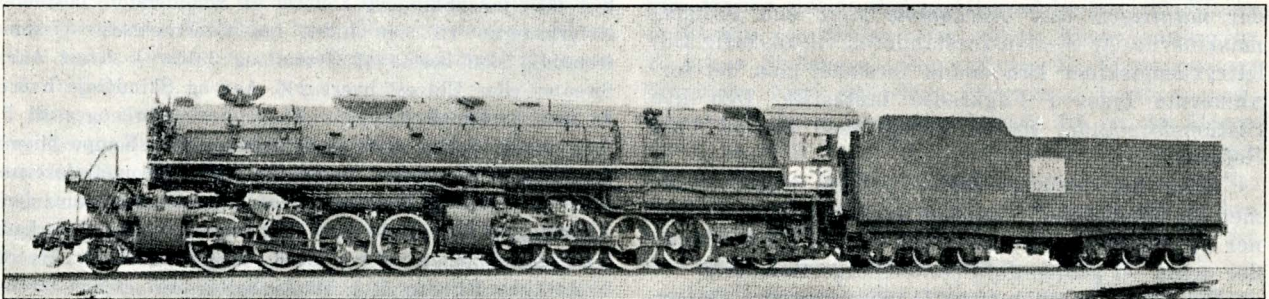
I Slutningen af 1931 er seks Firlinglokomotiver bygget paa Baldwins Lokomotivfabriker til ovennævnte Jernbane. De fremfører nu Frugttog paa 350 Vognladninger fra Californien gennem Feather

maskine, som under Igangsætningen supplerer de egentlige Maskiner og bringer Trækkekraftydelsen op paa 66,9 t.

De fire Hovedcylindre er alle 660 mm i Diameter og har 812 mm Slaglængde. Stempelgliderne er 190 mm, med 190 mm Vandring og kan med den paamonterede Walschaerts Styring give en Fyldning paa 85 pCt. Adhæsionsvægten er paa de koblede Hjul 247 t og paa den bageste Truck 28,4 t, medens Akseltrykket paa den forreste Truck er 21,7 t. Maskinens Vægt i tjenestefærdig Stand er 297 t; Totalvægten af Maskine og Tender er 480,6 t, og Lokomotivets største Hjulafstand er 32,9 m.

Kedlen har en Diameter af 2,65 m og en 5,2 m lang og 2,6 m bred Fyrkasse med et 1,8 m langt Forbrændingskammer, samt Vandkamre og Overheder, saa den totale Hedeflade bliver paa 839 Kvadratmeter. Regulatoren er den amerikanske Ventilregulator med flere efter hverandre virkende Ventiler, og som anbringes paa Overhederens Dampsamle-kasse, hvorved Overhederen staar i direkte Forbindelse med Kedlen og udgør en Del af den (se Lok.-Tid., Nr. 7, 1928). Fire af Lokomotiverne har *Elesco* og to har *Worthington* Fødevandsforvarmere, anbragt i en Indskæring i Røggammeret. To Luftpumper til Bremsen samt en Fødevandspumpe sidder foran Røggammerdøren.

Paa hver Maskinenhed er der ved de forreste Hjul anbragt en Lubricator til Smøring af Hjulflangerne. Under Igangsætning deltager Hjælpemaskinen, men udskilles automatisk naar Dampfyldningen i Hovedcylindrene bliver under 85 pCt.



Firlinglokomotiv med 66,9 Tons Trækkekraft.

Floddalen, hvortil der tidligere ordinært anvendtes to Lokomotiver til hvert Tog. Denne Strækning er kun 220 km lang, men gaar gennem Bjergformationer med stærke Kurver og ikke mindre end 32 Tunneler, hvoraf en er 26 km lang. Lokomotiverne hører til Verdens største og kraftigste, tillige er de bemærkelsesværdigt højelige efter Sporet, hvilket gør dem særligt egnet for Konditionerne. Beregnet til en maksimal Kapacitet ved et Drivhjulstryk af 32,2 t som yderste Grænse præsterer de ved et Damptryk af 16 Atm. med 4 Højtrykscylindre en Trækkekraft af 61,1 t. Paa den bageste Truck er anbragt en Hjælpe-

Tenderen løber paa tolv Hjul og kan medføre 100 Kubikmeter Vand og 27 Kubikmeter Brændselsolie.

HIST OG HER

Lørdag den 26. November blev de danske Statsbaners nye Skib til Kalundborgoverfarten sat i Vandet fra Naskov Skibsværft. Generaldirektøren, Maskinchefen og Overarkitekten med *Fruer* var til Stede, Søfartschefen og mange andre. Generaldirektørens Frue døbte Skibet med Navnet »Jylland« og saa

gled Fartøjet, »Jylland« er et Søsterskib til »Kalundborg«, der længe har taget Turene mellem Kalundborg—Aarhus. Det nye Skib er 78,33 m langt, 12,40 m bredt og 7,50 m dybt. Skibet har Dobbeltbund. Skibet er forsynet med 2300 H.K. Dieselmotor fra Burmeister & Wain. Baaden har faaet forskellige Forbedringer i Henhold til de Erfaringer, man har gjort med »Kalundborg«.

Det meddeles fra England at det nu er lykkedes Ingeniørerne at naa til afgørende Resultater med Hensyn til Olieudvinding af Kul. Der er gjort en Række Forsøg i Flaadens Skibe og Resultaterne har været over Forventningerne. En Række Miner, som ikke er i Drift, vil paa Grund af Opfindelsen komme i Gang. Det menes at Opfindelsen staar i Forbindelse med, at Firmaet *Armstrong* har paa-begyndt Bygninger af en Række Kæmpelokomotiver til Oliefyring, som skal indsættes paa Strækningen London—Edinburgh, der som bekendt befares af et af Verdens hurtigste Tog, »Den flyvende Skotte«.

Den 1. December traadte Statsbanernes nye Fællesbilletter i Kraft. Naar mindst fire voksne Personer vil rejse sammen ud og hjem samme Dag over 30 km, kan de købe en saadan Fællesbillet med 33 $\frac{1}{3}$ pCt. Rabat. Vil man køre med Hurtigtog opnaas samme Rabat paa Hurtigtogsbilletten. Samme Dag tiltraadte Københavns nye Stationsforstander, *Humles* sit Embede. Det nævnes i Dagbladene, at den nye Stationsforstander har mange Planer om Modernisering og Rationalisering. Et af hans Programpunkter er saaledes Modernisering af Sikrings-systemet. Det lyder helt morsomt, at det skulde være ham der møder med saadanne Planer. Vi har vist Folk dertil, som bedre forstaar den Side af Sagen. Han overvejer ogsaa at indføre Traktorer, der *naturligvis kan overkomme mere* end Rangermaskinerne. At Stationsforstanderen vil anskaffe Billettrykkemaskiner kan endda forstaas, men det for-annævnte lyder i Fagkredse fantastisk. Den nye Stationsforstander møder iøvrigt med en hel Pose Reforme.

Hvor Statsbanerne bliver dejlige efterhaanden, med en Generalchef i Spidsen med vældig store Planer og Reforme og rundt om en Del Underchefer, der ogsaa vil gennemføre selvstændige Reforme.

Der fortælles, at mange Jernbanemænd i den senere Tid er gaaet i skrap Træning og har indmeldt sig i forskellige Gymnastikforeninger for at faa den nødvendige gymnastiske Færdighed i at springe med eller uden Tilløb, ligesom Kursus i Fedteri, er oprettet. Det har sin Betydning at være indstillet indstillet efter moderne Avancementsforhold.

Statsbanerne giver det rejsende Publikum en Julgave, idet Dobbeltbilletterne faar Gyldighed i otte Dage (Kalenderdage).

Forleden blev Verdens største Kraftmaskiner, fire engelske rød-hvide Diesellokomotiver prøvekørt fra Newcastle før de blev afskibede til Argentina. Maskinerne udvikler hver især 1700 H.K.

Der løber et lille Diesellokomotiv paa North Eastern Railway sine sytten Timer daglig og bruger for omtrent 1 Øre Brændselolie pr. km.



HOVEDBESTYRELSESMØDET

23., 24. og 25. November 1932.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Generaldirektoratet har paa Grund af Nedgangen i Udgiftstallet ønsket Ændringer i Bestemmelsen om Udstedelse af Familiefripas til Børn over 18 Aar. Ved de derom førte Forhandlinger — der blev ført som Fællesforhandlinger for alle fire Jernbaneorganisationer — opnaaedes der Enighed om følgende:

Indtægtsgrænsen, som hidtil har været 1200 Kr., nedsættes til 950 Kr. (Værdien af Kost og Logi beregnes til 660 Kr. aarlig). Tilladelserne udstedes kun for 3 Aar ad Gangen og i Almindelighed ikke længere end til det 25. Aar. Herfra kan der gøres Undtagelse i Tilfælde, hvor det drejer sig om Børn, hvis Uddannelse ikke er tilendebragt, Børn, som er Invalidere, kronisk syge, eller f. Eks. hvis en voksen Datter uden egentlig Løn styrer Huset enten som Hjælp for en svagelig Husmoder eller i Husmoderens Sted. De nu udstedte Tilladelser skal alle fornys.

Ogsaa Uniformssagen har været Genstand for Forhandlinger med Generaldirektoratet, og kan nu betragtes som afsluttet. For Lokomotivpersonalets Vedkommende sker der de tidligere omtalte Ændringer: Samtlige vore Medlemmer vil fremtidig faa Benklæder hvert Aar, Jakke og Hue hvert 1 $\frac{1}{4}$ Aar og Vest hvert 1 $\frac{1}{2}$ Aar, der kan ikke faas Skindryg i Veste af Sommerstof. Lokomotivfyrbøderne vil som hidtil faa Overtrækstøj — som fremtidig skal bestaa af Overall og Jakke — hvert Aar, Sweater eller Uldvest hvert 2 $\frac{1}{2}$ Aar og Skindtrøje hvert 4. Aar, hvorimod Kappens Brugstermin forlænges til 5 Aar; saavel Jakke, Vest og Benklæder som Kappe bliver fremtidig af den bedre Støfkvalitet. For Lokomotivførerne sker der udover Nedsættelse af Hueterminen kun den Ændring, at Regnfrakkerne skal være i 5 Aar. Der kan ikke faas Sommeruniform mere end hver 2. Gang. Hvert 3. Aar kan Kittelen efter Ønske byttes med et Sæt Overtrækstøj (Overall og Jakke): For Motorførernes Vedkommende nedsættes Hueterminen som foran omtalt til 1 $\frac{1}{4}$ Aar, og Kittelen kan hvert 3. Aar byttes med Overall og Trøje efter Ønske, iøvrigt sker der ingen Ændringer.

Det er Mening, at de nye Uniformsbestemmelser skal træde i Kraft fra og med 1. April n. A.; men der maa eventuelt paaregnes nogen Forsinkelse i den første Levering. Foreningens Forslag med Hensyn til Distinktionerne vil ligeledes blive gennemført.

Vi har i et Par Aars Tid behandlet en Sag angaaende Fortolkning af Fridagsbestemmelserne, idet Generaldirektoratet vilde skelne mellem »inddragne Fridage« — for det Personale (der kører i fast Tur — og »ikke tildelte Fridage« — for Personalet i Reserven. Sagen har gennem Centralorganisationen været oversendt til Finansministeriet, og der er nu Udsigt til, at den gaar i Orden,

saa der tilsikres hele Personalet 4 ordinære Fridage pr. Maaned og 13 pr. Kvartal.

Vi har modtaget Forslag til Ændring i Sygereglementet, idet der overfor Generaldirektoratet var fremsendt Klage over, at der i de enkelte Maaneder afkortes for store Beløb. Der er opnaaet Enighed om, at hvis der paa Grund af Sygdom sker Fradrag i Lønnen, saa kan der i den enkelte Maanedes Lønning højst indeholdes et Beløb, svarende til den paagældende Maanedes Dageantal, og ikke som tidligere, hvor der i visse Tilfælde er blevet fradraget for mere end en Maaned. Tjenestemanden kan dog efter Ansøgning faa en lempeligere Ordning. Ved den om Sagen førte Forhandling var alle Organisationerne enige om at protestere mod den Maade, hvorpaa Generaldirektoratet nu fortolker Sygereglementets Bestemmelser om, at visse Sygeperioder kan holdes uden for de Sygedage, for hvilke der eventuelt kan ske Fradrag i Lønnen.

Vi har modtaget Forslag til Ændring i Feriereglerne, saaledes at Ferien kun efter motiveret Andragende kan deles i mere end to Dele. Sagen er endnu ikke afsluttet.

Generaldirektoratet har ønsket ændret Bestemmelsen om en Godtgørelse paa 1,25 Kr. ved Udstationering uden Kørepenge og under 4 km. (Ordre A, Side 65). For vort Vedkommende er der sket en Indrømmelsen, idet der efter Ordet Ekspeditionssted tilføjes Lokomotivdepot. Heller ikke denne Sag er endnu helt afsluttet; men der opnaas sikkert Enighed om en ensartet Ordning for hele Landet, saa den paagældende Godtgørelse ydes ved Udstationering udover 2 km, men under 4 km.

Ordreerne, omhandlende Forberedelser og Eftersyn samt Tid til disse, for saa vidt angaar Motorvogne og Lokomotiver, er nu udsendt til Personalet.

Det er endelig lykkedes at faa Bestemmelserne angaaende Motorføreres eventuelle Anvendelse i Damplokomotivtjenesten i Tilfælde, hvor Motorkøretøjerne af en eller anden Grund er utjenstdygtige, gennemført ogsaa i 2. Distrikt.

Der er behandlet en Sag vedrørende Størrelsen af Depotforstanderhonoraret i Skanderborg, hvor Honoraret var fastsat under Hensyn til, at der kun er stationeret 3 Lokomotivmænd ved Depotet, medens det øvrige i Skanderborg boende Personale hører under Aarhus. Under Hensyn til de særlige Forhold er Statsbanerne villige til at vise nogen Imødekommenhed i Sagen. Hovedbestyrelsen var enig i, at vi hurde modtage Tilbudet.

Ved Køreplansskiftet pr. 1. Oktober er Tjenestefordelingene i 1. Distrikt skærpet, saa 20 Sæt Personale er kommet ud af Tur — en Del heraf er dog foranlediget ved den mindre Kørsel i Vinterperioden. De fleste Afdelinger i Distriktet har nægtet at godkende de foreslaaede Ture, hvorefter Turforslagene for Ms., Kø., Ro. og for 5 Ture paa Gb. har været til Forhandling i Generaldirektoratet, ved hvilken Lejlighed Foreningen endvidere fremførte sine principale Synspunkter paa Tjenestetidsreglernes Bestemmelser og den Maade, hvorpaa de anvendes i Praksis. Vi fastholder f. Eks., at Reserve efter Kørsel er i Strid med Reglerne.

Der opnaaedes ikke Enighed. Generaldirektoratet vil dog, naar der anordnes Reserve efter Kørsel, gaa med til Fastansættelse af en vis Grænse for den samlede Tjenestetids Varighed. Hvad angaar selve Tuerne, gik General-

direktoratet med til en Forøgelse paa 3 Sæt Personale; men Hovedbestyrelsen skulde selv foretage de i den Anledning nødvendige Ændringer i Turene. Fra vor Side er Arbejdet forlængst færdigt; men da dette skrives, er det trods gentagne Rykkere endnu ikke lykkedes at faa Turene endelig i Orden.*)

Vi har behandlet en fra Brande modtagen Beklagelse over, at der var anordnet en Tjeneste paa over 13 Timer; men Maskinsektionen, hvem vi har forelagt Sagen, og som iøvrigt har erklæret sig enig med os i, at Gentagelser ikke bør finde Sted, har henvist til, at det er Brande Depot, som har beregnet den paagældende Tjeneste forkert.

Der har indenfor en af Lokomotivførerafdelingerne været fremsat Forslag om Deling af Tjeneste indenfor Reserven, saaledes at Afløsning i Liniaturene forbeholdtes den ældre Del af Reserveholdet, hvorefter Afløsning i Rangture fortrinsvis skulde udføres af Reserveholdets yngste Del. Da dette er i Strid med mange Aars Praksis, ifølge hvilken alle i Reserveholdet placerede har samme Rettigheder med Hensyn til Fordelingen af den i Reserven forefaldende Tjeneste, har Hovedbestyrelsen forhindret, at det paagældende Forslag blev gennemført.

Generaldirektoratet meddeler, at Afskedigelse af de 65-aarige vil blive udsat til 1. April 1933, og at de i det oprindelige Lovforslag indeholdte Særfordere vil blive foreslaaet lovfæstet.

Der er til Generaldirektoratet fremsendt Skrivelse vedrørende Pladserne ved Fremførelsen af de elektriske Tog i den københavnske Nærtrafik.

Generaldirektoratet har fortolket Tjenestemandenslovens Overgangsbestemmelser — § 832, Stk. 1 — saaledes, at de Motorførere, som ved Lønningslovens Ikrafttræden rykkede fra 12. Lønningsklasse c) ned i 13. Klasse, og som, for saa vidt de stod paa Begyndelseslønnen i 12. Klasse, straks kom paa Slutlønnen i den nye 13. Klasse, ganske vist vil opnaa Slutlønnen i den tidligere 12. Klasse paa det Tidspunkt, hvor den ellers vilde have været opnaaet; men de vil ikke i den mellemliggende Tid faa det Alderstillæg, de vilde have faaet, hvis de var forblevet i 12. Klasse. Vi har fundet en saadan Fortolkning unaturlig; men Finansministeriet har ikke villet ændre den og har heller ikke villet forelægge Rigsdagen Lovforslag, saa det paaklagede Forhold kunde ændres.

Hovedbestyrelsen har gennem nogen Tid beskæftiget sig med Spørgsmaalet om, at en fra tysk Tjeneste overgaaet Lokomotivfyrbøder til sin Tid kan faa sin Pension beregnet ogsaa af Kørepengebeløb, idet den paagældende har været i tysk Tjeneste siden 1910. De tyske Baner har imidlertid underrettet Generaldirektoratet om, at den paagældende Lokomotivfyrbøder ikke i Tyskland var ansat i en egentlig Tjenestemandsstilling og ikke havde opnaaet Krav paa egentlig Pension og derfor heller ikke i Tyskland havde Krav paa Pension af Kørepengene. Disse Oplysninger har haft til Følge, at Generaldirektoratet paany har givet Afslag i Sagen.

En af Motorførerne paa Østerbro tidligere rejst Sag vedrørende Sporvognspenge er paany fremsat overfor Distriktet, med hvem vi har drøftet Forholdet mundtligt; men Sagen er endnu uafgjort.

*) Nu er Forholdet bragt i Orden.

En Lokomotivfører, som er pensioneret fra og med 31. Oktober d. A., og for hvem det vilde være gunstigst at faa sin Pension beregnet efter den gamle Lov, havde glemte inden den 1. Juli d. A. at underrette Generaldirektoratet derom. Under Hensyn til, at der har foreligget særlige Forhold, er der søgt om, at den paagældende, selv om den fastsatte Frist var overskredet ca. 1½ Maa-ned, fik Lov til at vælge den gamle Lovs Skala; men dette er afslaaet.

En af en pensioneret Lokomotivfører rejst Sag, tagende Sigte paa eventuelt ved Sagsanlæg at opnaa Tilskade-kompensation har været undersøgt, men er henlagt, idet Foreningens juridiske Konsulent anser den for haabløs at gennemføre den paa Grundlag af det foreliggende Materiale.

Foranlediget ved Klager fra Motorførere har vi overfor Generaldirektoratet fremsat Anmodning om, at der udstedes Reglement med Hensyn til Omfanget og Mængden af det Gods, som maa indlæses i Motorvogne Førerrum. Generaldirektoratet har ikke villet fastsætte saadanne Regler, med mindre der gives konkrete Beviser for uforsvarligt meget Gods i Førerrummet, men har tiltraadt visse Ændringer — Flytning af Ildslukkere og Forandring af Faldtanken, saa Benzinforsyning under Kørsel kan undgaas — saa Motorføreren i hvert Fald ikke generes ved sin Køretjeneste.

Der har været en Del Vanskeligheder med Hensyn til Vandtilførsel til Feriehjemmet, hvorfor det har været under Overvejelse, at vor Organisation skulde lade opføre et eget Vandtaarn; ved Forhandling med Naboerne er der imidlertid afsluttet Overenskomst om, at det ved Hjemmet beliggende Vandtaarn og Vandværk er fælles Ejendom, ligesom der er opnaaet Enighed om forskellige Ændringer ved Vandtilførselen.

De 4 Jernbaneorganisationer har sluttet en Overenskomst, som gaar ud paa, at der kun foranstaltes een Rejse til det sydlige Udland aarligt, og — med Undtagelser for det Personale, som ikke har Frirejseret i det sydlige Udland — kun een Rejse aarlig til det nordlige Udland. Udenlandsrejser — Studierejser — vil altsaa komme til at gaa paa Skift mellem de forskellige Organisationer.

Vi har overfor C. O. rejst Spørgsmaalet om ekstraordinær Tjenestefrihed i Tilfælde, hvor en Tjenestemand udpeges som Nævning; men Sagen er henlagt, idet hele Spørgsmaalet om ekstraordinær Tjenestefrihed for Tiden er Genstand for Revision i et af Lønningsraadet nedsat Udvalg.

2. Distrikt havde nægtet Godkendelse af, at de ældste Lokomotivfyrbødere i Tønder stemte sig i Reserven, idet dette vilde medføre Vanskeligheder m. H. t. Motorførerne, i Tilfælde hvor disse skulde anvendes i Damplokomotivtjenesten. Da vi maa holde for, at de nye Turvalgsregler giver Personalet Adgang til selv at vælge, om de vil være i Tur eller udenfor Tur, har vi rejst Spørgsmaalet overfor Distriktet, og Sagen er gaaet i Orden.

Vi har beskæftiget os med et Spørgsmaal om Turplacering ved Tilbagerykning. En Lokomotivfyrbøder havde fremsat sit 1., 2. og 3. Ønske saaledes: Tur 1, henholdsvis 3, 2. Da han nu ved Tilbagerykning er trykket ud af Tur, ønsker han at komme ind i Tur 2; men da han har stemt Tur 3 som det 2. og Tur 2 som det 3. Ønske, er

det hans 2. Ønske, som skal imødekommes, hvorfor han skal placeres i Overensstemmelser hermed, altsaa i Tur 3.

Paa Foranledning af en fra Aarhus Lokomotivfører-afdeling modtagen Forespørgsel om, hvorvidt de Lokomotivførere, som, naar MX Lokomotiverne er i Drift, kører med disse, skal forblive i Tur og fremføre de samme Tog, selv om disse paa Grund af MX'ernes Utjenstedygtighed køres med Damp, eller om de ældre Lokomotivførere skal have denne Tjeneste, har vi afgjort Sagen derhen, at de Lokomotivførere, som normalt kører med MX'erne, forbliver i Turen.

Vi har haft en Forespørgsel om, hvorvidt en Lokomotivfyrbøder var berettiget til at stemme sig udenfor Tur, naar dette vil medføre, at en Aspirant kom i fast Tur. Dette er ikke tilladeligt, Lokomotivfyrbøderaspiranter maa ikke køre i fast Tur, saa længe der findes ledige Lokomotivfyrbødere.

Fra Eshbjerg har foreligget en Forespørgsel vedrørende Turanciennitet for nogle Lokomotivførere, hvoraf den ene har været Motorfører. Meddelt, at den Lokomotivfører, som har været Motorfører, har Turanciennitet fra Udnævnelsesdagen til Lokomotivførerstillingen, de øvrige i Henhold til Anciennitet, regnet fra Udnævnelse til Lokomotivfyrbøder.

En Lokomotivfyrbøder har forespurgt, om han, hvis en af ham fremsat Anmodning om Forflyttelse imødekommes, vil være yngste Mand paa det nye Depot i alle Forhold, altsaa i eventuelt paakommende Tilfælde ogsaa til Værkstedstjeneste, selv om der ved det paagældende Depot er Lokomotivfyrbødere, som er udnævnt senere end Forespørgeren. Besvaret benægtende. Det er kun m. H. t. Turanciennitet, at en forflyttet i et Aar er yngste Mand; i alle øvrige Forhold er den virkelige Anciennitet den afgørende.

Vi har udvirket, at en i Tjenesten tilskadekommen Lokomotivførers Hustru fik udstedt Familiefripas efter Ønske for at rejse til den By, hvor hendes Mand laa paa Hospitalet. Distriktet havde kun givet Tilladelse til Udstedelse af to Friipas pr. Uge.

Det ser ud, som om 2. Distrikt ikke har underrettet Depotterne om, at de Familiefripas, som blev benyttet ved den af os arrangerede Udflugt til Lillebæltsbroen, udstedes udover det sædvanlige aarlige Antal Familiefripas, naar de i saa Henseende foreskrevne Bestemmelser er overholdt. Vore Undersøgelser har imidlertid vist, at Gdt. har underrettet 2. Distrikt. Skulde der enkelte Steder opstaa Vanskeligheder, vil Forholdet kunne rettes ved Henvisning hertil.

Vi har overfor Maskinafdelingen henstillet, at der til Pasning af Varmekedlerne paa MX Lokomotiverne anvendes eventuelt overtallige Lokomotivfyrbødere eller Aspiranter, idet disse jo er antaget med fast Ansættelse for Øje. Maskinafdelingen har stillet sig velvillig heroverfor.

Et i mange Aar næret Ønske om Drikkevand i Lokomotivrenisen i Orehoved er endelig gaaet i Orden.

Personalet i Sorø har underrettet os om, at Lokomotivfyrbødere i to bestemte Tog, som kun ledsages af een Mand (Togføreren) skal være behjælpelig med Ind- og Udlæsning af Gods. Vi har drøftet Sagen med Distriktet, som er enig i, at Lokomotivfyrbødernes Assistance kun skal ydes, hvis det er paakrævet, og da der paa Konestationer paa den paagældende Bane ikke er anden

Hjælp at faa, har vi indtil videre tiltraadt Ordningen, dog saaledes at vi kan vende tilbage til Spørgsmaalet paany, hvis der skulde vise sig Misbrug.

En Lokomotivfyrbøder i Nyborg havde i en Maaned præsteret 33½ Overtime og havde i Henhold til de gældende Bestemmelser forlangt de 13½ Time godtgjort ved Overarbejdspenge, hvilket Distriktet først afslog, men senere er gaaet med til.

Vi har behandlet en Sag vedrørende Forslaget om Ændringer m. H. t. Anvendelse af Signalstok i Stedet for Signalfag ved Togafgang, men har ikke ment at ville gaa ind paa nogen Ændring, hvorimod vi henstiller til Medlemmerne, at de i paakommende Tilfælde, hvor der opstaar Misforstaaelser mellem Stationernes Afgangssignal med Signalstok og Togførernes Afgangssignal, paataler dette, saa Signalerne afgives paa forskriftsmæssig Maade, hvorved Fejltagelser undgaas.

Gdt., som hævder, at der er 50 overtallige Lokomotivførere, har ved visse Lejligheder meddelt os, at det ønsker Tilladelse til at anvende disse Lokomotivførere til Lokomotivfyrbødertjeneste, hvilket atter vil give sig Udslag i yderligere Afskedigelser af Aspiranter. Vi er gaaet mod en saadan Anvendelse af Lokomotivførere, idet der forskellige Steder i Landet stadigvæk anvendes Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste, og der foreligger Forhold, som tyder paa, at Afdelingerne ikke er tilstrækkelig agtpaaagivende m. H. t., hvor mange Lokomotivførere, det er nødvendigt at have i Reserven til Særtogskørsel og til Sygdoms- og Orlovsaflesning for Liniaturenes Personale og for Personale, der er beskæftiget ved Særtogskørsel samt til Fridagsafløsning i Rangerture. *Det er jo nemlig ikke Meningen, at Rangerturenes faste Personale skal anvendes som Aflosere i Liniaturene, saaledes som de nogle Steder gør det.*

Foranlediget ved, at Jernbaneadministrationernes Internationale Sammenslutning paa sine Kongresser behandler Spørgsmaal, som Personalet og dermed Organisationerne bliver mere og mere interesseret i, er det foranlediget, at der overfor de forskellige Regeringer er fremsat Anmodninger om, at Regeringerne (i de Lande, hvor Banerne tilhører Staten) ogsaa udpeger Organisationsrepræsentanter som officielle Regeringsdelegerede til de paagældende Kongresser. I den Anledning har Gdt. meddelt de danske Jernbaneorganisationer, at de til den forestaaende Kongres kan faa optaget to Repræsentanter i den Delegation, som skal afsendes, men paa Betingelse af, at Organisationerne selv udreder Diæterne og eventuelt andre Udgifter. Selv om det organisationsmæssigt er af stor Betydning og Værdi at faa fastslaaet Personalets Ret til Medvirken, har de danske Organisationer besluttet at meddele Gdt., at de paa de givne Betingelser ikke ser sig i Stand til at modtage Tilbudet.

Endvidere er der som sædvanlig behandlet en Del Sager af mere personlig eller lokal Art.

Formandens Beretning godkendtes.

Punkt 3. Beretning fra de staaende Udvalg.

C. O. har afholdt Styrelsesmøde og Repræsentantskabsmøde, hvor det bl. a. vedtoges at fremsende Forslag om Ændringer i Tjenestetidsreglerne og i Kommuneskatte-lovens Bestemmelser om Kildeartsbeskatning. Forslaget om

Ændringer i Tjenestetidsreglerne gaar ud paa, at Normerne b. og c. bortfalder.

I Tilslutning til det sidstnævnte Forslag diskuterede Hovedbestyrelsen Spørgsmaalet om eventuelle andre Ændringer i Tjenestetidsreglerne; der var imidlertid Enighed om, at der paa Grundlag af Reglerne meget vel kan udarbejdes tilfredsstillende Tjenestefordelinger, naar blot det Personale, der udarbejder dem, vil gøre dette ud fra Tjenestetidsreglernes Aand; thi Reglerne er jo givet som en Beskyttelse for Personalet. Hovedbestyrelsen henviser til det i April 1930 udsendte Cirkulære Nr. 267, hvor det er paalagt Afdelingerne at være opmærksom paa og skride ind mod Misbrug af Tjenestetidsreglerne. Afdelingerne har det bedste Kendskab til de lokale Forhold, og kan derfor ogsaa lettest paapege Fejl og anvise Ændringer.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren samt kritisk Udvalg.

Hovedkassereren forelagde en Regnskabsoversigt pr. 30. September 1932. Balancen var 551 834 Kr. 49 Øre, hvilket i Forhold til sidste Regnskabsoversigt er en Fremgang paa 6 249 Kr. 60 Øre. Det kritiske Udvalg havde intet at bemærke, hvorefter Regnskabsoversigten godkendtes.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

Foreningen af Pensionister ved Statsbanerne anmoder om at faa tilstillet et gratis Eksemplar af D. L. T. Bevilgedes.

Afdeling 2 opfordrer i en Resolution Hovedbestyrelsen til paany at overveje Spørgsmaalet om D. L. F.'s Indmeldelse i Metalarbejderkartellet og de samvirkende Fagforbund. Toges til Efterretning.

Propforeningen »P« anmoder om Støtte til Beklædning af fattige Konfirmander; den lille Forening »T. B.«, som understøtter Tuberkulose i de Gamles By, andrager ligeledes om Støtte, endvidere foreligger der en lignende Anmodning fra Foreningen »Gyvelholm«, som hjælper tuberkulose Patienter, der er overført fra Øresundshospitalet til Rekreationshjemmet »Gyvelholm«. Der bevilgedes hver af Ansøgerne et Beløb paa 25 Kr.

Det af sidste Kongres nedsatte Udvalg til Revision af Foreningens Love har foretaget en foreløbig Gennemgang af disse. Hovedbestyrelsen diskuterede Forslagene, som sendtes tilbage til Lovudvalget.

Punkt 6. Sager henvist fra Kredsene.

Lokomotivførererkredsen forelagde en Sag, der drejer sig om, at Administrationen gennem Depotterne har forespurgt nogle af vore Afdelinger om deres Stilling m. H. t. visse Ændringer i Lokomotivernes Udrustning, særlig med Henblik paa Værktøj og Reservedele. Sagen henvistes til Velfærsudvalget, idet der samtidig blev givet Udtryk for det ønskelige i, at Afdelingerne altid vil lade saadanne Forespørgsler gaa videre til Hovedbestyrelsen.

Fra Lokomotivfyrbøderkredsen forelaa en Sag vedrørende Turanciennitet paa Østerbro. Den blev dog efter nogen Diskussion taget tilbage.

En Lokomotivfyrbøder har faaet en Irettesættelse, fordi der med et Tog er tabt ca. ½ Time under Kørslen, og da Lokomotivfyrbøderen formentlig ikke har gjort sig skyldig i nogen Pligtforsømmelse, har vi forsøgt at faa

Distriktet og senere Gdt. til at tilbagekalde Irettesættelsen, uden at dette er lykkedes. Det vedtoges at foretage nye Undersøgelser i Sagen med eventuelt Auditorforhør for Øje.

Punkt 7. Eventuelt.

Intet at forhandle.

E. K.

LOKOMOTIVFØRERKREDSSEN
Bestyrelsesmøde den 23 November 1932.

Alle var til Stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden havde i Skern beset Udkørselssignalerne Opstilling. Fandt ikke, at Skkerheden var forflygtiget. Kredsbestyrelsen kunde derfor ikke gaa ind for at kræve en Forandring af Forholdene.

Meddelte, at paa Grund af, at Mx-Masknerne i Aarhus foreløbig var ude af Drift, havde der fundet Drøftelser Sted med Hensyn til, hvem der var berettiget til at køre med de Damplokomotiver, som erstattede disse. Var besvaret.

Kredsformanden vilde rykke for Svar angaaende Opstilling af Standsningsmærker paa Ordrup og Signalopstilling paa Næstved og Kværkeby St.

Kredsen besluttede at besvare en fra 1. Distrikt rettet Forespørgsel om, hvilken Betydning Lokomotivpersonalet tillagde Kilometersten og Faldvisere.

En Sag fra Gedser angaaende Raadighedstjeneste paa Søndage var ordnet tilfredsstillende.

En Anciennitetssag fra Helsingør var afgjort.

En Sag angaaende Depotforstanderens Funktion i Fering var behandlet af Kredsformanden. Sagen formentes at være i Orden.

Kredsformanden havde besøgt Padborg, Tønder, Esbjerg, Brande, Herning, Viborg og Langaa, hvor især Tjenestetidsreglerne var bleven drøftet. Meddelelse herom gav Anledning til en længere Drøftelse af Tjenestetidsreglerne.

Det i Henhold til Kongresbeslutninger i 1929 og 1931 nedsatte Lovudvalg havde afgivet Indstilling om visse Ændringer i Lovene, hvilke drøftedes indgaaende.

En Sag angaaende Rangerturen i Nyborg var oversendt til Forretningsudvalgets Behandling.

De ny Feriebestemmelser drøftedes og Kredsen holdt paa den gamle Ordning.

En Del andre Sager og Forespørgsler af forskellig Art var besvaret af Formanden.

Punkt 3. Regnskabet.

Kredskassereren forelagde Regnskabet, som balancerede med 37 496,17 Kr., Indtægt 37 496,17 Kr., Udgift: 35 132,47 Kr., Kassebeholdning pr. 15. November 1932: 2363,70 Kr.

Regnskabet godkendtes.

Punkt 4. Intet.

C. Thygesen.

MOTORFØRERKREDSSEN

Kredsbestyrelsesmøde afholdtes Fredag d. 18. November 1932 Kl. 10 Fm. paa Foreningens Kontor. Alle var mødte. Kredsformanden bød velkommen og oplæste Dagsordenen:

1. Forhandlingsbogen. 2. Beretning. 3. Regnskabsoversigt. 4. Sager til Behandling. 5. Eventuelt.

Punkt 1. Forhandlingsbogen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. 2. Distrikt havde nu udsendt Cirkulæret om Motorførerers Anvendelse i Dampptjenesten. Spørgsmaalet om Sporvognspenge havde givet Anledning til forskellige Undersøgelser, der fortsættes.

Angaaende Sagen om Indlæsning af Gods i Motorvogne, var der fra Generaldirektoratet modtaget Svar, hvorefter Ildslukkeren vil blive flyttet, og Benzinforsyningen eventuelt blive ændret. Kredsbestyrelsen vedtog at have Opmærksomheden henvendt paa Spørgsmaalets yderligere Udvikling.

Finansministeriet havde godkendt Generaldirektoratets Fortolkning af Lønningslovens Overgangsbestemmelser og afslaaet at søge Lovhjemmel til Udbetaling af personligt Tillæg til ca. 16 Motorførere, udnævnte i 1929. De paagældende vilde saaledes først faa dette Tillæg efter 3 Aars Forløb. Spørgsmaalet er videresendt til Undersøgelse i Centralorganisationen, der har repræsenteret Foreningen i Lønningskommissionen.

Kredsbestyrelsen har undersøgt Spørgsmaalet om Motorførerers Anvendelse som Togfører i enmandsbetjente Tog. Undersøgelser fortsættes.

De nye P. Ordre om Forberedelses- og Afslutnings-tjeneste m. m. er nu udsendt med de af os ønskede Ændringer. Distrikterne har udsendt enkelte Forslag til nye Ture paa Grundlag heraf, mens andre Ture først vil blive ændret til Foraarskøreplanen. Det vedtoges at have Opmærksomheden henvendt paa Udviklingen.

Kredsformanden havde været indbudt til flere Afdelingsmøder i Anledning af Cirkulæret om Dampptjenesten.

Punkt 4. Regnskabet udviste Indtægt 3 972 Kr. 1 Øre, og Udgift 3 727 Kr. 36 Øre og Kassebeholdning 244 Kr. 65 Øre.

Punkt 4. En Resolution fra Motorførere i København og paa Sjælland angaaende Ændring af Cirkulæret om Dampptjenesten behandledes og videresendtes til Hovedbestyrelsen.

To Motorførere i Roskilde er sat uden for Tur som Følge af Togindskrænkninger. Sagen bliver nærmere undersøgt.

O. B.

LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSSEN.
Kredsbestyrelsesmøde afholdtes den 23. Novbr. 1932.

Alle tilstede.

Punkt 1. Forhandlingsbogen.

Oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

En Sag angaaende Funktionstillæg og en Sag ang. Overtidsbetaling fra Nyborg var løste paa tilfredsstillende Maade.

Østerbro Afd. har forespurgt Kredsen angaaende Be-

tjeningen af de elektriske Vogne paa Nærtrafikken. Kredsformanden har besvaret Afd. paa et Møde.

En Tjenstetidssag fra Esbjerg var besvaret.

Fra Skanderborg forelaa Beklagelse over Kullempningen. Sagen var bragt i Orden.

En Sag fra Fredericia angaaende Afløsningsforholdene ved Depotet var besvaret.

Fra Roskilde forelaa en Sag angaaende Kørselsfordeling. Sagen var løst tilfredsstillende. Fra forskellige Afdelinger forelaa Anciennitetssager, som af Kredsformanden var undersøgt i Generaldirektoratet.

Roskilde Afd. meddeler Kredsen, at man fra 1. Oktober har faaet 2 Motorførere for meget i Motorturen. Depotet har sat de paagældende i Rangertur, hvilken Afd. beklager sig over Formanden, og Kredsformanden undersøger denne Sag.

Østerbro Afd. forespørger om, hvem der først skal udføre Skydetjeneste paa Motorvognene. Sagen var besvaret derhen, at Motorføreraspiranterne først skulde have denne Afløsning.

Fra Viborg foreligger en Sag angaaende Turafstemning. Kredsformanden besvarer Sagen.

Fra Aalborg Afd. foreligger en Skrivelse, som Kredsen har behandlet. Da denne Skrivelse var opbygget paa forkerte Oplysninger, er Afdelingen underrettet om de faktiske Forhold.

Punkt 3. Meddelelser fra Kredsformanden.

En Sag angaaende Turanciennitet fra Tønder var løst paa tilfredsstillende Maade.

Kredsformanden refererede Sagen angaaende Pasning af Mx Lokomotivernes Kedel.

En Del Forespørgsler fra forskellige Afdelinger var besvaret af Kredsformanden.

Punkt 4. Regnskabsoversigt.

Kredskassereren gav en Regnskabsoversigt pr. 30. September 1932, som viste en Indtægt paa 23 386,12 Kr. og en Udgift paa 23 289,55 Kr. Kassebeholdningen pr. 30. September 1932: 1808,20 Kr. Balance: 25 097,75 Kr. Toges til Efterretning.

Punkt 5. Eventuelt.

Under dette Punkt drøftede Kredsen forskellige Forhold, blandt andet de forskellige Afdelingers Kørselsfordelinger, og de daarlige Forfremmelses-Vilkaar for Kredsens Medlemmer.

C. C.

LOMMEHAANDBOGEN

er nu udkommen. Der er Mulighed for at komme i Besiddelse af Lommebogen, naar man hurtigt indsender Bestilling.

Paa Side 230, 5. Linie f. o. bedes Lokf. Rosenkilde Laursens Adresse rettet som anført paa Side 222.

JULETRÆSFEST

De københavnske Lokomotivfyrbøderafdelinger afholder Juletræsfest Lørdag den 7. Januar 1933 i Forsamlingsbygningen, Enghavevej (den blaa Sal) fra Kl. 18 til 3.

Kl. 17,45 samles Børnene, og Kl. 18 marcheres der til

Tonerne af Lokomotivmændenes March ind i Salen, omkring det smukt pyntede Juletræ vil Børnene blive underholdt paa forskellig Maade. Aftenen sluttet med Bal for de voksne.

Billetter og Lodsedler faas hos Festudvalget.

Alle Lokomotivmænd med Bekendte er velkomne.

Festudvalget.

Aarhus Afdelingerne i D. L. F. afholder Juletræ Torsdag den 5. Januar 1933. Indmarch for Børnene Kl. 19,00. Børnenes Julefest slutter Kl. 22,00. Derefter Bal for Voksne til Kl. 1,00.

Der vil i Aar blive gjort alt for at more Børnene.

Alle Pensionister i D. L. F. indbydes venligst til at overvære Festen.

Festudvalget.

TAK

Min hjerteligste Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

*H. A. Loft,
Helsingør.*

Hjertelig Tak til fynske Lokomotivførere for Opmærksomheden ved vort Sølvbryllup.

*Lokof. A. M. Jensen og Hustru.
Nyborg.*

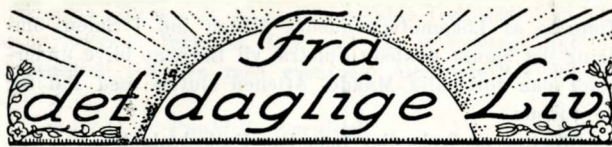
DØDSFALD

Den 23. November afgik ved Døden Chefen for Maskinafdelingens Konstruktionskontor, Maskiningeniør **B. Suaning**, kun 48 Aar gammel.

Suaning var født 30. Januar 1884, blev cand. polyt. i 1909 og blev ansat ved Statsbanerne 6. Februar 1911. Suaning, der var Søn af Værkmester ved Statsbanerne Edvard Suaning, har bl. a. været ansat ved 2. Distrikt, og ved Centralværkstedet i Aarhus. S. blev i 1920 sendt til Amerika til Baldwins Lokomotivfabrik for at kontrollere Bygningen af Lokomotiver til Statsbanerne. Senere blev Suaning Chef for 5. Maskinsektion i Herning. Da Sektionen nedlagdes den 1. April 1923, forflyttedes S. til ovennævnte Konstruktionskontor, hvor han blev Chef 1. September 1926.

Suaning er Forfatter til Maskinlæren, der udsendtes i 1925. I gennem denne, om ikke paa anden Maade, kender de fleste danske Lokomotivmænd den anerkendt dygtige Maskiningeniør. Han var Lærer paa Jernbaneskolen i Maskinlære. Suaning skrev for nogle Aar siden en Serie Artikler i nærværende Blad bl. a. omhandlende Maskineftersyn.

Maskinafdelingen er ved Suanings Død berøvet en fremragende dygtig Ingeniør, der hos alle, han kom i Berøring med, efterlader sig det allerbedste Minde.



Ærede Redaktør!

Herovre paa Danmarks skønne Ø følger vi med spændt Interesse, de Attentatangreb, som Ingeniør Sørensen ifølge »Caspar Røgbrænder«s Meddelelser foretager paa Lokomotivpersonalets Kørselsfordelinger ovre paa Kongeøen.

Ak, men jeg kan betro »Caspar Røgbrænder«, at det er mange Tider siden, vi herovre opdagede Sørensen; han kunde f. Eks. ikke den Gang fordrage, at to Mennesker talte sammen, uden at han fik at vide, hvad de talte om, og det opnaaede han paa den Maade, efter hvad Vognopsynsmændene ved Lillebælt fortæller, at han kravlede under Vognene for at lure deres Samtale af. Jo, det er vel nok en Mand, der har begyndt fra neden af.

Men, ærede Redaktør, De ved maaske ikke, at Ingeniør Sørensen har en aandsbeslægtet herovre paa vor Ø, han hedder Vinbjerg og gaar endnu videre end Sørensen.

Ved Siden af vort Maskindepot ligger et Lokomotivværksted, hvor Lokomotiver og Motorvogne indsættes til Reparation. Efter endt Reparation foretages en Prøvekørsel, d. v. s. ikke en Prøvekørsel for at konstatere det reparerede Lokomotivs eventuelle Svagheder ved f. Eks. at spænde det for en Togstamme, nej, Prøvekørslen foregaar med en tom Maskine, med en Ingeniør Vinbjerg som Chef.

Ja, Hr. Redaktør, hvis De en Dag kunde faa Tid til at være med paa en saadan Prøvetur, saa tror jeg, hvis De havde et Optagelsesapparat med, saa var der Emner til en større Film f. Eks.: »Den vilde Jagt over Skinnerne«.

Det første, Ingeniør Vinbjerg foretager, naar han træder op paa Prøvemaskinen, er at okkupere Lokomotivførerens Plads paa Førersædet med eller uden Lokomotivførerens Sanktion.

Naar dette Kup er foretaget, saa foregaar den vilde Jagt over Skinnerne, et Stationssignal paa »Stop« er ingen Hindring for Ingeniør Vinbjergs fortsatte Kørsel.

Hvis Lokomotivføreren vover en svag Indvending mod hans vilde Kørsel eller Okkuperingen af Førersædet, saa svarer Ingeniør Vinbjerg, at Maskinen er min; den kan jeg gøre med, som jeg vil. Det er altsaa saadan en Slags fiks Idé, som vi forgæves kæmper imod. Altsaa han er vel nok fiks.

Men nu har Ingeniør Vinbjerg fundet paa, at Lokomotivførere er helt unødvendige ved Prøvekørsler, det kan han udmærket ordne selv. Nu staar vi der med Haaret ned ad Nakken; saa nu er vi jo ved at blive noget betænkkelige herovre, for hvad bliver det næste, han finder paa, hvis han faar Lov at gaa løs.

Med Hilsen og Haandslag
Deres ærbødige
Peter Syvtal.

At Ingeniør Vinbjerg okkuperer Lokomotivførerens Plads, er kun et Tegn paa høj ingeniørmæssig »Dan-nelse«, hvorom Peter Syvtal intet Begreb har. At Lokomotivføreren nu ikke mere behøves paa Prøveture, vidner om Ingeniørens Kendskab til Ordre og Bestemmelser. Men naar Jernbanen er hans, kan han vel gøre, som han vil.

Red.

STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER
Nye Bøger.

16473	14682	Baum, V.: Ringe i Vandet.
16474	15279	Preedy, G.: Grevinde Rocklitz.
16475	15241	Golding, L.: Magnolia Stræde.
16476	15236	Buck, P. S.: Den golde Jord.
16477	15280	Heise, I.: Min Skitsebog.
16478	15253	Stolpe, S.: Feig. —
16479	15258	Thomas, H.: To Mennesker.
16480	15235	Borel, K. F.: En Septemberdrøm.
16481	15257	Fecht-Hansen: Else Daa.
16482	15245	Munch-Sørensen: I Sommerlejr.
16483	15265	Dimmock, F. H.: Spejderne paa Robinson Øen.
16484	15275	Nesbit, E.: Alice og hendes Søskende.
16485	15233	Brock-Utne, D.: Ung Dame søges.
16486	15243	Hempel, H.: Victoria og hendes Kusine.
16487	15239	Dahl, V.: Gitte.
16489	15277	Nygaard, F.: Lija paa Barrikaderne.
16490	15268	Guldbrandsen, P.: Peter Ulveunge.
16491	15264	Dahlsgaard, M.: Smuglerne fra Hurup.
16492	10721	Baadsgaard, A.: Den grønne Vogn.
16493	15271	Jensen, G.: Magellans Karaveller.
16494	15276	Nielsen, V. Bendix: Ingrid fra Kina.
16495	15232	Aldington, R.: Oberstens Datter.
16496	15244	Korch, M.: I Morgen faar vi Sol.
16497	15234	Beskow, E.: Han og hans Hustru.
16498	15238	Carlsen-Skiødt: Lensgrevens Datter.
16499	15250	Rauzier-Fontayne: Laurentine.
16501	15254	Svanstrøm, G.: Agnete.



Udnævnelse fra 1.—12.—32:

Lokomotivmester II A. C. Mortensen, Tønder, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester I i Tønder (agl. Udn.) og

Lokomotivfører H. A. E. Johansen, Esbjerg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester II i Viborg (min. Udn.).

Forflyttelse:

Fra 24.—11.—32:

Lokomotivfører E. Olsen, Aarhus Ø, til Aarhus H.

Lokomotivfører E. M. Rasmussen, Aarhus Ø (Depotforst.), til Aarhus H med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Fra 1.—12.—32:

Lokomotivfører N. E. Richter, Slagelse, efter Ansøgning til Kalundborg.

Lokomotivfører A. J. F. Sandberg, Orehoved, efter Ansøgning til Slagelse.

Lokomotivfører C. L. Preisler, Lunderskov, efter Ansøgning til Orehoved.

Lokomotivfører H. L. M. Lytzen, Kolding, til Orehoved.

Fra 1.—1.—33:

Lokomotivfører H. P. J. Jensen, Ryomgaard (Depotforst.), til Brande med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Afsked:

Lokomotivfører N. C. Johansen, Nyborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—33 (min. Udn.).

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—12.—32:

Lokomotivfyrbøderne J. A. E. Nielsen, Østerbro, og E. V. E. Horn, Slagelse.

RABATBILLETTER

til Zoologisk Have samt Badeanstalten »København« kan faas paa Foreningens Kontor.



PAA RATEBETALING

Herre Skræderi og Konfektion, Dame Overtøj og Kjoler, samt Børne Ekviperung.

Søg en Forretning, der har eksisteret gennem næsten 30 Aar, og hvis store Konto Antal — 160 000 — er en Garanti for, at vore Kunder er tilfredse og kommer igen Aar efter Aar.

Vore Priser er billigere end Kontantforretningers paa Grund af vore smaa Omkostninger, store Omsætning og direkte Stofindkøb. Køb dansk. Vi beskæftiger henvend 300 Syere og Skrædere. Køb hos os, saa faar De Valuta for Deres Penge, og Pengene bliver i Landet.

CARL JACOBSEN & Co. Hjørnet af Nr. Farimagsgade 64 og Vendersgade 12.
Tag ikke fejl, husk, indgangen er paa Hjørnet.

Hvis De skal forflyttes til Gedser!

Husk: man spiser og logerer bedst i Dyreborgsminde Pension. Telf. 64 x.
Altid god Kaffe.

Blomsterforretning

H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varene bringes overalt.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—8 og 6—7
Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6

LØVE MARGARINE



FINESTE KVALITET TIL BORDBRUG

BRILLEHUSET

B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.
(tidligere Vesterbrogade 36)

Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.

25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.

Brug Svendborg Eksport Mi-Co. ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velmagende.

ALBANI PILSNER og LAGER ØLLET DER SMAGER

Smid Brillerne!

Nyhed! Brug kun Michelsens nye Hvile-Glas, med eller uden Styrke-Tilpasning ved Ekspert hele Dagen. - - -
|| LÆGEANBEFALET SYGEKASSELEVERANDØR ||

MICHELSSENS OPTIK
Vesterbrogade 29 · Vester 4701

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

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.

„Odense“ Pilsner

den mest velsmagende Pilsner

Støt dansk Industri! — Køb danske Varer!

KNUD MØLLER

FLENSBORG MAGASINET

Vestergade 54. ODENSE Telefon 1471.

Statsbanetjenestemænd bør forsikre i Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening

Foreningen har uddelt ca. 130000 Kr. i Understøttelser. Ulønnede Tillidsmænd over hele Landet.

Ekspeditions kontor: Vesterbrogade 26, København, Telef. 66 26.

Lav Premie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning



C. F. SCHALBURG

FORNEMME

VELLAGREDE

***** Aktieselskab *****

KVALITETER

Grundlagt 7. Juni 1817.

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346

NYBORG

Telefon 346

Steenstof — Skotøj

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/.

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.



RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperings. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

1. Kl.s Mejeriprodukter.

Telf. 79.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.

CAFE FÆRGE GAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

Hotel Royal.

Concert hver Aften.

Ærbodigst E. Nielsen.

A. GEHLERTS Bageri & Conditori.

Nørregade 36.

Telefon 442.

Nyborg Kulimport

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 & 8 - Tlf 15 & 23

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade

Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 454

A. IVERSEN

Karen Fensborg's

Damefrisør-Salon.

Vestervoldgade 18 - Telf Nyborg 385.

De smukkeste
Broderier i stort Udvalg,
til alle Priser faar De hos
MARIE HANSEN
NYG ADE

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

C. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.
Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,
derfor billigste Priser.

P. Chr. Rasmussen,

Uhrmager & Guldsmed,

Kongegade 33.

Telf. 239.

Største Udvalg i Festgaver.

Kjellerups Eftf.

V. Chr. Hansen, Nørregade 24
Telefon 547

anbefaler sig til det ærede Publikum
med alt i

1. Kl.s Viktualie og Delicatesser

LIGKISTER

Ligsenge, Ligtøj og Kranse
anbefales

Egen Ligvogn
Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørages

P. JAKOBSEN

ved Slottet Telefon 171

Transport med Ligbil besørages overalt i Danmark.

SPAREKASSEN FOR

NYBORG BY OG OMEGN

Kontortid: 10—2 og 4—5

Telefoner: 8 og 16

Radio
Lysekroner
Ladestation

Niels Hansen, elektr. Instal.

Tlf. 366 - Kongegade - Tlf. 366

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

Lauritz Nielsen.

Kul-Koks-Briketter.

- TELEFON 106. -

JOH. JENSEN

Cykelforretning.

Telf. 604 - Nørrevoldgade - Telf. 604.