



Nº 15

5. August 1942

42. Aargang

BREMSEPRØVERNE I TRYKLFTBREMSEDE TOG

Medens vi her ved Statsbanerne tidligere kun havde een Slags automatisk, gennemgaaende Bremse til Afbremning af Togene, nemlig Vakuumbremsen, som fremdeles anvendes i en Del Tog, er Antallet af trykluftbremsede Tog dog i fortsat Stigning. Personalet kan der ved komme ud for at skulle betjene vakuumbremsede Tog i nogen Tid og derefter trykluftbremsede Tog. I hvert Fald skiftes der for visse Tures vedkommende hyppigt mellem de to Bremsearter, saa det er nødvendigt at være fuldt fortrolig med begge Slags.

Det gælder for alle de Personalegrupper, som paa den ene eller anden Maade under Udøvelsen af deres Gerning kommer til at beskæftige sig med Trykluftbremsen, at de har faaet nogen Instruction i denne vor nyeste Bremses Indretning og Virkemaade. Vi finder dog Anledning til at beskæftige os med Spørgsmaalet om, hvorvidt denne Instruction har været dybtgaaende nok. Der er nemlig et og andet, som tyder paa det modsatte. Vi tænker i denne Forbindelse paa Bremseprøverne forud for Togafgang paa en Udgangsstation.

Der er den store og betydningsfulde Forskel paa Bremseprøven i et vakuumbremset Tog og i et trykluftbremset Tog, at selve Bremsningen — Reduktionen af det opsugede Vakuum — i førstnævnte Tilfælde indledes af Bremseprøveren fra Bagenden af Toget, hvorefter Lokomotivføreren slaar Vakuumbaandtaget helt i Bund, saa der bremses med det højest opnaaelige Tryk, medens Bremsningen ved Prøverne med trykluftbremsede Tog foretages af Lokomotivføreren, hvorhos der i disse Tog kun maa fore-

tages en forholdsvis lille Trykreduktion, nemlig 0,65 atm.

Vi forstaaer, at der for Lokomotivmænd, som i mange Aar har kørt med Vakuumbremse og været vant til ved Bremseprøverne at slaa Bremsehaandtaget helt i Bund, kan være en vis Vane heri, og at de, hvis de ved Bremseprøverne med trykluftbremsede Tog opfordres til at bremse kraftigere end med den ved Prøverne tilladte højeste Trykreduktion, maaske kan lade sig forlede til ogsaa i disse Tilfælde at slaa Bremsen helt i Bund; men dette er urigtigt og maa ikke ske.

Den automatiske Førerbremseventil har som bekendt i Driftsbremseområdet 8 Hak til Førerbremsehaandtaget. Det første Hak fra Kørestillingen giver en Trykreduktion paa 0,5 atm., de øvrige hver en Reduktion paa 0,15 atm., saaledes at der i det sidste Hak — Fuldbremning — er foretaget en Reduktion paa 1,55 atm. M. H. t. Bremseprøverne er det som nævnt foreskrevet, at der ikke maa foretages Bremsning med større Trykreduktion end 0,65 atm., hvilket skulde svare til, at Bremsehaandtaget sættes i 2. Hak fra Kørestillingen. For at Bremsen kan siges at være i Orden og den fornødne Sikkerhed være til Stede for, at Lokomotivføreren til enhver Tid er Herre over sit Tog for saa vidt Bremsningen angaar, skal Styreventilerne omstyre ved denne Trykformindskelse; gør de ikke det, maa den paagældende Vogn omstilles til Ledningsvogn — eventuelt maa Toget fremføres paa Skruebremser. Ved et fornylig behandlet Tilfælde er vi imidlertid blevet klar over, at det vistnok er ret almindeligt, at der

ved Bremsprøverne foretages betydelig større Trykreduktion, helt op til 1,5 atm., og da dette kan indeholde et Risikomoment, vil vi gerne raabe et Varsko til Medlemmerne.

Da Anvendelse af Trykluftbremsen i Godstog for ca. 4 Aar siden paabegyndtes, maatte Bremsprøverne ikke foretages med større Trykformindskelse end 0,5 atm. Der klagedes imidlertid over, at Bremserne paa Vognene ikke vilde træde i Funktion, d. v. s., at Styreventilerne ikke omstyrede, hvorfor Bremsprøveren krævede yderligere Bremsning fra Lokomotivførerens Side. Dette foranledigede, at Spørgsmaalet om en større Trykreduktion blev taget op til Undersøgelse, og fra og med Februar i Aar er en Trykformindskelse paa 0,65 atm. tilladt, *men ikke derudover.*

Det hævdes dog, at der endnu er Vanskeligheder, særligt i lange Godstog. Naar Bremsprøveren ser, at ikke alle Bremseklodserne er gaaet til Hjulene, giver han Signal til kraftigere Bremsning, hvorefter Lokomotivføreren i nogle Tilfælde flytter Bremsehaandtaget yderligere et Hak eller to. I adskillige Tilfælde medfører dette, at nogle flere Bremseklodser gaar til, men ikke alle, hvorefter Bremsprøveren paany kræver Bremsningen forstærket, og naar dette imødekommes, er man efterhaanden helt nede paa Fuldbremsetrykket. Efter hvad vi har faaet oplyst, sker det dog, at en Lokomotivfører vægrer sig ved at efterkomme dette Ønske, men det fortælles os, at saadanne Tilfælde efterhaanden skal være sjældne, idet de Lokomotivførere, som indtager et saadant Standpunkt, udsættes for Kritik, ja endog betegnes som Krakilere, og dette ikke blot af Bremsprøverne, men ogsaa af visse Stationsbestyrere. Saa vidt vi ved, har der da ogsaa været Tale om en yderligere Ændring, saa Trykformindskelse paa 1,0 atm. skulde være tilladt ved Bremsprøverne, *men Generaldirektoratet har afslaaet dette:* Reduktionen paa 0,65 atm. er Maksimum, og vi maa indtrængende henstille til vore Medlemmer at rette sig derefter. Det er et rent Sikkerhedsmoment.

I Praksis former Bremsningen af et trykluftbremset Tog sig jo paa den Maade, at der først foretages en lettere Bremsning, d. v. s., at Bremsehaandtaget flyttes hen i 1. eller 2. Hak fra Kørestillingen, derefter forøges Bremsningen om fornødent ved at flytte Haandtaget yderligere et à to eventuelt tre Hak; men i Al-

mindelighed skulde en Trykreduktion paa 1,0 atm. eller lidt derover være tilstrækkelig til at bringe Toget til Standsning. Dersom man imidlertid har foretaget Bremsprøven med en Fuldbremsning eller en blot lidt mindre Trykreduktion (1,5 à 1,4 atm.), ved man ganske vist, at Bremserne har virket ved denne Trykformindskelse, men det er ogsaa det eneste, man har Garanti for. Der er derimod ingen Sikkerhed for, at Bremserne virker ved en almindelig Driftsbremsning paa indtil 1 atm. Det er muligt, at de gør det, men man ved det ikke, og det er jo ikke Meningen, at der kun skal kunne bremses ved Anvendelse af Fuldbremsninger. Sikkerheden i, at et Tog kan bremses ved alm. Driftsbremsninger, ligger altsaa i, at Styreventilerne omstyres ved en Trykformindskelse paa 0,5—0,65 atm., det er derfor Bremsprøven ikke maa foretages med større Reduktion, og vi maa som nævnt indtrængende henstille til Medlemmerne at respektere dette.

Det er blevet hævdet over for os, at Lokomotivførere, som vægrede sig ved paa Forlangende at foretage Bremsprøver med mere end 0,65 atm. Reduktion, og derved kunde forarsage Forsinkelser, risikerede tjenstlige Irettesættelser; men Generaldirektoratet, med hvem vi har talt om Spørgsmaalet, siger, at Lokomotivpersonalet ikke behøver at nære saadan Frygt; thi Sikkerheden gaar jo frem for alt. Dersom Bremserne ikke vil virke ved den tilladte Trykformindskelse, kan man for at faa Styreventilerne sat i Bevægelse foretage een, i den kolde Tid eventuelt flere kraftige Bremsninger, men man maa saa løse Bremsen paany ved fuldstændig Opladning til 5 atm. og derefter foretage Bremsprøven med den tilladte Reduktion. De Vogne, paa hvilke Bremserne herefter ikke vil virke, maa gaa som Ledningsvogne. Dette bør alle vore Medlemmer erindre sig, og Trykluftbremseinstruktørerne bør efter vor Mening være vagtsomme heroverfor.

I denne Forbindelse vil det maaske være paa sin Plads at pege paa, at den første Betingelse for, at Bremsen springer an for en Tryksænkning paa 0,65 atm. er, at *hele* Bremsesystemet er fuldt opladet. Saafremt Bremsprøven paabegyndes, inden fuld Opladning er opnaaet, vil Styreventilerne først omstyre, naar Hovedledningstrykket er blevet mindre end Trykket i Hjælpeluftbeholderne. Er disse ved mangelfuld Opladning kun fyldt op til et Tryk paa f. Eks.

4,2 atm., styrer Styreventilerne først om ved en Tryksænkning paa ca. 1 atm.

Man maa her erindre sig, at det ikke er afgjort, at hele Systemet er fuldt opladet, fordi Manometret for Trykket i Hovedledningen viser 5 atm. Dette Manometer viser nemlig Trykket umiddelbart efter Førerventilen; men det tager jo Tid for Tryklufften at komme fra Hovedledningen gennem Styreventilernes snævre Fyldeboringer og ind i Vognenes Tryklufftbeholdere. Først ved Tæthedsprøven kan der faas Sikkerhed for, at hele Systemet er fuldt opladet.

Det er derfor ogsaa af stor Vigtighed, at Tæthedsprøven udføres omhyggeligt, og at man ikke begynder paa selve Bremsprøven, førend Tæthedsprøven har været tilfredsstillende. Ved denne Prøve, hvor der som bekendt lukkes for Opfyldningen af Hovedledningen, maa Trykket i Hovedledningen ikke falde mere end 0,5 atm. paa 1 Minut. Falder Trykket mere, er der enten Utæthed i Systemet, eller ogsaa er dette ikke ordentligt opladet eller begge Ting tilsammen bevirker Trykfaldet.

Fyldetiden for Beholderne er forskellig for de forskellige Bremsesystemer, størst ved KKG-Bremsen, mindre for Hik-Bremsen. Alt efter Togets Størrelse maa det derfor anses for hensigtsmæssigt først at foretage Tæthedsprøven *tidligt*: 4 à 5 Minutter efter, at Opfyldningen (Op-ladningen) er paabegyndt. I Almindelighed skulde det kunne paaregnes, at de Minutter, som er anvendt paa denne Maade, vil indvindes ved, at Tæthedsprøven og den derpaa følgende Bremsprøve forløber tilfredsstillende.

ULYKKEN VED DØSTRUP

For første Gang under hele Krigen har et dansk Jernbanetog været udsat for et egentligt Bombeangreb.

Lørdag den 11. Juli kørte Tog 2489 fra Tønder paa Vej mod Ribe. Togets Maskine var D-872, og de to Lokomotivmænd, der fremførte Toget, var Lokomotivfører *N. H. Andersen* og Ekstrahaandværker *H. Andersen*, begge fra Tønder.

Da Toget befandt sig ved Døstrup Station blev Lokomotivet ramt af en Fuldræffer fra en engelsk Flyvemaskine. Virkningen var forfærdende, idet Bomben havde ramt saaledes, at Fyrkassen blev fuldstændig sprængt og Fører-

huset samt Underdelen af Lokomotivet aldeles ødelagt. Hvor stor Kraft, Lokomotivet blev ramt med, ses bedst deraf, at det slyngedes af Sporet med alle Hjul.

Det blev et besværligt Arbejde at faa Lokomotivet fjernet fra Ulykkesstedet, idet man delvis maatte klodse Maskinen op paa Troljer og fremføre det paa denne Maade. Først næste Morgen ankom det til Esbjerg.

Desværre var det ikke alene materiel Skade, der skete, men de to Mand paa Maskinen blev frygteligt tilredt. Lokomotivfører *N. H. Andersen* var dræbt paa Stedet, og Ekstrahaandværker *H. Andersen* blev meget alvorligt saaret, bl. a. blev den ene Arm knust, og Underliv og Ben var stærkt forbrændt. Han blev bragt til Ribe Sygehus, hvor han var ved fuld Bevidsthed det første Døgn og kunde fortælle, at de ikke havde observeret Flyveren, før han var over dem, og Ulykken indtraf. Det viste sig dog, at Andersens Kvæstelser var saa alvorlige, at han ikke kunde staa det igennem, og Mandag den 13. Juli afgik han ved Døden.

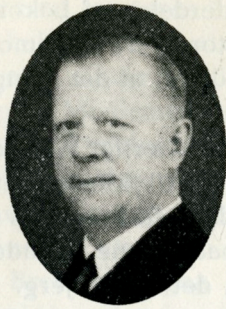
Døden havde dermed bragt Sorg og Fortvivlelse over to Hjem og berøvet os to gode og brave Kammerater, der begge havde det bedste Lov paa sig.

Lokomotivfører *Andersen* havde sit Hjem i Aabenraa, idet han den 1. April i Aar var blevet forfremmet til Lokomotivfører i Tønder. I Hjemmet i Aabenraa efterlader han sig Hustru og 4 Børn i Alderen fra 7 Maaneder til 14 Aar. Vi ved, at *Andersen* elskede sit Hjem og sine Børn, og det er derfor ikke underligt, at Sorgen og Fortvivlelsen knuger dette Hjem, der paa en saa brutal Maade er blevet berøvet sin Forsørger.

Ekstrahaandværker *H. Andersen* er Søn af Banenæstformand *Andersen*, Tønder. Det var deres eneste Søn, som først i April i Aar var antaget ved Statsbanerne, og det var Forældrenes Stolthed, at det saa ud til, at Sønnen skulde faa sin Livsgerning ved samme Etat, hvor Faderen gennem mange Aar havde haft sit Arbejde. Fra alle Sider bliver han rost som en dygtig Arbejder og en brav Kammerat med et lyst og ærligt Sind. I den korte Tid, han var blandt os Lokomotivmænd, havde han ogsaa skaffet sig mange Venner, og alle, han kom i Berøring med, satte stor Pris paa ham.

Vi vil bevare de to Kammeraters Minde.

(Eftertryk forbudt.)



Lokomotivfører *Niels Henry Andersen* var født 26. November 1900 og blev ansat som Lokomotivfyrbøder den 1. Januar 1926 i Vamdrup. Var derefter i Skelde fra 1. August 1927 til 1. Juli 1932 og i Langaa fra 1. Juli 1932 til 1. Juli 1935 og endelig i Aabenraa fra 1. Juli 1935.

Den 1. April i Aar blev han forfremmet til Lokomotivfører i Tønder.

Begravelsen foregik den 15. Juli paa Aabenraa Kirkegaard. — Et Væld af Sommerens smukkeste Blomster prydede Kisten og Kapellet, og det var næsten alle Landets Afdelinger, der havde ønsket at hædre den afdøde. Ved Kisten dannede 6 Kolleger Æresvagt, og mange af vore Afdelinger havde sendt deres Fane.

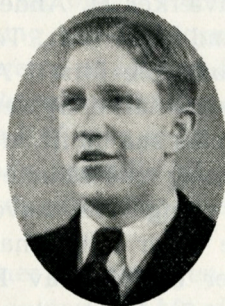
Organisationen var repræsenteret af Forretningsudvalget, og vort smukke Organisationsbanner var ogsaa til Stede. Der var meget stor Deltagelse, og i Følget saas mange af afdødes Kammerater og andre Tjenestemænd.

Statsbanerne var repræsenteret ved Maskiningeniør Sand, Fredericia.

I Kapellet holdt Pastor Ludvigsen en meget smuk og stærkt personlig præget Tale og nævnedes blandt andet, at hidindtil havde man altid troet, at det alene var Sømændene, der kom ud for den Slags Ulykker, men her viste det sig, at ogsaa Jernbanemændene befandt sig paa stærkt udsatte Poster.

Efter Jordpaakastelsen bragte Organisationens Formand den afdøde en sidste Hilsen og Tak.

Lokomotivfører N. Johansen, Tønder, fremførte en Tak fra Lokomotivmændene i Tønder.



Ekstrahaandværker *Henry Andersen* var født den 23. December 1919 og blev saaledes kun godt 22 Aar gammel.

Begravelsen foregik den 17. Juli fra Tønder gamle Kirkegaards Kapel, men da det var et ret lille Kapel, var det forudset, at det ikke nær kunde rum-

me det Følge, der maatte forventes at komme til Stede, og Højtideligheden var derfor henlagt til Pladsen umiddelbart uden for Kapellet.

Her henstod Kisten med et Væld af Blomster omkring sig, og 6 Lokomotivmænd dannede Æresvagt. Ogsaa hertil havde mange af vore Afdelinger sendt deres Faner.

Forretningsudvalget repræsenterede vor Organisation, ligesom vort Banner var til Stede.

Det var et meget stort Følge, der efterhaanden samledes ved Andersens Baare, og som Repræsentant for Statsbanerne mødte ogsaa her Maskiningeniør Sand, Fredericia.

Pastor Hans Magle holdt en smuk og gribende Tale, hvori han gav Udtryk for, at vi Mennesker havde Lov til at føle os skuffede; thi den lyse Tro, man havde næret om, at alle Mennesker kunde leve i Fred og god Forstaaelse med hinanden, var blevet en bristet Illusion.

Efter Jordpaakastelsen bragte Organisationens Formand den afdøde en sidste Hilsen fra Lokomotivmændene.

Lokomotivfører N. Johansen bragte en Hilsen og Tak fra Lokomotivpersonalet i Tønder.

UNIFORMSTERMINERNE

Protokol

over Forhandlingen den 8. Juni 1942 mellem Finansministeriet og Statstjenestemændenes Centralorganisationer I og II vedrørende eventuelle Ændringer i den gældende Ordning angaaende Forlængelse af Uniformsterminerne.

For Finansministeriet mødte Departementschef K. H. Kofoed og Kontorchef J. Dybdal.

Som Repræsentant for Generaldirektoratet for Statsbanerne deltog Kontorchef L. Larsen i Mødet.

Statstjenestemændenes Centralorganisation I repræsenteredes af Landstingsmand Charles Petersen, Sekretær Vejre, Forretningsfører Th. Pedersen, Lokomotivfører Sophus Jensen, Formand I. P. Nielsen, Overtoldbetjent Kaj Olsen, Overpakmester Peter Jensen, Plejer Johs. Hansen, Politiasistent Schytt-Larsen og Kriminalassistent Nielsen.

Statstjenestemændenes Centralorganisation II repræsenteredes af Kontorchef Lynard, Trafikassistent C. A. Larsen, Togfører H. M. Christensen, Stationsmester N. S. Sørensen og Rangermester H. P. Jakobsen.

Departementschef K. H. Kofoed aabnede Forhandlingerne, idet han udtalte, at Formaalet med Afholdelsen af dette Møde var at give Centralorganisationerne Lejlighed til at fremsætte eventuelle Ønsker vedrørende Uniformsterminordningen for det kommende Aar.

Fra Finansministeriets Side var det meddelt de Styrelser, som havde rettet Henvendelse angaaende Uniformsterminordningen, at den nugældende Ordning maatte forlænges, men man var villig til at høre, om der skulde foreligge særlige Ønsker.

Forholdet er jo det, at der fra Statens Side har maattet tages Forbehold med Hensyn til Leveringerne, og det er formentlig dette Forbehold, der har givet Anledning til den af Organisationerne fremsatte Anmodning om Afholdelse af dette Møde.

Landstingsmand Charles Petersen udtalte paa Centralorganisation I's Vegne, at man ikke er blind for de Vanskeligheder, der er en Følge af de herskende Forhold, men Sagen er jo den, at jo længere den nugældende Ordning varer, bliver Vanskelighederne som Følge af de forlængede Brugsterminer større og større.

Det er ganske særlig galt fat med Arbejdstøj og Overtrækstøj, idet det jo er en Forudsætning for, at der kan udvises Økonomi med Hensyn til egentlige Uniformer, at der gøres stærkt Brug af Arbejdstøjet, og for dettes Vedkommende er Terminerne forlænget med 25 pCt. Det er navnlig vigtigt at faa tilvejebragt en Lempelse med Hensyn til Overtrækstøjet. Taleren var dog klar over, at der netop her foreligger særlige Leveringsvanskeligheder og har maattet tages Forbehold. Taleren var imidlertid af den Opfattelse, at det, saafremt Staten ikke er leveringsdygtig, er af Vigtighed, at den enkelte Tjenestemand bliver sat i Stand til selv at skaffe sig Overtrækstøj, hvilket der endnu var Mulighed for.

For saa vidt angaar Leveringen af Benklæder, er det ogsaa vanskeligt at overholde Terminerne. Forholdet er det, at Stoffet er af betydelig ringere Kvalitet end tidligere, saaledes at Forlængelsen af Brugsterminerne rammer dobbelt. De forlængede Brugsterminer bør derfor ikke praktiseres med Hensyn til Uniformbenklæder, som er fremstillet af Erstatningsvarer.

Centralorganisationens Forslag gaar derfor ud paa, at der enten leveres Overtrækstøj efter de oprindelige Brugsterminer eller Pengeerstatning i det Omfang, Levering ikke kan finde Sted, hvilken Erstatning passende kan beregnes efter, hvad Staten har maattet betale for sidste Indkøb af paagældende Vare, og at der paany fastsættes en 12 Maaneders Brugstermin for Benklæder, mens de forlængede Terminer gælder ved alle øvrige Leveringer af Uniformer, for saa vidt disse ikke er forarbejdet af Erstatningsvarer, i hvilket Tilfælde de oprindelige Terminer bør gælde.

Endvidere foreslaar Organisationens tilvejebragt en Ordning, hvorefter der oprettes Reparationsværksteder, hvor større Skader kan indsendes til Reparation.

Kontorchef Lynard udtalte, at man fra Centralorganisation II's Side er enig i de af Landstingsformand Ch. Petersen fremførte Synspunkter og det fremsatte Forslag til Ændringer af den hidtidige Ordning.

Taleren vilde særlig understrege, at de forlængede Brugsterminer ikke kan holde for Uniformsgenstande, der er udført af Erstatningsvarer, og nævnte som Eksempel herpaa, at en Regnfrakke, der er erstattet med en Gummifrakke, ikke kan holde i de fastsatte 66 Maaneder.

Den foreslaaede Reparationsordning fandt Tale-

ren meget ønskelig, idet han henviste til, at Staten bedre end Tjenestemændene er i Stand til at fremskaffe det fornødne Materiale.

Departementschef Koloed bemærkede, at man fra Statens Side er ganske klar over de Vanskeligheder, som opstaar af de forlængede Terminer, idet den normale Ordning ikke fremkaldte nogen særlig Velklædthed, men var beregnet paa at dække det naturlige Behov.

Forholdet er imidlertid det, at de Restriktioner, som har maattet indføres paa alle Omraader, ogsaa gør sig gældende med Hensyn til Tøjet, og det er nødvendigt, at der stilles mindre Krav end tidligere. Det er rigtigt, at Tjenestemændenes Vanskeligheder bliver større, efterhaanden som Tiden gaar, men det samme gælder ogsaa paa andre Omraader.

Der er ikke Mulighed for Gennemførelse af en normal Termin for Benklæder. Det samme gælder med Hensyn til Spørgsmaalet om en normal Termin for Uniformer forarbejdet af Erstatningsstoffer. Spørgsmaalet om Oprettelse af Reparationsværksteder blev der jo taget Stilling til i Fjor.

Taleren paapegede videre, at der er Modstrid mellem Landstingsformand Ch. Petersens Udtalelse om, at Tjenestemændene er i Stand til selv at indkøbe Arbejdstøj, og Kontorchef Lynards Fremhævelse af, at Staten bedst kan fremskaffe det fornødne Materiale til Reparationer, og udtalte, at en Ordning, hvorved den nuværende Forlængelse med 25 pCt. af Terminen for Arbejdstøjet ophæves samtidig med, at der skal betales kontant for, hvad Staten ikke er i Stand til at levere, ikke er gennemførlig. En saadan Ordning vilde ogsaa være i Strid med Principperne i Tjenestemandslovens § 39. Der findes ganske vist en særlig Ordning for Politiets Vedkommende, men det skyldes særlige Forhold.

Sekretær Vejre gjorde gældende, at en foretagen Undersøgelse viser, at der endnu er Mulighed for hos de handlende at købe enkelte Sæt Arbejdstøj, men at der ikke kan indkøbes store Partier.

Kontorchef Larsen nævnede forskellige Eksempler paa, at Staten i givet Fald har en særlig Adgang til at fremskaffe sig Leverancer fremfor private.

Departementschef Koloed bemærkede, at en Ordning, hvorved der gennem Tilskud fra Staten gives Adgang for Tusinder af Tjenestemænd til at indkøbe Arbejdstøj paa det frie Marked, vilde stride mod den Fordelingsordning, som skal gennemføres af Landets Varebeholdninger.

Kontorchef Larsen redegjorde for de ved Statsbannerne foreliggende Leveringsmuligheder og oplyste, at der er Dækning for de forløbne Maaneder og senest vil kunne leveres noget i Oktober Kvartal, men at Leveringsmulighederne derudover er ganske uvisse.

Departementschef Koloed fastholdt, at der ikke vil kunne finde nogen Ændring Sted i de fastsatte Terminer, og at man ikke vil kunne gaa med til at yde kontante Penge i Stedet for Varer, som Staten ikke kan levere. Departementschefen kunde derimod eventuelt tænke sig, at der ydes en mindre Pengeerstatning ud fra det Synspunkt, at den manglende

Levering af Arbejdstøj og Overtrækstøj medfører forøget Slid paa Tøjet, og var villig til at drøfte dette Spørgsmaal nærmere med Finansministeren.

Landstingsmand Ch. Petersen bemærkede, at det er svært for Tjenestemændene at forstaa, at de skal have en Særstilling, og henviste til, at Varefordelingen sikkert foretages under Hensyn til de handlendes Behov, mens paa den anden Side Staten ogsaa er afhængig af den almindelige Fordelingsordning. Taleren fandt derfor fremdeles det af Centralorganisationerne fremsatte Forslag rimeligt.

Departementschef Kofoed henviste til, at Staten naturligvis, hvis det er nødvendigt, kan influere paa Varefordelingen, og ansaa det derfor for udelukket, at det kan accepteres, at Staten, naar den ikke længere er leveringsdygtig, sender sine Tjenestemænd ud paa det frie Marked. Det er nødvendigt, at Uniformsforbruget skæres ned til den yderste Grænse for Forsvarlighed, og den af Centralorganisationerne foreslaaede Ordning kan derfor ikke gennemføres.

Departementschefen vil dog ikke principelt afvise, at man undersøger Mulighederne for en Reparationsordning, idet Forholdene kan udvikle sig saaledes, at man maa se bort fra hidtil fulgte Principer.

Kontorchef Larsen henstillede, at det sidstnævnte Spørgsmaal gøres til Genstand for Forhandling med Etaterne.

Landstingsmand Charles Petersen anmodede herefter om, at Uniformsterminspørgsmaalene maa blive udsat til fornyet Drøftelse, saaledes at der ogsaa forinden kan finde en Forhandling Sted inden for Organisationerne.

Departementschef Kofoed gav sin Tilslutning til Drøftelsernes Fortsættelse i et senere Møde, efter at der bl. a. har fundet en nærmere Undersøgelse Sted af Mulighederne for en Reparationsordning.

Forhandlingen sluttet.

Efter at den saaledes lovede Undersøgelse har fundet Sted, har Finansministeriet under 26. Juni tilskrevet Centralorganisationerne saaledes:

I Fortsættelse af den Forhandling, som den 8. d. M. fandt Sted mellem Repræsentanter for Finansministeriet og for Statstjenestemændenes Centralorganisationer I og II vedrørende eventuelle Ændringer i den for Finansaaret 1942/43 gældende Ordning for Udlevering af Uniform m. v. til Statstjenestemænd, har Finansministeriet — overensstemmende med det under nævnte Forhandling udtalte — drøftet visse herhen hørende Spørgsmaal med Repræsentanter for Generaldirektoraterne for Statsbanerne samt Post- og Telegrafvæsenet, Departementet for Told- og Forbrugsafgifter, Direktoratet for Fængselsvæsenet, Direktoratet for Sindssygehospitalerne samt for Rigspolitiets Administration.

Finansministeriet ønsker herefter at udtale, at det i Spørgsmaalet om Udlevering af Uniformer m. v. til Statstjenestemænd kun kan være Finansministe-

riets Opgave at fastsætte de Retningslinier, efter hvilke denne Ordning skal administreres, medens de enkelte Styrelser maa træffe Bestemmelse om Ordningens Gennemførelse i Praksis og alle hermed samhørende Detailspørgsmaal efter derom paa sædvanlig Maade stedfunden Forhandling med paagældende forhandlingsberettigede Organisation og under Hensyntagen til de særlige Forhold, som gør sig gældende indenfor vedkommende Etat.

Overensstemmende hermed skal man som Udryk for Finansministeriets Standpunkt efter samtlige foreliggende Oplysninger saavel fra Styrelserne som Centralorganisationerne udtale følgende:

1. De for Finansaaret 1942/43 allerede fastsatte Uniformsterminer kan ikke afkortes.
2. Det herfra tagne Forbehold om Forlængelse af visse Terminer, hvis det i Finansaarets Løb ikke skulde vise sig muligt at skaffe de nødvendige Materialer, maa opretholdes.
3. Ydelse af kontante Tilskud til Tjenestemænd, der ikke faar udleveret Uniformer eller Overtrækstøj etc., til Indkøb af det resterende i det private Marked, kan ikke tiltrædes; heller ikke Tilskud af denne Art som Følge af Stoffets ringere Kvalitet.
4. Der er fra Finansministeriets Side intet principielt at indvende imod, at Styrelserne paatager sig i den Udstrækning, Forholdene gør det paa krævet, at foretage Reparationer af de Uniformer, der er særlig slidt og trænger til Hovedistandsættelse. Saadan Ordning er allerede gennemført i enkelte Etater. Om hvorvidt den bør gennemføres ogsaa i andre Etater, specielt i Told- og Trafiketaterne allerede i indeværende Finansaar, maa afhænge af Forholdene i disse. Herom samt om den Maade, hvorpaa den eventuelt i Praksis skal realiseres, maa der paa sædvanlig Maade forhandles mellem Styrelsen og paagældende Organisation. En Ordning med kontant Tilskud til Tjenestemændene til Dækning af Reparationsudgifter bør ikke gennemføres.
5. En Ordning med et mindre Pengevederlag for det forøgede Slid paa privat Tøj som Følge af manglende eller senere Levering af Overtrækstøj afvises ikke principielt fra Finansministeriets Side. Efter de indhentede Oplysninger fra de forskellige Styrelser gaar man dog ud fra, at Spørgsmaalet i hvert Fald for Tiden kun har Interesse for ret begrænsede Omraader. Om en saadan Ordningens Gennemførelse maa der baade for saa vidt angaar Tidspunktet, Beregningen af Beløbet og dettes Størrelse forhandles som foran nævnt under Punkt 4.

I Overensstemmelse med disse Synspunkter har Finansministeriet D. D. tilskrevet samtlige Ministerier og Styrelser.

D. J. A.'s AARSMØDE I AARHUS

Lørdag den 13. og Søndag den 14. Juni afholdt Danske Jernbaners Afholdsselskab sit Aarsmøde i Festsalen i „Folkets Hus“, Amaliegade i Aarhus.

Formanden, Hr. Malchau, bød Velkommen, en særlig Velkomst til Gæsterne. Byens Borgmester, Hr. Stecher Christensen, var ligeledes til Stede og fik ogsaa Lejlighed til at byde Velkommen til Aarhus By.

Derefter gik Formanden over til sin Beretning; han takkede de Organisationer samt Statsbanerne og Indenrigsministeriet, som støttede D. J. A., hvilket er af stor Betydning og en Hjælp i Arbejdet.

Formanden holdt en smuk og gribende Tale for de 20 Medlemmer, som er afgaaet ved Døden i det sidste Aar. Han kom derefter ind paa det Uvejr, som raser i alle Verdensdele, og hvoraf kun Dønningerne hidtil har naaet os. I de 2 sidste Aar har vi lært mere, end vi har naaet maaske i 2 Menneskealdrer. Der stilles store Krav til os alle i Øjeblikket; ikke mindst Trafikfolk med det forcerede og enerverende Arbejde, besværliggjort ved Mørklægningen og nu tre haarde Vintre efter hinanden. Det er nu nødvendigt at udvise den størst mulige Ædruelighed, derfor er D. J. A.s Arbejde netop nu af stor Betydning.

Efter Formandens Beretning var der Frokostpause, hvorhos Aarhus nye Raadhus blev beset. Kl. 14,00 blev Mødet fortsat, hvor flere Talere havde Ordet.

Kl. 17,30 var der Middag, og om Aftenen var den store Sal fyldt af Medlemmer og Gæster til Underholdning, hvor blandt andet blev fremsagt et Digt, „Den gamle Maskine“, af Lund Pallesen, og Distriktschef Gustav Hansen spillede nogle dejlige smaa Melodier. Aftenen sluttede med Fælleskaffebord og Sang.

Søndag Morgen var der Andagt i Domkirken, og derefter Besøg i „Den gamle By“, Mindeparken og Universitetet.

V. B.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Personalepolitik.

Paa Grund af Forfremmelser og Forflytninger er Lokomotivfyrbødernes Antal her ved Depotet reduceret fra 20 Mand til 9 Mand. Deraf forretter tre Mand Lokomotivførertjeneste paa Rangermaskinen i Tinglev og 2 Mand delvis Tjeneste paa Rangermaskinen i Tønder. Altsaa er der kun 4 Mand i fast Tur (der skulde være 17 Lokfb.). Til Erstatning er der uddannet 6 Arbejdsmand, der alle kører i fast Tur, + 9 Ekstrahaandværkere og 1 Haandværker fra Værkstedet her i Tønder. Nu har yderligere 3 nyansatte Arbejdsmand paabegyndt Uddannelsen til Lokomotivfyrbødertjeneste. Vi forstaar ikke den dyre Personalepolitik, der her praktiseres. Lokomotivførerne er daarlig tjent med at have en saadan Medhjælp, thi med den korte Uddannelse Arbejdsmand og Ekstrahaandværkere nu faar, er det en

meget daarlig Medhjælp under de nuværende Forhold. Man kan jo ikke forlange, at en Mand, der aldrig har haft med Lokomotiver at gøre, kan være uddannet som Lokomotivfyrbøder paa den korte Tid, der nu gives til Uddannelse, da særlig ikke i disse Tider, hvor Brændselet for det meste er af en meget daarlig Kvalitet. Under Fremførelse af store tunge Tog, maa Lokomotivføreren følgelig ofte udrette 2 Mand's Arbejde for at komme Vejen ud. Nu er det Sommer og lyst det meste af Døgnet, men Sommeren er kort, efter den lyse Sommer følger en lang mørk Vinter, antagelig med Mørklægning og alle de Ubehageligheder, denne fører med sig. Mange ældre Lokomotivførere imødeser ikke uden Grund de Vanskeligheder endnu en Mørklægningsvinter vil berede dem med den Medhjælp, de har for Øjeblikket. Hvorfor lader Administrationen ikke de unge Ekstrahaandværkere faa den Uddannelse, som en Lokomotivfyrbøder skal have? Er det mon for at spare de faa Kroner, som Kørelæreren da har Krav paa. Vi bør ogsaa af sikkerhedsmæssige Grunde have den bedst mulige Medhjælp, naar dette kan praktiseres. Vi kan ikke se andet, end at det for Administrationen i det lange Løb er det bedste og tillige det billigste.

Derfor lad os faa den bedst mulige Medhjælp paa Maskinen til Gavn for D. S. B. og til Glæde for Lokomotivmændene som Helhed.

Tønder, i Juli 1942.

E. N. R. Johansen, Lokf.

UHELDSFORSIKRINGSFORENINGEN

Bekendtgørelse fra den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners Personale.

Til Medlemmerne!

Det bekendtgøres herved for samtlige Medlemmer, at Foreningens Repræsentantskab paa det aarlige ordinære Repræsentantskabsmøde den 5. Maj 1942 har vedtaget nye Vedtægter og Forsikringsbetingelser for Foreningen. Vedtægterne er under den 18. Juni d. A. godkendt af Handelsministeriet og er traadt i Kraft fra denne Dato at regne.

Da Foreningen ikke har Medlemmernes Adresser og derfor ikke kan udsende Vedtægterne uden efter derom fremsat Anmodning, bedes Medlemmer, der ønsker at faa de nye Vedtægter m. m. *tilsendt*, skriftlig anmode derom, og opgive Stilling, Navn og Adresse samt Medlems Nr., hvorefter de nugældende Vedtægter og Forsikringsbetingelser omgaende vil blive tilsendt Medlemmerne.

Rekvizitionen bedes adresseret til: „Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners Personale“, Hovedbanegaarden, København V.



UNDERFORSIKRING

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne gør opmærksom paa, at nogle af den sidste Tids Brandskadeopgørelser viser en Række Tilfælde af Underforsikring.

Det er en meget alvorlig Sag ikke at have brandforsikret for en Sum, der dækker de Værdier, man ejer, idet det i Henhold til Lov om Forsikringsaftaler § 40 bestemmes, at Selskabet, saafremt Forsikringssummen er lavere end de forsikrede Genstandes Værdi, kun hæfter efter Forholdet mellem Forsikringssummen og den nævnte Værdi.

Hvis saaledes Brandforsikringssummen er Kr. 10 000, og de forsikrede Genstandes Værdi opgøres til Kr. 20 000, er Forsikrede Selvassurandør for Halvdelen og maa derfor selv bære Halvdelen af Tabet ved enhver Skade.

Et Skaden total, vil Forsikrede højst kunne faa udbetalt Forsikringssummen, Kr. 10 000, men da den samlede Værdi var Kr. 20 000, er Forsikredes Tab Kr. 10 000.

Men er Skaden kun Kr. 2 000, er Forholdet det samme, selv om Forsikringssummen er Kr. 10 000. Forsikrede maa selv bære Tabet paa Halvdelen af Skaden, nemlig Kr. 1 000, idet der af Selskabet kun vil blive udbetalt Kr. 1 000 efter Forholdet 1 : 2.

Det ses heraf, at det er en meget alvorlig Sag at have underforsikret.

I de sidste 2 à 3 Aar er Priserne paa næsten alt, hvad der findes indenfor almindeligt Indbo steget med fra 50 pCt. til over 100 pCt., og hvis man ikke i den Tid har forhøjet sin Brandforsikring, er der stor Sandsynlighed for, at Forsikringssummen er alt for lav, saaledes at der i Tilfælde af Skade kan blive Tale om saa store Tab, at det kan være af katastrofal økonomisk Betydning for den forsikrede.

Saadanne Forsikringer maa derfor forhøjes med fra 50—100 pCt., og det bør ikke opsættes een eneste Dag.

Hvordan ansætter man da Værdien af de Genstande, man ønsker forsikret?

Den forsikrede maa gaa systematisk frem, eventuelt i Samraad med den stedlige Tillidsmand, f. Eks.:

Spisestue og herunder Dækketøj, Spisestel, Kaffe- og Sølvtøj, Billeder, Malerier, Gardiner, Gulvtæppe, Glas o. s. v.

Dagligstue, Klaver, Bøger, Frimærkesamling, og saa her Billeder, Gardiner m. m.

Soveværelse med Dynebetræk, Lagener, Hovedpuder og Betræk, Madrasser, Toiletgarniture, Smykker, Gardiner, Forliggere og i Klædeskabet *alt Gangtøj*, herunder Fodtøj og Undertøj.

Køkkenet med alt Køkkentøj, og endelig hvad der befinder sig i Lofts- og Kælderrum.

Hvor der er Børn og navnlig voksne Børn maa selvfølgelig medtages alt, hvad hører Børnene til.

Saadan er Gennemsnittet af de Hjem, som forsikres gennem vor Forsikringsforening, og saadanne Hjem burde vel brandforsikres for Kr. 15 000 til Kr. 20 000.

Dette er imidlertid ikke Tilfældet.

Mange saadanne Hjem er brandforsikret for Kr.

8000 og endnu flere derunder, der er derfor Tale om alvorlig Underforsikring.

Et Eksempel vil vise, hvor trist det er, naar Forsikrede ikke har tænkt paa Forhøjelse af sin Brandforsikringssum.

En Tjenestemand havde for Sommeren lejet en møbleret Lejlighed i en Villa ved Stranden.

En Dag i Juni Maaned midt paa Dagen, medens Familien spiser til Middag, udbryder der Brand i et Værelse ved Siden af, og et Øjeblik efter er hele Taget i Brand.

Alle søgte at redde mest muligt, og det lykkedes ogsaa at redde Værdier, som ved Skadesopgørelsen viste sig at andrage ca. 5 à 6000 Kr. Selve Skaden udgjorde imidlertid ca. Kr. 2600, og der havde saaledes været Værdier i Sommerlejligheden til et samlet Beløb af ca. Kr. 8000.

Forsikringssummen var Kr. 12 000 tegnet i 1940 og ikke siden forhøjet.

Da der i Familiens Lejlighed i København var Indbogenstande til en større Værdi end de resterende Kr. 4000, var det nødvendigt at foretage en Vurdering af samtlige Forsikrede tilhørende Genstande.

Ved denne Vurdering viste det sig, at Familien ialt ejede for ca. Kr. 30 000, og der var derfor Tale om en betydelig Underforsikring.

Brandskaden var ca. Kr. 2600, men Erstatningen blev som Følge af Selvforsikringsforholdet kun ¹²/₃₀ af Skaden, hvilket bliver Kr. 1040.

Den resterende Del af Skaden, nemlig Kr. 1560, maatte Tjenestemanden bære, fordi han selv havde Risikoen ved en Forsikringssum svarende til Kr. 18 000.

Dette Eksempel, som vi kunde supplere med mange andre dels fra vor egen Virksomhed dels fra andre Selskabers, godtgør Nødvendigheden af at sørge for, at Forsikringsforholdet bringes i Orden — og hurtigst muligt — derfor: *„Hvad du kan naa at ordne i Dag, skal du ikke opsætte til i Morgen“!*

Tyveriforsikringen bør ogsaa forhøjes, saaledes at Summen svarer til Brandforsikringssummen eller i hvert Fald mindst til Halvdelen af denne Sum.

En Henvendelse til Tillidsmændene eller en Telefonopringning til Central 645, Lokal Nr. 241, eller omgaaende Indsendelse af Kuponen paa Side 150 vil dække Dem og eventuelt befri Dem for en trist Oplevelse.

Lokomotivførernes Sangforening Gb.

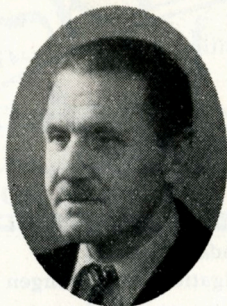
Saafremt der kan skaffes Afløsning, vil Sangforeningen afholde Skovtur den 19. August. Der rejses med Toget Kl. 13,22 til Springforbi; Eftermiddagskaffen nydes i et Skovløberhus. Senere er der Middag paa Raadvad Hotel: 2 Retter god Mad, Dessert og Kaffe. Derefter en lille Dans. Prisen bliver 4½ Kr. pr. Kuvert. Fremmede betaler 8 Kr.

Hjemrejsen sker med Toget fra Springforbi Kl. 22,03. Paategningslisten slutter 13. August. De Herrer Pensionister faar alle Oplysninger hos Formanden, Th. Olsen, Grambyvej 18, Telf. Rødovre 1332.

Bestyrelsen.



JUBILÆER



Lokomotivfører *Aage Sprogø*, Fredensgade 15, Struer, har den 10. August været ansat ved De Danske Statsbaner i 25 Aar.

Sprogø begyndte som Ekstrahaandværker den 10. August 1917 ved Maskindepotet i Struer, blev fast ansat den 11. August 1918 og Lokomotivfyrbøder den 1. November 1920 i Struer; udnævntes til Motorfører I 1. Januar 1938 ligeledes i Stuer, den 1. Marts 1941 til Lokomotivfører i Brande, forflyttedes til Struer den 1. Juli 1941.

Sprogø har saaledes været det meste af sin Jernbanetid i Struer. Her har Kollegerne i Aarenes Løb lagt Beslag paa hans Interesse for Organisationens Arbejde, idet han har været Kasserer i Lokomotivfyrbøder- og Motorfører-Afdelingen; han har nu Sæde i Lokomotivfører-Afdelingens Bestyrelse.

Sprogø har i Arbejdet som Lokomotivmand udvist den største Interesse; som Kollega og Kammerat er han meget værdsat for sin noble Optræden.

Struer Lokomotivfører-Afdeling ønsker til Lykke paa Festdagen og takker for godt udført Arbejde og Samarbejde gennem Aarene og ønsker alt godt i Fremtiden.

J. N.

Den 19. August kan Lokomotivfører *C. Hansen*, Esbjerg, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilaren begyndte som Aspirant i Fa, blev Lokomotivfyrbøder i Str, men søgte derfra til Esbjerg. Ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører maatte han igen til det høje Nord, nemlig Oddesund, men kun en Maaned, saa vendte han over Lunderskov tilbage til Esbjerg.

Jubilaren er en brav Kollega, som alle sætter Pris paa, altid ligevægtig og i godt Humør. Hansen er Kasserer for Afdelingen, og Bestyrelsen ønsker at sige Tak for godt Samarbejde og haaber, at vi endnu i mange Aar maa kunne arbejde sammen for alle i Afdelingen og for D. L. F. Afdelingen ønsker hjertelig til Lykke med Dagen og Held og Lykke i Fremtiden.

H. D.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit forestaaende Jubilæum frabedes venligst.

A. M. Dalsgaard,
Lokof., Aarhus.

Al Opmærksomhed frabedes venligst ved mit 25 Aars Jubilæum den 13. August d. A.

B. F. Greffel,
Lokof., Ar. H.

Taksigelser.

Min hjerteligste Tak til D. L. F. for den smukke Opmærksomhed paa min 80-aarige Fødselsdag, og ligeledes min hjerteligste Tak til alle indenfor Etaten for udvist Opmærksomhed paa nævnte Dag. Min Hilsen til Eder alle.

Osvald Bøckel.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører N. H. Andersens Død og Begravelse. Tak for alle Blomster og Kranse, og særlig Tak til alle Afdelinger, der mødte med Faner.

Paulina Andersen og Børn,
Aabenraa.

En hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min Hustrus Død og Begravelse, og en Tak til Lokomotivfører C. Schmidt for de smukke Ord ved Baaren til min Hustru.

M. P. C. Andersen,
Nyborg.

Afskedsfest for en fratrædende Tillidsmand.

Struer Lokomotivfører Afdeling afholdt Søndag den 5. Juli Afskedsfest for den afgaaede Afdelingsformand *O. Løvborg*.

Formanden, *Johs. Nielsen*, bød Velkommen ved et smukt pyntet Kaffebord og udtalte en Tak til Løvborg for udført Arbejde igennem 5 Aar.

Afdelingens Kasserer, *A. E. Engtorp*, overrakte *O. Løvborg* en Pengegave.

Fleire Medlemmer takkede *O. Løvborg* for den Tid, han havde ledet Afdelingen.

En smuk Buket Blomster blev overrakt *Fru Løvborg*.

En Sang, som var skrevet til Dagen, gjorde stor Lykke.

O. Løvborg takkede for Tilliden og Gaven samt udtalte Ønsket om alt godt i Fremtiden for Afdelingen i Struer.

Deltager.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge *O. Simony*, Onsgaardsvej 14, Hellerup, er bortrejst fra den 11. Juli—9. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge *Uldahl*, Kathrinevej 23, Hellerup, Telefon Helrup 2914. Konsultationstid: Kl. 13—14.

Jernbanelæge *W. Ottesen*, Belgiensgade 8, København, er bortrejst fra 12. Juli—10. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge *Reinert*, Amagerbrogade 59, Telefon Amager 13. Konsultationstid: Kl. 11½—13 samt Tirsdag Kl. 18—19.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Specialister i Øre-, Næse- og Halssygdomme antaget Ørelæge *Jan Schousboe*, Fisketorvet 1, Odense, Konsultationstid Hverdag Kl. 11—14, Lørdag dog Kl. 10—12.

REGNSKAB
for
Kong Christian den IX's Understøttelsesfond
fra 1. April 1941 til 31. Marts 1942.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1940/41	177. 88
Indbetalte Bidrag	84. 00
Modtagne Gaver	1 225. 00
Indvundne Renter:	Kr. Ø.
af Obligationer	1 122. 50
af Bankbog	23. 75
	1 146. 25
	2 633. 13

<i>Udgift.</i>	
Udbetalte Understøttelser, 25 Portioner à 100 Kr.*)	2 500. 00
Portoudgifter	18. 55
Beholdning den 31. Marts 1942	114. 58
	2 633. 13

*) Understøttelserne er udbetalt til: Enken efter en pens. Lokomotivfører, Enken efter en Ledvogter, Enken efter en pens. Jernbanepakmester, Enken efter en Matros, 3 Enker efter Trafikassistenter, 2 Enker efter pens. Baneformænd, 2 Enker efter Pakhusformænd, Enken efter en Baneformand, Enken efter en Banearbejder, Enken efter en pens. Portør, Enken efter en Vognpasser, Enken efter en Arbejdsmand, Enken efter en Overportør, Enken efter en Lokomotivfyrbøder, Enken efter en Overassistent, Enken efter en pens. Overportør, en Jernbanepakmester, en Banenæstformand, en pens. Skibsfyrbøder, en Datter af en afdød Stationsforstander, en fhv. Trafikassistent.

Status den 31. Marts 1942.

<i>Beholdninger.</i>	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank	114. 58
Obligationer ifølge forrige Regnskab til paalydende Værdi 25 200 Kr., bogført for	23 829. 75
	23 944. 33

Gæld.

Fondets Kapital:	Kr. Ø.
Obligationer bogført for	19 959. 50
Paa Bankbog	40. 50
	20 000. 00
Obligationer bogført for	3 870. 25
	23 870. 25
Beløb til Disposition	74. 08
	23 944. 33

København, den 31. Marts 1942.

Knutzen.

N. Roed,
Skr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

Kasse- og Obligationensbeholdningen var til Stede.

København, den 19. Maj 1942.

L. Thorup.

C. Wieth.



Tilbagekaldt Forilyttelse:

Forflyttelsen af Lokomotivfører O. B. J. Saalbach fra Padborg til Assens fra 1.—6.—42 er tilbagekaldt.

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—8.—42:

Lokomotivfyrbøderne O. E. Haubye, Slagelse, og K. Sørensen, Tønder.

Afsked:

Lokomotivfører O. B. Wass, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—42 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. H. Sørensen, Esbjerg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—42 (min. Afsked).

<p>Min BRANDFORSIKRING ved</p> <p>Police Nr.</p> <p>ønskes forhøjet til Kr.</p> <p style="text-align: center;">og</p> <p>min TYVERIFORSIKRING til Kr.</p> <p>gældende fra 1942.</p> <p>Navn:</p>	<p style="text-align: center;">Til</p> <p style="text-align: center;">FORSIKRINGSAGENTURFORENINGEN FOR TJENESTEMÆND VED STATSBANERNE</p> <p style="text-align: center;">Niels Brocksgade 1.</p> <p style="text-align: center;">København V.</p>
---	--

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

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