



Nº 11

5. Juni 1944

44. Aargang

FRIDAGSBESTEMMELSERNE

Da vi her i Bladet for 20. April sidst omtalte Udvidelsen af Fridagsantallet med et til de særlige Helligdage svarende Antal, meddelte vi, at der havde været adskillige Forespørgsler om, hvorledes Ordningen vilde forme sig for dem, som kører i Ture, der paa Grund af Tjenestens Strenghed eller dens Længde er tilrettelagt med mere end 4 Fridage pr. Maaned, og vi oplyste samtidigt, at der var paabegyndt Drøftelser herom.

Mellem Generaldirektoratet og vor Organisation var der Uenighed om Forstaaelse af den nye Bestemmelse. Spørgsmaalet kom derefter til Forhandling, i hvilken ogsaa de øvrige interesserede Organisationer deltog, og der foreligger nu et Resultat.

I Fridagsbestemmelserne (Ordre Serie A Side 85) udgaar Afsnittet om, at Kvartalsfridagen betragtes som givet, første Gang der i et Kvartal forekommer mere end 4 normale Fridage i en Maaned, og der indføres følgende nye Bestemmelser, som Generaldirektoratet dog har fundet det rigtigst at forelægge Lønningsraadet til Godkendelse, inden de udsendes i Ordrereform:

„De i en Maaned faldende Fridage dækker i den nedenanførte Rækkefølge:

1. De 4 Maanedens tilhørende Fridage.
2. Eventuelle Fridage for Helligdage uden for Søndage, hvormed Maanedens Antal forhøjes.
3. Kvartalsfridagen, for saa vidt denne ikke allerede er givet, og
4. Inddragne Fridage, f. s. v. de nedenfor angivne Frister for Erstatning af disse er overholdt.

Fridage, der med forud fastlagte Mellemlum er indlagt i en Turliste enten for at holde det maanedlige Arbejdstimetal under Normen eller undtagelsesvis af Hensyn til Arbejdets Karakter, kan dog ikke bruges til Erstatning af Fridage, der er inddraget i en tidligere Maaned.”

Det ses heraf, at der nu er fastsat en ganske bestemt Regel for, hvad det er for en Slags Fridage, man faar. Det mest iøjnefaldende er, at de normerede Fridage gaar forud for Erstatningsfridage. Hidtil har det i Tilfælde, hvor en Mand f. Eks. fik inddraget 2 Fridage i Maj, ikke hørt til Sjældenhederne, at vedkommende Tjenestleder betragtede de 2 første Fridage i Juni som Erstatningsfridage herfor i Haabet om længere hen paa Maanedens at kunne naa at faa givet de normale „Juni-Fridage“; hvis dette ikke lykkedes benyttedes samme Fremgangsmaade i Juli og saa fremdeles. Dette Misforhold holder nu op, idet det nu udtrykkeligt fastslaas, at de 4 første Fridage i en Maaned er ordinære Fridage.

Ny er ogsaa Bestemmelsen om, at Kvartalsfridagen kan forskydes. I alle Kørselsfordelinger med mere end 4 Fridage pr. Maaned — og som i Artiklens Indledning nævnt er det disse Ture, der har givet Anledning til Drøftelser mellem Administrationen og Organisationen — er Kvartalsfridagen hidtil altid faldet i Januar, April, Juli og Oktober. Fremtidigt gaar Erstatning for de særlige Helligdage forud for Kvartalsfridagen, hvoraf følger, at denne kan forskydes til en anden Maaned.

Spørger man, hvorledes det herefter vil forme sig for Personale, som kører i en Tur med

Fridag hver 6. Dag, altsaa med 5 Fridage pr. Maaned Aaret rundt, vilde Forholdet i April Kvartal i Aar, hvor der falder 6 af de særlige Helligdage, stille sig saaledes, saafremt vi ikke havde faaet Ordningen med Fridagsudvidelse for de særlige Helligdage: Uanset at der efter Turen falder 5 Fridage saavel i April som i Maj og Juni, vilde der i Henseende til Beregning af Tjenestetidsnormen kun blive regnet med 5 Fridage i April, men med 4 i Maj og Juni, hvilket vil sige, at Tjenestetidsnormerne for Personale ved Strækningstjenesten vilde være 200 Timer i April, 216 i Maj og 208 i Juni.

Efter den nye Ordning skal Tallet af de *normerede* Fridage forhøjes med 3 baade i April og Maj, hvorimod Kvartalsfridagen forskubbes til Juni. Der skal altsaa regnes med 7 Fridage baade i April og Maj og med 5 i Juni. I den foran omtalte Tur vil Forholdet stille sig saaledes:

April: Turens 5 normale Fridage + 2 Ekstrafridage, som dog jfr. de alm. Bestemmelser *kan* gives i Maj eller Juni; *Maj*: Turens normale 5 Fridage + 2 Ekstrafridage (der ligeledes evt. kan gives i Juni eller Juli); *Juni*: Turens 5 normale Fridage, hvilket giver ialt 19 normerede Fridage i Stedet for de 15 normale efter Turen. Tjenestetidsnormen nedsættes tilsvarende, nemlig til 184 Timer i April, 192 i Maj og 200 i Juni for saa vidt angaar Personale ved Liniertjenesten og til 172,5 henholdsvis 180 og 187,5 Timer for Rangerturenes Lokomotivpersonale. Hvis der præsteres Tjeneste herover er det Overtid.

Tænker man sig en anden Kørselsfordeling, som giver 200 Tjenestetimer pr. Maaned à 30 Dage og Fridag hver 5. Dag = 6 Fridage pr. Maaned, vil Tjenestetidsnormerne blive de samme som i det foregaaende Eksempel (184 i April, 192 i Maj og 200 i Juni), og Fridagene vil blive beregnet saaledes. April: Turens 6 normale + 1 Ekstrafridag; Maj: det samme; Juni: Turens 6 normale Fridage, hvorved man kommer op paa i alt 20 normerede Fridage i April Kvartal.

Det kan se mærkværdigt ud, at medens Personalet i en Tur med 4 Fridage pr. Maaned og 13 pr. Kvartal opnaar 6 Ekstrafridage i April Kvartal i Aar, faar de, som kører i en 6. Dages Tur, kun 4 Fridage udover, hvad deres Tur af sig selv giver, og dem, der kører i en Tur, som er saa streng, at dens Tjeneste gør det nødvendigt at anordne Fridag hver 5. Dag, faar kun 2 Fridage udover deres normale. Men man maa

her tage Nedsættelsen af Tjenestetidsnormen i Betragtning. Denne gaar som flere Gange nævnt ned til 184 Timer i April, 192 Timer i Maj og 200 i Juni, og selv om de, der kører i Turen med 200 Tjenestetimer og 6 normale Fridage pr. Maaned i Realiteten kun vil faa 2 Ekstrafridage for de 6 særlige Helligdage, vil der formentlig i April eller Maj fremkomme Overtid, som skal erstattes med Fritid, saaledes at der paa den Maade vil opnaas Frihed svarende til 1 à 2 Dage.

Da det maaske vil være en kortere Tid endnu, inden der udsendes Rettelsesblad til Ordre A om den her omtalte nye Ordning, kan Opgørelsen af det normerede Fridagsantal henholdsvis Tjenestetidsnormerne for April Kvartal foretages paa Grundlag af de her meddelte Oplysninger.

FRIDAGSTILDELING OG SAMMENLÆGNING AF FRIDAGE

I logisk Fortsættelse af Artiklen foran om selve det Antal Fridage, Personalet kan tilkomme, finder vi det paa sin Plads at underrette Læserne om en for nylig truffen Generaldirektoratsafgørelse om Sammenlægning af Fridage og om et rimeligt Varsel ved Tildeling af disse.

Uanset at det ifølge Sagens Natur er Meningen, at Fridagene skal fordeles nogenlunde ligeligt over Maanedens Dage — det er jo derfor det hedder „en ugentlig Fridag“ — har visse Tjenesteledere alt for ofte Tendens til at klumpe Fridagene sammen. Naar f. Eks. en Lokomotivfører i September f. A. fik tildelt Fridage d. 3., 9., 21., 25. og 28., og vi dertil oplyser, at han alligevel havde for lidt Fridage i Juli Kvartal, er enhver klar over, at vedkommende Depot har maattet give denne Mand 3 Fridage paa een Uge, fordi man har haft Tendens til at se lovlige lidt paa Personalets Ret til Fridage; thi heri ligger den dybere Aarsag til saadan Sammenklumpning. Og saa skulde den næste Maaned, Oktober, endda forme sig endnu grellere. Depotet havde endnu ikke lært at sprede Fridagene passende, og for ikke at gaa ud af Oktober med et utilladeligt lavt Fridagsantal, gav man den her omtalte Lokomotivfører fri den 27., 28. og 29. En Kollega fik samme „forstaaende“ Behandling af Lokomotivmesteren, nemlig Fridage den 28., 29. og 30.

og saa blev de endda givet stykkevis og uden Varsel. Sidstnævnte Lokomotivfører fik den 27. Oktober tildelt Fridage den 28. og 29., han skulde saa senere spørge, hvilken Tjeneste han skulde have den 30., og da han gjorde dette, fik han Besked paa, at han skulde holde en Fridag til.

Protester overfor Depotet og Distriktet over en saadan Form for Fridagstildeling var frugtesløse. Man kunde ikke se, at saadanne Dispositioner skulde være ulovlige — tænk, hvilken human Forstaaelse af Lokomotivpersonalet! Der var saa ikke andet at gøre end bede Generaldirektoratet belære rette vedkommende dels om, at Fridagene skal gives med et rimeligt Varsel og dels om, at der ikke maa sammenlægges 3 Fridage, i hvert Fald ikke uden Personalet er enig heri. Under 11. Maj har Generaldirektoratet derefter tilsendt Organisationen et saalydende Svar:

„I Anledning af Foreningens Skrivelse af 8. Februar d. A., J. Nr. 3623, vedrørende Tilrettelægning af Fridage, skal man meddele, at man med Foreningen er enig i, at Fridage som Hovedregel skal gives enkeltvis. Ordren hjemler dog Adgang til Sammenlægning af 2 Fridage. Saadan Sammenlægning er hyppig i den ansattes Interesse og kan undertiden have Betydning ogsaa for Administrationen, og denne Adgang bør derfor ikke beskæres derudover, at Enkelt-Fridagen stedse betragtes som Hovedreglen. Derimod bør der kun rent undtagelsesvis blive Tale om Sammenlægning af mere end to Fridage, og saadan Sammenlægning bør efter Administrationens Opfattelse kræve en særlig Motivering, for Eksempel at det drejer sig om Tildeling af Kvartalsfridage, Erstatning for særlige Helligdage eller Erstatning for tidligere mistede Fridage, eller at en Tjenestemand, der bor langt borte fra Hjemmet, ønsker Fridagene til en Rejse til Familiens Hjemsted.

For at en Fridag kan betragtes som givet, maa den være tildelt med et rimeligt Varsel, og saafremt dette ikke er Tilfældet, betragtes den som bortfaldet. Fridagen bør naturligvis varsles saa betids som muligt; men for saa vidt angaar Reservepersonalet, maa dettes Fridage ifølge Tjenestens Natur kunne gives med kortere Varsel end for andet Personale. Man er enig med Foreningen i, at en Fridag, som den i Foreningens ovennævnte Skrivelse nærmere omhandlede (30. Oktober), ikke bør tildeles under den Form, at Lokomotivføreren paa en Fridag den 29. s. M. skal forespørge om Tjeneste den 30. og saa faar Fridag den 30. tildelt.

Distrikterne er instrueret i Overensstemmelse hermed.

Vi maa nu haabe, at Distrikterne bibringer de Depoter, hvor det paa dette Omraade har

skortet paa tilbørlig Hensyntagen til Personalet, den rette Forstaaelse af Fridagstildelingen til dem, som gaar i Reserven.

Under Hensyn til, at det Depot, der her er Tale om, sagde til Lokomotivføreren, at han paa sin Fridag d. 29. skulde forespørge hos Depotet, om den for ham tilrettelagte Tjeneste efter Fridagen, finder vi tillige Anledning til at erindre om, at Generaldirektoratet i 1929 har bestemt, at Maskindepoterne i Almindelighed forud for Fridagen skal give Reservens Personale Besked om deres Tjeneste efter Fridagen; hvis dette ikke kan lade sig gøre, skal vedkommende Personale pr. Bud e. l. underrettes om næste Tjeneste, men de skal ikke selv gaa til Remisen i den Anledning. Noget saadant vilde ogsaa være forkasteligt; det vilde jo i mange Tilfælde gøre Fridagen illusorisk. Da der siden 1929 er kommet nye Lokomotivmestre ved adskillige af Maskindepoterne, burde Distrikterne maaske benytte denne Lejlighed til at bringe det her sidst omtalte i Erindring.

OMPLACERING AF LOKOMOTIVFØRERE

Ifølge Bestemmelserne om Tjenesteanciennitet skal den Omstændighed, at Elektroførere eller Lyntogsassistenter bliver forbigaaet ved Lokomotivførerforfremmelse, fordi de af gældende Karenstidsbestemmelser er bundet en vis, endnu ikke udløben Tid i en af de nævnte Stillinger, ikke af den Grund miste anciennitetsmæssige Rettigheder, naar de senere tager Lokomotivførerforfremmelsen, saa snart denne kan opnaas, idet de saa skal ind paa deres oprindelige Plads i Anciennitetsrækken.

Da Personalfortegnelsen 1944 udkom, viste det sig imidlertid, at nogle i Tiden fra 1. Juni 1942 til 1. November 1943 fra Elektroførerstillingen udnævnte Lokomotivførere ikke var indordnet i Anciennitetsrækken efter Bundanciennitet, men efter Forfremmelsesdatoen. Efter at dette Forhold fra Organisationens Side var rejst overfor Generaldirektoratet, er det blevet rettet, og følgende 26 Lokomotivførere er nu blevet rykket et Antal Pladser frem. (De omtalte Forskydninger refererer sig alle til Personalfortegnelsen 1944, idet dog bemærkes, at S. H. B. Olsen, der er Lokomotivfører fra 1. November 1943, staar i Bogen som Motorfører II.)

V. E. T. Sørensen fra Side 125 til 122 efter K. E. Ohlendorff.
 A. H. Petersen fra Side 125 til 122 efter R. P. Ditlevsen.
 C. O. Nielsen fra Side 125 til 122 efter C. G. V. Pedersen.
 N. C. Hansen fra Side 127 til 122 efter J. Hestbæk.
 S. K. R. N. Thomsen fra Side 125 til 123 efter K. A. Spangtoft.
 V. R. O. Berg fra Side 125 til 123 efter G. H. Olsson.
 O. F. E. C. Koldt fra Side 125 til 123 efter N. C. Poulsen.
 C. C. Vangsgaard fra Side 125 til 124 efter J. P. Blendstrup.
 P. W. Jørgensen fra Side 125 til 124 efter A. V. Vendt.
 R. V. Larsen fra Side 125 til 124 efter J. E. S. Rohde.
 A. K. H. Schneider }
 A. J. Nielsen } fra Side 125 til 124 efter E. W. M. Knudsen.
 S. K. Jørgensen }
 N. T. Thorstensen }
 O. C. Andersen fra Side 125 til 124 efter M. Ejlersen.
 S. A. Knudsen fra Side 127 til 126 efter S. A. E. Suneson.
 O. T. Bjurner fra Side 127 til 126 efter J. M. Christensen.
 N. E. R. J. Stigborg fra Side 127 til 126 efter K. R. Kettner.
 E. G. F. Andersen }
 G. J. Pedersen } fra Side 127 til 126 efter P. Guldager.
 B. E. Bigum fra Side 127 til 126 efter H. J. N. Winther.
 O. K. Michelsen }
 H. V. Harder } fra Side 128 til 126 efter B. E. Bigum.
 S. P. Christensen }
 P. Korsgaard }
 S. H. B. Olsen } fra Side 128 til 126 efter J. A. K. Damgaard.

STOR STAAHEJ —!

I det af Lokomotivpersonalets tjenstlige Reglementer, som hedder Ordre P, findes en Bestemmelse om, at Personalet straks efter at være mødt til Tjeneste skal indføre Navn og Mødetid m. v. i den ved Depotet beroende Bog. Meningen med disse Mødeprotokoller er, at man skal være i Stand til at se, om Personalet til de forskellige Tog er mødt rettidigt eller ej, saa der, hvis en Mand er udeblevet, i Tide kan sættes en anden til at udføre den paagældende Kørsel. Det er altsaa til Depotledernes Kontrol og for disses Sikkerhed man har Mødeprotokollerne.

Af en eller anden Grund, som vi ikke her skal komme ind paa, anvendte man ved Aarhus Depot ingen Mødeprotokol, og det er gaaet godt i mange Aar, men i April Maaned fik Lokomotivpersonalet et Opslag om, at de, der skulde køre personførende Tog, skulde melde sig hos den vagthavende Lokomotivmester. Det paagældende Opslag vakte nogen Opsigt blandt Kammeraterne i Aarhus og efter vor Mening med Rette; thi naar Generaldirektoratet i et Tjene-

sterelement har anordnet, at Lokomotivpersonalet skal skrive sig i en Mødeprotokol, maa det da være Depoternes Opgave at sørge for, at denne er til Stede. Saa kan man jo føre den Kontrol, der ønskes ført. At anordne noget om, at en Del af Personalet ikke behøver at være udsat for denne Kontrol synes ulogisk, og saaledes vilde det jo være, hvis man skulde have fulgt det nysnævnte Opslag om, at nogle skulde melde sig hos Lokomotivmesteren i Aarhus, men andre ikke. Der var da ogsaa en Lokomotivfører, som sagde, at han vilde rette sig efter, hvad der var foreskrevet fra Generaldirektoratets Side, men derimod ikke vilde være med til den ændrede Form, en eller anden stærk Mand i Distriktet har fundet det passende at anordne. Man skulde i og for sig ikke tro, at der kunde blive nogen særlig stor Historie ud af den lille Ting; men om Forladelse! Den paagældende Mand, der har mere end 40 Aars Lokomotivtjeneste bag sig, og som saavidt os bekendt ikke har en eneste Strafanmærkning i sine Personalakter, men tværtimod har modtaget anerkendende Skrivelse og Ducør for udvist særlig Agtpaagivenhed, maatte stille til Forhør hos en Maskiningeniør, og hvis denne havde været i Stand til at se koldt og roligt paa det foreliggende ubetydelige Spørgsmaal, vilde „Sagen“ sikkert dermed have været ude af Verden. Men vedkommende Ingeniørs Betragtninger var anderledes smaalige. Han fandt det nødvendigt at forelægge Spørgsmaalet for sin Overordnede, Maskinbestyreren, hvorefter ogsaa denne tilkaldte vor gamle veltjente Kammerat og forsøgte at gøre ham begribeligt, hvilken svær Tjenesteforseelse han havde gjort sig skyldig i, og det blev i Samtalens Løb tilkendegivet Lokomotivføreren, at han maatte regne med, at Sagen blev sendt til Generaldirektoratet.

Distriktet besindede sig dog. Man vilde vel alligevel ikke gøre sig latterlig ved at kræve Auditørsag paa et saa lille Spørgsmaal. Det foran omtalte Opslag blev ikke en Maaned gammelt; det blev annulleret og erstattet med en Meddelelse om, at Lokomotivpersonalet til alle afgaaende Tog nu skal skrive Navn og Mødetid i den fremlagte Mødeprotokol.

Det maatte være berettiget at mene, at den omtalte „Sag“ hermed var ude af Verden; men det viste sig, at Distriktet havde en anden Opfattelse. Man tildelte nemlig Lokomotivføreren

en alvorlig Irettesættelse, fordi han havde overtraadt en Bestemmelse i Ordre A, som gaar ud paa, at man skal rette sig efter de af ens Overordnede udstedte Ordre.

Naar vi omtaler denne Historie her i Bladet, er det fordi vi gerne vil pege paa den Forstaaelse, man kan møde hos visse Overordnede. En Mand, som har udført nogle og fyrretyve Aars udmærket Lokomotivtjeneste, og som har været Lokomotivfører i over 25 Aar uden at give Anledning til en eneste kritisk Paatale, ja, hvis Indsigt paa det lokomotivmandsmæssige ved adskillige Lejligheder er anerkendt af Distriktet, trues med Auditørsag, fordi Distriktet har været lidt ude at svømme; thi det er vel ikke alene Personalet, som skal overholde Generaldirektoratets Forskrifter; disse gælder da formentlig ogsaa for Distrikternes Embedsmænd. Vi skal slutte med at sige, at naar Distriktet i sin Irettesættelsesskrivelse til vedkommende Lokomotivfører peger paa Ordre A, Side 94—95, saa burde man have læst videre. Der staar nemlig i samme Stykke, at Tjenestemandens Ret til at henvende sig til Generaldirektoratet ikke maa misbruges til at rejse Sager om Ubetydeligheder. Mon ikke Distriktet ogsaa burde skrive sig denne Bestemmelse bag Øret, saa man heller ikke derfra rejser „Sag“ om Ubetydeligheder. Noget saadant er i hvert Fald Misbrug af den ellers saa kostbare Tid.

Og hvad var saa den dybere Aarsag til hele dette Postyr? Simpelt hen, at Distriktet ikke havde Kørselsfordelingerne i endelig Orden i saa god Tid, at der kunde forhandles færdigt med Personalet, inden de blev sat i Kraft, og saaledes at der kunde køres efter de udleverede Kørselsfordelinger. Da der ved de senere stedfundne Kørselsfordelingsforhandlinger opnaaedes Enighed om Ændringer i Tjenesten, kunde disse derfor ikke indarbejdes i Kørselsfordelingerne, og man gav heller ikke hver Mand et Rettelsesblad, men fremkom med et Opslag paa Tavlen. Dette blev oversat af et Sæt Personale, der som Følge heraf mødte for sent til den ændrede Tjeneste — men rettidigt til den oprindelige. Herefter fulgte saa det nu annullerede Opslag om den personlige Melding paa Kontoret.

Distriktet burde derfor, inden det satte Apparatet i Gang med Tjenesteforhør og Irettesættelse til en veltjent Lokomotivfører, have erindret, at det selv havde et vist Medansvar for den ene Forsinkelse af et Tog.

Paa Nattogets Lokomotiv gennem det mørklagte Jylland.

Dagbladet „Vestjyden“ i Esbjerg bragte for nogen Tid siden en Artikel, der paa nøgtern og klar Maade illustrerer Lokomotivpersonalets Gerning. Vi tillader os her at gengive bemeldte Artikel:

Det er bælgravende mørkt, da Nattoget mod Vest kører ud fra Fredericia Banegaard. Lokomotivets afblændede Lanterner formaar ikke at kaste et Lyskær frem i Natten, som er stærkt nok til, at Lokomotivføreren saa meget som blot kan skimte Skinnerne foran sig. Højst bliver det til et svagt Skær mod en Signalmast eller en Telegrafpæl, mens Toget suser forbi. Det er som et Glimt, og saa ligger Natten igen ravende sort og brydes kun af svage Lys langt forude, røde, grønne, brandgule, blaaviolette, som hver har sin Betydning, men som for den uindviiede ser ud som kulørte Lygter, der tilfældigt er hængt op rundt om paa den store Stationsplads.

De danner et bestemt Billede — et Signalbillede — disse kulørte Lys, og jeg ved, at Lokomotivføreren vagtsomt spejder ud i Natten og holder Øje med disse Lys, med dette Signalbillede, mens Toget gungner over Sporskifter og Sporskiftekrydsninger, for at forvisse sig om, at han kører netop paa de Skinner, som er bestemt for hans Tog. Og det er det eneste, han har at rette sig efter. Se noget kan han ikke, men mon ikke han tager Kending paa andet end Signallysene, mon ikke et Hus, et Træ eller andet, som svagt kan skimtes i Forbifarten, fortæller ham lidt om, hvor han i Øjeblikket befinder sig? Jeg tror det.

Et uagtsomt Øjeblik kan koste dyrt.

Det er med en egen Følelse af Tryghed, man selv under de forhaandenværende Forhold med Mørklægning og alt det slænger sig i en Jernbanekupé. Man føler sig tryk, naar man sidder i et Jernbanetog, har altid gjort det, saa langt man kan huske tilbage, og man gør det bestandig, selv om altsaa meget er forandret fra Tiden, som ligger forud for Krigen. — Og der er vel ogsaa Grund til det. Forude paa Lokomotivet staar to Mænd og spejder ud i Natten. De kender deres Ansvar. De ved, at i dette Øjeblik er Hundreder af Mennesker overladt i deres Varetægt. De har ikke alene Ansvaret for, at Toget føres rettidigt frem over Strækningen — i hvert Fald nogenlunde rettidigt, men ogsaa for at samtlige rejssende naar frem til deres Bestemmelsessted uden at der er krummet saa meget som et Haar paa deres Hoved. De véd, disse to Mænd, at et uagtsomt Øjeblik kan komme til at koste dyrt. Og derfor kan man med Tryghed nu, som altid, sætte sig ind i et Tog, uanset hvilken Strækning det skal befare.

Et Par Tons Kul skal flyttes fra Tenderen til Fyret.

Men hvorledes med Lokomotivfolkene. Er det med samme Tryghedsfølelse de bestiger deres Maskine for at føre et Tog gennem Natten? — Et Kik ind i Lokomotivets Førerrum fortæller straks, at meget her er forandret. Hvor er de før saa blanke

og skinnende Haner blevet af, det skinnende Metal, som lyste op herinde, gjorde det saa festligt, og vidnede om Orden og Akkuratesse? De er borte. — Pudsemidlerne er blevet sparsomme under Krigen, og Tvist er næsten en saga blott. De blanke Ting er forsvundet fra Lokomotivernes Førerrum, og i Stedet sidder nogle sorte Klumper, hvorfra Dampen ustandselig siver ud, fordi Pakkematerialerne er gaaet samme Vej som Tvist og Pudsemidler. Loftet, der før var i lyse Farver, er mørkt og sodet, og fra Tenderen flyder et levende Pulver, som kun ved Tilsynekomsten en Gang imellem af et fast Stykke saa stort som en knyttet Haand lader ane, at denne Masse skal være Kul.

Med ganske korte Mellemrum griber Lokomotivfyrbøderen sin Fyrspade og spreder nogle Skovfulde ind over det flammende Fyr. Lidt og tit er Parolen, for store Mængder ad Gangen giver et „sort“ Fyr med et skinnende Krater hist og her uden Evne til at varme og fabrikere den Damp, som er nødvendig, hvis Lokomotivet skal magte sin Op-gave. — Næsten ustandseligt arbejder Lokomotivfyrbøderen med sin Fyrspade, og inden Toget naar Vejs Ende, har han flyttet et Par Tons Kul fra Tenderen og ind i Lokomotivets graadige Gab.

Det er et Slid at holde Damptrykket vedlige under saadanne Forhold, og ret mange Øjeblikke bliver der ikke tilovers til at hjælpe Lokomotivføreren med at holde Udkig.

Et Lyspunkt er der dog. Det er Trykluftbremsen, som nu er en Kendsgerning paa alle Statsbanernes Lokomotiver. Den giver en Tryghedsfølelse, fordi den arbejder hurtigere end Vacuumbremsen, er mere effektiv og bruger mindre Damp. Vacuumbremsen slugte Masser af Damp, og saa havde den en kedelig Tendens til at begynde at virke saadan ganske af sig selv, hvis Damptrykket i Kedlen faldt for stærkt. Den Risiko løber man ikke med Trykluftbremsen, og det er ikke helt usandsynligt, at denne Kendsgerning har friet adskillige Lokomotivfolk Landet over for de Ærgrelser at køre i Staa ude paa Strækningen, fordi Damptrykket paa Grund af det daarligere Brændsel er faldet et Stykke under det normale.

Og det er maaske ogsaa Aarsagen til, at vi i dette Øjeblik suser ud gennem Natten paa Vej mod Vest. Hvad viser Manometret i dette Øjeblik? Ingen kan se det uden de to Mænd paa Lokomotivet, ingen uden de to har nogen Anelse om, vi paa den næste Station skal holde nogle Minutter for at samle Damp.

Med korte Mellemrum oplyses Førerhuset af Skæret fra det flammende Fyr. Det skarpe Skær kaster Refleks paa Udkigsruden og Lokomotivføreren maa læne sig ud til Siden for at spejle frem i den mørke Nat. Dér langt forude blinker et søv-nigt, grønt Lys. Det er det fremskudte Signal paa en eller anden lille Station paa Strækningen, og lidt efter kommer Indkørselssignalet til Syne. Et grønt Lys foroven og et brandgult fornedet fortæller Lokomotivføreren, at han maa køre ind. Men hvor er Stationen?

Efterhaanden, som vi kommer længere mod Vest, bliver Mørklægningsbestemmelserne strengere, og ikke et eneste Lys fortæller, at der her, et eller andet Sted, skal ligge en Station, hvor Toget skal standse. — Jo, der forude dukker pludselig et en-ligt Lys frem. Det er Stationsforstanderen, som har været saa hensynsfuld at sætte en tændt Lygte ud paa Perronen til Oplysning om, at det er her, han bor, og at det er her, Toget skal standse. Der er bare den Fejl ved den Lygte, at den staar forkert. Lyset blænder Lokomotivføreren, da han kører ind, havde Stationsforstanderen vendt den mod Stationsbygningen, saa den var blevet en smule oplyst, havde det været meget bedre. — Men Meningens var i hvert Fald god nok.

Og saa gaar det videre ud i Natten, den bælg-ravende mørke Nat. Hist ude dukker pludselig et Par Lys frem. De bevæger sig, det kan ikke være andet end Bevogtningspersonalet, som ved Dag og Nat afpatruljerer Strækningen og overvaager, at alt er, som det skal være. Vi passerer de to Lys, og snart er de langt bag os. Lokomotivfyrbøderen skovler Kul ind i det graadige Fyr. Lokomotivføreren hænger med hele Overkroppen ud gennem Førerhusets Sideaabning og spejder efter Signaler og Stationer. Med venstre Haand holder han om Bremsen for at være parat, hvis noget uforudset skulde indtræffe, parat til at reagere indenfor en Brøkdæl af et Sekund.

Hastigheden falder næsten umærkeligt. Det er en Stigning i Terrænet, men Lokomotivføreren udligner ved at give Styringen en Tand fremefter. — Saa naar vi Toppen af Bakken, Hastigheden tager til og Styringen trækkes atter tilbage i sin forrige Stilling. Snart efter griber Føreren om Regulatoren, lukker for Dampen og ved Fremdriften alene — den levende Kraft som det vistnok hedder — suser Toget videre mod den næste Station, som gemmer sig et Sted derude i Mørket. — Firs Kilometer i Timen er største Hastighed. Før var den Hundrede, men under Mørklægningen er den nedsat til de firs. — Som om tyve Kilometer fra eller til spillede nogen Rolle under disse Forhold!

Det var Dødssynd at fyre paa Stationerne.

Der er endnu langt til Rejsens Maal, og vort Tog gungrer videre i Natten, som er saa sort, at man næppe kan se en Haand for sig. Langt ude skimtes en Stribe Lys. Det ser ud som en Cigaret, der gløder. Pludselig dukker en mørk Masse frem af Mørket, et Sus og et øredøvende Spektakel, som blander sig med de mange mærkelige Lyde i et Lokomotivs Førerhus. Det var et Tog — et mørkelagt Tog, der paa det modsatte Spor hastede forbi øst- over. Et lille Pift fra de to Lokomotivers Fløjter var Lokomotivførerne, der hilste hinanden med et: Alt vel!

Lokomotivfyrbøderen holder Øje med Manometrets Viser og med Vandstandsglasset. Hyppigere og hyppigere griber han Fyrspaden og skovler det sorte Pulver ind i det flammende Gab, og hyppigere og hyppigere maa han ty til Ildrageren — Syvtaal-

let — for at sprede „Isbjergene“ i Fyret, hvor Aske og Slagger efterhaanden har lagt sig i et tykt Lag paa Risterne og vanskeliggør Trækket. Under Opholdet paa Stationerne udnytter han den korte Tid, sætter Blæseren til og spreder nogle skovfulde Kul i Fyret. — Det var Dødssynd i gamle Dage at fyre under Opholdet paa en Station, Dødssynd, der efterfulgtes af en alvorlig Reprimande baade til Fører og Fyrbøder, hvis der viste sig den mindste Smule Røg fra en Lokomotivskorsten. — Saadan er det ikke mere, kan ikke være saadan med det forhaandenværende Brændsel.

Præcis paa Slaget — men . . .

Den lange Tur har tæret paa Tenderens Vandbeholdning, og paa en af de større Stationer forsøger Lokomotivføreren at holde ved Vandkranen, saa dens lange Tud passer nøjagtigt over Aabningen i Tenderen. Det lykkes ikke i første Omgang. Vandkranen dukker først frem af Mørket faa Meter før, der skal gøres Holdt. Et lille Tag tilbage, og saa lidt frem, og saa først passer det ene til det andet. Vandet fosser ned i det gabende Hulrum i Tenderen og paa et Øjeblik er den fyldt op. — Saa gaar det videre Vest paa. Lokomotivføreren Øjne søger oftere og oftere Vandstandsglas og Manometer. Kan Damptryk og Vandstand holdes, eller skal Farten nedsættes. — Det gaar endnu, og præcis paa Slaget ruller Nattoget ind paa en Station, hvor det skal have Forbindelse fra en Sidebane. Det Tog er endnu ikke kommet, og der bliver et lille Pusterum, inden vi fire Minutter forskinket tager fat paa den sidste Bid af den lange Strækning tværs gennem Jylland. — Gennem en stor Kurve svinger Toget ind mod Esbjerg. De sidste fremskudte Signaler blinker søvnigt mod Lokomotivføreren, et grønt Lys kommer til Syne i Signalbilledet forude, Farten tages af Toget, og langsomt buldrer det ind over Sporenes Virvar paa en ravende sort, mørklagt Stationsplads, og standser med et Ryk ved den lange Perron.

En spændende og enerverende Tur.

Det har været en spændende og enerverende Tur. Spændende, fordi det altid er spændende at følge et Tog paa dets Fart gennem Natten, og enerverende, fordi jeg i Stedet for som sædvanligt at sidde og slumre i den halvmørke Kupé har spillet Lokomotivfører paa et imaginært Lokomotiv, har hængt med hele Overkroppen ud over Siden, som jeg saa Lokomotivføreren gøre det, har fulgt alle hans Bevægelser og hans vagtsomme Øjne, der stirrede ud i Natten for at finde faste Holdepunkter, eller ængsteligt søgte Vandstandsglas og Manometer for til sidst at konferere med Hastighedsmaaleren. Jeg blev træt af den Tur, ikke rejsetræt, men arbejds-træt — men hvorledes med de to Mænd paa Lokomotivet? — Jeg kikkede ind i Førerhuset og fandt to sodede Mænd. Ikke to trætte Mænd, skønt deres Tørn havde været dobbelt saa lang som min, men to Mænd, der var præget af en egen alvorsfuld Ro . . .

Man har altid med en Følelse af Tryghed kunnet

sætte sig ind i et dansk Jernbanetog. — Jeg tror, nej, jeg ved, at man fortsat kan gøre det, trods Mørklægning og alle de Vanskeligheder, som melder sig under Farten gennem den mørke — den bælggravende mørke Nat . . .

ch.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Nogle Betragtninger.

Sindene er nu faldet lidt i Ro efter den stærke Kampagne i Dagspressen om Tjenestemændenes daarlige Lefevod m. v. og efter Forhandlingerne i Finansministeriet den 9. Marts, hvor det lykkedes Organisationerne at opnaa et Løntillæg paa 28 Kr. pr. Maaned for de saakaldte Sølvsnore og et noget større Tillæg for de højere lønnede, altsaa Guld-snorene, som man kalder dem. Tillæget fik som bekendt tilbagevirkende Kraft fra 1. November 1943. Dermed skulde vi have opnaaet det Beløb, som vi efter Tjenestemandsløven skulde have Krav paa ifølge Pristallet. Man skal bare ikke slaa sin Tro alt for stærkt paa Pristallet, for alle Lønmodtagere ved meget bedre end Pristallet, hvor langt Pengene rækker. Det er en uomstødelig Kendsgerning, at skulde vi have Indtægt efter de Fantasipriser, som vi maa betale for Livets daglige Fornødenheder, saa er Tillæget paa 28 Kr. pr. Maaned for f. Eks. Kone, Mand og et Barn cirka 30 Øre pr. Dag, og hvor der er flere Familiemedlemmer, er Forholdet naturligvis endnu daarligere. Derfor er det ikke underligt, at man ikke kan forene sig med den Tanke, at vi nu skulde have opnaaet det Beløb, som Løven hjemler os Ret til. Med Hensyn til Udbetalingen med tilbagevirkende Kraft mangler der endnu adskillige hundrede Kroner, som vi endnu har til Gode. Det har altid været god demokratisk Tale, at med Lov skal man Land bygge, og at Lov skal holdes, men denne Læresætning har man altsaa paa visse vigtige Omraader sat sig ud over. Tjenestemændene kan imidlertid glæde sig over, at Løntillæget paa de 28 Kr. pr. Maaned endnu ikke har skabt Inflation, hvilket grimme Ord altid kom frem, naar der var Tale om, at Lønningerne skulde bringes i Overensstemmelse med Pristallet.

Normeringsloven 1944—45 gav en Del Tjenestemænd Lønforbedringer i Form af Oprykning i højere Lønklasse. For Lokomotivmændene blev det kun til stor Skuffelse, idet vi som bekendt kun opnaaede 4 Instruktører. I sig selv ikke nogen Oprykning, da Posterne er honorarlønnet. Endvidere kan de opheves igen. Det var den lille Mus, som Bjerget barslede til os Lokomotivmænd. Generaldirektora-tet har altsaa ikke under nogen Omstændighed tænkt paa, at det var paakrævet at rykke Lokomotivførerne op i højere Lønklasse trods det, at alle Betingelser for noget saadant var og er til Stede. Skulde det mon være muligt, at man fremdeles paa højeste Sted er indstillet paa at holde Lokomotivførerne nede i Forhold til andre Kategorier inden for Etaten, hvis Ansvar og Uddannelse paa ingen

Maade overstiger Lokomotivførernes Gerning. Dette altid at være placeret i forreste Linie, altid i Fare-zonen, altid draget til Ansvar saa snart der trædes en Tøddel ved Siden af, maa og skal i Forbindelse med den Uddannelse og det personlige Ansvar, der kræves af os, bevirke, at vore lønmæssige Forhold tages op til Revision. Det er nu engang saaledes, at Lønnen bestemmer Mandens Autoritet. Som Forholdet er nu, oppebærer Lokomotivførerne daarlig nok Haandværkerløn; men de er sat til at skulle overvaage, at alt Lokomotivet vedrørende Arbejde bliver udført, som det skal, og i alle Maader staa med Ansvaret. Man maa paa højeste Sted indrømme, at der tiltrænges en Omnormering inden for Lokomotivmændenes Rækker.

Det kunde i samme Forbindelse have sin Interesse at minde lidt om, hvorledes Offentligheden og Administrationen ser paa Lokomotivførerne ved indtrædende Uheld.

I Marts 1934 skete der et Togsammenstød paa en stærk trafikeret Station grundet paa, at Lokomotivføreren havde overset Stationens Stopsignal.

Politiken for den 13. Marts 1934 bragte en Artikel om Uheldet og dets Aarsag og skrev da bl. a.: „Vi fik at vide, at paa den travle Station er alle Togenes Sikkerhed, alle Passagerernes Liv og Velfærd udelukkende afhængig af Lokomotivføreren. Svigter han, kan han køre lige ind i et Tog, som kommer fra modsat Retning.“

Generaldirektøren udtaler bl. a. til samme Blad: „Her er det jo et Menneskes Agtpaagivenhed, som har svigtet, og naar det sker, er der intet at gøre.“ Og sluttelig udtaler Generaldirektøren: „Og endelig det vigtigste af alt. Føreren maa være aarvaagen og aldrig glemme, at hans Paapasselighed giver den største Sikkerhed for os alle.“

Disse Ord fra vor højeste foresatte kan give Stof til Eftertanke.

Den, der kæmper for en begrundet og retfærdig Sag, sejrer altid; derfor er det min klippefaste Tro, at den Dag ikke er saa fjern, hvor Lokomotivførerne vil blive lønmæssigt placeret saaledes, at Lønnen kommer til at svare til den ansvarsfulde Gerning, vi udfører for de danske Statsbaner.

Godsbanegaarden, den 20. Maj 1944.

K. H. Gjørtsvang,
Lokomotivfører.

Forsikringsnyt.

Indbruds-Tyveriforsikringen.

I Tilslutning til Forsikringsbetingelserne gældende for denne Branche gør Forsikringsagenturföreningen opmærksom paa, at der fra den 1. April er foretaget forskellige Udvidelser.

Af Hensyn til denne Forsikrings store Aktualitet for Tiden skal vi imidlertid her aftrykke Forsikringens hele Omfang, samt Undtagelsesbestemmelserne:

Forsikringen omfatter:

Skade ved Indbrudstyveri, herunder ogsaa Ødelæggelse eller Beskadigelse af de forsikrede Genstande. Indbrudstyveri foreligger, naar Tyven:

- a) ved Vold mod Lukket, eller ved Dirke, falske eller tillistede Nøgler har skaffet sig Indgang i Bygning, i aflaaede Værelser, Lofts- og Kælderrum,
- b) er steget ind gennem Vinduer eller gennem Skorstene.

I Forsikringen er indbefattet:

1. Den Beskadigelse, Tyven maatte foraarsage paa Døre, Vinduer (med Undtagelse af Ruder) og Vægge i de i Policen nævnte Lokaler med indtil 5 pCt. af Indboets Forsikringssum.
2. Indbogenstande i den opgivne Bolig, naar denne uden Anmeldelse forlades i indtil 6 Maaneder indenfor samme Forsikringsaar. Under saadan Fraværelse er Guld- og Sølv-sager samt Smykker dog kun forsikret i indtil 1 Maaned, medmindre særlig Overenskomst herom er truffet.
3. Indbogenstande, som fra Vinterboligen er henflyttet til Sommerbolig, dog ikke udover den Tid, denne er beboet.
4. Indbo, der midlertidig beror i beboede eller til Stadhed benyttede Lokaliteter andetsteds i Riget med indtil 15 pCt. af Forsikringssummen.
5. Indbo i ubeboede Rum som Pulterkamre, Loftsrum og Kælderrum hørende til Forsikredes Beboelseslejlighed for indtil 10 pCt. af den samlede Forsikringssum for Indbo — forudsat at disse Rum holdes forsvarligt aflaaet ved Smæklaas eller Hængelaas. Beboede Kvist- og Kælderværelser skal under Kravs Fortabelse altid være aflaaet med forsvarlig Smæklaas.
6. Cykler, dog kun naar de stjæles ved Indbrud i Forsikringstagerens Lejlighed eller i et til Lejligheden hørende Kælderrum eller selvstændigt Cykleskur paa indhegnet Gaardsplads, naar disse Rum er aflaaede med Smæklaas eller forsvarlig Hængelaas, til hvilken kun Forsikrede eller dennes Husstand har Nøgle. Cykler, der opbevares i *fælles Cyklerum*, er Forsikringen uvedkommende. Er særlig Cykletyveriforsikring tegnet, gaar saadan forud.
7. *Indbrudstyveri af rede Penge og Pengerepræsentativer* opbevaret i aflaaet eller uafaaet Gemme i selve Beboelseslejligheden til et Beløb af indtil 1 pCt. af den ved denne Police tegnede Forsikringssum for Indbrudstyveri af Indbo (ved Brøkdelsforsikring dog indtil 5 pCt.) — dog højst Kr. 500, bortset fra Policer, ved hvilke der mod særlig Præmie er tegnet Forsikring for rede Penge og Pengerepræsentativer.
8. *Tab eller Beskadigelse ved Ran og Røveri* af almindelige Indbogenstande fra Beboelseslejlighed, naar Tyven er trængt ind i denne ved personlig Vold eller Trusel om øjeblikkelig Anvendelse af saadan mod Forsikringstageren eller Medlemmer af dennes Husstand.
9. *Ran og Røveri af rede Penge eller Pengerepræsentativer og Smykker* til et Beløb af 10 pCt. af Indboets Forsikringssum dog højst 1.000 Kr., naar Ran

eller Røveri forøves mod Forsikringstageren eller Medlemmer af dennes Husstand paa Bopælen eller andetsteds i Indlandet, hvor vedkommende færdes i privat Ærinde.

Forsikringen omfatter ikke:

1. Tab, som er dækket ved nogen anden Art Forsikring, f. Eks. Brandforsikring eller Glasforsikring.
2. Guld- og Sølv-sager, Pretiosa iøvrigt, Dokumenter, Kunstsager og Samlinger samt Penge og Pengerepræsentativer, der beror i ubeboede Rum som Pulterkamre, Loftsrum og Kælderrum.
3. Genstande paa Gaardspladser og i aabne Skure.
4. Opmagasineret Indbo, medmindre særlig Aftale herom foreligger.
5. Manuskripter, Frimærke-, Mønt- og andre specielle Samlinger samt Motorkøretøjer og levende Dyr, medmindre de er særlig anført i Policen.
6. Indbrud, Ran eller Røveri, som staar i Forbindelse med Krig, Oprør eller borgerlige Uroligheder.
7. Skade ved Indbrud, Ran eller Røveri forøvet af noget Medlem af Forsikringstagerens Husstand.

Fra den 1. Maj 1944 kan der tegnes Tillægs-Tyveriforsikring omfattende Indbogenstande i aflaaet Skab i Omklædningsrum eller lignende.

Præmien andrager 5 Kr. pr. 1 000 Kr. med en Mindstepræmie af 2,00 Kr. aarlig.

Det er en Forudsætning, at Skabet er aflaaet med god og solid Hængelaas.

Der maa herefter ikke forventes Erstatning for Tyveri fra Omklædningskab, medmindre der er tegnet ovennævnte specielle Tillægsforsikring.

*Den gensidige Forsikringsforening for
Tjenestemænd ved Statsbanerne.*



Taksigelser.

For den store Hjertelighed og Opmærksomhed, der blev vist mig ved Lokomotivførerernes Jubilæumsfest den 11. Maj d. A. i Anledning af mit 10 Aars Virke som Formand for 1. Distrikts Jubilæums- og Festkasse, samt for den smukke Gave og Adresse fra 225 Kolleger og Venner, beder jeg dem alle modtage min hjerteligste Tak.
Charles S. Christensen.

Hjertelig Tak for Opmærksomhed ved mit Jubilæum.
J. P. E. Larsen,
Lokomotivfører.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.
V. J. Madsen,
„Tjele“, Nyborg.



Toget skjulte den flygtende Forbryder.

En Arrestant, som under Ledsagelse skulde bringes til Frederikssund, stod paa Københavns Hovedbanegaard mellem 2 Politimænd og ventede paa S-Toget til Vanløse. Da dette kørte ind paa Stationen, sprang han pludselig ned i Sporet; de tilstedeværende troede, han vilde begaa Selvmord, men han sprang op paa Perronen paa modsat Side og benyttede den fremkørende Togstamme til at dække sig, hvorved det lykkedes ham at undslippe Politimændene, som dog fik ham opsporet og senere anholdt paany.

Bøde for Fornærmelse af Togpersonale.

Først i December f. A. kom det i et Tog mellem Silkeborg og Brande til et Optrin mellem en rejsende og Togpersonalet, som paa Grund af vedkommendes Opførsel vilde sætte ham af Toget. Den paagældende betegnede Togføreren som en „Brilleabe“ og kaldte det øvrige Togpersonale for „Knægte“. Ved en Domsmandsret er han nu ikendt en Bøde paa 180 Kr. for Fornærmelse af Tjenestemand i Funktion.

Bøde for uberettiget at rejse paa 1. Klasse.

Et Ægtepar, som kom fra Jylland, havde i Eksprestoget fra Korsør til København taget Plads i en 1. Klases Kupé, uagtet de kun havde Fællesklassebillet. De blev opfordret til at fjerne sig og give Plads for rejsende, som havde Billet til 1. Klasse, men maatte staa op, hvilken Anmodning vedkommende Ægtepar dog nægtede at efterkomme, idet de insisterede paa at ville købe en Tillægsbillet, hvad der ikke kan lade sig gøre under saadanne Forhold.

Da det ikke var muligt at faa fjernet de to Personer fra deres Plads, endte det med, at Sagen kom for Retten, hvor Manden nu har faaet 30 Kr. i Bøde og Hustruen en Advarsel.

Lønninger stjaalet.

To Mand, som paa en Dræsine Fredag den 19. Maj kørte paa Strækningen mellem København Gb. og Vigerslev for at udbetale Lønninger til det paa Strækningen beskæftigede Personale, blev pludselig overfaldet og frastjaalet samtlige Lønposer indeholdende et Beløb paa ialt ca. 2000 Kr.

Den 1. Juni om Formiddagen trængte to revolverbevæbnede Mænd ind paa Valby Stations Kontor. Den ene holdt det tilstedeværende Personale i Skak, medens den anden ransagede Lokaliteterne. De to Mænd forsvandt med 20 000 Kr.

Erstatningskrav overfor Statsbanerne.

Den 30. Oktober f. A. blev en Bil paakørt af et Lokomotiv paa en Overkørsel ved Vemb Station. Chaufføren blev sigtet for Overtrædelse af Færdselsloven, men frikendtes. Ejeren af det paagældende Automobil, Vognmand Christensen, Ulfsborg, har derefter krævet en Erstatning paa 6000 Kr. hos Statsbanerne. Sagen vil blive afgjort ved Landsretten.



Navneændring:

Lokomotivfører M. P. Petersen, Nyborg, hedder fra 28.—4.—44 M. P. Beltov.

Lokomotivfører C. A. O. Lønqvist, Aarhus, hedder fremtidig C. A. O. Lønnqvist.

Afsked:

Lokomotivfører O. T. F. Rasmussen, Struer, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—44.

Lokomotivfører P. Jensen, Aarhus, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—8.—44.

Paaskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse over for Lokomotivfører H. Leth-Nissen, Vordingborg, i Anledning af, at han den 30.—3.—44, da 2 Vogne afsporede paa Lille Skensved Station, udviste særlig god Agtpaagivenhed, hvorved Uheldets Omfang formentlig er reduceret væsentligt, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør.



Lokomotivførerafdelingerne:

Struer Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: P. C. Laursen, Ringgade 117.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Tønder Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: P. F. Behr, Horupsgade 41.

Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner.

Husk Generalforsamlingen i Studenterforeningen, København, den 9. Juni Kl. 14. *Bestyrelsen.*

HUSK

I Tilfælde af Flytning maa Adresserettelse tilstilles Postvæsenet i betimelig Tid forud for Flytningen, men dog senest samtidig med, at Flytning finder Sted.

Hvis dette ikke overholdes, og Postvæsenet saaledes ikke har nogen Adresse paa Vedkommende, inddrages det paagældende Blad, og det kan da ikke hjælpe at anmelde Flytning. Naar Bladet først er inddraget, udsender Postvæsenet det ikke mere, førend det fra Organisationens Side er anmeldt paany. Dette medfører ikke alene nødvendig Ærgrelse hos Medlemmet, men tillige unødvendigt Arbejde og unødvendig Udgift, idet der paa denne Maade maa betales Anmeldelsesgebyr flere Gange for samme Abonnent.

Kong Christian den IX's Understøttelsesfond.

REGNSKAB FRA 1. APRIL 1943 TIL 31. MARTS 1944.

<i>Indtægt:</i>	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaet 1942/43	124. 07
Indbetalte Bidrag	94. 00
Modtagne Gaver	152. 75
Indvundne Renter:	Kr. Ø.
Af Obligationer	1 112. 00
Af Bankbog 80973	12. 85
	1 124. 85
	1 495. 67

<i>Udgift:</i>	Kr. Ø.
Udbetalte Understøttelser, 14 Portioner à 100 Kr.*)	1 400. 00
Portoudgifter	11. 28
Beholdning den 31. Marts 1944	84. 39
	1 495. 67

*) Understøttelserne er udbetalt til: Enken efter en Overportør, Enken efter en Ledvogter, Enken efter en Trafikassistent, Enken efter en Portør, Enken efter en Togbetjent, Enken efter en pens. Overportør, Enken efter en Vognopsynsmand, Enken efter en pens. Arbejdsmand, Enken efter en Banarbejder, Enken efter en Telegrafformand, en Lokomotivfyrbøder, en pens. Haandværker, en fhv. Trafikassistent og en Datter af afdød Stationsforstander.

STATUS DEN 31. MARTS 1944.

<i>Beholdninger:</i>	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank	84. 39
Obligationer ifølge forrige Regnskab til paalydende Værdi 25 200 Kr. 00 Øre, bogført for	24 065. 27
	24 149. 66

<i>Gæld:</i>	Kr. Ø.
Fondets Kapital:	Kr. Ø. Kr. Ø.
Obligationer bogført for 19 960. 02	
Paa Bankbog	39. 98
	20 000. 00
Obligationer bogført for	4 105. 25
	24 105. 25
Beløb til Disposition	44. 41
	24 149. 66

København, den 31. Marts 1944.

sign. KNUTZEN.

/sign. N. Roed, Sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. Kasse- og Obligationssbeholdning var til Stede.

København, den 24. Maj 1944.

sign. L. Thorup.

sign. C. Wieth.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Sj.-Palster Jyl.-Fyn

Nye Bøger.

19836 19542 Hardy, Thomas: Fjern fra Verdens
Vrimmel.
19837ab 19571 Moody, Minnie, Hite: De store Agre.
19838 19547 Salje, Sven Edwin: Jorden drager.
19839 19557 Deeping, Warwich: En Kvindes Kamp.
19840 19537 Bergstrand-Poulsen, Elisabeth: Vandrin-
gen.

19841 Berg, Curt: Svenske Dragoner.
19842 19540 Gotta, Salvaton: Den nøgne Sandhed.
19843 19566 Jennings, John: Næst efter Mod.
19844 19560a Falkberget, Johan: Nattens Brød.
19846 19602 Penton, Brian: Det Land er mit.
19847 19574 Stuwe, Eline van: Residenshotellet.
19848 19552 Allen, Johannes: Frihed, Lighed og
Louise.
19849 19558 Duke, Thomas: Chez Margot.
19850 19564 Hedberg, Olle: Maa jeg be' om Reg-
ningen.



Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:
Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.



Aktieselskabet

Dansk Svovlsyre- og Superphosphat-Fabrik



Central 6388

København K.

Leverandør til Stat og Kommune

Erik Christiansen

Modevarer en gros

Nansensgade 61

København

Tlf. Central 8945 - Palæ 8294

**GRØN
TUBORG**
DANMARKS
FØRSTE
PILSNER



HEC A R A D I O

Forretningen med det store Udvalg i
RADIO . Radiogrammofoner . Pladespiller

Prinsessegade 29 (Biobygningen) **Telefon 751**

Fredericia Mineralvandsfabrik

Citronvand og Apollinaris
Prøv **CHAMPANET**

DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGNING

(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal- og Selskabslokaler.

Telefon 85.

VALD. PETERSEN

Telefon 85

Landbomejeriet

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

„LA BELLA“

Blomster- og Kranseforretning
anbefales de sørede Medlemmer.

Gothersgade 15

Fredericia. Tlf. 598

ved Gartner
Valdemar Rasmussen, Egumvej 20.

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

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 9 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

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

FORLANG KAFFE

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

C. Knackstredt

Telefon 550

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

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

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



**NYBORG KULIMPORT
& Nyborg Cichoriætørreri A/S**

Telefon 15 og 23

Søren Hansen

TLF. 216 • NYBORG
KONFEKTION • KJOLER • LINGERI

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade
Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 464 A. IVERSEN

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,
Nørregade 25.

Alt i udskaaet Læder og
Skomagerartikler til
billigste Priser.

DREYSEN & NELLEMANN
Isenkram-, Støbegods-,
Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

**Johs. Wichmann's
Træskoforretning**
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd.

Sandermanns Vinstue
anbefales
Østervemb

Nyborg Jernstøberi — Hans L. Larsen & Co.

Aktielselskab

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

Telefon 76 og 231 Støt Byens Industri

Karl Petersen Mellemgade
Nyborg

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

A/s C. F. Schalburg

NYBORG

Grundlagt 7. Juni 1817

Centralcaféen

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

H. Bødtcher-Jensen

Nyborg Tlf. 33

Bøger — Papir — Musik

Statsaut. Elektr. **J. Kruse & Bech** Aut. Vand-
Installatører Telefon 144-381 og Gasmester

CYKLER . BARNEVOGNE . RADIO

LEDIG

Weinrich Nielsens Bageri og Conditori
anbefales

Fredericia

A. BASTIANSEN • URMAGER OG GULDSMED

Fest- og Jubilæumsgaver

Vendersgade 9

Telefon 227

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

CONDITORI OG BAGERI

KULKOKS
FREDERICIA
KUL-OG BRÆNDEHANDEL A/S
TELEFON 955

H. OLSEN HOLMELUND

KULIMPORT
FREDERICIA

Telf. 169

Telf. 714

Gulvtæpper - Gardiner - Sengeudstyr.
BYENS ENESTE SPECIALFORRETNING

FREDERICIA TÆPPELAGER
Danmarksgade 8. Udstyrsforretning. Telefon 915.