

Nº 5

5. Marts 1944

44. Aargang

DER VENTES

De fire Centralorganisationers Formænd mødtes Onsdag den 22. Februar med den fungerende Finansminister, Departementschef Dige, for at redegøre for Tjenestemændenes Krav med Hensyn til Reguleringstillægsordningen pr. 1. April, og om faa Dage, nemlig den 9. Marts, finder den med saa megen Spænding imødesete Forhandling Sted i Finansministeriet. Om Resultatet skal vi ifølge Sagens Natur afholde os fra at fremkomme med nogen Art af Profeti; men i de Tusinder af Tjenestemandshjem venter man, at der denne Gang maa blive vist nogen mere Retfærdighed end hidtil. I Tiden siden 1939 er alene Udgiftstallet steget med 1 446 Kr., men vi har kun faaet en Forhøjelse i Reguleringstillæget paa 912 Kr., saaledes at der stadig er en betydelig Margin udækket. Hertil kommer de omfattende men ikke medregnede Udgiftsforøgelser, der er en Følge af Forringelser i Varekvaliteterne. Den senere Tids Møder i praktisk talt alle Byer har med Tydelighed vist, at Tjenestemændene proletariseres, hvis der ikke nu sker en Ændring i det hidtidige Syn paa Lønpolitiken.

Privaterhvervenes Arbejdere fik ved Arbejds- og Forligsnævnets Formandskabs Kendelse kun en Forbedring af deres Dyrtidstillæg paa 5 Øre pr. Time, hvilket var en saa stor Skuffelse, at Mistilliden til denne tvungne Voldgift er steget i Styrke. For de arbejdende Klasser er det uforstaaeligt, at deres Indtægter skal holdes nede, medens praktisk talt alle Virk-

somheder Aar efter Aar kan bringe deres Gevinst i Vejret. De, som mente, at man ogsaa under normale Forhold ved Hjælp af tvungen Voldgift burde se at komme bort fra tidligere Tidens Lønkampe, er blevet en Erfaring rigere. Det er bittert at se de to statslige prisbestemende Myndigheder — Priskontrolraadet henholdsvis Arbejds- og Forligsnævnets Formandskab — arbejde efter højst uensartede Principper. Paa en Mængde Livsfornødenheder skrues Prisen op i et rent ud sagt himmelraabende urimeligt Leje, inden Priskontrolraadet skrider ind. Og naar dette sker, har det i mange Tilfælde været for at fastsætte en Maksimalpris, der ligger meget nær den opskruede Toppris. Naar det drejer sig om Prisen paa den Vare, som henhører under Arbejds- og Forligsnævnets Omraade — Arbejdslønningerne — er Forholdet imidlertid et ganske andet: Saa skal der holdes igen ud over Rimelighedens Grænser. Det vilde, som et af Dansk Gartnerforbunds Hovedbestyrelsesmedlemmer skriver i en Artikel i Socialdemokraten for den 27. Februar, ikke være nogen daarlig Idé at fastsætte Arbejdernes Dyrtidstillæg efter samme Skala som er anvendt ved Fastsættelse af Maksimalpriserne paa Frugt og Grønsager.

Umiddelbart efter Forligsnævnskendelsen krævede Formanden for de samvirkende Fagforbund ikke blot en Fastlæggelse af Varepriserne til Værn mod yderligere Stigninger, men ønskede tillige Nedsættelse af Prisen paa visse

Varer. Et Blad som „Jyllandsposten“ meldte sig straks som Modstander af en saadan Tanke: „Det er et ligefrem vanvittigt Paafund,“ skrev Bladet den 23. Februar, „at højere Lønninger skulde medføre lavere Priser,“ og fortsatte: „Enhver ved, at stigende Arbejds løn fører til stigende Priser for de producerede Varer, og saafremt Priskontrollen søger at rokke ved denne fundamentale Grundlov for Produktionen, vil Resultatet i Almindelighed blive dette, at Produktionen gaar i Staa. Fagforeningsledernes forløjede Agitation kan selvsagt ikke rokke ved denne Kendsgerning. Derfor vil Følgen af den sidste Lønkendelse blive stigende Priser paa en Række Omraader, til Skade først og fremmest for de Arbejdere, der faar et beskedent Løntillæg, som før eller senere opluges af Prisstigningen.“

„Jyllandsposten“ blev dog hurtigt desavoueret. Der fremkom nemlig samme Dag fra Arbejdsgiverforeningen, Industriraadet, Haandværkerraadet og Fællesrepræsentationen for dansk Haandværk og Industri en Henstilling om at søge at undgaa Prisstigninger som Følge af Lønstigningen. Yderligere blev det den 25. Februar meddelt Offentligheden, at Arbejds- og Forligsnævnets Formandsskab samtidigt med Afsigelsen af Lønkendelsen gjorde Handelsministeriet opmærksom paa, at Virkningen af Forhøjelsen af Dyrtdistillæget i væsentlig Grad vilde udeblive, saafremt den i mærkbar Udstrækning fik Lov til at drage Prisstigninger efter sig. Formandsskabet henstillede derfor, at der tilvebragtes en endnu skarpere Kontrol med Varepriserne. Lad os haabe, der kommer et positivt Resultat heraf.

Om nogle faa Dage kommer vore egne Forhold altsaa til Behandling, og vi vil gerne give Udtryk for Haabet om, at det denne Gang skulde lykkes at komme paa lidt bedre Talefod med Finansministeriet, end Tilfældet var ved den tilsvarende Lejlighed i Fjor. Det bliver svært at tage Ansvaret, hvis man paany vil skuffe Tjenestemændene. I denne Forbindelse oplyses, at der, saa vidt vides, fra Organisationernes Side er forlangt Forhandling om visse andre betydningsfulde Spørgsmaal end blot Reguleringstil læget. Det er muligt, disse Sager vil komme til Behandling samtidig.

ALDERSGRÆNSEN

Nogle af Statsbanernes Embedsmænd i de højere Lønklasser har sluttet sig sammen for uden om Organisationerne at forsøge et Attentat paa 67-Aars Aldersgrænsen, som de ønsker forhøjet til 70 Aar, d. v. s., at de paagældende ønsker at gaa mere end 10 Aar tilbage i Tiden, saa længe er det nemlig siden, vi forlod 70-Aars Grænsen.

En Trafikinspektør, en Stationsforstander, en Regnskabsfører og en Overbanemester har til Finansministeriet rettet en Henvendelse om at vende tilbage til den Aldersgrænse, som gjaldt indtil 1933. De har endvidere udarbejdet og udsendt noget Materiale, der siges at skulle vise, hvor uretfærdigt det er, at de skal forlade Statsbanerne i en saa ung Alder som 67 Aar, naar de dog i endnu nogen Tid kan gøre Nytte. Endvidere henviser de bl. a. til Personalemanglen.

Det kan saamænd godt være, at Personale i Stillinger, som de nævnte, kunde passe deres Job ved Statsbanerne endnu nogen Tid efter, at de er fyldt 67 Aar. Det er jo ikke disse højere lønnede Embedsmænd, som maa lægge Ryg til i det enerverende daglige Jernbaneliv, og vi har altid været af den Opfattelse, at de ikke har sporet de senere Aars Skærpelse af Jernbanetjenesten paa deres egen Krop. Men vi skal meget energisk have os frabedt at have saadanne Repræsentanter til overfor Ministeriet at optræde paa Jernbanepersonalets Vegne; thi de er daarlige Vejledere.

En Nedsættelse af Aldersgrænsen til 65 Aar har staaet paa Dagsordenen i mange Aar, og Spørgsmaalet er for Tiden til Behandling i en Lønkommission. Det vilde derfor være højst mærkværdigt nu at begynde at gaa baglæns. Tidens Tempo er ikke til en Forhøjelse af Aldersgrænsen; meget snarere til en Nedsættelse.

M. H. t. Personalemanglen er der næppe nogen som for Alvor tror, at der er Mangel paa dem, som ved Pladsledighed skal rykke op i 3., 4. eller 5. Lønklasse. Det er helt andre Steder, Manglen paa tilstrækkeligt uddannet Personale er følelig.

Det forventes da ogsaa, at de omtalte Embedsmænds separatistiske Henvendelse ikke medfører nogen Forandring. Vi for vort Vedkommende nedlægger i hvert Fald Protest mod en Forhøjelse af Aldersgrænsen for Lokomotivpersonalet.

LOKOMOTIVFØRERENS AARVAAGEN- HED AFVÆRGEDE ET TRUENDE JERNBANEUHELD

Lørdag den 19. Februar om Aftenen forøvedes der Sabotage forskellige Steder paa den østjyske Længdebane bl. a. mellem Aarhus og Hasselager netop som Tog 971 befandt sig paa denne Strækning. Dersom ikke Lokomotivfører Kjeldsen, Aarhus, havde været saa aarvaagen og hurtigt reagerende, som han var, vilde Togets henved 200 Passagerer sikkert have været i overhængende Livsfare.

Fra Hasselager til Aarhus er der meget stærkt Fald paa Strækningen. Tog 971, der var trykluftbremset og havde en Vægt paa over 300 Tons, og som med Loko. R. 949 fremførtes af Lokomotivfører Johs. A. Kjeldsen med Haandværker O. Petersen som Lokomotivfyrbøder, var derfor hurtigt efter Igangsætningen i Hasselager kommet op i Hastighed, saa Kjeldsen allerede efter godt et Par Kilometers Kørsel, da Farten var 60—70 km/T, kunde spærre af for Dampen. Kort efter bemærkede Lokomotivfører Kjeldsen et Lysglimt et Par Hundrede Meter foran sig paa Banelinien. Han opfattede dette som en mindre Bombeeksplosion og indledede øjeblikkelig en Farebremsning. Det lykkedes paa denne Maade at faa bragt Toget til Standsning paa ganske kort Tid.

De sidste halvt hundrede Meter før Togets endelige Standsning fandt Kjeldsen, at Maskinens Gang var blevet saa mærkelig unormal. Han tænkte, at det maaske skyldtes den kraftige Trykluftbremsning, men det viste sig, at det forreste Truckhjulpar var afsporet, hvilket var foraarsaget ved, at Skinnehovedet i en Længde af ca. $\frac{3}{4}$ m var bortsprængt netop paa det Sted, hvor Maskinen fik den ujævne Gang. Sandsynligvis er det Lysglimtet fra denne Sprængning, Kjeldsen saa.

Det maa formodes, at dersom Toget var kommet med 70 km's Hastighed, vilde en større Afsporing have været Følgen. Takket være Lokomotivfører Kjeldsens Aarvaagenhed skete der imidlertid intet Uheld for Toget, og han afværgede derved en Jernbaneulykke af uanet Omfang.

Umiddelbart efter at Toget var standset, indtraf en Eksplosion til, faa Øjeblikke senere atter en og noget senere endnu nogle, uden at der dog skete større Skade. Den første af disse

fandt Sted lige under Maskinen, den anden under forreste Vogn, og den tredje under Togets 4. Vogn. Ialt skal der være sket en halv Snes Eksplosioner. Det er derfor naturligt, at man valgte at lade Toget forblive paa Stedet og transportere de rejsende i Biler til Aarhus. Først i Løbet af Søndagen den 20. blev Tog 971 bragt ind til Aarhus.

Det bør tilføjes, at Lokomotivfører Kjeldsen har udtalt, at det er uvist, om han vilde have kunnet opdage Faren, hvis han ikke havde kørt paa Afspærring. Stopbøsninger o. a. var nemlig saa utætte, at der under Kørsel med Damp til stod en saa tæt og uigennemtrængelig Damptaage om Maskinens Forende, at han maaske ikke vilde have kunnet se den eksploderende Bombes Ildglimt, som nu adviserede ham og bragte ham til at handle. Heri ligger et Advis til rette Vedkommende om altid at sørge for, at Lokomotiverne er i den rette Stand.

BURDE IKKE ALLE OFFENTLIG ANSATTE TJENESTEMÆND LØNNES EFTER SAMME PRINCIPPER?

Sekretær *Chr. Vejre* i Statstjenestemændenes Centralorganisation I har tilstillet samtlige tilsluttede Organisationer en Artikel, i hvilken han tager det Spørgsmaal op til Behandling, om ikke offentlig ansatte Tjenestemænd burde lønnes efter de samme Principper, hvad enten deres Gerning falder under Statens, Kommunernes eller visse større Selskabers Rammer. Da der paa de i den senere Tid afholdte Tjenestemandsmøder har været fremsat Utilfredshed med, at det i Fjor ved Lov blev bestemt, at Kommunerne ikke maatte give højere Reguleringstillæg end Staten, hvilket man har karakteriseret som et Indgreb i Kommunernes Selvstyre, idet de af disse, som gerne vilde give fuldt Regulerings-tillæg, har været forhindret heri, er det paa-gældende Spørgsmaal særdeles aktuelt i Øjeblikket. Vi optrykker derfor Vejres Artikel i sin Helhed:

„I de Resolutioner, der i den sidste Tid er vedtaget paa Tjenestemandsmøder i en Række Byer, støder man ofte paa et Punkt, hvor kommunale Tjenestemænd og andre protesterer imod, at Staten ved Lov har forbudt Kommuner og koncessionerede Selskaber at udrede højere Konjunkturtillæg end det Staten selv yder dens Tjenestemænd; man fremholder det urimelige i, at Staten paa den Maade laaser

for de nævnte Tjenestemænds Forhandlingsret, saaledes at deres Lønninger i Virkeligheden reguleres paa Grundlag af Forhandlinger, som finder Sted mellem Finansministeriet og Statstjenestemændenes Centralorganisationer — altsaa paa et Sted, hvor hverken de kommunale eller de koncessionerede Selskabers Tjenestemænd kan være repræsenteret.

Man vil ikke med Føje kunne paastaa, at disse Anker mod den nuværende Ordning er uberettigede, selv ikke i Betragtning af, at den almindeligvis regnes for at være midlertidig. Nu kan det imidlertid ikke antages, at Staten har foretaget dette Skridt for at genere nogen, og det, der ligger bag ved Rigsdagens Begrænsning af Kommunernes Dispositionsret, er da ogsaa kun, hvad Dyrtidserstatningen angaar at tilvejebringe nogenlunde ensartede Vilkaar for Tjenestemænd indenfor al offentlig Tjeneste.

Som bekendt ligger selve de kommunale Lønninger almindeligvis noget højere end Statens. Aarsagen hertil er formentlig den, at de er bygget op paa 2 forskellige Principper — Statens paa de ufaglærte Arbejderes Gennemsnitslønninger, og Kommunernes som Regel paa de ved et givet Tidspunkt gældende tarifmæssige Timelønninger, hvilket som bekendt i en Periode med en ikke helt ubetydelig Arbejdsløshed giver en væsentlig Forskel.

Da Statens Tjenestemænd ikke helt er indstillet som Engle, har dette Misforhold altid været en Kilde til Utilfredshed og voldt Organisationer og deres Ledelser adskillige Ulemper gennem Aarene, og Gang paa Gang er Forskellen i Levevilkaarene mellem de 2 Kategorier af Tjenestemænd blevet paa-peget overfor Regeringen.

Hvis Staten nu under den ekstraordinære Dyrtid havde skaarret sine Tjenestemænds Reguleringstillæg ned med Hensyn til, at en saadan Foranstaltning var en nationaløkonomisk Nødvendighed, og desuagtet havde givet Kommunerne fri Bane med Hensyn til at udbetale det fulde Tillæg, saa vil enhver nogenlunde let kunne tænke sig, at Utilfredsheden indenfor Statstjenesten ingenlunde vilde være blevet mindre.

Det har Regering og Rigsdag indset, og derfor blev de midlertidige „Nedskæringslove“ forsynet med en Tilføjelse sigtende til, at Kommuner og koncessionerede Selskaber ikke kunde overbyde Staten. At der, som Udviklingen er skredet frem, er begaaet en Uret overfor Tjenestemændene ved selve Nedskæringen, er efterhaanden gaaet op for Folk; men Uretten er ikke mindre overfor Statens Tjenestemænd end for Kommunernes, og det er i hvert Fald givet, at den ligelige Behandling indeholder en Tendens, som fortjener almindelig Opmærksomhed.

Staten har jo for Tiden nedsat en Lønningskommission til almindelig Revision af Tjenestemandsløven. Naar den en Gang efter Krigens Afslutning har gjort sig færdig, vil Kommuner og koncessionerede Selskaber umiddelbart foretage en Revision af deres Lønningsregulativ. Nogle vil holde sig saa nær til Staten som muligt, andre vil komme med Overbud, og nogle maaske søge at slippe billigere. Uensartetheden vil i hvert Fald blive opretholdt, og Følelsen hos Tusinder af Tjenestemænd af at være

undervurderet og mindrebetalt vil fremdeles næres og gro.

Hvorfor da ikke bringe dette Forhold i Balance, hvis det er muligt, og gøre et alvorligt Forsøg paa at lave Standardlønningsregler for alle offentligt ansatte Tjenestemænd i dette Land, hvis Omraade er saa lille, at vi ikke har Raad til at opretholde flere Skel end de, der er absolut paakrævede.

Fremgangsmaaden ved Etableringen af en saadan Reform maatte formentlig være, at Kommunerne paa Købstadsforeningens Initiativ nedsatte sin Lønningskommission, og Privatbanerne samt andre koncessionerede Virksomheder deres. Mellem disse Kommissioner og Statens maatte der finde et Samarbejde Sted, og det skulde gaa mærkeligt til, om der ikke i dette de rolige Forhandlings Land kunde naas frem til en Fællesindstilling.

Forsøget burde netop gøres nu, hvor Statens Lønningskommission i sin Formand, den tidligere Finansminister *K. H. Kofoed*, har en særdeles fremragende Lønningsekspert, og hvor Købstadsforeningen er ledet af en saa erfaren Politiker som forhenværende Finansminister *H. P. Hansen*.

Det vil være disse Mænds Sag i Forbindelse med Kommissionernes øvrige Medlemmer, Organisationernes Repræsentanter og de sagkyndige Embedsmænd at søge Skævheden i vort offentlige Lønssystem rettet.

Ved alle tidligere Lønningsrevisioner har der fundet Forenklinger af Lønssystemet Sted indenfor Statstjenesten, indtil samtlige Statstjenestemænd blev samlet under een Lov; denne Linie skal blot videreføres under Hensyntagen til saadanne særlige Forhold, som naturligvis hist og her er til Stede.

Nu er jeg naturligvis helt kar over, at der overfor disse Betragtninger vil kunne fremføres Indvendinger i Retning af, at det kommunale Selvstyre begrænses og mulig nogen Frygt for, at enkelte Tjenestemandsgupper ikke vil kunne opnaa de samme lønningsmæssige Fordele som hidtil. Jeg tror, at saadanne rene Overgangsbesværigheder let kan overvindes ved lidt Smidighed og rimeligt Hensyn, og jeg føler mig overbevist om, at eventuelle Ulemper mere end opvejes ved den store Fordel ensartede Principper for Tjenestemandslønninger vilde indebære.

Sluttelig skal jeg bemærke, at de Tanker, jeg her har fremsat, ikke har været drøftet indenfor vore Organisationer, og jeg har derfor fremført dem for egen Regning som mine personlige Synspunkter i et Spørgsmaal, der i hvert Fald er saa interessant og betydningsfuldt, at det nok er Drøftelse og Overvejelse værd.“

Vi ved, at de i den gengivne Artikel anlagte Synspunkter er som talt ud af Munden paa den langt overvejende Del af vore Medlemmer. Hvor mange Gange er det ikke i Aarenes Løb kommet til Orde, at Staten er en rigtig daarlig Arbejdsgiver i Sammenligning med Kommunerne. Og det maa indrømmes, at adskillige Kommuner, som iøvrigt følger Statens Lønnings-

princip, alligevel giver Lønninger, som er højere end Statens. Ser vi f. Eks. paa Københavns Kommune, er Lønnen i den saakaldte Haandværkerklasse i Øjeblikket Kr. 3.342,63 stigende til 3.722,63, hvortil i begge Tilfælde kommer Reguleringstillæg og det særlige Tillæg paa Kr. 168, fuldstændig efter Statens Regler. Det er derfor forstaaeligt, at de under Staten ansatte Haandværkere med København som Stationeringssted er utilfredse med i Løn + Sted-tillæg at have ca. Kr. 600 mindre, nemlig fra Kr. 2.730 stigende til Kr. 3.180. Vi kender ogsaa andre Kommuner, hvor Haandværkerne er placeret adskilligt bedre i Lønklasserne, end Tilfældet er paa Statens Tjenestemandsløve. Og da vore Lokomotivfyrbødere, uagtet de i Kraft af deres Virksomhed burde være placeret højere end i den saakaldte Haandværkerklasse,

dog hidtil ikke er kommet længere end til denne Klasse, er det nærliggende, at de fleste af dem vilde finde det særdeles rimeligt, at der blev tilvejebragt Ensartethed mellem Statens og Kommunernes Lønninger.

Ganske vist kan det siges, at selv om Statens Tjenestemænd ikke faar de Lønninger, de ved en retfærdig Bedømmelse har Krav paa, saa bliver Lønnen i Realiteten ikke mindre, fordi man ude i Kommunerne aflønner Personalet bedre. Indirekte er det dog en Deklassering, dersom Statens Tjenestemænd kort efter en Lønrevision maa se tilsvarende Stillinger indenfor det kommunale Styre bedre vurderet. Saadant er medvirkende til at skabe Utilfredshed. Det bør derfor alvorligt overvejes, om man ikke skulde gaa nærmere ind paa det af Sekretær Vejre rejste Spørgsmaal.

OM REVISION AF TJENESTE-REGLEMENTER

Nyt Rangerreglement.

Der er udsendt et Hæfte med et revideret Optræk af Rangerreglementet til Afløsning af Bestemmelserne i Ordrene 26 og 27 i Serie C. Besynderligt nok er det ikke indrettet efter Lösbladesystemet, som dog maatte være det rigtigste. Tænk blot paa, hvor mange Rettelser, der allerede er i det lille Hæfte om Trykluftbremser, T. B. I.

Vi har vor Tvivl om, hvorvidt det for Personalets Instruktion er en heldig Fremgangsmaade med at skille de forskellige Bestemmelser ud i saadanne Smaahæfter. Vi har hele tre Trykluftbremsevejledninger — T. B. I, T. B. II og T. B. III — og en meget stor Del af Lokomotivpersonalet skal fremtidigt have to Rangerreglementer, nemlig baade det nu udsendte og det, der tidligere er kommet om Ranging til og fra Færger. For 1. Distrikts Vedkommende gælder f. Eks., at Størstedelen af de Lokomotivførere, Motorførere og eksaminerede Lokomotivfyrbødere, der gaar i Reserven, maa være forberedt paa at blive udsendt til Afløsninger i Gedser, Helsingør eller Korsør. Det er ikke blot Københavnerne, som sendes ud til disse Steder. Eksempelvis nævnes, at Kalundborgpersonale har været i Gedser og Slagelsepersonale i Korsør. Helsingørpersonalet kommer jo for Tiden ogsaa vidt omkring. I 2. Distrikt vil der vel fore-

komme noget tilsvarende, og da det ikke kan nytte at give en Mand, som udsendes til en Færgestation, det særlige Færgerangerreglement, naar han kommer til vedkommende Depot, idet han naturligvis skal have Tid til at sætte sig ind i de paagældende Bestemmelser, maa han altsaa have Reglementet forud. For at være sikker paa, at det er å jour-ført, skal han ogsaa have eventuelle Rettelser eller Tilføjelser. Ellers er det hele værdiløst. Det hører jo heller ikke til Sjældenhederne, at Strækningspersonalet i Forbindelse med ankommende eller afgangende Tog maa rangere til eller fra Færgerne. I Praksis vil det derfor sikkert vise sig bedst at udlevere ogsaa Færgereglementet til Lokomotivpersonalet. Det synes man at have overset. Dersom man havde anvendt Lösbladesystemet, havde man kunnet samle det hele i eet Hæfte, eventuelt med Udeladelse af de bageste Sider (Færgbestemmelserne) til visse Personaler. Det samme havde man kunnet gøre med T. B. I og T. B. III; T. B. II vil vel for Størstedelen blive indarbejdet i den nye Maskinlære, naar den engang kommer.

I Forordet til det nye Rangerreglement anføres, at det indeholder de af Generaldirektoratet fastsatte Regler for Rangingen, idet „adskillige Bestemmelser dog findes i Signalregle-

mentet og Sikkerhedsreglementet". Næst efter at gøre opmærksom paa, at der her er en positiv Fejl ved Forglemmelsen af Nævnelser af Ordre P, hvor der findes en endda meget betydningsfuld Bestemmelse, nemlig Forbudet mod under Rangeringen at foretage Kullempning og Fyring (dette sidste paa Rangermaskiner), vil vi gerne udtale, at efter vor Mening er det højst uheldigt, at Personalet skal lede i 2—3—4 Bøger efter Instruktionsmaterialet vedrørende eet bestemt Omraade. Naar Administrationen har fundet det rigtigst at udsende et særligt Hæfte med Rangerbestemmelserne, burde de alle have været samlet deri, selv om man skulde komme til at gentage noget, en Del af Personalet har i andre Bøger. Vilde det f. Eks. ikke have været naturligt i et Rangerreglement at anføre, at Signalerne skal afgives med Front mod Lokomotivet, og at Rangeringen ledes enten *ved Haandsignal alene* eller *ved Haandsignal i Forbindelse med Fløjtesignal*, men aldrig ved Fløjtesignal alene. Det er nemlig almindeligt bekendt, at der findes adskillige, som ikke ved, at Haandsignalet er det betydningsfuldeste.

Men naar disse Bestemmelser Ordlyd nu ikke er medtaget, burde man i hvert Fald ikke have indskrænket sig til to Linier om, at adskillige tilsluttende Bestemmelser findes i andre Reglementer. I det mindste kunde man have anført Stedet, hvor de findes, saa man om fornødent straks vil kunne slaa op paa dem.

I Rangerreglementets Forord staar endvidere, at Distrikterne for større Stationers Vedkommende kan foreskrive, at der skal foreligge en lokal Instruks for Rangeringen. Vilde det ikke have været naturligt at anføre, at saadanne Instruks ikke maa stride mod de generelle Bestemmelser. Hvorfor mon man i det hele taget ikke tager Personalet med paa Raad, naar dette eller hint tjenstlige Reglement skal moderniseres. Det gjorde man tidligere. Organisationerne var for blot at nævne et Par Eksempler i sin Tid repræsenteret baade i Ordrekommisionen og i Signalreglementsudvalget. Mon ikke noget lignende burde have været Tilfældet nu. At have de praktiske Folks Repræsentanter med i Arbejdet vilde ganske sikkert have medført Klaring paa visse Punkter. Det er besynderligt, man giver Afkald herpaa.

I denne Forbindelse vil vi gerne pege paa et Par tidligere udsendte af Administrationen alene reviderede Reglementer. I Togreglemen-

tet var det f. Eks. anordnet, at saafremt Stationsbestyreren ikke personlig udførte Ledbevogtning eller Sporskiftetjeneste for Togene, *skulde* han være paa Perronen baade ved ankommende, afgaaende og gennemkørende Tog. Da dette Reglement blev ændret til at hedde Sikkerhedsreglement, blev bl. a. den nævnte Bestemmelse lettet betydeligt, saaledes at den direkte Pligt til at være paa Perronen faktisk ikke mere eksisterer. Ved Revisionen af Ordre P for et Par Aar siden gik man for Lokomotivpersonalet den modsatte Vej, d. v. s. man skærpede visse Bestemmelser. I det gamle Reglement var der for Lokomotivpersonalet foreskrevet Udveksling af Signalmeldinger, for saa vidt angaar Stationernes fremskudte Signaler og Indkørselssignaler. 1. Distrikt hævdede i en Auditørsag, at Meldepligten ogsaa gjaldt Bloksignalerne, men maatte indrømme, at dette ikke var Tilfældet. Da den nye Ordre P udkom, havde man imidlertid skærpet Pligten til Signalmeldinger til ogsaa at omfatte Udkørselssignalerne og Bloksignaler samt disses fremskudte Signaler, hvilket paa visse Strækninger vil betyde en Mangedobling af Signalmeldingerne, og det er et Spørgsmaal, om disse Meldinger altid kan overholdes efter Bogstaven, f. Eks. paa den sjællandske Kystbane, hvor der visse Steder passeres Signaler med meget korte Mellemrum; Lokomotivfyrbøderen skal jo dog have Tid til at fyre.

I den gamle P-Ordre hed det vedrørende Afslutningstjenesten bl. a.: „Efter Kørsel i stærkt Regnskyl eller Snefog skal Lokomotivfyrbøderen efterse Akselkassernes Underlejer og om fornødent tømme disse for Vand.“ — I det nye Reglement har dette Afsnit faaet følgende Ordlyd: „Efter Kørsel skal Lokomotivfyrbøderen efterse Akselkassernes Over- og Underlejer og om fornødent tømme disse for Vand.“ Som det vil ses, en meget betydelig Skærpelse, hvis Lovlighed iøvrigt er omdisputabel, da det er en Udvidelse af de Arbejder, der ligger til Grund for de mellem Generaldirektoratet og Organisationen aftalte Afslutnings-tider.

En oldnordisk Bestemmelse som den, at Lokomotivmesteren i de Tilfælde, hvor Lokomotivpersonalet selv besørger Udvaskningen af Maskinerne, skal have Opmærksomheden henvendt paa, at Lokomotivfyrbøderen efter Udvaskningen pudser alle blanke Dele i Førerhuset, har man derimod ladet gaa igen i den

nye Ordre P, til Trods for, at der næppe findes Lokomotivmesterdepoter, hvor Lokomotivpersonalet selv vasker ud, og vel sagtens ikke har været det de sidste 20—25 Aar. Man kunde passende spørge, hvorfor det kun er, naar Lokomotivpersonalet besørger Udvaskningen, at Førerpladsen skal pudses i Forbindelse med Udvaskningen. Vilde det ikke være rimeligt, at dette ogsaa fandt Sted, selv om Udvaskningen udføres af andre end Lokomotivmænd. Administrationen burde da være lige interesseret i Maskinernes Renholdelse, hvad enten Udskylningen af Kedlen foretages af Per eller Povl.

Naa, det om Lettelse eller Skærpelse i Sikkerhedsreglementet og Ordre P var Sidespring. Det var Rangerreglementet, vi skulde skrive om. Det skal vi vende tilbage til i næste Nummer af Bladet.

FRA MEDLEMSKREDSEN

En kort Bemærkning.

I Anledning af Artiklen: „Lokomotivpersonalet og Normeringsloven“ i D. L. T. Nr. 2 af 20 Jan. 1944 og i Særdeleshed det nederste Afsnit Side 14, som begynder saaledes:

„I Aar har vor Organisation desuden krævet en passende Brøkdal af Lokomotivførerne o. s. v.“, føler jeg Trang til at spørge vor Hovedbestyrelse og ikke mindst vor Formand og Redaktør, hvorfor „kræve en passende Brøkdal o. s. v.“?

I sin Tid, da de Lokomotivmænd, der blev udtaget til at fremføre Lyntogene, skulde placeres i Lønklasserne, fandt vor Formand ikke Anledning til at søge disse Stillinger placeret højere end Lokomotivførerstillingen, og jeg har Formodning om, at dette kunde være sket, saafremt vor Formand vilde have undladt de demokratiske Synspunkter, han formodentlig i denne Forbindelse havde anlagt, og uanset, at ikke hele Lokomotivførerantallet kunde hæves, saa vilde vi dog have været tjent med at gøre Begyndelsen paa daværende Tidspunkt.

Videre skriver Redaktionen: „Ogsaa dette har Generaldirektoratet dog afslaaet.“ Jeg fristes nu til at spørge: „Er det Generaldirektoratet, der kan træffe denne Afgørelse, og med hvilken Motivering?“ Efter min ringe Mening ligger den endelige Afgørelse vel i Ministeriet. Det Indtryk, jeg har faaet af Organisationens Arbejde i denne Sag, er nærmest, at vor Formand er „kommet for sent til Møllen“.

Naar Maskinafdelingen foranlediger Generaldirektoratet til at foreslaa en anden Kategori oprykket fra 12. til 11. og 7. Lønklasse og motiverer dette som anført i Artiklen, vil jeg dertil sige, at

vor Organisation i hvert Fald, hvad angaar det lønmæssige, med Rette kan anføre de samme Argumenter med Hensyn til Rekrutteringen af de unge Mennesker, som søger Ansættelse ved Maskinafdelingen. Det kan jo ikke være Organisationen ubekendt, at en hel Del af de unge Maskinarbejdere, naar de har gjort Tjeneste saa længe ved Maskinafdelingen, at de kender vore Arbejdsforhold og er tilstrækkeligt informeret om den Lønning, der venter dem som Aspiranter til Lokomotivmandsstillingen, flygter fra D. S. B. Maaske er det ikke til større Ulempe for Maskinafdelingen; jeg skulde dog tro, det er af Betydning, men naar Lokomotivførerne i Forvejen maa tage Ulemperne med uøvet Assistance, kan de i hvert Fald tale med derom.

Medlemmerne undlader ikke at erindre Hovedbestyrelsen om vore Ønsker. Paa Kongressen i 1943 fandtes et Forslag fra Afdeling 1, Gb., som tilsigtede en Forbedring af Lønancienniteten for Lokomotivførere, som først havde faaet denne Forfremmelse efter 15 Aar. Naar jeg tænker paa os, der har maattet vente i 20 og 22 Aar, ja, saa maatte et saadant Ønske være Overvejelse værd.

Fra Afdeling 35, Ab., fandtes samme Aar et Forslag om Oprykning i Lønklasserne, dette henvistes til H. B., og vi forventer jo alle, at det saa er i gode Hænder og bliver draget frem i Lyset paa rette Tid og Sted. Men vi forventer selvfølgelig ogsaa, at Administrationen i den Etat, vi tjener, ser med den rette Forstaaelse paa vor Gerning og ikke diskvalificerer vor Stilling.

Antallet af Damp- og Motorlokomotiver (medregnet Lyntogene) med 1000 HK og derover er i Løbet af de sidste 10 Aar steget med over 50 pCt. I samme Tidsrum har den største Del af Lokomotivpersonalet modtaget en videregaaende Uddannelse og sidst, men ikke mindst, Indøvelse i Brugen af og Kendskab til Trykluftbremsen. Dette maa være vægtige Argumenter overfor vor Administration, som maa kunne indse, at vor Stilling berettiger os til en bedre Placering, end det nu er Tilfældet.

Selv om vi Lokomotivmænd hylder Princippet at være i samme Baad, saa vilde vist ingen af os være utaknemmelige, hvis vi omkring eller paa vor 25 Aarsdag ved D. S. B. kunde forvente Oprykning til en bedre lønmæssig Placering. En anciennitetsmæssig Oprykning vilde jo ikke skade Organisationens Principper, og selv om jeg gerne saa alle Lokomotivførerne oprykket, saa mener jeg dog, at noget er bedre end intet.

Aalborg, i Februar.

N. Lindholm,
Lokomotivfører.

Vi er fuldt paa det rene med, at vore Medlemmer ikke kan forstaa, at Generaldirektoratet selv foreslaar en hel Kategori oprykket dels til 11. og dels til 7. Lønklasse, men stiller sig afvisende over for en tilsvarende Oprykning for Lokomotivførerne. Vi kan nemlig heller ikke selv forstaa dette.

Red.



OPLYSNINGSARBEJDET

De københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg arrangerer Foredrag for D. L. F.s Medlemmer med Damer *Freitag* den 10. Marts 1944 *Kl. 19,00* præcis.

Lokale: „Borbjergsalen“, Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22. Indgang gennem Porten.

Foredragsholder: Hr. Lokomotivfører *E. Kuhn*.

Emne: „Hvorfor betaler vi Skat?“

Pensionister og Provinsafdelinger indbydes venligst. — Efter Foredraget fælles Kaffebord à Kr. 1 + Betjening. — Da Emnet er aktuelt forventes stor Tilslutning. — Sangbøger medbringes.

Endvidere arrangeres der Søndag den 19. Marts 1944 *Kl. 13,30* præcis et Besøg paa den ny Sundskole paa Amager.

Deltagerne samles ved Sporvognsremisen i Sundby *Kl. 13,30* præcis. Sporvognslinier 2 og 13.

Pensionister og Provinsafdelinger indbydes venligst. — Efter Besøget drikkes Eftermiddagskaffe i „Dyvekes Kro“ à Kr. 1,20 + Betjening.

Da Skolen er den mest moderne indrettede i Skandinavien og tillige har en Afdeling for svagelige Børn med *Sol-Hal*, forventer man, at Besøget har stor Interesse, da man her faar Lejlighed til at se, hvilken Højde, Skolevæsenet har udviklet sig til i et velordnet og demokratisk Samfund til Glæde for de ældre og uvurderlig Gavn for den opvoksende Slægt.

P. U. V.

P. Sessing.

JUBILÆER

Lokomotivfører *W. Hørbye*, Jørgen Jensensvej 55, Næstved, kan Torsdag den 9. Marts fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren begyndte den 9. Marts 1919 som Aspirant i Masnedsund, han blev forfremmet til Lokomotivfyrbøder samme Sted den 1. Januar 1920. Forflyttet efter Ansøgning til Sorø den 1. September 1926, men blev ved Sorø—Veddebanens Nedlæggelse den 1. Juni 1933 forflyttet til Næstved. Forfremmelsen til Lokomotivfører kom den 1. November 1937 med Station i Padborg; efter en Mellemlanding i Gedser fra den 1. Juli 1938 til den 1. Juli 1939 kom Hørbye atter til Næstved. Jubilaren er kendt som en god og pligtopfyldende Lokomotivmand, der altid har været interesseret i Organisationens Arbejde; flere Gange i de Aar, der er forløbet, har Hørbye sidet i Afdelingsbestyrelsen, der hvor han har været stationeret.

Næstved Lokomotivfører Afdeling bringer dig vor hjerteligste Lykønskning og Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

K. J.

Den 10. Marts kan Lokomotivfører *L. K. A. Mahs*, Godthaabsvej, Herning, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

A. Mahs begyndte som Aspirant den 14. Februar 1919 i Aarhus, han ansattes som Lokomotivfyrbøder den 1. Januar 1920 i København og blev forflyttet til Struer den 1. Oktober s. A. for i 1923 paany at komme til Aarhus. Jubilaren fik sin Udnævnelse til Lokomotivfører den 1. Oktober 1938 i Glyngøre, hvorfra han blev forflyttet til Herning 1. Juni 1939.

Mahs har saaledes hørt til de farende Svende, men nu har han slaaet sig til Ro i Hedebyen. Jubilaren er en pligtopfyldende Lokomotivmand, der med Interesse følger med i alt, ligesom Mahs er en god Organisationsmand, der beklæder Posten som Kasserer i Kransekassen.

Herning Lokomotivførerafdeling ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke og takker for godt Samarbejde i Aarene, der svandt, med Ønske om, at du endnu i mange Aar maa varetage din Gerning.

E. S.

Den 12. Marts kan Lokomotivfører *N. C. Nielsen*, Gasværksvej 33, 4., Kbhvn. V., fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Den 23. Marts kan Lokomotivfører *S. A. Andersen*, Rødtjørnevej 32, Vanløse, ligeledes fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdeling 1 bringer jer herved sin Lykønskning for Dagen, ligesom den giver Udtryk for Haabet om, at I endnu gennem en Aarrække ved godt Helbred maa være at finde i vore Rækker.

H.

Den 13. Marts kan Lokomotivfører *C. Olesen*, Danmarksgade 31, Struer, fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Olesen begyndte den 13. Marts 1919 i Fredericia, ansattes den 1. Januar 1920 paa Københavns Godsbanegaard som Lokomotivfyrbøder, forflyttedes den 1. Juni 1920 til Tønder og tilbage til Gb. den 1. Februar 1923. Blev forfremmet til Motorfører II paa Lyntogene i Aarhus 1. Juli 1937, til Motorfører I i Struer den 15. Maj 1938 og til Lokomotivfører i Struer 1. Juli 1941.

Olesen, der er kendt som en rolig og pligtopfyldende Kollega, har været i Bestyrelsen for Afdeling 2 paa Gb. Han er meget interesseret i D. L. F.s Arbejde og møder altid op ved Generalforsamlinger, for saa vidt Tjenesten tillader det.

Afdelingen bringer dig de bedste Ønsker paa Jubilæumsdagen, takker dig for godt Kammeratskab og haaber, at du endnu i mange Aar maa færdes iblandt os.

V. N. P.

Mandag den 13. Marts kan Lokomotivfører *O. K. Pedersen*, Provst Hjortsvej 48, Nyborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren begyndte som Aspirant den 13. Marts 1919 i Nyborg og ansattes som Lokomotivfyrbøder den 1. Januar 1920 med Station i Korsør, forflyttedes tilbage til Ng. 1. Oktober samme Aar. Blev Lokomotivfører 1. Januar 1938 i Brande og kom tilbage til Ng. igen 1. Marts samme Aar.



W. C. G. Hørbye,
Næ.



L. K. A. Maas,
Hr.



N. C. Nielsen,
Gb.



C. Olesen,
Str.

„O. K.“, som vi til daglig kalder Jubilaren, er det „Bannermærke“, vi hans Kammerater har givet ham for hans ærlige og trofaste Sindelag. Højt har det altid „vajet“ over dig, og til alle Tider har du gjort dig fortjent dertil. Med Stolthed og Glæde har du til den yderste Samvittighedsfuldhed røgtet din Gerning som Lokomotivmand.

„O. K.“s store og varme Interesse for sin Organisation medførte, at han som ganske ung Lokomotivfyrbøder blev valgt til Afdelingskasserer, et Hverv han beklædte lige til sin Forfremmelse til Lokomotivfører. Da han blev forflyttet tilbage fra Brande, valgtes han til Lokomotivførerafdelingens Formand og arbejdede ogsaa i denne Periode med grundig Interesse for sine Kammerater.

Som mangeaarig Medarbejder i Organisationsarbejdet vil jeg bringe dig, „O. K.“, en hjertelig Tak for din Loyalitet i vort Samarbejde.

Nyborg Afdelinger bringer dig en hjertelig Lykønskning i Anledning af dit Jubilæum. Vi takker dig for vel udført Arbejde i de svundne Aar og udtaler vore bedste Ønsker om Held og Lykke i Fremtiden.

C. S.

Den 18. Marts kan Lokomotivfører C. A. Thomsen, Viborg, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Thomsen begyndte som Aspirant i Ar, blev udnævnt til Lokomotivfyrbøder den 1. November 1920 i Vg. Ved Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. November 1937 kom Thomsen til Brande; men kom efter 3 Maaneders Forløb tilbage til Vg.

Straks da Thomsen som ung Lokomotivfyrbøder kom til Viborg, mærkede man, at han var Foreningsmand, og at særligt Fagorganisationen havde hans store Interesse. Det varede heller ikke længe, før Thomsen blev

valgt ind i Lokomotivfyrbødernes Afdelingsbestyrelse, for senere at overtage Formandsposten. Siden 1938 har Thomsen været Afdelingsformand for Lokomotivførerne.

I begge Afdelinger har Thomsen udført et stort Arbejde, særlig i Kørselsfordelingsudvalget er det ofte lykkedes ham ved sin sejge Udholdenhed at forhandle sig til taalelige Ture for Personalet i Viborg.

Paa den Maade, Thomsen leder Afdelingen her, er der ingen Sandsynlighed for, at han bliver fri for Ledelsen de første mange Aar.

Thomsen blev indvalgt i Hovedbestyrelsen i Maj 1935, men gled desværre ud igen ved Reorganisationen samme Efteraar.

Viborg Lokomotivførerafdeling bringer dig vor hjerteligste Lykønskning paa Jubilæumsdagen i Haabet om, at du endnu i mange Aar vil gøre et Arbejde for D. L. F.

Afdeling 34.

Torsdag den 23. Marts kan Lokomotivfører N. H. B. Jørgensen, Ole Lundsvej, Kalundborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilaren, der har været stationeret hele sin Lokomotivfyrbødertid paa Gb., blev ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører stationeret i Tønder, for derfra at blive forflyttet hertil, hvor han finder sig godt tilfreds og synes rodfæstet.

Jubilaren er en solid, dygtig og retlinet Lokomotivfører, vi her i Afdelingen sætter stor Pris paa. Han har altid vist stor Interesse for saavel sin Gerning som sin Organisation og har ved sin retlinede Optræden skabt sig mange Venner her.

Afdelingen ønsker gerne herved at tilkendegive sin Tak for godt Samarbejde gennem Aarene og føjer hertil vor hjerteligste Hilsen paa Jubilæumsdagen med Ønsket om en lys og lykkelig Fremtid.

A. M.



O. K. Pedersen,
Ng.



C. A. Thomsen,
Vg.



S. A. Andersen,
Gb.



Bang Jørgensen,
Kb.



Alf. Knudsen,
Rd.

Den 23. Marts 1944 kan Lokomotivfører *Alfred Knudsen*, Hobrovej 42, Randers, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren begyndte som Aspirant i Aarhus, og ansattes som Lokomotivfyrbøder paa Gb. den 1. Januar 1920. Han kom som Motorfører II til Aarhus den 1. Juli 1937, blev Motorfører I i Tønder den 1. Februar 1938, forflyttet til Struer den 1. Maj 1938, og kom til Randers den 1. August 1938, hvor han nu er som Lokomotivfører.

Jubilaren er en pligtopfyldende Lokomotivmand, og han er meget interesseret i Organisationsarbejdet. I den Tid, Alfred var paa Gb., sad han i en Aarrække i Bestyrelsen som Kasserer; her i Randers var han Formand for Motorførerne og har siddet i Bestyrelsen for Festkassen. I en Aarrække har Knudsen været Revisor af Organisationens Regnskaber og er saaledes en kendt Skikkelse paa mange af vore Kongresser.

Der vil sikkert paa Jubilæumsdagen indløbe mange Hilsener fra alle Dele af Landet; thi saavel inden- som udenfor Lokomotivmændenes Rækker er Alfred kendt og afholdt af mange for sin noble Optræden og gode Humør.

Randers Lokomotivførerafdeling bringer Jubilaren vor hjerteligste Lykønskning med Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden. Tak for godt Samarbejde.

V. J.

Feriehjemmet.

I Bladet for den 5. Maj vil der fremkomme Meddelelse om, paa hvilket Tidspunkt Hjemmet aabnes for Sommersæsonen.

Anmodning om Ophold kan først fremsættes efter denne Bekendtgørelse, og alle tidligere indsendte Anmodninger vil der ikke blive taget Hensyn til.

P. U. V.
Soph. Jensen.

Opmærksomhed frabedes.

Grundet paa Tiderne frabedes venligst al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 23. Marts.

P. A. K. Nielsen,
Lokomotivfører, Korsør.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 23. Marts d. A. frabedes.

A. C. Nielsen,
Lokomotivfører, Helsingør.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 29. Marts frabedes venligst.

V. K. Nielsen,
Lokomotivfører, Fredericia.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum den 30. Marts frabedes venligst.

P. G. M. Olsen,
Motorfører, Enghave.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

H. J. Löschenkohl,
Lokomotivfører, Næstved.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

E. Jacobsen,
Lokomotivfører, Nyborg.

Alle, der har vist mig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B., bedes herved modtage min hjerteligste Tak for den uforglemmelige Dag.

N. F. Nielsen,
Lokomotivfører, Nyborg.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

C. Schack Larsen,
Lokomotivfører, Fredericia.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

S. Høyer,
Lokomotivfører, Struer.

Hjertelig Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

V. Bundgaard,
Ar.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed paa min 25 Aars Jubilæumsdag.

K. E. Hansen,
Lokomotivfører, Randers

Vor hjerteligste Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Far, pens. Lokomotivfører S. M. Sørensens Død og Begravelse.

Aarhus, den 22. Februar 1944.

Sine Sørensen og Børnene.

Hjertelig Tak til alle for udvist Deltagelse ved min kære Mand, V. R. Forup's Sygdom, Død og Begravelse. Tak til Organisationerne for Deltagelse med Faner.

Thora Forup,
Struer.

47 Aar ved D. S. B.

Den lille Bog, som udsendtes i Fjor indeholdende 1. Bind af Trafikinspektør P. F. Poulsens Jernbanerindringer og som bragte forskellige Tidsbilleder fra Forfatterens Gerning ved Statsbanerne gennem 47 Aar, er nu omtrent udsolgt, idet der af Oplagets 1000 Eksemplarer kun er ca. 150 til Rest. Som tidligere omtalt, var det Trafikinspektør Poulsens Hensigt at udgive en Fortsættelse af Bogen, for saa vidt Salget af 1. Del dækkede Udgifter og omkostningerne. Da det nævnte Restoplag formentlig snart vil være udsolgt, kan det herefter forventes, at Tanken om Udsendelse af 2. Del af Bogen vil blive gennemført.



Afsked:

Lokomotivfører T. P. Graver, Viborg, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—5.—44.

Paaskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse over for Lokomotivfører B. E. Bigum, Brande, i Anledning af, at han den 12. Oktober 1943 paa det enkeltsporede Banestykke Brande—Fasterholt udviste god Agtpaagivenhed ved i Tide at opdage et modkørende Tog og bringe sit eget Tog til Standsning, og over for Lokomotivfører N. T. Thorstensen, Herning, i Anledning af, at han den 12. Oktober 1943 paa det enkeltsporede Banestykke Brande—Fasterholt udviste god Agtpaagivenhed ved i Tide at opdage et modkørende Tog og bringe sit eget Tog til Standsning.

Dødsfald blandt Pensionister:

ps. Lokomotivmester I:

A. E. Rasmussen, Aarhus, den 25.—11.—43.

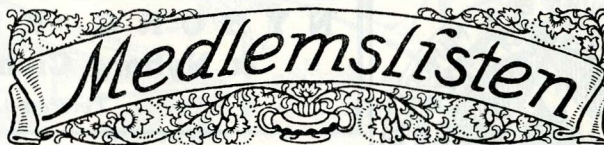
ps. Lokomotivførere:

A. J. Jakobsen, Fredericia, den 7.—12.—43.

C. C. Olsen, København, den 19.—12.—43.

O. P. Olsen, Gedser, den 12.—1.—44.

S. M. Sørensen, Aarhus, den 11.—2.—44.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

pr. 1.—2.—1944

Lokomotivmester K. E. S. Dinesen, Korsør.

pens. Lokomotivfører N. L. Laursen, Chr. Wærumsgade 4, 1., Aarhus.

pens. Lokomotivfører K. F. Rosenvold, Sølystkvarteret, Skanderborg.



Standard Arbejdstøj

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

KARL HOFFMANN & SØN

Grønnegade 1 C. 708 København K.

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

V. ANKER CHRISTENSEN . Urmagermester og Optiker
Amagerbrogade 199 - Telefon Amager 8035
Leverandør til D. S. B.

Brug Brevpapir m. Navn og Adresse

Æskepost Kr. 3,75 Servietter m. Monogram Kr. 2,25
Fotoalbum m. Navn - 2,50 100 Visítkort i Æske - 2,75

„Den personlige Gave“ Fredericiagade 38
Palæ 7639

Smukkeste, bi lligste og mest kærkomne Gave
Forlang Prøve tilsendt . Alle Arter Tryksager leveres

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:

Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

KØB DANSKE VARER



HECA RADIO

Forretningen med det store Udvalg i
RADIO . Radiogrammofoner . Pladespiller

Prinsessegade 29 (Biobygningen) Telefon 751

Fredericia Mineralvandsfabrik

Citronvand og Apollinaris
Prøv CHAMPANET

DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGNING

(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal- og Selskabslokaler.

Telefon 85.

VALD. PETERSEN

Telefon 85

Landbomejeriet

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

„LA BELLA“

Blomster- og Kranseforretning
anbefales de ærede Medlemmer.

Gothersgade 15

Fredericia. Tlf. 598

ved Gartner
Valdemar Rasmussen, Egumvej 20.

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 Cichorietørreri 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

Tell. 454 A. IVERSEN

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,
Nørregade 25.

Alt i udskåret Læder og
Skomagerartikler til
billigste Priser.

DREVSEN & 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.

Aktieselskab

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

Telefon 76 og 231 Støt Byens Industri

Karl Petersen

Mellemgade
Nyborg

Glarimester

Telef. 264

Rullegardiner, Gardinstænger, Billeder
indrammes. Rammer i alle Størrelser.

LEDIG

Centralcaféen

Godt Madsted — rimelige Priser — god Betjening
Ny Vært. Telf. 133 Holger Mikkelsen, Nyborg

H. Bødtcher-Jensen

Nyborg Tlf. 33

Bøger — Papir — Musik

STØT VORE ANNONCØRER

A/s C. F. Schalburg

NYBORG

Grundlagt 7. Juni 1817

Fredericia

A. BASTIANSEN • URMAGER OG GULDSMED

Fest- og Jubilæumsgaver

Vendersgade 9

Telefon 227

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

CONDITORI OG BAGERI

Arbejdernes Aktiebageri A/s

Telefon 602

Køb altid Brød fra Arbejdernes Aktiebageri

H. OLSEN HOLMELUND

KULIMPORT
FREDERICIA

Telf. 169

Telf. 714

Farvebøtten v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 - Tlf. 1337 - Fredericia

Tapet, Malervarer, Rullegardiner, Voksdug og Linoleum



Gulvtæpper - Gardiner - Sengendstyr.

BYENS ENESTE SPECIALFORRETNING

FREDERICIA TÆPPELAGER

Danmarksgade 8. Udstyrsforretning. Telefon 913.