



NO 24

20. December 1941

41. Aargang

Hovedbestyrelsen og Redaktionen
ønsker Bladets Læsere og Annoncører
en glædelig Jul og et godt Nytaar.

OMPLACERING AF LOKOMOTIVFØRERE

Omend det store Flertal af Lokomotivførere allerede ved deres Udnævnelse er indordnet paa normal Plads i Anciennitetsrækken, d. v. s. overensstemmende med deres indbyrdes Placering som Lokomotivfyrbødere, saa findes der dog enkelte Undtagelser. Dette gælder f. Eks. en Del af de Lokomotivførere, der er overgaaet fra Motorførerstillingen, nemlig dem, som ikke ønskede Forfremmelsen, da de efter Tjenestealder og udløben Karenstid kunde have opnaaet denne, hvilket havde til Følge, at de paagældende, da de senere blev Lokomotivførere, ikke blev placeret i Anciennitetsrækken blandt deres jævnaldrende fra Lokomotivfyrbødertiden, men paa Grundlag af Datoen for den faktiske Udnævnelse til Lokomotivfører.

Der har dog ogsaa været andre Forhold, som har bevirket nogen Forskydning i Lokomotivførerrækken. Vi skal i saa Henseende pege paa de Lokomotivførereforfremmelser, som fandt Sted i Forbindelse med Genforeningen 1920. Der var dengang rigeligt med Ansøgere til nogle af de sønderjyske Depoter, men det var smaat med Ansøgninger til andre af dem. Dette bevirkede, at Lokomotivfyrbødere, der egentlig ikke stod umiddelbart foran deres Forfremmel-

se, men havde søgt Lokomotivførerpladser og saa ved de mindre sønderjyske Depoter, blev udnævnt til Lokomotivførere, hvorimod ældre Kolleger maatte se sig forbigaaet og først opnaaede Forfremmelse nogle Maaneder senere. Resultatet heraf var, at disse sidste i Anciennitetsrækken kom til at staa bagved deres egentlig yngre Kolleger, hvad der let forstaaeligt har medført en vis Irritation hos de forbigaaede.

Ved en samlet Betragtning af disse Forhold i Forbindelse med Overvejelser om mulige Ændringer maatte man gøre sig klart, at der desuden blandt Motorførerne fandtes adskillige, som efter deres Tjenestealder kunde have været Lokomotivførere, men havde holdt sig tilbage fra Forfremmelse, fordi de ikke vidste, hvorledes det vilde gaa med den automatiske Oprykning, og paa hvilken Maade denne, hvis den blev opnaaet, vilde blive gennemført. Fra Organisationens Side har vi indrømmet, at de nysnævnte Forhold nok kunde berettige en vis Usikkerhed inden for Motorførerne. Vi var derfor helt paa det rene med, at ogsaa dette Spørgsmaal maatte gaa med ind i Overvejelserne om den automatiske Oprykning.

De her paapegede forskellige Forhold bevirkede, at Organisationen blandt de Punkter, der blev opstillet som Retningslinier for Overgangen til den automatiske Oprykning, baade havde Forslag om, at alle inden 1. April 1941 udnævnte Lokomotivførere med Hensyn til Turanciennitet skulde indordnes i Anciennitetsrækken paa Grundlag af deres Lokomotivfyrbøderanciennitet, og om at Motorførere, som efter deres Tjenestealder kunde have været Lokomotivførere inden 1. April 1941, ligeledes rykkede ind paa deres tidligere Plads i Anciennitetsrækken, for saa vidt de forfremmedes til Loko-

motivførere ved første Pladsledighed, hvor de kunde komme i Betragtning.

Det Udvalg, der behandlede hele dette Spørgsmaal, tiltraadte som bekendt Organisationsrepræsentanternes Synspunkt. Resultatet blev en i Ordresamlingen optaget Bestemmelse, ifølge hvilken de inden 1. April 1941 udnævnte Lokomotivførere opstilles i Rækkefølge efter deres Lokomotivfyrbøderanciennitet, undtagen hvis de har været afskediget eller uden for Nummer. Lignende Placering foretages for de inden 1. April 1937 ansatte Lokomotivfyrbødere (henholdsvis Motorførere I og II), naar de tager deres Lokomotivførerforfremmelse, saa snart denne er opnaelig.

Efter at de nye Regler var traadt i Kraft, har man straks indplaceret senere udnævnte Lokomotivførere paa deres i Henhold til det foranstaaende rigtige Plads i Anciennitetsrækken. Men for de tidligere udnævnte Lokomotivførere var det nødvendigt at foretage Omplaceringer.

Det drejer sig ialt om 69 Mand, og det siger sig selv, at saadanne Omplaceringer kræver adskilligt Forarbejde. I Begyndelsen af November Maaned var man i Generaldirektoratet imidlertid kommet saa vidt, at hele Spørgsmaalet kunde drøftes med Organisationen. Der opnaedes Enighed om, hvilke Lokomotivførere det var, der skulde omplaceres, og paa hvilke Pladser i Anciennitetsrækken, de skulde indordnes.

Da Udgifterne af „Personalfortegnelsen“ i Eftersommeren paabegyndte Arbejdet med en ny Udsendelse af denne ofte benyttede Haandbog, havde vi haabet, at de stedfundne Omplaceringer alle vilde kunne naa at komme med i den nye Udgaves Anciennitetsliste, men dette viste sig beklageligvis ikke at være Tilfældet, idet de Sider af Personalfortegnelsen, paa hvilke Lokomotivførerne staar, allerede var trykt paa det Tidspunkt, Forhandlingen om Omplaceringerne fandt Sted.

Under Hensyn dertil vil vi her nærmere redegøre for de stedfundne Omplaceringer, og det bemærkes udtrykkeligt, at de i det følgende angivne Sidetal alle refererer til Personalfortegnelsen 1942, som er udsendt for faa Dage siden.

De 38 Mand, som ved de med Genforeningen forbundne Forfremmelser blev forskubbet i Anciennitetsrækken, findes alle paa Side 108. Den første af dem er C. M. Jensen, Odense, den sidste A. C. Jørgensen, Gb.

C. M. Jensen, Od., flytted fra Side 108 til Side 107, hvor han indordnes mellem O. B. Wass, Gb., og P. C. Gjørsk-Pedersen, Ar.

I 6 Hold af forskellig Størrelse, nemlig 21, henholdsvis 3, 3, 2, 5 og 3 Mand omplaceres de øvrige 37, saa de kommer nogle Pladser fremad. Efter disse Omplaceringer bliver Rækkefølgen paa Side 108 saaledes:

H. K. J. J. Hinge	.....	Fa.
J. Z. Jensen	.....	Es.
V. A. Hveger	.....	Hg.
E. R. Nielsen	.....	Kk.
J. F. P. Gronemann	.....	Ab.
C. P. Morgen	.....	Ar.
C. S. Christensen	.....	Gb.
G. P. Gravesen	.....	Str.
N. P. Kristensen	.....	Ab.
P. M. Bungaard	.....	Vo.
N. P. Larsen <i>Nielsen</i>	.....	Ng.
P. N. Larsen	.....	Es.
N. L. Hansen	.....	Fa.
S. Jensen	.....	Fa.
J. K. Hansen	.....	Es.
M. Jakobsen	.....	Vg.
J. Rylev	.....	Ar.
P. A. Jensen	.....	Ro.
R. J. Jensen	.....	Ti.
H. V. Sørensen	.....	Næ.
E. C. A. R. Meng	.....	Kk.
A. C. J. Nielsen	.....	Ar.
K. F. H. Lenz	.....	Pa.
C. F. Kruse	.....	Kø.
O. E. J. Dahlin	.....	Gb.
J. C. Hjorthøj	.....	Ar.
J. C. R. A. Hansen	.....	Gb.
M. Nielsen	.....	Fa.
G. E. J. Raarup	.....	Ar.
J. H. Vrigsted	.....	Fa.
J. S. A. L. Nielsen	.....	Gb.
A. B. Jensen	.....	Ar.
A. C. M. N. Nielsen	.....	Rd.
H. C. K. Poulsen	.....	Kk.
H. P. Rasmussen	.....	Sg.
M. E. Jensen	.....	Gb.
M. Rasmussen	.....	Gb.
A. P. Andersen	.....	Ng.
C. A. Christensen	.....	Kd.
O. T. F. Rasmussen	.....	Str.
H. J. Høi	.....	Ho.
A. C. Jørgensen	.....	Gb.
L. P. Bramsen	.....	Pa.
C. Frandsen	.....	Es.
O. Beng	.....	Hi.
A. E. Larsen	.....	Gb.
T. C. Petersen	.....	Ar.
M. C. Mortensen	.....	Sd.
R. Rasmussen	.....	Ar.
C. S. F. Pedersen	.....	Gb.
S. M. Mikkelsen	.....	Ar.
M. Rasmussen	.....	Vb.
H. Leth-Nissen	.....	Vo.
E. P. J. Nissen	.....	Fa.

Resten af Omplaceringerne, 31 Mand, er noget mere spredt. De er foretaget saaledes:

- J. H. Nejland, Ar. (S. 112) til S. 111 mellem H. G. H. Runge, Sdb. og J. K. Nielsen, Gb.
- S. A. M. H. Schow, Vj. (S. 115) til S. 114 mellem H. P. Klingsten, Es. og H. Nielsen, Fa.
- V. Jørgensen, Ro. (S. 115) til S. 114 mellem C. M. Thomasen, Tdr. og P. K. Storm, Pa.
- P. A. Pedersen, Es. (S. 115) til S. 114 mellem C. Christensen, Es. og K. F. Petersen, Fa.
- T. P. Andersen, Ar. (S. 119) til S. 114 mellem K. F. Petersen, Fa. og S. Hvass, Lg.
- V. J. J. Frederiksen, Ar. (S. 116) til S. 115 mellem H. N. Carlsen, Lg. og F. G. Jensen, Ar.
- J. E. P. Gelsing, Hgl. (S. 116) til S. 115 mellem S. P. Sørensen, Ro. og H. V. Døssing, Es.
- C. S. J. Høbo, Hgl. (S. 116) til S. 116 mellem C. A. Rasmussen, Od. og B. Fischer, Kb.
- E. N. R. Johansen, Tdr. (S. 118) til S. 116 mellem C. A. G. Jensen, Fa. og K. P. Søndergaard, Rd.
- L. H. Dybdahl, Ar. (S. 116) til S. 116 mellem K. P. Søndergaard, Rd. og J. C. M. Rasmussen, Pa.
- A. P. Robdrup, Ar. (S. 121) til S. 116 mellem A. E. Martinsen, Kb. og L. N. Andresen, Es.
- H. K. Jensen, Hgl. (S. 119) til S. 116 mellem A. C. Andersen, Fh. og B. A. Hansen, Hgl.
- B. A. Hansen, Hgl. (S. 120) til S. 116 mellem H. K. Jensen, Hgl. og Kr. Pedersen, Ar.
- Kr. Pedersen, Ar. (S. 119) til S. 116 mellem B. A. Hansen, Hgl. og V. A. I. Olsen, Gb.
- H. R. Pedersen, Ar. (S. 119) til S. 116 mellem V. A. I. Olsen, Gb. og J. J. Birkbo, Ac.
- O. P. Jensen, Ar. (S. 116) til S. 116 mellem F. P. K. Jensen, Gb. og T. G. Pedersen, Rd.
- H. G. Larsen, Ar. (S. 116) til S. 116 mellem H. A. Andersen, Rd. og J. T. Poulsen, Es.
- N. M. Mortensen, Ar. (S. 120) til S. 116 mellem H. K. Rasmussen, Ar. og E. C. Poulsen, Od.
- V. B. H. Lund, Ar. (S. 120) til S. 116 mellem V. K. Pedersen, Str. og M. C. Mikkelsen Ar.
- M. C. Mikkelsen, Ar. (S. 119) til S. 116 mellem V. B. H. Lund, Ar. og K. L. Eriksen, Tdr.
- V. Jensen, Ar. (S. 120) til S. 117 mellem J. P. S. J. Schultz, Ar. og A. R. Dybvang, Fa.
- H. Hansen (Vejle), Gb. (S. 121) til S. 117 mellem H. P. V. Pedersen, Kø. og E. M. J. Graven, Ar.
- E. H. Nielsen, Hgl. (S. 121) til S. 117 mellem K. T. Pedersen, Kø. og O. R. Vedam, Hg.
- V. P. Jensen, Tdr. (S. 121) til S. 118 mellem I. M. P. Friis, Bb. og J. R. J. From, Gb.
- O. H. Ottzen, Ar. (S. 119) til S. 118 mellem H. P. Laursen, Lg. og B. F. Greffel, Ar.
- A. M. Dalsgaard, Ar. (S. 119) til S. 118 mellem B. F. Greffel, Ar. og C. Hansen, Es.
- H. P. Ortman Hansen, Rd. (S. 120) til S. 119 mellem H. P. E. Hansen, Gb. og J. C. Roed, Str.
- A. G. Olsen, Gb. (S. 120) til S. 119 mellem P. C. Nielsen, Hr. og J. R. Petersen, Ng.
- J. R. Petersen, Ng. (S. 120) til S. 119 mellem A. G. Olsen, Gb. og A. T. Madsen, Kø.
- O. Birkelund, Ar. (S. 120) til S. 120 mellem A. P. Jensen, Str. og E. H. V. Hansen, Gb.
- H. P. B. L. Klint, Gb. (S. 121) til S. 120 mellem C. C. Møller, Lg. og N. Christiansen, Hr.

Desuden blev ogsaa K. M. C. Dimke omplaceret, men han er siden afgaaet ved Døden, og er derfor ikke anført her.

Vi henstiller, at de Rettelser, disse Omplaceringer medfører, alle foretages i Personalfortegnelserne.

Samtidig er der Anledning til at gøre opmærksom paa, at efter at Lokomotivføreranciennitetsrækken nu er bragt i Orden, vil kunde, som tager deres Forfremmelse, saa snart denne kan opnaas, blive indordnet paa Grundlag af deres Lokomotivfyrbøderanciennitet. De, som selv er Skyld i Forbigaaelse ved Forfremmelse, vil alle blive indordnet i Anciennitetsrækken paa Grundlag af Datoen for Udnævnelserne til Lokomotivfører.

FILM TIL UNDERVISNING OG INSTRUKTION

Efter at Statsbanerne nu i et Aarstid har anvendt Tryklufsbremse i de fleste af Godstogene, har det vist sig, at der var visse Spørgsmaal, som burde klares. Distrikterne henstillede derfor til Generaldirektoratet, at der blev udarbejdet fornødent Instruktionsmateriale, saa Personalet i begge Distrikter kunde blive ensartet instrueret og vejledet. Paa Grundlag heraf besluttede Generaldirektoratet rationelt at tage baade Lysbilleder og Film i Brug, dels som Undervisningsmiddel paa Jernbaneskolen og dels til Anvendelse ved lokale Instruktioner af Personalet.

Til Vejledning for Stations- og Togpersonalet er der i den Anledning i Løbet af Sommeren

fremstillet en Serie Farvelysbilleder, 107 i alt, og en 320 m lang Smalfilm illustrerende i store Træk Trykluftbrensens Indretning og Virke-maade samt udførligere visende de foran nævn-te Personalers Funktioner forud for Afsendel-sen af trykluftbrensede Tog og under Ran-gering med disse.

Det nye Undervisningsmateriale blev for ny-lig i Generaldirektoratet forevist Pressen og en Række andre Indbudte med ledsagende For-klaringer af Maskiningeniør Stahlschmidt og Trafikkontrolør Skov.

Lysbillederne er i Forbindelse med supple-rende Foredrag et fortrinligt Instruktionsstof. Blandt andet vises forskellige Vogntyper: Led-ningsvogne, Bremsevogne med internationalt anerkendt Bremsesystem, og Bremsevogne, der ikke maa sendes til Udlandet. Man ser ogsaa, hvorledes Trykluftbremser af ældre henholds-vis nyere Konstruktion er monteret paa Vog-nene samt hvorledes de forskellige Haandtag skal være stillet paa de forskellige Typer for at staa til „G“, „P“ eller „Ledning“.

I Filmen understreges det, at Bremsevægten altid skal være rigtigt udregnet og skrevet paa Vognen, og at Betjeningshaandtagene „Tom“, „Læset“, „G“, „P“ o. s. v. altid skal være rig-tigt stillet. Særligt indskærper Filmen, at alle Signaler skal afgives korrekt. Det var en For-nøjelse at se de tydelige Haandsignaler, som ved Bremseprøver eller under Rangering blev afgivet til Lokomotivpersonalet, hvem man for øvrigt ikke saa ret meget til.

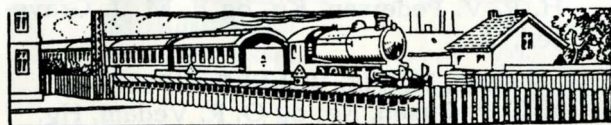
Dette nye Undervisningsmateriale tager ikke Sigte paa Lokomotivpersonalet, men tæn-kes i første Række anvendt paa Jernbanesko-len ved Togbetjentuddannelsen og ved Uddan-nelsen af de vordende Trafikassistenter. For-uden Jernbaneskolen faar tillige hvert af Di-strikterne baade en Filmskopi og en Serie Lys-billeder til lokale Instruktionsmateriale af det samlede Trafikpersonale.

Statsbanerne ejer som bekendt 2 Kinovogne, og det er Meningen at tage disse i Brug til Instruktionsmateriale rundt om paa Stationerne for paa denne Maade at udnytte de nye Undervisnings-midler i saa stor Udstrækning som muligt og for ud fra den Betragtning, at tekniske Fejl *kan* forekomme, medens Betjeningsfejl ikke *bør* fore-komme at skabe en standardiseret Arbejdsme-tode, der kan medføre en hurtig Afvikling af Arbejdet og fremfor alt Sikkerhed.

Da vi tidligere her i Bladet har omtalt, at man andre Steder allerede for Aar siden har indført Film til Anvendelse ved den tjenstlige Uddannelse af Personalet, i hvilken Forbindelse vi netop pegede paa, at en i et bestemt Ud-dannelsesøjemed optaget Film ikke alene kunde vises paa Jernbaneskolen, men tillige benyttes ved Instruktionsforedrag Landet over, hvorfor Generaldirektoratet burde vise denne Under-visningsform sin Interesse, hilser vi den her omtalte Reform paa Undervisnings- og Instruk-tionsområdet med Glæde. Det Personale, som skal instrueres ved Hjælp af det nye Materiale, vil sikkert vide at værdsætte det, og naar Ad-ministrationen nu er begyndt med denne nye Form, vil den med Tiden ogsaa nok komme i Anvendelse for Lokomotivpersonalet.

Manuskript og Instruktion til Filmsoptagel-sen har været overdraget Statsbanernes Rekla-mevæsen i nøje Samarbejde med Maskinafde-lingen og Trafikafdelingen. Sideløbende med Optagelsen af denne Undervisningsfilm har Re-klamevæsenet endvidere forestaaet Optagelsen af en til Brug for Offentligheden fremstillet Film om Bygningen af de nye H-Maskiner. Det er en særdeles interessant Underholdningsfilm af teknisk Art visende Tilskueren en Række Bil-leder fra et Lokomotivs Tilbliven paa Frichs Fabrikker; samtidigt vises Fremstillingen af en Model i $\frac{1}{10}$ Størrelse af samme Maskintype.

I det hele taget maa det siges, at Statsba-nerne Reklamevæsen bidrager til blandt Be-folkningen at sprede Viden om Statsbanernes Virksomhed. Der forefindes allerede henved et halvt Hundrede Underholdningsfilm, som paa den ene eller anden Maade agiterer for Statsbanerne. Vi nævner eksempelvis. „Fra Øresund til Kontinentet“, „Til Danmark over de store Broer“, „Storebæltssisen“, „Hvor korte Skinner bliver lange“, „Kalundborg—Aarhus“ (Farvefilm), „D. S. B. — før og nu“ (Tonefilm), m. fl. Ved Henvendelse til Reklamevæsenet udlaanes disse Film gratis til Foreninger, der ønsker at benytte dem ved en Medlemssam-menkomst; drejer det sig om København, kan man endog faa en af Reklamevæsenets Folk som Foredragsholder i Forbindelse med en Filmsforevisning.



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Natkørsel.

Vi holder paa Struer St. klar til Turen til Thisted. Natten er bælgmørk, men heldigvis er vi kendt paa Strækningen og glider af Sted, da Afgangssignalet lyder.

Da vi efter at have passeret „Broen“ kommer op paa Toppen af Uglev Bakke og begynder at køre ned ad denne, er Nattens Mørke for en Stund forbi. Et pragtfuldt Fyrværkeri oplyser nu Himmelen. Dette kommer fra 3 Blinklyssignaler, der viser deres røde Faresignal mod Landevejene og deres altfor skarpe hvide Lys mod Maskinen helt blændende de 2 Lokomotivmænd, der søger at faa Øje paa et mikroskopisk grønt Lys fra Hovedsignalet. Efter at have passeret det sidste af de 3 Blinklys er der nemlig for lidt Tid for Øjet til at vænne sig til Mørket igen. Da Faldet dér er stort, maa Farten for Sikkerhedens Skyld tages af Toget, selv om ogsaa Afstandsmærkerne maa siges at være en god Hjælp. Resultatet er et tabt Minut.

Ned til Thisted er Faldet ogsaa stort, og det samme natlige Panorama gentager sig med lige saa mange Blinklys. Næsten blændet kører man, efter at Farten er nedsat til 30 km, ned mod Stationen. Saa faar vi, dér hvor vi ved, Hovedsignalet staar, Øje paa eet rødt Lys (der skal være to ved Siden af hinanden), og i samme Nu overhales vi af Fjerritslev-Banens Motortog. Vi kigger lidt betænkelige paa hinanden og tænker paa, om han ikke snart holder. Da vi kommer helt hen til Signalet, holder Privatbanens Tog der ogsaa, og saa først kan man se et meget lille grønt Lys tilhøre for det røde; det var dette, vi ledte efter før. Vi kører da ind med et Tidstab paa 2 Minutter. Vægen i Signallampen var bleven tør og sodet og havde tilsmudset Glasset; det var derfor, Lyset var saa svagt.

Nogle andre Tilfælde skal ogsaa omtales, fordi ogsaa de virker paa den Maade, at Togene sinkes, og Lokomotivpersonalets Nerver udsættes for haard Belastning. En Lokomotivfører faar ofte paa en St. en gul Seddel, hvorpaa meddeles, at han paa en tilstødende St. skal køre ind paa et andet Spor end det ordinære. Nærmende sig Stationen spejder han efter Sporskiftet og dettes Stilling. Pludselig ses dette belyst af Maskinens Lanterne; men i paakommende Tilfælde vil det som oftest være for sent at rette noget, naar man er saa nær ved. Aarsagen hertil er, at nogle Stationer tager Mørklægningsbestemmelserne saa rigoristiske, at Glasset er for meget dækket af Maling eller blaåt Papir, medens Lygterne paa andre Stationer er tydelige nok.

Slutsignalerne lader ogsaa meget tilbage at ønske. Togpersonalet erklærer, at Olien efter kort Tids Forløb afsætter en Skorpe paa Vægen, hvilket bevirker, at Lyset gaar ud. 2 Lokomotivførere har i den sidste Tid her holdt for at sikre sig, at Slutsignal medfulgte, da det var umuligt at fløjte Togpersonalet op. Resultat: Tidstab.

Køres der i en mørk Nat med en lang trykluftbremset Slæber, og det blæser, sner eller regner samt ingen Mand i Fortoget, maa Lokomotivføreren ofte sætte igang efter at have set et grønt Lys et Sted ude i Mørket. Høre Fløjten er ofte umuligt paa Grund af lang Afstand og Uvejr. Nu kan jeg godt huske, at Red. for nogle Aar siden sagde, at vi maatte blive holdende, naar vi ikke kunde høre Fløjten. Nej, Hr. Redaktør, saa let og ligetil er denne Sag nu ikke løst. For det første vil den Lokomotivfører, der tager dette Raad ad notam, straks blive beskyldt for Obstruktion, og for det andet vil det ogsaa bevirke nye Forsinkelser paa de i Forvejen forsinkede Tog, og Personalet bryder sig næppe selv om at komme endnu senere hjem. En halv til en hel Times Overarbejde paa blandede Tog eller Slæbere er jo ikke mere nogen Sjældenhed; lægges hertil den Omstændighed, at vi jo ikke faar nogen direkte Overarbejdsbetaling, saadan som andre Mennesker gør, vil det forstaas, at Personalet gerne ser alle Muligheder for Forbedringer undersøgt til Bunds, særlig alle som kan modvirke Forsinkelser.

Afgangssignalet bør løses i den af Kr. Pedersen foreslaaede Retning. Tænk blot hvad der kan ske, hvis der læsses store Stykker Maskingods ud paa Perronvogn, og der fejlagtig sættes igang.

For at komme tilbage til Blinklyssignalerne ved Vejoverskæringerne. Et mindre kraftigt Lys kunde godt gøre det. Hvad om man forsøgsvis erstattede de klare Glas med lyseblaa? De blænder ikke saa meget, ses ikke saa let fra Luften og kunde heller ikke forveksles med andre Signaler.

Angaaende Hovedsignalerne ser det mærkelig ud, at Blinklys, Afgangssignal paa Perron samt Udkørselssignaler, som for det meste skal observeres, medens man holder stille, straalere med kraftige Lys, medens Lyset i Hovedsignalerne, hvorpaa en meget væsentlig Del af Sikkerheden beror, er nedblændet saa stærkt, at der ofte tabes Tid med at finde dem. Hvad om Skærmen blev rettet mere opad, eller endnu bedre, helt fjernet. Blev saa Glassene strampudsede f. Eks. Tirsdag og Fredag, vilde meget være vundet.

Saa er der Glassene i Haandsignalerne, som vises ved Trinbrættene. Saa godt som hele Lokomotivpersonalet klager over, at Glassene ikke er ensfarvede; det er vanskeligt at skelne mellem brandgult og hvidt. Nu ved jeg meget godt, Redaktøren vil svare, „saa maa I skam holde“; ja, det kan vi jo nok selv finde ud af; men hvorfor skal den Sag syltes hen, der har været klaget over dette i mange Aar. Gang paa Gang holdes der, fordi det var usikkert, hvad Farve Lyset havde. Var det hvidt, betyder det i hvert Fald Kulspild og Tidstab. Skulde det i vor vidtfremskredne tekniske Tid da være umuligt at lave ensfarvede gule eller brandgule Glas.

Det er muligt, at selv en meget lille Ændring af foranstaaende Ulemper vil støde paa Modstand baaede hos vor Administration og hos andre Faktorer, som er medbestemmende, naar det drejer sig om

Mørklægningsforholdene; men det henstilles dog til vor ærede Hovedbestyrelse at arbejde hen til, at nogle af de værste Ulemper fjernes til Gavn for os alle og af Hensyn til Sikkerhedstjenestens gode Udførelse.

Siden Krigens Udbrud har det kørende Personale arbejdet under betydeligt strengere Forhold end sædvanligt; jeg tænker her baade paa det mindre gode Brændsel, paa de stadige Overskridelser af Tjenestetiden og paa det stærke Slid paa Nerverne, som Tjenesten byder os under Mørklægningen. Store Penge er indtjent til D. S. B., hvad var vel mere rimeligt om det kørende Personale fik et Gratiale udbetalt derfor. Generaldirektørens Tak derfor har vi jo faaet, og den er vi glade for; men denne Tak kan Købmanden jo ikke nøjes med. Nu nærmer Julen sig, vi venter derfor at faa en Julegave enten i Form af et Gratiale eller nogle af de skrappe Bestemmelser angaaende Mørklægningen ophævet.

Struer, i November 1941.

Hans Jensen,
Lokomotivfører.

Dagspressen og Lokomotivpersonalet.

Maa jeg bede om Plads for et lille Hjertesuk angaaende Dagspressens evindelige Misforstaaelse med Hensyn til os Lokomotivmænd, hvilket giver sig Udslag paa den Maade, at man stadigt søger at bibringe Offentligheden den fejlagtige Opfattelse, at Togføreren i et Tog er den Mand, som paa Lokomotivet fører Toget over Banen og altsaa passer de Forhold, der har med Kørslen, Udkiøget, Signaliagttagelsen, Bremsningen m. v. at gøre. Jeg vælger nogle Eksempler fra den allerseneste Tid:

En Dagbladsredaktør fortalte i sit Blad, hvor forstaaende og hjælpsomme Statsbanernes Personale er overfor de rejsende. Han boede paa Landet i Sommerferien, og hvis han en Morgen var for sent paa Færde til at naa helt hen til Stationen — det var nu et Trinbræt — saa bremsede *Togføreren* op ved Landevejen, hvor den gæve Pressemand da steg op i Toget.

Under den stærke Storm for en Maaned siden væltede et stort Træ ind over Banelegemet i Nærheden af Espergærde Station. Et Tog kørte om Natten ind i Træet, og Maskinen blev noget beskadiget. Dette resulterede i, at forskellige Blade bragte Artikler om den store Ulykke, som kunde være sket, hvis Toget var kommet med fuld Fart; men heldigvis havde alle *Togførerne* faaet Besked paa under Hensyn til den stærke Storm at køre langsomt gennem Skovstrækningerne paa Kystbanen.

Omtrent samtidig hermed afsporedes et Lokomotiv og nogle Vogne paa Lyngby Station. Herom forklaredes det i Dagblade, at Maskinen og de efterfølgende Vogne kørte ca. 30 m ved Siden af Skinnerne, inden det lykkedes *Togføreren* at stoppe Hjulene.

Forleden kørte et Tog ved Flintholm Station ud i et Sandspor, hvorved der foraarsagedes en Del Ra-

vage. Ogsaa i dette Tilfælde gav et Dagblad Udtryk for, at det var *Togføreren*, som kørte Toget, og ham, der skulde standse det. Der staar i Omtalen af Uheldet, at det ca. 100 m lange Sandspor var beregnet at være langt nok til, at *Togføreren* kan naa at standse op; men han maa vel sagtens i Mørket ikke have bemærket, at Sporskiftet stod til det afvigende Spor.

Er det svært at forstaa, at vi Lokomotivmænd undres, ja, forbavses, fordi Dagspressen saaledes idelig viser, at den ikke er i Stand til at skelne mellem Lokomotivpersonalet, som fra deres Plads paa Maskinen fremfører Togene, og Togpersonalet, der intet som helst har med Togfremførelsen at gøre, men under Kørslen opholder sig i Vognene. Dersom det øvrige Stof, Dagbladene bringer, var lige saa forkert, som det her paapegede, vilde det se daarligt ud.

Fra Dagspressens Side lægges der ikke Skjul paa, at man vil anerkendes som værende en Faktor af Betydning, naar det drejer sig om at klarlægge et eller andet Forhold for Befolkningen. Men saa maa det ogsaa kunne forlanges af de Herrer, som giver sig af med at give Offentligheden Besked om denne eller hin Sags rette Sammenhæng, at de lærer at vide Besked med Forskellen paa Lokomotivfører og Togfører.

Tror De ikke, Hr. Redaktør, det skulde være muligt nu endeligt at faa Deres Kolleger i Dagspressen til at forstaa, at Togene føres over Strækningen af en *Lokomotivfører*, som har Ansvaret for alle de Forhold, der skal tages Hensyn til ved Togfremførelse: Overholdelse af Körtider, Indvinding af Tid paa Kørslen, Signaliagttagelsen, Standsning paa rette Sted o. s. v. Altsammen Ting, Togføreren ingen Indflydelse har paa, hvad han er afskaaret fra af den simple Grund, at han jo ikke befinder sig dér, hvorfra Togets Fremførelse dirigeres — paa Maskinen — men eet eller andet Sted i Vognene optaget af sine Funktioner der.

Det vilde ihvert Fald være paa Tide, at Dagspressen, naar der skrives om jernbanemæssige Forhold, lærte at give det læsende Publikum rigtig Besked i Stedet for jævnlige at give vildledende Oplysninger.

S. E.

PROTOKOL

over Forhandlingerne den 20. Oktober 1941 mellem
Finansministeren, de 3 Centralorganisationer og
Danmarks Lærertforening.

Til Forhandling:
Reguleringsstillægsordningen for Tidsrummet 1. November 1941—31. Marts 1942.

For Finansministeriet mødte: Finansministeren, Departementschef K. H. Kofoed, Kontorchef J. Dybdal og Ekspeditionssekretær Ulrik Andersen.

Statstjenestemændenes Centralorganisation I (Funktionærklasserne) repræsenteredes af: Landstingsmand Charles Petersen, Forretningsfører Th. Pedersen, Overpakkemester P. Jensen, Politiasistent Schytt-Larsen,

Kriminalassistent Carl Nielsen, Sekretær Vejre, Lokomotivfører Sophus Jensen, Plejer Johs. Hansen, Snedker Lauritz Hansen og Overtoldbetjent Kai Olsen.

For Statstjenestemændenes Centralorganisation II (Embedsklasserne) mødte: Stationsforstander Høgs-gaard, Kontorchef Lynard, Kontrolør Dræbel, Told-inspektør Thomas og Kontrolør Holst Christensen.

For Danske Statsemployer Samraad mødte: Rektor Bang, Professor H. M. Hansen, Kontorchef Krog og Kontorchef Strøm.

For Danmarks Lærerforening mødte: Førstelærer K. Kristensen, Førstelærer Kirk, Kommunelærer Ny-gaard, Kommunelærer Thomsen Nielsen, Viceskole-inspektør Christensen, Overlærer Andreasen, Kom-munelærerinde, Frk. Jørgensen og Lærerinde, Frk. Garly.

Finansministeren aabnede Forhandlingerne og udtalte, at disse var kommet i Stand, fordi det i den gældende Lov af 18. Marts 1941 om Regulerings-tillægsordningen for Tjenestemænd er bestemt i § 8, at Loven inden 1. November d. A. skal forelægges Rigsdagen til Revision.

Ved den i nævnte Lov truffede Ordning blev den ordinære Stigning i Reguleringstillægget i Henhold til Statstjenestemandslovens Regler begrænset efter tilsvarende Principper, som det ved den af Arbejds- og Forligsnævnets Formandsskab afsagte Kendelse af 4. Marts 1941 var sket for Arbejderne i det private Erhverv, saaledes at Tjenestemændene i Hen-seende til Dyrtidstillæg under de herskende ekstra-ordinære Forhold kom til at ligge paa Linie med Landets øvrige Lønarbejdere.

Ved Arbejds- og Forligsnævnets Kendelse af 4. Marts var det forudsat, at Kendelsen vel havde Gyl-dighed til 1. Marts 1942, men at den kunde optages til Revision forinden, saafremt de finansielle eller økonomiske Forhold ændrede sig, og det var nat-URLigt at holde en tilsvarende Revisionsadgang aaben for saa vidt angik Tjenestemændene.

Pristallet, som ligger til Grund for Arbejdernes Dyrtidstillæg, udviste i Tiden fra Januar til Juli 1941 en Stigning fra 253 til 268, og paa Grundlag heraf blev Spørgsmaalet om en Forhøjelse af det hidtidige Dyrtidstillæg til Arbejds-lønningerne optaget til Ken-delse, og Arbejds- og Forligsnævnets Formandsskab har under 22. August d. A. fastslaaet, at der ikke skal ske nogen Ændring i Tiden indtil 1. Marts 1942 af det gældende Dyrtidstillæg.

Udgiftstallet, der danner Grundlaget for Tjene-stemændenes Reguleringstillæg, følger i det store og hele det almindelige Pristals Bevægelser og ud-viser fra Januar til Juli d. A. en Stigning fra 3986 Kr. til 4133 Kr. eller 147 Kr.

Denne Stigning vilde, hvis Tjenestemandslovens ordinære Regler blev anvendt, berettigede Tjeneste-mændene til yderligere 2 Portioner af Regulerings-tillægget.

Der er imidlertid indenfor Regeringen Enighed om, at der under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder ikke er nogen Mulighed for paa

indeværende Tidspunkt at foretage nogen Forhøj-else af Tjenestemandslønnen, saa at Tjenestemæn-dene faktisk som hidtil stilles paa Linie med andre Lønarbejdere, der ikke har faaet nogen Kompen-sation for den siden Januar Maaned d. A. indtraadte Stigning i Pristallet.

Det Lovforslag, som Regeringen nu agtede at forelægge Rigsdagen, vilde derfor alene gaa ud paa, at den hidtidige Reguleringstillægsordning opret-holdes uændret for Resten af Finansaaret 1941—42.

For Arbejdernes Vedkommende er det ganske vist under Overvejelse at indføre en Dyrtidsregule-ring paa Grundlag af et ændret Pristal, men mulige Udsving i Dyrtidstillægget vil ikke faa Gyldighed for Tiden før 1. Marts 1942, saaledes at den Ordning, der tænkes truffet for Tjenestemændene, ogsaa paa dette Punkt ligger paa Linie med de øvrige Løn-arbejders.

Ministeren sluttede med at paakalde Tjeneste-mændenes Forstaaelse heraf under Hensyn til de mange forskelligartede Forhold, der i den nuvæ-rende Situation gør sig gældende.

Landstingsmand Ch. Petersen udtalte, at Cen-tralorganisation I ikke deler Regeringens Syn paa Sagen. Forudsætningen for det Lønstop, som er gen-nemført for Arbejdere og Tjenestemænd, maa være, at Prisen paa de vigtigste Livsfornødenheder holdes nede.

Denne Forudsætning for Lønstoppet er imidlertid totalt bristet, og derfor maa Arbejds- og Forligsnæv-nets seneste Kendelse ogsaa anses for en Urimelig-hed, som Lønarbejderne med Vægt har protesteret imod.

De mange Tjenestemænd, der sidder med Ind-tægter paa 3000—4000 Kr., er nede paa et Leve-niveau, som ikke har været lavere i dette Aar-hundrede. Deres Ernæring maa væsentlig bestaa af Brød og Kartofler, og de lever i det hele meget nær et Eksistens-Minimum, saaledes at yderligere Pris-stigninger, som der ikke gives Dækning for, vil være katastrofale.

Man maa derfor ikke fra Regeringens Side for-vente, at Tjenestemændene kan tiltræde den fore-slaaede Ordning for den resterende Del af inde-værende Finansaar.

Naar man skal bedømme Tjenestemændenes løn-ningsmæssige Stilling, maa man have i Erindring, at der i Forvejen kun er givet delvis Dækning for Prisstigningen før Krigen, idet det „store Interval“ i Reguleringsskalaen kun til Dels er udfyldt gennem det midlertidige Løntillæg paa 168 Kr. Hertil kom-mer, at der pr. 1. April 1941 kun blev ydet 3½ Portion af Reguleringstillægget i Stedet for 7 Portioner. Endvidere er Grundlønningerne, som er fastsat for mere end 10 Aar siden, til en vis Grad forældede.

Der er nu ved Juli-Udgiftstallet konstateret en yderligere Prisstigning paa 147 Kr., og det vil være nødvendigt, at der gives Kompensation for Stignin-gen enten ved at give et Par selvstændige Portioner af Reguleringstillægget eller ved en fuldstændig Op-hævelse af det „store Interval“.

Det er muligt, at der hermed vil være forbundet Konsekvenser for Arbejderne i de frie Erhverv, men dette er i sig selv ogsaa ganske rimeligt.

Taleren sluttede med en Henstilling til Finansministeren om at gøre Regeringen bekendt med de anførte Synspunkter.

Stationstorstander Høgsgaard bemærkede indledningsvis, at det enkelte Steder i Fagpressen var blevet antydnet, at Centralorganisation II eventuelt ønskede at sammenkoble Spørgsmaalet om Indholdet af den kommende Normeringslov med Regulerings-tillægsproblemet. Denne Opfattelse beroede imidlertid paa en Misforstaaelse. Der er efter Centralorganisationens Opfattelse ingen Forbindelse imellem de to Ting, og man har ikke paa noget Tidspunkt tænkt paa endsigte forsøgt at kæde dem sammen.

Taleren tiltraadte dernæst de af Formanden for Centralorganisation I fremsatte Udtalelser. Det har ogsaa for Centralorganisation II været en Forudsætning, at den gældende Reguleringsordning blev ledsaget af effektive Foranstaltninger imod Prisstigningen, og de Resultater, der her er opnaaet, er absolut ikke tilfredsstillende. Det virker ogsaa urimeligt, at den af Arbejds- og Forligsnævnets Formandsskab vedtagne Lønordning, som Tjenestemændene er uden Indflydelse paa, skal danne et ufravigeligt Grundlag for Tjenestemændene ved deres Forhandlinger med Regeringen, som derved ikke bliver Realitetsforhandlinger. En saadan Ordning bør ikke opretholdes.

Hidtil har Regeringen ikke kaldt forgæves paa Tjenestemændenes Samfundssind, men som Forholdene nu ligger, og med de Erhvervsmuligheder, som foreligger for betydelige Samfundslag, kan Tjenestemændene ikke give deres Tilslutning til den af Ministeren foreslaaede Ordning.

Finansministeren bekræftede Stationsforstander Høgsgaards Udtalelse om, at Centralorganisation II ikke havde gjort Forsøg paa at kæde Normeringslovforslaget sammen med Reguleringsordningen, hvilket overhovedet ikke har været paa Tale.

Rektor Bang og *Førstelærer Kristensen* udtalte deres Tilslutning til de foregaaende Talere og erklærede for henholdsvis „Danske Statsembetsmænds Samraad“ og „Danmarks Lærerforening“, at disse Organisationer ej heller ansaa den af Ministeren foreslaaede Ordning for acceptabel.

Finansministeren udtalte, at det er forstaaeligt at Tjenestemændene har vanskeligt ved at klare sig igennem og maa give Afkald paa mange Omraader, men det er under de nuværende Forhold ikke muligt at skaffe nogen Lettelse.

De øvrige Lønarbejdere er i Virkeligheden haardere ramt end Tjenestemændene, der har Sikkerhed for varig Beskæftigelse med fuld Løn, medens flere og flere Lønarbejdere har Arbejdsdeling og ikke opnaar fuld Dag- eller Ugeløn. Efter Kendelsen af August Maaned d. A. sker der imidlertid ingen Regulerung af Arbejdslønnen, og allerede af denne Grund er det udelukket, at der kan skaffes Tjenestemændene en højere Løn, der vilde medføre en

øget Beskatning, som ogsaa vilde ramme Arbejderne.

Ministeren fremsatte derefter forskellige Betragtninger vedrørende den almindelige økonomiske Situation og Produktionsforholdene og fremhævede Faren ved under de herskende Forhold at forøge den almindelige Købekraft i større Omfang.

Om en Særordning for Tjenestemændene kan der ikke være Tale, og man vil fra Regeringens Side med Rette kunne vente at finde Forstaaelse for dette Standpunkt ogsaa hos Tjenestemændene og deres Organisationer, selv om en positiv Tilslutning ikke kan opnaas.

Landstingsmand Ch. Petersen erklærede, at Centralorganisationerne ikke tilsigtede at opnaa en særlig Begunstigelse for Tjenestemændene, men det virker urimeligt for alle Lønarbejdere, at Priser og Lønninger ikke holdes i Niveau. Med de stigende Priser maa derfor Lønnen hæves.

Finansministeren fastholdt, at der ikke i den nuværende Situation var Mulighed for at komme til en anden Ordning end den tidligere foreslaaede.

Centralorganisationernes Formænd udtalte herefter, at Tjenestemandorganisationerne ikke kunde modtage Finansministerens Forslag om uforandret Forlængelse af den bestaaende Ordning indtil den 1. April 1942, men maatte tage Afstand fra, at man for Tjenestemændene — paa samme Maade som sket ved den af Arbejds- og Forligsnævnets Formandsskab i August Maaned afsagte Kendelse angaaende Arbejderløninger — fastholder Opretholdelsen af den gældende Lønordning uden nogen Erstatning for den skete Prisstigning.

Forhandlingen sluttet.



Udnævnelse fra 1.—12.—41:

Motorfører II J. P. S. Fredberg, Struer, til Togfører i Aarhus (min. Udn.).

Annullering af Forflyttelse pr. 1.—12.—41:

Lokomotivfører i Brande E. Olsens Forflyttelse til Nyborg pr. 1.—12.—41 er efter Ansøgning annulleret.

Afsked:

Lokomotivfører O. S. Fisker, Københavns Godsbgd., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—42 (min. Afsked).

Lokomotivfører E. C. Harvig, Københavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—42 (min. Afsked).



Jubilæum.



Den 30. December 1941 kan Lokomotivfører V. P. Jensen, Tønder, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved D. S. B.

Jensen begyndte paa Centralværkstedet i København d. 30. December 1916, forfremmedes til Lokomotivfyrbøder i Struer d. 1. April 1918, forflyttedes til Aalborg Efteraaret 1919. Forfremmet til Motorfører II i Struer d. 1. Juni 1934 og til Motorfører I i Tønder d. 1. Marts 1935 og blev ved Forfremmelsen til Lokomotivfører d. 1. Aug. 1939 her i Tønder. Jensen er en pligtopfyldende Lokomotivmand, der ved sin altid rolige Optræden har skaffet sig mange Venner. Han har altid været en interesseret Organisationsmand; har saaledes været Tillidsmand for Lokomotivfyrbøderne og Motorførerne og er for Tiden Afdelingskasserer og et skattet Turvalgsmedlem for Lokomotivførerafdelingen her i Tønder.

Afdelingen bringer hermed Jubilaren de bedste Ønsker for Dagen og Fremtiden med Ønsket om, at du endnu i mange Aar maa være blandt de aktive Lokomotivmænd.

E. N. R. J.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 27. December frabedes venligst.

Th. Hjort, Enghave.

Juletræsfester.

De københavnske Afdelinger af Motorførere og Lokomotivfyrbødere afholder Lørdag d. 10. Januar deres aarlige Juletræsfest med Bal for Medlemmer med Bekendte i Studenterforeningens Selskabslokaler, Vestre Boulevard 6.

PROGRAM:

Børnene samles Kl. 15,45; Kl. 16,00 marcheres til Tonerne af Lokomotivmændenes March ind i Salen om det smukt pyntede Juletræ.

Derefter Underholdning af en Julemand og en Julekone.

Børnene bliver trakteret med Chokolade og Kager, endvidere faar hvert Barn en Pose Godter.

Efter Børneballet fortsættes med Bal for de Voksne Kl. 20,00—1,00.

Kapelmester Jørgen Niensens forstærkede Orkester. Medlemmers Børn deltager gratis, fremmede Børn Kr. 2,50. Adgangskort for Voksne Kr. 0,50.

Da der i Aar fra Festudvalgets Side er gjort store Anstrengelser for at arrangere en god og vellykket Fest i en graa og trist Tid, haaber vi at kunne glæde os ved stor Tilslutning.

Alle Lokomotivmænd med Bekendte er hjertelig velkomne.

Billetter faas hos Festudvalget.

Nyborg Afdelinger afholder Juletræsfest paa Turisthotellet den 2. Januar Kl. 18,00. Pensionister og Enker indbydes venligst. Om Deltagelse bedes man henvende sig til

Lokomotivfører N. P. Wejrup,
Bredalsgade 6.

Tirsdag d. 6. Januar Kl. 17 pr. afholder Fredericia Afdelinger Juletræsfest og Fælleskaffebord i Teatersalen.

Ordinære og ekstraordinære Medlemmer med Familie indbydes til at deltage.

Udvalget.

Dansk Lokomotivmands Forenings Esbjerg Afdelinger afholder den 10. Januar 1942 Juletræsfest for Medlemmer og Pensionister paa Hotel „Spangsbjerg“, Esbjerg. Træet tændes præcis Kl. 16.

For Festudvalget
S. Jørgensen.

Aarhus Afdelinger afholder Juletræsfest den 30. December paa Østergades Hotel. Indmarch i Salen Kl. 18,30 præcis. Pensionister af D. L. F. indbydes til gratis at deltage i Juletræsfesten.

Festudvalget.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

pr. 1.—12.—1941.

pens. Lokomotivførere:

- J. M. Henriksen, Flensborggade 8, 1., Kbhvn. V.
- E. Hansen, Enghaveplads 12, 2. th., Kbhvn. V.
- P. C. Andreasen, Damhus Boulevard 114, Kbhvn. Valby.
- J. S. Jensen, Østervej 10, Vordingborg.
- A. Hansen, Falstersvej 4, Fredericia.

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

Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.

Postkonto 20 541.

Herning

A/S SANDER HANSEN'S TRÆLASTHANDEL

Telefon Nr. 18

Støbegods - Koks - Cinders

Termo Forsatsviuduet med Statstilskud

Glasset er forskydeligt, saa Blomsterne kan blive i Vinduet.
Forhandles af os for Herning og Omegn. — Opmaaling og Tilbud.

K. Dreyers Eff. - Tapet- og Farvehandel

Herning. Tlf. 576.

Skanderborg

Koloniallageret

Adelgade . Skanderborg

Øjvind Olsen - Ingeniør

Statsanerkendt Installatør af Lys og Kraft
Adelgade 77, SKANDERBORG, Telf. 211

Festgaverne finder De som sædvanlig
bedst og billigst hos **OTTO REPIEN**

Skanderborg. Tlf. 234

Frederikshavn

Hvis Kranse, Blomster og Frugt

— saa „Iris“.

Hobro

Hobro Øl og Mineralvande

H. J. Bies Bryggeri

Glarmesterforretningen anbefales

Jul. Hansen • Telefon 133

RIBE-CHRISTENSEN — HOBRO

Manufaktur og Herreekvipering

København

**KØB
KLOGT
KØB
KOOPERATIVT
KØB i**

H.B.
**HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING**
ANDELSSELSKAB MED BEGRÆNSET ANSVAR...

Støt vore
Annoncører

Urmager ved Statsbanerne
L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eff.) - Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17 - København V. - Telf. Vester 2637



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 København K. Tlf. Byen 4195

Ulsøe Andersen, Pr. Jørgensgade 14

PUDSEKLUDE Nora 6903

Grundlagt
1895



10 Aars Garanti

*Der er en Del Folk
i faste Stillinger*

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte
Møbelfirma **HOLM & LARSEN**

Skandinaviens største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895,
yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

KREDIT

kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.

HOLM & LARSEN A/s

St. Nikolajvej 8 — C. 71 55 — Nora 71 29