N^o 4

20. Februar 1942

42. Aargang

UDGIFTSTALLETS STIGNING

Dette Aars Udgiftstal samt Januar-Pristallet, eller rettere Pristallene, thi nu er der jo flere, blev offentliggjort den 4. ds. Det førstnævnte Tal viste, som det allerede vil være bekendt fra Dagspressen, en Stigning paa 214 Kr. Det var i Fjor 3986 og er for i Aar fastsat til 4200, hvorved der er taget Hensyn til de midlertidige Forbrugsafgifter. Det Beløb, disse andrager, er fradraget inden Udgiftstallets Fastsættelse.

Det vil erindres, at det for 1941 fastsatte Udgiftstal kun var 1 Kr. under Skæringspunktet for Reguleringstillæggets Stigning efter Tjenestemandsloven (3987 — 4091 — 4195 o. s. v.). Det nye Udgiftstal bevirker saaledes, at Tjenestemændene efter Loven tilkommer en Forhøjelse af Reguleringstillæget med 3 Portioner.

I Henhold til Tjenestemandsloven har vi her-efter fra 1. April i Aar Ret til ialt 20 Portioner Reguleringstillæg. I 1941 havde vi Ret til 17 Portioner, men fik paa Grund af Forholdene kun 13½ (Lønninger og Pensioner mellem 1500—1799 Kr. dog 14 Portioner) + det særlige Tillæg paa 168 Kr. til delvis Dækning af det tomme Interval.

For saa vidt angaar det almindelige Januar-Pristal, er dette uden Fradrag af de særlige Forbrugsafgifter og Arbejdsfordelingsskatten fastsat til 278 mod 259 i Fjor. Naar denne Skat og de nævnte Forbrugsafgifter fradrages, bliver Tallet 267 (i Fjor 247). Der er saaledes her en Stigning paa 20 Points. Endelig er det saakaldte skrællede Pristal, der nu er beregnet for første Gang, fastsat til 275.

Der har denne Gang været fremsat forskellig Kritik mod den af Det statistiske Departement ved Beregningen af Pristal og Udgiftstal anvendte Fremgangsmaade. Ikke blot er der Utilfredshed med, at Tøjrabatkortene er fradraget med 37,50 Kr. i Normalbudgettets Udgift til Klæder, hvilket ikke tidligere har været Tilfældet; man er ogsaa studset over, at der i den udsendte Opgørelse over de enkelte Varepriser intet er anført udfor Margarine m. fl. Varer, som ikke findes mere; det er imidlertid saa ligetil, at Befolkningen køber andre Varer i Stedet for disse. Da Margarine ikke er til at faa, er man henvist til at købe det dyrere Smør og Fedt i Stedet, og det fremgaar ikke af det udsendte Materiale, om der i Aar er regnet med større Smør- og Fedtforbrug end ellers. Paa samme Maade forholder det sig med Kaffe og The; i Stedet for disse Varer købes der Kaffe- eller Theerstatninger, men disse ses ikke at være medtaget i Prisundersøgelserne.

For at faa disse Forhold nærmere belyst har vi rettet en Henvendelse til Det statistiske Departement, som oplyser, at der overhovedet ikke er ændret i Normalbudgettet, hverken med Hensyn til Varegrupper eller Forbrugsmængde. Hvis man gjorde dette, vilde der ikke faas et rigtigt Billede af Prisudviklingen.

Dersom man ved Beregningen havde erstat- tet f. Eks. Kaffe, som koster ca. 6 Kr. pr. kg, med den anvendte Erstatningsvare, hvis Pris er ca. 3 Kr. pr. kg (der regnes med et Forbrug paa 16 kg pr. Aar), vilde der alene herved op-

naas en saadan „Besparelse“, at andre Varepriser kunde stige betydeligt, uden at dette kom til Udtryk ved Beregningen.

Det samme Forhold gør sig gældende med Hensyn til Forbrugsmængden. Det normale Aarsforbrug af f. Eks. Rugbrød og Sukker er for den statistiske Familie (2 Voksne og 1½ Barn) 360 kg henholdsvis 110 kg, og dette Kvantum er der fortsat regnet med, uanset at den paa-gældende Familie efter de gældende Rationeringsbestemmelser kun kan faa 322 kg Rugbrød og 84 kg Sukker (med Ekstramærker som i 1941 dog 94½ kg). Hvis man ved Beregningen gik over til kun at tage Hensyn til den rationerede Mængde, vilde der ogsaa her fremkomme „Besparelser“, som kunde dække Prisstigninger paa andre Punkter, og det er netop Departementets Opgave at vise *Prisudviklingen* paa de forskellige Omraader. Hvad der her er sagt gælder ogsaa for Margarine. Selv om denne Vare ikke forefindes i Øjeblikket, er der ved Prisopgørelsen regnet med det sædvanlige Forbrug, 50 kg pr. Aar.

Naar man i Det statistiske Departement har udregnet Prisstigningen (evt. Nedgangen) for alle de Varer, om hvilke der foreligger Prisoplysninger, gaar man uden videre ud fra, at *det samlede Budget* er steget, henholdsvis faldet, med den beregnede, gennemsnitlige Procentforandring. Dette vil i Realiteten sige, at Varegrupper, for hvilke der ikke foreligger Prisoplysninger, beregnes med samme Forhøjelse som alle øvrige Varer i Gennemsnit er steget med. Og man hævder fra Departementets Side, at denne Fremgangsmaade er den eneste, som giver et anvendeligt Billede af Prisudviklingen i sin Helhed.

Hertil er at sige, at det statistisk set maaske nok ikke er muligt at finde nogen bedre, dækkende Fremgangsmaade, men som Forholdene ligger netop i Aar, synes vi, at der dog kan komme til at mangle et betydeligt Beløb. Ser man paa den statistiske Families Aarsforbrug af Smør, Margarine og Fedt (21 kg Smør, 50 kg Margarine og 11 kg Svinefedt), som i Januar 1941 kostede ca. 175 Kr., saa maa enhver være klar over, at vi i Aar kommer op paa et meget større Beløb. Den tilladte Smørration for 3½ Person vil alene koste 253,58 Kr., regner man dertil blot de sædvanlige 11 kg Svinefedt à 4,26 Kr., kommer man op paa lidt over 300 Kr., og det er jo en meget mærkbar Forskel, naar

man tager Hensyn til, at den samlede Stigning paa Budgettet kun er lidt over 5 Procent, og der saaledes kun er regnet med godt 5 Procents Stigning af det Beløb, der i Fjor anvendtes til Margarine.

Da dette skrives, har der allerede mellem Arbejdsgiverorganisationerne og De samvirkende Fagforbund været forhandlet om Forhøjelse af Dyrtidstillæget. Resultatet blev et blankt Afslag.

Sagen er sendt til Arbejds- og Forligsnævnet, hvor den formentlig har været til Behandling, netop naar dette Blad udkommer; men vi kan ikke tilbageholde en Bemærkning om det besynderlige Standpunkt, man fra Arbejdsgiverside har indtaget: at Lønarbejderne Aar efter Aar skal se deres Realindtægt nedsat, naar der samtidigt er andre Befolkningsgrupper, hvis Indtægter er stærkt stigende.

Hvad angaar os Tjenestemænd har vi, som foran nævnt, efter Tjenestemandsløven Krav paa ialt 20 Reguleringstillægsportioner fra og med 1. April, men der har allerede i den dertil indrettede Presse rejst sig Røster om, at vi ingen Forbedring skal have. „Nationaltidende“ skriver f. Eks., at der er nogle, som vil mene, at Finansministeren simpelthen vil foreslaa uforandret Forlængelse af den gældende Lønordning maaske under Henvisning til Lønstop-Løven for de private Erhverv. Bladet tilføjer, at der næppe hos Rigsdagen vil være stor Tilbøjelighed til at gaa højere op med Tjenestemændenes Reguleringstillæg, ikke mindst fordi en saadan Forhøjelse ikke kan undgaa at vanskeliggøre Lønstoppet hos Arbejderne. Paa samme Maade skriver „Aarhus Stiftstidende“ m. fl. Blade, at der er noget forkert i, at Tjenestemændene skulde have Ret til Forhøjelse af Reguleringstillæget, naar Arbejderne intet kan faa. Befolkningen vil ikke kunne forstaa noget saadant, og det lader sig heller ikke opretholde i Praksis. I Fjor fik Arbejderne kun Dækning for Halvdelen af Prisstigningen, hvad Tjenestemændene ogsaa maatte nøjes med. Og det kan ikke være anderledes, siger „Stiftstidende“. Bladet slutter med at fremhæve, at Tjenestemændene ikke kan faa mere, end Privaterhvervenes Arbejdere faar. Ogsaa „Børsen“ peger paa den samfundsmæssige Betydning af, at vi ikke kommer ind i et Kredsløb med stigende Lønninger og stigende Priser. Det er „Børsen“s Standpunkt, at hvis Lønstoppet for Arbejderne fortsættes, maa Spørgsmaa-

let om Forhøjelse af Tjenestemændenes Reguleringsstillæg foreløbigt stilles i Bero.

Det fremgaar af disse Bladudtalelser, at man fra den Side paa Forhaand er indstillet paa, at Arbejderne ikke skal have mindste Dækning for det sidste Aars Prisstigning, og saa skal Tjenestemændene heller intet have.

Vi er ganske vist ikke forvænt med Forstaaelse over for Tjenestemændenes — og Arbejdernes — Levevilkaar og Eksistensmuligheder, men vil dog gerne give Udtryk for, at adskillige Tjenestemænd nu er saa langt nede, at de i Virkeligheden er under Eksistensminimum. Da vi i 1931 fik den nugældende Tjenestemandslov, var Udgiftstallet 2384; det er nu 4200, hvilket vil sige, at der er en Prisstigning paa ialt 1816 Kr. Hvorledes vil Forholdet saa stille sig, dersom der blev givet os Reguleringsstillæg i nøje Overensstemmelse med Lovens Regler? Vilde vi saa pr. 1. April opnaa Dækning for de nævnte 1816 Kr.? Nej, langtfra. Med fuld Stigning efter Tjenestemandslovens Ordlyd vilde Reguleringsstillæget kun stige med ialt 1440 Kr. i Forhold til Størrelsen i 1931. Der vil altsaa stadigvæk være en Difference paa 376 Kr., som Tjenestemændene selv maa bære, og alene dette er jo meget føleligt. De $3\frac{1}{2}$ Portion Reguleringsstillæg, vi i Fjor maatte give Afkald paa, har da ogsaa smertet haardt til mange, og det vilde være en Urimelighed, hvis der ikke skulde gives os Dækning for de nu konstaterede Prisstigninger.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Lokomotivtjeneste og Turlister.

Det er med udelt Glæde, D. L. F.s Medlemmer efter snart 3 Krigsaar og 2 Mørklægningsaar ser Hovedbestyrelsen og Redaktionen komme frem med Artikler om saavel Mørklægning som elektrisk Lys paa Lokomotiverne. Det var en velskrevet og saglig Artikel om Mørklægningen i Remiserne m. m. Den var som talt ud af alle Lokomotivmænds Hjerter og af enhver, som er beskæftiget paa Maskindepoterne.

Hvad angaar D. S. B.s dygtige Teknikere til at ændre Forholdene, har de vistnok andet at tænke paa for Tiden, i hvert Fald dem, som er ansat for at faa det rullende Materiel til at strække til.

Der er endnu et Forhold, de fleste Lokomotivmænd er særlig interesserede i, det er Belysningen ved Remiserne og i Kulgaardene. At der hidtil er saa lidt Tilskadekomst af Personalet og ramponerede Maskiner, som Tilfældet er, kan betragtes som et Vidunder. Men dette Resultat er ogsaa kun naaet ved, at der de paagældende Steder ikke bliver kørt

mere end Skridtgang. For ikke at handle uforsvarligt med sit eget eller medansattes Liv og Lemmer, maa man til Tider lade Lokomotivfyrbøderen gaa foran Maskinen med sin egen eller Lokomotivførerens private elektriske Lommelampe. Naar man tager det nedsatte Tempo ved Rensning og Kultagning, som Mørket selvfølgelig ogsaa er Aarsag til, i Betragtning, er det forstaaeligt, at det ofte kan tage 1 à 2 Timer at komme i Hus, hvilket er en meget betydelig Ulempe ovenpaa Forsinkelserne fra Togtjenesten, der mange Gange naar op paa flere Timer.

Sammen med forannævnte kommer alle Besværlighederne paa Linien under selve Togfremførelsen. Meget kan vel for Tiden ikke være anderledes; men Maskinerne er jo ikke altid i den Stand, vi ønsker dem, og naar vi med stor Last, stor Hastighed og nedsat Lysstyrke i Signalerne skal levere Præcisionskørsel, saa skal der jo dog godt Materiel til.

Den, som har Skoen paa, ved bedst, hvor den trykker. Uden at forklejnne andre Tjenestekategorier er Lokomotivpersonalets Tjeneste sikkert det mest ubehagelige og enerverende Arbejde indenfor de fire Civiletater.

Før, da Arbejdet gik normalt, kunde man glæde sig ved Tjenesten. Der var ligesom noget Sport over det Hele; men Sporten er nu gaaet af, Slæb og Trædemølle er traadt i Stedet. Det hævner sig paa Personalet med megen Sygdom og i mange Tilfælde alt for tidlig Pensionering, hvad der er urentabelt for D. S. B.

Da Krigen synes at trække i Langdrag, maaske Aar frem, kunde det saa ikke være paa Tide at paavirke Distrikterne, saa de nu paa tredie Aar gældende saakaldte midlertidige Turlister bliver mindre sammentrængte, saa der bliver mere Plads til Forsinkelser.

Vi ved vel, at Distrikterne har deres Foresatte at tage Hensyn til ved Tilrettelægning af Tjenesterne, og derfra ses der maaske mest paa det nøgne Timeantal, og om Tjenesten ligger indenfor de til enhver Tid gældende Tjenestetidsregler — men jeg haaber, at H. B. for D. L. F., som har Lov til at komme i de Kredse, vil henlede Generaldirektoratets Opmærksomhed paa de her omtalte Forhold. Naar Tjenestetidsreglerne udnyttes i deres fulde Konsekvens, kan de, ikke mindst overfor Reservepersonalet, virke inhumane.

København, i Februar 1942.

Nedergaard Pedersen.

Signaliagttagelse.

Som Kommentar til det i „Lokomotiv Tidende“ for 20. Oktober 1941 optagne, af Hr. Lokomotivfører H. Jensen affattede Indlæg, kunde jeg ønske at fremsætte nogle Bemærkninger og beder derfor Bladet optage følgende:

Det maa indrømmes, at vore Nat-Indkørselssignaler er mikroskopiske. Aarsagen hertil er Afskærmningen. Paa samtlige Hovedsignaler er Signalglasset dækket af et i Signalvingen indskudt Stykke Zinkplade, hvis nederste Kant har en Ombøjning paa

et Par Centimeter. Zinkpladen dækker mindst tre Fjerdedele af Glasset, og Ombøjningen skal hindre, at Lyset fra den synlige Fjerdedel af Signalglasset ses fra Luften. Dersom Olielampens eller den elektriske Pæres lysgivende Del ikke befinder sig ud for den frie Del af Signalglasset, men derimod midt for dette, vil det Lys, der kan trænge ud under Kanten af Afskærmningen, selvsagt være meget ringe, og Resultatet er, at Signalet kun giver et meget daarligt Lys.

Da den nu stedfundne Afskærmning af Indkørselssignalerne fandt Sted, havde vi Lokomotivmænd tænkt os, at Foranstaltningen var rent midlertidig, og at der snart efter vilde blive gennemført en mere ideel Løsning af Problemet, f. Eks. en Afskærmning i Lighed med den, der er anvendt ved Togvejssignalerne paa f. Eks. Viborg og Skern Stationer: En langt fremspringende Trag, aaben forneden, men dækkende Lyset mod at ses fra Luften, medens Signalglasset er frit mod de kommende Tog. Endnu efter Aars Forløb fra Mørklægningsbestemmelsernes Ikrafttræden er den første uheldige Ordning dog bibeholdt. At Trafiken i den forløbne Periode er gennemført uden større Uheld som Følge af den vanskelige Signaliagttagelse skyldes kun, at der af Lokomotivpersonalet er udvist den største Paapaselighed, og det er ganske afgjort den yderst vanskelige Signaliagttagelse, der har været ude efter Lokomotivmændenes Nerver.

Hr. Jensen omtaler i sit Indlæg de vanskelige Forhold ved Iagttagelsen af Sporskiftesignalerne. Ja, jeg maa desværre give ham Ret. Den Kontrol, Lokomotivpersonalet tidligere har haft med Sporskifternes Stilling, er under de nuværende Forhold ganske bortfalden. Lokomotivføreren maa blindt stole paa, at Stationerne paa Krydsningsstederne har Sporene rigtigt stillede. Man kan først se Sporskiftelygten, naar den belyses af Lokomotivlatternen.

Jeg erindrer, at der for en Del Aar siden af en Embedsmand fra Generaldirektoratet blev afholdt et Møde i det herværende Biografteater i den Hensigt at gøre Personalet i Struer bekendt med de nye Sporskiftesignaler. Fordelen ved disse blev stærkt fremhævet, og selve Lygterne er jo af saa stort Format, at de som Dagsignaler betragtet er gode, hvorimod de som Natsignaler er værdiløse af den Grund, at der er alt for svagt Lys i dem, og de er nu bemalet paa Glassets indvendige Side, saa det i Forvejen svage Lys ikke kan trænge ud. Stationerne kan heller ikke af Lygternes Stilling kontrollerede Sporskifterne, men maa udelukkende stole paa de optiske Apparater i Centralaflaasnngen.

Med Hensyn til Blinklyssignalerne foran Overkørslerne paa de uhegnede Baner kan oplyses, at Blinklyssignalordningen sorterer direkte under Generaldirektoratet og kan ikke af Signalsektionerne ændres lokalt; der skal en generel Ordning til for at faa dette Spørgsmaal løst paa en for Personalet tilfredsstillende Maade. Saa fremt Overkørsels-Blinklyssignalerne blev indstillet saaledes, at Mørke-

perioden under Blinkene blev noget længere, og Lysperioden tilsvarende kortere, f. Eks. i Forholdet 2 : 1, vilde meget være vundet, idet Blinkene da vilde virke meget mindre blændende og dog lige fuldt kunde ses.

Hvorom alting er — kan Overkørselssignalerne ikke ændres, maa det være rimeligt, at Lokomotivmændene stiller Krav om paa de Stationer, hvor nævnte Signaler hindrer Iagttagelsen af Indkørselssignalet, at faa opstillet fremskudte Signaler med mindst lige saa stor Lysstyrke som Blinklysene i Overkørselssignalerne.

Endnu kun dette: Vi Lokomotivmænd staar uforstaaende overfor, at Signaltjenesten ikke paa en mere betryggende Maade har løst Spørgsmaalet om Afskærmningen af Indkørselssignalerne. En aldrig svigtende, rigtig Opfattelse af netop disse Signaler er af allerstørste Betydning for Trafiksikkerheden.

Struer, i Januar 1942.

V. Givskov.

Der foreligger efterhaanden saa mange Besværinger over Vejoverkørselssignalerne, at en Ændring ganske sikkert er nødvendig. Selv om Signalkommissionerne ikke lokalt kan ændre noget ved Blinklysene ved Vejoverkørslerne, saa maa de i de Tilfælde, hvor disse Signaler generer den rettidige og rigtige Aflæsning af Indkørselssignalerne, overfor Distriktet kunne paapege Forholdene og foreslaa en Ændring, saaledes at Spørgsmaalet kommer til Behandling.

Red.

Renlighed m. m.

I vort Blad af 20. Januar har Lokomotivfører Kr. Pedersen, Ar., faaet optaget en Artikel, som han kalder „Nytaarsbetragtninger“. Artiklen er sikkert velment og vil maaske ogsaa finde Genklang sine Steder, men den vil ogsaa vække Mislyde. Kr. Pedersen slaar først fast, at vi alle er i samme Baad, og bare Baaden har en klog Ledelse og et dygtigt Mandskab, skal vi nok klare Skærene. Saa langt er vi alle enige. Vi sejler i en gammel, men velbygget Baad, som hedder „Dansk Lokomotivmands Forening“. Skipperen er gammel paa Ruten, han kender alle de farlige Skær og skal nok vide at bringe Skuden i sikker Havn, bare Mandskabet ikke vil kives for meget og bringe Slinger i Sejlsadsen.

Kr. Pedersen kommer derefter ind paa Lokomotivførernes Genvordigheder med de unge og uøvede Folk. Det er nu anden Gang, Kr. P. angriber de unge Lokomotivmænd i vort Blad. Denne Kritik er usmagelig. Man kan ikke laste de unge Haandværkere eller Aspiranter, at de ikke er fuldbefarne i Løbet af faa Maaneder, det har Kr. P. sikkert heller ikke selv været i sin Tid. Naar man tager de Vanskeligheder i Betragtning, de nye Folk har at kæmpe med, saasom daarligt Brændsel og Mørklægning, kan de fleste Lokomotivmænd blive enige om, at det ikke er Kritik eller alenlange Skrivelser, der skal til for at vise dem Vejen, men tværtimod Opmuntning og Vejledning.

Kr. P. retter herefter et Angreb paa de malpropre Førerhuse. Han henviser til, at da han var Lokomotivfyrbøder, var der altid Orden og renligt paa Lokomotiverne. Ja, heri maa jeg give Kr. P. Ret, men husk saa samtidig paa, at dengang var der højst 2 Sæt Personale om en Maskine. Griseriet kom samtidig med, at Maskinerne blev Allemandsmaskiner. Ingen var interesseret i at strampuse en Maskine, som man skulde have nogle faa Timer og derefter ikke se maaske et halvt Aar. Kr. P. berører herunder Forberedelsestiden og pointerer, at den er den samme nu som dengang. Ja, men foregik en væsentlig Del af Pudsearbejdet og Rengøringen ikke paa Nedbrudsreserven? Naar Personalet havde fri eller holdt Reserve, var Maskinen jo i Hus. Kr. P. vil vel ikke paastaa, at Forberedelsestiden er rigtig. Naar en Maskine skal smøres op under Mørklægningen, og det er jo mørkt den længste Del af Døgnet i denne Tid, og Fyret skal tilrettelægges, alt i alt klargøre Maskinen, saa den er i forsvarlig Stand, saa er der ikke megen Tid til Rengøring, og under Kørslen er der nok at gøre med at holde Damp og iøvrigt passe sine andre Pligter.

Langt den overvejende Part af Lokomotivfyrbøderne vilde hilse en generel Løsning paa Rengørings-spørgsmaalet med Glæde; men som Maskinløbene og Kørselsfordelingerne ligger i Dag, tør man ikke tro paa nogen væsentlig Bedring. Redaktøren er i sin Efterskrift til Kr. Pedersens Artikel inde paa, at Depoterne burde deltage noget mere i Maskinernes Renholdelse; heri kan jeg give Redaktøren Ret, men det maa ikke ske paa Bekostning af Forberedelsestiden.

Kr. P. paapeger kun Manglerne, men henviser ikke til Midler, hvorved Manglerne kan bekæmpes. Jo, han siger, vi har Grus og Træuld nok, men særlig rent bliver der næppe i et Førerhus ved Hjælp af en Haandfuld Grus og en Tot Træuld. Hvad Sæberationerne angaar, strækker de ikke ret langt, hvis man skal hvidskure alle de Haandtag og alt det Værktøj, der findes paa de Maskiner, man kommer i Berøring med. Jeg ved ikke, om Kr. P. giver sin Lokomotivfyrbøder en Part af sin Sæberation til Renholdelse af Førerhuset; gør han det, er han en af de faa Undtagelser. Man kan ikke med Rimelighed forlange, at Lokomotivfyrbøderne skal ofre hele sin knap tilmaalte Ration paa Maskinerne, der er dog ogsaa noget, som hedder personlig Renlighed.

Sluttelig hedder det et Sted i Artiklen: „Man opdrager ikke et nyt Slægtled til Dygtighed eller til værdige Arvtagere ved ikke at lære de unge Flid og Ordenssans og dertil Disciplin.“ Se, det var jo en saare fornuftig Passus, naar bare det sidste Ord var blevet udeladt. Er det nu naaet dertil, at vi skal til at tale om Disciplin blandt de to Mand paa Maskinen. Det kan ikke være Kr. P.s Mening. Kan gensidig Respekt ikke gøre det længere? Husk paa, vi er i samme Baad, og i vor Baad er vi alle kommet af samme Stand, og vi ender sikkert i samme Stilling. Lad os behandle hinanden ud fra denne Betragtning, det naar begge Parter længst med.

For at undgaa indre Stridigheder bør Artikler

af samme Art som „Nytaarsbetragtninger“ undgaaes. Tiden, der kommer, vil sikkert byde paa Vanskeligheder nok udadtil, og da gælder det om, at vi alle i Samhørighed og Kammeratskab kan staa Skulder ved Skulder og møde Besværlighederne og overvinde dem.

Aalborg, i Januar.

Villiam H. Andersen.

Vi vil gerne rette den Fejltagelse, Andersen gør sig skyldig i, naar han mener, at Kr. P. har angrebet Aspiranterne eller Ekstrahaandværkerne, fordi de er mindre øvede i Lokomotivtjenesten. Kr. P. har peget paa den Kendsgerning, at Lokomotivførerne faar deres Tjeneste besværliggjort, naar de har mindre øvede Folk med som Lokomotivfyrbødere, og det er da aldeles rigtigt; men det er jo dog ikke noget Angreb paa de unge Mennesker. Med Hensyn til Renholdelsen har Kr. P. bl. a. ogsaa sagt, at der af Depoterne maa kræves Tilsyn med, at Maskinernes Førerpladser ikke tilsnavses under Opholdet i Remiserne. Det maa alle Lokomotivmænd være enige i.

Red.

Papir som Rengøringsmiddel.

Maa jeg i Anledning af Lokomotivfører Kr. Pedersens Indlæg om Renholdelse af Førerpladserne have Lov til at gøre opmærksom paa noget, som maaske ikke mange ved, nemlig at Avispapir er et udmærket Rengøringsmiddel, som i flere Tilfælde — og ganske særligt i en tvistfattig Tid som den nuværende — kan erstatte Twist. Jeg har selv i mange Aar brugt Avispapir til Vinduerne.

Min Fremgangsmaade er følgende: Jeg tager to Sider af en Avis, krøller dem sammen til et Bundt, derefter tørrer jeg af paa Sæder, Balustre o. lign., saa fugter jeg Papiret ganske let og pudser Vinduerne, Vandstandsbeskyttelsesglas og Manometre. Dersom Vinduerne er meget tilsmudsede, dypper jeg det fugtige Papir i Kulstøv, saa vil en nok saa fedtet Rude blive skinnende blank, man kan ogsaa pudse efter med et Stykke rent, let fugtet Papir. Det samme Papir, jeg har benyttet til Rengøring af Vinduer m. v., bruger jeg saa til Afvaskning af Skovl, Kost og de forskellige Haandtag; jeg tager noget Sand og Grus paa det halvvaade Papir og gnider Værktøjet af med.

Det er vigtigt at huske, at der altid skal bruges rent Vand til Pudsning af Vinduerne, ellers bliver de stribede.

Gb., i Januar 1942.

A. Nielsen,
Lokomotivfyrbøder.



**TRÆKKEKRAFTEN I JERNBANERNES
FØRSTE AAR**

Alleghany—Portage-Banens Bygmester, *Roberts*, skal engang have fortalt følgende:

Paa Tilbagerejse fra Philadelphia, hvor jeg overfor Regeringen og andre havde arbejdet for at faa Lokomotivdrift paa Alleghany—Portage-Banen, sad jeg og to andre i et Tog paa Philadelphia—Columbia-Banen, som kun brugte Heste til Fremførelsen af Togene. Mine to Rejsefæller begyndte at tale om, hvorvidt Staten nu vilde bruge Lokomotiver eller Heste paa Alleghany—Portage-Banen. Den ene talte stærkt imod Anvendelse af Lokomotiver og hævdede, at naar enhver Farmer ikke selv kunne køre sine Varer paa Markedet med sine Heste ligesom paa Landevejen, saa var Jernbanen et Uvæsen. Denne Mand var *M. W. Baldwin*, Grundlæggeren af det største amerikanske Lokomotivværk. Han ændrede hurtigt Mening, startede Lokomotivfabriken og leverede i 1834 sine Lokomotiver med Fabriksnummer 3, 4 og 5 til Columbia-Banen.

Die Lokomotive.



JUBILÆER

Den 23. Februar fejrer Lokomotivfører *E. H. C. Nielsen*, Randers, sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilaren begyndte sin Gerning som Lokomotivmand paa Københavns Godsbanegaard, hvor han var, indtil han blev forfremmet til Motorfører i Randers. Den 1. December 1940 blev Nielsen forfremmet til Lokomotivfører i Aalborg; han kom tilbage til Randers den 1. Juli 1941, hvor han nu har slaaet sig til Ro.

Jubilaren er kendt af mange Lokomotivmænd ogsaa uden for Afd. 37. Han virker ogsaa inden for Organisationen, idet han er Sekretær for Randers Lokomotivfører-afdeling.

Den Tid, Jubilaren efter endt Arbejde paa Maskinen og for Organisationen kan faa tilovers, ofrer han paa sin Familie, sit Hus og sin Have. Han er en god Kollega, som kun har Venner. Afd. 37 bringer dig herved sin bedste Lykønskning paa Dagen og giver Udtryk for Haabet om, at du endnu i mange Aar og med godt Helbred maa være at finde i vore Rækker.

P. A. V.

Ortmann Hansen.

Mandag den 2. Marts d. A. kan Lokomotivfører *A. Henriksen*, Falkevej 21, 1., Fredericia, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilaren var Aspirant i København; han kom ved Forfremmelsen til Lokomotivfyrbøder til Gedser. Ved Genforeningen søgte H. til Tønder, hvor han blev i ca. 15 Aar; men søgte saa til Fredericia. Vi, som kender Henriksen, har Indtrykket af, at han befinder sig godt her.



H.s store Interesse for Organisation, baade faglig, politisk og social er velkendt. Netop af den Grund er han blevet valgt ind i flere Bestyrelser.

Men særlig Interesse for ham har Forsikringsvirksomheden indenfor Jernbaneorganisationerne; her har han gjort et stort og godt Arbejde.

Henriksen er i det hele taget Typen paa den gode Kollega og Kammerat, vellidt af alle, altid hjælpsom og i godt Humør. Mange Kolleger og Medansatte vil sikkert paa Jubilæumsdagen mindes dette og sende Hilsner og Opmærksomhed til ham.

Afdelingen hilser dig og ønsker dig Held og Lykke i den kommende Tid, takker for det gode Samarbejde, der har bestaaet, og som vi ønsker maa fortsættes i Fremtiden.

Held og Lykke med Dagen.

AX.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes venligst.

L. P. Olesen,
Motorfører, Aarhus.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum den 1. Marts frabedes venligst.

H. P. Larsen,
Motorfører, Helsingør.

Taksigelser.

Venligst Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

C. H. Brettschneider,
Lokomotivfører, Nyborg.

Min hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører Alfred Niensens Død og Begravelse.

En særlig Tak til Aalborg, Aarhus, Nyborg, Viborg, Brande, Langaa, Hobro og Randers Afdelinger samt til Lokomotivfører Ortmann Hansen for de smukke Mindeord ved Graven. Tak alle.

Mette Nielsen og Børnene.

Min hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved min kære Moders Død og Begravelse.

En særlig Tak til Lokomotivpersonalet paa Falster og Lokomotivførerne i 1. Distrikt.

P. H. Würtz,
Lokomotivfører, Gedser.

Dødsfald.

Den 28. Januar døde Lokomotivfører *Alfred C. M. N. Nielsen*, Randers, uden forudgaaende Sygdom. Nielsen havde den 27. om Aftenen været til Fællesmøde i Afdelingerne, hvor Organisationens Formand, *Soph. Jensen*, var til Stede. Efter Mødet drak *Alfred Nielsen* Kaffe sammen med Kollegerne og havde det godt; Kl. ca. 23,45 begav han sig til sit Hjem. Det var derfor overraskende for hele Lokomotivpersonalet i Randers, at vi modtog Meddelelse om, at Nielsen var død om Natten kort efter at være kommet hjem fra Mødet.

Vor afdøde Kollega blev den 29. Januar ført til Kappellet. Begravelsen fandt Sted den 1. Februar under meget stor Deltagelse. Kolleger i Uniform stod Æresvagt. Kisten var dækket af et Væld af Kranse og Blomster. Flere Afdelinger var mødt med Faner. Der var Kranse bl. a. fra følgende Afdelinger: Aalborg, Hobro, Langaa, Viborg, Brande, Randers, Aarhus og Nyborg.

Efter Jordpaakastelsen talte Lokomotivførernes Afdelingsformand smukke Ord om Afdøde.

Æret være dit Minde.

Ortmann Hansen.

Statsanstaltens Bonusudbetaling.

Ved den forestaaende Bonusudbetaling gælder som Hovedregel, at Bonus skal hæves ved den Kasse, hvortil man betaler sine Præmier, med mindre man overfor Statsanstalten har fremsat Ønske om at hæve Bonus ved en anden af Statsanstaltens Kasser.

Er Forsikringen pantsat i Statsfunktionærernes Laaneforening, bliver Bonus udbetalt til denne Forening, som saa ekspederer Bonus videre.

Er Forsikringen pantsat i „Laanefonden“, bliver Bonus sendt direkte fra Statsanstaltens Hovedkasse til den Forsikrede.

I de andre Tilfælde, hvor Præmierne indbetales til Statsanstalten gennem Indeholdelse i Lønningen, sker Anvisningen af Bonus efter vedkommendes Tjenestested, d. v. s. det Sted, hvor den paagældende faar sin Løn anvist den 1. April 1942.

Har den Forsikrede Tjenestested i en By, hvor Statsanstalten har Hovedagentur, anvises Bonus ved dette Agentur (i København ved Hovedkassen). Har den Forsikrede Tjenestested et Sted, hvor Statsanstalten ikke har Hovedagentur, vil Bonus i saa Fald blive ekspederet gennem Statsanstaltens Inspektør for det paagældende Omraade. Ekspeditionen foregaar paa den Maade, at Inspektøren efter forudgaaende skriftlig Meddelelse besøger den Forsikrede for Afstempling af Forsikringsdokumentet samt for at forevise Anvisning paa Bonusbeløbet, og efter at denne Anvisning af Inspektøren er tilbagesendt Hovedkontoret, bliver Bonusbeløbet fremsendt direkte og portofrit.

**2 af Statsbanernes Staalvogne ødelagt ved Brand.**

Den 3. Februar om Morgenen blev 2 Personvogne af den nye Staalvognstype ødelagt i Aarhus. De var sat ud til Hjælpeværkstedet for at faa Varmeledningen optøet. Ved Udførelsen af dette Arbejde er der formentlig gaaet Ild i noget, som har ligget og ulmet i lang Tid, inden Ilden blussede op. Da der ikke var til at skaffe Vand dér paa Pladsen, hvor de to Vogne holdt, brændte hele Indmaden. Skaden andrager 80—90 000 Kr.

Rutebilkørslen nedsættes med Halvdelen.

Som omtalt i D. L. T. Nr. 3 saa det ud til, at en Del Rutebiler paa Grund af Gummimangel maatte indskrænke Driften, og det viser sig nu, at Rutebilkørslen fra 1. April sandsynligvis vil blive begrænset til Halvdelen af den nuværende Kørsel.

Efter de foreliggende Oplysninger om Beholdninger af Automobilgummi kan Kørslen med den nævnte Reduktion opretholdes 1 Aar endnu paa de tilbageværende Bilruiter.

Lastbil knust af et Tog.

Ved Langebæk paa Kalvehavebanen gik en Lastbil i Staa midt paa en Overkørsel umiddelbart foran et Togs Passage. Bilen blev paakørt og knust af Toget. Chaufføren blev slynget ud af Førerhuset og over mod en Telegrafpæl, men han slap dog fra Uheldet uden alvorligere Kvæstelser.

Privatbanesammenslutning.

Strækningen Hillerød—Frederiksværk—Hundested har hidtil tilhørt og været drevet af 2 forskellige Selskaber, „Hillerød—Frederiksværkbanen“ henholdsvis „Frederiksværk—Hundestedbanen“, men det er nu besluttet at samle de to Jernbaneselskaber til eet. Aktiekapitalen bliver 536 000 Kr.

Jernbanetyverier under Mørklægningen.

En i Odense anholdt Mand har tilstaaet, at han i Ly af Mørklægningen har begaaet henved 30 Tyverier fra Jernbanevogne paa Stationspladsen.

Dræbt af Toget i Hvidovre.

Blandt de rejsende, som Søndag den 8. ds. om Eftermiddagen ankom til Hvidovre med Toget fra København, var ogsaa en 36-aarig Chauffør. Han benyttede ikke Baneunderføringen, som han skulde, men gik bag om det Tog, han var kommet med, ud i Dobbeltsporet for paa denne Maade at komme over paa den modsatte Side af Banen. Der var en Del Snefygning, og han tog sig ikke i Agt for, at der kom et Tog fra Roskilde, men traadte lige ud foran dette. Da Toget var passeret, og den op-



hvirvlede Sne havde lagt sig, bemærkede de paa Hvidovre Station staaende rejsende noget liggende i Sporet, og det viste sig, at det var Chaufføren, der var blevet dræbt paa Stedet.

Lokomotivføreren opdagede et Menneske liggende i Sneen.

Lokomotivføreren paa et Tog paa Ebeltoftbanen opdagede den 2. Februar under Kørslen, at der ved Siden af Sporet laa et Menneske, som omtrent var dækket af Sne. Han standsede Toget, og det viste sig, at Mennesket i Sneen var en bevidstløs ung Pige. Hun var gaaet langs Banelinien og havde i den stærke Kulde faaet et Ildebefindende og var styrtet om. Dersom Lokomotivføreren ikke havde opdaget hende, vilde hun sandsynligvis være frosset ihjel. Nu blev hun taget med i Toget til næste Station, hvor hun kom under Lægebehandling.

Baneformand dødelig kvæstet af Toget.

Baneformand C. T. M. Jakobsen, Vejle, er, da han den 7. Februar var ude paa Linieeftersyn Syd for Vejle blevet paakørt af et Tog. Den tilskadekomne blev straks ført til Vejle Amts Sygehus, hvor det konstateredes, at hans Kvæstelser er saa alvorlige, at der maa næres Bekymring for hans Liv.



Udnævnelse fra 1.—2.—42:

Motorfører I til Lokomotivfører (min. Udn.):

- L. G. Brettschneider, Næstved, i Padborg.
- H. Foldberg, Tønder, i Tønder.

Motorfører II til Togfører (min. Udn.):

- C. Sørensen, Viborg, i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører (min. Udn.):

- K. R. Hansen, Gedser, i Brande.
- L. P. T. Bendixen, Esbjerg, i Herning.
- A. Thorsen, Kbhavns Godsb., i Brande.
- J. A. S. Lykner, Næstved, i Padborg.
- C. Pedersen, Nyborg, i Tønder.
- H. P. K. Hansen, Kalundborg, i Padborg.
- N. A. Nielsen, Kbhavns Godsb., i Brande.
- O. M. C. Jensen, Korsør, i Padborg.
- K. P. M. Nielsen, Gedser, i Brande.
- K. V. M. Jensen, Næstved, i Padborg.
- N. B. Pedersen, Korsør, i Padborg.
- A. Nielsen, Brande, i Brande.
- S. P. P. Hvam, Randers, i Langaa.
- O. J. Jønsson, Struer, i Brande.
- J. P. Blendstrup, Aalborg, i Aalborg.
- H. B. S. Beckmann, Helsingør, i Brande.
- T. Mortensen, Struer, i Brande.
- P. C. A. Lyng, Struer, i Brande.
- A. J. Jensen, Aarhus, i Langaa.
- H. Bagger, Sønderborg, i Tønder.
- E. Jørgensen, Viborg, i Glyngøre.

C. A. P. C. Madsen, Esbjerg, i Padborg.

K. O. Petersen, Roskilde, i Aalborg.

H. C. Risager, Aarhus, i Aalborg.

A. E. Sørensen, Fredericia, i Herning med Tjeneste som Depotforstander.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—2.—42:

Lokomotivførere:

- F. V. Jensen, Korsør, til Slagelse.
- E. H. Nielsen, Korsør, til Slagelse.
- S. C. N. Edelvold, Tønder, til Fredericia.
- P. Andersen, Odense, til Fredericia.
- E. V. Hougaard, Kbhavns Godsb., til Fredericia.
- S. S. Nielsen, Padborg, til Fredericia.
- C. J. Larsen, Nykøbing Fl., til Kbhavns Godsb.
- R. P. Ditlevsen, Korsør, til Kbhavns Godsb.
- J. H. Larsen, Gedser, til Kbhavns Godsb.
- N. C. Poulsen, Tønder, til Aalborg.
- O. K. Djernæs, Hobro, til Randers.
- J. V. Jensen, Aalborg, til Randers.
- A. Hansen, Langaa, til Randers.
- H. E. Mortensen, Herning, til Struer.
- J. K. Jensen, Viborg, til Struer.
- L. G. Nielsen, Glyngøre, til Viborg.
- M. N. Pedersen, Brande, til Viborg.
- M. Jensen, Padborg, til Haderslev.
- P. M. Hansen, Padborg, til Sønderborg.
- G. N. C. Jensen, Padborg, til Aarhus.
- K. Knudsen, Brande, til Odense.
- L. C. D. R. Sørensen, Korsør, til Odense.
- A. Andersen, Padborg, til Korsør.
- A. H. P. Madsen, Tønder, til Korsør.
- S. E. Madsen, Brande, til Korsør.
- E. Olsen, Brande, til Korsør.
- I. B. V. Jørgensen, Padborg, til Korsør.
- L. J. Anthonsen, Brande, til Hobro.
- E. V. Buch, Padborg, til Nykøbing Fl.
- A. M. Fuglsang, Brande, til Kbhavns Godsb.

Afsked:

- Lokomotivfører N. J. Nielsen, Odense, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—42 (min. Afsked).
- Lokomotivfører T. C. Jensen, Fredericia, paa Grund af Alder med Pension fra 30.—4.—42 (min. Afsked).
- Lokomotivfører O. S. J. Thiesson, Korsør, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—42 (min. Afsked).
- Lokomotivmester I C. A. E. Aarkrog, Randers, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—4.—42 (kg. Afsked).

Dødsfald:

- Lokomotivfører A. C. M. N. Nielsen, Randers, den 28.—1.—42.



**Arbejdernes og Tjenestemændenes
Blad.**

Hvad Direktør A. eller Professor B. mener om Arbejdernes Lønninger, det skal vi nok faa at vide i hundrede Aviser, og Erfaringen viser, at der altid er god Plads for den, der taler Nedskærings og Reaktionens Sag. Trods nationalt Samarbejde og Samling paa alle Kanter i Samfundslivet er der ogsaa i Dag Kamp om Samfundets sociale Spørgsmaal. Her taler *Social-Demokraten*, Arbejdernes egen Avis, Fagforbundenes og de enkelte Arbejders Sag. Derfor er det altid en Avis, der staar Strid om, og altsaa en Avis, som Arbejderne og Tjenestemændene bør læse.

**Rettelse til
Adressefortegnelsen**

Lokomotivførerafdelingerne.

Nyborg Aid.: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. Schmidt, „Ængsmø“, Birkhovedvej.

Padborg Aid.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: S. Hansen, Lokomotivremisen.

Motorførerafdelingerne.

Helgoland Aid.: Formandens Navn og Adresse rettes til: F. C. Jespersen, Ingerslevsgade 144, 2., V., Tlf. Vester 5889 v.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: K. F. Olsen, Aarhusgade 27, 4., Ø.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Helsingør Aid.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: T. F. Nielsen, Gurrevej 42 F, 2.

Gedser Aid.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: O. Nielsen, Skraavej 2.

Korsør Aid.: Formandens Navn og Adresse rettes til: N. J. I. Hansen, Taarnborgvej 49.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. Nurup, Vandværket.

Padborg Aid.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. J. Lorenzen, Bov Skole pr. Padborg.

Esbjerg Aid.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: C. M. Clausen, Jernevej 64, 2.

Aalborg Aid.: Formandens Navn og Adresse rettes til: N. P. Røgilds, Hadsundvej 14.

Randers Aid.: Formandens Navn og Adresse rettes til: N. R. Johansen, Skovbrynet 4, 1.

Aarhus Aid.: Formandens Navn og Adresse rettes til: E. Kristensen, Kaserne Boulevard 21, 4.

Brande Aid.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. A. Skov, Stationsvej 1.

Medlemslisten

Oplaget som ekstraordinære Medlemmer.

pr. 1.—1.—1942:

pens. Lokomotivførere:

J. C. Christensen, P. Sabroesgade 10, 1. Kbh. V.
S. A. T. Petersen, Johan Kellersvej 35, St., Kbh. V.
N. M. Ladeby, Grundtvigsvej 6, Fredericia.

pens. Motorførere:

K. A. Schmidt, Rolfsgade 29, Esbjerg.

pr. 1.—2.—1942:

pens. Lokomotivførere:

O. Fisker, Njalsgade 46, 1., Kbh. S.
R. A. Pedersen, Banegaardsgade 2, Nyborg.
J. Schwalm, Parkgade 60, Sønderborg.
O. H. Christensen, Marstrandsgade 8, Aarhus.
A. J. Nielsen, Christiansgade 48, Odense.

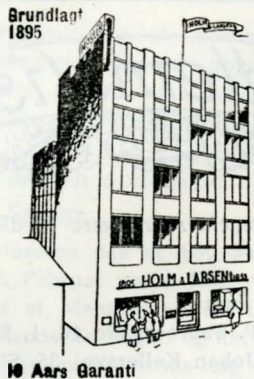
**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

Sj.-Palster	Jyl.-Pjn	
19282	18802	Mørne, Håkon: Ærens Vinter.
19283	18809	Lambert, Käthe: Livet begynder.
19284	18810	Poulsen, Frederik: Jyske Dage og Menesker.
19285		Rasmussen, Steen Eiler: En Bog om noget andet.
19286	18832	Maurois, André: Frankrigs Tragedie.
19287	18833	Masfield, John: Døde Neds Kyst.
19288	18820	Ernst, Poul G.: Under dette Tegn skal I sejre.
19289	18831	Ketchup, Sit Thomas: Dr. Whisky.
19290	18836	Nygaard, Jakob J. Bech: Guds blinde Øjne.
19291	18828	Jensen, Johannes V.: Mindets Tavle.
19292	18825	Helms, O.: Strejftog i Danmark.
19293	18821	Falkberget, Johan: Den fjerde Nattevagt.
19294	18844	Sønderby, Knud: Grønlandsk Sommer.
19295		Holm, Rich.: For hendes Skyld.
19296	18845	Sørensen, Joh. P.: Under Dragens Tegn.
19297	18823	Haggard, Stephen: Nya.
19298	18842	Selinko, Annemarie: I Morgen bli'r alting godt igen.
19301a-b	18826a-b	Hemmingway, Ernest: Hvem ringer Klokkerne for.

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.



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

Kuranstalt for: **Klokken og Inhalatorium**

Forkølelssygdomme - Hals-, Strube- og Luftrørskatar.
Bronchitis og Asthma — hos Voksne og Børn.

Kronprinsessegade 22 — Aabent Kl. 9—15 — Telefon Palæ 7



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 København K. Tlf. Byen 4195

Herning

A/S SANDER HANSEN'S TRÆLASTHANDEL

Telefon Nr. 18

Støbegods · Koks · Cinders

Termo Forsatsvinduet med Statstilskud

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

K. Dreyers Efff. - Tapet- og Farvehandel

Herning. Tlf. 576.

i Herning Brugsforening Østergade 29

gør alle økonomiske Statsbanefolk
deres Indkøb. Vi benytter og har
ALTID BENYTTET D. S. B.

Nygaard Jensens Møbler anbefales

Bryggergade 2

Telf. 318

Drik JERNKILDES Sodavand

og støt Byens Industri

Chr. Jespersen, Bryggergade 3. — Telf. 97.

M. Th. Andersen

Skomager og Skotøjshandler

Østergade 35

Viborg

Møbler — Tæpper — Gardiner

viborg boligmontering

v. GUNNAR MARTHINSEN — TELEFON 339

Skotøjsforretningen

Vestergade 13. J. P. Jensen

Den rigtige Vare. — Den rigtige Pris

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

Skive

Skive Andelsslagteris PØLSEFABRIK

fremstiller fineste statskontrollerede

PØLSER OG FEDEVARER

Forsendes overalt

Telf. 1010 (3 Lin.)

MELDGAARD SØRENSEN

Møbler i alle Stilarter haves paa Lager

Telefon 453

Frederiksgade 20