



NO 8

December 1947

47. Aargang

KAOS PAA FORFLYTTELSESMRÅDET

Forbedring af de nuværende Tilstande uomgængelig nødvendig.

Allerede for et Par Aar siden fremkom der i Ny og Næ Vanskeligheder ved at faa de af Generaldirektoratet forflyttede Lokomotivmænd bragt paa Plads, d. v. s. faa dem sendt til deres nye Stationeringssteder. Det formede sig paa den Maade, at 1. Distrikt f. Eks. ikke vilde sende en til 2. Distrikt forflyttet Mand afsted, før der var kommet en Afløser; nærmere betegnet den fra 2. Distrikt forflyttede. Og da 2. Distrikt indtog nøjagtig samme Standpunkt, kan man let forstaa, at det hele gik i Staa en Gang imellem.

Ved Foreningens Indgriben og Henstillinger paa fornødne Steder lykkedes det dog som Regel at komme til en Løsning, men vi er nu kommet ud i saadanne Forhold, at man med Rette kan tale om, at hele Forflyttelsesspørgsmaalet ligger i Kaos, og det ser beklageligvis ikke ud til, at Distrikterne gør noget som helst for at komme ud af Miséren. Man har nærmest Indtrykket af, at der sine Steder er en vis Tilbøjelighed til paa dette Omraade at lade 5 være lige og 17 en Snes. Saadan kan det ikke blive ved med at gaa, der maa hurtigt ske en mærkbar Forbedring. I disse vanskelige Tider med saavel Bolignød som de strenge Rationeringsbestemmelser maa de Lokomotivmænd, der gennem Ansøgning til Generaldirektoratet opnaar Forflyttelse, have Krav paa i Løbet af kort Tid at komme til deres nye Sted.

Vi ser i denne Forbindelse helt bort fra de ca. 120 Forflyttelser, som fandt Sted fra 1. April d. A. Man var i Generaldirektoratet paa det rene med, at der kunde blive Kludder med at faa disse mange Mennesker paa Plads, idet der jo ogsaa var en Række Forflyttelser udenfor Lokomotivmændenes Kreds. Generaldirektoratet var derfor inde paa den Tanke at opdele Lokomotivførernydnavnelserne i 4 Hold i Stedet for at tage dem alle i eet Hold. Dette afviste Organisationen. Resultatet vilde have været, at en Del fik deres Lokomotivførernavnelse udskudt i indtil 4 Maaneder, hvilket var urimeligt, idet de jo alle sammen havde flere Aars uafbrudt Lokomotivførertjeneste bag sig.

Der blev derfor for Forflyttelse i de tre Maaneder: April, Maj og Juni 1947 truffet en ganske bestemt Aftale om Vederlaget for Tilbageholdelse ud over 3 Maaneder, og alle var enige om, at det var en særlig Aftale begrundet i de ganske særlige Forhold.

Ved et i Generaldirektoratet afholdt Møde stillede Distrikterne da ogsaa i Udsigt, at Forholdene i Løbet af de 3 Maaneder skulde være bragt i Orden, saa Tilbageholdelse af forflyttede derefter kunde undgaas. Og hvad er Resultatet saa blevet? — Kaos, hvor man tilsyneladende ser bort fra ethvert Hensyn til Lokomotivmændene.

2. Distrikt har tidligere givet Foreningen Til-sagn om ikke at antage eller forflytte Hjelpe-lokomotivfyrbødere til Depoter, hvortil der foreligger Forflyttelsesansøgning fra fast an-satte Lokomotivfyrbødere. Noget saadant er ret naturligt; thi den Mand, der har været Aspi-rant f. Eks. i Viborg eller i Aalborg, og har Lej-lighed dér, men ved Ansættelsen er kommet til Brande eller Padborg, har selvfølgelig stor In-teresse i snarest muligt at blive forflyttet til-bage til den By, han kom fra.

Efter vor Opfattelse er noget saadant den naturligste Ting af Verden, men det har dog — mere end een Gang — været nødvendigt at gøre 2. Distrikt opmærksom paa, at en fast an-sat Mand — som her omtalt — bør forflyttes, før man forflytter eller nyantager Ekstraperso-nale i vedkommende By.

Siden den 1/4—1947 er der i Aalborg nyan-taget 6 Ekstrahaandværkere til Køretjeneste. Er det saa at undres over, at de 2 Lokomotivfyrbødere, som søger Forflyttelse til Aalborg, spørger, hvorfor man tilsidesætter dem og fort-sat tvinger dem til at leve borte fra Familie og Hjem.

Organisationens Formand rettede fornylig en personlig Henvendelse til 2. Distrikt i sidst-nævnte Sag og fik straks til Svar, at det ikke kunde være rigtigt, at der var nyantaget Ekstra-haandværkere til Aalborg, det maatte man na-turligvis ikke, saalænge der var Lokomotivfyrbødere, som endnu ikke havde faaet Forflyt-telsesønske dertil opfyldt.

Da Forholdet blev nærmere undersøgt, viste det sig dog, at Organisationens Paastand var rigtig. Uanset, at 2 fastansatte Lokomotivfyrbødere, der søger hjem til Aalborg, lader man dem sejle deres egen Sø og antager nyt Ekstra-mandskab. Dette er kun et enkelt Eksempel, men vi kunde nævne flere. Ikke engang For-flyttelse fra det ene Depot til det andet i samme Distrikt kan man bringe i Orden uden lange Ventetider.

Dette beviser, at Distriktet enten mangler Oversigt over Forholdene eller mener, at man ikke behøver at tage Hensyn til Lokomotiv-mændene. Hvilket af disse Ting, der er den gæl-dende, skal vi ikke her komme ind paa, men saadanne Forhold kan selvfølgelig ikke fort-sætte. Der maa og skal ske en Ændring.

Af Generaldirektoratet foretages — for saa

vidt det drejer sig om Medlemmer af vor Orga-nisation — ikke en eneste af Distrikterne uøn-sket Forflyttelse. Det er derfor et saare rimeligt Krav, at Distrikterne indretter sig paa at gen-nemføre de af Generaldirektoratet bevilgede Forflyttelser, saasart disse foreligger.

Viser det sig senere, at man, f. Eks. paa Grund af forkert Bedømmelse ved Beregning af Normeringstallene, mangler en Mand eller to, maa saadan Afløsning skaffes paa sædvanlig Maade. At tilbageholde de forflyttede — hvor-af mange er paa Mellemlanding og ikke faar nogen som helst Godtgørelse — i maanedsviis er derimod urimeligt, og det maa vi bort fra.

RULLENDE JERNBANESKOLE

Dansk Lokomotiv Tidende har ved visse Lej-ligheder slaaet til Lyd for Indførelse af perio-diske faglige Foredrag, hvor Maskiningeniører eller andre gjorde Rede for de paa denne eller hin Lokomotivtype foretagne eller tilrettelag-te Ændringer og nærmere forklarede Hensig-ten med denne. Paa samme Maade skulde der gives Forklaring paa gennemførte eller fore-staaende Ændringer i signal- og sikkerheds-mæssig Henseende. En Ordning, det efter vor Mening vilde være særdeles rimeligt at indføre, saa Personalet ikke skulde nøjes med efter en trykt Fortegnelse at foretage større eller min-dre Ændringer uden iøvrigt at faa mindste Un-derretning om, hvad der ligger bag Ændringen.

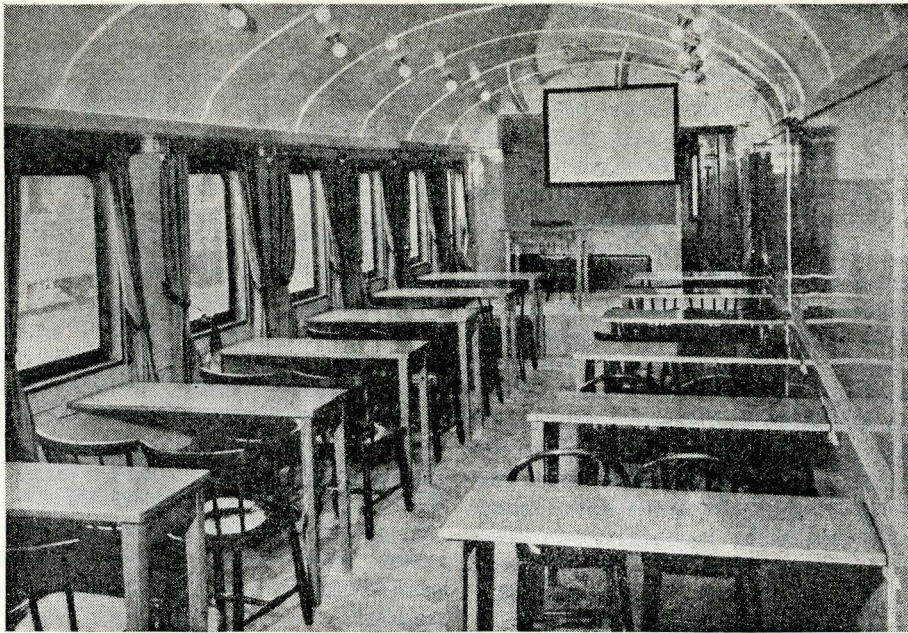
Ved et saadant tjenstligt Foredrag fik de baade de enkelte Ændringer nærmere forklaret og desuden Underretning om Aarsagen til, at netop denne Bestemmelse ønskedes ændret.

Vi har desuden fremsat Forslag om særlige Undervisningsvogne til bemeldte Brug.

Vi illustrerer vort Synspunkt ved et enkelt Eksempel:

I mange Aar har det i Togreglementet og senere i Sikkerhedsreglementet om Standsning paa Krydsnings- eller Overhalingsstationer væ-ret foreskrevet, at Lokomotivføreren for det først ankommende Tog var ansvarlig for, at Toget ikke kørte udover Frispormærket til Krydsnings- henholdsvis Overhalingsporet.

Dette har Lokomotivpersonalet forstaaet paa den Maade, som følger umiddelbart af Læsning-en, at Krydsnings- henholdsvis Overhalings-



sporet var det Spor, ad hvilket det krydsende/overhalende Tog kom, og at man altsaa ikke maatte køre længere frem, end at ens eget Tog var sporfrit til Overhalingssporet.

Det viste sig imidlertid, at Stationspersonalet havde en heraf stærkt afvigende Mening.

Med Støtte af Ordlyden i en af Togplanerne betragtede man et af Stationens Sidespor som Overhalingsspor, og læste den førnævnte Bestemmelse i Sikkerhedsreglementet, som om der stod, at Lokomotivføreren skulde holde sporfrit i Overhalingssporet, medens der, som foran fremhævet, stod, at der skulde standses sporfrit til Overhalingssporet, og det allerede derved var tilkendegivet, at det i hvert Fald maatte dreje sig om et andet Spor, end det man selv holdt i.

Da Generaldirektoratet blev bekendt med en saa divergerende Opfattelse af en særdeles betydningsfuld Bestemmelse i Sikkerhedsreglementet, fik denne en anden Affattelse, der straks udsendtes til Personalet.

Saa og saa mange tusinde Tjenestemænd af baade Stations-, Tog- og Lokomotivtjenesten har derefter foretaget fornøden Rettelse i deres SR. Noget nærmere om Oprindelsen til Ændringen kender de dog ikke, men det vilde efter vor Mening være af Værdi, om Personalet vidste Besked i saa Henseende, og det kunde let og bekvemt ordnes ved de foreslaaede periodiske tjenstlige Foredrag.

Da Statsbanerne anskaffede 2 „Kinovogne“

først og fremmest til Underholdning for Publikum i de særlige Udflugtstog, gjorde vi i vor Omtale af disse Vogne straks opmærksom paa, at der her var tilvejebragt et udmærket Hjælpe middel til Gennemførelse baade af Forslaget om særlige tjenstlige Foredrag for Personalet og Realisering af Spørgsmaalet om særlige Uddannelsesvogne.

Vi havde da ogsaa den Glæde at se, at man kom nærmere ind paa Tanken (Instruktionsforedragene i Tryklufftbremser), men Sagen synes senere helt at være gaaet i sin Mor igen.

Nu har de svenske Statsbaner imidlertid taget Spørgsmaalet op og har bygget en særlig Skolevogn eller Undervisningsvogn, hvad man nu vil kalde den.

Som det fremgaar af det vedføjede Billede, sidder Eleverne to og to ved smaa Borde. Bag Lærerens Plads ved Foredragspulten er der en stor sort Tavle, hvorpaa de forskellige Problemer kan nærmere udredes, og der er desuden et Lærred til Demonstrationer med Film eller Lysbilleder. Vognen ser i det hele taget tiltalende ud.

De Danske Statsbaners Generaldirektorat burde tage denne Tanke op til ny Overvejelse. Vi føler os forud overbevist om, at dens Gennemførelse vilde give et godt Resultat.



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Rationalisering.

Mens Rationaliserings-Bestræbelserne tidligere i alt væsentlig er gaaet ud paa, med eller uden forbedret Teknik, at *tvinge* Arbejdstempoet i Vejret, og derfor altid er blevet mødt med Mistro og Uvilje af Arbejderne, synes det, efter Artikler i Blade og Tidsskrifter at dømme, at man i den senere Tid i Amerika og enkelte andre Steder, er begyndt at regne med en hidtil ret uanset Faktor: Menneskenes psykiske Egenskaber. Forsøg, som er blevet udført, har vist, at den enkeltes Sindstilstand og Indstilling til Arbejdet og Virksomheden er af ganske overordentlig Betydning. Naar dette er Tilfældet i Virksomheder, hvor Arbejdets Kvalitet og Kvantitet let lader sig maale, maa det i langt højere Grad være det, hvor Arbejdet, som ved Jernbanedrift, er af særlig individuelt præget Karakter. I det følgende nogle Betragtninger herover.

Mens det skulde være Maalet at præstere den størst mulige Mængde af det bedst mulige Arbejde med den mindst mulige Anstrengelse, (Ordet Anstrengelse skal her dække baade de enkeltes fysiske Anstrengelser og Indsatsen af Mennesker og Materiel) ser det ud, som om vi gaar længere og længere hen imod at præstere den mindst mulige Mængde af det daarligst mulige Arbejde med den størst mulige Anstrengelse. En Tendens, der aabenbart gør sig gældende i alle større, vidtforgrene Virksomheder. Der er flere Aarsager hertil, og en af de væsentligste er den Maade, hvorpaa Rationaliseringsforsøg hidtil er iværksat.

Det kan ofte være bekvemt for en Ledelse til en vis Grad at regne med, at en Mand er en Mand, ligegyldigt hvor han bliver anbragt, og hvad han bliver sat til. Det er Systemet med at betragte Mennesker som Brikker, man efter Behag kan flytte med og give andre Funktioner, men undlade at regne med den menneskelige Psyke og dens Indflydelse paa de fysiske Funktioner. En Form for Rationalisering, der ikke altid, eller rettere meget sjældent er rationel. Ligesom naar man foretager en Beregning, men udelader en væsentlig Faktor.

Det samme Princip dyrkes ofte af en stor Del af Personalet og dets Organisationer, baade fordi man finder det bekvemt og lidet indviklet, fordi det tilfredsstiller Lighedsprincipet, og paa Grund af den i Mennesket nedarvede og fremelskede Angst for, at en anden skal faa en Fordel frem for een selv. Man er bange for, at ikke alle skal faa Del i de samme Fordele og Ubehageligheder, tilsvarende Fordele og Ulemper kan ikke gøre det, det skal være de *samme*, selv om Følgen deraf bliver, at Fordelene bortelimineres og Ulemperne vokser.

Saaledes bliver alt rodet sammen i en Pærevælling, hvor den enkeltes Øvelse og Færdigheder bliver sat ud af Spillet, med det Resultat,

at ingen anstrænger sig for, eller er interesseret i at udføre virkelig godt Arbejde, men hvor alle mere eller mindre bevidst bestræber sig for kun at udføre det Mindstemaal, baade hvad Kvalitet og Kvantitet angaar, der sikrer mod Paatale. Og naar alle stræber efter et Mindstemaal, vil dette efterhaanden blive mindre og mindre. Derved bliver Arbejdet imidlertid ikke lettere, det er en kendt Sag, at intet er saa trættende og enerverende som det Arbejde man kun gør, fordi man er nødt til det, og som man ikke har nogen Glæde af, eller Interesse i at udføre godt. Paa den Maade gaar alle og bliver mere eller mindre overanstrengte, skønt Arbejdsresultatet bliver ringere og ringere. Alle bliver til Altmuligmænd, og det gamle Ord „Nitten Haandværk er tyve Ulykker“, viser sin Gyldighed. Samtidig forflygtiges det personlige Ansvar, og enhver stræber kun efter at undgaa personlige Ubehageligheder uden Hensyn til, hvorledes det gaar med Helheden.

Dertil kommer, at man tilsyneladende inden for enhver Gren af en stor Virksomheds Ledelse har Tilbøjelighed til at hylde Leibnitz Lære om, at den Verden, vi lever i, er den bedst tænkelige, idet hver især overfører den til det Omraade, han personlig har med at gøre, og som Følge deraf anser enhver Art af Kritik eller Forslag til Ændring af bestaaende Forhold, som en Taabelighed, man bør værgе sig imod, og typisk vil det være, at jo daarligere en Mand forvalter det ham betroede Omraade, jo mere vil han være paa Vagt mod den Slags „Taabeligheder“.

Vil man naa frem til en rationel Udnyttelse af Mennesker og Materiel, og det kan man udmærket, samtidig med at skabe bedre Arbejdsforhold, maa man regne med det menneskelige som en meget væsentlig Faktor. Udtrykket „det menneskelige“ skal her dække alle Menneskets sjælelige Funktioner, Følelser, Tanker, Sindsstemning, Reaktionen, kort sagt alle Menneskets psykiske Egenskaber og dets Udslag.

Der er vel næppe nogen, som for Alvor vil paastaa, at det er ligegyldigt i hvilken Sindsstemning Arbejde af blot nogelunde individuel Art bliver udført, og for en stor Virksomheds Trivsel, Omdømme og Status vil det være af overordentlig stor Betydning, om en stor Del, eller maaske langt den overvejende Del, af Personalet er i en for Arbejdet uheldig Sindsstemning, eller er besjælet af en Ligegyldighed, der giver sig tilsvarende Udslag.

Det fremførte er kun Paastande, der paa Grund af Arbejdets Art og Mangfoldighed ikke lader sig bevise ved simple Forsøg, saaledes som man kan gøre det i en enkeltartet Fabriksvirksomhed, hvor Mængden og Kvaliteten af Arbejdet let lader sig maale. Men det er Paastande, som de, der vil gøre sig den Ulejlighed at gennemtænke Sagen, næppe vil protestere imod.

L. H. Dybdahl.

Internationale Togforbindelser.

Den aarlige Jernbanekonference, der tilrettelægger de internationale Personogtsforbindelser og ordner alle Vognløbene til disse (Personvogne, Sovevogne, Spisevogne m. v.) blev afholdt i Istanbul den 9.—18. Oktober med Deltagelse fra de fleste europæiske normalsporede Jernbaner.

Med Hensyn til Togforbindelserne mellem Skandinavien og det sydlige og vestlige Udland blev der truffet vigtige Afgørelser.

Den nuværende Persontrafik pr. Bane til og fra Syd- og Vesteuropa besørger af

1) *Nord-Express*, der har Forbindelse til og fra Belgien, Frankrig, England over Ostende—Dover og Schweiz samt

2) *Skandinavien-Express*, der har Forbindelse til og fra Holland, England over Hoek—Harwich og Frankrig.

Togene har været godt benyttede. For at skaffe de ønskelige Tilslutninger fra og til Sverige/Norge og fra og til England og ud over Basel maatte de fra Begyndelsen lægges i meget stramme Planer med korte Overgangstider, og Tilslutningerne har derfor nu og da været vanskelige at opnaa, ligesom den hyppigt nødvendige Medgivelse af Ekstravogne under stærk Trafik ikke har kunnet undgaa at give ret betydelige Forsinkelser.

I Erkendelse af Forbindelsernes store Betydning for den internationale Persontrafik enedes man paa Konferencen om, uanset bl. a. de betydelige Vanskeligheder med Fremskaffelse af det fornødne Materiel, at erstatte de nuværende 2 Tog med 3 Tog daglig i hver Retning, nemlig:

1) *Nord-Express* for hele Trafikken paa Belgien og Frankrig samt England via Ostende—Dover,

2) *Skandinavien-Express* for Trafikken paa Holland og England via Hoek—Harwich, samt

3) *Skandinavien—Schweiz Express* for Trafikken paa Schweiz—Italien.

Planen for *Nord-Express* bliver omtrent som nu, nemlig Afgang København 9,40, Ankomst Paris næste Dag 16,40, henholdsvis Afgang Paris 13,50, Ankomst København næste Dag 20,25. Den meget knappe Overgangstid til Toget til Vestsverige og Norge (10 Min.) bliver forlænget til 25 Min.

Foruden den nuværende Sovevogn Stockholm—København—Paris vil der blive indsat yderligere en Sovevogn mellem København og Paris.

Den I og II Kl. Siddevogn mellem København og Paris, der nu kun løber 4 Gange ugentlig, vil løbe daglig, og der indsættes yderligere en III Kl. Siddevogn mellem København og Paris.

Mellem København og Ostende føres ligesom nu en Sovevogn samt en I, II, III Kl. Siddevogn.

Spisevogn løber som nu mellem Nyborg og Bremen samt mellem Liège og Paris.

Planen for *Skandinavien-Express* bliver antagelig omtrent som nu med Afgang København Kl. 22,50 henholdsvis Ankomst hertil Kl. 6,45. Det skal dog nærmere undersøges om en Fremskyndelse af Toget ikke er mulig gennem Tyskland med tidligere Ankomst til Holland henholdsvis tidligere Ankomst til København. (Af Hensyn til Forbindelsen til Vestsverige og Norge.)

Pladserne i Toget vil blive forøget, idet der mellem København og Amsterdam vil blive indsat en særlig III Kl.-Vogn, og den kombinerede I, II, III Kl.-Vogn mellem København og Hock vil blive erstattet af en I, II Kl.-Vogn samt en III Kl.-Vogn.

Toget vil have Sovevogn mellem København (ikke Stockholm) og Hoek samt Spisevogn mellem Flensburg og Hoek.

Planen for den nye *Skandinavien—Schweiz-Express* vil blive København Afgang 10,40, Basel Ankomst følgende Dag 17,30 henholdsvis Basel Afgang 12,38, København Ankomst følgende Dag 18,05.

I den nuværende Forbindelse med Schweiz føres kun en Sovevogn mellem Stockholm—København—Basel, en I, II, III Kl.-Siddevogn mellem København og Basel samt Spisevogn mellem Nyborg og Hamburg, og der savnes saaledes stærkt en Spisevogn paa den lange Strækning mellem Frankfurt og Basel. Det nye Tog vil blive betydelig bekvemmere, idet det vil føre:

I Sovevogn Stockholm—København—Zürich,

I " København—Zürich,

I Siddevogn I og II Kl. København—Zürich,

I " III Kl. København—Zürich.

I Tiden 1. Juli—10. September vil de to Siddevogne blive ført til og fra Luzern i Stedet for Zürich under Hensyn til Sommertrafikken.

Toget vil føre Spisevogn mellem Nyborg og Hamburg samt mellem Frankfurt og Basel, sidstnævnte dog under Forudsætning af, at Schweiz faar Tilladelse af Regeringen til at forsyne Vognene med Fødevarer.

Medens Nyordningen iøvrigt ligesom alle andre paa Konferencen vedtagne Ændringer først træder i Kraft fra den internationale Sommerkøreplans Ikrafttræden (for 1948s Vedkommende den 9. Maj), vil det nærmere blive undersøgt, om den nye Schweizerforbindelse allerede kan etableres fra 1. December i Aar, hvad alle Parter anser for ønskeligt.

Fra forskellige Sider var der fremsat Ønsker om Drøftelse af Muligheden for international gennemgaaende Personogtsforbindelse over Gedser—Warnemünde.

Da Jernbanemyndighederne for den sovjetiske Zone i Tyskland ikke var repræsenteret paa Konferencen, kunde Spørgsmaalet ikke behandles.

Mellem Sverige/Norge og det østlige Europa (Polen og Lande Syd derfor) tilvejebringes en ny Ekspresforbindelse *Balt-Orient Express* 3 Gange ugentlig over Trälleborg—Odra (Svinemünde) videre til Warschawa, Prag, Budapest, Wien og Beograd—Sofia. I Toget føres gennemgaaende Sovevogn Oslo—Prag, Stockholm—Warschawa og Stockholm—Beograd.

Toget gaar fra Malmö Mandag, Onsdag, Fredag Kl. 8,10 og ankommer til Malmö Tirsdag, Torsdag, Lørdag Kl. 21,36.

Paa Lørdage er der Forbindelse til København med Øresundsskib, der gaar fra Malmö 22,15. I Retning fra København er der ikke direkte Forbindelse, saaledes at Overnatning i Malmö vil være nødvendig, men man vil overveje, om det er muligt og foreneligt med Hensyn til Lokaltrafikken at sejle fra København Kl. 6 om Morgenen paa Mandage i Sommerperioden for derved at skaffe direkte Forbindelse een Gang ugentlig.

Med Afgang fra Malmö Mandag, Onsdag og Fredag vil man kunne være i Warschawa eller Prag den følgende Dag.

Forbindelserne mellem *Danmark, Sverige og Norge* indbyrdes tilrettelægges omtrent som i Sommer. De endelige Tider fastsættes først, naar der foreligger Afgørelse om, hvorvidt Sommertid skal indføres i Danmark næste Aar.

Paa Konferencen udtaltes stærke Ønsker om Lettelse i Pas- og Toldformaliteter, og det besluttedes, at der skulde rettes Henvendelse til Regeringerne herom.

Repræsentantskabsmøde i Vejlekassen.

Fredag den 20. Juni 1947 afholdt „Statsbanepersonalers gens. Hjælpekasse“ sit ordinære Repræsentantskabsmøde i København.

Formanden, Stationsmester P. H. Pedersen, bød Repræsentanterne og Gæsterne velkommen og overbragte en Hilsen fra Næstformanden, Stationsforstander Høgsgaard, der paa Grund af Sygdom var forhindret i at møde. Formanden kunde dog oplyse, at Høgsgaard var i Bedring.

Sekretær J. K. F. Jensen og Overtrafikassistent Højbjerg Pedersen valgtes til henholdsvis Ordstyrer og Protokolfører.

Ordstyreren konstaterede Mødets lovlige Indvarsling og foretog Navneopraab.

Fraværende var Banebetjentene Thorn, Brande, og N. A. Jensen, Aarhus.

Formanden aflagde herefter

Beretning for Aaret 1946.

Aaret er forløbet roligt og uden de store økonomiske Rystelser, man i nogen Grad havde ventet, af nye Medlemmer har der været 931, og i den forløbne Del af 1947 er der allerede en Tilgang paa 1129. Regnskabet slutter med et Overskud paa 32 000 Kr., efter at der er foretaget Henlæggelser til de forskellige Fonds. Det maa dog erindres, at der i 1946 er foretaget Udbetaling efter de gamle Satser.

Gennemsnitsrenten har været 4,56 mod 4,52 i 1945.

Ved Udtrækning af Obligationer har der været en Kursgevinst paa 37 000 Kr., der ikke er medregnet i Aarets Overskud, skønt det reelt er en Indtægt. Beløbet er anvendt til Nedbringning af Kurserne paa Obligationsbeholdningen. Antallet af Dødsfald har været 292, hvilket er en Del mindre end beregnet.

Indmeldelsesalderen ligger meget lavt.

Tilgangen har for Dansk Lokomotivmands Forenings Vedkommende været ganske god, derimod har den ikke været saa god for Jernbaneforeningen, hvilket navnlig skyldes at kun faa kvindelige Kontorister indmelder sig; med Hensyn til Bestræbelserne for at faa disse som Medlemmer bør der sikkert gøres et Oplysnings- og Agitationsarbejde, idet det er lige vigtigt for selverhvervende Kvinder, hvad enten de bliver gift eller ej, at slutte sig sammen med øvrige Ansatte i de cooperative Foreninger.

Dansk Jernbaneforbund har haft en god Tilgang. Der er dog stadig flere sorte Pletter, medens flere større

Stationer ligger paa næsten 100 pCt. Indmeldelser af nyansatte.

Hvad Værksteds- og Remisearbejderne angaar, da er Forholdet dette, at Tilgangen i Aarhus er god, i Nyborg ret god og i København kun lille.

I Overensstemmelse med den i Fjor fremsatte Kritik er der nu paa de større Stationer ophængt Skilte med Angivelse af Kredsformandens Navn, og der er indledet Forhandling med Brandforsikrings- og Uheldsforsikringsforeningen om en ny Plakat til Erstatning af den gamle Fællesplakat.

Til Slut omtalte Formanden en eventuel Festligholdelse af „Vejlekassens“ 75 Aars Bestaaen i April 1948 og angav visse Retningslinier herfor.

Formanden takkede alle Tillidsmænd, som havde medvirket til det gode Resultat, Vejlekassen havde naaet i 1946, og bad Repræsentantskabet bringe denne Tak til vore Kredsformænd og Agenter.

I den efterfølgende

Forhandling

takkede *Skibsmaskinmester I. P. Hansen* og *Overmatros V. E. Hansen* for de ophængte Plakater med Kredsformændenes Navne. Sagen er nu løst paa en tilfredsstillende Maade.

Lokomotivfører Sophus Jensen: Afholdelsen af en Sammenkomst som den af Styrelsen foreslaaede vil ganske afgjort være af Betydning for Vejlekassen. Jeg henstiller, at der arbejdes videre paa det af Formanden skitserede Grundlag.

Lokomotivfører C. Schmidt ønskede visse Oplysninger om Kontingentopkrævningen efter Remisearbejdernes Overgang til Tjenestemandsstillingen, og efterlyste nye reviderede Medlemslister.

Forretningfører Mandrup Poulsen: Fra 1. Juli opkræves Kontingentet for de maanedslønnede Remisearbejdere af Bogholderkontoret. Der vil snarest blive udarbejdet de ønskede Medlemslister. Vor Rente er steget, fordi vi har konsolideret os saa stærkt i de senere Aar, og alligevel har vi kunnet forbedre vore Ydelser 5 Gange i de sidste 10 Aar uden Kontingentforhøjelse.

Overportør Meldgaard Kristensen gav Tilslutning til den skitserede Sammenkomst og understregede Betydningen af, at Kredsformændene arbejdede i Forbindelse med Organisationernes Tillidsmænd.

J. K. F. Jensen: En Sammenkomst som den foreslaaede vil have stor agitatorisk Betydning, hvorfor jeg anbefaler, at Styrelsen arbejder videre med Sagen.

Herefter godkendtes Beretningen enstemmigt.

Mandrup Poulsen gennemgik udførligt det reviderede Regnskab, der balancerede med 376 469.11 Kr., Kassens Formue var ved Aarets Slutning 2 614 118.03 Kr., hvilket er en Stigning siden sidst paa 67 609 Kr., til Trods for at der er anvendt 37 678 Kr. til Nedbringelse af Obligationskurserne.

Næsten alle Conti er steget, mest dog Indtægtssidens, de maanedlige Bidrag var 191 394 Kr. og har herved næsten overvundet den Nedgang, som skyldes Nedsættelsen af Kontingentfrihedsgrænsen til 70 Aar, hvorved yderligere 1000 Medlemmer blev kontingentfri.

Til Dødsfald er der udbetalt 195 845 Kr., dette Beløb vil stige som Følge af Satsernes Forhøjelse fra 1. Januar i Aar.

Fortsættes den gode Tilgang, og det kan den ved fælles Hjælp, vil Ydelserne kunne forbedres yderligere i Løbet af faa Aar.

Allerede nu ligger „Vejlekassens“ Ydelser saa langt over andre lignende Kassers, at det er en god Gerning ikke alene selv at indmelde sig, men ogsaa at faa Kammerater dertil.

Ingen begærede Ordet til Regnskabet, som derefter godkendtes enstemmigt.

Valgene:

Formanden, *Stationsmester P. H. Pedersen*, genvalgtes.

Til Næstformand nyvalgtes *Billetkasserer P. K. From Hansen*

Trafikassistent Lyngesen havde forinden stillet Forslag om Genvalg af Stationsforstander *Høgsgaard* med *From Hansen* som Suppleant; men da Vedtægterne ikke hjemler Valg af Stedfortrædere for Styrelsesmedlemmer, blev dette Forslag forkastet. Repræsentantskabet var dog af den Opfattelse, at det vilde være formaalstjenligt, om der vælges Suppleanter for Styrelsesmedlemmerne, og *Formanden* lovede, at Spørgsmaalet vilde blive taget op i Styrelsen, saa der eventuelt kan fremsættes Forslag til Lovændring i saa Henseende.

Til Forretningsfører genvalgtes *Mandrup Poulsen* og *Kontorchef Rud. Hansen* genvalgtes som Revisor med *Maskinarbejder O. D. Johansen* som Suppleant.

Lønningerne: Fastsattes uændrede.

Eventuelt: Ingen begærede Ordet.

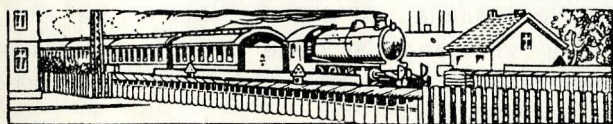
Ordstyreren sluttede herefter Mødet med en Tak til Styrelsen for godt Arbejde og vel aflagt Beretning samt med Ønsket om fortsat Fremgang for *Vejlekassen*.

P. H. Pedersen, *Højbjerg Pedersen*, *L. M. Poulsen*,
Formand. Protokolfører. Forretningsfører.

Undersøgelse af det svenske Togpersonales Tjenestetid.

De svenske Organisationer har klaget over Tjenestetidsforholdene paa Statsbanernes Færger og Hjælpefartøj. Man har krævet Tjenestetiden fastsat til 208 Timer pr. Maaned a 30 Dage og i det hele taget krævet Færgepersonalet ligestillet med Statsbanernes øvrige Driftspersonale i tjenestetidsmæssig Henseende.

Til Undersøgelse af Spørgsmaalet har Trafikministeren nu nedsat et 3-Mands Udvalg bestaaende af Statskommisarius *B. E. Johnsson* Formand, Sekretær *Sture Christiansson* fra Svensk Jernbaneforbund og Overinspektør *A. N. Pahlsson* for Administrationen.



LEGAT TIL REKREATIONSOPHOLD

I Forbindelse med Omtalen af Feriehjemmets 25 Aars Jubilæum fortalte vi, at en Lokomotivfører, der ønsker at være anonym, havde oprettet et Legat til Fordel for en Lokomotivmandshustru eller -Enke, som paa Grund af Sygdom trænger til et Rekreationsophold.

Der er nu fastsat nærmere Bestemmelser for Legatet. Disse er saalydende:

„Lokomotivfører XX opretter et Legat, hvis Midler tilvejebringes paa den Maade, at jeg ved Legatets Oprettelse den 17. Juli 1947 til Dansk Lokomotivmands Forening indbetaler kontant 200 Kr. — Tohundrede Kroner —. Herudover indbetaler jeg den 1ste i hver følgende Maaned til Dansk Lokomotivmands Forening foruden mit ordinære Medlemskontingent et Beløb af 15 Kr., som overføres til nærværende Legat. Denne maanedlige Indbetaling fortsætter, indtil jeg afskediges fra Statsbanerne. I Tilfælde af, at min Død indtræffer paa et tidligere Tidspunkt end min Pensionering, ophører Indbetalingen til Legatet.

Legatets Formaal er at yde Lokomotivmands Hustruer eller Enker, som trænger til et Rekreationsophold, et saadant Ophold paa Dansk Lokomotivmands Forenings Ferie- og Rekreationshjem enten helt uden Betaling eller mod nedsat Betaling.

Kun Hustruer til henholdsvis Enker efter Medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening kan komme i Betragtning ved Uddeling af Legatet.

Legatet forvaltes af Dansk Lokomotivmands Forening. Det er Forudsætningen, at der normalt aarligt anvendes et Beløb paa 180 Kr. til Legatets Formaal. Dog er Dansk Lokomotivmands Forenings Hovedbestyrelse bemyndiget til at dispensere herfra.

Legatstifteren underrettes hvert Aar om Hovedbestyrelsens Beslutning vedr. Legatmidlernes Fordeling.”

Amerikanske Godstogslokomotiver til Finland.

De finske Statsbaner har i Amerika indkøbt 20 svære femkoblede Godstogslokomotiver. De er i adskilt Tilstand sendt fra Philadelphia til Helsingfors og samlet paa Statsbanernes Hovedværksted dér.

Det er helt moderne Lokomotiver med fuld automatisk Stokerfyring, Hjulakslerne smøres fra Centralapparat, medens Stanglejerne ved Pres smøres med Vaseline.

Tenderen har Plads til 13 Tons Kul og 28 m³ Vand. Den samlede Længde af Maskine og Tender er 22 m, tjenstfærdig Vægt 165 Tons, Maksimalhastighed 70 km/T.

Det paaregnes, at alle 20 Lokomotiver vil være sat ind i Driften i Løbet af Oktober Maaned.

RATIONERINGER — RESTRIKTIONER

Det danske Folk er saa kendt og indlevet i de af Krigstidens affødte Restriktioner paa saa godt som alle Omraader, saa man vel kan sige, at det er blevet en af Dagliglivets Vaner.

Der er jo ikke noget at sige til, at alle disse Foranstaltninger opretholdes, saa længe Vareforsyningen er begrænset, thi selve Grundlaget for Rationering er jo paa den mest retfærdige Maade at fordele de Varer, der nu engang er til Raadighed, saaledes at alle uanset Pengepung er lige ens stillet med Hensyn til Indkøb af livsnødvendige Fornødenheder.

Selvfølgelig ønsker vel alle, at den Tid snart maa oprinde, da alle disse Foranstaltninger kan ophøre, men enhver ansvarlig Myndighed tør ikke endnu og vist heller ikke en lang Tid fremover slække paa nogle af disse Omraader.

Vi har jo gennem Pressen faaet Oplysninger om, hvorledes Livet leves visse Steder i Europa, hvor enten Rationering ikke kendes eller er ret mangelfuld. I Grækenland og Italien lever en Part af Befolkningen i Overflod og Vellevned, medens den største Part lever lige paa Eksistensgrænsen og i en stadig Kamp for at skaffe det mest nødvendige.

Nu kan man diskutere, om Rationeringen her i Danmark er retfærdig, eller om der nu tages Hensyn til de forskellige Befolkningsgruppers rimelige Ønsker og Krav, og her er det, vi gerne vil pege paa, hvor vi mener, der burde ske en Ændring for os Lokomotivmænd.

Vi tænker i den Forbindelse paa Smørrationeringen. Der er ingen Tvivl om, at mange af vore Hustruer er ved at fortvivle for at skaffe Fedtstof til de store Madpakker, som skal smøres, ligesom det er klart, at i de Hjem, hvor Manden har Arbejdstid, der spænder over alle Døgnets Timer, saaledes at Familien ikke kan samles til bestemte Spisetider, der er Behovet for Fedtstof ogsaa større.

Forøvrigt er det jo erkendt fra Forsyningsmyndighedernes Side, at vort Behov for Brød er noget større end andres, idet Lokomotivmandens Arbejde er anerkendt som haardt Arbejde, og vi som Følge deraf faar noget større Ration af Rugbrød. Det er derfor vort Haab, at dette Spørgsmaal snarest muligt tages op til Overvejelse, og vi peger i den Forbindelse paa, at Smedeforbundets Formand „Hans Rasmussen“ overfor Forsyningsministeren har stillet Krav om en større Fedtstoffdeling til alle de

indenfor Forbundet, der udfører Overarbejde.

Forøvrigt er Spørgsmaalet aktuelt i andre Lande, blot paa andre Omraader. I England, hvor Te og Sukker er strengt rationeret, faar alle Jernbanemænd beskæftiget ved Togfremførelse en lille ekstra Ration af ovennævnte Varer pr. Maaned, vel nok ud fra den jævne Betragtning, at Folk, der kører paa alle Døgnets Timer, har et rimeligt Krav paa denne Stimulans.

Om et af Dagliglivets stærkt benyttede Produkter, som er underlagt ret strenge Restriktioner, ønsker vi ved denne Lejlighed ogsaa at gøre et Par Bemærkninger. Vi tænker herved paa Papirrestriktionerne.

Papirmanglen har alle vi Lokomotivmænd faaet et fulgyldigt Bevis for derigennem, at Vinterkøreplanen ikke blev udsendt normalt som den plejer, men fremkom som et større Rettelseskomples i Form af nogle store Ark, som hver Mand skulde klippe de forskellige Tognumre ud af og indklæbe i Sommerkøreplanen.

Nu er der vel ingen Tvivl om, at Statsbanerne handlede under Nødvendighedens Lov, naar de udsendte Rettelser til Køreplanen paa denne Maade. Spørgsmaalet er saa, om denne Form er holdbar og fuldt forsvarlig overfor de mange Jernbanemænd, for hvem Tjenestekøreplanen er et vigtigt Led i deres daglige Arbejde. Vi mener afgjort Nej.

Køreplanen er som nævnt et saa vigtigt Led i Arbejdets Udførelse, at man paa dette Omraade maa yde Lokomotivmændene den bedst mulige Service.

Vi skal ikke her komme ind paa alt for lange Argumenter for vor Paastands Rigtighed, men saa alvorlig vi kan, henstiller vi, at det bliver sidste Gang en større Køreplanændring bliver udsendt til Personalet under denne Form.

Lad det nu være et Valutaspørgsmaal, og vort Land har jo mange Vanskeligheder paa dette Omraade, men tager man den nylig overstaaede Valgkamp i Erindring, hvor der saa sandelig ikke blev sparet paa Papiret, har man noget vanskeligt ved at blive overbevist om, at der hersker Papirmangel i Landet.

Vi Lokomotivmænd er indforstaaet med at tage de Vanskeligheder og Afsavn, den nuværende Tid stiller os overfor, men alligevel maa det være saadan, at det, der skal til, det skal til, og vi haaber, at disse Betragtninger maa blive taget til nøje Overvejelse ved de respektive Instanser.

PERSONALEFORHOLDENE

I Lederen i dette Nummer af Dansk Lokomotiv Tidende har vi fremsat nogle kritiserende Bemærkninger i Anledning af de fortvivlede Forhold, der, takket være Distrikternes forfejlede Personalepolitik, gør sig gældende, naar det drejer sig om at faa en forflyttet Lokomotivmand paa Plads. Der er dog ogsaa Vanskeligheder paa andre Omraader.

Naar man sidder og overvejer hele dette Problem, kommer man uvilkaarlig til at tænke paa en Kammerat, der for et Stykke Tid siden sagde: „Ja, jeg er fuldt klar over, at Distrikterne stedse har vist sig som villige Medløbere, naar en Regering har krævet Besparelser, saa er det næsten altid gaaet ud over Personalet, men er der ingen Tilfælde — i modsat Retning altsaa — hvor Administrationen har sagt, at man af Hensyn til disse eller hine Forhold ikke kan gaa med til at nedsætte Personalestyrken”.

Hvor fristende det end kunde være, skal vi ikke ved denne Lejlighed komme langt ind paa disse Forhold. Nævnes bør det dog, at da Venstreregeringen i 1927 skaffede Besparelser ved en Afskedigelse af alle Aspiranter og ved at sætte Lokomotivfyrbødere til Haandværkertjeneste, var der ingen fra Administrationens Side, som gjorde opmærksom paa, at man i Henhold til de i 1925 gennemførte nye Uddannelsesregler skyldte saa og saa mange Aspiranter denne Uddannelse, og at der derfor fremdeles var fuld Beskæftigelse for dem. Da vi først i 1930'erne kom ud for noget, der hed „Personalepolitik paa langt Sigt”, ligeledes med Afskedigelse af et Antal Aspiranter, faldt det heller ingen af Distrikterne ind at sige: „Ja, men vi er saa og saa langt tilbage med Opfyldelse af Uddannelsesreglerne. Nu kan vi passende indhente det forsømte og derved undgaa Afskedigelse af Lokomotivfyrbøderaspiranter”.

Det var heller ikke Distrikterne, *men Dansk Lokomotivmands Forening*, som i 1932 — 33 og — 34, sagde til Generaldirektoratet, at der vilde opstaa Vanskeligheder, hvis man ikke antog Lokomotivfyrbøderaspiranter og havde saadanne færdigt uddannet klar til Ansættelse.

Desværre talte vi for døve Øren, og de fleste kender Virvaret fra 1937, hvor Distrikterne meddelte Generaldirektoratet, at de hverken kunde overholde de gamle Uddannelsesregler af 1925 eller de nye af 1937; dertil havde de alt

for lidt Personale. Det vilde unægtelig have været bedre, om de noget tidligere havde været opmærksom herpaa. At Resultatet blev en Række Foranstaltninger for at bringe Forholdene i Lave, nævnes blot for en Ordens Skyld.

Vi skal — som sagt — ikke komme nærmere ind herpaa, men ogsaa Forhold af nyere Dato synes at tyde paa, at Distrikterne mere er indstillet paa at gaa imod Organisationens Ønsker end paa at gennemføre en virkelig Plan i Personalepolitikken. Ved Behandlingen af en bestemt Sag blev vi opmærksom paa, at Lokomotivfyrbøderne ved et Depot i 1. Distrikt blev lokomotivførerruddannet 3 Aar efter Ansættelsen, medens de ved et andet Depot kunde faa Lov til at vente 4 Aar eller længere. At dette medførte, at en fra førstnævnte til sidstnævnte Depot udstationeret Lokomotivfyrbøder derved kunde komme til at forrette Lokomotivførertjeneste forud for en i Anciennitet ældre Kollega, fandt Distriktet ikke noget mærkeligt i og vilde i hvert Fald ikke ændre Standpunkt. Generaldirektoratet kom med i Sagen, som dog endte resultatløst, man maatte kræve visse Modenhedsgrenser o. s. v. Senere hen er Stillingen som bekendt blevet en saadan, at man næsten ikke tidligt nok kan faa Lokomotivfyrbøderne underkastet „den lille Prøve”, saa de maa rangere. Det ønsker man, Organisationen skal stille sig forstaaende til, og det gør vi jo, men da vi appellerede til den sunde Fornuft, viste man os kun en kold Skulder.

I den ledende Artikel er bl. a. omtalt et ang. Forflyttelserne afholdt Møde i Generaldirektoratet, i hvilket begge Distrikterne deltog. Det viste sig her, at der i begge Distrikter fremdeles hersker stor Lokomotivførermangel. 2. Distrikt hævdede, at selv om det fik saa og saa mange nye Lokomotivførere, vilde Slutresultatet af den samlede Lokomotivmandsstyrke dog blive et Minus, medens 1. Distrikt paa sin Side dokumenterede, at der jævnlig maatte aflyses Særtog paa Grund af Mangel paa Lokomotivpersonale. Det er i Virkeligheden en Kendsgerning, at Distrikterne i Dag „sidder paa Lur” efter enhver Lokomotivfører, ligesom Katten lurar paa en lækker Mus.

Hvorledes hænger dette nu sammen med de virkelige Forhold. Dansk Lokomotivmands Forening har ved Hjælp af sine statistiske Opgørelser forlængst kunnet sige til Generaldirekto-

ratet, at der manglede 100 Lokomotivførere, senere 200 og senere endnu højere Tal. Distrikterne har selvsagt kunnet foretage tilsvarende Beregninger, men det mærkelige er, at man stedse er kommet til Tal langt under de af os beregnede. Det skal her straks siges, at Organisationen staar frit og kunde bruge Tal udover al Rimelighed, men vi har tidligere sagt og det ønsker vi at gentage til Stadighed: Styrken i vore Motiver har ligget i, at man ikke har været i Stand til at betegne den af os Aar efter Aar paapegede Lokomotivførermangel som urigtig eller tendensløs. At Distrikterne har beregnet lavere Tal og derved ikke givet Generaldirektoratet det helt rigtige Grundlag for de videre Dispositioner, er beklageligt. Der skal nok sidde en og anden Embedsmand, som nu er lumsk ked af den Udvikling, Forholdene efterhaanden har taget, og det Resultatet er blevet.

Det vilde være rimeligt, om der snarest kom noget mere Plan over Personaleforholdene.

I. T. F.s Generalsekretær fylder 50 Aar.

De, der kender I. T. F.s dygtige og energiske Generalsekretær J. H. Oldenbroek har vanskeligt ved at tro, at han den 10. November passerede de halvtreds Aar.

J. H. Oldenbroek har siden 1942 efter I. T. F.s hidtidige Generalsekretær Edo Fimmens pludselige Død i Mexico været Leder af I. T. F.s daglige og omfattende Arbejde. Hans store Agitationsevne og Sprøgnemme har for I. T. F. været til uvurderlig Gavn.

Oldenbroek har forstaaet at samle de mange Nationer i en Helhed og hans Indsats for Gennemførelse af de amerikanske Jernbanemænds Indmeldelse i I. T. F. staar som et fyldigt Bevis for hans agitatoriske Evner.

Ikke alene indenfor I. T. F.s Eksekutivkomité sætter man Oldenbroek meget højt, men ogsaa den store brogede Forsamling af tilsluttede Foreninger Verden over har meget at takke Fødselaren for. Hans Arbejde under Krigen, — hvor I. T. F.s Hovedsæde blev flyttet fra Holland til England, — med at holde sammen paa de mange Traade, der efterhaanden som Krigen trak ud, blev mere og mere tyndslidt, vil gaa over i Historien som et fyldestgørende Bevis for Oldenbroeks fine Organisationsevne.

Naar der paa I. T. F.s Generalraadmøde den 25.—27. Nov. i London vil møde Gratulanter frem for at gratulere Oldenbroek, vil ogsaa de fra Danmark tilsluttede Organisationer være repræsenteret og som et synligt Bevis for deres Taknemlighed, vil de medbringe en Gave i kongelig Porcelæn.

Ny Personalefortegnelse.

Den i 1944 udsendte Udgave af Haandbogen „De danske Statsbaners Tjenestemænd“ eller Personalefortegnelse, som den officielt kaldes, har, paa Grund af de meget omfattende Forandringer, der har fundet Sted indenfor samtlige Tjenestegrene, den meget store Afgang (Afsked eller Død), der har givet Anledning til mange Udnævnelser og Forflytninger, Normeringslovs-Bevillinger, Personale-Omnormninger og sidst, men ikke mindst den nye Tjenestemandsløvslov, i lange Tider praktisk taget været uanvendelig. Der er derfor ingen Tvivl om, at Meddelelsen om, at denne praktiske og meget benyttede Haandbog, der udkommer i ny Udgave omkring Marts Maaned 1948, vil blive hilst med Glæde af de mange, der benytter den.

Bogen redigeres denne Gang af Kontorchef V. P. Larsen, Fuldmægtig E. Rude og Overassistent N. K. B. Nielsen, Generaldirektoratet. Redaktions-skiftet medfører imidlertid ingen Ændringer i Haandbogens hidtidige Form og Indhold, der bl. a. omfatter en Oversigt over Statsbanernes Organisation, Stationernes Normering, Anciennitetslister, Forfremmelsesrække for Lokomotivpersonale samt andre værdifulde Oplysninger, som Statsbanernes Personale har Interesse i.

Som Følge af de store Prisforhøjelser paa Papir og Arbejdsløn bliver Fremstillingen af Bogen naturligvis dyrere. Prisen er denne Gang Kr. 7,00 pr. Stk.

Et længe næret Ønske er gaaet i Opfyldelse, og de mange, som benytter den udmærkede Haandbog, vil, naar de læser dette, sende de Mænd, der har taget Initiativet til Udarbejdelse af den nye Udgave, en venlig Tanke. Vore Tillidsmænd ude omkring i Afdelingerne er som sædvanlig villig til at tage mod Bestillinger, og da Oplagets Størrelse fastsættes efter Antallet af bestilte Bøger, skal vi, foruden at anbefale Bogen paa det bedste, ogsaa anbefale, at man indgiver sin Bestilling inden Fristens Udløb den 15. December, idet senere Bestillinger ikke vil kunne paaregnes effektueret.

Statsbanernes Driftsindtægter og Driftsudgifter.

I Forhold til September 1946 er i September 1947 Indtægten af *Personbefordringen* steget med ca. 0,3 Mill. Kr. til 15 420 000 Kr., Indtægten af *Godsbefordringen* steget med ca. 2,7 Mill. Kr. til 11 350 000 Kr., forskellige *andre Indtægter* steget med ca. 0,5 Mill. Kr. til 2 240 000 Kr.

Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 3,5 Mill. Kr. til 29 010 000 Kr.

De egentlige *Driftsudgifter* er steget med ca. 1,7 Mill. Kr. til 26 560 000 Kr., der hovedsagelig skyldes forøgede Udgifter til Lønninger og Vedligeholdelsesarbejder.

Det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning (470 000 Kr.) og Forrentning (1 000 000 Kr.) bliver, at der i September 1947 er et Overskud paa ca. 1 Mill. Kr., medens der i September 1946 var et Underskud paa ca. 0,9 Mill. Kr.

Det bemærkes herved, at der i September 1946 i Indtægten for Godsbefordring blev fradraget ca. 2,8 Mill. Kr., der var opkrævet for udenlandske Jernbaner i tidligere Maaneder, medens der i September 1947 er fradraget ca. 400 000 Kr. i tilsvarende Anledning. Herefter er Resultatet af Driften i September 1947 i Virkeligheden ca. 1/2 Mill. Kr. ringere end i September 1946.

	April—September	
	1947	1946
Personbefordring	105 800 000	98 060 000
Gods- og Kreaturbefordring .	61 240 000	54 760 000
Postbefordring	6 010 000	5 110 000
Andre Indtægter	5 390 000	5 290 000
Indtægter ialt	178 440 000	163 220 000
Driftsudgifter	146 480 000	135 400 000
Driftsoverskud	31 960 000	27 820 000
Afskrivning	2 850 000	2 550 000
Forrentning	5 440 000	4 930 000
Statens Tilskud til Driften.. ÷	23 670 000	÷ 20 340 000

Krigsforsikringsbidrag for privat Indbo.

Som det er oplyst gennem Dagspresse og Radio, er det paalagt Forsikringsselskaberne at foretage Opkrævning af et Krigsforsikringsbidrag svarende til 5 Kr. af hvert Tusind Kr. Brandforsikringssum regnet efter den gennemsnitlige Brandforsikringssum i Aarene 1940—46 incl.

I Jernbanefagbladene for Maj og Juni Maaned d. A. meddelte Forsikringsagenturforeningen, at man for Foreningens Medlemmers Vedkommende vilde opkræve dette Bidrag i 3 Rater, nemlig ved Fradrag af en Trediedel i hver af Maanederne Juni, Oktober og November.

Denne Opkrævning er nu afsluttet for de maanedslønnedes Vedkommende, medens der endnu vil være at foretage Fradrag for Kategorien timelønnede Haandværkere, Remisearbejdere og Arbejdsmænd, hvilke Fradrag i Henhold til Aftale med de paagældende Afkortningssteder dog vil ske i de Uger, hvor det maa anses for mest hensigtsmæssigt.

Ordningen med den ratevis Betaling af Krigsforsikringsbidraget har Forsikringsagenturforeningen truffet under Hensyn til, at Foreningens Medlemmer herved opnaaede at faa denne ekstraordinære økonomiske Belastning fordelt over nogle Maaneder fremfor at skulle udrede det samlede Bidrag af een Maaned- eller Ugeløn.

Da der i den senere Tid er fremkommet forskellige Forespørgsler i Anledning af den ekstra Opkrævning, har vi ment det rigtigst at redegøre for Forholdet i Jernbanefagpressen.

København, i November 1947.

Den gensidige Forsikringsforening
for Tjenestemænd ved
Statsbanerne.



Juletræsfeſter.

De københavnske Afdelinger afholder Juletræsfeſt Lørdag den 10. Januar 1948 i „Borgernes Hus“, Rosenborggade 1.

Børnene samles Kl. 16,45; Kl. 17,00 marcheres ind i Salen og omkring Juletræet til de kendte Toner af Lokomotivmændenes March; derefter forskellig Underholdning for Børnene.

Børnene bliver trakteret med Sodavand og Lagkage; hvert Barn faar desuden en Pose Godter og en Gave. Børneballet slutter Kl. 20,00.

Kl. 20,00 stort Julebal for Voksne.

Alle Lokomotivmænd med Familie og Bekendte er velkommen. Provinsafdelingernes Medlemmer og Pensionister indbydes venligst. Medlemmers Børn deltager gratis; fremmede Børn Kr. 3,00. Adgangskort for Voksne Kr 1,00.

Da Billetsalg ved Indgangen ikke maa finde Sted, anmodes man om at sikre sig Billet i god Tid.

Indtegning af Børn slutter den 30. December d. A.

Billetter faas hos:

Lokomotivfører W. P. A. Pedersen, Bredahlsvej 3, Telf. Valby 2513 y.

Lokomotivfører A. C. Jensen, Haderslevsgade 7, Telf. Vester 5026 u.

Lokomotivfører F. C. Jespersen, Ingerslevsgade 144, Telf. Vester 5889 v.

Motorfører V. Vedel, Castbergvej 26.

Motorfører A. Skøtt, Holmestien 15, Vanløse.

Motorfører O. Nymark Jensen, Skjulhøj Alle 61, Vanløse.

Lokomotivfyrbøder H. E. Jensen, Dannebrogsgade 23 B, St. Lokomotivfyrbøder Ib Asmussen, Scandiagade 78, 1., Telf. Eva 7681.

Festudvalget.

Fredericia Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderafdelinger afholder Juletræsfeſt paa Hotel „Landsoldaten“ Søndag den 4. Januar 1948. Indmarch for Børnene Kl. 17,00. Pensionister indbydes venligst. God Tilslutning forventes.

Juletræsudvalget.

D. L. F.s Aarhus Afdelinger afholder Juletræsfeſt i Østergades Forsamlingsbygning Onsdag den 7. Januar 1948 Kl. 18 pr., hvor alle D. L. F. Medlemmer med Hustruer, Børn og Paarørende venligst indbydes. Pensionister og Enker efter Lokomotivmænd inviteres gratis.

Festudvalget.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum frabedes venligst.

H. Aug. Simonsen, Gb.

De københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg.

Tirsdag den 9. December Kl. 19,30 i Rømersgade, Overby- og Piosalen, holder Maskiningeniør N. Søgaard Foredrag om Resultaterne af de oliefyrede Lokomotiver herhjemme.

Alle er Velkommen. Adgangskort 25 Øre kan bestilles paa Tlf. Eva 7681 eller Eva 8592. Intet Billetsalg ved Indgangen.

Udvalget.

Som et Led i Vinterens Oplysningsarbejde indbød de københavnske Afdelinger sine Medlemmer til Filmsforestilling i D. S. B.s Kino Søndag den 26. Oktober.

Som Hovedfilms havde man valgt Tandhjulets Historie og Olie fra Jorden.

Tandhjulets Historie var paa en glimrende Maade gengivet saavel i Tegning som Fotografi lige fra Ægyptens gamle Brøndvind til Nutidens moderne Tandhjul af Staal.

Gennem en Række Eksempler paa Teoriens store Betydning for det praktiske Liv fik man et Indblik i Udviklingen paa dette Omraade.

Filmen Olie fra Jorden var en Oversigt over de første Boringsforsøg, Kortlægning fra Luften af ellers ufarbare Omraader. Olieboringens forskellige Trin til Olieudvindingens første Begyndelse; de lange Rørledningssystemer fra Borettaarnene gennem øde Landstrækninger til Tankskibene. Paa en aktuel Maade var denne Film bygget op, og den gav Deltagerne et værdifuldt Indblik i Geologernes mangeartede Undersøgelingsmaader og Videnskabens kolossale Indsats for at fremskaffe Fædtstof til den moderne Teknik.

Som Afslutning fremvistes Filmen fra D. S. B.s 100 Aars Jubilæum — en kort men klar Fortælling om den store Højtidelighed.

Efter det lærerige og højtidelige blev der serveret en munter Dessert i Form af en amerikansk Farce.

D. S. B.s Kinøs velvillige Imødekommenhed var atter de københavnske Lokomotivmænd en stor Hjælp.

De valgte Emner tjener Arrangørerne til Ære.

Til Medlemmerne i Lokomotivmændenes Enkekasse.

I Anledning af Nydannelse af Bestyrelse indenfor Lokomotivmændenes Enkekasse — efter at den tidligere Kasserer Lokfører J. Junge paa Grund af svigtende Helbred er traadt tilbage som Kasserer, men fortsætter Valgperioden ud som Bestyrelsesmedlem — meddeles det herved, at Bestyrelsen har konstitueret sig som følger:

Lokomotivfører C. V. Christensen, Formand.

" E. H. M. Egeland, Kasserer.

" C. Christoffersen, Bestyrelsesmedlem.

pens. Lokomotivfører J. Junge, Bestyrelsesmedlem.

En munter Aften.

At det gode gamle Lokomotivmandshumor endnu eksisterer, fik Medlemmerne i Lokomotivmændenes selskabelige Forening „Lanternen“ et Bevis paa, da de Torsdag den 20. November efter en vellykket Middag overværede „Lanternen“s muntre Revy.

De medvirkende, 2 Damer og 5 Lokomotivmænd, gik til Sagen med Liv og Lyst, og mange drøje Sandheder blev fremført med et muntert Glimt i Øjet.

Det er sjældent at se Amatører gennemføre et saa stort Program med en Akkuratess og Fart, som denne Revys Personale gjorde det. Det er umuligt at fremhæve nogle af de medvirkende, de var morsomme allesammen. De populære men gode Dekorationer var kunstnerisk udført.

Bestyrelsen har kun Grund til at være stolte over den gode Idé, de her førte ud i Livet, kun maa det haabes, at det store Arbejde, der var lagt i Revyen, maa blive honoreret ved endnu flere Opførelser, saa de mange Lokomotivmænd, der ikke havde Lejlighed til at deltage denne Gang, ogsaa maa faa den Fornøjelse med.

Et af Otrene.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand og Fader, pens. Lokomotivfører P. Jensens Død og Begravelse.

Marie Jensen,

Hans Brogesgade 3, Aarhus

Lokomotivfører P. H. Jensen,

Nyborg.

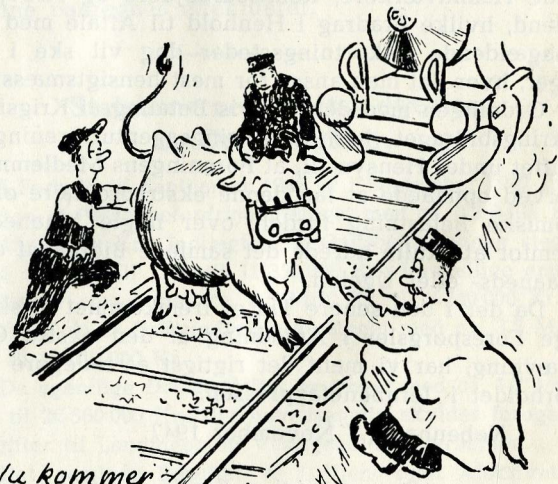
Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører E. Hansens Død og Begravelse.

Gorm og Joh. Hansen.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse.

En særlig Tak til Hr. Lokomotivfører Th. Frandsen for den smukke Tale ved Graven.

Marie Egevang.



Nu kommer
Instrukøren —!
Sikke et Held vi har ham med i Dag.



Udnævnelse fra 1.—11.—1947:

Lokomotivfører A. P. C. Christensen, Nyborg, efter Ans. if. Opslag til Lokomotivmester (7. Lkl.) Kalundborg.

Udnævnelse fra 1.—12.—1947:

Kst. Lokomotivmester, Haandværker H. S. J. Busk, Fredericia, til Lokomotivmester (7. Lkl.), Fredericia.

Forfremmelser pr. 1.—12.—1947:

Elektroførere til Lokomotivførere:

P. Jensen, Enghave, i Viborg.
K. R. Olsen, Enghave, i Brande.

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:

D. B. Andersen, Kh. Gb., i Korsør.
J. S. Pedersen, Kh. Gb., i Slagelse.
C. H. Andersen, Roskilde, i Nykøbing Fl.
H. Pedersen, Fredericia, i Padborg.
A. J. Elmeskov, Aalborg, i Brande.
K. R. Pedersen, Fredericia, i Padborg.
N. B. B. Laustsen, Aabenraa, i Padborg.
S. E. A. Munksgaard, Struer, i Brande.
H. T. Rasmussen, Fredericia, i Padborg.
E. G. Appel, Aarhus, i Brande.
H. P. Winther, Slagelse, i Padborg.

Lokomotivfyrbødere til Elektroførere:

C. A. H. Møller, Kh. Gb., i Enghave.
G. E. F. Härtel, Kh. Gb., i Enghave.

Ansættelse som Lokomotivfyrbøder pr. 1.—12.—1947:

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

W. E. Andresen, Kh. Gb., i Slagelse.
H. S. Johansen, Kh. Gb., i Roskilde.
C. F. Kann, Kh. Gb., i Helsingør.
K. W. Thomsen, Korsør, i Korsør.
K. E. Jensen, Korsør, i Roskilde.
V. A. Larsen, Korsør, i Tønder.
H. V. Ibsen, Gedser, i Roskilde.
T. V. Nellemose, Kh. Gb., i Helsingør.

Forflyttelse pr. 10.—11.—1947:

Lokomotivfører A. A. Jensen (Depotforstander), Nykøbing Fl., til Vordingborg af Helbredshensyn med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Forflyttelse efter Ansøgning pr. 1.—12.—1947:

Lokomotivførere:

J. R. Larsen, Korsør, til Kh. Gb.
H. E. Olsen, Slagelse, til Kh. Gb.
S. A. Danum, Slagelse, til Kh. Gb.
H. Hansen, Slagelse, til Kh. Gb.
K. E. H. F. Nielsen, Padborg, til Korsør.
J. J. Rasmussen, Brande, til Næstved.
E. D. Hansen, Næstved, til Roskilde.
P. K. J. Jensen, Langaa, til Aarhus H.

J. Nielsen, Randers, til Aarhus H.
E. B. Pedersen, Randers, til Aarhus H.
H. A. Thomassen, Padborg, til Fredericia.
P. H. L. Lenz, Haderslev, til Langaa.
J. Nielsen, Viborg, til Randers.
A. H. Momme, Langaa, til Randers.
S. H. Jeppesen, Padborg, til Tønder.
H. V. Hansen, Brande, til Slagelse.
P. V. Jensen, Brande, til Slagelse.
E. C. Madsen, Padborg, til Fredericia.
V. H. Jensen, Brande, til Langaa.
K. C. W. Tingnæs, Kolding, til Odense.
J. E. J. Lomholdt-Pedersen, Padborg, til Kolding.

Lokomotivfyrbødere:

J. P. Boysen, Helsingør, til Kh. Gb.
J. H. M. Hansen, Korsør, til Gedser.
V. Ljungdahl, Slagelse, til Kalundborg.
P. E. Pedersen, Slagelse, til Helsingør.
W. J. Rasmussen, Nyborg, til Slagelse.
H. C. Hansen, Struer, til Nyborg.
C. A. Kristensen, Tønder, til Struer.

Afsked:

Lokomotivfører L. C. Jensen, Kh. Gb., efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—1948.
Lokomotivfører C. V. Rasmussen, Fredericia, efter Ansøgning p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—1.—1948.

Dødsfald:

Lokomotivfører C. B. Jensen, Hg., den 17.—10.—1947.
Lokomotivfyrbøder P. E. Larsen, Ng., den 21.—10.—1947.
Lokomotivfører A. C. Pedersen, Ar. H., den 3.—11.—1947.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivførere:

E. Hansen, København, den 21.—10.—1947.
K. A. Egevang, København, den 25.—10.—47.
P. Jensen, Aarhus, den 31.—10.—47.
C. F. Pedersen, Nyborg, den 10.—11.—47.
V. A. Hansen, København, den 16.—11.—47.



Lokomotivførerafdelingerne:

Køge: Repræsentantens Adresse rettes til: Strandvej 76 (Havehuset).

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Aalborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. Thygesen, Harald Jensensvej 10, 1., Nørre Sundby.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. T. Larsen, Ørstedesvej 9, 1.

Thisted: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: K. O. Jacobsen, Margrethevej 39.

Brande: Kassererens Navn og Adresse rettes til: R. Mortensen, Stationsvej 1 (denne Rettelse var i sidste Nummer fejlagtigt anført under Lokomotivførerafdelinger).

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

pens. Lokomotivførere:

Fra 1.—11.—1947:

Ch. S. Christensen, Hostrups-Have 10, 2., Kbhvn. F.

J. P. E. Mortensen, Fredensgade 17, 1., Struer.

Byttelejligheder.

Aarhus—Esbjerg.

Mindre 3 Værelses Villalejlighed først i Aabyhøj ønskes byttet med 2—3 Værelses i Esbjerg.

Assistent O. Jacobsen,
Esbjerg Postkontor.

Randers—Aarhus.

God, stor 2 Værelses Lejlighed i Randers ønskes byttet med lign. i Aarhus.

Overpakmester Egon Jensen,
Aarhus Postkontor.

København.

Ønskes: 3½—4 Vær. m. Centralvarme. Haves: 2 Vær. rummelig med Centralvarme.

P. F. Eriksen, Elbagade 27, 4. Am. 8771 y.

Aarhus—København.

Bungalow i Aarhus ønskes byttet med lignende eller Lejlighed i København.

kst. Værkmester A. Jensen, Centralværkstedet, Aarhus.

Notitser

De engelske Lokomotivmænds Generalsekretær Medlem af Statsbanestyrelsen.

Generalsekretær W. P. Allen i det eng. Lokomotivmandsforbund er af Regeringen udpeget til Medlem af den Styrelse, som skal staa i Spidsen for de engelske Baner, naar de til Nytaar overtages af Staten.

I. T. F.

Samarbejde mellem den engelske Jernbaneledelse og Personalet.

Den engelske Trafikminister har som et Led i Hidførelse af det bedst mulige Samarbejde anordnet, at der ved alle Depoter, Stationer o. s. v. skal holdes Møder mellem den lokale Ledelse og Personalets Repræsentanter til Drøftelse af de aktuelle Problemer i den daglige Drift.

I. T. F.

Nordisk Jernbaneidræt.

Paa en Kongres i Hälsingborg den 13. og 14. September i Aar mellem Repræsentanter fra de 4 nordiske Landes Jernbane-Idrætsorganisationer besluttede man at oprette et Samarbejdsudvalg, der skal tage sig af alle Spørgsmaal vedr. det nordiske Jernbane-Idrætssamarbejde samt iøvrigt varetage Jernbane-Idrætsorganisationernes Interesser over for saavel de nordiske Landes Jernbanestyrelser som over for de civile Idrætsorganisationer.

Til Samarbejdsudvalgets Præsident valgtes Formanden for Danske Jernbaners Idrætsforbund, Overportør H. Klein, København, med Sekretæren i Svenske Jernbaners Idrætsforbund, Hr. C. E. Härsell, Stockholm, som Vicepræsident, og Sekretær i D. J. Idrætsforbund, Konstruktør H. Bundgaard, København, som Generalsekretær og Kasserer.

Paa Kongressen vedtog man at afholde nordiske Jernbanemesterskaber hvert Aar i Fodbold, Atletik, Svømning og Skiløb, samt at Arrangørerne af Mesterskaberne i 1948 bliver: Fodbold: Danmark, Atletik: Norge, Svømning: Finland, Skiløb: Norge og Sverige i Forening.

I Forbindelse med Kongressen afvikledes det nordiske Jernbane-Fodboldmesterskab for 1947 i Hälsingborg. Nordisk Mester blev Finland, der i Finalen slog Sverige 2—0. I Semifinalerne vandt Sverige over Norge 4—1 og Finland over Danmark 3—2. Kampen om 3. Pladsen mellem Norge og Danmark endte 3—3.

I Mesterskabsstævnet deltog for D. J. Idrætsforbund Boldklubben D. S. B., Aarhus, der er Vinder af Forbundets Foraarsturnering.

Polen laaner 800 tjekkiske Jernbanevogne.

Mellem Polen og Tjekkioslovakiet er oprettet Overenskomst om tjekkiske Godstog gennem Polen til visse Østersøhavne. I Aug. befordredes paa denne Maade 90 000 Tons, og Godsmængden har siden været stadig stigende. I Nov. og Dec. paaregnes ialt 300 000 Tons Transporter.

Til Gengæld har de tjekkiske Baner laant Polen 800 aabne Godsvogne i nogle Maaneder.

Tjekkioslovakiet har ogsaa sikret sig visse Transportrettigheder gennem Tyskland, idet der med de engelske Besættelsesmyndigheder i sidstnævnte Land er opnaaet Enighed om Transport af betydelige Mængder Gods med de tyske Flodtransporter i begge Retninger ad Elben mellem Hamborg og Tjekkioslovakiet.

I. T. F.

Russiske Lokomotivførere dekorerede.

Paa Jernbanens Dag i Sovjetunionen blev 7 775 russiske Lokomotivførere dekoreret for lang og tro Tjeneste.

I. T. F.

Ombygningen til Oliefyring i England gaar langsommere end ventet.

Den i England paabegyndte Ombygning af et Antal Lokomotiver til Oliefyring i Stedet for Kulfyring kan ikke holde det beregnede Tempo. Det var Meningen, at der i Tiden fra Nytaar til 1. April d. A. skulde være

foretaget de nødvendige Ændringer paa mere end 1200 Lokomotiver, men den 1. August var man ikke kommet længere end til at faa 50 Ombygninger færdige.

Det er ikke Gennemførelsen af selve de tekniske Forandringer paa Lokomotiverne, som forsinker Byggeprogrammet. Disse tager nemlig kun 10 Dage for hver Maskine. Aarsagen til Forsinkelsen er, at Olieinstallationerne og Olieforraadene ude omkring ved Maskindepoterne ikke er i Orden. Man vil derfor ikke lave et stort Antal Maskiner om til Oliefyring og risikere ikke at kunne benytte dem.

I. T. F

Marketenderi til 1/4 Mill. Kroner

Ved Hovedværkstedet i Notviken har de svenske Statsbaner fornylig gennemført en Ombygning og Modernisering af Marketenderiet til Personalet. Alt er til det yderste tip top moderne. Elektrisk Kogegryde til 10 Liter, elektrisk Komfur med 8 Kogesteder, dobbelt elektrisk Stegeovn, 8-Dørs elektrisk Køleskab, o. s. v. o. s. v. Selve Spisesalen har 300 m² Gulvflade.

Bygningen samt Inventar staar foreløbig de svenske Statsbaner i 235 000 Kr., hvilket svarer rundt regnet 320 000 danske Kr.

ARAKO RADIO



Paa Gensyn

ESBJERG LAKFERNIS

Esbjerg Farve- & Lakfabrik A/s



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132

Reserveret
D. K. P.

D. D. P. A.

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER

Telf. 118-828

Esbjerg

*Sengeudstyr - Hvidevarer
Gardiner - Gulvtæpper*



Leverandør til De danske Statsbaner
Leverandør til Dansk Lokomotivmandsforenings Feriehjem

REDAKTION:

E. Greve Petersen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende.

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.

Postkonto 20 541

København

Køb Blomster **„HOS NILLE“**
Ndr. Frihavnsgade 75 . Øbro 9026
Reel Ekspedition . Rimelige Priser

Aktieselskabet
Dansk Svovlsyre- og Superphosphat-Fabrik



Central 6388

København K.

Leverandør til Stat og Kommune



Randers

STABIL Vestergade 56 . Telefon 2214
Nye og brugte Radio og Cykler
Første Klasses Reparationsværksted

SVEND AAGE BENDIXEN . Torvegade 1 . Telefon 1582
Ure . Brillor . Guld . Sølv
bedst og billigst i Randers

Søren Sørensens SKOTØJ
er bedst og billigst Vestergade 11

Kød- og Paalægsforretningen,
Telf. 3721, Vestergade 24. **Kaj Henningsen**

BRILLER
... saa SCHEEL POULSEN

Telefon 1749

KJÆR KNUDSEN
RANDERS

M. JENSEN'S
BOLIGMONTERING TORVEGADE 8
Telf. 289 . 3389

Aalborg

J. J. Nielsen
har FODTØJ TIL ALT og ALLE
Danmarksgade 64 - Telf. 1844

Tønder

Og Turen gaar til **„KINO-BAREN“**
Anbefaler sig med **Is og fin, fin Kaffe**
Paa Telf. 619. De ringer, og vi Selskabsisen bringer

Telf. 286 **Brødrene Tygesen** Telf. 286

„Damehuset“
Telefon 498 ved H. FRIIS Telefon 498

Telf. 311 **Elektroinstallatør** Telf. 311
RIBER JENSEN

Husk Bladcentralen
Telefon 268 ved J. Wendorff Telefon 268

„Blenner's Dampvaskeri“
Telefon 398 Østergade 37 Telefon 398

EMIL WOLFFHEGHEL • Manufaktur
Telf. 465. Tønder Telf. 465. • Sengeudstyr

„HOTEL TØNDER“
Telefon 130 ved Niels Caspersen Telefon 130

Telefon 606 Telefon 606
Tønder Fiskeforretning
ved Aksel Andersen

Ure **J. N. Hansen, Torvet, Telefon 232.** Optik
Guld Bedste Reparationsværksted. Sølvvarer

Knud Bach Handlgartner
Telf. 191 BLOMSTER OG KRANSE Telf. 191

NIELS JENSEN
Kolonial Telefon 198

Telefon 631 Telefon 631
Benyt Lillebilen
Telefon 631 v. Jørgen Thomsen

M. Christiansen
Grundlagt 1897 Telefon 2532