

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 5

5. MARTS 1951

51. ÅRGANG

NYT TØJ PÅ KONTO

Kamgarn efter mål	kr. 282,00
Kamgarnshabitter . . .	- 250,00
Sportsjakker . . . fra	- 126,00
Kamgarnsbenkl. fra	- 56,00
Damefrakker	- 195,00
Jiggers	- 98,00
Kamgarnsdragt	- 269,00



Leverandør til
tjenestemænd
gennem 25 år -

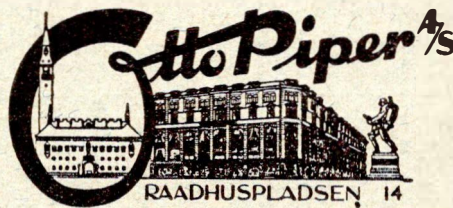
J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70 - den høje stue...

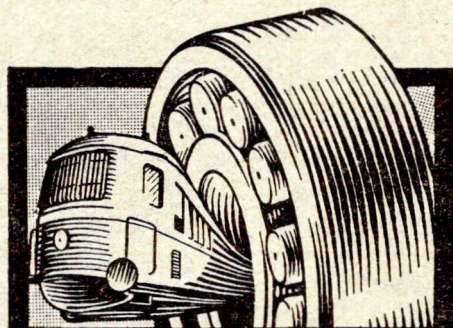
FIONETTE

Regnfrakker

Sengeudstyr - Hvidevarer - Gardiner - Gulvtæpper



Leverandør
til De danske
Statsbaner og
til Dansk Lo-
komotivmands
Forenings
Feriehjem



Naar det kommer an paa
DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-Lejer

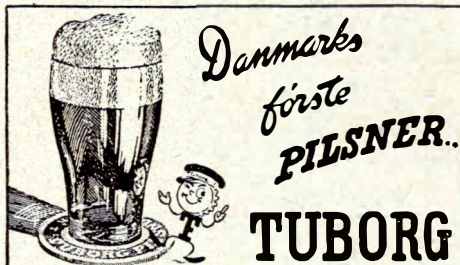


Blinklyssignaler og Lokomotivbelysning

for AGA-GAS eller Elektricitet

A/S Gasaccumulator — Uplandsgade 52

København S. Telf. 5060 (4 Linier) Telegr.-Adr. »DANAGA«
Aabyhøj, Agavej 2. Telefon: Aabyhøj 1060
Aalborg, Skibsbyggerivej 14. Telefon: 5680
Odense, Eilskovsgade 22. Telefon: 2316



Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG

BRILLER

Nørrevold 68, Tlf. Byen 2006

Felix Schmidt's
Eftf.

v/ V. Hoffgaard

Leverandør
til Sygekassen

Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **HM** 1950

Vi udfører Reparationer
og Ændringer af alle Fabri-
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN
Øster Farimagsgade 28
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø



Statsanstalten for Livsforsikring

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt

Billige Premier * Kontant Bonus

Hovedkontor: Havnegade 23, København K

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelser og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193



Indr. Varem.

Søborg Vognfjeder-Fabrik

Brdr. Christensen

Vangedevej 235 . Tlf. Søborg 189 og 1160

*
Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjedre
Reparationer leveres omgaaende
Forchromede Kofangere og Bagagebærere

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K

Telefon 211

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

A/s Emdrup Dampvaskeri

Ryvang 6000

Nyd Kaffen i »LIDO«

Kaffesalonen LIDO

Vesterbrogade 4 (ved Hovedbanegaarden)



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/s
RANDERS

A/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE

JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS

PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 5 - 51. ÅRGANG

5. MARTS 1951



Indhold:

Et forslag til behandling	49
Nordisk nyt: Norge/Nye tjenestetidsregler	50
Tyske jernbanemænd og genopbygningen	51
En engelsk universalmaskine ..	53
En tysk universalmaskine	54
En fransk universalmaskine	55
Fra medlemskredsen	57
Ved Chr. Vejres død	58
Arbejdernes Oplysningsforbund og Turistsektionen præsenterer sommerens programmer ..	58
Under DLF	60
Personalía	60



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

Aage Hansen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Et forslag til behandling

Spørgsmålet om foreningens eventuelle tilslutning til De samvirkende Fagforbund har været genstand for drøftelser ude i medlemskredsen. Alt tyder på, at der er stor interesse for forslaget, og at cirkulæret fra Fredericia afdelinger har givet stof til eftertanke.

I behandlingen af problemet synes det imidlertid — i hvert fald at dømme efter de modtagne indlæg — som om afstemningsformen indtager en førerstilling i debatten. Selv om det udsendte forslag kan indeles i to, nemlig 1) tilslutning til landsorganisationen, 2) den afstemningsform, der skal anvendes, er førstnævnte trods alt det primære og sidstnævnte det sekundære.

Det er derfor noget af en fejl at hæfte sig så kraftigt ved, hvorledes afstemningen skal finde sted, og det er en misforståelse, når der prøves på at give redaktionen og hovedledelsen skyld for, at de vil stemple medlemskredsen som uegnet til at behandle emnet, ligesom det er en noget søgt påstand, når det hævdes, at hovedbestyrelsen vil indføre diktatur, såfremt afgørelsen lægges i kongressens hænder uden urafstemning.

Det er intet brud på demokratiet eller selvbestemmelsesretten, når det overlades en kompetent forsamling at vedtage et bestemt forslag.

Demokrati betyder ikke selvbestemmelsesret, tværtimod må det hævdes, at jo stærkere en selvbestemmelsesret kræves overholdt, desto mindre er demokratiet, eftersom det bygger på, at den enkelte skal bøje sig for flertallets afgørelser for helhedens interesse. Den demokratiske selvbestemmelsesret ligger derfor i den mulighed, som en demokratisk ordning giver den enkelte person til at øve en med andre ligestillet indflydelse på det samlede resultat. Om denne indflydelse sker ved direkte afstemning eller indirekte gennem repræsentanter, således som dette jo overvejende er tilfældet inden for det politiske demokrati, er ikke spørgsmålet om demokrati, men om, hvorledes demokrati mest hensigtsmæssigt udøves.

Det er derfor urigtigt at hævde, at urafstemning skulle være mere eller mindre demokratisk end en kompetent forsamling.

*

Nu er det jo slet ikke hovedledelsen, der skal afgøre forslaget om indmeldelse, eller om denne skal besluttes af kongressen eller ej. Bestemmelse herom træffer foreningens øverste myndighed — kongressen —, altså det forum, hvor alle medlemmer er repræsenteret efter det forholdstal, som lovene hjemler ret til. Det bliver med andre ord den samme kompetente forsamling, som træffer den endelige beslutning i alle andre vigtige spørgsmål lokomotivmændene vedrørende, og som gennem årene har truffet afgørelser i lignende sager.

Der er blot den forskel, at denne gang præsenterer to afdelinger et af sine kongresforslag for den samlede medlemsstyrke et halvt år før kongressens afholdelse i modsætning til det normale, hvor bekendtgørelsen af de forskellige forslag først foreligger, når kongressens dagsorden udsendes. Hertil kommer, at der



Norge.

Nye tjenestetidsregler.

Inden for Norske Statsbaner har man med gyldighed fra 1. oktober 1950 indført nye tjenestetidsregler, som bl. a. indeholder følgende ændringer i forhold til de gamle bestemmelser:

Nedsættelse af et nævn som en rådgivende institution for generaldirektoratet ved bedømmelse af, om visse tjenester efter sin art kan regnes som særlig anstrengende, idet tjenestetiden da kan sættes lavere end gennemsnitligt 8 timer pr. dag.

Mindste hviletid mellem to hovedtjenester sættes til 8 timer mod tidligere 7.

Nattidsberegning i visse tilfælde udover kl. 6.

Denne vil som hidtil blive beregnet mellem kl. 21 og 6, men såfremt en tjeneste, der påbegyndes inden for dette tidsrum, fortsættes ud over kl. 6 uden afbrydelse på mindst 2 timer, fortsætter nattidsberegningen.

Når personalet rejser som passagerer i forbindelse med en tjenestetur, beregnes rejsetiden som fuld tjeneste i stedet for som tidligere $\frac{1}{2}$ tjeneste.

Overarbejde erstattes med overtidsbetaling og kan ikke som før udlignes med fritid.

Ugentlig fridag, som ikke strækker sig over en hel dato, skal være mindst 36 timer.

Enhver overskridelse af den på tjenestelisterne fastsatte daglige arbejdstid betragtes som overtid og skal betales kontant. Der er imidlertid to satser for betaling af overtid. Almindelig overtid betales med timelønnen + 50 pct. Mellemtiden betales med timelønnen uden procenttillæg (timelønnen findes ved at dividere årslønnen med 2400). Overtiden på de enkelte dage lægges sammen i løbet af en turnus og godtgøres med almindelig overtidsbetaling, forsvavidt turnus'en er opsat med fuldt udnyttet maksimalarbejdstid (48 timer pr. uge). Hvis turnus'en ikke er fuldt udnyttet, betales der mellemtidsgodtgørelse for det antal timer, som mangler, og overtidsbetaling for det antal timer, som de 48 timer overskrides med.

i det udsendte cirkulære tillige er rettet en appel til kollegerne om at behandle emnet på de ordinære generalforsamlinger, hvorved alle er blevet stillet lige og har fået god tid til at drøfte problemet. Det er ubetinget en tiltalende fremgangsmåde, der blot kræver at blive forstået på den rigtige måde uden den unødvendige mistillid til den ene eller anden part. Netop den vej, man har valgt i Fredericia, er et så sympatisk udtryk for den samhørighedsfølelse, der bør herske medlemmerne imellem, og den tvivlende burde ofre mere tid på et studie af det primære i forslaget og lade afstemningsproblemet hvile til senere. Ingen er vel interesseret i at modsætte sig flertallet blandt medlemmerne, men en overilet behandling af et så vigtigt spørgsmål må til gengæld ikke finde sted, heller ikke hos dem, som Fredericia afdelinger har sat deres lid til.

Forslaget ligger nu i samtlige afdelinger, hvor enhver har pligt til at tage det op og overveje, hvilken stilling han bør tage. Overvejelserne må imidlertid ikke standse ved en overfladisk behandling, men en indgående undersøgelse af problemet og en objektiv vurdering af den enkelte er påkrævet. Der bør i denne sag tages mindst muligt hensyn til personlige interesser og huskes på, at det er med henblik på helheden og fællesinteresserne, at forslaget har betydning.

*

Ingen må vente, at en indmeldelse i De samvirkende Fagforbund vil give den enkelte mere, end han har i dag. De spørgsmål, der er fremsat om, hvilke fordele vi vil opnå ved tilslutningen, skal derfor besvares med, at det hele alene er en sag om solidaritet set fra enkeltmands synspunkt, men når det ses fra den side, der er den rette, nemlig fra foreningens, som trods alt er fællesnævneren for vore fælles følelser, er det et spørgsmål om, hvorledes dens position vil være i fremtiden under den fortsatte udvikling indenfor fagbevægelsen.

Det skal villigt indrømmes, at såfremt denne store udvikling og fremmarch havde fundet sted i strid med de idéer, der i sin tid gav pionererne inden for DLF lysten og interessen til at løfte den opgave, det var at stifte foreningen, var det forståeligt, hvis vi i dag lod hånt om, hvad der sker inden for organisationslivet i almindelighed, og indskrænkede os til at pleje vore personlige interesser. Men det er netop både i den gamle ånd fra fagbevægelsens første dage og i den ånd, der var herskende inden for lokomotivmændene i 1899, der nu arbejdes videre.

Det kan vist roligt betegnes som en temmelig kraftig argumentation mod forslaget, når en indsender anvender betegnelsen »plagiat«, når der tales om de øvrige nordiske lokomotivmænd og såfremt vi indmelder os i DsF. Når alle nordiske lokomotivmænd — fraregnet Danmarks — har tilsluttet sig deres landes landsorganisation, bliver spørgsmålet da ikke: Er det os, der er korrekt placeret og som har fulgt med, eller er det flertallet af lokomotivmændene i Norden? Kan man sidde dette spørgsmål overhørig og lade det ubesvaret, når vi siden foreningens stiftelse har dyrket det nordiske samarbejde og yderligere har udvidet dette til også at omfatte andre lande, hvor lokomotivmændene er organiseret på tilsvarende måde?

Tyske jernbanemænd og genopbygningen

Af *Hans Jahn*,

formand for Tysk Jernbanemands Forbund.

Tyske Statsjernbaner (Reichsbahn) stilledes ved våbenstilstanden i maj 1945 overfor en række svære opgaver. Uafbrudt bombing fra flyvemaskiner under krigsårene havde praktisk taget udslettet i hundredevis af jernbanestationer og forvandlet jernbaneområderne til noget, som mere lignede en sjusket pløjet mark. Overalt så man jernbaneskinneforvandlet til underlige knuder, op- og nedadrejet og sønderflængede lokomotiver og godsvogne, bøjede og splittede jernbjælker og stålskeletter, groteske bjerge af metal og flænget jernbanemateriel, sønderskudte ledningsstolper og stålbjælker, sodsværtede ruinvure og kæmpemæssige, regnfylde bombekratre — sådan omtrent så banegårde og jernbanestationer ud på den tid. Der, hvor de allieredes styrkers fremmarch var foregået ved nærkampe og artilleriild, var ødelæggelserne om muligt endnu værre. Det værste afbræk blev dog tilføjet af den tyske værnemagts afbrændingstaktik, hvorved jernbanenettet lidt efter lidt sprængtes i luften, alt efter som de allierede styrker trængte frem over tysk territorium. Hundredevis af broer og tunneller udsattes for denne vanvittige ødelæggelsesmani, iberegnet samtlige større jernbanebroer over Rhin, Weser, Main og de vigtigste kanalveje, for ikke at tale om alle de landevejsbroer, som ved sprængningen spærrede kørebanen og derved gav transportnettet et yderligere dødsstød. Gennem sprængningen af disse broer blev det tyske jernbanenet sønderbrudt i en mængde separate, små linier. For størstedelen var det kun meget korte trafikstrækninger, og her og der stod lokomotiv- og togstammer håbløst isolerede på sidespor og banedæmning, som forvandlede til blindgader, uden samarbejde med den centrale trafikkontrol og lokale banegårde. Resultatet af denne ødelæggelse var en fuldstændig lammelse af jernbanedriften.

Når det så lidt efter lidt lykkedes at foretage en mere eller mindre omhyggelig udredning af det totale afbræk, som ramte jernbanerne, viste det sig, at ikke mindre end 1500 km jernbaneskinne, 13000 sporskifter, 2472 jernbanebroer og 30 tunneller, 1500 sporskifteanlæg med 31000 sporskiftehandtag, 2700 km jordkabler, 47000 km telefon- og telegrafledninger samt 4700 lokomotivremiser, enten var ødelagt eller svært beskadiget. Ligeså dårligt stillet var man med al den øvrige tekniske jernbaneudrustning, uden hvilken ordnet trafikservice i tætbeholdt område ikke kan fungere. Denne mere eller mindre totale ødelæggelse omfattede ligeledes vandtårne, pumper og kraner, drejeskiver, kuloplag, godsmagasiner, depoter, gasledninger, materialeoplag, kaminer, opholdsstuer og sovestuer, vagtposter og kontroltårne for liniepersonalet samt en lang række andre jernbanelokaler af vigtighed for jernbanedriften. Denne ødelæggelse var ligeså fuldstændig, som offentligheden selv kunne bevidne i centralbanegårdene, der kun var forvredne stålskeletter, udbrændte ruinhaller samt på må og få opsatte skillevægge; det var, hvad der var tilbage af førkrigstidens flotte centralhaller.

Også det rullende materiale rantes hårdt af krigsødelæggelsen. Overalt stod der i 1945 endeløse rækker

af sønderskudte iokomotiver og udbrændte togstammer og fyldte op langs med endnu trafikale jernbanespor, et syn, som gav den rejsende en god opfattelse af den forfærdelige mangel på gods- og personvogne. Endnu i 1947 stod omkring 9 000 lokomotiver og over 100 000 godsvogne og rustede ude på sidespor ude på linien eller på stationsområderne. Ved fjendtlighedernes afslutning 1945 resterede der faktisk kun 65 pct. af lokomotiverne, knapt 40 pct. af personvognene og ca. 75 pct. af de godsvogne, som indgik i 1936's rullende materiel.

Udover disse afbræk medførte krigen også en voldsom beskadigelse og ødelæggelse indenfor værkstederne. I hvilken udstrækning fremgår af, at i maj 1945 var kun 55 pct. af samtlige jernbaneværksteder og 65 pct. af den maskinelle udrustning i brugbar stand.

Denne ødelæggelse var desto mere alvorlig, som den hovedsagelig ramte de større og betydelige anlæg, medens de mindre værksteder til lettere reparationer ofte slap med forskrækkelsen. Alene i de tre vestzoner var ikke mindre end 32 millioner kubikmeter værkstedsrum blevet ødelagt ved bombardement og ildebrand, hvilket kan sammenlignes med beboelsesrum som i en by af Stockholms størrelse.

Midt i dette kaos og gigantiske ødelæggelser kunne Reichsbahn dog regne med en uvurderlig tilgang — jernbanepersonalet og dets urokkelige beslutsomhed om at tage fat på genopbygningsarbejdet.

Næppe var krigens torden forstummet, før jernbanemænd fra alle verdenshjørner samledes ved forskellige jernbanecentre for at hjælpe til med at reparere linien og genoprette telefon- og telegrafforbindelserne med nærmeste by. De allierede militærstyrker havde selv repareret de jernbanelinier, som de skulle benytte til opmarchen til fronten, til transport af tropper og materiel, og denne genopbygning var i alt fald tilstrækkelig i en nødsituation. De tilbagevendende jernbanemænd fik nu hjælp af både okkupationstroppe, tyske krigsfanger og arbejdere fra ødelagte industrier og gruber. Fra alle steder strømmede folk til, idet man samfundsmæssigt indsa, at jernbanereparationerne var et genopbygningsproblem af største betydning. Uden jernbanerne kunne man ikke få levnedsmidler m. v. frem til de stillestående industrier.

I dette arbejde deltog jernbanemænd af alle grader og tjenestekategorier, og sammen besørgede de alt det forarbejde, som var nødvendigt for den systematiske genopbygning af jernbanenettet, rullende materiel og jernbanelokaler, som planlagdes for kommende måneder og år. Vanskeligheder og hindringer mødte man mere end tilstrækkeligt. Forfærdelig mangel rådede også på mekaniske hjælpemidler, værktøj og reservedele, og lignende mangler lagde hindringer i vejen for en hurtig igang sættelse af trafikken på de forskellige liniestrækninger, alt efter som disse blev færdig for trafik. En uretfærdig mangel på stenkul, smøreolie, tvist, smørekander etc., og i samtlige distrikter til og med mangel på kølevand.

Ganske fraset tekniske og mekaniske besværigheder havde jernbanemændene deres personlige sorger og problemer at kæmpe med. Alle dem, som var udbombet

eller evakueret fra deres hjem, fremslæbte nu deres tilværelse i afsavn af næsten alt, som gør livet muligt at leve. Mad- og beklædningsmangelen, den håbløse bolig-mangel og den overalt rådende uvished om slægtningenes skæbne, lammede undertiden kraften til en virkelig effektiv arbejdsindsats. Ofte lagdes endog endeløse bureaukratiske hindringer i vejen, til eksempel, når det drejede sig om at fremskaffe bygningstilladelser og licenser for alt muligt bygningsmateriel. Trods alt dette var man ved udgangen af 1945 kommet dertil, at de utallige afhugne sporstrækninger og isolerede jernbanelinier pany var sammenlappet til noget, som næsten lignede et jernbanenet, udrustet med i det mindste de vigtigste installationer, endog disse ofte var ganske amatormæssigt udført.

Trods mangel på arbejdskraft og byggematerialer havde konstruktionen af banedæmninger, broer og andre jernbanekonstruktioner gjort betydelige fremskridt. Genopbygning af centrale og mere betydende jernbanelokaler og installationer var givetvis gået forud, medens man derimod indtil videre lod den »æstetiske« byggevirkomhed — f. eks. reparation af stationshaller og taghvælvinger etc. — vente. Ved at man først indrettede sig på at tilfredsstille nyttebehovet set ud fra trafiksynspunkt, havde man i tiden for valuta-reformen den 26. juni 1948 istandsat 1300 skinnekilometer og 9700 sporskifter — svarende til 75 pct. af den totale krigsodelæggelse — og endvidere var 2100 jernbanebroer blevet repareret, hvoraf dog $\frac{2}{3}$ kun provisorisk. Man havde også fået sat 1350 staltværker i brug, hvoraf dog $\frac{1}{3}$ provisorisk. Af de 4800 lokomotivremiser, som krævedes jævnt fordelt langs med linien, var omkring 4300 eller 90 pct. gjort istand, så de kunne benyttes om vinteren, og det samme var tilfældet med jernbaneværkstederne. 90 pct. af de odelagte kabler og telegrafledninger var erstattet med nye.

Dermed har jeg givet et ganske godt billede af den almindelige situation, dengang valutareformen ramte »Reichsbahn«. Fraset det driftsafbrud, som indtraf under den sibiriske kolde vinter i 1946—47, havde statsjernbanerne øget trafikvolumen i jævn takt med nyproduktionen af rullende materiale og jernbaneteknisk installation. Antallet af tilbagelagte togkilometer indenfor persontrafiken opgives fra begyndelsen til kun 110 000, medens tallene før juni 1948 øgedes til 180 000. Tilsvarende tal for godstrafiken var 95 000 respektive 140 000 togkilometer. Den sammenlagte gods- og persontrafik var øget fra 205 000 til 320 000 regnet i kilometer. Tallene for antal rejsende og transporteret gods var forøget i samme udstrækning. Således transporteredes 99 188 000 personer i januar 1948, medens tilsvarende tal for juni 1948 var 140 000 000. Den månedlige godstransport for samme måneder var respektive 10 263 750 og 13 757 000 tons, medens antallet af tilgædte vogne forøgedes fra 29 700 til 37 450.

Den videre udvikling til det bedre indenfor de vesttyske forbundsjernbaner blev i året 1949 hindret af 2 ugunstige faktorer, nemlig den aftagende ydelse i det industrielle genopbygningsarbejde, og endnu vigtigere, den ekspansion, som skete indenfor fjerngodstrafiken ad landevejen. Takket være de specielle fordele, som betegner denne transportgren og det faktum, at lastbiltransporten ikke var tyngt af samme ansvarsforpligtelser og driftsøkonomiske byrder, som »Reichsbahn« ma patage sig i det offentliges interesse,

har landevejstransporten betydet et alvorligt indgreb på de domæner, som hidtil var forbeholdt jernbanerne indenfor gods- og passagertrafiken. Denne økonomiske konkurrence har ført til en kraftig nedgang i Reichsbahns månedlige indtægter, hvilket fører til store besværligheder for jernbanernes fortlobende finansiering samt en betydelig nedgang i nybestillinger. Den kritiske situation, som hermed er opstået, har tvunget myndighederne og offentligheden til at indse behovet af en lov til regulering af de indbyrdes forhold mellem disse transportgrene, så de kommunale udgifter deles ligeligt mellem dem og jævnbyrdige arbejdsvilkår indføres for begge arbejdsgrupper. Videre anser man, at »Reichsbahn« i den aktuelle situation ikke længere kan financiere sit genopbygningsarbejde på grundlag af dens eget budget eller selv bekoste nyanskaffelser af rullende materiel og tekniske rekvisitter. Til dette formål kræves langfristede krediter og »Reichsbahns« 6 pct. genopbygningslan af 1949 er et skridt i den retning.

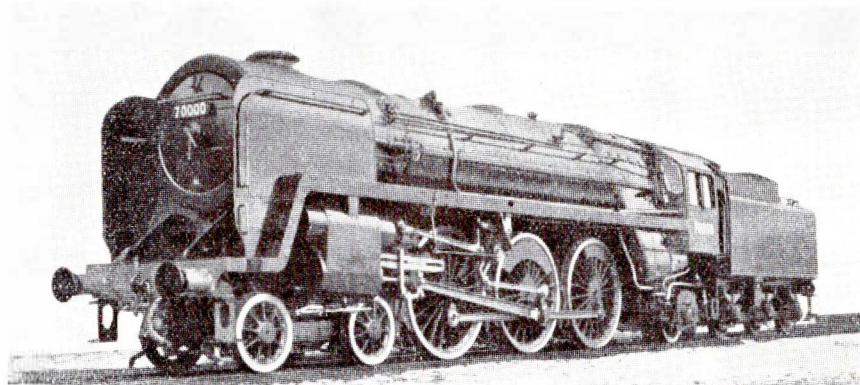
Selv om jeg har givet en temmelig indgående redegørelse for den almindelige situation indenfor Reichsbahn, så er dette ikke sket for at lufte min misfornøjelse, men at hver og en skal forstå, hvilke tunge byrder, der er pålagt os. Omfanget og beløbet af Tysklands økonomiske og sociale genopbygning beror nemlig på en stor del af, hvor smidigt landets største transportapparat fungerer. Vore jernbanemænd indsa dette til fulde allerede i 1945, og det er først og fremmest dem, vi har at takke for at transportmaskinen blev sat i bevægelse igen, og på den måde satte fart i det tyske næringslivs efterkrigsprogram. Uden nogen umiddelbare forhabninger om regelbunden løn- og arbejdstid eller social sikkerhed, greb denne ansvarsbevidste arbejdsgruppe an med den dobbelte udgift til at genopbygge sit forbund og det tyske jernbanenet. For dem selv er resultatet af deres flid blevet, at de i dag lever i stadig frygt for at miste deres udkomme.

Reichsbahnen blev stillet overfor et dagligt underskud i driftsbudgettet på mellem 1 og $1\frac{1}{2}$ mill. mark. De reaktionære kræfter i Tyskland ser i dette et stralende tilfælde og arbejder på afskedigelse af 10 000 jernbanemænd, og indførelse af 9 timers arbejdsdag. Den private foretagsomhed tror nu, at de har fået kløerne i sit offer, og armeen af arbejdsløse vokser dag for dag. Allerede nu tynges arbejdsmarkedet af $\frac{1}{2}$ mill. arbejdsløse. Trods dette venter uendelige arbejdsudgifter på hver og en, men man mangler driftskapital, som gør det muligt at sætte de forskellige projekter igang. »Demagogiske« folketalere rejser omkring og prædiker sit falske evangelium for de ulykkelige arbejdere, og deres argumenter gar ud på, at regeringen nok kan skaffe kapital til krigsforberedelser, men at den altid mangler de penge, når det gælder noget nyttigt formål.

Tyske fagforeningsledere frygter nu, at arbejderne først og fremmest kommer til at indrette sig på til enhver pris at holde sig på arbejdspladsen, og at dette kan have skadelige følger for de demokratiske kræfter i Tyskland og i almindelighed for fagforeningsbevægelsen. Selv om der ikke sker nogen fundamentale ændring i den farlige situation, så kan det arbejde, som er udrettet af Tysk Jernbanemands Forbund og alle øvrige demokratiske fagforeninger have været forgæves.

En engelsk universalmaskine

Af C. E. Andersen.



Lige fra jernbanernes barndom til vore dage er der i næsten alle lande foregået en udvikling i retning af sammenslutning af mange mindre jernbaneselskaber til få og større. Slutresultatet er som regel blevet et enkelt stort selskab i hvert land. Og dette er samtidig blevet til et statsforetagende.

I England blev alle de vigtigste jernbaneselskaber kort efter første verdenskrig sammensluttet i fire store selskaber, nemlig London and North Eastern Railway (L. N. E. R.), London Midland and Scottish Railway (L. M. S.), Great Western Railway (G. W.) og Southern Railway (S. R.).

Disse blev for et par år siden overtaget af staten og sammensluttet i et enkelt foretagende: British Railways.

Oprettelsen af et sadant enhedsjernbanesystem måtte naturligvis få stor indflydelse på togmateriellet, bl. a. maskinparken. Det kunne ikke være praktisk at fortsætte med at bygge alle de fire oprindelige selskabers lokomotivtyper. Man måtte nøjes med det mindst mulige antal typer. De måtte kunne bruges på alle de fire selskabers strækninger. Samtidig bød der sig en lejlighed til at bryde de bånd, der var fremkommet ved den bestående standardisering. Det blev ikke blot aktuelt, men opportunt at udnytte alle den seneste tids tekni-

ske fremskridt. Endelig blev der en lejlighed til at sammenligne de forskellige typers egenskaber i den praktiske drift og at finde ud af, hvilke der var bedst som helhed og i deres detaljer.

Allerede før sammenslutningen blev effektueret, udvekslede de forskellige selskaber lokomotiver, så de enkelte lokomotivtyper kunne prøves under forskellige forhold og sammenlignes. Det viste sig derved, at alle de fire selskabers lokomotiver i det store og hele egnede sig godt i alle dele af England og Skotland, skønt typerne var »skrædersyet« i udpræget grad. Desuden fandt man, at alle de fire selskabers typer inden for de enkelte artsklasser var nogenlunde jævnbrydige som helhed. Der var ingen grund til at vælge et enkelt selskabs konstruktioner og nybygge dem som standardtyper for British Railways, end ikke med de små ændringer, som kunne inspireres af detaljer og proportioner, der var bedre ved snart en, snart en anden af de konkurrerende typer. Iøvrigt var der ved mange typer en række konstruktionstræk, som ikke var hensigtsmæssige for en type, der skulle kunne bruges på alle banenettet. Eksempelvis var Great Western's lokomotiver bredere over cylindrene end tilladt for lokomotiverne på L. M. S.' strækninger.

Man besluttede derfor at konstruere en række helt nye standardlokomotivtyper. — Rækken kom dog til at indbefatte et par lette lokomotivtyper, der allerede forefandt. De var konstrueret af L. M. S., der var det eneste selskab, som havde interesseret sig for at udvikle lette damplokomotiver i de seneste år. De var af højmoderne konstruktion og havde fortrinlige driftsegenskaber og kunne bruges overalt.

British Railways nye standardlokomotiver vil komme til at omfatte 12 klasser.

Den største er en svær eksprestogsmaskine med et drivakseltryk på 22½ engelske t, d. v. s. long t, hvilket svarer til henved 23 metriske t, idet 1 long t = 1016 kg

Endvidere skal der bygges en svær godstogsmaskine med 17 (engelske) t adhæsiønsvægt.

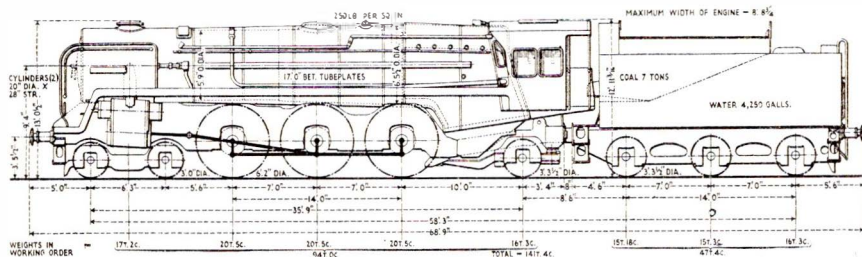
For tiden har man imidlertid tilstrækkelig mange svære eksprestogs- og godstogslokomotiver og har derfor stillet bygningen af disse to typer lidt i bero. Og der er ikke offentliggjort noget om deres planlagte udformning.

De øvrige nye standardtyper er alle beregnet for enhver art trafik. De er altså blandettogs-maskiner, eller rettere sagt universalmaskiner.

Om dem alle gælder det, at de er typisk engelske i deres helhed og detaljer, og at de ikke indebærer radikale nye konstruktionstræk.

Der er to typer med 2C1-kobling, afvigende bl. a. ved forskellige drivhjulsdiametre og forskellige akseltryk, henholdsvis 20½ og 18½ engelske t.

Desuden er der to typer med 2C-kobling og med henholdsvis 19 og 17 t akseltryk.



Endvidere er der en 1C2-koblet tanklokomotivtype med 18 t akseltryk.

Fremdeles er der tre 1C-koblede typer med henholdsvis 16 $\frac{3}{4}$, 16 og 13 t akseltryk, samt to 1C1-koblede tanklokomotiver med henholdsvis 16 $\frac{1}{4}$ og 13 t akseltryk.

British Railways har til levering i 1951 beordret ca. 400 nye lokomotiver, deraf ca. 160 tilhørende de nye standardlokomotivtyper. Bestillingen omfatter bl. a. 25 stk. af den svære og 10 stk. af den lette 2C1-type.

Det første af de nye standardlokomotiver er blevet færdigt i løbet af januar.

Det er et af de svære universallokomotiver med en samlet adhæsionsvægt på 60 $\frac{3}{4}$ engelske t, d. v. s. 61,7 metriske t. Totalvægten er 94,1 engelske t, d. v. s. 95,5 metriske t. Tenderen vejer 47,2 engelske, d. v. s. 48,0 metriske t, når den er fyldt, d. v. s. 7,1 t kul og 20,5 t vand.

Lokomotivet er 20,955 m langt, 3,975 m højt og 2,661 m bredt. Man fæstner sig navnlig ved den ringe bredde, der er bestemt af hensyn til anvendeligheden på alle strækninger. Kedlens største diameter er ca. 2,0 m. Hedefladearealet er 211 m² for rørene, 19 m² for fyrrummet og 66 m² for overhederne, ialt 296 m². Ristens areal er 3,9 m². Arbejdsstrykket er 17,5 kg pr. cm².

Der er to cylindre med 28", d. v. s. ca. 71 cm slaglængde, og 20", d. v. s. 51 cm boring.

Drivhjulsdiameteren er 188 cm. Forløberhjulenes diameter er 91,5 cm, og bagløberhjulenes og tenderhjulenes diameter er 100,4 cm.

Trækkraften angives til 14,8 (metriske) t.

Den pagældende standardlokomotivtype har betydelig trækkraft og adhæsionsvægt og er derfor velegnet til at trække godstog. Men det kan også køre hurtigt, idet drivhjulene er temmelig store.

Typen kan bl. a. bruges i den togdrift, der nu afvikles af S. R.s 2C1-koblede »West County«-klasse, L. N. E. R.s 1C1-koblede »Green Arrow«-klasse, L. M. S.' 2C-koblede »Royal Scot«-klasse og G. W.s 2C-koblede »Castle«-klasse.

En tysk universalmaskine

Günther Stetza, Essen.

I januar 1951 er de tyske forbundsbaners første efterkrigslokomotiv af type 23 blevet færdigt.

Det er lidt af en begivenhed, fordi det er den første tyske nykonstruktion efter krigen, lige bortset fra tender-lokomotivtype 82, hvoraf det første blev færdigt i september 1950.

Lokomotivet er med dets kun 4 t større vægt væsentligt mere ydedygtigt end dets forgænger, rigsbanernes type 38. Det er bestemt for den midtelsvære og svære persontog-tjeneste og den lette hurtigtogstjeneste.

Største hastighed er 110 km i timen.

Ved særlige indretninger kan lokomotivet indstilles såvel for 17 som for 19 t største akseltryk. Både med hensyn til konstruktion og byggemåde indførtes de nyeste tekniske opfindelser på damplokomotivkonstruktionens område.

I forhold til tidligere sædvane blev derfor anvendt ganske nye byggeprincipper. Saledes er f. eks. lokomotivets kedel, ramme og tender udført i heltsvejset konstruktion. Alle kedlens sammensvejsninger er for at garantere fuld sikkerhed prøvet ved hjælp af fotografering. Svejsekonstruktionen medfører væsentlig vægtbesparelse. Vedligeholdelsesudgifterne bliver mindre. Endelig danner den fuldstændigt sammensvejsede kedel en omvæltning derved, at det ubehagelige spektakel i kedelmedien ved kedlens fremstilling og

reparation bortfalder, fordi man ikke behøver at nitte eller hamre.

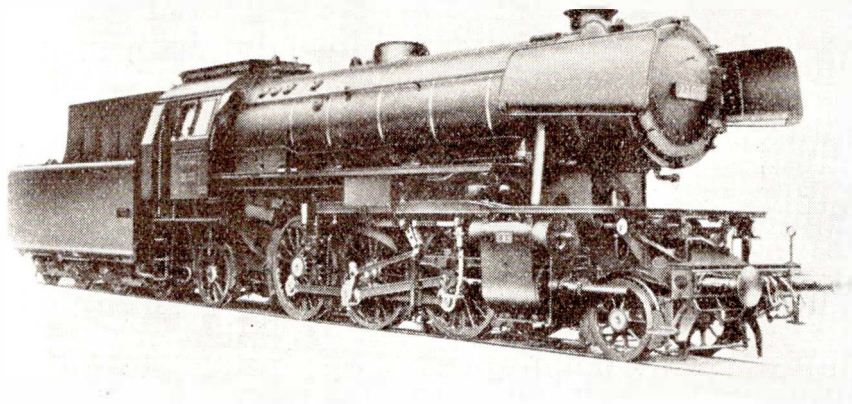
Lokomotivet har i forhold til sin vægt en meget stor ydeevne og en meget betydelig aktionsradius.

På grund af de nye byggeprincipper opnas en væsentlig besparelse i driftsomkostningerne.

I efterkrigstidens udformning er type 23's hoveddata følgende:

Cylinderdiameter	550 mm
Stemplets slaglængde	660 mm
Fyrflade	3,11 m ²
Fordampningsfyrflade	156,2 m ²
Overhedningsflade	73,8 m ²
Damptryk	16 atm.
Drivhjulsdiameter	1750 mm
Lokomotivets + tenders tjenestevægt med fuld forsyning	147,1 t
Totallængde for lokomotiv med tender	21325 mm
Tenderens kapacitet	31 m ³ vand 8 t kul

Lokomotivet er fremstillet af lokomotivfabriken Henschel & Sohn, Kassel, i snævert samarbejde med Tyske Jernbaner. Det samme firma har ligeledes bygget de første 15 af forrige års bestilling på lokomotiver. Endvidere er der hos lokomotivfabriken Jung (Jugenthal, Sieg) 10 lokomotiver under bygning. Hidtil leverede lokomotiver af byggeserie 23 er indsat på strækningen Kempen, Siegen og Bremen.



En fransk universalmaskine

Af C. E. Andersen.
(Fortsat.)

I *Dansk Lokomotiv Tidende* for 20. august, 5. september og 20. november 1950 omtales en fransk universalmaskine, de franske nationalbaners type 141 P. Denne types praktiske anvendelsesmuligheder i Danmark naede på grund af en forglemelse kun at blive delvis omtalt, før sagen blev debatteret (af kontorchef J. P. A. Andersen). Men der er visse momenter i sagen, som stadig kan have interesse.

I slutningen af sidste artikel blev det fremhævet, at det er meget sandsynligt, at man kan opnå endnu bedre resultater med andre damplokomotiver, for ikke at tale om diesellokomotiver m. m. Men derfor har det dog interesse at vide, hvad man kan opnå med sikkerhed med en bestemt gennemprøvet type.

Lad os se lidt nærmere på det eksempel — og kun betragte det som et eksempel — at man indfører den pågældende lokomotivtype som universalmaskine for alle arter tog og for samtlige tunge tog i den gennemgående trafik på strækningen mellem Nyborg og Aarhus.

Allerførst melder problemet sig, hvor mange lokomotiver der måtte kræves hertil.

Dette er vanskeligt at beregne, fordi trafikken vil skifte karakter. Det belyses dog i nogen grad ved, at DSB besidder 120 svære eksprestogs- og godstogslokomotiver (EI, EII, PI, PII, PRI, PRII, RI, RII, T, HI, HII), hvoraf ca. 80 bruges i Vestdanmark. Da en del bruges på strækningen mellem Aarhus og Aalborg, Aalborg og Frederikshavn, Fredericia og Padborg, Fredericia og Esbjerg, ja, selv mellem Esbjerg og Struer, kan man vel regne med, at omkring de 40—45 må tilskrives strækningen mellem Nyborg og Aarhus. På denne strækning bruges der desuden nogle D- og K-lokomotiver, saledes at man kan vurdere hele strækningens lokomotivbestand som svarende til ca. 50 enheder af de svære typer.

Man kunne imidlertid nøjes med

et mindre antal, hvis de blev erstattet med den franske type. Der er flere grunde hertil: 1) De kræver aldrig forspand, 2) de kan trække større tog, 3) de kan fremføre togene med større rejsehastighed, 4) de kan bruges i flæng til alle togarter, der ellers eventuelt kræver forskellige slags lokomotiver, 5) de muliggør mere regelmæssig og elastisk trafik, 6) de kan køre helt igennem mellem Nyborg og Aarhus, 7) de kan køre flere ture og kilometer i et givet længere tidsrum, 8) de kan udnyttes næsten hele døgnet rundt i den daglige drift, 9) der kræves ikke ret mange reservemaskiner til driften og 10) der behøver ikke at være ret mange maskiner på værksted ad gangen.

Lad os derfor rent skønmæssigt regne med, at der kræves omkring 25 af de franske universallokomotiver til at afvikle den pågældende rutes svære trafik. — Hvis antallet af sadanne lokomotiver senere forøgedes til 50, kan man køre samtlige tunge tog vest for Storebælt med ens trækraft.

Allerede de 25 nye maskiner vil frigøre et meget stort antal lokomotiver, der er velanvendelige andetsteds, bl. a. på Sjælland, hvortil man f. eks. kunne overføre alle E- og P-lokomotiverne.

Desuden ville de indirekte frigive en mængde person- og godsvogne, fordi de vogne, der bruges daglig mellem Nyborg og Aarhus, vil kunne udnyttes langt mere end nu, og fordi andre vogne vil komme hurtigere frem.

Udgifterne til anskaffelse af en serie nye lokomotiver afhænger bl. a. af, hvor de skal bygges. Skal de bygges uden for Danmark, må det naturlige sted være Frankrig. Prisen her kan imidlertid ikke oplyses, og det franske prisniveau er forøvrigt meget varierende.

I England ville et sadant lokomotiv antagelig koste lidt over 20 000 £, d. v. s. ca. 400 000 kr. De sværeste

engelske 2C1-lokomotiver, der er knapt så tunge, og som er af mere enkel konstruktion, idet de bl. a. kun har to cylindre, kostede nemlig 17 000 £ pr. stk i 1949, da de byggedes i små serier.

Skønt 1 £ i England næppe svarer til mere end 12—15 kr. i Danmark efter øjeblikkets prisniveau, ville det formodentlig ikke være muligt at bygge damplokomotiver tilsvarende billigt i Danmark. Der er tværtimod grund til at tro, at man må regne med en væsentlig højere pris i Danmark.

De nyeste E-lokomotiver skal have kostet omkring 1/2 mill. kr. pr. stk., nogle lidt mindre, andre lidt mere, varierende med konjunkturerne.

De franske lokomotiver er ca. 25 pct. tungere. Både de franske 141-P og de danske E-lokomotiver er ret komplicerede, så man kan vel regne med nogenlunde ens pris pr. kg. — De franske lokomotiver synes derfor at skulle koste 650 000 à 700 000 kr. pr. stk., hvis de bygges i Danmark.

Dette gælder ved håndværksmæssig fremstilling, hvor der bygges et halvt dusin ad gangen. Bygges der 25 eller 50 maskiner samtidig, kan man formodentlig komme ned på ca. 15 mill. kr. henholdsvis 25 mill. kr. for hele serien.

Et sadant beløb må ses på baggrund af, at DSB for tiden investerer betydelige summer i nyt trækraftmateriel til provinstrafikken. For øjeblikket er der, så vidt forfatteren forstår, 40 Mo-vogne og 7 Mk-Fk-dobbeltvogne under bygning eller i ordre. Prisen for en Mo-vogn opgives til ca. 3/4 mill. kr.; og en Mk-Fk-dobbeltvogn koster antagelig 1 1/2 mill. kr. Dette giver ialt omkring 40 mill. kr.

Dette beløb investeres i en kombination af trækraftmateriel og vognmateriel. Vognkapaciteten af de 40 + 2 × 7 enheder svarer vel til kapaciteten af ca. 45 vogne uden motoranlæg. Da rene personvogne koster mellem 200 000 og 250 000 kr. pr. stk., bliver det til ca. 10 mill. kr. for Mo-, Mk-Fk-vognene betragtet som vognmateriel, og følgelig omkring 30 mill. kr. for de samme enheder betragtet som lokomotivmateriel.

For et sådant beløb, altså 30 mill. kr., kunne man få mindst et halv hundrede af de omtalte franske damplokomotiver, hvis de bygges i Danmark, og endnu flere, hvis de bygges i Frankrig.

NB. De kunne eventuelt betales med togdieselmotorer, idet der allerede tidligere er leveret danske togdieselmotorer til Frankrig.

Iøvrigt er der grund til at betænke, at der for tiden bygges en stor jernbanefærge og flere andre skibe i Danmark til Frankrig som betaling i den statskontrollerede samhandel. Det vidner om, at der er gode muligheder for gensidige leverancer og følgelig også muligheder for at få bygget specielle damplokomotiver i Frankrig, uden at det behøver at svække valutabalancen.

Nu skal anskaffelsen af motortogs-trækmateriel, henholdsvis lokomotivmateriel naturligvis ikke opfattes som alternativer.

Motorvognene er jo bestilt; og de første vil snart være i drift. De tjener den lettere togtrafik, navnlig lokaltrafikken og forøvrigt kun persontrafikken. Denne trafik kan allerbedst afvikles med små togenheder. Den må under alle omstændigheder have sin part af den investering, der går til nyt materiel. Iøvrigt fortjener den særlig hensyntagen, fordi den er mest udsat for konkurrence fra biltrafikken.

Men der er grund til at hefte sig ved, at der i den sidste lille menneskealder kun er anskaffet 31 nye toglokomotiver mod 60 Mp-, Mo-, Mk-vogne og 8 lyntog foruden mange lettere motorvogne. Hertil kommer så i de nærmeste år de 47 nye motorvognenheder. Når disse er leveret, nærmer man sig formodentlig en mætning m. h. t. mindre trækkraftenheder.

Antallet af egentlige lokomotivenheder vil dermed ikke være forøget væsentlig, nemlig kun med 25 E-lokomotiver og 6 H-lokomotiver, og DSB's lokomotivers gennemsnitsalder vil være betydelig, og deres konstruktion vil være alt andet end ny.

NB. For fuldstændighedens skyld bør det bemærkes, at DSB snart vil besidde et stort antal PR-maskiner, hvis ombygningsplanen fuldføres.

Man kan da gøre gældende, at der investeres meget betydelige summer i nyt damplokomotivmateriel, selv om de påføres reparationskontoen. Men antallet af lokomotiver forøges ikke ved det. Ombygningen fører nok til en mellemting mellem eksprestogs- og godstogslokomotiver, men ikke til lokomotiver, der er helt egnede som eksprestogs- og godstogslokomotiver, således som de franske 141-P-lokomotiver er det. De mæler sig i hvert fald ikke med de rigtige eksprestogs- og godstogslokomotiver og kan i almindelighed ikke forøge togenes rejsehastighed.

Spørgsmålet bliver da, om man ikke bør bruge de næste 30 mill. kr., der skal investeres i trækraftmateriel, til nye lokomotiver af en eller anden universalttype. I bekræftende fald bliver der økonomisk grundlag for at anskaffe en større serie, der f. eks. kan være magen til de franske 141-P i allernyeste gennemprøvede version.

Omkostningerne ved anskaffelsen er imidlertid kun en side af sagen. Lige så vigtig er driftsomkostningerne. Det er muligt eller endda sandsynligt, at de franske 141-P-lokomotiver er dyre i vedligeholdelse, dels fordi de arbejder med højt tryk, dels fordi de er meget komplicerede.

Men skal der drages sammenligninger med forhåndenværende danske lokomotiver, er der grund til at betænke, at også vore lokomotiver af type E og PR er meget komplicerede, og de er tilmed ikke nær så robuste byggede.

Dertil kommer, at vedligeholdelsesomkostningerne ikke bør sammenlignes pr. maskine, men derimod pr. hestekraft, eller rettere pr. udført arbejdsenhed, d. v. s. pr. personkilometer og nettotonkilometer.

De franske lokomotivers brændstofs-økonomi er noget problematisk. Det høje arbejdsstryk og compoundsystemet byder principielt på en god brændstofs-økonomi. Maskinens størrelse spiller også en rolle; en stor maskine plejer jo at have mindre varmetab, regnet i forhold til arbejdsvevnen. Iøvrigt afhænger brændstoffsforbruget naturligvis også af, hvordan man bruger maskinen — ikke mindst af, om den overbelastes

hyppigt. I Danmark kører man forøvrigt ikke nær så hårdt som i Frankrig.

Det er næppe muligt eller tilladeligt at slutte, at franske tal for brændstofforbruget skal gælde uндier danske driftsforhold. Kun direkte forsøg herhjemme vil belyse brændstoføkonomien fyldestgørende.

Brændstofforbruget spiller forøvrigt en endnu vigtigere rolle herhjemme end i Frankrig. Vi må jo importere kullene, delvis endog fra andre verdensdele, som Nordamerika og Sydafrika. Dertil kommer, at kulprisen nu er meget høj, og at den sikkert vil vedblive at være høj i en uoverskuelig fremtid.

DSB's kulforbrug til lokomotivdrift beløb sig i 1948 49 til 430 095 t, der kostede 108,50 kr. pr. t eller ialt 46 650 000 kr. I driftsberetningen tilskrives 66 897 t rangerlokomotiverne og 313 198 t toglokomotiverne. Herefter skulle de sidstes kulregning beløbe sig til 39,4 mill. kr. — Iøvrigt opgives kulregningen til 0,62 øre pr. bruttotonkilometer og 7,03 øre pr. vognaksekilometer.

Hele DSB's trafik beløb sig det pågældende år til 831 826 200 vognaksekilometer, heraf 168 763 000 med motortog. Ca. 60 pct. af den samlede trafik faldt på Vestdanmark, nemlig 518 738 800 vognaksekilometer. Heraf kørtes 186 853 300 vognaksekilometer på strækningen mellem Ar—Ng.

Regnes der med en samlet damp-togstrafik på 175 mill. vognaksekilometer på denne strækning og 663 mill. i hele landet, kommer man til, at kullene til lokomotivdriften har kostet 10,4 mill. kr. på et enkelt år for strækningen Nyborg—Aarhus.

Hvis denne brændstofregning kan formindskes med blot 15 pct., bliver det i en menneskealder til ca. 40 mill. kr. Det er mere end dobbelt så meget, som det koster at bygge den serie på ca. 25 højmoderne lokomotiver.

Også personaleudgifterne til disse lokomotivers drift vil blive væsentlig mindre end til driften med den nuværende blandede bestand af mange små og ældre lokomotiver, der ikke kan udnyttes så godt. Dette gælder navnlig for udgifterne, når der regnes pr. tonkm.

Et stridsspørgsmål!

Der har i den senere tid været ført en del agitation for, at Dansk Lokomotivmands Forening skulle tilsluttes De samvirkende Fagforbund.

Da denne sag interesserer mig, og da dens udvikling fra min side har været fulgt med opmærksomhed, kunne jeg tænke mig at knytte et par kommentarer hertil.

For det første vil jeg bemærke, at det jo ikke er et nyt stridsspørgsmål: sagen har før været til behandling. Resultatet blev som bekendt, at kongressen stemte for en tilslutning, men en urafstemning viste, at medlemmernes mening i dette spørgsmål stod i skarp modsætning til kongressens. — Der er nu kræfter i udvikling, som vil gøre kongressen til den afgørende faktor i denne sag, og som med andre ord vil søge at undgå en urafstemning. Dette forekommer mig at være meget uheldigt.

Når kongressen nu to gange har vist sig ikke at repræsentere medlemmernes mening i denne sag, er det for mig ikke umiddelbart indlysende, at medlemmernes mening tredje gang vil være i overensstemmelse med kongressens. Kort sagt: Jeg mener ikke, at man må forhindre eller hæmme et så vigtigt spørgsmål adgang til urafstemning. Jeg vil endda på baggrund af vore erfaringer i denne sag gå så vidt, at spørgsmålet skal og kun skal kunne afgøres ved urafstemning. Vi må frem for alt skabe samling, ikke splittelse.

Dernæst må man spørge, om en tilslutning til DsF vil gavne DLF. — I et par artikler her i bladet har været fremført forskellige argumenter, som skulle begrunde en tilslutning. Men det vigtigste spørgsmål, man bør stille sig, er efter min mening: Vil DLF stå stærkere i lønforhandlinger efter en eventuel tilslutning til DsF? Her har DsF sin store slagkraft, idet der for arbejdernes vedkommende er en vis — omend overenskomstmæssig begrænset — adgang til at anvende det meget effektive våben »strejke«. Et sådant våben kan vi tjenestemænd ikke anvende, idet vi ved vor ansættelse er gået ind på ikke at strejke. Vore lønsatser vil derfor også efter en eventuel tilslutning til DsF blive fastsat som hidtil, og jeg kan ikke se, at en tilslutning vil gavne os her, da DsF ikke kan få indflydelse på vore lønforhandlinger.

Dette fremgår vel også deraf, at de tjenstemandsgrupper, som på nuværende tidspunkt er tilsluttet DsF, absolut ikke lønmæssigt set står bedre end vi.

Endelig mener jeg — og med mig formodentlig mange lokomotivmænd landet over —, at man med en vis vægt kan fremføre, at det er ubilligt at bringe vor forening ind i en sammenslutning, der tvinger os til at støtte den socialdemokratiske dagspresse. Utvivlsomt er der nogle lokomotivmænd, som ikke har noget mod dette. Men i vort samfund er det jo en frivillig sag, om man vil være socialdemokrat, og det ville være ganske absurd at postulere, at alle danske lokomotivmænd politisk set er socialdemokrater. Det forekommer mig

nu at være en himmelråbende uretfærdighed, at de ikke-socialdemokratiske lokomotivmænd skal støtte Socialdemokratiet ved en sådan tilslutning.

Iøvrigt mener jeg gennem samtaler og diskussioner med forskellige kolleger at have konstateret en vis utilfredshed med den politiske ensretning, vort blad i den sidste tid har udvist.

Sluttelig vil jeg anføre, at jeg naturligvis ikke er modstander af enhver form for kooperativt samarbejde, men skulle vi på noget tidspunkt tilsluttes DsF, må vi kræve, at det bliver på lige fod med arbejderne, f. eks. i strejkeretlig henseende, da ellers ulemperne ved tilslutningen ville være større end fordelene.

A. L. Wedeby, lokomotivfører, Slagelse.

Ja eller nej!

Efter at have læst DLT for 20. jan. d. å. får jeg lyst til at fremsætte et par bemærkninger angående DLTs indmeldelse i DsF.

I lederen for samme dato skriver redaktøren bl. a., at det er en absolut tiltalende ide at lade kongressen afgøre spørgsmålet for eller imod indmeldelsen. — Ja, det er unægtelig en tiltalende ide for tilhængerne, men knap så tiltalende for modstanderne.

Jeg tror, at begge parter vil være villige til at bøje sig for flertallets afgørelse; men jeg tror også, at der vil blive megen utilfredshed blandt medlemmerne, såfremt indmeldelsen bliver vedtaget på kongressen efter de gamle metoder for et sådant valg. — Efter min mening er der kun to veje at gå:

1. Send afgørelsen til urafstemning.
2. Lad afstemningen foregå i afdelingerne, og lad så en konkresdeltager pr. afdeling stemme på kongressen med så mange ja og nej stemmer, som afdelingen kan præstere.

Det skulle jo gerne være et demokratisk valg, og det kan man jo ikke vente efter de hidtil benyttede former. Når kongressen siger ja og medlemmerne siger nej, kan der vel ikke herske tvivl om, at kongresdeltagerne har stemt efter personlig overbevisning og ikke efter de menige medlemmers, som de repræsenterer.

Jeg tror også, mange ville være glade for at få at vide, hvilken fordel de opnår ved at stå i DsF. Det er nu engang bl. a. penge, vi stræber efter for at få det mest mulige ud af tilværelsen, og jeg er ikke så sikker, som redaktøren synes at være, på at alle medlemmer af DLF er så velkendte med DsFs indflydelse bl. a. på vore lønkrav. En nærmere redegørelse, tror jeg, vil blive hilst med almindelig tilfredshed. — En mand ofrer nu engang gerne 2 kr., når han får 4 igen, men er udbyttet lig nul, tror jeg, han vil foretrække at putte daleren i lommen.

Endelig tillader jeg mig at bemærke, at P. Jensens artikel »Tanker ved nytår 1951« vækker til eftertanke, og jeg kan helt tilslutte mig hans 2. forslag, som helt er den danske lokomotivmand værdigt. Jeg håber, foreningen vil arbejde videre med P. Jensens forslag, så det engang inden for længe vil blive en realitet.

O. K. Skott, lokof., Sønderborg.

Ved Chr. Vejres død

En af Dansk Jernbane Forbunds pionerer og dets mangeårige sekretær, Chr. Vejre, afgik fredag den 14. februar pludselig ved døden.



Et hjerteslag satte punktum for et langt og slidsomt liv indenfor fagbevægelsen, hvor Vejres store indsats ikke alene fik betydning for medlemmerne i det forbund, han tilhørte, men for alle tjenestemænd inden- og udenfor De danske Statsbaner.

Vejre var født d. 27. januar 1876 og var således netop fyldt 75 år.

Knapt fire år efter sin ansættelse ved banerne i 1898, blev han medarbejder ved »Jernbane Tidende« og den 1. juli 1906, efter sin indtræden i forbundets hovedbestyrelse, overtog han hvervet som redaktør, hvorfra han trak sig tilbage i 1946 efter 40 års tro tjeneste ved det blad, der var hans kælebarnd og som gennem hans indsats fik en betydningsfuld position indenfor dansk fagpresse.

Vejres uudtømmelige energi, hans rige evner og ukuelige gå-på-mod i forening med hans gode, menneskelige egenskaber, bragte ham ind i alle grene af organisationslivet. Mange steder havde man brug for hans indsigt i foreningsarbejdet, og med sin glimrende forhandlingsevne, rolig og altid behersket fremgangsmåde, sit venlige og hjertelige sind, var hans medvirken ønsket overalt. Foruden redaktørposten påtog han sig i 1919 tillige stillingen som forbundets sekretær. Gennem årene har han medvirket i adskillige udvalg og kommissioner, der har behandlet tjenestemandspøblemmer, ligesom han har haft sæde i nordiske og internationale foreningers bestyrelser og generalråd.

Også indenfor statsbancorganisationernes kooperative virksomhed gjorde Vejre sig gældende, og han var fra 1942 til sin død formand for forsikringsagenturföreningen.

Men i hele hans store virkefelt blev det dog »Jernbane Tidende«, der havde hans største kærlighed. Han var eet med sit blad; med en medfødt evne gav han bladet ansigt, og hans artikler blev læst langt uden for tjenestemandenes kreds. Han var en anerkendt skribent og kunne føre sin pen i en debat om problemerne på en sådan måde, at der stod ry om hans blad og navn.

Vi vil savne Chr. Vejre i vor midte, altid veloplagt, tidlig eller silde, var han en kær ven og kammerat, der aldrig manglede tid til at vejlede eller give gode råd. Der var hygge i hans selskab, hvor hjertelighed og gemytlig lune altid fandtes. Indenfor tjenestemandenes organisationer står hans navn uudsletteligt, og hans minde vil vi bevare i dyb taknemmelighed til sene tider.

Arbejdernes Oplysningsforbund og Turistsektionen

præsenterer sommerens programmer

AOF

Sommerens menukort.

Mens der endnu er sne og frost i luften, melder AOF sig med sine sommerplaner. Og det er slet ikke for tidligt. Man må allerede nu kunne tilrettelægge sin sommerferie, og det kan man jo egentlig først gøre, når man har hørt lidt om, hvad AOF har på hjerte.

AOFs sommerkursus er delt op i grupper efter smag og behov. Der holdes to *fagforeningskursus* i tiden fra 1.—7. juli og fra 8.—14. juli, samt et *udvidet fagforeningskursus* fra 9.—22. september. Tre *studielederkursus*, 29. juli—4. august, 5.—11. august og 12.—18. august, kommunalkursus fra 15.—21. juli og *kursus for aftenkolelærere og -ledere* fra 5.—11. august.

De fleste kursus afholdes på Roskilde højskole, komunnalkursuset og det ene studielederkursus (29. juli—4. august) dog på henholdsvis Ollerup håndværkerskole og Folkunghus, Graasten. Alle kursus er delt op efter samme skema: Gruppearbejde, forelæsninger, afslutningsfest om fredagen og om lørdagen generaldebat.

På de to fagforeningskursus skal der tales om demokratiets aktuelle problemer, om nationaløkonomi, om kooperationens idè og mål, om fagbevægelsen o. s. v. Det tredje fagforeningskursus, det udvidede, der omhandler emner som arbejdsret, rationalisering, regnskabsanalyse, international fagbevægelse, er beregnet for fagforeningsfolk, der tidligere har været på kursus eller lignende, og som er indstillet på at følge dette kursus i tre på hinanden følgende somre.

Af de tre studielederkursus er det ene, det fra 5.—11. august, for »viderekomne«, og her vil de pædagogiske og psykologiske sider af studiekredsarbejdet bliver sat i forgrunden. Et andet skal drøfte de sociale og kulturelle opgaver i grænselandet, udenrigspolitik, land og by, arbejdspladsens problemer o. s. v. Det tredje omhandler film, billedkunst, litteratur og kulturelle opgaver i det hele taget.

For aftenkolelærere og -lederes vedkommende drejer emnerne sig om aftenskolens pædagogiske og administrative sider, om ungdomsskolekommissionens arbejde, om Dansk Aften- og Ungdomsskoleforening, om undervisningsfilm o. s. v.

AOFs kommunalkursus behandler land- og bykommunale problemer, aldersrente contra folkeforsikring, kommunernes administrative og økonomiske problemer, aktuelle bolig- og byggeproblemer o. s. v.

Og hvem skal så lede disse emner, hvem skal vejlede deltagerne, således at den røde tråd kan følges, således at udbyttet bliver 100 pct.?

Det skal bl. a. forstander K. B. Andersen, finansminister Thorkil Kristensen, statskonsulent Frode Kristesen, forretningsfører Oluf Bertolt, redaktør Møller Nielsen, forstander Hj. Gammel-

gaard, direktør Ebbe Neergaard, næstformand i DsF Einar Nielsen, borgmestrene Woldhard Madsen og S. Schytz, fhv. minister Johs. Kjærboel, professor Knud Illum, rektor Olav Sundet, Norge, lektor Arne Lund, forstander Poul Bahnsen og mange flere.

Kursusafgifterne er i år 92 kr. for et 8-dages kursus og 195 kr. for et 14-dages kursus. *Dog deltager man gratis i studieleder- og aftenskolekurserne, bortset fra et indmeldelsesgebyr på 10 kr.*

Der vil om ganske få dage foreligge trykte programmer, som så kan rekvireres fra AOF, hvortil også tilmeldelse foregår. Altså husk AOFs sommerkursus, hvor der vel er meget at lære, men hvor der også levnes tid til en lille lur i græsset. Det er et »rigtigt« sommerkursus! Og husk det i tide, det er så ærgerligt at komme for sent!

Turistsektionen

Førars- og sommerprogram.

Solen begynder at skinne, og rejselysten melder sig. I de lange vinteraftener har vi arbejdet med programmet og præsenterer her i korte træk de planlagte ture.

Frankrig.

14 dage, afrejse midt i april. Turen går via Strassbourg, Lyon til *Auvergnes* højland, hvor vi besøger et af de ejendommeligste områder i Europa. Som navnet siger, er det et bjergland, men det er fyldt af udslukte vulkaner og mærkelige grotter. Landskabet er ualmindelig skønt og særpræget, og vi kommer til at besøge nogle af de mærkeligste steder. Vi tager derefter et par hviledage ved Middelhavet, antagelig i Nice, dog med en enkelt udflugt, og slutter af i Paris. Pris ca. 400 kr. Anmeldelse senest 1. marts.

Paris, byernes by, fylder 2000 år. Og i den anledning begynder store festligheder omkring 1. april. Også vi ønsker at hylde fødselsdagsbarnet. Vi laver en lille, rask 8-dages tur derned, afrejse i maj. Vi besøger alle de kendte steder i byen, får rigelig tid om aftenen til at se os om på egen hånd. Der bliver besøg i Versailles og antagelig kommer vi på udflugt til Rheims, hvor vi besøger et champagnebryggeri og smager på bryggen.

Pris ca. 250 kr. Anmeldelse senest 15. marts. Angiv ved anmeldelsen, hvilken dag der passer bedst for afrejse.

Schweiz.

Et dejligt, men desværre dyrt land at rejse i. Nyt, moderne, gammeldags og hyggeligt blandet sammen. Trods den høje pris kan det måske lokke med en 8-dages tur i Sydschweiz ad ruten Basel—Luzern—Pilatusbjerg—Gotthard—Lugano—Italien (Gandria og Campione)—Lugano—Basel. Denne tur kan gøres for ca. 250 kr. Afrejse midten af maj. Anmeldelse senest 1. april.

Endvidere overvejes en decideret sommertur på 14 dage med rundrejse dernede. Prisen bliver ca. 600 kr. Har det interesse, så send venligst et par ord. Kan der samles tilstrækkeligt med deltagere, laver vi turen med afrejse i juli. Anmeldelse senest 15. maj.

Italien.

For første gang byder vi på en rigtig Italienstur. Vi rejser direkte derned og besøger så alle de kendte byer i Norditalien. Vi ser Venedig, Milano, Florenz, Piza og Genua. Vi vandrer langs Po, og tager på bjergtur i Dolomitterne. Måske bliver der mulighed for at overvære en fodboldkamp, hvor vore eksporterede spillere deltager.

Pris for 14 dage ca. 450 kr. Afrejse slutningen af april. Anmeldelse senest 10. marts.

(En tur til Rom og Sicilien står på efterårsprogrammet).

Østrig.

Bjerglandet, Wien, du Stadt meine Träume, et af de muntreste og billigste rejselande i Europa, landet, der byder turisten alt, hvad hjertet kan begære, og så er det dejligt billigt. Vore østrigske kolleger byder os en rundtur på 14 dage gennem hele landet, hvor vi skal besøge Wien, Innsbruck, Salzburg, sejle på Donau, vinke ind til Tito, når vi kommer til Kärnten. Vi ser nogle af Europas højeste bjerge, tager med tovbane, og vor tur går gennem en af de længste tunneller. Prisen ca. 350 kr. Afrejse ca. 1. maj. Anmeldelse senest 15. marts.

Værelser og hytter til leje.

De kan leje en hytte i Rättvik i Dalarna eller et værelse i Frankrig (Nice, Menton, Aix-les-Bains, Cote d'Argent og flere andre steder) for ca. 10—15 kr. pr. døgn. Der er sengeplads for 2—4 personer (i Rättvik enkelte med 7 pladser til højere pris). Der er sengelinned, toilet og køkken. Maden laver man så selv (rødvind og franskbrød + et par bananer). De kan normalt kun lejes for mindst 6 dage, men hvis De vil have en chance, må De afgive bestilling så hurtigt som muligt. Vi modtager dog bestillinger til enhver tid, men jo kortere varslet er, des sværere er det at få plads. Ved bestilling opgives antal personer, tidsrum, beliggenhed og evt. særlige ønsker.

Almindeligt om anmeldelse m. m.

Da de fleste af turene kun kan gennemføres med mindst ca. 20 højst ca. 30 deltagere, kan det ske, at De ikke kan komme med på den tur, De helst vil, fordi der har meldt sig for mange eller for få. Det er derfor klogt ved anmeldelsen at angive, om De i så fald ønsker at blive overført til en anden tur. Hvis der melder sig for mange, trækkes der lod mellem dem, der har meldt sig inden udlobet af den angivne frist.

I turene kan deltage *alle* jernbanefolk med pårørende. Og jeg kan tilføje, at begge køn og alle aldre har været repræsenteret på turene. Vi har haft en deltager på over 70 (pensionist) og en på 12 (jernbanedatter), og det bliver svært at nævne en kategori, der ikke har været repræsenteret. Også privatbanerne har ofte været repræsenteret, endda ofte ved særdeles nydelige repræsentanter.

Turene ledes normalt af en dansk jernbanemand samt enfører fra det pågældende land.

Der overnattes normalt på pæne hoteller (international klasse II, svarende til vore missionshoteller) og spises godt. Hvis itailensfarerne er med på det, kan vi spise i jernbanens kantiner og derved opnå en væsentlig billigere pris.



De anførte priser er uden forbindelse, idet de kan svinge både op og ned. Vi har f. eks. flere gange efter hjemkomsten refunderet ret store beløb, men har naturligvis også måttet efterkræve, som regel dog mindre beløb, og næsten altid på grund af for stort forbrug af lommepege. Turen skal normalt være betalt senest afrejsedagen. I priserne er ikke indregnet lommepege, drikkevarer og finansministerens rejsskat. Denne andrager dog ikke 20 pct. af de anførte beløb. Idet ikke hele beløbet anvendes til valutakøb.

Ved henvendelse til Turistsektionen kan De få detaljeret, nøjagtigt program for de enkelte ture. Dette har vi af pladshensyn ikke bragt her i bladet.

Anmodning om et sådant program binder Dem selvfølgelig ikke til noget. Det kan De gøre af ren nysgerrighed. Men vi beder Dem dog venligst medsende returporto.

Vil De støtte vort arbejde, så vær venlige at fortælle andre kolleger om vore ture, evt. ved at hænge denne meddelelse op på et sted, hvor personalet kommer.

Iøvrigt fås alle oplysninger om ture m. m. hos *Turistsektionen*, c/o tass. N. Sloth, Sølvgade 40, K. Henvendelse helst kun skriftligt.

Til slut et par ord om *efterårsprogrammet*, der nu er under udarbejdelse. Vi kan robe, at vi foruden ovennævnte tur til Rom, Napoli, Sicilien arbejder med en tur til Nordafrika (gamle medlemmer vil huske, at det er vort smertensbarn), antagelig med afrejse i februar, og Nordspanien, Mallorca, samt flere skiture.



Kongressen.

Navnene på afdelingernes kongresrepræsentanter må være hovedbestyrelsen i hænde senest den 20. april.

Taksigelse.

Min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pens. lokomotivfører Jens Pedersens bisættelse.

Marie Pedersen.
Aarhus.

Foredrag.

I forbindelse med oplysningsarbejdet arrangerer Aalborg afdelinger foredrag med film om olie ved civilingenior P. Hunderup, København, søndag den 18. marts kl. 19,30 på »Park Hotel».

N. S. Lindholm.

Byttelejlighed.

Aalborg — Herning eller Fredericia.

Moderne 2 vær. lejlighed i Aalborg (billig leje) ønskes byttet med tilsvarende eller større i Herning eller Fredericia (trekant).

Politibetjent *T. Balling.*
politistationen, Herning.

Forflyttede efter ansøgning pr. 10-2-51.

Lokomotivfører H. P. Ortmann Hansen, Randers, til Hillerød (med tildeling af hvervet som depotforstander).

Udnævnelse pr. 1-3-51.

Handværker K. J. M. Boldreel, København Gb, til lokomotivmester (7. lkl.) i Gedser.

Forfremmelse pr. 1-3-51.

Lokomotivfyrbøder W. F. Sørensen, Nyborg, til motorfører i Odense.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-3-51.

Lokomotivførerne K. J. Engström, Hillerød, til Helsingør, og K. H. S. V. Nielsen, Padborg, til Hillerød.

Lokomotivfyrbøderne:

J. F. Jensen, Roskilde, til Kalundborg.
O. E. Madsen, Roskilde, til Kalundborg.
E. A. Sterll, København Gb, til Næstved.
S. A. O. Bigum, Herning, til Struer.
H. K. Madsen, Herning, til Struer.
H. P. H. Hansen, Langaa, til Fredericia.
R. G. Holm, Padborg, til Fredericia.
R. P. Lund, Aalborg, til Aarhus H.
C. V. Sørensen, Padborg, til Brande.
S. C. Christensen, Padborg, til Brande.
J. V. Nielsen, Korsør, til Herning.
S. E. Pedersen, Padborg, til Herning.
A. E. Bugge, Padborg, til Aalborg.

Tilladelse til bytning af tjenestested pr. 1-3-51.

Lokomotivførerne N. Bak, København Gb, og P. A. Christensen, Padborg.

Ansatte som lokomotivfyrbødere pr. 1-3-51.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

K. E. Jensen (Bjergby), København Gb, i København Gb.
K. E. Jonby, Aarhus, i Padborg.
P. E. Pedersen (Klint), Korsør, i Roskilde.
L. E. Ohlsen, Aarhus H., i Padborg.
E. Christensen, København Gb, i København Gb.
E. S. Christensen, Aarhus H., i Padborg.
G. F. Petersen, Kalundborg, i Roskilde.
T. L. Hansen, Korsør, i Korsør.
K. E. B. Jørgensen, Kalundborg, i København Gb.
P. Noltensmejer, København Gb, i København Gb.
E. C. L. Christiansen, Fredericia, i Padborg.
B. Jensen (Heznæs), København Gb, i København Gb.
G. V. A. Sørensen, København Gb, i København Gb.
B. F. C. Jespersen, København Gb, i København Gb.
F. B. Jensen, Struer, i Padborg.
E. F. Petersen, København Gb, i København Gb.
G. Jacobsen, Struer, i Padborg.
E. A. Kristiansen, Korsør, i Korsør.
C. B. Jensen, Korsør, i Korsør.
L. B. Sørensen, København Gb, i København Gb.
A. V. Nielsen, Fredericia, i Gedser.

Forlang **KAFFE**

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

Besøg „Kurhotellet“
Nyborg Strand . Tlf. 112

A/s **C. F. Schalburg**

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

„Industrirestauranten“
Byens hyggeligste Restaurant og bedste Madsted
samt store og smaa Selskabslokaler
Ærbødigt H. E. KAAS - Telefon Nyborg 1313

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

KARL PETERSEN

Glarmester
Mellemgade, Tlf. Nyborg 264
Malerier, Raderinger
Rammer og Spejle

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

vl Peter Christensen
Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

**Østervembs
VINSTUE**

anbefales

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

WERNER HANSEN
Urmager og Guldsmed

Mellemgade 15
Nyborg
Telefon 530

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen Snekermester
Besørger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Papirvarer . Aviser
Telegrammer . Ugeblade

TURISTKIOSKEN
Tlf. Nyborg 454

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

*

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butikleje
derfor billigste Priser



Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

**Nyborg Kulimport
og Nyborg Cichorietørreri A/s**

Telefon 15 og 23

Bødcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

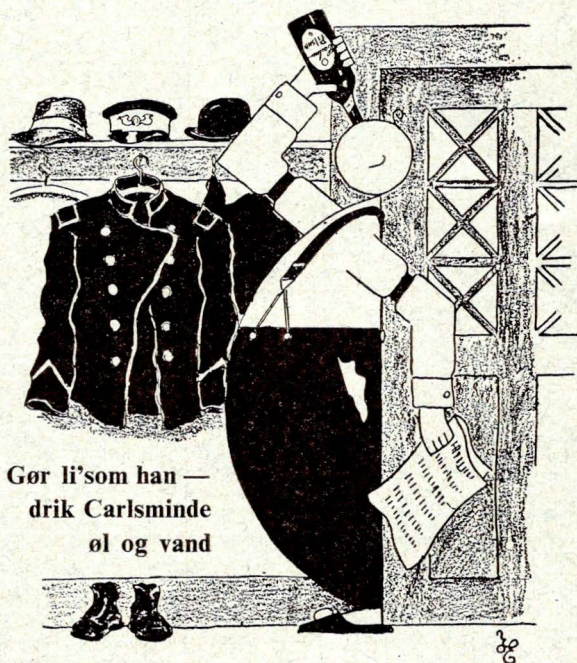
Bøger
Papir
Musik

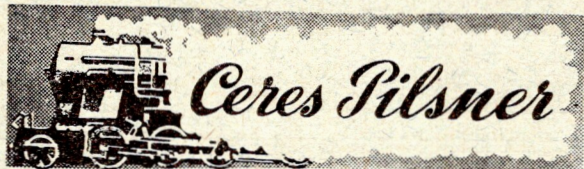
Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

Cafe FÆRGEGAARDEN

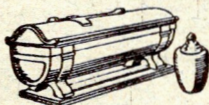
Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582





**Aarhus og Omegns
Begravelsesforretning**

Nørregade 1 . Tlf. 8183
Omst. til priv.



Leverer alt — Ordner alt

Leverandør
til D. L. F. Afdelinger

A/s H. C. Møllers

Sæbefabrik og Oliemølle
AARHUS

Sæbe Linolie Fernis

Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.
Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 720

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 188 - 1117 - 1118 Kontor: Søndergade 9

Frederiksbjerg Installations Co.

Frederiksalles 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

Frederiksalles 149 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 10015 Tlf. 6250 (3 Linier) Tlf. 8166

Indskudskapital ca. 36 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

S. Bendtsen & Co.

Skræderforretning
Nørregade 2

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB

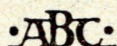


Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger



AARHUS BRÆNDELS COMPAGNI
IMPORTØRER AF KUL, BRIKETTER OG COKES
TELEFONER 5725-5726-5706

Leverandør
til Danske
Statsbaner

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædskan »REFFO«
Telefon 145

Godt og lækkert brød der fåes,
når til bageren på torvet der gåes

N. H. Sørensen
Tlf. 38 Brande

Den rigtige sko, det alle
må sande, fåes hos
JEPSEN i Brande

Telefon 132

Bliv fast Kunde i »Magasin du Nord«

v/ Kaj Jørgensen, Brande

H. L. Aastrup & Søn

BRANDE

Kolonial Vin Tobak

IMPORTØREN

Brande

Storegade 25 Tlf. 24

Fa. JOH. HANSEN

ELEKTRO-INSTALLATØR

Tlf. 45 Brande

Lad male

Alt moderne Malerarbejde udføres

Aage Andersen
Herningvej 23 Tlf. Brande 210

Møbler fra

E. Borgaard
Tlf. Brande 62

Vort Speciale er kunstige Tænder,
der ser ud som naturlige
Prøv den lette Plasticgane
H. Mønster . Tandtekniker
Telf 94 . Stationsvej 5 . Brande

Frugt - Blomster - Kranse

M. BALLEs EFF.
v/ Nehr Korn
Brande . Telf. 1

BRANDE HOTEL

✕
Telefon 3