

DANSK LOKOMOTIV-TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 23

5. DECEMBER 1954

54. ÅRGANG

Uden Udbetaling

Som Tjenestemand har De den særlige Fordel, at De kan købe hele Familiens Tøj paa den samme Konto UDEN Udbetaling og UDEN Afbetalingskontrakt.



Til Herrerne:

Maalkonfektion, syet efter Deres Ønske i helulden Kamgarn med Silkefoer og Super Canvas Indlæg **25800**

Færdig Kamgarnshabit med Silkefoer og Super Canvas Indlæg **19800**

Helaarsfrakker i originale Tweed'er, moderne Faconer med Bælte **22800**

Til Damerne:

Elegante Kjoler - Nyeste Faconer i meget smuk Taftbrocade og mange moderne Farver **16800**

Velourfrakker med lækkert svært Silkefoer. I alle Efteraarets Modifarver **19800**

Mohairfrakker i den moderne Koksfarve, 100% uldent Stof **26500**

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue * Linie 4-5-7-14-15-16 til Frederiksborggadekrydset

AGA-GAS BELYSNING
SVEJSNING

GASACCUMULATOR

KØBENHAVN * ODENSE * AALBORG * AABYHØJ

BOSCH

DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N


Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS



FIONETTE

Regnfrakker


Statsanstalten for Livsforsikring

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt

*Billige Præmier * Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Billedværket

»ODIN og ROESKILDE«

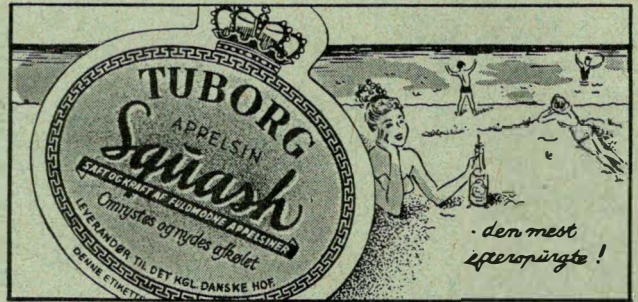
En historisk beskrivelse af trækraften indenfor Danske Statsbaners nuværende område. Bestillinger modtages:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Benyt hæftet som julegave.

Evt. overskud tilfalder Feriehjemmet.

Pris 15 kr. portofrit tilsendt.



Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918  1953

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

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

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

Dansk Maskinpakning A/s

Amaliegade 41

København

C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi

Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder

Nørregade 7

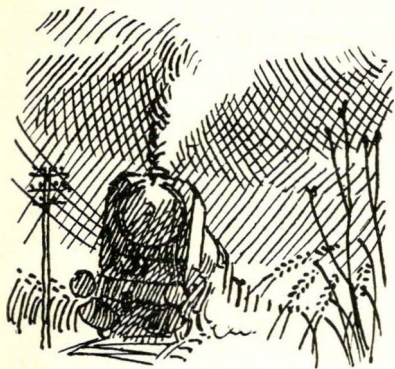
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K

Telefon 211



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 23 - 54. ÅRGANG

5. DECEMBER 1954



Indhold:

Repræsentantskabsmøde i CO I .	269
Nordisk nyt — Tro tjenerinde ..	270
•Nalco•-vandbehandlingen	271
Danske Statsbaner bestiller 20 dieselektriske lokomotiver ..	271
Samarbejdsudvalg — 15. møde i 1. Distrikt	272
Fra medlemskredsen	274
DLF—DsF	274
Træk fra dagliglivet	277
Turistsektionen meddeler	277
Statsbanepersonalets Sygekasse .	277
Kong olie	278
Behandl mig hensynsfuldt!	279
Landsoplysningsudvalget	279
Besøget på FDB's fabrikker i Viby Jylland	279
Statsradiofonis grundbog •Hvad er film•	279
Personalialia	280
Ordensdekoration	280
Afsked	280
Dødsfald	280
Medlemslisten	280
Nye adresser	280
Byttelejligheder	280
Fremads Almanak 1955	280



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Repræsentantskabsmøde i CO I

Ved det nylig afholdte repræsentantskabsmøde den 18. november i Centralorganisation I hilstes den af formanden aflagte beretning om arbejdet siden sidste møde med bifald. Der er også grund til at ytre tilfredshed med det af centralorganisationen udførte arbejde i de forløbne to år, idet det til trods for en vanskelig økonomisk situation lykkedes at skabe væsentlige forbedringer, specielt lønforliget af 1954 og gennemførelse af nye ferieregler.

Lønforliget så ikke dagens lys uden svære fødselsveer, og det tjener centralorganisationens ledelse til ære, at den fik trukket et resultat i land, der var mærkbart for sammenslutningens medlemmer.

Detalierne skal der gås let hen over — de har tidligere været udførligt refereret — men der kan være anledning til at notere sig forhandlingens begyndelsesgrundlag, hvor de 3 andre centralorganisationer — CO II, Danske Statsembedsmænds Samråd og Danmarks Lærerforening — rejste krav om procentberegning af et større antal reguleringstillægsportioner, hvilket ville betyde at ikke alle fik noget i de lavere lønklasser. På CO I's initiativ fik forhandlingerne den udgang, at portionernes størrelse i det midlertidige løntillæg fik en stigning i grundsatserne, som i høj grad kom CO I's medlemmer til gode. Den opbyggede skala for portionerne i det midlertidige løntillæg fik dertil betydning for omregning af et vist antal reguleringstillægsportioner, således at der også her opnåedes et resultat for de lavestlønnede grupper. Vigtigt for det endelige resultat var den kendsgerning, at vi havde en os venlig stemt regering, og det er næppe troligt, at et andet styre ville have skabt mulighed for et lige så godt resultat.

I forbifarten er det måske værd at se på virkningerne af den såkaldte »Bunkebryllupsaktion«, hvor nogle vildfarne søgte at gøre attentat på tjenestemandsløvens bestemmelser i henseende til de forskellige reguleringstillæg til gifte og ugifte. Hele denne latterlige aktion medførte en ændring af lovens bestemmelser, som satte en stopper for en omgåelse af den ved at indgå proforma-ægteskaber. At de vildfarne tog sig dette til indtægt forekom hovedløst, når de opnåede modsat det, de ville, at få betingelserne for disse skilsmissetjenestemænd strammet betydeligt. Virkningen af de vedtagne ændringer blev en ganske anden, idet der indførtes lempelser, som imødekommer andre, hvor forholdene taler for forsat at få udbetalt fuldt reguleringstillæg.

De nye ferieregler er taget i brug med fuld virkning, og der ligger i deres principielle udformning et bemærkelsesværdigt resultat, idet der tænkes på reglen om 4 ugers ferie efter en opnået levealder af 53 år. Denne regel er et afgørende brud med det tidligere, hvorefter lønningsklassen var bestemmende for feriens længde. Det er klart, at den hidførte ændring i sin virkning er et realistisk træk i forståelsen af kravet om ferie og dennes formål. Så langt fra at have nogen virkelig begrundelse i en tilknytning til høj eller lav må det være rigtigt at lægge levealderen til grund ihukommende større trang for afløsning i dagligdagen jo ældre man bliver; at det så som nu først sker ved 53 år, var ikke efter



Sverige

Tro tjenerinde.

Svenska Järnvägsmannaförbundet må se i øjnene, at det i løbet af kort tid skal tage afsked med en af sine støtте og trofaste medarbejdere, idet forbundskassererske Olga Forsström fylder 60 år og dermed falder for aldersgrænsen.

Allerede som 23 årig kom hun den 1. oktober 1917 i forbundets tjeneste og kan således se tilbage over 39 arbejdsår, hvor hun på nært hold har fulgt forbundets virke i godt og ondt.

I 1924 blev hun forbundskassererske, og i »Signalen« skrives om hende:

»Det var et godt valg, kongressen i 1924 gjorde, da denne vigtige stilling i organisationen overlodes til Olga Forsström. Med ubestikkelig pligttroskab og redelighed har hun i alle disse mange år forvaltet jernbanemændenes slanter. At være forbundskasserer i et stort forbund er en ansvarfuld post. Olga Forsström har båret en tung arbejdsbyrde. Vi ved, at for hende er forbundet altid kommet i første række, og mange, mange aftener, når andre sluttede deres arbejdsdag, har Olga siddet tilbage med sine tal og regnskabsbøger.

Og altid har hun haft evne til at tage imod mennesker i sine omgivelser med venlighed og charme og med næsten moderlig omtanke og mildhed i sine venlige mørke øjne. Nej, tørre tal behøver ikke at gøre folk ens.»

Vi for vor part slutter op bag disse ord og sender Olga Forsström en venlig tanke. Det er sikkert med vemodighed, hun tager afsked med et arbejde, der for hende har været en livssag, og for Svenska Järnvägsmannaförbundet må det betyde et stort savn.

Vi håber og ønsker, at fremtiden må bringe hende mange gode og lykkelige år.

en anlagt vurdering, at netop her skulle skellet sættes, men fordi det var resultatet af et kompromis; thi som bekendt gik kravet oprindeligt på 40 år.

Set i tilknytning til førnævnte lønforlig er her et udtryk for forskellen i forhandlingsbetingelserne, idet vi ved feriereglernes gennemførelse havde en regering, som efter megen betænkelighed forlod det gamle princip og højst kunne strække sig til en grænse ved 60 år for at opnå retten til 4 ugers ferie.

I forbindelse med nedsættelse af lønningskommissionen er de fire centralorganisationer gået ind i et snævert samarbejde og har udfærdiget og fremsendt et fællesforslag til tjenestemandslovens 1. og 3. del for langt den overvejende del af lovens paragraffers vedkommende, medens de respektive centralorganisationer for de spørgsmål, hvorom ikke kunne nås til en fælles indstilling, har udarbejdet separate forslag. Det er en betydelig fordel at kunne samles om en fælles indstilling, og det vil sikkert sætte gunstige spor i kommissionsarbejdet, hvis afslutning i øvrigt står noget i det uvisse. Der kan næppe forventes en hurtig afslutning af arbejdet, fordi den økonomiske situation ikke underbygger afgørende ændringer i tjenestemændenes lønmæssige stilling, og der må indtræffe en stabilisering af økonomien for at give kommissionsarbejdet en virkelig baggrund at arbejde på.

Det er formentlig forståeligt, at de øjeblikkelige forhold ikke giver nogen særlig margin for fremskaffelse af de betydelige beløb, der i virkeligheden skal til for at udarbejde en lønningsslov, som tilgodeser de gennem udviklingen hjemlede krav fra tjenestemændene.

Repræsentantskabsmødet drøftede en ændring af centralorganisationens organisationsmæssige struktur, idet den nuværende opbygning med tilslutning fra organisationer, hvoraf den overvejende del er ubetydelige i medlemstal, giver en meget tung afvikling af de sager, som fremkommer fra disse. Ved forhandling skal rettes henvendelse til en række instanser, og for at forenkle forretningsgangen er den tanke fremsat, at de mindre organisationer burde samles i et fællesorgan under CO I, hvorigennem kunne opnås større effektivitet og hurtigere behandling af foreliggende problemer. Mødet gav tilslutning til nedsættelse af et udvalg, som skal finde frem til en praktisk form for en samling på nævnte område.

Repræsentantskabsmødet godkendte enstemmigt det udførte arbejde, og som en understregning heraf genvalgte man formanden, P. Madsen, med akklamation, og som noget helt enestående i centralorganisationens historie genvalgte styrelsens sytten medlemmer uden modkandidater.

Dette er i sig selv et opløftende resultat og bestyrker troen på fremtiden og på de mænd, som i første række skal føre arbejdet videre til gavn for de mange tusinde tjenestemænd, der står tilsluttet Centralorganisation I. Udviklingen understreger nødvendigheden af at søge tættere sammen for bedre at kunne modstå de anslag, som gøres for at splitte organisationsapparatet, og derigennem søge at knægte den indflydelse, fagorganisationerne har opnået på en række vigtige områder. Man må gøre sig klart, at kun ved en samlet og ubrudt front er man i stand til at modstå disse anslag og blive i stand til at bane vej for nye fremskridt.

»Nalco«-vandbehandlingen

I anledning af lokomotivfører E. O. Erdland's indlæg i DLT nr. 20 har vi modtaget nedenstående fra kontorchef J. P. A. Andersen, Maskinafdelingen, som på grund af sygdom ikke har kunnet svare tidligere.

I anledning af hr. lokomotivfører E. O. Erdland's indlæg i »Nalco«-diskussionen: »Der er stadig uløste problemer ved brugen af »Nalco« i Dansk Lokomotiv Tidende for 20. oktober 1954, vil jeg gerne fremkomme med følgende bemærkninger:

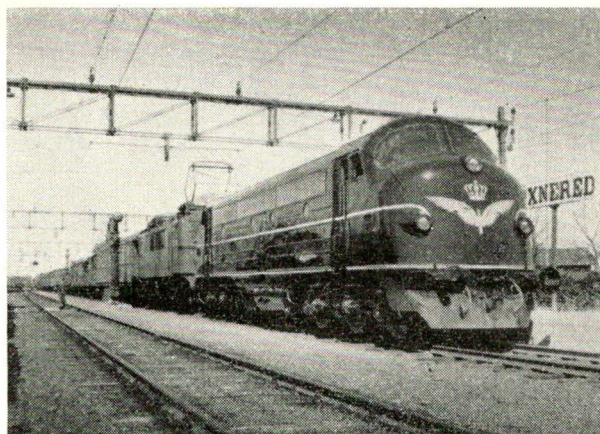
Det er naturligvis beklageligt, hvis en del af vanskelighederne med »Nalco«-behandlingen skyldes manglende instruktion af personalet. Det er muligt, at de givne instruktioner kunne og burde have været mere omfattende, men man har været indstillet på blot at give det, der var strengt nødvendigt for forståelsen og betjeningen; en alt for omfangsrig og detaljeret beskrivelse virker let uoverskuelig og trættende uden at gøre nytte — og *ikke* som lokomotivfører Erdland mener det, fordi personalet sandsynligvis ikke forstår det.

Imidlertid vil der snarest blive iværksat foranstaltninger til en udførligere instruktion af det i betragtning kommende personale, således at vanskeligheder hidrørende fra mangelfuldt kendskab forhåbentlig må anses for udelukket for fremtiden.

Lokomotivfører Erdlands betragtninger angående slamningens afhængighed af den fordampede vandmængde lyder fristende; men det nødvendiggør altså indførelsen af en automatisk indretning, hvis funktion er afhængig af den vandmængde, der sættes på kedlen. Det er for så vidt rigtigt, at man er noget utilbøjelig til at indføre for meget automatik, og navnlig i nærværende tilfælde er det ud fra den betragtning, at automatikken skal være absolut pålidelig — ellers er den værdiløs, eventuelt direkte skadelig. Da det jo i praksis har vist sig, at saltindholdet i kedelvandet uden ulemper kan variere inden for ret vide grænser, synes det rimeligere ikke at have flere komplikationer i apparaturen end højst nødvendigt. Det er imidlertid en forudsætning for at opnå et gunstigt resultat, at der forefindes nøjagtige forskrifter for, hvad der skal foretages, og at forskrifterne overholdes, samt en løbende effektiv kontrol, bl. a. for at overvåge variationer i fødevandets egenskaber og de forskellige apparaters virkning. Men når disse betingelser er opfyldt, er der ingen tvivl om, at der kan opnås de tilsigtede gode resultater; det haves der, som det sikkert er lokomotivfører Erdland bekendt, omfattende erfaringer for fra de indledende forsøg på strækningen Nyborg—Fredericia, forsøg, hvis resultater næppe kunne være bedre. Det lyder måske lidt paradoksalt, når man føler sig fristet til at sige, at disse gunstige forsøgsresultater indirekte har været medvirkende til de senere ulemper, idet den fine »start« muligvis har bevirket en vis over-optimisme, der har givet sig udslag i, at man har ment, at vandbehandlingen var en sag, hvori man ikke behøvede at være alt for nøjeregnende. Men det er altså nødvendigt for *alle* parter at ofre sagen tilstrækkelig opmærksomhed for at opnå et godt resultat.

J. P. A. Andersen.

Danske Statsbaner bestiller 20 diesel-elektriske lokomotiver



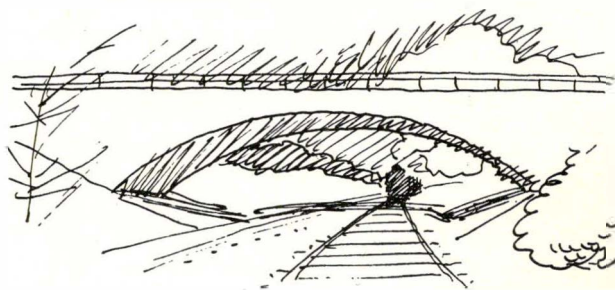
I København, den 19. november 1954, undertegnede en kontrakt mellem Danske Statsbaner og Nydqvist & Holm, Aktiebolag, Trollhättan, om levering af 20 stykker 1750 hk diesel-elektriske lokomotiver af type NOHAB—GM (litra MY).

Denne betydelige bestilling er kommet i stand allerede ca. et halvt år efter, at NOHAB har fuldført den tidligere prøvebestilling på fire lokomotiver af lignende type til DSB. Det er på grundlag af de gode driftserfaringer, som DSB har haft med disse fire prøvelokomotiver, at det så hurtigt er besluttet at arbejde videre på en udbygning af diesel-driften. DSB har på dette område vist sig at være foregangsmand i Europa. DSB regner med, at hvert lokomotiv medfører en besparelse på omkring ¼ mill. danske kr. pr. år i sammenligning med de nuværende damplokomotiver.

De nye lokomotiver skal ligesom de tidligere udrustes med den velkendte gennemprøvede amerikanske 16-cylindrede to-takts dieselmotor af General Motor Corporations, Electro Motive Division fabrikat. Effekten, som tilføres den, er ligeledes den af det amerikanske firma leverede el-generator, som skal drive de fire elektriske banemotorer, der er koblet til de treakslede bogiers yderaksler, og man har kunnet øge effekten fra 1500 hk til 1750 hk.

Fremstillingen af lokomotiverne sker hos NOHAB i samarbejde med det danske firma A/S Frichs, Aarhus, som underleverandør. Dette firma skal i hovedsagen fremstille bogier, undervogn og visse andre dele. Derudover har A/S Frichs fået bestilling på andet arbejde for NOHAB's regning.

De 20 lokomotiver skulle man kunne begynde at levere fra NOHAB allerede i november næste år.



Samarbejdsudvalg

15. samarbejdsudvalgsmøde i 1. distrikt

afholdt 12. oktober 1954

Formanden åbnede mødet med at byde overtrafikinspektør A. J. P. Aarkrog velkommen som ordinær repræsentant af udvalget, gav derpå en oversigt over Statsbanernes samlede indtægter og udgifter i finansåret 1953/54 sammenlignet med foregående år. Endvidere en oversigt over samme for perioden april—juli 1954/55 sammenlignet med de tilsvarende måneder året forud.

Derefter gik formanden over til en omtale af de drifts- og trafikmæssige præstationer i 1. Dc. i perioden april—juli 1954/55 og sammenlignede disse måneder med de tilsvarende i 1953/54. Der var her en stigning i antal solgte billetter, dog væsentlig hidrørende fra nærtrafikken, hvilket også faldt i tråd med den kendsgerning, at antallet af solgte billetter i 2. Dc. var faldet i samme periode. Omtalte den kommende takstforhøjelse, weekendbilletterne, overtagelse af »Folkeferie«s rejsebureau og etableringen af et nyt i Elbagade på Amager.

Formanden kom derefter ind på belsningen af de drifts- og trafikmæssige præstationer i distriktet i de første 4 måneder af indeværende finansår, sammenlignet med tilsvarende måneder året forud, og udtalte herunder, at den stærke stigning i biloverførsler på Kø-Ng-ruten i højsommeren havde afstedkommet nogen vognophobning på begge sider af bæltet, men dog med mindre gene end sommeren 1953.

Benyttelsen af udlandstogene til og fra det sydlige udland via Pa. og Ge. viste for denne sommer en betydelig fremgang set i forhold til sommeren 1953, og det til trods for den øgede konkurrence fra fly og busser.

Vedrørende nogle talmæssige oplysninger om antal anvendt personale i 1. Dc. bemærkede formanden, at den betydelige udvidelse af antal togkm ikke havde krævet en fuldt tilsvarende personaleforøgelse, så personalet pr. driftsenhed viste en faldende tendens.

Et på et tidligere møde behandlet forslag fra lokofører N. A. Nielsen om forbedring af forholdene på Kbh. m. h. t. frigøring af perronspor var blevet grundigt undersøgt, men da spørgsmålet var meget kompliceret, blev det vedtaget at tilstille udvalgets medlemmer en genpart af skrivelser og skitser, og så genoptage drøftelserne på næste møde.

I en redegørelse vedrørende kontroltjenesten på S-banen før og nu, kom formanden ind på en omtale af S-baneudvalgets betænkning, hvori var anført, at distriktet senere skulle undersøge hele kontrolspørgsmålet, hvilket nu var i gang for om muligt at finde en metode til forenkling, med nedsettelse af de samlede udgifter, der for tiden androg op imod 2 mill. Formanden redegjorde for, hvad der i sin tid blev foretaget i Op. og Ch. m. h. t. lukning af det ene kontrolsted i mindre travle tider på dagen, ophævelse af billetkontrollen ved fjerntrafikken på Kn. og Kk. I Hot. ville man være i stand til at spare det ene kontrolsted udenfor myldretiden ved at flytte kontrollen fra perron til tunnelen, og noget tilsvarende kunne spares i

Val. ved i trafiksvage tider kun at benytte det ene kontrolsted på broen, og endelig på Kbh. H. påtænkte det at flytte kontrollen til perron V og VI i ankomsthallen ned på selve perronerne, når de to nye escalatorer blev færdige, men alt dette gav dog ikke store besparelser, hvorfor man var ved at undersøge, om der kunne findes helt nye metoder, t. eks. kunne det tænkes på de helt små stationer kun at have kontrol ved 10 af de 20 kontrolsteder, men med daglig skifte mellem disse stationer, og på en sådan måde, at de rejsende aldrig vidste, hvor der var fri passage.

Man drøftede her indgående vanskelighederne ved en effektiv kontrol, selv under de nuværende kontrolformer, og Meldg. Kristensen oplyste herunder, at dels var saksene til klipning af time- og fællesbilletter ikke gode, og dels var belsningen ved kontrolstederne for dårlig, hvorfor disse spørgsmål ville blive rejst ad organisationsmæssig vej med ønsket om en forbedring til klaring heraf og af andre usikkerhedsmomenter ved kontroltjenesten, ligesom han håbede på en forhandling, inden man iværksatte helt nye kontrolsystemer.

Overmaskiningeniøren gav en redegørelse for personalepolitikken under maskintjenesten i forbindelse med modernisering af trækraften, hvor man i større og større udstrækning gik over fra damp til motordrift.

Oplyste, at distriktet i 1952 havde 19 MO-vogne mod nu 43, ligesom man også tilstræbte en motorisering af rangerkraften, og det kunne forudses, at en sådan modernisering kunne få til følge, at man bl. a. kunne nedlægge flere mindre lokodepoter, t. eks. Ro., Sg. og Næ, ligesom en modernisering af materiellet på Farumbanen kunne medføre en nedlæggelse af depotet på Nøl., og anvendelse af Ardeltraktorer på Kk. kunne også overflødiggøre maskindepotet der.

Disse forhold havde ganske naturligt medført, at man var opmærksom på hele personaleforholdet, for at man ikke en dag skulle stå med en overkomplet tjenestemandsstab. Derfor havde man også været noget reserveret ved antagelse af aspiranter, såvel ved togfremførelse som ved remisjetjenesten, hvor man for sidstnævntes vedkommende efter overenskomst kun antog 30 aspiranter pr. år i hvert distrikt.

Formanden indledte en drøftelse vedrørende togbetjeningen i MO-tog, idet man fra køreplansskiftet den 3. oktober 1954 havde gennemført en sikring af overgangen mellem MO-vogn og følgende personvogn samt — i tilfælde, hvor tog fremførtes af to MO-vogne sammenkoblet — mellem to MO-vogne, og denne sikring af overgangen var udført tilsvarende sikringen af overgangen mellem MO- og E-vogne, hvilket sidste var gennemført efter forhandling mellem Gdt. og D. J. F. den 26. januar 1954. Der havde imidlertid været visse begyndelsesvanskeligheder, som man håbede ville blive overvundet inden alt for længe.

Overtrafikinspektøren gav en udførlig redegørelse for distriktets akkvisition for at øge person- og godstrafikken, hvorunder man ved skrivelse til stationscheferne havde opfordret disse til at gå aktivt ind for erhvervelse af nye og bibeholdelse af tidligere kunder. Akkvisitionsarbejdet havde end-

nu ikke nået den ønskede udstrækning, men distriktet håbede det kom i den nærmeste fremtid. Omtalte et kursus A. O. F. i Ro. havde ladet arrangere i samarbejde med et privat rejsebureau om sommerens rejser, som man gerne havde set arrangeret i samarbejde med DSB. Julius Nielsen og Geret Pedersen ville gerne undersøge dette forhold gennem A. O. F.

Der udtryktes stor tilfredshed med den givne redegørelse for akkvisitionsarbejdet, som man var overbevist om ville kunne give gode resultater, når større dele af personalet fik den rigtige forståelse af problemet »Kundebetjening og trafikerværelse«.

C. A. A. Larsen stillede sluttelig følgende tre spørgsmål:

- 1) Hvilke foranstaltninger agter distriktet at etablere til forebyggelse af forsinkelser på S-banen i den kommende vintersæson?
- 2) Mener distriktsledelsen, at ordningen med strækningsmalere har virket tilfredsstillende?
- 3) Hvornår foreligger der fuldt udarbejdede tegninger til et nyt sikkerhedsanlæg på Københavns Hovedbanegaard?

Til spørgsmål 1 svarede formanden, at distriktet for månederne marts—august 1954 havde ført en nøje statistik over årsagen til S-togforsinkelser, og dette materiale blev nu omhyggeligt gennemgået.

Til spørgsmål 2 henviste formanden til behandlingen af et tilsvarende spørgsmål fremsat på et hovedudvalgsmøde den 5. februar 1954, og svaret fra Jernbaneforeningens formand ved den lejlighed, jfr. hovedudvalgsprotokolatet.

Til spørgsmål 3 svarede formanden, at det var Gdt., der skulle gennemføre planen, hvorfor han ikke var i stand til at give et positivt svar, men foranlediget ved forespørgslen ville distriktet nu tilskrive Gdt. og her henlede opmærksomheden på, at det var ønskeligt snarest muligt at få et svar, så nærmere oplysninger kunne fremsættes på næste møde.

M. K.

Uddrag af Statsbanernes årsberetning

Driftsåret 1. april 1953—31. marts 1954

Det økonomiske resultat viser en fremgang i forhold til året før. Driftsindtægterne er således steget med 28,8 mill. kr. til 459,0 mill. kr. Da de egentlige driftsudgifter også er steget noget — nemlig med 8,1 mill. kr. til 478,9 mill. kr. — bliver det endelige driftsresultat et underskud på 19,9 mill. kr. mod 40,7 mill. kr. året før, altså en formindskelse af underskudet på over 20 mill. kr. Når der tages hensyn til afskrivning og forrentning, der i driftsåret har udgjort henholdsvis 16,7 mill. kr. og 29,3 mill. kr., bliver det regnskabsmæssige resultat herefter et statstilskud til driften på 66,0 mill. kr. mod 81,9 mill. kr. i 1952—53.

Stigningen i driftsindtægterne skyldes i væsentlig grad de fra 1. maj 1953 gennemførte takstforhøjelser. Endvidere har stigningen i antallet af de på overfarterne overførte motorkøretøjer medført en forøget indtægt, ligesom Statsbanernes rutebildrift

og bortforpagtede virksomheder (restaurationer, kiosker o. l.) har givet en større indtægt end året før.

Driftsudgifterne er påvirket af lønstigninger som følge af stigning i midlertidigt tillæg og særligt tillæg pr. 1. april 1953, hvilke stigninger kun delvis udlignedes ved nedsættelse af reguleringsstillægget med 1 portion fra 1. oktober 1953. De samlede løningsudgifter er således steget med 5,2 mill. kr., hvortil kommer en stigning i ferieløn på 1,3 mill. kr. Endvidere har stigende priser for visse materialer øget omkostningerne til vedligeholdelse. Derimod har brændselsudgifterne været 6,7 mill. kr. mindre som følge af lavere brændselspriser og yderligere omlægning fra damp- til motordrift.

Der er på banerne og overfarterne foretaget 109,7 mill. rejser eller 4,3 mill. flere end i foregående driftsår. Stigningen hidrører i det væsentlige fra rejser på måneds- og ugekort i Københavns nærtrafik (taksterne for måneds- og ugekort forhøjedes ikke ved ovenævnte takstforhøjelse pr. 1. maj 1953). Endvidere er der på omnibusruterne foretaget ca. 22 mill. rejser. Indtægterne af person- og rejsegodsbefordringen er steget med 13,3 mill. Heraf hidrører ca. 3,5 mill. kr. fra stigende overførsel af motorkøretøjer på overfarterne og 1,4 mill. fra Statsbanernes rutebildrift.

Antallet af overførte motorkøretøjer er steget med ca. 153 000 til ca. 792 000 stk. Over Storebælt er overført ca. 485 000 mod ca. 385 000 i 1952—53 og over Helsingør—Hälsingborg ca. 204 000 mod ca. 175 000 i 1952—53.

For godstrafikkens vedkommende har der været en nedgang i befordringsmængden på 0,3 mill. t. eller 4,4 pct. Af tilbagegangen falder over en trediedel på transport af indenlandsk brændsel (brunkul og tørv), men i øvrigt skyldes tilbagegangen utvivlsomt for en meget væsentlig del den skærpede konkurrence fra andre befordringsmidler, især automobiler. Indtægterne, som i alt udgjorde 161,3 mill. kr., er derimod steget med 11,8 mill. kr.

Den 17. juni 1954 blev ved åbningen af S-banestrækningen Valby—Glostrup det elektrificerede område i Københavns nærtrafik forøget med 7,7 km.

Som et led i motoriseringen modtog Statsbanerne i begyndelsen af 1954 det første af 4 dieselelektriske lokomotiver, litra MY, samt i løbet af driftsåret 23 stk. dieselelektriske motorvogne. Godsvognsparken er bl. a. udvidet med 72 stk. moderne kølevogne til løb både i lokal og i international trafik.

Trods stigende driftspræstationer er det ved overledelse, drift og vedligeholdelse beskæftigede personale gået tilbage med 117 mand til 27 676. Medregnes det personale, der er beskæftiget ved anlæg og omnibusdrift, var Statsbanernes samlede personale i middeltal for året 29 745 eller 179 færre end i året før. I de sidste 5 år er personalets antal i forhold til enhederne for driftspræstationerne faldet fra år til år.

Ved ulykkestilfælde omkom i driftsåret 3 rejssende, alle ved egen uforsigtighed. Af personalet blev 18 dræbt i tjenesten. Endvidere dræbtes 11 personer, som hverken var rejssende eller knyttet til banerne, heraf 10 ved egen uforsigtighed.

DLF — DsF

Der har siden formandsmødet været ført en — endog til tider — skarp debat i DLT om ovennævnte spørgsmål. Noget sådant er kun sundt og godt, det er ensbetydende med, at DLF er en vågen organisation og at medlemmerne følger de aktuelle spørgsmål både med og uden saglig interesse.

Det er dette sidste, der har gjort mig ondt, og da jeg gennem mit mangeårige medlemskab er kommen til at holde af min gamle organisation — undskyld jeg blev måske lidt for højtidelig — vil jeg gerne advare mod, at man i diskussionens hede trækker debatten ned i et plan, hvor vi som lokomotivmænd ikke kan være bekendt at debattere for åbent tæppe. Det må jo huskes, at vort blad læses af mange udenfor lokomotivmændenes kreds, og disse læsere skulle jo gerne bibeholde deres hidtil gode indtryk af lokomotivmændene; dette har nemlig overordentlig stor betydning, måske endda mere end mange tror. Lad derfor være med at bringe personlige og perfide insinuationer ind i debatten, det tjener intet fornuftigt formål. Det er langt — langt mere værdigt at krydse klinge på en ærlig og fordragelig måde, fremfor at betjene sig af usaglige argumenter, der jo nemt kan opfattes som værende mangel på saglig og vel underbygget kritik. Det er nemlig sundt med kritik, vel at mærke af den standard som lige nævnt. Alle kan lære af sund og saglig kritik, det modsatte trækker kun nedad, og det ikke alene for den, der fremsætter den, også helheden lider derved, idet udenforstående kan få den opfattelse, at sådan er moralen hos helheden.

Hvad er det så, der har bragt lidenskaberne på så højt et kogepunkt, at man tilsyneladende har forglemt, at man har pligt til at føre den gode og velanskrevne organisationsstandard videre, som vore pionerer møjsommeligt har oparbejdet igennem årene.

Ja, det er såmænd ikke andet end det, der står som overskrift til dette indlæg, og som nu får mig til at gøre forsøg på, at bidrage til fjernelse af visse misforståelser om hele dette spørgsmål, idet jeg har det indtryk, dels ved læsning af de mange indlæg og gennem samtaler med kammerater alle vegne fra, at der i virkeligheden er megen misforståelse eller, om man vil, manglende kendskab til hele dette vigtige spørgsmål.

Det man hyppigst bliver stillet overfor, når man drøfter indmeldelse i DsF, er følgende 4 spørgsmål:

1. Hvorfor skal vi ind i DsF.
2. Hvad koster det, og vil det medføre kontingentforhøjelse.
3. Hvad får jeg for det — og endelig
4. Vil det gavne mig.

Spørgsmål 1. Må jeg til belysning af dette spørgsmål tage arbejderklassens historiske udvikling til hjælp. Jeg går selvfølgelig ud fra, at alle lønarbejdere hører til arbejderklassen, også vi lo-

komotivmænd. Da de faglige organisationer i slutningen af forrige århundrede begyndte at opstå, skete det på den måde, at man i den ene by efter den anden stiftede afdelinger snart i et fag og snart i et andet. Det siger imidlertid sig selv, at skulle alle disse afdelinger, som jo stod splittet hver for sig, have nogen virkelig slagkraft overfor arbejdsgiverne, som forlængst havde sluttet sig sammen, ikke alene i faglige landssammenslutninger, men også i en stor centralorganisation; ja, så måtte arbejderne, lad os tage smedene, også slutte sig sammen i en landsorganisation, og på den måde opstod de store faglige landssammenslutninger, som vi kender dem i dag under navn af hver sit fag. Men denne sammenslutning var endda ikke nok, arbejdsgiverne kunne knægte den enkelte organisation ved at etablere lockout overfor denne. Arbejderne fandt da ganske naturligt ud af, at de ligesom arbejdsgiverne også måtte have et centralorgan, hvor alle stod solidarisk overfor arbejdsgivernes centralorganisation. Denne solidaritet omfattede både moralsk og økonomisk støtte.

Arbejderne var den gang mere idealistisk indstillet end nu, man spurgte ikke om — hvad får jeg for det — hvad kan jeg opnå — eller hvor meget koster det mig? Det var i kampårene, hvor man forberedte tillavningen af de mange retter, som den nulevende generation blot sætter sig til at nyde uden tanke om, hvad det har kostet pionererne at tilkæmpe sig disse goder. Kampen var undertiden hård, pionererne måtte ofte døje personlig forfølgelse og derved også økonomiske ofre. Takket være solidariteten og sammenholdet bestod arbejderne denne hårde prøve. Selv det anslag som lockouten i 1899, der i virkeligheden var et stort angreb fra arbejdsgivernes side imod den vågnende forståelse hos arbejderne af solidariteten og sammenholdets store betydning (den skulle for enhver pris knægtes, thi den var en fare for bibeholdelsen af arbejdergavernes hals- og håndsret over arbejderne), tilbageviste den på den tid ganske unge centralorganisation, DsF. Ganske vist tabte arbejderne kampen derved, at der i septemberforløbet måtte indgås på nogle for arbejderne højt beskæmmende bestemmelser, men solidariteten og sammenholdet bestod sin prøve og består den dag i dag, også uden vi lokomotivmænds hjælp og lad mig tilføje, denne solidaritet og dette sammenhold er ikke mindre nødvendig i dag. Vi er formentlig alle enige om, at alle de mål, som arbejderne har sat sig, der er jo igennem årene opnået adskillige af dem, men nye er ganske naturligt atter opstået, skal gennemføres. Kampen for opnåelsen er anderledes i dag. Dem der blot følger en lille smule med ved f. eks., at materialet til underbygning af kravene skal være det bedst mulige. Det er jo ikke nok, blot at stille krav om dette eller hint og så tro, at det straks bliver opfyldt. Men selv om materialet til underbygning af kravets opfyldelse er det bedst mulige, så skal der et ubrydeligt sammenhold bag kravet og om fornødent både moralsk og økonomisk støtte. Her må jeg tilstå, at jeg er noget foruroliget. Der er virkelig lokomotivmænd, der tror, at de modsat de 95 pct. af danske arbejdere som forlængst har erkendt dette ubrydelige sammenholds store betyd-

ning, kan opnå fordele for sig selv ved at stå alene. Intet er mere tåbeligt end at tro, dette er muligt. Ligeså uhyrligt er det at påstå, at de ufaglærte trækker de faglærte nedad lønmæssigt set. Kendsgernerne viser jo det modsatte. Ikke engang i det af nogle få så højt priste Sovjet er dette tilfældet. Der findes måske endda større forskel mellem faglært og ufaglært end hos os, for slet ikke at tale om lederne der får langt mere, og så ovenikøbet er behængt med masser af dingeldangel.

Er det nu ikke lidt vel letkøbt, når en indsender skriver: »aflønning i den høje særklasse blandt tillidsmænd i almindelighed« — eller følgende svada: »jeg skal gerne være behjælpelig med et rugbrød og meget mere i en evt. konfliktsituation, og så følger ædelmodigt til »for hverken den ene eller den anden part skal lide nød for delingens skyld«.

Det er mit håb, at det efterfølgende må overbevise den ærede indsender om, at det rugbrød, han så højsindet vil skænke den, der er ude i en konfliktsituation, er hans simple pligt, thi det er så sandelig også den ærede indsenders kamp, denne mand er ude i.

Det er så uendelig sjovt bare at slynge sådanne bemærkninger ud, og jeg tvivler heller ikke om, at der er nogle, der mener, det er forfærdeligt heltmodigt, det samme gælder forresten også den perfide bemærkning en anden indsender har fremført om, at vor dygtige og energiske formand skulle have personlige aspirationer i forbindelse med indmeldelsen i DsF.

Jeg synes ærligt talt, at sådanne bemærkninger trækker diskussionen ned i et plan, hvor sagligheden er gået fløjten.

Kan man virkelig ikke se det inkonsekvente i sådan argumentation vedrørende spørgsmålet faglært og ufaglært. Det ene øjeblik siger man, at maskinarbejderen har mere i løn end lokomotivføreren. Maskinarbejderen og den ufaglærte står begge som medlem af DsF, og mig bekendt har de ufaglærte ikke samme løn som maskinarbejderen. Kendsgerningen er den, at begge grupper, både faglærte og ufaglærte hjælper hinanden opad. På samme tid slår man til lyd for, at lokomotivmændene skulle over i maskinmestrenes organisation. Den egoistiske frygt, som man nærer ved indmeldelse i DsF (frygten for at den ufaglærte skal trække den faglærte ned i løn), er man altså så *dobbelt egoistisk* ikke at ville indrømme maskinmesteren ret til også at have. Med samme ret kunne da maskinmesteren sige, jeg bruger her citat fra en indsender (vore forældre og vi selv har lidt for mange afsavn, medens vi som læredrenge gik på en lav ugeløn, og den ufaglærte allerede fra hans begyndelse fik en relativ god løn, til at forære vore dyrekøbte goder væk i samhørighedsfølelse indenfor DsF), og efter denne svada kunne så maskinmesteren tilføje: for derefter i 3 år at have udvist energisk slid og flittighed samt yderligere økonomiske ofre for at læse til min eksamen. Man behøver skam ikke, således som indsenderen af lige nævnte passus, at kravle helt op i Ingeniørforeningen for at forstå, at noget sådant er både dårlig og usmagelig argumentation. Nu tror jeg afgjort ikke, at maskinmesteren ville være så egoistisk,

som indsenderen i vort blad, men var der noget at sige til, såfremt han sagde til ham med det gamle ordsprog: »Skomager bliv ved din læst«.

Det har altid og vil uden al tvivl fortsat være sådan, at alle, der arbejder for løn, er dybt afhængig af hinanden, når betalingen for det, de har at sælge, nemlig deres arbejdskraft, skal vurderes og betales af arbejdsgiveren, derfor og atter derfor er solidaritet og sammenhold nødvendig for at opnå den størst mulige betaling. De ofre, som skal bringes for at nå dette, må alle bære, ikke af højsindethed eller af ædelmodighed, men af simpel pligt, fordi man selv høster fordel af det opnåede resultat.

Der kunne fremføres adskilligt mere til belysning af dette første spørgsmål, hvorfor ind i DsF, men jeg skal modstå fristelsen hertil og gå over til andet spørgsmål:

Hvad koster det, og vil det medføre kontingentforhøjelse?

Ifølge DsF's love § 18 er kontingentet således: administration kr. 1,52 pr. medlem årlig, byggefonden kr. 1,56 pr. medlem årlig, særfonden kr. 2,60 pr. medlem årlig, ialt kr. 5,68 årlig pr. medlem. Enhver lokomotivmand vil sikkert føle sig beroliget over dette lave årskontingent og forstå, at dette klarer vor organisation uden kontingentforhøjelse.

I de hidtil fremførte indlæg og personligt har jeg mødt følgende indvendinger: at der af kontingentet tilgår den socialdemokratiske presse 5 øre ugentlig pr. medlem og dernæst følgende smagsfulde bemærkning: vi skal blot være malkeko. Nej det er rigtigt, det lyder ikke godt, men det er ikke mig, der har fundet på det.

Den faglige og den politiske arbejderbevægelse er så inderligt forbundet med hinanden. Hvorfor? De arbejder hånd i hånd for de samme mål, højnelse af arbejderklassens levevilkår, såvel økonomisk, socialt, som kulturelt. Derfor også gensidig støtte og hjælp. Nu er jeg ikke så intolerant, at jeg ikke forstår, at en økonomisk hjælp til en presse, hvis parti man ikke støtter, er de pågældende imod. Men lad det da være en trøst, at alle de goder, og igennem årene er det jo ikke så få, som den politiske arbejderbevægelse opnår, også kommer disse modstandere af støtten til opnåelsen heraf til gode.

Blot nogle få eksempler. Er jeres forældre rentenydere så vær glad for, at den socialdemokratiske arbejderbevægelse i flere menneskealder har kæmpet for menneskelige kår for disse ældre medborgere og også nået visse resultater selv om målet, folkepensioneringen ikke er nået. Jeres børn går nu gratis i skole og de fleste steder helt op til studentereksamen, uden at det koster jer en eneste øre. Skal de læse videre, arbejder socialdemokratiet på dette mål, lige adgang til uddannelse, alt efter som evnerne er dertil og uden økonomisk afsavn. Ja, jeg kan godt høre, der en der siger, for jeg har været ude for det, at alt dette havde kommet af sig selv alligevel, men hånden på hjertet, tror du selv på det? Har du f. eks. nogensinde set den borgerlige presse støtte arbejderne i en lønkamp; går de ikke altid arbejdsgivernes ærinde og fortæller offentligheden, at samfundet går fallit,

hvis arbejderne skal have større løn. Derimod stiller den socialdemokratiske presse sig helt og fuldt bag de faglige organisationers kamp og fortæller offentligheden ved hjælp af statistisk materiale, at noget sådant ikke er rigtigt. Hvorfor denne forargelse over denne ugentlige femøre, når vi alle har lige stor fordel deraf.

Tilbage er så den økonomiske forpligtelse ved medlemsskabet eller konfliktbidraget.

Mon der virkelig findes en eneste ærlig og nøgtern vurderende lokomotivmand, der kan være i tvivl om, at den lønkamp den private arbejder må føre, både med og uden konflikt, i allerhøjeste grad også er vor kamp. Lad mig da nævne et eksempel fra den allerseneste tid. Da lønningsloven af 1946 var vedtaget, var der ingen, der havde tænkt sig, at pristallet ville stige så kolosalt, som tilfældet blev. Allerede i 1948 var priserne løbet fra lønningerne, og det lykkedes de private arbejdere ved lønforhandlingerne i foråret 1948 at tilkæmpe sig et løntillæg, der rettede denne skævhed op. Straks meldte tjenestemandorganisationerne sig, altså Statsembedsmændenes Samråd, Danmarks Lærereforening, Sølv- og Guldsnorene, og henviste hertil og stillede krav om samme lønforbedring. Det opnåedes og er gennem det midlertidige løntillæg fulgt med op hver gang, de private arbejdere fik deres løn forbedret, sidste gang i april måned i år. Kan man med mere ønskelig tydelighed få større bevis for, at DsF's lønkamp også er vor lønkamp. Er man ikke så kynisk, at man ikke vil se dette, så må man anstændigvis også støtte denne kamp, også økonomisk om det bliver nødvendigt. Det er en simpel hjælp til selvhjælp, og det er trist, hvis man ikke erkender dette. Lokomotivmændene har da også for år tilbage vist vilje til sådan selvhjælp, idet de støttede de daværende lockoutede smede- og maskinarbejdere.

De 2 sidste spørgsmål, — hvad får jeg for det — og hvad kan det gavne mig, tager jeg under et. Nu ville jeg ikke være ærlig, såfremt jeg påstod, at blot vi gik ind i DsF, så ville samtlige lokomotivmænd straks blive rykket op i højere lønningsklasser, for det er jo i virkeligheden det, der ligger bag spørgsmålene.

Prøv engang at tænke realistisk over, hvordan det har været muligt, ikke alene for vor organisation, men for alle øvrige faglige organisationer at tilkæmpe sig de opnåede forbedringer. Lad os tage kravet om 8 timers arbejdsdagen, som jo stod på arbejdernes ønskeseddél lige fra første begyndelse. Der gik mange år, inden det opfyldtes. Må jeg her oplyse, at initiativtageren til løsningen var afdøde statsminister Th. Stauning. Som minister i Zahles regering fremsatte han den 22. november 1918 forslag i rigsdagen om indførelse af 8 timers arbejdsdag i alle såkaldte døgnvirksomheder (også DSB). Forslaget blev ophøjet til lov i januar 1919, og derved var banet vej for de faglige organisationers krav om ligestilling. Ved overenskomstforhandlingerne i foråret 1919 gennemførtes overenskomsten om indførelse af 8 timers arbejdsdagen overalt inden 1. januar 1920. Her ser man tydeligt den omtalte samvirksomhed mellem den faglige og politiske arbejderbevægelse. Da 8 timersdagen først var der, tænkte ingen andet, end at det var helt

naturligt for samfundet, og at den burde have været gennemført forlængst. Men forud for gennemførelsen var der atter og atter agiteret for gennemførelse, og et stort og grundigt oplysningsarbejde var gået forud. Sådan er det gået med mange af de krav, som gennem årene er opfyldt. Som tidligere nævnt er det ikke blevet lettere med årene at få kravene opfyldt, der skal omhyggeligt udarbejdet og vel motiveret argumentation til, og så — en ubrydelig enighed og fanatisk sammenhold. ellers løses fremtidens opgaver ikke. Derfor kan spørgsmålene ikke besvares med så og så mange kroner og ører, pionererne spurgte aldrig om, hvad får jeg, og hvad vil det gavne mig, nej de sluttede sig sammen og forøgede styrken både solidarisk og økonomisk, og så kom resultaterne, dette har udviklingen bevist.

Der var meget andet jeg kunne tænke mig at fremføre i dette indlæg, men det er vist allerede blevet for omfangsrigt, jeg håber, at jeg ved anden lejlighed får anledning til at fremkomme med yderligere bemærkninger og vil derfor slutte med følgende:

Ønsker man fortsat gode resultater, og det gør vi formentlig alle, og vil man ærligt erkende grundlaget for opnåelsen af disse resultater, nemlig styrken i sammenholdet, ja, så går man ind for indmeldelse i DsF.

Carl Schmidt.

Det lader til, at hovedbestyrelsen har fået den idé, at DLF skal ind i DsF. — Bare det ikke bliver, som en lokomotivfører, der får det indfald, at han kan køre over skydegraven uden bro, blot han har tilstrækkelig fart på, så ingen opdager noget, før han er sluppet over. Jeg er bange for, at han (og hovedbestyrelsen) falder i med et brag, og mon der så ikke bliver ballade.

Til lokomotivfyrbøder B. W. Gutte's indlæg vil jeg gerne oplyse følgende: Jeg har nu i efteråret været på ferie i Norge og havde dér lejlighed til at tale med flere lokomotivmænd, såvel fra Oslo som Hamar. Jeg fik oplyst, at deres løn lå på omtrentlig det samme som her.

Ved at sammenligne priserne i Norge med de hjemlige fandt vi ud af, at kun ganske enkelte ting som f. eks. mælk og kaffe lå på linie med vore, medens f. eks. brød, smør, sukker, mel og grøntsager var meget højere, kød og fisk omtrent dobbelt så høje. Tøj og fodtøj gennemsnitlig 10—20 procent højere. Skatterne vist nogenlunde ens, huslejen ligeledes, men hertil må bemærkes, at i alle nybygninger må betales kæmpestore indskud fra cirka kroner 8.000 op til 25—30.000 og bolignøden er dér ikke mindre end her. Intet under at aviserne var fulde af artikler, hvori bemærkningen: »Vi bor os ihjæl« var den tilbagevendende. — Lokomotivmændene fortalte endvidere, at de havde nogle ture, hvor de var væk i 3 — skriver tre — døgn.

Ved at sammenligne de norske lokomotivmænds forhold med vore, kan jeg ikke se, at de har nogle fordele fremfor os ved at være tilsluttet den norske arbejderbevægelse, tværtimod.

Roskilde, den 9. november 1954.

J. F. Langebeck, lokomotivfyrbøder.

Træk fra dagliglivet

Mellem år og dag stilles lokomotivpersonalet ofte overfor dispositioner fra togledernes side, som forekommer mærkelige, for ikke at sige uforståelige.

Hidtil har man slået sig til ro med, at nogen mening måtte der ligge bag, men et par eksempler fra de sidste dage får alligevel en til at tvivle.

Mandag den 15. november kl. 13,15 blev maskindepotet Aalborg af T 5 forespurgt, om det var muligt at slå om på maskinløbet, således at T-maskinen i tog 2980, der normalt er gennemkørende på strækningen Fh—Ar, kørte i hus i Aalborg og ombyttedes med R-maskine til tog 2992. Da lokomotivmesteren, der var ude med hjælpetog, vendte hjem, ringede han T 5 op og forespurgte om grunden til den ønskede ombytning. Der blev svaret, at man havde bemærket, at den ordinære T-maskine havde vanskeligt ved at holdt tid, især på strækningen Langaa—Aarhus. Lokomotivmesteren gjorde opmærksom på, at de to maskiner er lige stærke samt de med ombytningen forbundne omkostninger, blandt andet ekstraordinær fyrrrensning og opfyring af maskinen, en udgift, der let løber op i 100 kr. Toglederen fastholdt imidlertid ønsket og ombytningen blev foretaget. Stor var derfor vor forbauselse, da maskinen af 2980 kørte i hus i Ab og viste sig at være — en R-maskine.. Det hele kunne være undgået ved en opringing til maskindepotet i Frederikshavn, hvilket der var god tid til.

Et andet eksempel:

Lørdag den 20. november var tog 95 forsinket 22 minutter ved ankomsten til Aalborg.

Da lokomotivpersonalet blandt andet også sætter en ære i at bringe togene rettidigt frem, selvfølgelig uden unødigt kulforbrug eller overskridelse af gældende hastighedsbestemmelser, og da der er ret god køretid i tog 95, blev der hurtigt indvundet tid. Ved indkørslen til Sindal station var der imidlertid stop, og toget blev rangeret ind i spor 1, idet krydsningen med tog 960 (Nordpilen), der normalt sker i Tolne, var forlagt hertil. En beregning gav imidlertid til resultat, at »Nordpilen« højst havde fået 1 minuts forsinkelse, såfremt den ordinære krydsning var bibeholdt. Men da der i øjeblikket er et endog meget langt stykke med langsom kørsel på strækningen Kvissel—Tolne, der er stærkt stigende, kunne »Nordpilen« ikke undgå at tabe tid, således at krydsningen i virkeligheden kunne være sket i Tolne uden ulemper af nogen art. Nu blev tog 95 yderligere forsinket ved udenfor Kvissel at måtte afvente tog 962, således at ankomsten til Frederikshavn, der kunne være sket rettidigt, nu blev forsinket 22 minutter. Indkørselen af tid på strækningen Aalborg—Sindal var således unødigt og beforderer ikke lysten til at gentage eksperimentet. Noget helt andet. Det er sikkert ikke uden betydning for DSB's omdømme, at togene er rettidigt fremme, især ikke i en tid, hvor så mange trafikmidler kæmper om de rejsendes gunst.

Ligeledes er vi »sorte« ofte udsat for, at et i forvejen topbelastet tog med knap køretid overbelastes, blot ved hjælp af en lakonisk meddelelse fra T 5. Dette er ofte tilfældet med tog 2049. Nu er vi fuldt ud klar over, at det gods, der betros DSB, skal

frem — og hurtigt frem — ellers er der andre, der kan. Er maskinen i orden og vind- og vejrforhold antagelige, går det også. Men er dette ikke tilfældet, eller er vi plaget af dårlig brændsel eller uroligt vand, eventuelt begge dele, er det ikke uden betydning, om toget overlæsses med 60—70 tons. Tabes der så tid op ad bakke, som i mange tilfælde kunne være indvundet igen — på flad bane — kommer vi ofte ud for, at toget holdes tilbage og overhales, og slutresultatet bliver så, at toget ankommer til Aalborg stærkt forsinket umiddelbart før et bagved kørende tog med — tre vogne.

Sluttelig skal nævnes, at stationerne ofte, for ikke at sige næsten altid, forsømmer at underrette lokomotivpersonalet, når ekstra indlæsning af gods eller lignende forhold gør det nødvendigt at forlænge togets holdetid. Billedet bliver så:

Tiden for afgang er inde, udkørselssignalet er tændt, fyret er parat til at modtage belastningen ved igangsætningen, men signalet til afgang udebliver i ti—tyve minutter. At lokomotivpersonalet hænger ud af vinduet og spejder, måske i regn eller sne, er kun en biting. Maskinens sikkerhedsventiler blæser (og det er dyrt). De beløb, der her kan spares til kul og vand — Nalco koster også penge — løber sikkert op i tusinder.

Jeg tror, at skal DSB fortsat hævde sig i den stigende konkurrence, og det håber vi jo alle og ønsker gerne at medvirke til, så må der et nærmere samarbejde de forskellige kategorier imellem, og ved lidt god vilje fra alle parter går det også, og når »de sorte« mærker, at der er samarbejde, vil de vide at »gi' den en tand til«.

Bj.

Turistsektionen meddeler:

På skitur i Norge

Norske Jernbanemænds Turistorganisation har som sædvanlig inviteret kolleger fra andre nordiske lande til en uges skiferie på NSB's feriehjem *Holu* ved Al station på Bergensbanen.

Derfor kan vi tilbyde en dejlig skitur til fint terræn for både begyndere og viderekomne med ophold på et dejligt feriehjem (dobbeltværelser) i 800 meters højde til en billig pris.

Afrejse fra København den 12. marts om aftenen, hjemkomst den 21. marts om morgenen.

Prisen har kunnet sættes så lavt som 130 kr. uden jernbanebilletter.

Sidste frist for anmeldelse er 1. februar, men hurtig tilmeldelse tilrådes, da deltagerantallet er begrænset.

Turistsektionen.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Det meddeles herved, at øjenlæge, dr. med. S. Ry Andersen, Vestre Boulevard 41 (konsultation kl. 14—15, lørdag kl. 12,30—13,30) fra 1. januar 1955 er ansat i den ved øjenlæge, dr. med. Hans Ulrik Møllers død ledigblevne post som speciallæge i øjensygdomme for sygekassens på Sjælland-Falster boende medlemmer.

Kong olie

Er den persiske olie helt overflødig?

Den 1. november d. å. begyndte verdens største olieraffineri i Abadan i Persien påny driften efter de mange måneders standsning. Bag den korte notits herom skjuler der sig et spændende spil om verdens olieforbrug, om oliemagnaternes intriger og om den persiske statsminister Mossadeghs ynkelige fiasko i oliekrigen. Udgangen af den persiske oliestrid blev en helt anden end både Mossadegh og de kommunistisk inspirerede kredse i Persien havde tænkt sig. Mossadegh var en af de uappetligste »statsmænd« i verden, snart opererede han med demagogi, snart med sammensværgelser og vold, snart med bønner og tårer. Fra den kant var alt at vente, blot ikke redelighed og ærlighed. Han regnede med at have let spil overfor det britiske olieselskab, der udnyttede Persiens olieklæder, idet han troede at kunne spille de øvrige verdensoliefirmaer ud imod englænderne. I begyndelsen syntes alt at gå glat, og han fortsatte sit træske spil, lige til Persien var ført til afgrundens rand, men så måtte han bøje sig for realiteternes hårde magt. Han havde da gennem sin forfejlede oliepolitik bevirket en kapital-koncentration, som verden næppe før har set mage til. Dette skal vi her give en kort skildring af.

Den 29. oktober d. å. undertegnede Shaen af Persien den kontrakt, der er oprettet mellem den persiske regering og det nye internationale olie-konsortium, der påny bragte den persiske olieindustri igang. Men forud for dannelsen af dette nye internationale olie-konsortium er der sket begivenheder, som vistnok er temmelig enestående i den kapitalistiske verdens historie. I begyndelsen troede mange, at den persiske olie var næsten uundværlig i verdensforbruget, især da den egnede sig særlig godt til flyverbenzin. Men det lykkedes ret hurtigt de amerikanske selskaber at udvide deres olieproduktion i Arabien og Irak i et sådant omfang, at den erstattede den persiske olie; ligeledes lykkedes det dem at fremstille en benzinsort til flyvemaskiner af andre råolier, således at også denne ulempe blev besejret. Nu melder sig da det overraskende spørgsmål, hvorfor de fem største amerikanske olieselskaber sammen med et engelsk, et fransk og et hollandsk-britisk selskab har dannet et konsortium til udnyttelse af den persiske olie, som amerikanerne ikke har brug for, idet de må holde igen med olieproduktionen i deres eget land, da markedet for tiden er mere end mættet med olie. Ikke alene er de amerikanske selskaber indtrådt i det nye internationale konsortium, men de har tilmed forpligtet sig til at yde det persisk-engelske oliefirma, der udnyttede olien i Abadan, en garantium, der anslås til 200 millioner pund sterling. Man forstår nu bedre, hvorfor det engelske selskab lod sig nøje med en brøkdel af den oprindeligt krævede erstatning fra den persiske regering (25 millioner pund sterling). At det engelske selskab trods alt har gjort en god forretning, fremgår af det faktum, at dets aktier på Londons børs er steget stærkt straks efter olieaftalens undertegning.

Sandsynligvis kunne de 5 amerikanske olieselskaber have opnået større profit for de penge, de nu sætter i det nye internationale konsortium, hvor de endog kun udgør en minoritet. De 5 selskaber er nemlig hver kun repræsenteret med 8 pct., altså 40 pct. ialt, medens Anglo-Iran-Selskabet alene råder over 40 pct., hvortil kommer Royal Dutch-Shell-selskabets 16 pct. Den britiske kapitalinteresse i Persien er altså stadig dominerende, selv om den har mistet sit monopol.

Når således de amerikanske selskaber alligevel har indladt sig på denne forretning, skyldes det overvejelser af dobbelt natur. For det første fører de hermed en oliepolitik på langt sigt, og for det andet frygtede de udfaldet af en proces, som var indledet mod dem for overtrædelse af den amerikanske anti-trustlov.

Hvad nu først deres langtidsole-politik angår, måtte de store amerikanske olie-firmaer regne med den mulighed, at hvis Mossadeghs nationaliseringsforsøg med olien var lykkedes ville de skabe farlige konsekvenser for selskaberne i andre stater i Sydamerika og Asien. Der ville være mange Mossadegher i andre diktatur- og halv-diktatur-lande, der hellere end gerne ville efterabe Mossadegh, hvis de turde, og selv overtage olien i deres respektive lande. Nu havde altså de store amerikanske firmaer valget imellem at lade deres britiske kollega i stikken og evt. selv snart lide samme skæbne i andre lande, eller slå benene bort under Mossadegh og derved styrke deres egen stilling. Valget kunne ikke være svært. Det var den ene del af forklaringen på det mærkelige spil om Persiens olie. Den anden del er ikke mindre interessant.

For nogle år siden begyndte den amerikanske regering en proces mod de amerikanske olieselskaber. Anklagen lød på overtrædelse af anti-trustloven. Selskaberne blev beskyldt for især under krigen sammen med udenlandske firmaer at have opdelt verdens oliemarked mellem sig og derved pålagt de amerikanske forbrugere tunge byrder. For kort tid siden blev sagen imidlertid udskudt, da de britiske selskaber nægtede at lade de amerikanske domstole få adgang til at se deres forretningspapirer. Herved blev det umuligt at overbevise de amerikanske olieselskaber om at have gjort sig skyldig i at danne en international olie-koncern. Med dette damoklessværd hængende over hovedet kan man bedre forstå, at de amerikanske selskaber nu med den amerikanske regerings sanktion var parat til at danne et internationalt olie-firma, hvad de jo ellers netop ikke havde lov til. Der var nu kun ringe udsigt til, at de ville kunne blive dømt ved en amerikansk domstol.

— Således så altså det spil ud, der bag kulisserne blev spillet om den persiske olie. Lederne af de store olieselskaber kan her bryste sig af at have forhandlet på lige fod med både den persiske, den britiske og den amerikanske regering. Og det var Persien, der blev Sorteper i dette spil. Samtidig må kommunisterne med sure miner erkende, at de er blevet overlistet, og at deres underfundige makkerskab med Mossadegh endte med en eklatant fiasko.

Behandl mig hensynsfuldt!



Landsoplysningsudvalget

Som i enhver anden forretning er det Statsbanernes opgave at give sine kunder den bedst tænkelige behandling, og bestræbelserne sættes ind herpå, men for at nå til det helt rigtige resultat er betingelsen, at såvel høj som lav går til opgaverne med de rigtige forudsætninger.

I erkendelse heraf og i forbindelse med et ret ømtåleligt problem — behandling af gods ved forsendelse på Statsbanerne — har ledelsen taget et frisk initiativ, idet man hos Franske Statsbaner har lånt en film om, hvordan man *skal* og navnlig *ikke skal* behandle godset.

Filmen, der hedder »Monsieur Colis vous parle«, er forsynet med dansk tale og skal i den kommende tid forevises personalet over hele landet for at tilskynde dette til en bedre behandling af godset, der som følge af skødesløshed og uforsigtighed koster Statsbanerne mange hundrede tusinde kroner hvert år i erstatninger.

Ganske vist er filmen præget af franske forhold, og navnlig mentalitet og har et såre humoristisk tilsnit, men det gør næppe under vore forhold skår i dens belærende hensigt, og utvivlsomt bliver den et nyttigt led i bestræbelserne for at skabe en hensynsfuld omgang med godset, så dette kommer modtageren i hænde i en tilstand, denne kan forvente. Det er værd at lægge sig på sinde, at nok gives der erstatning for skadet gods, men det vigtigste for modtageren er at få den bestilte vare og ikke penge i stedet for. Man skal derfor ikke slå sig til tåls med, at »vi betaler«. Varen skal uskadt frem.

Det er klart, at denne film i første række henvender sig til dem, der har med den direkte behandling af godset at gøre, men den har bud til hver eneste instans, så alle ansatte kan aktiviseres, og for vort vedkommende kan der medvirkes til et godt resultat ved under rangering at rangere således med vognene, at man ikke, som det ofte sker, ser det håbløst ødelagt indhold i vognene, fordi disse har været udsat for ramlen ved tilkørsel af andre vogne eller ved stødrangering.

Det er vigtigt med disse hensyn, thi i sidste ende er vor eksistens afhængig af en indsats, der giver kunden fuld tilfredshed. Det gælder for DSB at tilbagevinde tabt terræn og at vinde nyt, og dette må der leves op til.

Der pålægges ikke personalet pligt til at se filmen, idet det vil blive frivilligt, om man ønsker at møde frem, men ved eftertanke skal den enkelte nok forstå, hvad der tjener hans tarv og dermed møde frem. Og tag så mor med, det er ingen dårlig ide at give hende indblik i, hvad der rører sig på vor arbejdsplads.

For Københavns vedkommende er det tanken at lade filmen køre nogen tid i DSB's Kino, for derved at give al personale i dette område mulighed for at se den, medens man for det øvrige lands vedkommende vil lade den forevise i en af DSB's transportable kinovogne, som skal rundt til alle større byer.

Det er en sag, der gælder os alle, og vi anbefaler varmt at møde frem.

Besøget på FDB's fabrikker i Viby, Jylland

Som meddelt ved de i afdelingerne ophængte opslag, vil landsoplysningsudvalget, i forbindelse med ovennævnte besøg, arrangere fællestransport af deltagerne fra Aarhus H. til Viby og retur.

Turen til Viby vil foregå med rutebiler, afg. fra banegårdspladsen kl. 12,30, hvor deltagerne bedes samlet så betids, at afgangstidspunktet kan overholdes.

Tilbageturen til Aarhus vil foregå med særtog ad Odderbanen. Nærmere herom bliver oplyst under selve besøget.

I forbindelse med besøget har udvalget truffet aftale med forretningsfører i »Det kooperative Fællesforbund«, Thor Pedersen, om umiddelbart inden rundturen på fabrikkerne at holde en tale om kooperationen.

Fra forskellig side har været fremsat ønske om, at familiefripas, der benyttes til fællesrejsen, holdes udenfor den årlige norm. Landsoplysningsudvalget har søgt Generaldirektoratet herom, men har, under hensyn til den i dette efterår foretagne fællesrejse til København — besøget på Statsradiofonien — modtaget afslag på anmodningen.

Og så et »vel mødt« i Aarhus onsdag den 8. december. Vi føler os inden for udvalget overbevist om, at der bydes på en interessant og udbytterig tur.

P. L. V.

J. V. Christiansen.

Statsradiofoniens grundbog »Hvad er film?«

192 sider. Kr. 4,00. Omslag af Arne Ungermann. Typografisk tilrettelægning: Viggo Naae. Schultz, 1954.

Bogen, der bærer samme titel som udsendelserne, er skrevet af radioens egen filmkronikør, magister Bjørn Rasmussen, hvis indsigt i filmens æstetik og historie er velkendt landet over, og af filmkritikeren, magister Jens Chr. Lauritzen, der har taget sig af kapitlerne om filmens teknik og forholdet mellem film og publikum. Tilsammen giver bogens fem hovedafsnit med ialt 41 illustrationer et fyldigt billede af filmens mangeartede funktioner og problemer. Til hvert afsnit er desuden udarbejdet »Spørgsmål til drøftelse«, egnede til at inspirere læserne og lytterne til fortsat diskussion om de forskellige emner, og særligt interesserede får i boglisten nyttige tips om lettilgængelig litteratur om film. Endelig gør registret, der omfatter såvel emner, personer som filmtitler, det muligt at benytte bogen som opslagsbog.

Interessen for film er som bekendt stadig stigende, og alle, der interesserer sig for denne kunst- art udover den underholdning, den giver, vil få en både fornøjelig og saglig orientering i emnet gennem »Hvad er film«.



NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:
Herning: Formandens adresse rettes til: DSB remise.

Ordensdekoration.
Lokomotivfører H. A. Loft, Helsingør, R. af Dbg. (12-10-54).

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-11-54.
Lokomotivfører:
K. E. Lundemann, Odense, til Fredericia.

Uansøgt forflyttelse pr. 15-11-54.
Lokomotivfører:
P. Jensen, Aabenraa, til Padborg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-12-54.
Lokomotivfyrbøderne:
E. Skadhauge, Gedser, til København Gb.
J. C. Stenderup, Roskilde, til Helsingør.
P. D. Jørgensen, Helsingør, til Gedser.
H. Boegh, København Gb., til Nyborg.
K. P. Hvam, Brande, til Esbjerg.
H. P. Rasmussen Fredericia, til Esbjerg.
A. P. Mikkelsen, København Gb., til Nyborg.
E. F. Mikkelsen, Roskilde, til Brande.
P. E. Svendsen, Roskilde, til København Gb.

Ansæt som lokomotivfyrbøder pr. 1-12-54.
Lokomotivfyrbøderaspiranterne:
E. Asmussen, Esbjerg, i København Gb.
J. B. Larsen, København Gb., i København Gb.
A. B. Hansen, Helsingør, i Helsingør.
F. L. M. Nielsen, København Gb., i København Gb.
H. K. Hansen, Gedser, i Gedser.
J. L. Clausen, Esbjerg, i København Gb.
H. C. Nielsen, Kalundborg, i Roskilde.
E. J. P. Pedersen, Korsør, i Korsør.
S. A. Nielsen (Strøm), Korsør, i København Gb.
B. Carlsen, København Gb., i København Gb.
K. Rasmussen (Bjerregaard), Korsør, i København Gb.
B. Skjelmose, København Gb., i København Gb.
G. Madsen, Frederikshavn, i København Gb.
E. Nielsen (Bennedsen), Korsør, i Gedser.

Afsked.
Lokomotivfører L. Christensen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-55).
Lokomotivfører V. J. S. Hechmann, Korsør, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-1-55).

Dødsfald blandt pensionister.
Pens. lokomotivfører S. Andersen, Solgaarden, Skanderborg (død nov. 1954).
Pens. lokomotivfører H. Hansen, Kongevej 48, Helsingør (død i septbr. 1954).

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-1-55.
Pens. lokomotivfører C. M. Thomsen, Syrenvej 6, Hasseris pr. Aalborg.

Byttelejligheder

Aarhus—København.

En 2 værelses 3. sals lejlighed i Aarhus med fjernvarme, nedstyrtnings-skakt, ingen trappevask, husleje 73,32 kr. plus varme, ønskes byttet med tilsvarende lejlighed i København.

Eventuelle henvendelser bedes sendt til DLF's kontor, Hellerupvej 44, Hellerup, under mærket »Pensionisten«.

2½ værelses lejlighed med moderne bekvemmeligheder i Korsør ønskes byttet med 2 eller 3 værelses i Helsingør, København eller omegn.

Lokomotivfyrbøder T. B. Nielsen,
Thiesens Alle 21, 1., Korsør.

Udflugt til Danfoss

Sønderborg afdelinger indbyder kolleger fra hele landet til at deltage i et besøg på Danfoss Fabrikker, Nordborg.

Besøget finder sted mandag den 13. ds.

Afrejse fra Sønderborg kl. 14,15. Ankomst til Sønderborg kl. 18,30.

Deltagerprisen er ansat til 1,75 kr., og fabrikken er vært ved et fælles kaffebord.

Henvendelse til afdelingsformand J. Aa. R. Eriksen, Sdr. Landevej 41, Sønderborg.

Fremads almanak

Fremads Almanak ligger også i år i toppen med fem store noveller af Leck Fischer, Per Guldbrandsen, Ester Nagel, Ivar Lo-Johansson og Alphonse Daudet og fem artikler af læge A. Laurent-Christensen, der fortæller om »Knud Rasmussens sidste Grønlands-dage«, kaptajn Ejnar Mikkelsen, der beretter om en slædefart over indlandsisen, »En herlig Dag«, Knud Lundberg, fodboldhelt og slankhedsapostel, der vittigt og selvironisk causerer om emnet »Hvornår er man for gammel?«, cand. mag. Asger Lundbak, der fører læseren millioner af lysår ud i verdensrummet med sit bidrag »Verdensrummet — den evige Gentagelse«, og Willy Reurnert, der kaster handsken til publikum med »Længe leve den frie Læser«!

Som spidsartikel bringes et interview med statsminister Hans Hedtoft af redaktør Axel Nielsen, og Mogens Jermiin-Nissen har skrevet årets digt »Det enfoldige Forår«.

Børnene får som altid en rebus med mange præmier for de rigtige løsninger samt en spændende detektivnovelle af Mik »Spor i Sneen«. For de mindste er der en dobbeltside med børnerim.

Tegnerne hører til de bedste her i landet: Hans Bendix, Helge Christoffersen, Erik Christensen, Svend Havsten Mikkelsen, Gustav Hjortlund, Kirsten Hoffmann, Hans Lollegaard, Mogens Moe, Aage Rasmussen, Chr. Sekjær, Ib Spang Olsen, Ib Veith og Thomas Winding.

Forlang

KAFFE

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

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346

NYBORG

Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen

Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

H. KONGGAARD

Murermester

Entrepreneur

Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

Drevsen & Nellesmann

NYBORG - TELF. 25 og 189

Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

I. KRUSE & BECH

Vand-

Gas- & Lysinstallationer

Telf. Nyborg 144, 381-1144

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning

anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen

Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

Østervembs

VINSTUE

anbefales

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed

Briller med Dobbeltglas
anbefales til Tjenestebrug.
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

Nyborg Ligkistemagasin K. Jacobsen Snedkermester

Besøger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897

v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager

Nørregade 13 . Telf. 1060

Nyborg Jernstøberi

Telf. 76 — 231

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

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

Ingen Butiksleje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

P. Mainz

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.
Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 20720

Thorvald Torntoft

AARHUS
Frederiks Alle 116 Tlf. 2551
Isenkram.
Køkkenudstyr, Glas,
Porcelæn og Fiskegrejer

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 20 188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1 Tlf. 3 03 33 Østergade 4 Tlf. 2 62 55 Tordenskjoldsgade 37 Tlf. 6 81 66

Indskudskapital ca. 46.6 Mill. Reserver ca. 4.8 Mill.

Frederiksbjerg Installations Co.

Frederiksalle 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815
Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner



Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning
Ryesgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB



Aarhus
Amtstidende

RADIO-THYGESEN

Raadhushuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010-1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

Sig det med Blomster

✕ Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

A/s Kulimporten Dania



Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

THÜRMEERS
originale Snittøj

HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB