

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 23

5. DECEMBER 1955

55. ÅRGANG



Kæmpeordre på NOHAB's diesellokomotiver

Illustrationen viser et af de 4 lokomotiver, som vi sidste år leverede til De Danske Statsbaner. Driftsresultaterne herfra var så udmærkede, at vi allerede et halvt år senere modtog en ordre på yderligere 20 lokomotiver. Sidste sommer blev et af vore diesel-elektriske lokomotiver demonstreret i Sydeuropa og Tyrkiet, og demonstrationen gav fine resultater. Lokomotiverne fremstilles af os i samarbejde med Electro-Motive Division, General Motors Corporation, U.S.A.

Yderligere forbedringer på diesellokomotivet

De nye NOHAB-GM-lokomotiver er blevet yderligere forbedret - bl. a. er effekten forhøjet til 1750 HK og trækraften forøget. Den nye udførelse af diesellokomotivet er grundigt gennemprøvet i oprindelseslandet U.S.A.

Maksimalhastighed 133 km/tim.

Hele motoreffekten på 1750 HK kan udtages kontinuerligt ved alle kørehastigheder mellem 23,5 km/tim. og maksimalhastigheden 133 km/tim.

Maskinudrustning og styreapparater i EMD's gennemprøvede udførelse. Bogiernes konstruktion er patentbeskyttet (Flexi-Coil-System). Konstruktionen af idag bygger på erfaringer fra fabrikation af mere end 15.000 diesel-lokomotiver.

Vidste De, at

NOHAB-GM diesellokomotiver

- ♦ udfører et ligeså stort arbejde på een tankvogn olie som et damplokomotiv på 8 vognladninger kul
- ♦ betyder en besparelse på godt 600.000 danske kroner årlig pr. lokomotiv i sammenligning med damplokomotiverne
- ♦ medfører meget små vedligeholdelsesomkostninger
- ♦ kan bruges til alle slags tog, fra 1000-tons godstog til eksprestog
- ♦ kun kræver minimal vedligeholdelse
- ♦ er nemme at manøvrere
- ♦ tilpasser sig smidigt efter trafikbehovet
- ♦ giver øjeblikkelig igangsætning
- ♦ er yderst driftsikre



**20.000 lokomotiver af denne
dieselttype er nu i anvendelse
over hele verden!**

NYDQVIST & HOLM AB
TROLLHÄTTAN

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS



FIONETTE

Regnfrakker


Statsanstalten for Livsforsikring

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt

*Billige Premier * Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Urmager ved Statsbanerne siden 1856

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.)

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637


OPTIKER

**Felix
Schmidt's**
EFTF.

Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

Majami 
TUBORG

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen

Enghavevej 31

Telefon: Eva 1404

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

Begravelses og Ligbrænding

besørges paa bedste

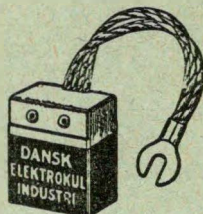
og billigste Maade

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41

København

C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



SIGI
Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivarer 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

Uddannelsen i motorvæsen

Den afbrydelse i motor-uddannelsen de fem besættelsesår medførte, har været følelig i efterkrigstiden og mærkes endnu 10 år efter besættelsens ophør. Allerede i besættelsens første dage måtte motorskolen indstille sin virksomhed og den kunne først genoptages nogen tid efter de fremmedes hjemrejse. Fem års stilstand på dette område tillige med, at den normale linie i uddannelsen ikke var opnået i begyndelsen af 1940 er det vanskeligt at indhente. Og bestræbelserne herfor lettes ikke, når der samtidig er stor tilgang af nye lokomotivmænd og dermed en forøgelse af det antal, skolen skal uddanne både i motorvæsen og i det almindelige lokomotivfyrbøderkursus.

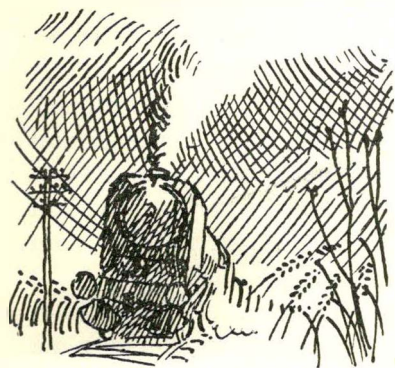
Problemet blev allerede taget op til behandling i efteråret 1945, hvor det atter viste sig muligt at genoptage motordriften omend i mindre omfang til at begynde med. Efter forhandling med Generaldirektoratet nedsattes under 29. november s. å. et udvalg bestående af 2 repræsentanter for Generaldirektoratet, 2 for distrikterne og 2 for Dansk Lokomotivmands Forening. Udvalget fik til opgave i første omgang, at fremme og tilrettelægge motoruddannelsens indarbejdelse i normalt leje, men blev senere af Generaldirektoratet pålagt yderligere nogle opgaver, der havde tilknytning til den første.

Efter et udvalgsarbejde på ca. 10 måneder afgav udvalget i efteråret 1946 en ret omfattende betænkning med indstilling om, i de efterfølgende 2 skolesæsoner at afholde 6 motorkursus og derefter 8 kursus pr. år. Med et deltagerantal på 15 på hvert kursus skulle man med det daværende antal lokomotivmænd, som ikke havde motoruddannelsen, i 1955 være nået frem til at uddanne lokomotivfyrbødere med 2—3 års ansættelse. Der var på det tidspunkt ca. 775 lokomotivmænd, der endnu ikke havde fået motoruddannelsen og hertil kom den forventede tilgang af nye.

Efterfølgelse af udvalgets indstilling har i årene, der er gået, imidlertid vist sig ikke at kunne ske fyldest. Jernbaneskolens kapacitet har ikke været tilstrækkelig. Både lokale- og lærermanglen har gjort sig gældende. Antallet af motorkursus har derfor ligget på 3 årligt eller mindre end halvdelen af, hvad udvalget regnede med. En ikke uvæsentlig reduktion, hvoraf følgerne i dag er mærkbare. Et betydeligt antal lokomotivmænd med anciennitet langt ud over den, der var påregnet som den normale ved indkaldelse til skolen, venter på at blive underkastet motoruddannelsen.

*

Hovedbestyrelsen har derfor atter måttet tage sagen op til behandling og overfor Generaldirektoratet fremsat anmodning om en ændring i de bestående forhold. Med den fortsatte stærke udvikling i motordriften er det nu mere end tidligere påkrævet med en udvidelse af antal kursus, og det bliver tillige nødvendigt også at forøge deltagerantallet på hvert kursus, såfremt der ikke skal hengå et ganske urimeligt åremål før motoruddannelsen kommer i normalt leje. Medens det ikke er muligt at gennemføre mere end 8 kursus om året, som foreslået i 1946, fordi de samme vanskeligheder med lokaler og lærerkræfter stadig er



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 23 - 55. ÅRGANG

5. DECEMBER 1955



Indhold:

Uddannelsen i motorvæsen	265
Nordisk nyt — NJU møde i København	266
Statsbanernes underskud	267
Samarbejdsudvalgene	269
Afdelingsingeniør V. Voldmester in memoriam	271
CO Is tillidsmandskursus	272
Overordnet — Underordnet	274
Landsoplysningsudvalget	275
Besøg hos »Nohab«	275
Fugleflugtslinien	275
Under DLF	276
Tak	276
Opmærksomhed frabedes	276
Jubilæum	276
Personalialia	276
Dødsfald	276
Medlemslisten	276
Byttelejlighed	276



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.

NJUmøde i København

Den 16. og 17. december d. å. har Nordisk Jernbanemands Union fastsat et sammentræde i København, hvor lokomotivmænd fra de tilsluttede nordiske organisationer skal drøfte fælles problemer som tidens udvikling har gjort aktuelle. I første række skal drøftes bemandings- og uddannelsesforhold, ligesom der kan være anledning til at beskæftige sig med lønmæssige forhold.

Det, der ligger i tanken med et sådant møde, er at skabe fælles linie for nævnte spørgsmål, idet man erkender, at det ikke længere slår til at være sig selv nok og samtidig gives lejlighed til at understrege den nordiske sameksistens, som i alle forhold bør ophjælpes til det mål, der sættes gennem oprettelse af Nordisk Råd, sigtende på økonomisk og social sammensmeltning af de nordiske lande.

Resultaterne af mødet ligger selvfølgelig uvisse, men forventelig er der et godt arbejdsgrundlag med de erfaringer, det enkelte land har fra eget arbejdsområde, og det er essensen af dette, man påregner at kunne intensivere til videre fremstød.

Bemandingsspørgsmålet presser stærkt under den igangværende omlægning af trækraften, hvor motorisering og elektrificering fortrænger dampdriften. Disse forhold giver organisationerne grund til at forbeholde sig andel i rationaliseringsgevinsterne, og spørgsmålet er da, i hvor stor udstrækning forholdene kan nyttes til personalets gavn. Det er videre spørgsmålet, om man fuldt skal gå ind for eenmandsbetjente køretøjer, idet man i denne forbindelse grundigt må overveje, om der, med nye køretøjers store antal hestekræfter, togenes voksende hastigheder og vægt, tages tilbørlig hensyn til den rejsendes naturlige krav på sikkerhed.

I sammenhæng med dette er det også nødvendigt med en samlet analyse af uddannelsesbehovet, som formentlig må udvides og effektiviseres.

til stede, kan lokalerne tage et større antal deltagere. Men af hensyn til den enkelte deltagers udbytte af uddannelsen er det til gengæld ikke formålstjenlig med alt for store og overdimensionerede hold. Til det ret omfattende pensum, eleverne skal igennem, er det nødvendig at opretholde det mindst mulige elevantal på hvert kursus, det skaber den bedste kontakt mellem elev og lærer. Det samme er tilfældet for de instruktioner, som finder sted på maskindepoternes værksteder.

Efter forhandling med Generaldirektoratet er der opnået enighed om gennemførelse af 8 årlige motorkursus, der dog må reduceres i de år, hvor der skal afholdes lokomotivfyrbøderkursus med et antal svarende til det, der er nødvendigt hertil. Tilgangen af aspiranter er imidlertid i betydelig tilbagegang, og den kommende tid vil derfor ikke kræve mange kursus til denne kategori. Deltagerantallet på de kommende motorkursus vil normalt blive på 20 lokomotivmænd, men kan nedsættes i de tilfælde, hvor der skal deltage mesteraspiranter. Der vil blive afholdt 4 kursus i København og 4 i Aarhus.

For at få de 8 kursus indpasset sammen med instruktionen på værkstederne vil alle holdene ikke få instruktionen og skoleundervisningen i umiddelbar forlængelse af hinanden. Instruktionen må for enkelte gives umiddelbart før en sommer- eller højtids trafik, hvorefter de pågældende skal ud i driften, indtil trafikken er afviklet, og herefter skal de atter ind til uddannelse denne gang på Jernbaneskolen. Da der kun er tale om en kortere afbrydelse har hovedbestyrelsen ikke næret betænkeligheder ved at indgå på denne ordning, når den samtidig kan medvirke til fremme af hele problemet med motoruddannelsen.

*

Selvom der almindeligvis vil blive indkaldt til kursus efter anciennitet, kan der i fremtiden blive enkelte forskydninger. Som hidtil praktiseret vil der ske indkaldelser uden for ancienniteten af hensyn til de maskindepoter, hvor motordriften udvikler sig hurtigere end personalet kan få uddannelsen til. Der vil herudover yderligere blive set bort fra ancienniteten, hvis det viser sig fordelagtigt for personalet. Således vil der i videst mulig udstrækning blive taget hensyn til elevens stationeringssted, så han indkaldes til kursus i den by, der ligger nærmest dette. Ved denne ordning kan der opstå tilfælde, hvor nogen vil blive forbigået en kortere tid. Det vil bl. a. forekomme, hvor der er tale om indkaldelse til kursus i Aarhus, men hvor de, der står for tur, er tjenstgørende i 1. Distrikt eller omvendt, hvis det er til kursus i København, og de, der står for tur, er tjenstgørende nærmere Aarhus. Man vil herefter blive forbigået, men indkaldelsen vil finde sted, så snart der igen skal være kursus i den by, som ligger nærmest hjemstedet. Der kan derfor kun blive tale om at skulle vente en kortere tid, og når det sker på bekostning af, at de pågældende samtidig får korte afstande til hjemmet, kan det kun blive til fordel for personalet.

Det er vort håb, at den nye aftale nu må blive overholdt og gennemført efter fastsatte linier, så vor motoruddannelse kan komme ind i det normale leje.

*

Statsbanernes underskud

Generaldirektøren har i en kronik i »Berlingske Tidende« givet udtryk for sine betragtninger i relation til de tanker og ideer, som i tiden fra forskellige sider kommer til udtryk vedrørende den økonomiske trængsel, Danske Statsbaner er inde i. Nedbringelse af de store underskud er påtrængende nødvendigt; men rigtigt er det naturligvis i den forbindelse at se på, om der nu også i rimelig grad tages hensyn til fordeling af byrderne ved anlægsudgifterne — byrder, som ikke alene pålignes ud fra driftsmæssige interesser. Ikke mindst er beskæftigelsesfremmende og byplanmæssige interesser, som nævnt i det følgende, spørgsmål, som må medtages i vurderingen af det store underskud.

Hvorfra kommer et deficit på 72 000 000 kr.?

Statsbanernes regnskab for sidste finansår viste et underskud på ca. 72 mill. kr. Fra visse sider har været hævdet, at de 72 mill. kr. ikke er udtryk for det virkelige forhold: Der bør regnes med et større beløb, idet en del af statens pensionsudgifter bør lægges til. Enkelte har på den anden side hævdet, at tallet 72 er for stort og ikke giver et rigtigt billede af, hvad statsbanerne koster skatteborgerne. Lad os derfor se lidt på, hvorfra de 72 mill. kr. hidrører.

For det første er der tale om et driftsunderskud, d. v. s. det beløb, hvormed de af statsbanerne i årets løb afholdte løbende udgifter overstiger indtægterne. Dette beløb androg i sidste finansår ca. 21 mill. kr. Hertil kommer et beløb på ca. 19 mill. kr. til afskrivning og ca. 32 mill. kr. til forrentning af de i årenes løb til anskaffelser og nyanlæg benyttede penge, og det er disse sidstnævnte, i alt ca. 51 mill. kr., der undertiden sættes spørgsmålstegn ved. Kan der da være tvivl om, at statsbanerne skal afskrive og forrente den i nyanlæg m. v. investerede kapital? I almindelighed ikke, men man kunne måske spørge, om det er helt berettiget at belaste statsbanernes regnskab med poster, som kun i ringe omfang vedrører, hvad trafikken kræver; men inden jeg kommer nærmere ind herpå, vil jeg gerne sige, at det næppe er korrekt uden videre at fortælle skatteyderne, at de skal betale disse ca. 51 mill. kr. De penge, vi bruger til nyanlæg m. v., bevilges på de årlige finanslove, og afholdes udgifterne hertil gennem skatter, som de normalt gør, har skatteyderne betalt dem en gang for alle, og så skal de ikke betale endnu en gang.

At der efter min mening kan rejses tvivl om, hvorvidt alle de penge, statsbanerne får bevilget til nyanlæg m. v., bør afskrives og forrentes over statsbanernes regnskab, skyldes, at statsbanerne som statsinstitution har eller får pålagt en del arbejder, som, hvis udelukkende trafikale jernbaneinteresser kom i betragtning, næppe ville blive gennemført. Det er ganske naturligt, at penge, der bruges til nye havne ved Storebælt, og som sætter statsbanerne i stand til at bestride en større trafik og dermed give forøgede indtægter, skal forrentes og afskrives over statsbanernes regnskab, og det samme kan siges om de penge, som gør det muligt for os at gennemføre mere rationelle driftsformer og dermed et mindre personaleforbrug, men når statsbanerne må medvirke til at afhjælpe arbejdsløshed, f. eks. på den måde, at en jernbanestation, der vel ikke kan siges at have den allerbedste beliggenhed, men som dog gennem mange år kunne gøre udmærket fyldest, flyttes til et for byplanlægning mere hensigts-

mæssigt sted, bliver spørgsmålet om forrentning af de til et sådant arbejde medgæede penge mere problematisk, navnlig når det kan forudses, at den nye station bliver væsentlig dyrere i drift end den tidligere. Ganske vist afholdes i sådanne tilfælde størsteparten af udgifterne over socialministeriets konti eller måske af kommunen, men noget bliver der altid til statsbanerne. Det kan selvfølgelig ikke på forhånd udelukkes, at banerne, selv om arbejdet som helhed ikke vil give økonomisk gevinst, kan få visse fordele af det, men i så fald kunne et i forhold hertil svarende beløb — men efter min mening heller ikke mere — belastes vort regnskab.

Et noget lignende synspunkt kan anlægges for så vidt angår ombygning af stationsbygninger. Jeg skal være den første til at indrømme, at mange af vore stationsbygninger, ikke mindst i Sønderjylland, er meget lidt pyntelige og burde moderniseres eller erstattes af nye (og hellere i dag end i morgen), men bygningerne *kan* bruges, som de er, og den merindtægt eller mindre udgift (f. eks. til betjening), som ombygning vil give, kan ikke tilnærmelsesvis antages at kunne forrente de beløb, som måtte anvendes til forbedring, og en privat forretningsmand ville derfor næppe ofre penge herpå.

Hvis nationen mener, at jernbanerne (i videste forstand) i Sønderjylland bør bringes op på samme standard, som f. eks. vejene er blevet det — og personlig mener jeg ikke, man bør sidde de krav, der fra tid til anden fremkommer herom, overhørig — vil det næppe være rigtigt at belaste statsbanernes regnskab med de beløb, der vil medgå hertil — i hvert fald ikke i fuldt omfang. Det er under alle omstændigheder uomgængelig nødvendigt at have opmærksomheden henvendt på de beløb, der skal forrentes over statsbanernes regnskab. Beløb til afskrivning og forrentning, der i 1946/47 androg 15 mill. kr., er siden da steget i voldsom takt: 17, 20, 24, 29, 35, 41, 46, og nu sidst altså 51 mill. kr. Det kan i hvert fald ikke bebrejdes den eller dem, der er sat til at administrere statsbanerne, at de bestræber sig på at få de beløb der bevilges til anlæg og anskaffelser, anvendt i første række til sådanne arbejder, som giver pengene igen, og at de, når trafikken kræver udvidelser, sørger for, at der ikke foretages mere og anvendes flere penge end absolut nødvendigt.

Det er ud fra sådanne betragtninger, jeg har fundet det betænkeligt at fortsætte arbejdet med bygning af dobbeltspor gennem Sønderjylland. Trafikken kræver, at det nuværende spors kapacitet forøges, og som middel hertil kendtes tidligere kun bygning af endnu et spor. Gennem de senere år er

udviklingen på det sikringstekniske område gået stærkt frem, og det er nu muligt, at opnå en væsentlig forøgelse af et enkeltspors kapacitet ved hjælp af moderne sikringsanlæg, således som det også kendes fra andre landes baner. Frankrig har siden krigen nedlagt adskillige kilometer dobbeltspor, og i Tyskland har man forøget forskellige banestrækningers kapacitet ved uden bygning af nye spor at tage moderne sikringsanlæg i brug. For øvrigt synes man flere steder i udlandet tilbøjelig til, når en strækning er forsynet med to spor, og trafikken er meget intensiv, at benytte disse to spor som to enkeltspor i stedet for, som det ellers er praksis, at lade hvert spor være forbeholdt sin køreretning.

Hvis man så vil spørge mig, hvordan det forholder sig med driftsunderskuddet på 21 mill. kroner: Om dette beløb ikke skal betales af skatteyderne, må mit svar blive et absolut jo. Blot må jeg have lov til at gøre opmærksom på, at også vi, der arbejder for statsbanerne, betaler skat. Vort driftsunderskud svarer til ca. 700 kr. pr. ansat. Derfor sætter vi også ind på at mindske eller i hvert fald holde underskuddet i ave. Vi gør det ved bl. a. at rationalisere driften, så vi kan klare os med mindre personale. Vi har mange muligheder, alle i alt væsentligt af samme art, som er til stede i private virksomheder. Lad mig nævne nogle områder, hvor vi ved hjælp af maskiner og moderne hjælpemidler har opnået et mindre personaleforbrug:

Arbejdet med at holde sporet i god stand er ret omfattende. Hver enkelt svelle må understoppes, og det foregik tidligere på den kendte måde med stophakke. Nu benytter vi maskiner, som reducerer udgiften med 66 pct. Disse maskiner der er ret svære og kører på skinnerne, kræver imidlertid, at der er længere ophold mellem togene, så der kan fås »arbejdsro«. De kan derfor ikke bruges f. eks. på S-togsstrækninger, men så står andre midler til rådighed, som ganske vist ikke giver så store besparelser som svellestoppemaskiner, men dog kan reducere udgifterne noget.

På vore pakhuse benytter vi læsebakker og gaffeltrucks (motoriserede løfte- og transportvogne), der muliggør, at een mand kan udføre samme arbejde som tidligere flere. Med moderne sikringsanlæg kan vi, selv på store stationer, klare os med een post mod tidligere to eller flere, og antal mand svarer stort set til antal poster. På fri bane har vi mulighed for at erstatte det personale, som bruges til betjening af signaler og bomme, med automatik. Når man som på S-banerne på grund af den tætte toggang nødvendigvis må have mange signalintervaller (ethvert tog skal være dækket af et signal), ville manuel signalbetjening kræve et stort personale. Automatikken gør det muligt at lade togene selv betjene signalerne, og personale spares. På samme måde for bommes vedkommende: De kan indrettes således, at togene, når de passerer en kontakt på skinnerne, får bommene til at gå ned (først stoppes vejtrafikken ved tænding af rødt blinklys), en anden kontakt slukker blinklyset og får bommene til at gå op efter togpassage.

En tidligere finansminister har sagt, at alle landstationer burde nedlægges. Jeg er, når jeg vel

at mærke får lov til at udlægge denne udtalelse, som jeg mener, den skal forstås, enig med ham, og vi arbejder i den retning, men en landstation kan have andre opgaver end dem, der vender direkte mod publikum. Der kan således være tale om bombetjening, men det kan vi som før nævnt klare med automatik. Der kan imidlertid også, navnlig på stærkere trafikerede strækninger, være brug for landstationerne dels til togkrydsning, dels til dækning af et tog, der med kort mellemrum efterfølges af et andet. Dog også det kan klares ad sikringsteknisk vej, idet et moderne sikringsanlæg kan betjenes fra snart sagt et hvilket som helst sted på kloden. Derfor er det muligt f. eks. over Fyn at indrette landstationernes signal- og sporskifteanlæg således, at de alle kan betjenes fra Odense. Een mand klarer herefter alle stationer.

Der er områder nok, hvorfra penge kan hentes, men der gælder for os ganske det samme som for andre: Rationalisering kræver investering, og det er vel kun naturligt, at staten, når den er i »penge-nød«, selv viser tilbageholdenhed. Derfor kan den fuldstændige motorisering af vor trækraft heller ikke gennemføres fra i dag til i morgen. Selv om der her er mange penge at tjene, må »dampen«s afskaffelse ske lidt efter lidt — også fordi staten dels må tage hensyn til dansk industri, dels opnår en roligere personalepolitik, når en besparelse kan arbejdes af. At det er af stor betydning, at også personalet er interesseret i rationaliseringsarbejdet, kan vist de fleste skrive under på. Det er langt lettere at gennemføre en rationalisering, når personalet er med end imod. Derfor skal også personalet have fordel af rationaliseringen, for vort vedkommende sker det i reglen på den måde, at betjeningen af en maskine eller et moderne anlæg naturligt betinger en noget højere lønmæssig placering. For virksomheden spiller det ingen rolle, om nogle enkelte skal have lidt mere i løn, når en væsentlig personalereduktion opnås.

At det ikke er helt små summer, rationalisering og moderne driftsformer kan give, vil kunne ses deraf, at et af de nye store diesellokomotiver betyder en besparelse i forhold til damp på over ½ mill. kroner årlig. Nøjagtigt ført regnskab viser, at et diesellokomotiv har betydet en besparelse på 7,34 kr. pr. 1.000 ton-kilometer.

Der er i sidste finansår af vore damplokomotiver præsteret godt 5 mill. \times 1.000 ton-kilometer, og det skulle således ved fuld motorisering være muligt at nå op på en besparelse på omkring 35 mill. kr. Rent umiddelbart kunne man da fristes til at tro, at så var i hvert fald driftsunderskuddet ude af verden. »Andre« synes imidlertid at ville noget andet. Vore store udgiftsposter har en sådan fart på opad, at det er umuligt at vinde med. Kulprisernes stigning betyder så meget, at vore udgifter til kul, selv om tilkomsten af de i bestilling værende 22 store diesellokomotiver påregnes at ville betyde en reduktion af vort kulforbrug på 25 pct., næppe går ned. En portion reguleringstillæg betyder ca. 4 mill. kroner for os. Med to portioner nu i efteråret og måske 3 fra foråret når vi op på sådanne beløb, at det næppe kan bebrejdes en, at man bliver forpustet.

P. E. N. Skov.

Samarbejdsudvalgene

18. samarbejdsudvalgsmøde i 1. Distrikt d. 26. okt. 1955.

Formanden indledte mødet med en oversigt over Statsbanernes samlede indtægter og udgifter i finansåret 1954/55 sammenlignet med det foregående finansår, og en tilsvarende for månederne april—juli, men da samme formentlig refereres her i bladet, jfr. rapport fra hovedudvalget, vil de givne oplysninger ikke blive gentaget her.

Derefter gav formanden nogle talmæssige oplysninger vedr. drifts- og trafikmæssige præstationer i 1. Distrikt i perioden april—juli d. å., der ikke var videre opløftende, men det var dog formandens opfattelse, at man ikke af den grund burde tabe humøret, men tværtimod med alle mulige midler søge at forøge vore befordringer, såvel hvad angik personer som gods, selv om vi på begge områder mødte en stadig stigende konkurrence, og han omtalte forskelligt, der var foretaget for trafikerhvervelse, såsom weekend-kørsel, billigkørsel med bestemte tog på lørdage og søndage m. v.

På godsbefordringens område ville der i nærmeste fremtid blive foretaget et enkelt forsøg med store kølebeholdere, for derved at imødegå konkurrencen fra lastbilerne med henblik på befordring af levnedsmidler til det vesttyske marked og lande derudover.

Nogle oplysninger vedr. de drifts- og trafikmæssige præstationer på overfarter tilgrænsende 1. Distrikt i samme periode viste, at der var foregået visse forskydninger i forhold til de tilsvarende måneder året forud, bl. a. på Hg.—Hbg.-overfarten, hvor den private færge »Betula« i sommeren 1955 havde været indsat og overført et ikke uvæsentlig antal biler, navnlig i retningen Sverige—Danmark. Ved Storebælt havde forholdet været, at der også i år, i ferietiden, periodisk havde været en ophobning af vogne ved bæltet med deraf følgende gene for forsenderne og for banerne, men formanden håbede dette ville bedre sig i ferieresønen 1956, hvor den nye »dobbeltdekker« ville blive indsat, selv om det kun blev med anvendelse af underste dæk.

Formanden gav herefter forskellige oplysninger, herunder, at den delvis nedbrændte remise i Hg. næppe ville blive genopbygget, men at man i stedet ville tilstræbe at udnytte arealet til en hårdt tiltrængt udvidelse af stationens spornet. Oplyste, at en omorganisation af signalvæsenet og distrikternes signaltjenester var til undersøgelse, og at dette arbejde muligt kunne få indvirkning på antal signalformandsstrækninger og evt. også på oversignalmesterstrækningerne m. v.

Der var i distriktet iværksat en kortlægning af arbejdet på landstationerne, hvis arbejde gennem de senere år væsentlig har ændret karakter, ikke mindst fordi en betydelig del af trafikken nu blev bestridt af busser og lastbiler, hvilket allerede havde medført forenklet betjening på visse stationer, en forenkling, der yderligere skulle undersøges for at få klarlagt, hvor urentabelt visse dele af stationernes arbejde var, herunder også postarbejdet.

Overbaneing. omtalte udgifterne til bevogtning af overkørsler, som man måtte søge at formindske ved opnåelse af tilladelse til anvendelse af krydsningslovens § 8, også for baner, hvor hastigheden var 100 km/t, så man i større udstrækning kunne gå over til anvendelse

af automatiske bomme. Oplyste i denne forbindelse, at bevogtningen af strækningen Sg.—Næ. årligt medførte en lønudgift på ca. 165.000 kr.

Oversignaling. omtalte den automatiske blok i alle 4 hovedspor Kh.—Val., som man nu var i gang med, og som ville medføre en forenkling af arbejdet på Av., der da ikke længere skulle være mellemblokpost. Arbejdet ventedes færdigt i sommeren 1956, og derefter ville man på tilsvarende måde gå i gang med en automatisering af strækningen Hl.—Så.

På Kh. forelå nu forslag til modernisering af post IV, hvor et relæanlæg ville blive anbragt i tilknytning til posten, og det var ligeledes hensigten ved en sporomlægning ved post K at ændre maskinernes til- og frakørsel i nærtrafikområdet, således at togmaskinerne kunne dirigeres ved dværgsignaler og uden maskinledsagelse. C. A. A. Larsen bemærkede til de givne oplysninger, at personalet vel fik adgang til at se et tegningsudkast til en sådan tilbygning, da der jo også kunne blive et problem om forbedring af personalets opholdslokaler.

Overtrafikinspekt. gav en række trafikale oplysninger, herunder bl. a., at plantogskm. for indeværende vinter var forøget med ca. 1300 og at kun 35 pct. af de 42.770 togkm. blev kørt med damp. Oplyste, at man på Kystbanen havde inddraget godstogene 2419 og 2488, således at al stykg. fra stationerne Gæ. og indefter blev befordret med lastbiler, der kørte to ture på hverdage, medens befordringen af vognladningsg. var blevet henlagt til andre tog. På tilsvarende måde var det hensigten at forsøge samme på strækningen Øl. og indefter, ligesom man på denne strækning ville forsøge at klare sig med motormateriel. Omtalte motoriseringen af rangerkraften, hvor man for tiden undersøgte muligheden af en udvidet udnyttelse af de store rangertraktorer, bl. a. ved f. eks. at lade traktoren i Gl. rangere på en københavnsk st. om natten og på søndage, hvor den ellers stod ubenyttet i Gl.

Redegjorde for tilsynets undersøgelse af den uødvendige betjening i togene, hvis resultat for vinteren var blevet, at man i forhold til sidste vinter på mandage—fredage anvendte 28 færre mand. Ved stationstjenesten foregik for tiden en undersøgelse med henblik på en tilpasning af arbejdsstyrken til den nu foreliggende arbejdsmængde. Af landstationerne var nu ialt 44 forsynet med eller stod overfor at skulle forsynes med tekniske indretninger til forenklet betjening, og her tilstræbte man, i overensstemmelse med ønsker fra personalerepræsentanter, at undgå forflyttelse, hvilket flere steder bl. a. kunne ske ved oprettelse af et større antal afløserer, for hvilket der efter foretagen undersøgelse havde vist sig behov, og dette forhold havde bevirket, at man kunne bibeholde nuværende antal lejeboliger for pågældende personalegruppe.

Personalerepræsentanterne blev opfordret til at være medvirkende til, at der blev foretaget et grundigere eftersyn af godsvognsmateriellet for søm, skruer m. v., anbragt af forsenderne, således at søm m. v. fjernedes, inden vognen påny stillede til rådighed for nye forsendere, hvilket bl. a. var af største betydning for bevarelse af den kundekreds, hvis varer forsendtes i sække af forskellig art.

Ved en fortsat behandling af problemet »frigøring af perronspor på Kh.« fik udvalget udleveret genpart af stationernes bemærkninger til L. B. Jønch's forslag, og det vedtoges derefter at viderebehandle sagen på næste møde.

Vedr. det af pakm. K. T. Rasmussen tidligere fremsendte forslag til læssebroer blev det oplyst, at maskintjenesten havde foranlediget udført en forbedret udgave, der kun vejede 9,5 kg st., og disse ville nu blive prøvet i Høng.

Vedr. læskure på Gb.s pakhuse vedtoges det at videreende sagen til behandling i hovedudvalget.

På givne foranledning drøftede man spørgsmålet om »ånden i samarbejdsudvalgsreglernes § 5«, og det blev henstillet til ledelsen, at man, hvor der var tale om anbringelse af særlige for personalet benyttede sikkerhedsanordninger — t. eks. K-signaler på S-banestationer —, da drøftede anbringelse med det interesserede togpersonale, ligesom det blev henstillet, at de tilsynsførende trafikinspektører og trafikkontrolører ved drøftelse om personalebesparelser med de lokale chefer, også foranledigede, at den lokale tillidsmand var til stede, da et samarbejde fra starten ville hindre mangt en misforståelse og samtidig medvirke til en for alle parter bedst mulig organisering af eventuelle arbejdsomlægninger, og det måtte da forudses, at såvel arbejdslyst som arbejdsglæde ville blive styrket betydeligt ved en sådan fremgangsmåde.

Formanden svarede, at spørgsmålet om signalanbringelser, herunder dog ikke K-signaler, blev afgjort af signalkommissionen, hvori også lokopersonalet var repræsenteret. K-signalerne anbringelsessted var i almindelighed alene afhængig af standsende togs længde. Vedr. det tilsynsførende personales lokale drøftelse om personalebesparelser skulle tanken blive bragt videre til de pågældende.

Gorm Pedersen fremdrog et par eksempler på forflyttelse af remisehåndværkere, som, efter hvad der forelå oplyst for ham, ikke var sket med rimeligt varsel. Såvel formanden som overmaskining redegjorde i detaljer for, hvad der her var passeret.

Fra pakm. C. M. Albrechtsen, Kh., var fremsendt forslag til anskaffelse af en særlig slags transportbeholdere til forsendelse af fiskeaffald.

Formanden oplyste, at det var et meget ringe antal forsendelser af denne art man havde i 1. Distrikt og kunne derfor ikke anbefale en sådan udgift. Det vedtoges derefter at oversende forslaget til drøftelse i 2. Distrikts samarbejdsudvalg.

Sluttelig blev det oplyst, at man på den nye Sorgenfri st. havde indført en lejlighedsvis indlevering af rejsegods og banepakker.

M. K.

18. samarbejdsudvalgs møde i 2. Distrikt d. 24. okt. 1955.

Der forelå endnu ikke tal for den økonomiske oversigt for juli kvartal, men månederne juli og august viste en væsentlig forbedring i forhold til juli 1954. Indtægtsforøgelsen skyldtes en betydelig merindtægt fra personbefordringen, fra juli måned således en merindtægt på ca. 2 mill. kr. for personbefordringen og ca. 200 000 kr. for godsbefordringen, i forbindelse med en nedgang på ca. ¼ mill. kr. måtte forventes en betydelig bedring i dette kvartal.

For så vidt angår den gennemsnitlige personalestyrke i 2. dc. er de seneste tal, der er til rådighed, tallene for juli 1955. Tallene for driftens ledelse viser en beskedne nedgang på 4 mand i forhold til juli 1954, en nedgang, der ikke behøver at være reel. Stationstjenesten er gået ned med 107 mand, lokomotivtjenesten med 97, togtjenesten med 25 og vedligeholdelse af anlæg med 264 mand; det sidste tal må dog ses i relation til vanskelighederne ved at arbejde i sporet i den stærke varme. Der noteres en stigning i personaleantallet, bl. a. i ledbevogtningstjenesten, på 26 mand, et forhold, der vil ophøre, efterhånden som der etableres automatiske sikringsanlæg til bevogtning af overkørslerne.

Formanden havde forebragt distriktsudvalgets forespørgsel vedr. forholdene ved Storebælt, om der snart kunne ventes en bedring, således at den i afvigte sommers tilsidesættelse af godsbefordringen (overførsel af godsvogne) til fordel for bilbefordringen kunne forventes at ophøre. Fra hovedudvalgets møde den 30. september forelå en redegørelse, der sigter på en ordning for biloverførsel i sommeren 1956, således at også overførsel af godsvogne skulle kunne klares uden større vanskelighed. En redegørelse udvalget modtog med tilfredshed.

Muligheden for rettidig toggang med den ret stramme køreplan på lørdag/søndag, hvor persontrafikken ligger betydeligt over andre ugedage, blev drøftet. Trafikens afvikling på den store trafikdag 15. oktober 1955 blev kritiseret; medvirkende årsager til de forekommende forsinkelser var vejret, der særligt for Storebælt havde beredt vanskeligheder, men også ret omfattende militærtransporter havde medvirket til forsinkelser. Gennem de militære myndigheder søges sådanne transporten henlagt til mindre trafikbelastede dage.

Til et spørgsmål vedr. besættelse af loko- og værk-mesteraspirantstillinger udtalte formanden, at der var ønskeligt, om motoruddannede håndværkere ville søge pladser, der efter reglen kan søges af lokopersonale og håndværkere.

Vedr. Ardelet-traktorer refereredes, at da der for tiden er rigeligt med lokopersonale, spiller dette forhold ind ved stationering og bemanning af disse traktorer. Det må ligeledes tages i betragtning, at disse traktorer driftssikkerhed ikke er alt for god.

Fra signaltjenesten forelå en udførlig redegørelse over etablerede eller nybyggede elektriske sikringsanlæg. Man er nu oppe på 41 anlæg i tiden siden 1. april 1949.

Behandlingen af tidligere rejste spørgsmål om lysafgangssignaler refereredes. For Fredericia spor 8 blev forslaget tiltrådt, for Esbjerg (i særdeleshed spor 0) føres endnu forhandling, for Nyborg (Svanedammen) forelægges spørgsmålet i generaldirektoratet.

Fra en jernbanepakmester forelå forslag til omfattende køreplanændringer. Disse forslag anses for omfattende til behandling i udvalget. Man har meddelt forslagsstilleren, at man er indstillet på en mundtlig drøftelse, idet man anerkender det store arbejde, der er lagt i udarbejdelsen.

Fra togførerne blev fremsat ønske om en ændring i bestemmelserne vedr. weekend-billetter derhen, at tilbagerejse kan ske på lørdage efter bestemte tog- eller klokketider. Udvalget tilsluttede sig de anførte synspunkter, og spørgsmålet forelægges hovedudvalget.

Afdelingsingeniør V. Voldmester

in memoriam

Fredag den 25. november afgik lederen af maskinafdelingens tegnestue på Otto Bussesvej, afdelingsingeniør V. Voldmester, pludselig ved døden. Skønt helbredet i de senere år havde været noget svækket og i enkelte perioder tvang Voldmester til at holde sengen, havde han i den senere tid passet sin gerning og stod netop for at skulle tage hjemme fra, da døden indhentede ham.

Med Vilhelm Voldmester har Statsbanerne mistet en livfuld og særpræget personlighed, hvis kærlighed stod til dampmaskinen og hele dens ve og vel, og som på en særlig måde ofrede sig både for maskinen og dens personale. Det lå ikke alene Voldmester stærkt på sinde at forbedre Danske Statsbaners maskintype, hvor forholdene tillod det, men i forbedringerne skulle — efter Voldmesters mening — også være fremskridt på det område, der omfattes af personalets ve og vel. Han var den praktiske mand, med kendskab til livet ude i driften, hvor han selv en årrække virkede som maskingeniør, og hvor han i virkeligheden følte sig bedst hjemme. Som en både håndens og åndens arbejder måtte Voldmester være der, hvor hjulene arbejdede, der hvor hans egne tegningers detaljer og hovedstykker var fremstillet og samlet i stål og messing. Her var det liv som svarede til hans egen natur og livsstilling; virksomt og producerende, den stadig skabende med lyst og evne til altid at finde nye veje og føde nye ideer.

Afdelingsingeniør Voldmester var derfor også den fødte lærer for lokomotivmanden på Jernbaneskolen, hvorfra så godt som samtlige nuværende lokomotivmænd endnu erindrer ham. En dygtig og anerkendt pædagog afholdt af sine elever for sin retfærdighedssans, og fordi han var besjælet af ønsket om og viljen til at udruste de vordende lokomotivmænd med den bedst mulige teoretiske

og praktiske uddannelse. Det var mandfolket, der underviste i mandfolkearbejdet og på egne erfaringer fortalte om vilkår og betingelser til de, der ønskede at stå for ansvaret for togenes fremførelse og det materiel, de er sammensat af. Han udbyggede tillige undervisningsmaterialet til sit hovedfag »Damplokomotivet og dets betjening«, og arbejdede i flere år på en modernisering af grundbøgerne her til. I 1948 forelå resultatet heraf og Voldmesters nye »Lærebog for Lokomotivpersonalet« er i dag grundmaterialet til dette hovedfag på skolen. Ud fra sin kærlighed til dampmaskinen og sin særlige tilknytning til denne driftsform tilegnede Voldmester denne udgave af maskinlæren til Danske Statsbaners første maskindirektør Otto Busse. Medens Voldmester endnu arbejdede på maskinlæren udarbejdede han to praktiske håndbøger til brug for lokomotivfyrbøderaspiranter og kørelærere. 1. del, omfattende fyring og smøring, udkom i 1946 og 2. del, om kørsel samt fejl ved lokomotivet, udkom i 1947.

Blandt de utallige mange andre opgaver afdelingsingeniøren virkede med, er der grund til tillige at nævne ombygningen af D-maskinen. Indkøbene af andre landes dampmaskiner, hvor dette kunne gøres med fordel på en tid, da vi herhjemme manglede drivkraft og midlerne til fornyelse heraf var små. Ikke mindst ved disse lejligheder blev Voldmesters rige erfaringer på det tekniske område inden for dampdriften udnyttet og lagt til grund for handelens afslutning.

Dansk Lokomotivmands Forening har gennem årene haft et fortræffeligt samarbejde med Voldmester, og vi er taknemmelige for den interesse, han altid viste overfor lokomotivmændene og deres gerning. Han efterlader et savn, men tillige et minde, vi vil bevare i ærbødighed.

COI's tillidsmandskursus

CO I afholdt i år sit syvende tillidsmandskursus med deltagelse af de forskellige organisationer tilsluttet denne. Kursus blev afholdt på D. S. B.s feriehus Knudshoved ved Nyborg. Der var 43 deltagere, som repræsenterede følgende organisationer:

Dansk Kriminalpoliti Forening, Politiforbundet, Toldtjenestemandsforbundet, Civilforsvarets Meesterforening, Tjenestemænd i Søværnet, i Fiskerikontrollen og ved Statens Samlinger, D. L. F., Dansk Fængselsforbund, Tjenestemænd ved Undervisningsministeriet, ved Landbohøjskolen og ved Slotte og Ministerialbygninger, Dansk Hospitalsforbund, Rigshospitalets Tjenestemand Forening, Personale under Statens Luftfart.

Lederne af kursus var CO I's formand, forretningsfører P. Madsen og CO I's sekretær, J. K. F. Jensen.

Ved ankomsten til feriehuset den 4. september bød P. Madsen hjertelig velkommen og fortsatte med en redegørelse om kursets formål.

For otte år siden blev det besluttet at begynde et kursus inden for C. O. I., hvor samtlige organisationer, der var tilsluttet denne, kunne sende deres medlemmer for at få indblik i og forståelse af tjenestemandslovens forskellige paragraffer.

Ikke sådan at forstå, at man på seks dage skulle gøres til jurist eller professor, men for at man her skulde kunne få grunden lagt til selvstudium.

Da man i sin tid startede det første kursus, var det med en smule skepsis, thi man var klar over, at når så mange forskellige kategorier inden for tjenestemandene skulle samles, ville der let opstå klikker og de forskellige kursister derved gå glip af et af formålene, nemlig kontakten med andre etaters tjenestemænd for derigennem rent organisationsmæssigt at få indblik i andres arbejdsområder.

P. Madsen sluttede med ønsket om, at kurset måtte forløbe vel.

Kursus var tilrettelagt således, at man hver formiddag gennemgik og diskuterede de forskellige lovparagraffer i tjenestemandsløven, og om eftermiddagen blev der afholdt foredrag om aktuelle problemer med påfølgende diskussioner.

5. september.

Gennemgang af paragrafferne i kapitel I i tjenestemandsløven.

Tager man en af disse, nemlig § 17, der omhandler straf og appel til domstolene, vil man se, at en sådan paragraf indebærer stof nok til flere timers debat. Hvis vi tager stykke tre inden for samme, der omhandler, hvem der kan optræde som bisidder og hvordan en sådan skal fungere, står der her, at man kan benytte en sagfører, hvilket vil være at fraråde, da sagføreren jo først må sætte sig ind i tjenestemandens arbejdsområde, love og bestemmelser.

Man bør derfor helst benytte en af sine kolleger, som vedkommende organisation stiller til rådighed. Samme dags eftermiddag var der foredrag af

finansminister Kampmann, der talte om økonomi og politik i Danmark. Finansministeren gennemgik endvidere regeringens politik og det påtænkte reformprogram angående folkepensioneringen, skatte-reformen og linien for den sociale forsorg.

6. september.

Fortsættelse af tjenestemandsløvens paragraffer.

Eftermiddagens foredrag, der omhandlede tjenestemandsmoralitet, holdtes af departementschef Dige, der i kraft af sin stilling i finansministeriet og administrationen og som formand i lønningskommissionen er vel bekendt med den side af tjenestemanden.

Dige begyndte sit foredrag med at trække de dårlige sider af tjenestemandens moralitet frem. Der er f. eks. tjenestemanden, der nøje følger sine ordrer og bestemmelser uden nogen sinde at handle efter konduite, hvad der i visse tilfælde kan være til skade for vedkommendes etat. Tager man blot D. S. B., er man klar over, at der ville opstå store forsinkelser med påfølgende udgifter, eller driften delvis standse, hvis personalet altid nøje fulgte deres bestemmelser; thi der gives altid situationer, hvor der må handles efter konduite.

Så er der den tjenestemand, der kun kan se sit eget arbejdsområde som lige netop det, der holder etaten oppe, medens alle andre nærmest er ham imod. Men heldigvis er det mest fremherskende dog, at personalet er indstillet således, at de tager deres etat i forsvar, hvis der tales nedsættende om forretningsgangen. Denne loyalitet bevirker tit at de mennesker, der fremkom med anken, får et helt andet syn på vedkommende etat. Dige sluttede med kort at omtale samarbejdsudvalgene, som han mente, de forskellige etaters personale havde benyttet sig for lidt af; men håbede at tiden fremover ville overbevise personalet om hvilken fordel samarbejdsudvalgene kan blive netop for dem selv. Samme aften var der diskussion over emnet reorganisationen af CO I, J. K. F. Jensen begyndte med et historisk tilbageblik omkring århundredskiftet, da det var utænkeligt, at en tjenestemand organiserede sig. Dette blev tillige stærkt forhindret af det ensidige embedsmandsvælde, der var på den tid. I 1901 blev det første forsøg på at danne en samlet organisation for funktionærklasserne prøvet; men betænkelighederne for at vække for megen opmærksomhed udadtil var store og samtidig frygtede man at en sammenslutning af tjenestemænd ville være at betragte som opposition til den siddende regering, så det blev ved forsøget.

Forud for lønningsloven af 1908 nedsatte regeringen et internt lønningsudvalg; men det var utænkeligt at tjenestemandene var repræsenteret i et sådant og dette resulterede i et samarbejde mellem en række organisationer inden for jernbane-, told-, telegraf og postetaterne, der blev enige om nedsættelsen af et lønningsråd, der skulle sammenfatte organisationernes ønsker til den ventede lønningslov. Med dette samarbejde blev centralorganisationen stiftet og kom til at omfatte de fire civiletater under navnet Statsfunktionærernes Organisationsudvalg. Først omfattede det disse fire, men det manglede ikke på henvendelser fra andre

etater, og i 1921 udvidedes rammerne til også at omfatte andre ministeriers organisationer. Samtidig ændredes navnet til COI. I 1924 steg antallet af tilsluttede fra 6 med ca. 1600 til 20 med ca. 24000 til i dag med 32 organisationer med ca. 34000 medlemmer.

Som tiden er i dag kan det ikke nytte at COI stadig bibeholder sin form med alle de små organisationer (den mindste på 8 medlemmer). Det ville være rimeligt at tjenestemænd, der udfører det samme arbejde inden for samme etat, slutter sig sammen i en fælles organisation. Der kommer nemlig ofte tjenestemænd til COI for at få at vide, hvordan de kan organisere sig, og bliver her henvist til den organisation, de burde høre under. Når de så har henvendt sig der, er de blevet vist døren med det argument, at denne organisation kun omfatter et bestemt kvarter, hvor etatens bygninger er beliggende. Disse tjenestemænd kan altså, hvor gerne de end ville, ikke organisere sig. Og et eksempel mere på den forældede form er, at de små organisationer ikke altid er økonomisk stillet, så de kan få råd til at holde den standard, som er nødvendig for en sådan i dag.

7. september.

I grupperne gennemgås pensionsbestemmelserne som de tager sig ud i den endnu gældende tjenestemandsslov § 49—73.

Efter gennemgangen af disse skulle hver enkelt kursist være i stand til at udregne de udleverede pensionsopgaver, der var af en sådan karakter, at det var nødvendigt at sætte sig ind i andre tjenestemandslønsvilkår.

Om eftermiddagen var der arrangeret en udflugt til det skønne Sydfyn.

8. september.

Gruppearbejdet i dag var en diskussion om den kommende lønningslovs revision, med de forskellige kursisters mening om denne, og hvilke forandringer man kunne ønske sig. En lidt vanskelig sag at diskutere; thi vi ved jo alle hvordan vi gerne vil have den udformet, så den kommer til at gavne os selv mest, men som situationen er nu, synes jeg snarere man burde diskutere, om tidspunktet er inde for en revision, eller om det var klogere at vente med en sådan. Eftermiddagens foredrag var af overlærer K. Andresen, der talte om folkepensionen og tjenestemændene.

Derefter gennemgik grupperne sygereglene, som er en af de ting, tjenestemanden forsynder sig mest imod, ved ikke at holde regnskab med sygeperioderne. Derfor vil det være af betydning at lære disse regler at kende.

9. september.

Foredrag af forstander P. Knudsen, der talte om teknikken inden for talekunsten. En kunst han iøvrigt selv beherskede fuldt ud. Et smukt dansk med alle nuancer inden for sproget og evnen til at fange en tilhørerskare gjorde foredraget meget interessant.

Den sidste aften var overladt kursisterne til på en fornøjelig måde at tage afsked med hinanden.

Uden for programmet indledte P. Madsen en diskussionsaften med at udkaste til deltagerne: »Hvad mener I om en indmeldelse af CO I i DSF«?

Før ordet blev frit, gennemgik P. Madsen i korte træk CO I's forhold til DSF. organisationsmæssigt som politisk.

Diskussionen var livlig, og der blev sagt meget både for og imod, og at komme med korrekte udtalelser om de forskellige meninger vil være ganske umuligt. Her vil jeg gerne forklare, hvorfor jeg mener, at en indmeldelse vil være til gavn for DLF.

Der har i vort eget blad været ført en livlig diskussion angående en eventuel indmeldelse af vor organisation i DSF.

Nu er det jo let at være modstander, så længe diskussionen holdes inden for vore egne rammer, noget helt andet bliver det, må modstanderne gøre sig klart, at valget nu må blive, om man ønsker at stå helt uden for alt samarbejde med andre organisationer, eller man vedblivende vil deltage i fællesskabet sammen med den organisation, vi nu står indmeldt i. Sådan er kendsgerningerne. Derom hersker ingen tvivl, og enhver må gøre sig klart, at det vil blive nødvendigt for CO I med en indmeldelse i DSF, såfremt tjenestemændene stadig vil føre en organisationspolitik, der er fornuftig i, og som vi samtidig kan være bekendt.

I al den argumentation, modstanderne har fremført som deres bevæggrund til at være imod en indmeldelse, mener jeg, der mangler en kendsgerning, som disse har udeladt, nemlig: hvad får vi for at stå uden for samarbejdet med DSF. Det skulle vel ikke være nødvendigt at fremføre de fordele, et samarbejde vil få med en organisation, der har så stor indflydelse på det danske samfund.

Kan vi være bekendt ikke at ville samarbejde med den danske arbejder, når vi gennem ITF støtter dokarbejderen i England, kullemperen i Sverige, arbejdsmanden i Belgien og chaufførerne i Holland, for at nævne nogle eksempler.

Men det centrale i en diskussion om indmeldelse i DSF må blive, om det er rigtigt, at vi vælger en formand og hovedbestyrelse til at varetage vore interesser, og samtidig tager vi deres ret til at konsolidere sig med andre fagforbund for derigennem at styrke organisationen ved kommende forhandlinger.

Nu kommer det forhold, vi skulle have forskånet os selv for, nemlig CO I's indmeldelse i DSF.

Det er forsøgt mange gange at vejlede angående den linie, vor hovedbestyrelse ønsker at arbejde under, så chancerne har altså været der. Hvis nu CO I melder sig ind i DSF, hvad så med de organisationer, der ikke ønsker at deltage i et sådant samarbejde?

Ja, det står enhver frit at tænke og tro, hvad de vil.

Men de store organisationer inden for CO I, som er tilmeldt, vil med rette kunne sige: De, der ikke ønsker samarbejde, skal ikke tvinges, lad dem sejle deres egen sø.

Det er en plet på vor organisation, at den ikke forlængst er med i arbejdet om at højne tjenestemændenes kår. Vi skulle forlængst have tilsluttet

os. Nu kan det blive et spørgsmål, om vi ikke taber vort ansigt, når vi faktisk bliver tvunget derind af omstændighederne, for der er vel ingen, der er så naive at tro, at vi kan klare os uden samarbejde.

Bedst var det, om vi foregreb sagens gang og på den kommende kongres meldte os i DSF inden COI gør det.

Lørdag formiddag blev brugt til en kritisk gennemgang af de forskellige emner kurset havde haft.

Tilrettelæggelsen af kurset var foretaget med stor indsigt i, hvor meget der kunne nås på så kort en tid, og hvor meget der kunne bydes kursisterne i form af foredrag og diskussionsemner.

Hvilken gavn vil et sådant kursus så få for den enkelte kursist. Allerførst den nytte man har af at kunne udregne sygedage, pension o. s. v.; men den største nytte vil jeg mene kurset får for de enkelte repræsentanter i form af den viden disse får om andre organisationers formål og ønsker.

E. C. L. Christiansen.
Brande.

Overordnet — Underordnet

»Dansk Post- og Telegraftidende« har bragt en artikel om forholdet mellem overordnede og underordnede, og følgende generaliseringer om den overordnede kunne læses:

»Hvis vi ser på den overordnede fra den underordnede side, må det vist indrømmes, at man er tilbøjelig til at generalisere og hæfte kliche-agtige betegnelser på sin overordnede og glemme, at de også er en slags mennesker. At det er svært at være chef har et engelsk blad konstateret ved en gallupundersøgelse, der gav følgende oplysninger:

Er han ung, ved han ingenting.

Er han ældre, er han et gammelt fjols.

Er han høflig, er han familiær.

Drikker han et glas, er han en fyldebøtte.

Er han afholdsmand, er han feminin.

Går han i kirke, er han skinhellig.

Går han ikke i kirke, er han den værste hedning.

Taier han med sine ansatte, er han et sludrechatol.

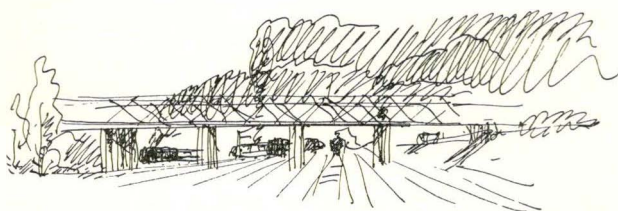
Går han tavs omkring, er han hovmodig.

Holder han på, at bestemmelserne skal efterleves, er han en pedant.

Ser han bort fra bestemmelserne, savner han dømmekraft.

Ser han sig om på kontoret, spionerer han.

Ser han sig ikke omkring, er han uinteressert i virksomheden.«



Pristalsreguleringen bevares

Dette blev svaret ved CO I's diskussionsmøde.

Det stort sus blev mødet ikke, men på den anden side måtte forventningerne dertil ikke sættes for højt, thi den stærke begrænsning af taletiden satte en kraftig bremse for en dyberegående udredning af problemerne.

De repræsenterede politiske partiers indledere var i hovedsagen enige om, at den automatiske dyrtidsregulering skulle opretholdes. Fandt man således ikke frem til en anden form for pristalsregulering, blev det i hvert fald klart, at den kampagne, der i den seneste tid har været ført mod pristalsreguleringen, nu må ophøre, og håbet om, at lønarbejderen ikke fratages noget ad denne vej, må grønnes. I øvrigt var man enige om, at den automatiske dyrtidsregulering gav stabilitet i forholdet mellem staten og tjenestemændene.

Den socialdemokratiske Holger Eriksen sagde, at pristallet har været genstand for bagvaskelse uden sidestykke, og kritiken, som siger, at reguleringstillægsportionernes stigning medfører udpumpning af ny stor købekraft, har ikke noget på sig, thi arbejderne og tjenestemændenes lønregulering er altid bagefter prisstigningerne, så der er kun tale om en ajourføring. Derimod benytter handel og erhverv stigningerne til at øge avancerne. Holger Eriksen gik ubetinget ind for automatisk lønregulering, som, omend den ikke giver fuld dækning, så dog kommer så nær som praktisk muligt.

Venstremanden Henry Christensen fandt, at der kunne udarbejdes en bedre form for regulering, så der blev større harmoni, og ville derfor have løn-aftaler, der afpasser det lønmæssige til de til enhver tid herskende konjunkturer. Han kunne derfor tænke sig en undersøgelse af mulighederne for udarbejdelse af et velstandspristal, men indså dog, at der ville være vanskeligheder forbundet med at beregne et sådant.

Den konservative Aksel Møller pegede på, at løn ikke bare er løn, men også en produktionsomkostning. Mente iøvrigt, at det var inflationsudviklingen, der havde gjort problemerne omkring pristallet aktuelt, og at mange i den forbindelse nærer ængstelse for pengenes faldende værdi. anbefalede skattnedsættelse som erstatning for prisstigningerne for i nogen grad at formindske vanskelighederne.

Jørgen Jørgensen, Det radikale Venstre, anså det i fælles interesse at holde igen på priserne og dermed pristallet. Prissvingningerne i efterkrigsårene kunne ikke tænkes imødegået uden automatisk dyrtidsregulering, når aftalerne hviler på flerårige overenskomster. Afskaffer man reguleringen, må der kortfristede overenskomster til og dermed forbundne ulemper, så det nugældende grundlag kan næppe blive meget bedre.

Retsstatsmanden Oluf Pedersen mente, at pristalsreguleringen kun i ringe grad bærer skylden for prisstigninger, og er enig i, at reguleringen bibeholdes for tjenestemændene, og anser det for uheldigt, at lønregulering skal vente til foråret, hvis der ikke straks træffes foranstaltninger til prisbegrænsninger.



Landsoplysningsudvalget

Besøg hos »NOHAB«

Den dag nærmer sig stærkt, hvor vi skal byde det første af de 20 MY-lokomotiver, der er i bestilling hos »NOHAB« i Trollhättan, et velkommen i den daglige drift.

Hermed indledes for alvor en ny epoke indenfor trækraften ved Danske Statsbaner, og — mon det er for meget sagt — godt 30 års konkurrence mellem damp og motor synes nu at skulle ende med en afgjort sejr for sidstnævnte driftsform.

Den udviklingslinie, vi her har været vidne til indenfor trækraften, har bragt et firmanavn, »NOHAB«, stærkt i forgrunden, og sideordnet med den store interesse, der er blandt lokomotivmændene for de nye MY-lokomotiver, har da også rejst sig det ønske, at få mulighed for at aflægge NOHAB — Nydqvist & Holm i Trollhättan — et besøg.

Landsoplysningsudvalget har gerne villet efterkomme de mange opfordringer om et besøg, vi har fået, og efter aftale med NOHAB er der truffet beslutning om, at besøget vil kunne finde sted onsdag den 15. februar 1956.

For at tilsikre deltagerne det størst mulige udbytte af besøget, har vi — efter henvendelse til Generaldirektoratet — fået tilsagn om, at der derfra vil blive stillet en maskiningeniør til vor rådighed som sagkyndig leder.

Foruden selve besøget på NOHAB vil der også blive arrangeret et besøg på de berømte vandkraftværker, ligesom vi vil få lejlighed til at bese Göta-kanalen.

Selve rejsen vil strække sig over ialt 3 dage med afrejse fra København H. med »Skandiapilen« tirsdag den 14. februar kl. 13.45 og ankomst til København H. igen med Skandiapilen« torsdag den 16. februar kl. 18.24.

Anmodning om deltagelse i rejsen må være undertegnede i hænde senest onsdag den 28. december d. å. og må indeholde nøjagtige oplysninger om fulde navn, fødselsår og dato, adresse samt hvornår ansættelse ved Statsbanerne har fundet sted.

Prisen for deltagelse kan ikke for nærværende opgives fuldstændigt, men den påregnes at komme til at andrage omkring 120 kr. pr. deltager alt iberegnet, heri er indregnet pladsbilletter til »Skandiapilen«, 2 overnatninger samt fuld forplejning, begyndende med aftensmad den 14. og sluttende med morgenmad den 16. februar.

Under hensyn til hele besøgsarrangementets karakter har det vist sig nødvendigt at begrænse deltagertallet til 50; i tilfælde af overtegning forbeholder udvalget sig ret til at foretage den endelige udpegning af deltagere.

Opmærksomheden henledes på, at tegning for rejsen må betragtes som absolut bindende, ligesom eventuelle ønsker om anden rejserute — under hen-

syn til indkvartering o. s. v. — ikke vil kunne imødekommes.

Med venlig hilsen.

P. L. V.

J. V. Christiansen,

Ormslevvej 69,

Viby J.

Fugleflugtslinien

Mellem cheferne for de tyske Forbundsbaner og Danske Statsbaner fandt en forhandling sted i København den 16. november 1955 om »Fugleflugtslinien«. I denne forhandling deltog også generaldirektørerne for svenske og norske statsbaner.

Til grund for forhandlingen forelå den af det tysk-danske udvalg udarbejdede betænkning vedr. »Fugleflugtslinie«-projektet. Denne betænkning blev i det store og hele tiltrådt. Herefter vil den fremtidige trafik over »Fugleflugtslinien« hidrøre fra:

- a. Den nuværende trafik over Gedser—Grossenbrode-ruten,
- b. En vis andel af trafikken over Storebælt, og
- c. En betragtelig stigning i trafikken.

I månederne juni—september overførtes der i gennemsnit 6 200 biler, medens dette gennemsnit i månederne november—februar kun udgjorde ca. 800. Højtrafikken ligger i juli måned med ca. 9 000 biler og minimumstrafikken forekommer i januar med 670 biler.

Under forhandlingen enedes man om, at følgende foranstaltninger burde træffes til afvikling af trafikken:

Tyske Forbundsbaner har bestilt en ny færge, som sættes i fart på Gedser—Grossenbrode-ruten i maj 1957. Selvom man også ved indsættelse af denne færge opnår en væsentlig forøgelse af kapaciteten, så vil denne dog ikke strække til til afvikling af den trafik, som kan forventes i den nærmeste fremtid.

Derfor må der allerede nu planlægges videre foranstaltninger. Sådanne blev indgående drøftet under mødet. Forhandlingerne resulterede i enighed om, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at bygge endnu flere færger til Gedser—Grossenbrode-ruten, da disse må forudses at skulle oplægges i vintertiden, og driften følgelig bliver urentabel. Kapaciteten af de forhåndenværende færger må derfor søges bedre udnyttet ved afkortning af søstrækningen, således at det kan blive muligt med det samme antal skibe at udføre flere ture.

Ruten Gedser—Grossenbrode er 69,5 km lang. Den korteste sørute vil fremkomme på ruten Rødby—Puttgarten med kun 18,5 km. Ved sejlads på denne rute vil det være muligt med det samme antal færger at præstere det dobbelte antal færgeture. Der var derfor ingen tvivl om, at man i stedet for at anvende yderligere kapital til anskaffelse af færger til ruten Gedser—Grossenbrode burde anvende sådan kapital på anlæg i Rødby og Puttgarten.

Under forhandlingerne enedes man om, at de Tyske Forbundsbaner og de Danske Statsbaner forelægger følgende forslag for de pågældende ministerier, vejmyndigheder m. fl.:

1) Tyske Forbundsbaner og Danske Statsbaner er enige om, at »Fugleflugtslinien« må tilstræbes som endemålet.

2) Havne ved Rødby og Puttgarten skal bygges, så snart de nødvendige pengemidler vil kunne stilles til disposition, og foreløbig kun baseret på overførsel af biler. Til denne overførsel afgives en af færgerne fra Gedser—Grossenbrode ruten, men foreløbig kun i sommermånederne.

For at kunne afvikle denne biltrafik, vil Tyske Forbundsbaner udbygge deres færgetrafik over Femern sund.

3) Danske Statsbaner vil herefter arbejde på, at også jernbanetrafikken forlægges fra Gedser til Rødby for at opnå de fordele, som en kortere jernbane-færgerute mellem Rødby og Grossenbrode frembyder. Denne rute vil blive ca. 50 km lang mod Gedser—Grossenbrode rutens 69,5 km.

Samtidig vil Tyske Forbundsbaner arbejde på at fremme udbygning af anlægene fra Grossenbrode over Femern til Puttgarten.

4) Det næste byggestadium og dermed fuldførelse af »Fugleflugtslinien« vil bestå i bygning af en fast forbindelse såvel for vejtrafik som for jernbanetrafik over Femern sund. De herom foreliggende projekter blev nøje prøvet og andre forslag diskuteret.



Tak

Min hjerteligste tak for den store opmærksomhed der blev vist mig på min 40 års jubilæumsdag.

K. V. Sørensen, Brande.

Jubilæum

Den 16. december kan lokomotivfører J. S. L. Aarslev, Padborg, fejre sit 40 års jubilæum for sin ansættelse ved D. S. B.

»Jens«, som Aarslev populært kaldes blandt os i daglig tale, begyndte sin løbebane ved D. S. B. som håndværker på centralværkstedet i København den 16. december 1915. Efter at have opnået fast ansættelse som håndværker fra 16. december 1916 blev »Jens« ansat som lokomotivfyrbøder den 1. januar 1917 i København og blev den 1. juli 1931 forfremmet til lokomotivfører med station i Padborg.

I alle disse år, hvori du har virket blandt os, har vi lært dig at kende som den gode og pligtopfyldende kollega og lokomotivmand, altid fuld af humør og med et eget vindende og hjertevarmt sind overfor alle, du gennem dit arbejde kom i berøring med.

Vi her i afdelingerne ønsker dig et hjertelig tillykke på denne mindedag, og vi ønsker dig en god og lykkelig fremtid hernede blandt os, hvor du er så afholdt.

H. + C.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 15. januar 1956 frabedes venligst.

Ejnar N. R. Johansen.

Forfremmelse til lokomotivfører (11. lkl) pr. 1-12-55.

Elektrofører (12. lkl):

W. L. V. Andersen, Enghave, i Nykøbing F.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-11-55.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

O. Beck, København Gb, i København Gb.

O. Hansen, København Gb, i København Gb.

F. V. Hansen, København Gb, i København Gb.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-12-55.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

K. J. Rasmussen (Birk), Kalundborg, i Gedser.

O. H. Andersen, København Gb, i København Gb.

V. I. Hansen, København Gb, i København Gb.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-12-55.

Lokomotivfyrbøderne:

A. L. E. Hansen, Gedser, til København Gb.

A. Søgaard, Slagelse, til Kalundborg.

E. F. Sørensen, København Gb, til Slagelse.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

Axel Hansen, Esbjerg, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-1-56).

S. H. Kaster, Esbjerg, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-1-56).

H. J. F. Andersen, R. af D., Esbjerg, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-56).

Dødsfald.

Lokomotivfører M. F. C. Martinussen, Brande, er afgået ved døden den 27-11-55.

Pensioneret lokomotivfører J. K. Ousted Nielsen, Rosenvangsalle 24, Kongsvang, Aarhus.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-12-55.

Pensioneret lokomotivfører Th. Hansen, Thiesensalle 2, Korsør.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 10-12-55.

Pensioneret lokomotivfører V. T. Thomsen, Havekrogen 4, Skovlunde.

Byttelejlighed

Herning—København eller omegn.

Moderne 2 vær. lejlighed i Herning ønskes byttet med tilsvarende i København eller omegn. Ingen børn.

Vognopsynsmand K. Uldum,

Grundtvigsvej 39, Herning.

Tlf. 1917.

Rettelse

I referatet fra afskeds- og jubilæumsfesten på Hgl. i sidste nummer af DLT har sætternissen været på spil, så følgende navne på jubilarer beklageligvis er faldet ud, nemlig lokomotivførerne H. T. Stenkvist, N. Martinsen og N. C. Larsen.

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

Bødtcher & Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger

Papir

Musik

KØB HOS ANNONCØRERNE

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189

Isenkram-, Støbogds-, 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

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed

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

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen Snekermester

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

v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager

Nørregade 13 . Telf. 1060

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

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

Ingen Butiksløje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperung Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest

»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTIYDSKE 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 2 53 22

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omega
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 3 0333 Tlf. 2 6255 Tlf. 6 8166

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

Er det Kød det gælder - saa selvfølgelig

Hugo Münzberger

Skanderborgvej 21 . Tlf. 4 3045
NB. Leverandør til Brugsen Varerne bringes overalt

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER



Aarhus
Amtstidende

Sig det med Blomster

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

✱
Paa faa Timer
overalt i Verden

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

A/s Kulimporten Dania

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

LEDIG

THÜRMEERS
originale Snittøj