

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 23 · 5. DECEMBER 1956 · 56. ÅRGANG



Husk jernbaneorganisationernes egne forsikringsforeninger

FIONETTE

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pige-tøj på vor populære

10 Maaneders

FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelse 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. Gummivarer Industri

Vestergade 3 - København K
Tlf. Byen 4195

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

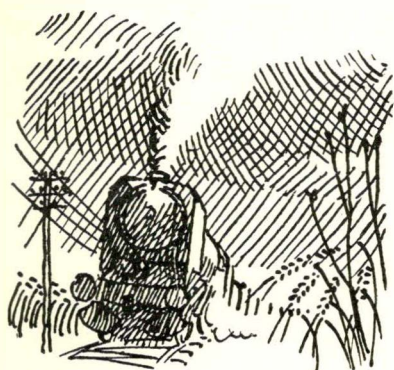
I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

A/s Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443



Forflyttelser og forfremmelser

Med MY-lokomotivernes overtagelse af en del af driften, var det ventet, at der ville ske nogle forskydninger i stationeringen af lokomotivpersonalet. Selvom det i første omgang kun drejede sig om et mindre antal lokomotiver, måtte deres kapacitet og udnyttelsen af dem betyde noget i retning af en revolution inden for trækraften, og dermed en ikke væsentlig forandring i de tidligere styrketal for lokomotivpersonalet ved de enkelte maskindepoter. På tilsvarende måde ville den påbegyndte motorisering af trækraften ved rangertjenesten få indflydelse på lokomotivmændenes placering og tjenstlige forhold. En reducereing i antallet af stillinger var forudset, ligesom det var forventet, at distrikterne måtte gennemføre en anden opstilling af kørselsfordelinger, fordi en del tog, der hidtil har været fremført af personale fra en by, nu må tildeles personale i en anden by. Anvendelsen af lokomotivfyrbødere ville ligeledes ændre sig med øget motordrift og give anledning til visse overgangsvanskeligheder. For nogle maskindepoter tegner udviklingen sig for ret gennemgribende forandringer, der ikke vil indskrænke sig til en mindre reducereing i antallet af de to kategorier, men medføre depotets nedlægning eller i gunstigste tilfælde til rent rangerdepot. Den stadige tilbagegang i persontrafikken har også sin indflydelse herpå. En ny tid trækker mangt og meget med sig, og såfremt der ikke sker en væsentlig forandring i persontogtrafikken, vil statsbanerne blive tvunget til alene at hellige sig persontransporten ad skinnevejen for fjerntrafikken, medens den mere lokalprægede trafik må overgå til rutebilerne.

Men den overgangstid vi befinder os midt i, og som man ikke ved noget om med hensyn til, hvor lang den vil blive, fordi den er afhængig af forskellige forhold, dels trafikmængden, dels hvornår bestilte diesellokomotiver af den ene eller anden størrelse kan leveres m. v. (herunder den på nuværende tidspunkt ekstraordinære brændselssituation) fremkalder også mange problemer for personalet, der venter på forfremmelse eller imødekommelse af en ansøgt forflyttelse, som vi tidligere har været inde på her i bladet. Hertil kommer så yderligere de uansøgte forflyttelser fra maskindepoter, hvor strækningstjenesten helt eller delvis ophører, og hvor tillige rangertjenesten i forbindelse med anden tilpasning af driften efter udviklingen underkastes en omlægning, der betyder mindre behov af lokomotivpersonalet.

I en sådan tid må der vises resignation og forståelse overfor den anden part, thi det gavner ingen, at lade egoismen få overtaget. Det er helheden, det drejer sig om, og fællesinteresserne er så store, at de må kunne overbevise enhver om – uanset hvor han befinder sig ved forhandlingsbordet – at når der trækkes på samme hammel, bliver resultatet mest indbringende for alle interesserede. Denne opfattelse gør sig gældende hos foreningens hovedbestyrelse og står i nøje overensstemmelse med grundprincippet i samarbejdsudvalgstanken.

Medens enkelte forflyttelser har kunnet gennemføres, har der de sidste to år stort set ingen forfremmelser været fra lokomotivfyrbøder til lokomotivførere. En direkte følge af den ompla-

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 23 - 56. ÅRGANG
5. DECEMBER 1956



Indhold:

Forflyttelser og forfremmelser . . .	331
ITF notitser	332
En hårdt ramt lokomotivfyrbøder . . .	333
De kooperative marketenderier . . .	333
Landsoplysningsudvalget. Besøget på M/F »Halsskov«	334
Fra medlemskredsen	337
Fjernstyring af ellok ved Tyske Forbundsbaner	338
Under DLF	339
Ændring i hovedbestyrelsen	339
Tak	339
Jubilarer	339
Opmærksomhed frabedes	339
Juletræsfest	339
Personalia	339
Medlemslisten	340
Dødsfald	340
Adressefortegnelse	341

Forsidebilledet:

Den nye bro over Lindeneborg å mellem Skørping og Støvring.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

ITF notitser

Belgien.

Efter forlydende fra det belgiske jernbaneforbund skal de belgiske statsbaners styrelse i princippet have godkendt 45 timers arbejdsuge for alle ansatte ved de belgiske statsbaner.

England.

Det engelske jernbaneforbund har vægret sig ved at godkende et forslag fra den engelske transportkommission om, at diesel- og elektriske lokomotiver som almindeligt princip skal være eenmandsbetjente. Forslaget, som rettedes til det engelske jernbaneforbund og det engelske lokomotivmandsforbund, afvistes af jernbaneforbundet med den motivering, at det ikke fremmer sikker drift ved jernbanerne. I jernbaneforbundet er organiseret 12-15.000 lokomotivmænd, medens der i lokomotivmandsforbundet er organiseret ca. 75 000 lokomotivmænd.

Østrig.

De østrigske jernbanemænd har på en nyligt afholdt kongres besluttet, at de af kommunister beklædte tillidsmandsposter skal stå ledige, så længe forholdene råder, som foranlediget af udviklingen i Ungarn.

England.

Ved en tillidsmandskonference, som det engelske transport- og grovarbejderforbund har holdt, konfirmeredes med meget stor majoritet forbundets tidligere beslutning om, at kommunister og facister ikke må indehave tillidsmandsposter. Forbundet, som er Englands største og har ca. 1.300.000 medlemmer, indførte bestemmelsen i 1949.

Italien.

Det forlyder, at man i Italien overvejer at indføre forbud mod vejtransport på søn- og helligdage. Hvis forbudet indføres, vil det betyde, at lastbiler med påhængsvogn og lastbiler på mere end 7½ tons ikke må køre på vejene fra lørdag kl. 24 til søndag kl. 22. Lignende bestemmelser er indført i Vesttyskland.



cering, de nye driftsformer har ført med sig, og som har givet sig udslag i normativændringer ved flere maskindepoter. Nogle steder har antallet af lokomotivførere måtte forhøjedes, medens lokomotivfyrbøderantallet er blevet sat ned, og igen andre steder er begge kategoristyrker blevet reduceret. Arbejdet hermed har selvsagt givet anledning til mange besværligheder. Ikke mindst, fordi den nødvendige udligning ikke har kunnet gennemføres ved øjeblikkelige stationeringsændringer, medmindre der samtidig ville fremkomme et større antal uansøgt forflyttelser. I denne forbindelse kom tillige opslagspladserne ind i billedet. Også fra disse opstår der en overgangsperiode, idet ledige lokomotivførerstillinger efter opslag ikke i alle tilfælde var vacante, medmindre der samtidig blev forflyttet et antal fra byen, svarende til antallet af opslagspladser. Skal der tages hensyn til anciennitet i videst mulig udstrækning, må der ved opslag regnes med tilflytning til de byer, hvor stillingerne må oprettes.

På baggrund af disse forhold og mange andre, som vi ikke skal komme nærmere ind på, er det, foreningens ledelse har vurderet situationen, og vi har gernet ønsket at medvirke til en rimelig løsning af problemerne under en vanskelig tid, hvor nyt og gammelt skal forenes, før det ene har afløst det andet. Byrdefordelingen var dog efter vor opfattelse efterhånden blevet noget ulige. Antallet af funktionsdage var stigende, og selv i de såkaldte trafiksvage perioder var anvendelsen af lokomotivfyrbødere til førertjeneste ved en del maskindepoter større end forventet, selv med fuld hensyntagen til de forhold, der spiller ind i den foreliggende situation.

Der blev derfor optaget forhandling med generaldirektoratet, og resultatet heraf er blevet et antal forfremmelser og i denne forbindelse en del forflyttelser af lokomotivførere, alt med virkning fra 1. december. I tilslutning hertil er der grund til at pege på, at der fortsat vil ske større forskydninger i hidtidige stationeringer, end tilfældet har været tidligere, og at der derfor vedblivende vil foreligge vanskeligheder med at opnå forflyttelse fra det ene til det andet maskindepot. Indreguleringen må nødvendigvis stå på, indtil den nye driftsform har fået et større antal lokomotiver. At give noget konkret for den enkelte lokomotivmand, som søger nyt stationeringssted, eller for hvorledes stationeringen vil blive ved de enkelte maskindepoter, er desværre ikke muligt. Hertil eksisterer der for mange usikkerhedsmomenter, men vi har de bedste forhåbninger om, at administrationen vil tage det videst gørlige hensyn til de ønsker, personalet har.

Ved et samarbejde med maskinafdelingen, personalkontoret og distrikterne er der påny opnået et tilfredsstillende resultat, hvorefter nogle har fået en længe ventet forfremmelse eller forflyttelse. I tilknytning hertil henleder vi opmærksomheden på nødvendigheden af ikke at have ansøgninger inde om forflyttelser, som ikke ønskes. Der forekommer desværre tilfælde, hvor nogle glemmer en indsendt begæring efter at have fået lejlighed på det nye stationeringssted, og når forflyttelsen bliver imødekommet, kommer det som en overraskelse og langt fra som den glæde, det skulle være. En sådan forglemmelse rammer ikke alene den mand, som har begået den, men også en del af hans kolleger. Annuller derfor i god tid uønskede ansøgninger.

En hårdt ramt lokomotivfyrbøder

Igen er en ung lokomotivfyrbøder fra Århus, Asger Ahlgreen Sørensen, blevet hårdt ramt af sygdom, så hårdt, at Sørensen med udgangen af september måned er afskediget fra statsbanernes tjeneste, da finansministeriet ikke har kunnet anerkende ham til fortsat forbliven i tjenestemandstillingen.

Sørensen blev sidst i januar måned sygemeldt for influenza, men efter kort tids forløb blev han delvis lammet i den ene side af kroppen, og synet blev væsentligt svækket på det ene øje. Det viste sig, at en hjernesygdom var opstået, og efter utallige behandlinger på neurokirurgisk og neurologisk afdelinger i Århus er Sørensen nu hjemme på sin bopæl igen, uden dog at være så rask, at han er i stand til at optage sin gerning som lokomotivfyrbøder.

Sørensen er 32 år gammel, gift og har 2 børn i alderen 10 og 6 år, og da han ikke er pensions-

berettiget, og sygdommen ikke skyldes tilskadekomst i tjenesten, kan vi jo alle sætte os ind i, hvad det vil sige at stå uden gage og klare de daglige udgifter med den invaliderente, Sørensen vil få tilkendt.

Derfor opfordrer jeg så kraftigt som muligt alle lokomotivmænd til at give en økonomisk håndsrækning til en virkelig hårdt ramt kammerat og kollega, gennem en landsindsamling som foreningen velvilligst har lovet at organisere.

Lokomotivfyrbøder N. K. Jensen,
Århus.

Indsamlingslister tilsendes samtlige afdelinger. Listerne med tegnede beløb bedes tilbagesendt foreningens kontor senest 31. december d.å. Pengene kan indsendes på foreningens girokonto 245 42 inden 15. januar.

De kooperative marketenderier – arbejdspladsernes brugsforeninger

*60.000 medlemmer i de kooperative marketenderier –
30 millioner kroners årlig omsætning*

Den kooperative bevægelse griber ind over mange grene af vort erhvervsliv – inden for såvel produktion som varefordeling findes der kooperative virksomheder – og for flere områders vedkommende gælder det, at Kooperationen spiller en udslagsgivende rolle, idet dens pris- og kvalitetspolitik er bestemmende også for de private foretagender i hele erhverv.

Den del af Kooperationen, der udadtil er mest kendt, er af naturlige grunde *brugsforeningsbevægelsen*, medens en anden gren af Kooperationen, der i princippet ikke adskiller sig fra brugsforeningerne, nemlig de kooperative marketenderier, er knap så kendt uden for den kreds, den betjener.

Den kooperative marketenderibevægelse er imidlertid ingenlunde nogen uvigtig gren af Kooperationen. Den kan pege på en betydningsfuld indsats for at forbedre arbejderne spiseforhold på arbejdspladserne og har da også sin rod i de dårlige forhold, der tidligere herskede her. De kooperative marketenderier ser det ganske vist først og fremmest som deres opgave at fremskaffe arbejderne fornødenheder på arbejdspladserne så billigt som muligt, men når det nu

de fleste steder betragtes som noget ganske naturligt, at medarbejderne skal have sunde og gode spiselokaler, hænger det for en stor dels vedkommende sammen med den indsats, som de kooperative marketenderier har udøvet.

Bevægelsen har sit udspring ca. 30-35 år tilbage i tiden, og blandt de første større virksomheder, ved hvilke der oprettedes kooperative marketenderier, var Københavns Flydedok, B & W, Refshaleøen, Statsbanernes Centralværksteder og Orlogsværftet. De resultater, som opnåedes her, har ansporet ikke alene mange arbejdspladser til at oprette kooperative marketenderier, men også mange virksomheder, hvor der ikke drives marketenderier på kooperativ basis, til at gennemføre betydningsfulde forbedringer af marketenderiforholdene.

De kooperative marketenderier er ikke småvirksomheder, men tæller millionforetagender. Marketenderiet på B & W, Refshaleøen har således en omsætning på mere end 3 millioner kroner årligt og beskæftiger mere end et halvt hundrede mennesker.

Det er iøvrigt først og fremmest på de største arbejdspladser, at marketenderierne er organi-

seret på kooperativ basis. Der findes her i landet knap 400 marketenderier på arbejdspladser med mere end 150 beskæftigede. Af disse drives 34 pct. kooperativt. Kooperationen har som nævnt fortrinsvis udviklet sig på de allerstørste arbejdspladser, og man regner med, at af de beskæftigede inden for gruppen af virksomheder med mere end 150 medarbejdere, indtager de ca. 40 pct. deres måltider inden for arbejdstiden på kooperative marketenderier.

Som nævnt bygger marketenderierne stort set på de samme principper som brugsforeningerne, idet de ledes på demokratisk vis af en af arbejderne valgt ledelse, der overvåger det daglige arbejde. I tilslutning til de enkelte marketenderier findes særlige andelsselskaber, der har ledelse og generalforsamling fælles med det pågældende marketenderi. Gennem disse andelsselskaber drives rekvisitionssalg, navnlig med beklædning, cykler og knallerter og selvfølgelig først og fremmest med kooperative produkter. Det kan således nævnes, at de kooperative marketenderier er hovedaktionær i *Tilskærernes A/S*, der driver et omfattende rekvisitionssalg gennem marketenderierne.

De kooperative marketenderiers hovedorganisation er *Kooperative Marketenderiers Samvirke*, som oprettedes i 1927, efter at der gennem nogen tid havde været etableret et mere uformelt samarbejde mellem de større københavnske marketenderier. K.M.S.s medlemsvirksomheder omfatter rundt regnet 60.000 medlemmer med en omsætning årligt på omkring 30 mill. kr. – tal, der antyder bevægelsens omfang og betydning.

Iøvrigt rækker de kooperative marketenderiers betydning langt udover den daglige virksomhed som formidler af billige og gode fornødenheder for arbejderne på arbejdspladserne. De er for mange arbejdere en praktisk indførelse i kooperativ tankegang og virksomhedsform, og dermed for arbejderne ikke alene en port til Kooperationens øvrige grene, men også konkrete eksempler på, hvad der forstås ved *økonomisk demokrati*.

Gennem *Kooperative Marketenderiers Samvirke* – der, lad det være nævnt i forbifarten, er ejer af det berømte *Peter Liep* i Dyrehaven og sammen med en række kooperative virksomheder og organisationer tillige medindehaver af det smukke hotel *Beaulieu* ved Springforbi – er de kooperative marketenderier tilsluttet dansk arbejderkooperationens hovedorganisation, *Det kooperative Fællesforbund*, der omfatter en række

store bybrugsforeninger, fællesbagerier, brændselsforetagender, byggefagsvirksomheder, bolig-selskaber og en række produktions- og tjenesteydelsesvirksomheder, af hvilke eksempelvis kan nævnes *Arbejdernes Landsbank*, *Bryggeriet Stjernen* og *Mælkeriet Enigheden* i København.

Marketenderibevægelsen indgår således som et betydningsfuldt led i arbejderbevægelsens indsats på det økonomiske felt. Ved et godt samarbejdsforhold til den øvrige Kooperation – et samarbejdsforhold, der ikke alene er af organisatorisk art, men også af økonomisk – er marketenderierne med i arbejdet for at fremme forbrugernes indflydelse på erhvervslivet, og dermed i et større perspektiv med i de bestræbelser, der fra arbejderbevægelsens side udfoldes for grundlæggende ændringer i selve vort økonomiske liv.



Landsoplysningsudvalget

Besøget på M/F »Halskov«

Som tidligere omtalt her i bladet, arrangerede landsoplysningsudvalget torsdag den 15. november d. å. et besøg på statsbanernes nyeste færge, motorfærgen »Halsskov«.

Besøget – der var kædet sammen med besøg ved de store anlægsarbejder ved automobilfærgen Knudshoved – faldt ualmindeligt heldigt ud, og de ca. 70 deltagere fik et ganske godt indtryk af den side af jernbanedriften, der varetages af søfartsafdelingen.

Besøget – eller rettere besøgene – var tilrettelagt således, at deltagerne straks efter ankomsten til Nyborg med rutebil tog til Knudshoved og her så, hvor langt man var nået med arbejdet på færgen.

Det er et ganske imponerende stykke anlægsarbejde, man her bliver præsenteret for. Ikke alene bygges der en færgen med alle dertil hørende anlæg, såsom dækmoler, færgelejer, administrationsbygning o. s. v., men også arbejdet med den ny motorvej, der skal sikre til- og fra-kørselsforholdene på bedst mulig måde vidnede om, at der her virkelig gøres en indsats for, at den nærmeste fremtids forventede store opsving i landevejstrafikken, vil kunne afvikles på en for de motorkørende tilfredsstillende måde. Om så alle disse anstrengelser vil afvende de motorkø-

rende og deres organisationers negative kritik af overfartsforholdene, når de ekstraordinære store ryk melder sig ved højtiderne og i sommerferien, får vel stå hen som et åbent spørgsmål. Fakta – når den ny rute åbnes – må vel blive disse, at ventetider vil der blive, men om disse bliver af kortere eller længere varighed, afhænger ikke så meget af selve overfartsforholdene som af den kendsgerning, at alle motorkørende herhjemme har for sædvane at vælge de samme tider på året for lige netop deres passage af bællet. Vil man derfor i fremtiden undgå, eller i bedste fald indskrænke kommende ventetider mest muligt, bliver det andre områder, der må sættes ind på, end den letkøbte kritik af statsbanernes ledelse af overfartsforholdene, man hidtil har været vidne til.

Som altid, når der graves et hul i jorden, melder der sig en række af »interesserede« medborgere, der gerne vil have en så udtømmende som mulig forklaring på, hvad det nu er, der laves her, og hvorfor arbejdet udføres på denne eller hin måde. Denne – danskernes medfødte nysgerrighed, har i tidens løb medført et sikkert ikke uvæsentlig tab af arbejdstimer i de tilfælde, hvor man er standset op i arbejdet, for at give de spørgende en forklaring. At der også i tidens løb er mange, der har måttet hente sig en over »næsen« for deres nysgerrighed, får vel stå uimodsagt, men når det drejer sig om så omfattende arbejder, som de der sker ved Knudshoved, er man klar over, at her vil der være mange der vil stille spørgsmål, hvis besvarelse vil kunne betyde en væsentlig belastning af hele anlægsbudgettet.

Man har på Knudshoved løst dette særlige spørgsmål overordentlig fikst. Omtrent midt på arbejdspladsen er der bygget en udsigtsplatform, hvorfra der er et godt udsyn over hele arbejdsområdet, således at man herved undgår uvedkommendes uønskede færdsel på selve arbejdspladsen. På platformen er der opstillet en kopi af færgehavnen, således som den vil tage sig ud, når den er færdig. Endvidere er der opstillet et afspilningsanlæg, der gennem en automat, formidels én krone, kan sættes igang, og herigenem gives der de besøgende en sagkyndig beskrivelse af hele arbejdet og dets gang. På denne måde har man sikret arbejdet en rolig og ugenert afvikling, og samtidig har man givet den besøgende den bedst mulige beskrivelse af anlægsarbejdets udførelse.

Fra Knudshoved gik turen direkte til Nyborg havn, hvor vi gik ombord på M/F Halsskov. Her

blev vi modtaget af færgens kaptajn, der bød os velkommen på det smukke skib, og samtidigt oplyste os om, at vi måtte færdes overalt på færgen, ligesom skibets officerer med glæde ville besvare alle spørgsmål, der ville blive stillet.

M/F Halsskov er såvel af ydre som af indre et yderst smukt skib, der overalt bærer udtryk for det høje stude dansk skibsbygningsindustri står på. Man fortalte os ganske vist, at der ved skibets aptering var sparet ret store bejøb, hvilket vi selvsagt ikke kunne bestride, selvom det skal indrømmes, at vi vanskeligt kunne tænke os hele skibets indretning udført ret meget smukkere end tilfældet er.

Halsskov er som bekendt den første færge med 2 dæk over hinanden, hvilket giver en overordentlig effektiv udnyttelse af hele skibets lastevne. De imponerende bildæk, hvoraf der alene på nederste er plads til 105 automobiler, er indrettet med elektriske rulleporte i begge ender. De er begge således indrettede, at til- og frakørselsforholdene kan ske hurtigt og gnidningsløst, idet dækkene er adskilt i 2 halvdele ved en række søjler, der samtidig tjener som trappeskakter. Herved opnås den fordel, at samtlige biler kan køre såvel ombord, som fra borde uden at skifte køreretning, idet man udnytter dækkenes 2 halvdele efter rundkørselsprincippet.

Færgens maskinudrustning er selvsagt den bedst mulige, og det var her en sand fornøjelse at gå rundt på den velholdte manøvrepads og se med hvilken præcision, ordrene fra kommandobroen blev efterfulgt. Færgen er dobbeltskruet og forsynet med to hoveddieselmotorer, der direkte er koblet på hver sin skrueaksel. Herudover er skibet forsynet med hjælpemotorer, der forsyner færgen med den nødvendige energi til lys og kraft. Foruden det her i korte træk nævnte angående maskinudrustningen, er der på øverste dæk, umiddelbart bag kommandobroen, anbragt to små dieselmotorer til brug for nødberedning. Disse motorer er fuldautomatiske og således indrettede, at de i tilfælde af nedbrud på hjælpemaskineriet, øjeblikkelig går igang og forsyner færgen med den nødvendige kraft til beredning, lanterneføring etc.

Noget af det, der altid har haft tiltrækning på drenge mellem 5 og 80 år er dette, at kunne få lejlighed til på et eller andet tidspunkt, at opholde sig i førerhuset på et lokomotiv, i cockpittet på et fly, eller på kommandobroen på et skib.

Vi, der deltog i dette besøg, kan vel med fuld ret have lov til at sige, at vi udnytter først-

nævnte i fuld udstrækning i vor daglige tjeneste, medens vi på de to andre områder har en lyst og interesse til at aflægge besøg, der indebærer noget mere end almindelig nysgerrighed, idet der for vort vedkommende er tale om en interesse for, hvorledes former arbejdet sig på andre førerpladser end vor egen.

Det var derfor ganske naturligt, at vi under hele opholdet på færgen viede kommandobroen og hele arbejdsgangen her vor største opmærksomhed, for ganske vist er der ikke mange lighedspunkter med vor daglige arbejdsplads, men der er dog det sammenligningsgrundlag, at begge steder – såvel på kommandobroen, som på lokomotivers og motorvognes førerplads, ligger ansvaret for sikkerhed og rettidig fremførelse.

Kommandobroen på M/F Halsskov er en lys og venlig arbejdsplads. Der er rigelig med plads at røre sig på, og selvsagt et ganske glimrende udsyn, der yderligere forbedredes ved de moderne ventilationsvinduer, der – uanset vejr og vind – altid sørger for, at en del af vinduerne er fuldstændig rene og tørre. Hjælpemidlerne for skibets manøvrering er ført helt up to date, med elektrisk drevne ror såvel for som agter, ligesom der forefindes Radar, Decca og Ekkolod.

Det er her interessant at se, hvorledes Decca-systemet virker, således at det til enhver tid kan fastslås nøjagtig, hvor skibet befinder sig. Systemet virker i korte træk på den måde, at to stationer med korte mellemrum sender radiosignaler, der på selve Deccaapparatet viser sig som et rødt og et grønt lys, medens der samtidigt ved lysene vises et tal, der henviser til et opslået søkort, der ligger ved siden af apparatet. Ved nu på dette søkort at føre et par linialer hen over en række nummererede diagonaler, kan man ved at følge det grønne henholdsvis røde signals talanvisning finde den nøjagtige position for skibet, idet dette da vil befinde sig i skæringspunktet for de to før nævnte linialer.

Radarapparatet er jo som bekendt et skibs øje i tåget og usigtbart vejr. Hvorledes selve udformningen af apparatet er, kan ikke forklares her, men dersom man i store træk sammenligner Radar med et fjernsynsapparat, har man et lille billede af virkemåden. Selve den del af Radar man ser på kommandobroen, er meget lig billedrøret i fjernsyn, idet der også her er tale om et rør, hvis indvendige side er belagt med et lysfølsomt stof, der vil kunne binde de impulser, det modtager fra selve anlægget, således at der på røret fremkommer et billede, der i grove træk viser skibets omgivelser. Radaret kan indstilles

til forskellig afstandsvirkning, men dog vil den korteste afstand, det kan virke på, være en ca. 30 til 40 meter.

Nu skal man ikke gå og tro, at der på en Radarskærm vises et nøjagtig billede af skibets omgivelser, tværtimod vil det, for den der første gang ser herpå, være noget problematisk, hvad man får ud af det. Men har man først fået en nærmere forklaring, er det ganske morsomt at kaste et blik ud over havet, og der bemærke andre skibe, for derefter at stedfæste dem på skærmen. Man vil da tydeligt kunne se de forskellige lysende punkter, der angiver de skibe, man før så, ligesom man tydeligt på skærmen kan følge, hvorledes andre skibe flytter sig i forhold til ens egen sejlretning.

Et andet af de hjælpemidler der vakte vor interesse, var Ekkoloddet. Herpå kan man til enhver tid aflæse den nøjagtige vanddybde.

Ekkoloddet virker på den måde, at der fra skibet sendes rækker af lydbølger mod havbunden, og tiden fra disse lydbølgers afsendelse, til de som et ekko vender tilbage til udgangspunktet, giver afstanden mellem køl og havbund.

Her på færgen kunne disse afstande aflæses på et diagram, hvor en tyk retgående streg viste skibets køl, og dermed hvor dybt dette stikker. En anden streg, meget uregelmæssig, tegnede et diagram, der med sine vekslende højdepunkter, gav et glimrende billede af de stadigt vekslende havdybder. De fleste af os har hele tiden været på det rene med, at Storebælt på sine steder er ret dybt, men når man står og betragter ekkoloddiagrammet, og her pludselig opdager, at der er over 40 meter vand under kølen, er det nu ligesom man fornemmer glæden ved at befinde sig på et godt og solidt bygget skib.

Mon ikke alle vil kunne forstå, at overfartstiden på de ca. 5 kvarter på denne tur formelig fløj afsted, så meget nyt som der her var for os alle. Det var derfor en særlig glæde for deltagerne fra 2. distrikt, da kaptajnen indbød os til at returnere med Halsskov til Nyborg, idet vi på denne måde ligesom fik en afpuksning og afrunding af hele besøget.

Det var – som tidligere nævnt – et godt og interessant besøg vi her havde, og der skal derfor fra denne plads lyde en hjertelig tak til statsbanernes søfartsafdeling, der så velvillig gav os tilladelsen til besøget, ligesom M/F Halsskovs kaptajn og officerer skal have en tak for den venlige modtagelse vi fik, såvel som den interesse hvormed alle vore spørgsmål blev besvaret.

j.

Minderne har man da lov at ha' —

Når den dygtige bonde har pløjet en fure på sin ager til ende, vender han sig om for at se, om den er lige. I dag, hvor vi er samlet for at fejre 25 og 40 års jubilærer — på Hgl. — standser vi et øjeblik — og ser tilbage, for at konstatere opgange, nedgange, modgang og medgang. Der må tabes for at vindes, i hver kamp som livet bringer, uden spor af brændte vinger, ingen ægte sejr findes. Organisationen er vort værn imod uhyrligheder og angreb, men vi må selv yde vort bedste — under hvilke forhold yder man da sit bedste? bl. a. — Når lønforholdene er tilfredsstillende. — Når vi har ordentlige og fornuftige foresatte. Ved en fornuftig arbejdstilrettelæggelse. — Når vi har gode arbejdskammerater. Men tålmodighed skal der til her i livet. — Ej klippen sprænges med et tordenskrald, om det end nok så højlydt runger, ej heller ved hjælp af sine lunger man bringer skovens eg til fald — tålmodighed og flid udretter det arbejde, som selv løvekræfter trætter.

Der skal 3 generationer til at skabe en gentleman, siger englænderen, Greve Petersen er 3. generation af lokomotivførere, og vi venter og håber, at han vil lede organisationen som gentleman. — Thi der er endnu tusind krav at løfte, tusind mål at nå, tusind nye ting at drøfte, tusind slag at slå. — Hvis man vil ses, må man rejse sig op, hvis man vil høres, må man tale tydeligt, — men hvis man vil værdsættes, må man sætte sig, når man har sagt, hvad man har på hjerte. — Tak for 40 gode år!

Aage Møllebro.

På højskole

Når man i DLT læser artiklen om Manchester-skolen, tænker man uvilkårligt, hvor kunne det være interessant at deltage i et sådant kursus; men det siger sig selv, at det er vanskeligt at deltage sådan et sted, når man har familie at forsørge, og det da også kræver et ualmindelig godt kendskab til det engelske sprog.

Da jeg læste artiklen, kunne jeg ikke lade være at tænke på, hvor mange lokomotivmænd mon ved, at vi herhjemme har to dejlige arbejderhøjskoler, een i Roskilde og een i Esbjerg, som også er tilgængelige for lokomotivmænd.

Jeg havde den store glæde i sommer at deltage i et 8 dages studielederkursus i Esbjerg, et kursus, som alle, der har interesse i oplysningsarbejdet, kan overkomme. Jeg vil her i korte træk fortælle lidt

om dette kursus, arbejdsformen og hvordan prisen er for den enkelte.

Vi var 45 deltagere, som blev delt i 3 grupper med højskolelærerne Ditlev Jensen, Ebbe Munk og Henning Rasmussen som gruppeledere.

Vi begyndte hver dag efter morgenmaden med en halv times sang i foredragssalen under ledelse af lektor Frits Haase.

Klokken 10 hørte vi et foredrag, hvorefter vi delte os i grupperne og valgte en ordfører for gruppen, en ny hver dag. Vi diskuterede her indgående foredraget, og ordføreren nedskrev, hvilket resultat vi kom til. Om eftermiddagen, når vi igen mødtes med foredragsholderen, redegjorde ordføreren gruppernes synsunker for foredragsholderen, der til sidst replicerede. En meget interessant form for kursus.

Vi havde som kursusleder Erik Hauerslev fra AOF og som foredragsholdere højskoleforstander Ivar Nørgaard, sekretær fra HK, Hans Jensen, højskolelærer Poul Dam, lektor Aksel Steensberg, statskonsulent Roar Skovmand og socialministeriets videnskabelige konsulent Henning Friis.

Om aftenen havde vi film, sang eller anden underholdning, og en eftermiddag holdt vi fri og tog på udflugt til Rømpø.

På Esbjerg Arbejderhøjskole er parolen frihed under ansvar, og derfor er der ingen forbud.

Man kan måske spørge, hvad det er for mennesker, der kommer på sådanne kursus, og svaret er, at det er kvinder og mænd fra alle kategorier og fra alle egne af landet, der er interesseret i studie-kredsarbejde.

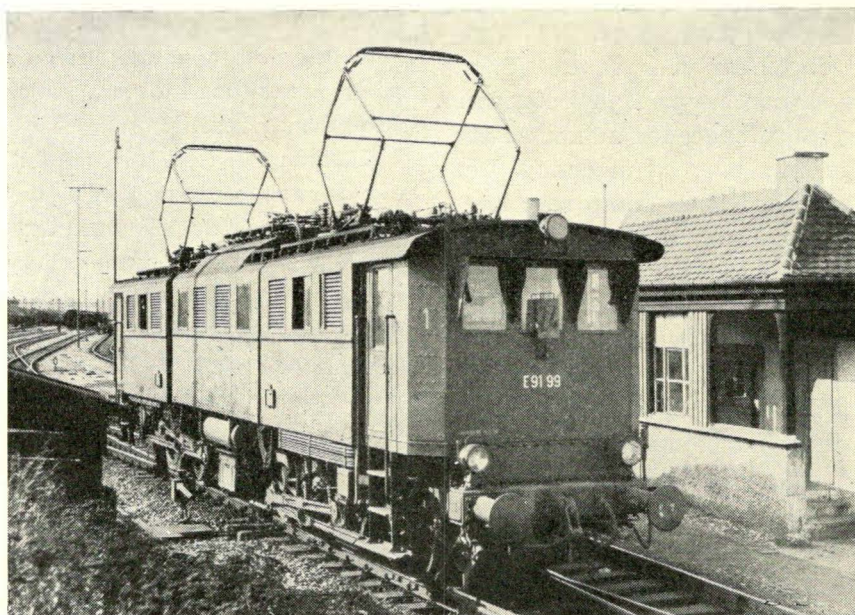
Prisen for kursus var 140,00 kr. Der kunne til dette kursus søges om halv friplads gennem AOF, hvilket jeg fik. Derefter søgte jeg DLF om tilskud, og her fik jeg bevilget de resterende 70 kr., hvilket vil sige, at selve kursus var gratis, kun lommepenge og eventuelt skulle udredes af egen lomme. Hvad frihed angår brugte jeg 8 dage af min sommerferie.

Denne lille artikel er skrevet for at fortælle mine kolleger lidt om, hvordan man kan tilrettelægge en god sommerferie, hvis man har interesse for oplysningsarbejdet, og jeg vil slutte med at fortælle, at der også arrangeres 14 dages familiekursus, hvor man kan have kone og børn med, således at konen også kan deltage i kursus.

Erik Jensen, Korsør.



Fjernstyring af ellok. ved Tyske Forbundsbaner



I München har Tyske Forbundsbaner gennemført et bemærkelsesværdigt forsøg med radiofjernstyring af et elektrisk lokomotiv.

Til forsøget anvendtes et lokomotiv af den ældre byggeserie E 91, der fik installeret en radiofjernstyring udført af Siemens-Schuckert og Siemens & Halske i samarbejde med forbundsbanernes central-kontor i München.

Fra et UKW-anlæg sendes impulser til lokomotivet. På denne måde kan der gives 13 ordrer fra sendeanlægget til lokomotivet, og fra dette kan gives

4 tilbagemeldinger. Desuden overvåges det stadige driftsberedskab af en såkaldt »Pilotton«, hvis svigten straks vil bringe lokomotivet til standsning.

Gennem sendeanlægget fjernstyres lokomotivet og bringes til kørsel i 5 trin uden en lokomotivførers mellemkomst.

Foreløbig bliver de lokomotiver, der udrustes med fjernstyringsanlæg, besat med lokomotivførere, som kan gribe ind, hvis der skulle opstå driftsforstyrrelser på anlægget.

Stetza.





Hovedbestyrelsen

Grundet på forfremmelse til lokomotivførere udtræder lokomotivfyrbøderne J. Østerberg, Gb., (zone I) og C. Jensen, Padborg, (zone II) af hovedbestyrelsen. I deres sted indtræder de på den ordinære kongres 1956 valgte stedfortrædere, lokomotivfyrbøderne K. M. Nielsen, Gb., som repræsentant for zone I og A. H. Petersen, Nyborg, som repræsentant for zone II.

Tak

Min hjerteligste tak til afd. 3 for den modtagne gave i anledning af min afsked. Gaven vil være et glædeligt minde for mig i tiden fremover om gode kammerater og godt kammeratskab i årene, der er gået.

København, november 1956.

L. P. Vorborg.

Jubilæer

Søndag den 30. december d. å. kan lokomotivfører V. P. Jensen, Svendborg fejre 40 års jubilæum.

Jubilaren begyndte som håndværker på Gb. den 30. december 1916, blev lokomotivfyrbøder i Ålborg 1. april 1918, motorfører af 2. grad i Struer 1. juli 1934, motorfører af 1. grad i Tønder, og forfremmet til lokomotivfører i Tønder 1. august 1939. Ved overtagelsen af S.F.J. den 1. april 1949 forflyttet til Svendborg.

Jubilaren har fra sine unge år deltaget aktivt i organisationsarbejdet, var bestyrelsesmedlem i lokomotivfyrbøderafdelingen i Ålborg, formand for motorførerne i Tønder, medlem af skolekommissionen i Tønder, tillidsmand i Svendborg fra overtagelsen i 4 år.

Afdelingen er dig megen tak skyldig for det store arbejde, du udførte efter overtagelsen, og hvor afdelingen gjorde brug af din store erfaring som mangeårig tillidsmand.

Afdeling 47 ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen, takker for godt samarbejde, med ønsket om en god og lykkelig fremtid.

P. J.

Tirsdag den 1. januar 1957 kan lokomotivførerne F. J. Nielsen og N. V. Hansen, Odense fejre 40 års jubilæum.

De begyndte som håndværkere ved Sydfynske Jernbaner i Odense. Frederik blev forfremmet til lokomotivfyrbøder i Odense 1. januar 1917, blev forflyttet til Ringe i 1924, hvor der dengang var stationeret rangermaskine, kom tilbage til Odense i 1925.

Valde blev lokomotivfyrbøder i Fåborg 1. januar 1917, og blev efter et halvt års tjeneste i Fåborg, forflyttet til Nyborg, kom til Odense igen i 1918.

De blev forfremmet til motorfører 1. oktober 1932 og lokomotivfører 1. april 1946. De har kørt i motortur sammen gennem de mange år, og har således været med fra motorvognenes barndom.

Fælles for dem begge er, at de med stor interesse og dygtighed går op i lokomotivmandens daglige gerning. Der er rejseblod i årene på dem, Frederik har taget turen et par gange over dammen til Amerika, sidst i 1953. Valdes største fornøjelse er at rejse, de sidste 3 år har han berejst det sydlige udland, Rom, Capri, Venedig og Østrig.

De er meget afholdte, Frederik for sine gemytlige historier, Valde for sin rolige ligevægtige måde at tage livets genvordigheder på.

Afdeling 47 ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen, tak fordi vi aldrig kalder forgæves på jer, med ønsket om en god og lykkelig fremtid.

P. J.

Den 20. december kan lokomotivfører J. M. P. Friis, Brande, fejre 40 års jubilæum ved DSB.

Friis er jo gammel Brandeborger, idet han har tilbragt det meste af sin jernbanetid i Brande. Afdeling 43 ønsker hermed hjertelig til lykke med dagen og siger tak for det arbejde, Friis har gjort før i tiden som sekretær og fanebærer for afdelingen. Vi håber, Friis må få endnu flere gode år som aktiv lokomotivfører i Brande.

H. S.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 20. december frabedes venligst.

J. Friis, lokomotivfører, Brande.

Juletræsfest

Odense afdelingernes årlige juletræsfest afholdes søndag den 30. december 1956 på »Fyens Forsamlingshus«, Kongensgade.

Børnene samles kl. 18,45 til indmarchen, der finder sted kl. 19,00 præc. Efter juletræet vil der blive optræden af børnene fra Zoo-Tivoli's børnegirkus, ledet af balletinstruktør Edith Palludan.

Til ballet vil Erik Andersens orkester spille.

Pensionister og pårørende indbydes venligt.

Festudvalget.



Forfremmelse til lokomotivfører i 7. kl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-12-56.

Lokomotivførerne (11. kl.):

N. P. Boesen-Larsen, København Gb., i København Gb.

S. P. Christensen, Helgoland, i København Gb.

N. C. R. Jeppesen, Helgoland, i København Gb.

R. V. Nielsen, Helgoland, i København Gb.

B. O. K. Liljekrans, Helgoland, i København Gb.

A. C. V. Fricke, Korsør, i Korsør.

C. S. Rasmussen, Helgoland, i Gedser.

E. E. F. Lissau-Andersen, Gedser, i Gedser.

Overgået til MY-driften efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-12-56.

Lokomotivfører (7. kl.):

A. Andersen (Hjortholm), Korsør, i Korsør (med ophør af hverv som kørelærer i dampdriften).

Forfremmelse til lokomotivførere i 11. lkl. pr. 1-12-56.

Elektroførerne (12. lkl.):

H. F. C. Wolfram, Enghave, i København Gb.
T. H. Nielsen, Enghave, i København Gb.
W. E. Andresen, Enghave, i København Gb.
O. Lindberg, Enghave, i København Gb.
O. V. Sørensen, Enghave, i København Gb.
L. P. Larsen, Enghave, i København Gb.

Motorførerne:

H. V. Karsholt, Odense, i København Gb.
H. T. S. Christensen, Odense, i Gedser.

Lokomotivfyrbøderne:

K. Halse, Nyborg H, i Fredericia.
H. Boegh, Nyborg H, i Fredericia.
P. E. Jensen, Korsør, i København Gb.
L. C. Hansen, Tønder H, i Tinglev.
A. J. Ridtland, Frederikshavn, i Kolding.
J. C. R. Petersen, Helsingør, i Helsingør.
E. K. Andersen, Brande, i København Gb.
M. Jusjong, Struer, i Struer.
L. O. Hansen, København Gb., i København Gb.
S. G. L. Pedersen, Gedser, i Gedser.
T. B. Nielsen, København Gb., i København Gb.
C. V. Rasmussen, Nyborg H, i København Gb.
E. Laursen, Randers, i Kalundborg.
G. V. Brügge, Odense, i København Gb.
W. Gundestrup, Esbjerg, i Esbjerg.
S. E. Schou, Åbenrå, i København Gb.
O. M. J. Jensen, Tønder H, i Helsingør.
C. Jensen, Padborg, i Padborg.
J. Østerberg, København Gb., i København Gb.
S. Rasmussen, Struer, i Struer.
E. H. Pedersen (Holm), Nyborg H, i Helsingør.
H. C. Jessen, Padborg, i Padborg.
L. R. P. Lyng, Næstved, i Næstved.
H. C. Rasmussen, Odense, i Helsingør.
S. Christiansen, Fredericia, i Fredericia.
N. K. E. Stensdal, Padborg, i Padborg.
C. R. Jørgensen, Nyborg H, i Nykøbing F.
P. H. W. Brag, Fredericia, i Fredericia.
J. Hansen, Odense, i Nykøbing F.
H. F. Ribbung, Esbjerg, i Esbjerg.
H. M. Barlo, Esbjerg, i Esbjerg.
B. C. Rasmussen, Odense, i Nykøbing F.
E. Barfod, Helsingør, i Helsingør.
A. C. Dinesen, Haderslev H, i Haderslev H.
J. O. Jensen (Cornelius), Gedser, i Gedser.

Tildelt hverv som depotsforstander efter ansøgning pr. 1-12-56.

Lokomotivfører (11. lkl.):

R. Jensen, Fåborg.

Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-12-56.

Lokomotivfører:

N. R. Johansen, Thisted, til Langå (med vedblivende funktion som depotforstander).
Stationeringen i Tinglev af den til lokomotivfører (11. lkl.) forfremmede elektrofører (12. lkl.) J. A. Sindahl, Enghave, ændres til København Gb. fra 1-12-56.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-12-56.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

K. E. Jensen, Langå, til Århus H.
S. Hansen, Langå, til Århus H.
E. Bøtker-Nielsen, Horsens, til Århus H.
B. G. Christensen, Hobro, til Randers.
V. A. Pedersen, Esbjerg, til Randers.
A. C. Henriksen, Slagelse, til Odense.
H. R. Pedersen, Korsør, til Odense.
P. Jensen, Haderslev H, til Fredericia.
A. V. Nielsen (Sø), Nykøbing F., til Struer.
O. Mikkelsen, Esbjerg, til Struer.
H. H. Nielsen (Bradsted), Nykøbing F., til Esbjerg.
E. M. Pedersen, Gedser, til Langå.
P. F. Mikkelsen, Skive H, til Esbjerg.
L. T. Jensen, Padborg, til Langå.
W. L. V. Andersen, Nykøbing F., til København Gb.
A. C. J. Christensen, Gedser, til København Gb.
P. E. Poulsen, Skive H, til København Gb.
H. M. P. Nielsen, Vejle, til Århus H.
H. Klausen (Dam), Kolding, til Vejle.

Følgende fra Helgoland til København Gb.:

J. C. Brus, C. G. J. Loving, E. V. Villumsen (Lyø), H. H. Nielsen (Stille), O. P. Jørgensen, H. P. M. B. Hansen.

Følgende fra København Gb. til Helgoland.

J. J. Lorenzen, H. V. Pedersen, K. T. Andersen, K. F. Renard, P. A. Taklo, P. A. W. Pedersen, B. K. Hansen, G. E. F. Härtel, H. A. Stangerup, H. E. Jensen (Østenskov), N. H. A. Petersen, H. Pedersen, R. C. S. Sørensen, P. E. Hinsby, F. A. Knudsen, A. C. Quaade.

Lokomotivfyrbøderne:

Vagn Nielsen, København Gb., til Tønder.
F. E. Horn, København Gb., til Tønder.
N. C. Jensen, København Gb., til Åbenrå.
J. Westergaard, Padborg, til Haderslev.
T. K. Christensen, Helsingør, til Brande.

Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) T. P. Andersen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-57).

MEMLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-12-56.

Pensioneret lokomotivfører A. Møllebro, Nørrevang 1 B, Holbæk.
Pensioneret lokomotivfører E. Bagger Jensen, »Vega«, Egumvej 5, Fredericia.
Pensioneret lokomotivfører E. C. Christensen, Klostergade 9, Vordingborg.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-1-57.

Pensioneret lokomotivfører J. M. Andersen, Chr. Wærums-gade 17, 2., Århus.

Dødsfald

Pensioneret lokomotivfører J. C. A. Malling, København, er afgået ved døden d. 19-11-56.
Pensioneret lokomotivfører F. K. D. Gregersen, Valby, er afgået ved døden.
Pensioneret lokomotivfører C. C. Vindeløv, Rungsted Kyst, er afgået ved døden.

Adressefortegnelse

Lokomotivførerafdelinger.

Afdeling 1, Kbhvn. Gb.

Formand: G. A. Rasmussen, Krusaagade 26, 2., København V. Tlf. Hilda 1152.

Kasserer: P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., København S. Tlf. Asta 3093.

Afdeling 3, Kbhvn Hgl.

Formand: P. Jensen, Store Møllevvej 18, 4. tv., København S. Tlf. Sundby 1684.

Kasserer: N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86, 2. tv., København N. Tlf. Taga 7122 x.

Afdeling 5, Roskilde.

Formand: Egon D. Hansen, J. P. Hansensvej 14, Roskilde.

Kasserer: C. H. Andersen, Prins Buriisvej 33, Roskilde.

Afdeling 7, Helsingør.

Formand: O. A. H. Nielsen, Gylfesvej 3, 1. th., Helsingør.

Kasserer: J. G. Pinholt, Damhusvej 10, Helsingør.

Underafdeling, Hillerød.

Repræsentant: S. A. Botling, Skovgærdet 25, 1., Hillerød.

Afdeling 9, Næstved.

Formand: O. E. Søltoft, Rosenvej 3, st., Næstved.

Kasserer: O. H. Harholt, Mågevej 7, Næstved.

Afdeling 11, Gedser.

Formand: C. B. S. Nielsen, Øster Allé 13, Gedser.

Kasserer: H. Bahne Larsen, Langgade 30, Gedser.

Underafdeling, Nykøbing F.

Repræsentant: C. B. Stub Jørgensen, Orupgårdsvej 32, st. th., Nykøbing F.

Afdeling 13, Kalundborg.

Formand: T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28, Kalundborg.

Kasserer: J. T. Svaneborg, Nyvangsvej 10, 1., Kalundborg.

Afdeling 15, Slagelse.

Formand: J. M. Hansen, Enghavevej 40, Slagelse.

Kasserer: A. Egegaard, Vestergade 13, Slagelse.

Afdeling 17, Korsør.

Formand: E. P. R. Jensen, Jernbanevej 10, Korsør.

Kasserer: P. V. Jensen (Melbye), Kjærsvej 30, Korsør.

Afdeling 19, Nyborg.

Formand: S. A. Jensen, Ludv. Hansensvej 14 B, Nyborg. Tlf. 1728.

Kasserer: N. T. Christensen, Provst Hjortsvej 2, Nyborg. Tlf. 1506.

Underafdeling, Assens.

Repræsentant: J. J. Birkbo, Strandgade 8, st., Assens.

Afdeling 47, Odense.

Formand: P. A. L. Jørgensen, Munkersvej 6, 1. th., Odense.

Kasserer: N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.

Underafdeling, Fåborg.

Repræsentant: R. Jensen, Teglværksvej, Fåborg.

Underafdeling, Svendborg.

Repræsentant: E. Larsen, Tvedvej 62, Svendborg.

Afdeling 21, Fredericia.

Formand: S. A. Rasmussen, Indre Ringvej 13, 4., Fredericia. Tlf. 1536.

Kasserer: P. M. Frandsen, Villa »Cassa«, Elmevej 18, Fredericia.

Underafdeling, Vejle.

Repræsentant: J. E. Jacobsen, Rødkildevej 6, 2., Vejle.

Underafdeling, Kolding.

Repræsentant: M. Pedersen, DSB maskindepot, Kolding.

Underafdeling, Lunderskov.

Repræsentant: A. V. Jørgensen, Bakken, Lunderskov.

Afdeling 23, Padborg.

Formand: H. Ørnstrøm, Haralddalsvej 2, Padborg.

Kasserer: H. Israelsen, DSB maskindepot, Padborg.

Underafdeling, Åbenrå.

Repræsentant: E. Christensen, Lindsnakkevej 81, Åbenrå.

Underafdeling, Haderslev.

Repræsentant: E. S. L. B. Frederiksen, Moltrupvej 38, Haderslev.

Underafdeling, Tinglev.

Repræsentant: P. K. Hansen, Skansevej, Tinglev.

Afdeling 25, Sønderborg.

Formand: R. U. Andersen, Friheds Allé 31, 1., Sønderborg.

Kasserer: A. J. Jørgensen, Skrænten 14, st., Sønderborg.

Afdeling 27, Tønder.

Formand: Otto Berner, Krumom 2, Tønder.

Kasserer: A. K. Poulsen, Strucks Allé 74, Tønder.

Afdeling 29, Esbjerg.

Formand: C. M. Clausen, Storegade 73, st., Esbjerg.

Kasserer: A. K. Berg, Peter Gydesvej 28, Esbjerg.

Underafdeling, Varde.

Repræsentant:

Afdeling 31, Struer.

Formand: E. Tandrup, Ølbyvej 40, 2. tv., Struer.

Kasserer: Aa. Lund, Struergårdsvej 14, Struer.

Underafdeling, Ringkøbing.

Repræsentant: M. Gregersen, Villa »Havely«, Øster Villaby, Rindum, Ringkøbing.

Underafdeling, Thisted.

Repræsentant:

Afdeling 33, Frederikshavn.

Formand: C. B. Jensen, »Dalny«, Falkevej, Frederikshavn.

Kasserer: H. Lund, Lindegårdsvej 23, Frederikshavn.

Afdeling 35, Ålborg.

Formand: C. A. Jespersen, Sjællandsgade 86, 3., Ålborg.

Kasserer: L. B. Gregersen, Granlien 47, 2., Ålborg.

Afdeling 37, Randers.

Formand: A. H. Momme, Viborgvej 30, 2., Randers.

Kasserer: Villy Hvam, Mariagervej 32, Randers.

Underafdeling, Langå.

Repræsentant: J. A. Pedersen, Vestergade, Langå.

Underafdeling, Hobro.

Repræsentant: F. V. Nielsen, DSB maskindepot.

Afdeling 39, Århus.

Formand: C. A. O. Lønquist, Chr. Wærumsgade 16, 1., Århus. Tlf. 2 95 46.

Kasserer: K. E. Friis, Bethesdavej 14, 1., Århus. Tlf. 6 93 48.

- Underafdeling, Horsens.
 Repræsentant: E. Jørgensen, Claus Cortzensgade 11, 4., Horsens.
- Underafdeling, Skanderborg.
 Repræsentant: E. Lauersen, Villa »Merci«, Hestehaven, Skanderborg.
- Afdeling 41, Viborg.
 Formand: E. E. Jensen, Frihedsvej 1, Viborg.
 Kasserer: O. Jensen, Mathiasgade 35, Viborg.
- Afdeling 43, Brande.
 Formand: H. Simonsen, Stationsvej 8, Brande.
 Kasserer: H. C. Hansen, Ørbækvej 2, Brande.
- Underafdeling, Silkeborg.
 Repræsentant: J. K. Bentzen, Rolighedsvej 3, 1., Silkeborg.
- Afdeling 53, Herning.
 Formand: Aage Lauridsen, Østergade 29, 3., Herning.
 Kasserer: A. H. Sørensen, Fønnesbecksgade 11, 1., Herning.
- Elektrofjørerafdeling.*
- Afdeling 45, Enghave.
 Formand: N. A. O. Dinesen, Klokkerhøjen 8, 4., København NV.
 Kasserer: V. E. Andersen, Knabrostræde 9, 3., København K.
- Lokomotivfyrbøderafdelinger.*
- Afdeling 2, Kbhvn. Gb.
 Formand: J. Østerberg, Solgårdsvej 5, st., Skodsborg. Tlf. 278.
 Kasserer: P. Noltensmejer, Fredericiagade 82, 3. tv., København K.
- Afdeling 6, Roskilde.
 Formand: B. V. Pedersen, Holbækvej 18, 1., Roskilde.
 Kasserer: Uffe Jensen, Stenagervej 16, 1., Roskilde.
- Afdeling 8, Helsingør.
 Formand: J. C. Stenderup, Stubbedamsvej 7 a, 2. tv., Helsingør.
 Kasserer: A. B. Hansen, Sct. Annagade 53 a, 1., Helsingør.
- Afdeling 10, Næstved.
 Formand: K. Jakobsen, Erantisvej 1 c, 2. tv., Næstved.
 Kasserer: P. E. H. Nielsen, Kærmindevej 9, 2. th., Næstved.
- Afdeling 12, Gedser.
 Formand: K. H. J. Bergholtz, Laur. Larsensgade 11, Nykøbing F.
 Kasserer: E. C. Hansen, Erik Schødtesgade 3, Gedser.
- Afdeling 14, Kalundborg.
 Formand: E. J. Mortensen, Nørre Allé 67, 2., Kalundborg.
 Kasserer: P. B. Clemmensen, Elmegade 8, Kalundborg.
- Afdeling 16, Slagelse.
 Formand: M. B. Sørensen, Bagervænget 120, Slagelse.
 Kasserer: H. Kristensen (Klørup), Valbyvej 40, 1., Slagelse.
- Afdeling 18, Korsør.
 Formand: B. K. Christensen, Linde Allé 59, st. tv., Korsør. Tlf. 1371.
 Kasserer: A. Schmidt (Vonsyld), Annagade 9, 1., Korsør.
- Afdeling 20, Nyborg.
 Formand: Arne Højsgaard Petersen, »Røiby«, Rosilde mark, Lamdrup.
 Kasserer: B. Jessen, Provst Hjortsvej 12, 1., Nyborg.
- Underafdeling, Assens.
 Repræsentant: O. H. Hansen, Østergade 89 a, st., Assens.
- Afdeling 48, Odense.
 Formand: F.J. Hansen, Vestergade 78, havehuset, 1., Odense.
 Kasserer: V. Olsen, Rolf Krakesvej 50, st. tv., Odense.
- Afdeling 22, Fredericia.
 Formand: H. K. Pedersen, Hyldevej 17, Fredericia.
 Kasserer: R. G. Holm, Nørrebrogade 27, 3. th., Fredericia.
- Afdeling 24, Padborg.
 Formand: C. Jensen, Nygade 6, Padborg.
 Kasserer: E. A. Sturm, Tjørnevej, Padborg.
- Underafdeling, Abenrå.
 Repræsentant:
 Underafdeling, Haderslev.
 Repræsentant: A. C. Dinesen, Vestergade 42, 1., Haderslev.
- Afdeling 26, Sønderborg.
 Formand: J. Aa. R. Eriksen, Sdr. Landevej 41, Sønderborg. Tlf. 1380.
 Kasserer: C. A. R. Kludt, Røjumvej 3, 2., Sønderborg.
- Afdeling 28, Tønder.
 Formand: O. M. Jensen, Slotsgade 19, Tønder.
 Kasserer: E. Jensen, Skovrovsvej 36, Tønder.
- Afdeling 30, Esbjerg.
 Formand: L. Willumsgaard, Nørregade 2, Esbjerg.
 Kasserer: C. V. Sørensen, Th. Dahlsvej 11, 2. tv., Esbjerg.
- Afdeling 32, Struer.
 Formand: L. S. Andersen, Ølbyvej 58, Struer.
 Kasserer: K. R. Christensen, Ringgade 152, Struer.
- Afdeling 34, Frederikshavn.
 Formand: K. O. Suderbo, Søndergade 94, 1., Frederikshavn.
 Kasserer: F. C. Christensen, Margrethevej 8, Frederikshavn.
- Afdeling 36, Ålborg.
 Formand: I. J. Jensen, Ørstedesvej 19, Ålborg.
 Kasserer: K. P. J. Astorp, Sønderbro 7, Ålborg.
- Afdeling 38, Randers.
 Formand: N. S. G. Christensen, Hejmdalsvej 16, Randers.
 Kasserer: Orla Petersen, Jyllandsgade 6 st., Randers.
- Afdeling 40, Århus.
 Formand: N. K. Jensen, Silkeborgvej 19, 2., Århus.
 Kasserer: B. N. Kristensen, Rødkløvervej 18, 2., Århus.
- Afdeling 42, Viborg.
 Formand: J. E. Andreasen, Johs. Ewaldsvej 3, 1., Viborg.
 Kasserer: Aage Jakobsen, Ringvejen 5, 1., Viborg.
- Afdeling 44, Brande.
 Formand: E. C. L. Christiansen, P. Sabroes Alle 14, Brande.
 Kasserer: G. S. Hansen, P. Sabroes Alle 14, Brande.
- Afdeling 54, Herning.
 Formand: J. V. Nielsen, Kastaniealle 22, st., Herning.
 Kasserer: S. A. O. Bigum, Nørregade 62, 1., Herning.

Weinrich Nielsens
Bageri og Conditori
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

Besøg „Kurhotellet“
Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

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

1/3 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

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Drevsen & Nellemann

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.

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

WERNER HANSEN
Urmager og Guldsmed

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

Forlang

KAFFE

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

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

Nyborg Ligkistemagasin
K. Jacobsen Snekermester
Besøger 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,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butiksløje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN
1. Kl. Herreekvipering 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

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryegsgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720

Leverandør
til DSB

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

Sig det med Blomster

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

★
Paa faa Timer
overalt i Verden



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

FRICHS

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omega
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166



Aarhus Amtstidende

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

R A N D E R S

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*

★
Driftsudvalget

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER . BRÆNDELSOLIE

Esbjerg

Telf. 3900