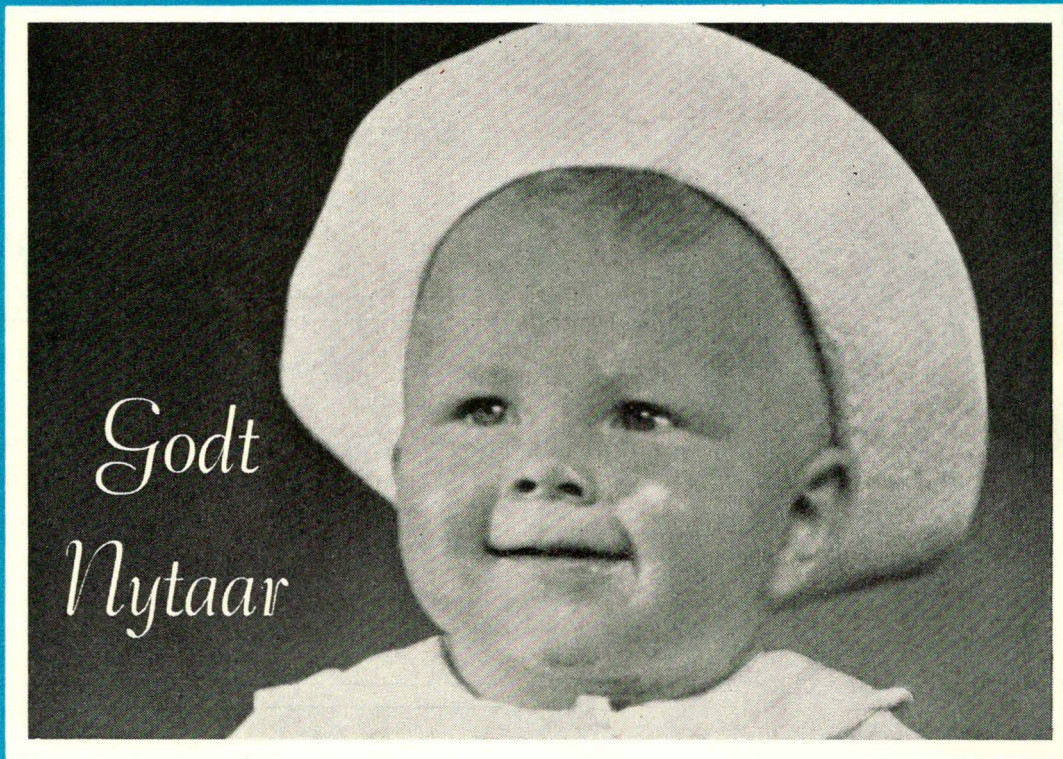


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 1 · 5. JANUAR 1957 · 57. ÅRGANG



*Godt  
Nytaar*

Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners personale

**FIONETTE**

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

**HB**

forbrugernes  
egen  
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



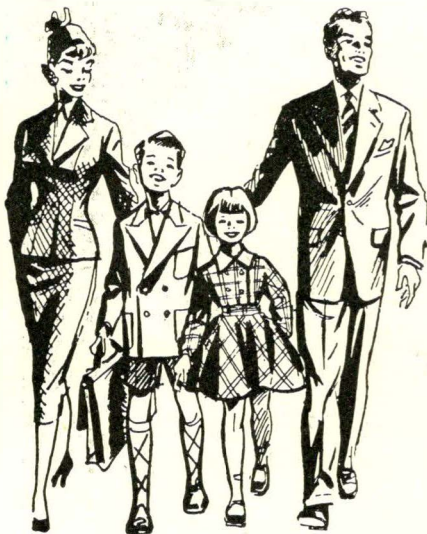
**Vesterbros Ligkistemagasin**

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

**Uden Udbetaling**



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pigetøj paa vor populære

**10 Maaneders**

**FAMILIE-KONTO**

**J. ALBERTSEN**

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

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

**Dansk Maskinpakning A/s**

Amaliegade 41  
København  
C. 12 528



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

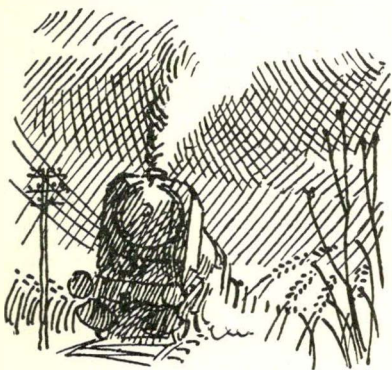
**I. B. Schilder**

Nørregade 7  
København K

**A/s Kulimporten Dania**



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



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 1 - 57. ÅRGANG

5. JANUAR 1957



### Indhold:

Arsskiftet .....	3
FN-nyt .....	4
DSB's årsberetning .....	6
Fra arbejdspladsen .....	8
Selvangivelsen 1956 .....	10
Foreningens lommebog 1956 ....	10
Hvad er det for noget vrøvl ....	10
Fra solur til kronometer .....	11
Turistsektionen .....	11
Brød .....	12
Under DLF .....	13
DLT indbundet .....	13
Tak .....	13
Jubilæer .....	13
Opmærksomhed frabedes .....	13
Personalia .....	13
Nye adresser .....	14
Elektroførerne, generalforsamling	14
Byttelejlighed .....	14
Medlemslisten .....	14
Bryggeriet Stjernen .....	14
Adressefortegnelse - hovedbestyrelsen	14
Jernbaneskolens plan 1957 .....	14
Statsbanepersonalets Sygekasse .	14



### 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.

## Årsskiftet

Med 1956 har vi atter måttet føje et mørkt år til de mange, der i forvejen er i den store verdenskalender. Den optimisme som prægede vor opfattelse af verdenssituationen, da vi for 1 år siden gik ind i 1956, blev desværre ikke indfriet, men tværtimod ændret til den sorteste pessimisme inden årets udgang. Skønt vi i tiåret efter afslutningen på den anden verdenskrig havde håbet på at nærme os verdensfreden, måtte vi med blødende hjerter være tilskuer til et lille lands tragedie, som alene blev det tildelt, fordi det søgte friheden og krævede mere menneskelige leveforhold.

På baggrund heraf virker vore hjemlige problemer så uendelige små, men ud fra traditionen må det første blad i det nye år kaste blikket tilbage over det svundne års indhold.

Fagligt set var 1956 et særligt regnskabsår, hvor lønoverenskomster fra arbejderne i privatindustrien og for tjenestemændene stod over for en fornyelse. For ingen af parterne blev arbejdet hermed gennemført helt gnidningsløst. For privatindustrien var der optakt til en konflikt i et større omfang med udsigt til en alvorlig lammelse af hele samfundsmaskineriet og for tjenestemændene var der uoverensstemmelser organisationerne imellem. I begge tilfælde ophøjede folketinget lønoverenskomsterne til lov. For tjenestemændene havde Centralorganisation I og Danmarks Lærerforening forud for lovens behandling på tinge tilsluttet sig forslaget, som indeholdt så megen kompensation for det organisationerne havde søgt dækning for, og som det måtte forventes kunne gennemføres, når folketinget fik det afgørende ord. De to organisationers vurdering viste sig da også at være fuldstændig korrekt, thi de der havde opfattelsen af, at der var politiske partier, som ville ændre ved finansministerens aftale, måtte senere erfare, at indstillingen var noget anderledes. Den efterfølgende tid pegede ikke i retning af, at Centralorganisation I og lærerne handlede forkert.

Normeringsloven for lokomotivmændene indebar i 1956 nogen fremgang, men langt fra de resultater vi havde håbet at få til slutning til. Det skal erkendes, at i forhold til tidligere tider har de seneste års normeringer været gunstigere, men det må så heller ikke i denne forbindelse glemmes, hvilke faktorer der har spillet ind. Uanset om man fortsat fra anden side har vanskeligt ved at forstå - eller rettere ikke vil anerkende, at udviklingen med modernisering og omlægning af jernbanedriften har stillet og stadig stiller større krav til lokomotivmanden under hans tjeneste, er det kendsgerninger som burde finde forståelse hos administrationen og give sig udslag i større imødekommenhed, når normeringslovene er under behandling. I tilslutning hertil gentager vi gerne foreningens vilje til at medvirke i rationaliseringsarbejdet, hvorefter der herfra er givet indrømmelser over for en forenkling i tjenestens udførelse. Noget vi fortsat gerne medvirker til, men skal rationalisering ikke fuldstændig kvæles af de gamle spørgsmål, der hed nedskæringer og besparelser, må der - selvom det lyder som utopi, når et regnskab viser underskud - nødvendigvis være tale om udbyttedeling af den ene eller anden karakter. I modsat fald oparbejder man alene en utilfreds

# FN-nyt

ECE forudser:

*Puljeordning for al olie til  
Vesteuropa.*

Selv om de økonomiske forhold normaliseres så hurtigt som muligt, vil de seneste begivenheder i Østeuropa og i Nærorienten få afgørende konsekvenser for de europæiske landes økonomi, hedder det i en rapport, som FN's økonomiske Europakommissions sekretariat har udarbejdet til sin kvartals-oversigt.

De økonomiske følger af udviklingen i Østeuropa vil, siger ECE-rapporten, dels bestå i direkte tab på grund af begivenhederne i Ungarn, og dels er der de vidtrækkende ændringer i den økonomiske politik, som allerede er i gang både i Polen og Ungarn, særlig hvad angår landbruget.

*Værst for Danmark og Sverige.*

Det er ikke lettere, siger sekretariatet videre, fuldt ud at vurdere de konsekvenser, som blokeringen af Suez-kanalen og skaderne på olieledningerne vil få for de vesteuropæiske landes økonomi. Mangelen på tankskibe synes at være den øjeblikkelige årsag til begrænsningen af Vesteuropas olieforsyning, og såfremt spærringen af Suez-kanalen varer længe ved, synes det givet, at den længere transport fra Den persiske Bugt syd om Afrika eller fra Amerika over Atlanten vil betyde en nedgang i Europas samlede olieforsyning og samtidig sætte leveringsomkostningerne i vejret.

ECE-rapporten fremhæver, at de europæiske lande, der er mest afhængige af brændselolie, er Sverige og Danmark, som importerer størstedelen af deres forsyninger fra olieaffinerier i andre vesteuropæiske lande. De lande, der normalt har en betydelig olieeksporthandel med det øvrige Vesteuropa (det drejer sig om Storbritannien, Frankrig, Holland og Italien) vil utvivlsomt kunne begrænse oliemangelens virkninger for deres egne industrier ved at nedskære eller helt standse olieeksporten.

Dette kan få skæbnsvangre følger for importlandene. Hvis oliemangelen kommer til at vare i længere tid, anser ECE det for nødvendigt, at man puljer den mængde olie, der ialt er til rådighed og gennem en allokationsordning foretager fordelinger både til de enkelte lande og indenfor disse til de forskellige industrier.

medarbejderstab, for hvem det hele bliver interesseløst, det være sig i den daglige tjeneste og i bestræbelserne for at medvirke til en rimelig og fornuftig løsning af rationaliseringsarbejdet. Arbejdsglæden har stadig værdi, selvom udtrykket for nogle lyder som en slidt kliche. Det er ikke rimeligt, at man ved normeringslovsforhandlingerne stadig vender tilbage til tidligere trufne overenskomster, og det er i hvert fald ganske urimeligt, når disse udnyttes som argumentation mod forslag, der ingen tilknytning har til det tidligere. En sådan holdning fremkalder stagnation og svækker lysten til at medvirke ved en fortsat fremgang.

1956 var også lokomotivmændenes kongresår og gennem de tre dages forhandlinger i maj måned nåede vi et væsentlig skridt længere frem i organisationsmæssig faglig henseende. Såvel under dagens debat som i fællesudtalelsen blev der givet udtryk for et ubrydeligt sammenhold, lokomotivmændene imellem, tilligemed ønsket om at udvise samme vilje overfor de øvrige organiserede her i landet. Men det var ikke alene vore tillidsmænd, der bar disse følelser frem, en senere afstemning blandt medlemmerne viste samme opfattelse, og den 29. juni kunne vi søge optagelse i De samvirkende Fagforbund. Tilslutningen til landsorganisationen og dermed til hele den danske fagbevægelse skal nok vise sig at få betydning for den danske lokomotivmand. Ønsket om at søge tættere og tættere sammen i større og større organisationer har længe eksisteret og i vore nabolande såvel mod nord som syd er udvidelsen sket for længere tid siden og for visse landes vedkommende endog på et bredere grundlag. Også herhjemme søger andre nu at følge samme linie, for nogles vedkommende ganske vist ved oprettelsen af nye organisationer. En fremgangsmåde der dog alene må betragtes som et forsøg på at gå over åen for at hente vand.

På det tekniske område har Statsbanernes maskinafdeling kunne følge det program, som den stillede op ved købet af de 4 første MY-lokomotiver. Levering nummer to af yderligere 20 lokomotiver sluttede inden udgangen af 1956, og der blev i årets løb tillige bevilget midler til indkøb af endnu 20 lokomotiver. Leveringen heraf ventes påbegyndt i løbet af den kommende sommer og afsluttet i marts 1958. Samtidig er der hos A/S Frichs, Århus, 2 MY-lokomotiver og 2 mindre med betegnelsen litra MT under bygning. En del vanskeligheder med levering af det elektriske materiel har forsinket arbejdet med disse lokomotiver, men det ventes, at de indenfor en kort tid vil kunne prøvekøres på strækningerne. Allerede nu har motordriften overtaget ved Danske Statsbaner og efterhånden som tiden skrider frem, er der en stadig stigning i den procentvise anvendelse af motorvogne og -lokomotiver. Men med udrangeringen af flere og flere damplokomotiver følger også en hel del problemer for personalet. Som tidligere nævnt her i bladet reduceres antallet af lokomotivmænd ved flere maskindepoter, og nogle maskindepoter må nødvendigvis nedlægges. En standsning i de ansøgte forflytninger bliver en af følgerne heraf, medens der samtidig kan blive tale om en stigning i uansøgte forflytninger. Da gennemsnitsalderen for lokomotivpersonalet tillige er i nedadgående retning og afgangen fra tjenesten dermed bliver mindre år for år, må personalet være indstillet på ikke at kunne forvente forflyttelse i

samme omfang, som tilfældet har være tidligere. Det er derfor klogt, såfremt man ved forfremmelse er forflyttet til en anden by, at indstille sig på, at tilbageflytning ikke kan finde sted inden for en overskuelig tid.

Medens den nye tid på det tekniske område med stærk fremgang for motordriften og tilsvarende tilbagegang for dampdriften i forbindelse med en betydelig udvidelse i antallet af opslagspladser i de sidste par år havde givet nogen standsning i forfremmelser til lokomotivførere, lykkedes det hovedbestyrelsen i efteråret 1956 at overbevise generaldirektoratet om, at man efterhånden var kommet for langt ned i lokomotivførernes styrketal ved en del maskindepoter. Resultatet deraf blev – som det er bekendt – et antal forfremmelser med virkning fra 1. december. Et for vore medlemmer glædeligt resultat og for dem, som var blandt de heldige, en god julegave. Da distrikterne formentlig efterhånden som flere motorlokomotiver er kommet i drift har en nogenlunde oversigt over hvor stort personaletal, der er nødvendigt ved de enkelte maskindepoter, håber vi til gengæld, at de store ryk af forfremmelser undgås og i stedet sker i nøje overensstemmelse med den afgang, som vil finde sted. Det er at foretrække for personalet og må også være det for administrationen.

\*

Har vi med et hastigt blik set tilbage over det gamle år, kunne det måske have været rart også at se frem til det nye år, og hvad det vil bringe med sig. Det lader sig imidlertid ikke gøre – heldigvis, lad os blot ikke tage på forskud af de sorger og glæder, som et år kan bringe med sig, men selvom vi på baggrund af det gamle års sidste måneder endnu har sorg i sind og i os bærer en utryghedsfølelse, må vi lade optimismen komme i forgrunden. Ganske vist har vi været så tæt på en ny verdenskrig, som det kan være muligt at komme, men så længe der stadig er gode kræfter i gang for at hindre den store verdensbrand, er håbet ikke udslykt.

Alt ligger imidlertid foran os i en uvished og tilsløring, uden at det dog forhindrer os i at fremsætte betragtninger med tilslutning til det, der rører sig for vor organisation og for det enkelte medlem. Inden længe må det forventes, at styrelsernes forslag til den kommende normeringslov bliver genstand for behandling i lønningsrådet, og vi anser det for rimeligt, at der i forbindelse med loven bliver rettet en del ved de skævheder, der er opstået, efterhånden som udviklingen er skredet frem. Selvom rygterne til

tider anser lønningskommissionens arbejde for afsluttet i løbet af 1958, kan ingen med sikkerhed fastslå, om dette vil blive tilfældet. Og uanset hvornår kommissionen kan forelægge sin betænkning til færdigbehandling i folketinget, bør der i den mellemliggende tid være adgang for samtlige tjenestemænd til på normeringsloven at få deres placering på lønskalaen taget op til behandling. Det virker urimeligt, at der fortsat skal tales om rationalisering med resultater for administrativ side, uden at der tillige fremkommer fremgang for personalet. De to ting må følges ad, og når revidering af tjenestemandsløven ikke kan tilendebringes i takt med udviklingen, må den ventil, der findes for tjenestemændene i normeringsloven, bringes til anvendelse.

\*

Der er næppe tvivl om, at forhåbningerne til et godt resultat i lønningskommissionen er store i tjenestemandskredse. Efterhånden som tiden går med kommissionsarbejdet stiger forventningerne, fordi der samtidig er sket ændring i arbejdsområderne. Ændringer som det ikke har været muligt at få compensation for på anden måde. Noget andet er, om de store forhåbninger ikke afløses af skuffelser i samme omfang. Thi med landets nuværende økonomiske stilling synes der ikke umiddelbart at være penge i den størrelsesorden, som tjenestemændene venter skal bevilges, for at loven kan få et indhold af blot nogenlunde tilfredsstillende karakter. Men også her gælder reglen om, at ingen kan se ind i fremtiden og derfor heller ikke afgøre, om dette forhold vil ændre sig til fordel for en ny lønningslov. Et andet usikkerhedsmoment er de fortsatte pristigninger med tilsvarende ændringer i reguleringstillægene. En ikke uvæsentlig faktor når en ny lov skal bygges op og som derfor heller ikke bør overses under bestræbelserne for at få kommissionsarbejdet afsluttet. Omend det er lykkedes gennem særlige overenskomster at få lappet på loven af 1946, skulle en kommende lov nødig lide samme skæbne som den nuværende.

\*

Det nye år har taget sin begyndelse, og vi er gået ind i det og til de opgaver, det vil bringe os som organisation med den bedste vilje til at tage fat på arbejdet og til samarbejde med de organisationer, institutioner og enkelt personer, som vi sad ved forhandlingsbordet med i det gamle år. Vi benytter lejligheden til at takke hver enkelt og vore medlemmer ud over hele landet, og vi følger her til ønsket om et

GODT NYTÅR!

# Fra Statsbanernes årsberetning 1955-56

Det økonomiske resultat af driften er stort set som i fjor. Driftsindtægterne er steget med 17,6 mill. kr. til 493,8 mill. og driftsudgifterne med 17,5 mill. kr. til 514,7 mill. kr., hvorefter driftsunderskuddet var 20,9 mill. kr. mod 21,0 mill. kr. forrige år. Da afskrivning og forrentning er steget med 7,0 mill. kr. blev det endelige regnskabsmæssige resultat et tilskud til driften på 79,1 mill. kr. mod 72,2 mill. kr. i 1954-55.

Driftsindtægterne er påvirket af de pr. 1. november 1954 og 1. maj 1955 gennemførte takstforhøjelser 1) for personbefordring og stykgodsbefordring hhv. 2) for overførsel af motorkøretøjer på overfarterne samt for godsbefordringen. Endvidere har øget overførsel af motorkøretøjer, stigende omsætning i jernbanerestaurations, kiosker m. v. samt større indtægt ved salg af gamle materialer påvirket indtægterne i gunstig retning.

Udgiftssiden er især påvirket af de stigende lønninger. Trods en nedgang i personaleantallet på 264 har de samlede udgifter til lønninger m. v. til driftspersonalet (fast og løst personale) været 11,6 mill. kr. større end i 1954-55. For brændselets vedkommende har den fortsatte omlægning til dieseldrift ganske vist medført en nedgang i kulforbruget på 38.000 t (10 pct.), men den samlede udgift til kul har på grund af stigende priser været som i fjor. Det øgede forbrug af brændselolie samt stigende elektricitetspriser har medført en udgiftsstigning på 2,7 mill. kr. Endelig er udgifterne til vedligeholdelse af statsbanernes anlæg og materiel foruden af lønstigninger påvirket ugunstigt af prisstigninger på materialer m. v.

Indtægten af person- og rejsegodsbefordringen er steget med 11,6 mill. kr. til 277,5 mill. kr. Det samlede rejsetal viser en svag tilbagegang. I alt blev der foretaget 107,6 mill. rejser mod 111,1 mill. rejser i 1954-55. Tilbagegangen falder på rejser i indlandet, medens rejser til og fra udlandet og i transittrafik gennem landet er steget.

Af gods blev der befordret 6,11 mill. t mod 6,33 mill. t året før. Indtægten har stort set været som i fjor.

På overfarterne overførtes i alt 1073 tus. motor-køretøjer (ekskl. knallerter) eller 119,5 tus. (12,5 pct.) flere end året før. På Storebælt steg antallet med 75.400 til 651.300, på Helsingør-Hälsingborg overfarten med 19.200 til 262.400 og på Gedser-Grossenbrode overfarten med 21.800 til 98.500 stk.

I driftsårets løb blev banestrækningen fra Skjern til Videbæk nedlagt for personbefordring, hvorefter banelængden ved driftsårets udgang var 2.554 km. På samme tidspunkt var længden af rutebillinierne 5.720 km. (De to tal kan ikke sammenlignes, da en bilrute tæller med sin fulde driftslængde, selv om den delvis kører sammen med en anden rute. Fællesstrækningen for jernbanelinier tæller derimod kun én gang).

Omlægning til motordrift og modernisering af materiellet fortsattes i årets løb. Således blev der leveret 4 stk. dieselelektriske lokomotiver litra MY og 13 dieselelektriske motorvogne, medens der udrangeredes 40 damplokomotiver.

På Helsingøroverfarten blev færgemateriellet fra 15. juni forøget med en ny dieselelektrisk færge, »Helsingør«.

I driftsåret dræbtes 3 rejsende, alle ved egen uforsigtighed. Af statsbanernes personale omkom 15 under udførelsen af arbejdet.

## Personalet.

Det samlede personale ved statsbanerne udgjorde i 1955-56 gennemsnitligt:

Personale til overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg . . . . .	27 323
Personale ved omnibusruterne . . . . .	974
	28 297
Personale til fornyelse af faste anlæg, nyanlæg og fremmedarbejder . . . . .	1 060
	<u>29 357</u>

## Udgifter til lønninger m. v. til personale under overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg (inkl. omnibusruterne).

	Tjenestemænd				I alt	Tjenestemænd				I alt
	Lønninger	Honorarer og forsk. ydelser	Fast ansatte timelønnede håndværkere og arbejdsmænd	Løst ansatte timelønnede ekstra- og aspiranter		Lønninger	Honorarer og forsk. ydelser	Fast ansatte timelønnede håndværkere og arbejdsmænd	Løst ansatte timelønnede ekstra- og aspiranter	
	tus. kr.	tus. kr.	tus. kr.	tus. kr.	tus. kr.	tus. kr.	tus. kr.	tus. kr.	tus. kr.	tus. kr.
I. Overledelse . . . . .	7 844	567	—	1 412	9 823	7 420	522	—	1 229	9 171
II. Drift.										
a. Driftens ledelse . . . . .	5 381	205	—	823	6 409	5 108	172	—	729	6 009
b. Stationstjenesten . . . . .	71 243	7 030	219	49 371	127 863	68 902	7 242	341	48 172	124 657
c. Lokomotivtjenesten . . . . .	43 700	4 250	4 277	6 654	58 881	41 804	4 026	4 016	5 603	55 449
d. Togtjenesten . . . . .	18 897	3 228	28	2 445	24 598	18 507	3 241	26	2 678	24 452
e. Værkstedstjenesten . . . . .	3 766	86	32 593	4 713	41 158	3 594	50	29 310	5 339	38 293
f. Søfartsvæsenet . . . . .	8 511	1 695	13	6 510	16 729	7 877	1 609	13	6 067	15 566
g. Banernes bevogtning . . . . .	1 626	140	—	3 034	4 800	1 591	139	—	2 802	4 532
III. Vedligeholdelse af anlæg	18 136	1 502	502	20 602	40 742	16 952	1 298	1 770	21 246	41 266
I alt . . . . .	179 104	18 703	37 632	95 564	331 003	171 755	18 299	35 476	93 865	319 395

I løbet af driftsåret udgjorde til- og afgangen af fast ansatte og aspiranter følgende:

	Tilgang			Afgang ved afsked				1954-55		1953-54		
	fra anden tjenestemandstill. ell. timel. fast ansatte	ved ansætt. af aspiranter	i alt 1955-56	til anden tjenestemandstill.	med pension	uden pension	ved død	i alt 1955-56	tilgang	afgang	tilgang	afgang
1.-2. lønningsklasse	5	1	6	-	2	-	1	3	10	5	3	1
3.-7.	68	48	116	6	40	7	17	70	146	81	117	78
Tekniske stillinger	39	7	46	6	9	6	2	23	81	21	25	16
Søfartsvæsenet	-	41	41	-	3	1	1	5	28	7	62	6
Andre stillinger	29	-	29	-	28	-	14	42	37	53	30	56
8.-10. lønningsklasse	8	52	60	30	-	8	-	38	69	56	74	35
11.-13.	193	8	201	39	135	1	35	210	189	243	217	254
14.-15.	277	113	390	223	121	23	20	387	505	356	403	369
16.	24	209	233	275	55	16	18	364	305	392	338	348
17.	6	103	109	-	11	78	1	90	106	119	103	88
Fast ansatte timelønnede	-	116	116	8	62	8	13	91	160	97	222	100
I alt ..	581	650	1 231	581	426	141	105	1 253	1 490	1 349	1 477	1 273
Trafikmedhjælpere og -elever	-	-	62	51	-	17	-	68	63	75	101	82
Andre aspiranter:												
Stationstjenesten	-	-	230	120	-	41	2	163	191	204	179	246
Lokomotivtjenesten	-	-	23	87	-	10	-	97	65	182	111	149
Bane- og signaltjenesten	-	-	95	89	-	10	-	99	93	147	96	125
Søfartsvæsenet	-	-	82	68	-	20	-	88	118	73	86	82
Andre tjenestegrene	-	-	13	16	-	3	-	19	22	25	14	11
Ekstrakontorister	-	-	157	103	-	49	-	152	210	149	146	137

På de enkelte tjenesteområder er der følgende ændringer i personaletallet i forhold til antallet i 1954-55.

Overledelsen	+ 36
Virksomheder, der er normeret under overledelsen, men med arbejdsområder uden for denne	+ 10
Driftens ledelse	÷ 6
Stationstjenesten	÷ 106
Lokomotivtjenesten	÷ 127
Togtjenesten	÷ 51
Værkstedstjenesten	÷ 38
Søfartsvæsenet	+ 36
Banernes bevogtning	+ 10
Vedligeholdelse af anlæg	÷ 38

Fordelt på aldersklasser (levealder og tjenesteadlder) falder afskedigelserne af tjenestemænd og fast ansatte timelønnede i de senere år således:

Levealder	1955-56	1954-55	1953-54	1952-53	1951-52
20-29 år	88	131	90	86	103
30-39 »	52	45	27	31	25
40-49 »	10	6	8	6	5
50-59 »	28	32	43	38	40
60-64 »	111	110	132	71	82
65-69 »	278	289	296	317	324
I alt ..	567	613	596	549	579

Tjenesteår	1955-56	1954-55	1953-54	1952-53	1951-52
0-9	131	168	110	111	126
10-19	26	23	14	16	9
20-29	13	6	14	24	27
30-39	273	279	293	236	224
40-49	116	125	140	133	166
50 og derover	8	12	25	29	27
I alt ..	567	613	596	549	579

Procent af samtlige tjenestemænd og fast ansatte timelønnede ..

3,0	3,2	3,2	3,0	3,2
-----	-----	-----	-----	-----

Gennemsnitsalderen ved disse afskedigelser var:

	1955-56	1954-55	1953-54	1952-53	1951-52
Levealder	55,4	53,9	56,9	56,7	56,2
Tjenesteår	29,2	27,8	30,9	30,1	29,9

Tog-, lokomotiv- og vognbevægelsen.

Antallet af kørte togkilometer er steget med 0,1 mill. til 38,2 mill.; heraf faldt på damp tog 13,5 mill. (35,5 pct.), på dieselmotorvogne (ekskl. lyntog) 17,0 mill. (44,6 pct.), på elektriske motorvogne 4,2 mill. (10,9 pct.), på lyntog 2,3 mill. (5,9 pct) og på diesellokomotiver 1,2 mill. (3,1 pct.).

I forhold til det foregående år er antal togkilometer udført af dieselmotorvogne (ekskl. lyntog) steget med 1,5 mill. (9,8 pct.) og for diesellokomotiver med 0,3 mill. (27,2 pct.), medens antallet for damp tog er gået tilbage med 1,5 mill. (÷10,1 pct.). For lyntog og elektriske motorvogne er forholdet på det nærmeste uændret. Af de af rene personførende tog præsterede togkilometer blev 20,5 pct. udført af damp tog, 7,6 pct. af lyntog, 13,9 pct. af elektriske motorvogne og 58,0 pct. af andre motortog. Antallet af togkilometer i forhold til banenettets længde i de to driftsår 1938-39 og 1955-56 er henholdsvis 12.571 og 14.908 pr. banekm.

Ved driftsårets begyndelse omfattede køreplanen for de personførende plantogs vedkommende målt i antal togkilometer ca. 102 pct. af antallet efter den sidste køreplan før krigen, d. v. s. køreplanen pr. 15. maj 1939, når for begge driftsårs vedkommende ses bort fra elektriske tog og for driftsåret 1955/56 endvidere fra de overtagne Sydfynske Jernbaner og Hareskovbanen og fra merkørslen med internationale tog.

Sommerkøreplanen, der trådte i kraft den 22. maj 1955, bragte antallet af plantogkilometer op på ca. 105 pct. i sammenligning med køreplanen i 1939.

Det gennemsnitlige antal kørte kilometer pr. dag med personførende plantog efter sommer- henholdsvis vinterkøreplanen var:

Køreplanen	Siælland-Falster	Jylland-Fyn	I alt	%
22. maj 1955 . . . . .	37 007	44 695	81 702	100
Heraf damptog . . . . .	10 488	7 467	17 955	22
motortog <sup>1)</sup> . . . . .	—	2 368	2 368	3
motortog <sup>2)</sup> . . . . .	14 163	30 793	44 956	55
lyntog . . . . .	1 100	4 067	5 167	6
elektr. tog . . . . .	11 256	—	11 256	14
2. oktober 1955 . . . . .	35 236	42 917	78 153	100
Heraf damptog . . . . .	8 676	4 685	13 361	17
motortog <sup>1)</sup> . . . . .	—	1 975	1 975	3
motortog <sup>2)</sup> . . . . .	14 307	32 191	46 498	59
lyntog . . . . .	1 194	4 066	5 260	7
elektr. tog . . . . .	11 059	—	11 059	14

1) Fremført af motorlokomotiv.

2) Fremført af motorvogn.

Anskaffelse og vedligeholdelse af rullende materiel.

I løbet af driftsåret er det rullende materiel forøget med følgende antal lokomotiver, motorvogne, traktorer, vogne og ruteautomobiler:

4 stk. dieselelektriske lokomotiver,
13 » dieselelektriske motorvogne,
5 » dieseltraktorer,
22 » personvogne,
46 » lukkede godsvogne,
55 » ruteautomobiler.

I samme tidsrum er udrangeret eller solgt:

40 stk. damplokomotiver,
1 » dieselelektrisk lokomotiv,
1 » benzinmotorvogn,
21 » personvogne,
2 » postvogne,
20 » rejsegodsvogne,
281 » lukkede godsvogne,
277 » åbne godsvogne,
13 » specialvogne,
40 » ruteautomobiler.

## Fra landets mindste strækningsdepot

Allerede i fyrrene begyndte jernbanebygningen i Hertugdømmerne, hvor strækningen Kiel-Altona blev åbnet for driften 1844. Et engelsk selskab byggede derefter den i 1854 åbnede slesvigske eksport-rute Flensborg-Husum-Tønning, der i 1855 fik forbindelse til Altona.

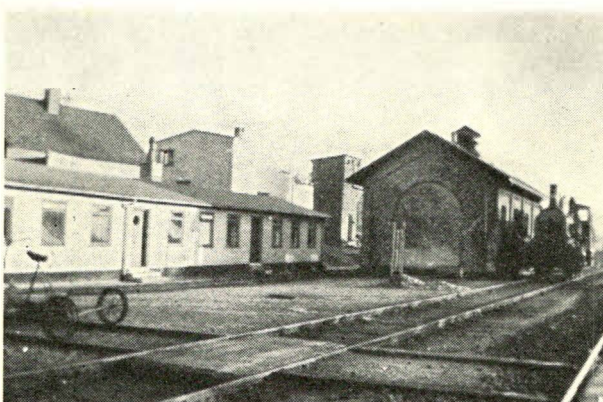
Den 15. april 1864 åbnedes strækningen Flensborg-Rødekro for driften; ved adskillelsen fra Danmark fortsatte det engelske selskab under den preussiske-østrigske fællesregering med bygningen af den i årene 1864-66 åbnede strækning Rødekro-Vamdrup.

Denne stræknings hensigt var at skabe den billigst mulige forbindelse mellem Fredericia og syd-på; derfor undså man sig ikke for at lade det engelske selskab føre Østbanen gennem hedelandskabet forbi samtlige blomstrende østkystbyer, denne

irrationelle linieføring harmede naturligvis disse byer, der udlagde denne linieføring som en nationalpolitisk foranstaltning.

Men allerede i året 1919 før den endelige genforening med det gamle land var fuldbyrdet, havde en kreds af sønderjyske mænd i en henvendelse til den danske regering udtrykt sønderjydernes store ønske om en østlig længdebane over Kolding, Haderslev, Aabenraa, Tørsbøl til Flensborg. Der blev så efter genforeningen i 1920 nedsat en kommission til at undersøge de sønderjyske jernbaneforhold.

Sønderjylland var et jernbanefattigt land og ved genforeningen forelå der foruden østbanen flere interessante forslag om nye banestrækninger for eksempel: Aabenraa-Rødekro-Gram-Bramminge til Esbjerg, hvorved der ville skabes en god forbindelse mellem disse byers havne; man ønskede en linie ført tværs over Sundeved - halvøen fra Aabenraa til Avnbøl, der ville nedsætte rejsetiden fra Aabenraa til Sønderborg med 1-2 timer foruden strækningen skabte god forbindelse med det øvrige land, for den alsiske befolkning; endvidere ønskede man en jernbane fra Rødekro over Løgumkloster til Bredebro med tilslutning til vestbanen og en midtbane fra Vejen over Gram til Bylderup-Bov. Måske vil det interessere at se, hvor meget disse anlæg ville koste:



Maskindepotets nye opholdsbygning har det mere i længden end i højden.

Banestrækning	Længde km	Max stig ‰	Udgift mill. kr.
Kolding-Tørsbøl . . . . .	78	10	28
Rødekro-Bramminge . . . . .	71	10	12,5
Aabenraa-Avnbøl . . . . .	19	10	10,2
Rødekro-Bredebro . . . . .	39	6	7
Vejen-Bylderup-Bov . . . . .	73	10	12,5



Hvad blev så konklusionen af disse mange forslag, jo den nedsatte jernbanekommission udtalte: På grund af de vanskelige terrænforhold mellem Aabenraa og Haderslev med de deraf følgende store anlægsudgifter måtte man se bort fra dette anlæg. Men hertil kommer, at det ville være nødvendigt at bibeholde den nuværende østkystbane, og da en ny direkte bane måtte føres i meget kort afstand (6-10 km) fra den bestående bane, ville det næppe være muligt at opnå en blot nogenlunde rentabel drift for den nye bane.

Med hensyn til de øvrige strækninger kom kommissionen til det resultat, at disse ikke ville kunne bære deres drift, og at de for en stor del ville tage trafikken fra de allerede eksisterende statsbaner.

Det eneste resultat af jernbanekommissionens arbejde blev strækningen Rødekre-Løgumkloster, der blev åbnet som statsbane i 1927, men allerede i 1936 sammen med andre småstrækninger igen blev nedlagt.

Set ud fra en historisk betragtning ville de penge, der blev spildt på strækningen Rødekre-Løgumkloster, måske været givet godt ud på strækningen Aabenraa-Avnbøl.

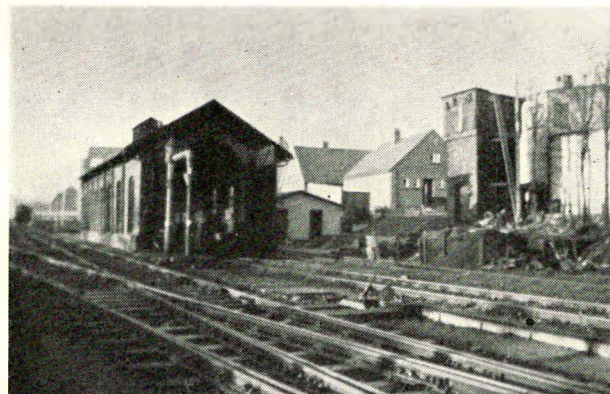
Det var dog ikke statsbanerne der i 1920'erne særlig kendetegnede sønderjysk jernbanevæsen, men derimod Amtsbanerne eller »æ Kleinbahn«, som de kaldtes herved, det var smalsporede baner: 1 m sporvidde med 15,5 kg pr. m spor.

De var anlagt som forbindelsesled mellem by og land, dels for at lette afsætningen for landbrugets voksende produktion, dels for forbindelse med statsbane og fjordskibe, og endelig var de et godt våben i fortyskningens tjeneste. Med deres mærkelige linieføring anlagt efter princippet.

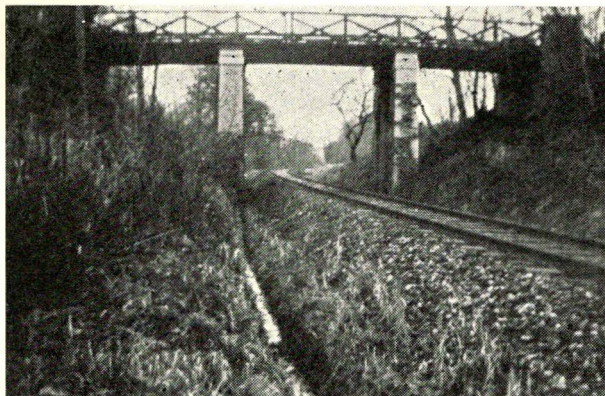
»En jernbane foran hver mands dør« snoede de sig ud og ind gennem amtet.

Et morsomt syn var det at se de små blå, røde og brune waggoner trukne af cigarkasselignende lokomotiver, der udstødte klagende lyde på deres færd mellem det utal af stationer, som der var, det vil sige rigtige stationer var det nu ikke, men kroer, hvor de rejsende under den hyppige rangering kunne forene det nyttige med det behagelige at indtage de sønderjyske nationaldrikke grog og kaffepunch.

Men i 1926 slog klokkerne for disse baner, store



Maskindepotets eensporede remise ligger tæt op til byen. Betegnelsen for den må vist blive: »Ikke køn – men hensigtsmæssig«.



Trods sin korte længde på 7 km byder strækningen Aabenraa-Rødekre på mange smukke motiver.

driftsunderskud og den voksende biltrafik kvalte dem.

I relation til ovenstående og til to tidligere artikler i dette blad fra landets to største maskindepoter vil jeg gerne fortælle lidt fra landets mindste strækningsdepot, Aabenraa mdt., det kan ifølge sagens natur kun blive en kort historie.

Vor maskinpark består for øjeblikket af 2 O-maskiner, 1 høj og 1 lav F-maskine, herved kan vi ikke prale af moderne kul- og sandsiloanlæg, vi har stadig de gode gamle metoder med kulforsyning pr. skovl fra en kulbriks og sandforsyning pr. spand.

Men derimod fik vi for en 3 år siden en moderne opholdsbygning med opholdsstue, overnatningsværelse, bad og lignende, endvidere magasin og olie- rum. Bygningens ene halvdel huser endvidere baneafdelingen, materialrum og opholdsstuer.

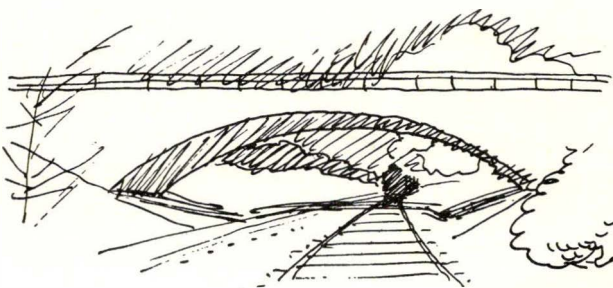
Personalestyrken er for tiden:

5 lokomotivførere og 3 lokomotivfyrbødere, den daglige ledelse forestås af depotforstanderen.

Strækningen Aabenraa-Rødekre er en A<sub>2</sub> strækning, 7 km lang, der snor sig ud og ind fortrinsvis gennem skov, og det er vel nok en af de smukkeste jernbanelinier i landet, rigt på fugle- og dyreliv, fuldstændig natur og uberørt.

En del af persontogskørslen er nu lagt over på rutebil drift, men vi har stadig en stor godstransport, idet en meget stor procent af landets eksport af slagtekvæg her fra Aabenraa havn, der er Sønderjyllands største, udskibes til de tyske søslagte- huse.

Sv. E.



## Selvangivelsen 1956

Under forudsætning af, at enhver er kendt med størrelsen af sin årsindtægts faste lønningsdele, herunder stedtillæget, og med henvisning til ordresamling A, de forskellige afsnit om løn med tillæg i foreningens lommebog, hvor også årsindtægten for vore aktive medlemmer findes på siderne 69 og 70 – dog uden medregning af indtægter af særlige ydelser, betaling for eventuelt overarbejde eller for mistede fri- eller orlovsdage -- skal vi i det efterfølgende oplyse om de fradragsberettigede beløb. Vi henleder tillige opmærksomheden på værdien af fri uniform, der almindeligvis beregnes til 100 kr. Uniformstilskud til selvbeklædere antages at dække merudgiften til uniform. Fradrag i den forbindelse er derfor ikke tilladt.

Foruden retten til fradrag af det beløb, der i det svundne kalenderår er betalt i skat (i fradraget medregnes evt. børnetilskud), er det tilladt indtil et beløb på højst 600 kr. at fradrage udgifter til forsikringer m. m. Pensionsbidraget (5 pct. af pensionsgivende lønning, grundløn, alderstillæg og almindeligt pensionegivende tillæg) holdes uden for ovennævnte 600 kr. og fradrages med det fulde beløb.

Sygekassekontingent for aktive tjenestemænd udgjorde 1,5 pct. af den samlede lønningsindtægt ÷ stedtillæg. For pensionister har kontingentet været 1,5 pct. af den pensionsgivende indtægt, altså den indtægt, som er lagt til grund for pensionens størrelse ÷ 2,50 kr. pr. måned.

Som fradragsberettigede beløb skal tillige nævnes bidrag til begravelseskasse, livs- og ulykkesforsikringer og invalideforsikring samt renter af lån, dog ikke de månedlige afdrag på disse.

Hertil kommer lønmodtagerfradraget på kr. 400, højst 10 pct. af årsindtægten. Har både mand og hustru indtægt ved arbejde for fremmede, kan der for hver opføres lønmodtagerfradrag efter de gældende bestemmelser. Der kræves ikke dokumentation for, hvilke udgifter de 400 kr. dækker, men er fradraget større, skal overskridelsen dokumenteres overfor skattevæsenet. Pensionister kan ikke benytte reglen om lønmodtagerfradrag.

Natpenge kan som hidtil fradrages med det halve af det indtjente beløb, men dette indgår under lønmodtagerfradraget.

Foreningskontingentet fradrages i særlig rubrik på selvangivelsen, og skal altså ikke ind under lønmodtagerfradraget eller de 600 kr. for forsikringer m. v. Medlemmer med indtil 5 års medlemskab i foreningen har for året 1956 betalt 138 kr. andre 114 kr.

## Foreningens lommebog 1957

Lommebogen er nu udsendt til samtlige afdelinger og skulle være medlemmerne i hænde inden nytårsskiftet. Enkelt bestillinger er ligeledes afsendt, og såfremt nogle endnu ikke har modtaget forsendelsen, bedes de omgående sætte sig i forbindelse med foreningens kontor. Igen i år har efterspørgslen været stor, hvorfor det restoplag, vi lå inde med, er udsolgt.

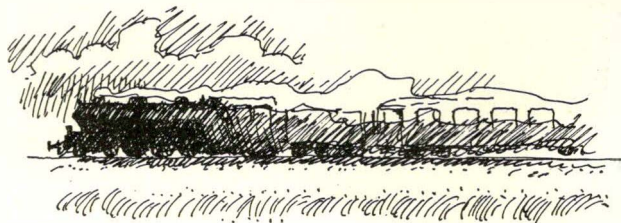
Til bogen knytter der sig i år en rund fødselsdag, idet den er udsendt for tyvende gang, som en nytårshilsen til medlemmerne. Den udkom ganske vist første gang i 1926, men blev da udgivet på privat initiativ af foreningens daværende formand Rich. Lillie og sekretær C. M. Christensen som »Lomme- og Håndbog for Lokomotivmænd«. I 1937 overtog foreningens hovedledelse redaktionen og besluttede tillige, at udgive bogen gratis til medlemmerne første gang i 1938. Siden 1926 har den været en god støtte for vore medlemmer, fordi dens indhold særlig tager sigte på at være håndbog for lokomotivmanden under den daglige tjeneste.

Iøvrigt er redaktionen altid taknemlig for forslag fra medlemmerne om forandringer, der kan forbedre bogen.

## Hvad er det for noget vrøvl

at Danske Statsbaner bruger urimelig lang tid til at gennemføre ombygninger og moderniseringer. Hvem har dog fremsat denne påstand, som kun kan være et ondsindet rygte til skade for etaten, når det er påviseligt, at man på mindre end 5 – skriver fem – måneder har nedrevet en hel remise – endog en af de største – og indenfor samme tid opført en ny med plads til 18 maskiner, skydebrohal og spuleplads; et bebygget areal på 3735 m<sup>2</sup> og med et rumfang på 30700 m<sup>3</sup>. – Altsammen bl. a. fordi man nedsatte et hurtigt arbejdende udvalg. – Hva'behar, må vi bare være her! – Tror I ikke vi kan, når vi skal?

Jo! – og hvor har vi ofte savnet sådan et hurtigt arbejdende udvalg i forbindelse med vore velfærdsforslag, så lad det endelig arbejde videre, der er opgaver nok, og ikke mindst den at få fjernet ideen om, at det normalt skal gå meget langsomt med moderniseringerne.



## Fra solur til kronometer

Alle mennesker er afhængige af tiden, og det er derfor meget naturligt, at opfindsomme hoveder til alle tider har prøvet at finde måder at måle tiden på. Allerede for 3000 år siden benyttede kineserne en opretstående stok eller stav, hvis skygge angav tiden i dagens løb. Således udviklede soluret sig – dette ur, der »kun tæller de lyse timer«. Soluret er i vore dage i brug i mange lande, f. eks. i vinbjergene, hvor det på en nem og billig måde holder arbejderne a jour med tiden.

### *Vand- og sandure.*

I året 640 før vor tidsregning konstruerede asyrerne ure, der benyttede vand som kontrolmiddel. Vand dryppede ned gennem et lille hul i bunden af en beholder. Denne tømtes 6 gange i tiden fra solopgang til solnedgang. Andre folkeslag benyttede sand i stedet for vand. Velkendt er sandurene, der anvendtes af grækerne i de offentlige forsamlinger. Når en taler fik ordet, anbragtes et sandur foran ham, og når sandet var løbet fra det øverste glas ned i det underste, var hans tale tid forbi. Dette kunne kontrolleres af hele forsamlingen og skal have været meget effektivt. Måske har det undertiden afledt opmærksomheden fra tale-rens ord til sanduret, som fangede en stor del af interessen.

Vanduret var det første skridt på vejen til det mekaniske ur, hvor vandet blev erstattet af blylodder. I det 15. århundrede fremkom der omtrent samtidig to vigtige nyheder, nemlig pendulet og spiralfjederen. Nu var vejen åben for de første mekaniske ure.

### *Teknikkens vidundere.*

En sammenligning er næppe mulig mellem fortidens plumpe, primitive ure og vor tids vidunderlige tidsmålere. Et moderne ur består af ikke mindre end 162 dele, der må være utroligt præcist forarbejdede. »Uroen« er urets hjerte. Den bevæger sig 432.000 gange pr. dag. Spiralfjederen, hvis tykkelse kun er ca.  $\frac{1}{100}$  millimeter, kan betegnes som »uroen«s nerve. Det er en kunst for sig at sammensætte alle disse småbitte dele til et færdigt ur. Kronometeret, der er det mest nøjagtigt gående ur i verden, blev først fremstillet i Schweiz. Snart fulgte andre lande efter.

### *Schweizer-urene.*

Schweiz er urenes land. Der eksporteres hvert år for over 1 milliard schweizer-francs ure og urdele. Dette betyder, at 95 pct. af produktionen afsættes i udlandet. Der findes i Schweiz ca. 3000 urfabrikker med omtrent 60.000 arbejdere og funktionærer. Schweizer-urenes succes skyldes i høj grad det udprægede præcisionsarbejde og den fremragende kvalitet. Derfor lægges der megen vægt på uddannelsen af personalet. Der er særlige skoler for urmagere, og arbejdet i urfabrikkerne foregår i pinligt rene lokaler, hvor støv er bandlyst. – Også USA fremstiller ure i stor målestok. Disse to lande forsyner det meste af verden med ure af enhver art.

## Danske Jernbaners Turistorganisation

Da der allerede er anmeldt mange deltagere til vore skiture i Norge, og hold A næsten er fuldttegnet, anmodes evt. deltagere om så vidt muligt at indtegne sig til hold B eller C, idet der endnu er ledige pladser på disse hold.

Et begrænset antal anmeldelser til hold A modtages dog indtil videre, idet der vil blive gjort forsøg på at skaffe nogle flere pladser på dette hold.

På skiturene til Sverige er der stadig ledige pladser. Programmerne for skiturene meddeles atter:

### *Skiture i Norge.*

Vi har igen i den kommende vintersæson fået lov til at disponere over en del pladser på N. T. J.s ferie-hjem i Holu ved Ål station på Bergensbanen. Feriehjemmet ligger i udpræget højfjeldsterræn, dog beskyttet af granskove i de omkringliggende dalstrøg, så det selv under blæsende vejrforhold er muligt at være ude.

Da vi sidste år havde ca. 50 deltagere på disse ture, og da der atter i år har været mange forhåndsansmeldelser, tilrådes det at komme i god tid med anmeldelsen, da deltagerantallet er begrænset til nedenstående højeste antal på hvert hold.

Under opholdet vil De få lejlighed til at være sammen med kolleger fra Norge og Sverige, og disse mere skivante kolleger vil være os behjælpelig med råd og dåd.

Vore hold afrejser fra *København H* således:

Lørdage fra *København H* kl. 20,00 med Skiløberen, hjemkomst mandage kl. 9,25 med Skiløberen.  
Hold A 2/3 aften–11/3 morgen (maks. 15 deltagere)  
Hold B 9/3 aften–18/3 morgen (maks. 25 deltagere)  
Hold C 16/3 aften–25/3 morgen (maks. 15 deltagere)

Pris ca. 137 kr., heri inkluderet busbefordring til og fra Ål station, frokost i spisevognen Oslo–Ål på udrejsen og madpakke eller aftensmåltid i spisevognen Ål–Oslo på hjemrejsen.

Anmeldelse udbedes senest 1. februar 1957.

### *Skiture i Sverige.*

Vi har ligeledes fået lov til at sende danske kolleger til S. J. T.s ferie-hjem i Björkliden (ved Narvik).

Feriehjemmet i Björkliden er velkendt for sin smukke beliggenhed med ypperligt skiterræn lige uden for døren og som regel på denne tid af året begunstiget af strålende sol. Der kan endvidere blive lejlighed til at foretage en udflugt ad den berømte malmbane til havnebyen Narvik.

Vore afrejser bliver fra *København H* således:

Fredage fra *København H* kl. 21,10 til Stockholm.  
Lørdage an. Stockholm kl. 8,40, vidererejse kl. 17,00.  
Søndage an. Björkliden kl. 15,31. Hjemkomst  
Mandage *København H* an. kl. 17,48.

Hold 1 8/3 aften–18/3 aften

Hold 2 15/3 aften–25/3 aften

Hold 3 3/5 aften–13/5 aften

Hold 4 10/5 aften–20/5 aften

Pris ca. 150 kr., heri beregnet fuld pension fra ankomst til og afrejse fra Björkliden.

Anmeldelse senest 1 måned før de pågældende afrejsedage.

# Brød

Den kooperative bevægelse havde allerede i sine først år øjnene åbne for betydningen af, at der sikredes forbrugerne kontrol med brødet – denne meget vigtige del af ernæringen. Brød er jo en hovedbestanddel i vor daglige føde, men dengang var brødets rolle i husholdningen mere væsentlig for arbejderne med deres fattige indtægter end nu, hvor forholdene er relativt tålelige, så der også kan blive til kød på brødet.

I firserne og halvfemserne oprettedes rundt om i landet en række fællesbagerier, og disse hører således til den allerældste del af den kooperative bevægelse. Fællesbagerierne fik og har stadig afgørende indflydelse på vort lands brødpriser. I begyndelsen var det ikke blot betydningsfuldt, at man kunne fremstille brødet til rimelige priser, men det var også betydningsfuldt, at man, trods lavere brødpriser, var i stand til at give de beskæftigede i fællesbagerierne højere lønninger, og det var derfor en god løftestang for lønningerne i faget.

Inden for fællesbagerierne landet over har der igennem de senere år været udfoldet omfattende bestræbelser for at forbedre konkurrenceevnen. Der har været afholdt kurser for ledere og medarbejdere og ny og bedre teknik er taget i anvendelse – ja, visse fællesbagerier betjener sig af så moderne tekniske hjælpemidler, at deres lige ikke findes andetsteds i landet.

Det største af fællesbagerierne, det københavnske, forsyner ikke mindre end en fjerdedel af storstadens befolkning med rugbrød. Varemærkerne RUTANA og VITANA er kendt af de fleste, og Vitana-øllebrød, Rutana-drys, der er en blanding af brødpulver og puddersukker, og SITANA-sigtebrød er eksempler på varesorter, der fremstilles på den store virksomhed.

Fællesbageriet er på mange måder gået i spidsen, når det gjaldt indførelse af nye metoder i fabrikation og salgsarbejde eller introduktion af nye varetyper – som f. eks. forbrugsfærdigt øllebrød – og det kan yderligere nævnes, at det var denne virksomhed, som først for alvor satte ind med salg af rugbrød i skiver – en salgsform mange har taget op, og som de fleste vil vide har haft stor succes.

Inden for de seneste år er der gennemført omfattende forandringer og nyanlæg som beløber sig til flere millioner kroner og bl. a. omfatter: ny kornsilo, indretning af moderne hvede- og rugmølle med tilhørende melpakkeri, opførelse af en stor vognhal og indretning af nye folkelokaler med badeanstalt og kantine.

Fornylig er en tiltrængt modernisering af kontorbygningen gennemført. Sideløbende hermed er foretaget en storstilet udvidelse af bageriets skivebrødspakkeri, som er forsynet med de nyeste skære- og pakkemaskiner. Målet med nyindretningen af brødpakkeriet har været at skabe den bedst tænkelige kvalitet skivebrød, således at forbrugerne heraf får brød, der er lige så friskt og velsmagende, som når de selv skærer brødet. Dette mål er nået med installation af store køleanlæg, som afsvaler brødet og bringer det i skærebare stand på mindre end 24 timer.

Brødet skæres og pakkes derefter på maskiner under forhold, hvor alle hensyn til renlighed og hygiejne er sat i højsædet. Luften i pakkeriet er f. eks. rensat omhyggeligt i et ventilationsanlæg som sikrer overtryk i lokalet af lige så ren luft som på et hospitals operationsstue. Denne gennemførte hygiejne og omhu med brødets lagring, skæring og pakning har medført, at fællesbageriet ikke kender til reklamationer over mugne skivebrødspakker.

Det er ikke alene de københavnske forbrugere, der har mulighed for at købe fællesbageriets produkter. F. eks. eksporteres Vitana-øllebrød nu til lande i så godt som alle verdensdele – Afrika, Australien, Amerika og Europa – og det er iøvrigt udlandsdanskene, der ved at spise det typiske danske produkt, spreder kendskab også hos udlændinge til fællesbageriets varer.

Også af skivebrød eksporteres der en del, og man håber fremover at kunne udvide denne eksport betydeligt. Alene af hensyn til skivebrødseksporten har bageriet for ganske nylig ladet installere en moderne *dampsterilisationsovn*, hvor de skivebrødspakker, der eksporteres, steriliseres efter pakningen. Ved denne fremgangsmåde opnås lang tids holdbarhed for bageriets skivebrødspakker uden at kvaliteten forringes f. eks. ved mugdannelse.

Det er imidlertid ikke alene i arbejdsprocessen, at virksomheden har taget de sidste, tekniske fremskridt i sin tjeneste. For godt et årstid siden indrettedes således et særligt driftslaboratorium med det formål at foretage mel- og brødanalyser af den løbende produktion for at sikre en ensartet, god kvalitet. Laboratoriet betjener sig af moderne, videnskabelige maskiner og instrumenter og har kostet op imod et halvt hundred tusinde kroner at indrette.

Iøvrigt driver alle landets 37 fællesbagerier i fællesskab et stort laboratorium, der foruden løbende kontrol med fællesbageriernes brød- og melkvaliteter udfører et vigtigt forskningsarbejde for at fællesbagerierne til enhver tid kan følge med i udviklingen på folkeernæringens område. De kendte brødsorter, *Vitana* og *Rutana*, der bevidst er fremelsket for at hindre mangelsygdomme som f. eks. Engelsk Syge, er således et resultat af dette forskningsarbejde.

Det københavnske fællesbageri kan stadig melde om stigende omsætning – et udtryk for den tillid, den store virksomhed er omgivet af hos de københavnske brødforbrugere, idet bageriet – der sælger sine produkter under fællesmærket »*Brødet med det gyldne aks*« – altid er gået i spidsen, når det gjaldt kvalitetsforbedringer eller kundeservice.

I dag beskæftiger den store virksomhed sammen med *Arbejdernes Kødforsyning*, med hvilken den har fælles administration og ledelse, mellem 300 og 350 medarbejdere. Den samlede omsætning ligger på op imod 30 mill. kr., et tal, der antyder virksomhedens konkurrencemæssige position og som sikkert også i de kommende år vil stige.



### Dansk Lokomotiv Tidende indbundet

Er der blandt medlemmerne nogle, der ønsker årgang 1956 af Dansk Lokomotiv Tidende indbundet, kan bestilling afgives til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup, senest den 15. januar d. å.

Samtidig med eventuel bestilling fremsendes årgangen, idet redaktionen ikke ser sig i stand til at levere denne. Prisen for indbinding inclusive forsendelse bliver 13,00 kr.

### Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved vor kære mand og faders, lokomotivfører Marius Johansen, bisættelse. Tak for fanernes tilstedeværelse og tak til lokomotivfører Suneson for de smukke ord ved bisættelsen.

*Oda og Kaj Johansen.*

### Jubilæer

Mandag den 14. januar 1957 kan lokomotivfører L. M. A. Larsen, Odense fejre 40 års jubilæum.

Larsen begyndte som aspirant i Esbjerg 14. januar 1917, blev forfremmet til lokomotivfyrbøder samme sted 3. februar 1918.

Larsen har som lokomotivfyrbøder være forflyttet flere gange, har udført tjeneste i Vamdrup 2 år, Odense 4 år det var i 1923, da der var 2-mands betjening på rangermaskinerne. Da Stensballes sparekommission kom, blev Larsen forflyttet til Skjern den 1. september 1927 efter 2 år der, atter tilbage til Esbjerg. Forfremmet til lokomotivfører i Brande 1. juli 1936, kom til Esbjerg igen 1. september 1937, efter ansøgning forflyttet til Odense 1. december 1945.

Den 1. februar 1948 blev jubilaren depotforstander på Odense H mdt. og efter at sydfynske er overtaget og flyttet til Odense mdt., har Larsen haft sin tjeneste på kontoret, beskæftiget med det vanskelige arbejde, det er at være tjenestefordeler. På denne post og førhen som depotforstander er Larsen i besiddelse af en særlig god evne til at få arbejdet til at glide og samtidig gøre sig populær og afholdt.

Afdeling 47 og især lokomotivpersonalet i Odense siger dig tak for godt samarbejde og håber, at vi endnu i nogle år må beholde dig på din nuværende post. Vi ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen, med ønsket om en god og heldbringende fremtid.

*P. J.*

Lokomotivfører C. E. T. Petersen, Korsør, kan onsdag den 25. januar 1957 fejre sit 25 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

C. E. T. Petersen har virket her i Korsør i næsten alle 25 år, kun afbrudt af 2 måneder i Tønder som lokomotivfyrbøder og 1 år i Brande som lokomotivfører, og er kendt som en god lokomotivmand og kollega med et aldrig svigtende humør.

Afdeling 17 sender på jubilæumsdagen de hjerteligste lykønskninger med tak for tiden, der er gået, og de bedste ønsker for fremtiden.

*E. J.*

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 årige jubilæum den 23. januar 1957 frabedes venligst.

*L. P. Dyhr, lokomotivfører, Århus.*

Al opmærksomhed i anledning af mit 25 års jubilæum frabedes venligst.

*C. E. T. Petersen, lokomotivfører, Korsør.*



*Omstationeret pr. 1-12-56.*

Lokomotivførerne:

J. Hansen, Nykøbing F. og  
H. C. Rasmussen, Helsingør.

*Forflytninger efter ansøgning pr. 15-12-56.*

Lokomotivførerne:

K. E. L. Gustafsen, Korsør, til København Gb.  
P. E. Jensen, København Gb., til Korsør.

*Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag pr. 18-12-56.*

Lokomotivfører (11. lkl.):

H. C. Jessen, Padborg, til Tinglev (tildelt hverv som depotforstander).

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 18-12-56.*

Lokomotivfyrbøder:

E. Jensen (Krogstrup), Nyborg, til Fredericia.

*Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-1-57.*

Lokomotivfører (11. lkl.):

I. A. Asmussen, København Gb., til Thisted (indtil videre tildelt hverv som depotforstander).

*Forflytninger efter ansøgning pr. 1-1-57.*

Lokomotivførerne:

H. T. S. Christensen, Gedser, til København Gb.  
S. E. Schou, København Gb., til Padborg.

Lokomotivfyrbøder:

I. N. Christensen, København Gb., til Fredericia.

*Forfremmelse til lokomotivfyrbøder pr. 1-1-57.*

Lokomotivfyrbøderaspirant:

B. Aagaard, København Gb., i København Gb.

### Dødsfald

Pensioneret lokomotivfører F. E. Rademacher, Køge, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører N. M. Frederiksen, Nyborg, er afgået ved døden i oktober måned 1956.

## NYE ADRESSER

Lokomotivfører underafdeling:

Skjern: Repræsentantens navn og adresse rettes til:

A. C. Knudsen, Pile Alle 20.

Varde: Repræsentantens navn og adresse rettes til:

N. Sørensen, Vinkelvej 19.

Fåborg: Repræsentantens navn og adresse rettes til:

H. A. B. Pedersen, Peter Hansensvej 14.

Vejle: Repræsentantens navn og adresse rettes til:

H. Klausen, Ørstedsgade 33, 2.

Lokomotivfyrbøder underafdeling:

Haderslev: Repræsentantens navn og adresse rettes til:

P. C. Weber, Bellahøjvej 14.

### Elektroførerne afd. 45

Generalforsamling afholdes tirsdag den 29. januar 1957 kl. 15,00 i »Folkets Hus«, Enghavevej 40.

Kl. 18,00 herremiddag.

Medlemmernes damer inviteres kl. 19,30 til kaffebord, underholdning og dans. Damerne bedes medbringe hver en pakke, som sælges ved auktion.

Mød talrigt.

*Bestyrelsen.*

### Byttelejligheder

*Fredericia-København.*

Tilbydes: 2 værelses lejlighed med kamin, leje 58 kr. månedlig i Fredericia.

Ønskes: 2-2½ værelses lejlighed i København eller omegn.

*P. E. Møller, Franz Hansens Alle 2 B, Fredericia.*

## MEDLEMSLISTEN

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

Pensioneret lokomotivfører V. Jørgensen, Møllehusvej 29, 1., Roskilde.

Pensioneret lokomotivfører S. K. R. N. Thomsen, Tranevej 7, 1., København NV.

## Bryggeriet Stjernen

Den 14. december 1956 afholdtes generalforsamling i Bryggeriet Stjernen. Det fremgik af direktør Peder Nørgaards beretning, at ølsalget har stagneret i Danmark i de senere år. Omsætningen af de forskellige ølsorter har andraget ca. 132.000 hl eller omkring 36 millioner flasker. Mineralvandssalget gik derimod stærkt ned på grund af det kølige vejr sommeren igennem. Antallet af beskæftigede medarbejdere har svinget fra ca. 450 til henved 600. I lønninger er udbetalt 6,3 mill. kr. Til sygehjælp er medgået ca. 128.000 kr. Driftsregnskabet viser indtægter på ca. 25 mill. kr. Øl- og mineralvandsskatten til staten har andraget 12 mill. Aktiekapitalen er i årets løb steget med 277.000 til 2,3 mill. Reservefonds andrager 9,4 mill. kr. Studiefonden, der har været i virksomhed i otte år, har en kapital på ca. 300.000 kr. Der er i året hjulpet 127 ansøgere med rentefrie lån til et beløb på 75.000 kr.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Med gyldighed fra 1. januar 1957 er der mellem Danmark, Island, Norge og Sverige afsluttet ny overenskomst om overflytning af sygehjælpsforsikrede mellem sygekasser samt om sygehjælp under midlertidigt ophold. Overenskomsten omfatter også medlemmer af Statsbanepersonalets Sygekasse.

Sygekassens medlemmer, der under midlertidigt ophold eller på gennemrejse i Island, Norge og Sverige bliver syge og trænger til lægehjælp eller sygehusbehandling, må snarest muligt og senest 14 dage efter at have søgt læge eller er blevet indlagt på sygehus anmelde sygdommen til sygekassen på det sted, hvor hjælpen ydes, og så vidt muligt dokumentere sit medlemskab af sygekasse.

Sygehjælp ydes i almindelighed ikke udover det tidspunkt, da vedkommendes tilstand tillader rejse til hjemlandet.

### Hovedbestyrelsen

Lokomotivfører:

E. Greve Petersen (formand), Strødamvej 26, 1. tv., København Ø. Tlf. Ryvang 8058.

K. B. Knudsen (sekretær), Sandbyvej 43, st. tv., Herlev. Tlf. 94 08 16.

K. Svendsen (hovedkasserer), Elbagade 8, 4., København S. Tlf. Asta 1776.

S. Suneson (næstformand), Steins Plads 6, st., København Valby. Tlf. 30 17 77.

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

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

E. Tandrup, Ølbyvej 40, 2. tv., Struer. Tlf. Struer 612.

Lokomotivfyrbøder:

K. M. Nielsen, Tranevænget 4., 1. tv., Glostrup.

A. H. Petersen, »Rødby«, Rosilde mark, Lamdrup.

E. C. L. Christiansen, P. Sabroes Allé 14, Brande.

## Plan for Jernbaneskolens virksomhed i 1. halvår 1957

*Instruktion til motoruddannelse: 6.-9. marts.*

I Århus: 10.-14. januar og 22.-26. marts.

*Motorkursus: 29. januar-2. marts med eksamen 4.-5. marts. 10.-16. april og 24. april-21 maj med eksamen 22.-23 maj.*

I Århus: 14. februar-19. marts med eksamen 20.-21. marts. 6. maj-12. juni med eksamen 13.-14. juni.

Weinrich Niensens  
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

<sup>A</sup>/<sub>s</sub> **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 FÆRGE GAARDEN**

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

**WERNER HANSEN**  
Urmager og Guldsmed  
Briller med Dobbeltglas  
anbefales til Tjenestebrug.  
Deres Sygekasse giver Tilskud.

*Forlang!*

**Carlsminde**

**øl og vand**

*Forlang*

**KAFFE**

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

**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,  
Planter og Potte-Kultur  
Direkte Salg fra Drivhus  
Ingen Butiksleje  
derfor billigste Priser

**RICHARD LEHN**  
1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest  
**»BORGERFORENINGEN«**  
Tlf. NYBORG 1313 altid bedst H. Nicolaisen

**N. Urban Sørensen**

Nyborg  
Telf. 111 2 L.  
Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid  
**TOP**-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

Aktieselskabet

**AARHUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

*Fisk - Vildt - Fjerkræ*

**PRØVEN**

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 2 53 22

*Knud*

**BRØGGER** Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 47 68

**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**

Skræderforretning

Rymsgade 27, Aarhus

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør  
til DSB

**RADIO-THYGESEN**

Rådhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 21011

Førende Specialforretning i

RADIO - GRAMMOFONPLADER - FJERNSYN

*Sig det med Blomster*

★  
Paa faa Timer  
overalt i Verden

**P. B. VAHL**

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150



*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



**Diesel-elektriske  
lokomotiver og motorvogne**

**FRICHS**



AKTIESELSKABET

**DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK**