

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 11 . 5. JUNI 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

## GILBARCO OLIEFYR

samt **ALLE** andre

anerkendte

**FABRIKATER**

på

**KONTO**

15 % i udbetaling rest over 3 år

**SE VOR Udstilling**

Ingeniørfirmaet

**OLIEFYRS-CENTRALEN**

Nørre Farimagsgade 62

Telf. BYen \*4104

## Uden Udbetaling

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

**10 Maaneders Familie-Konto**



**J. ALBERTSEN**

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

## A/s Rondo-Radio

**Stengade 24-28**

**Tlf. Helsingør 21 20 04**

Byens største Udvalg i

**Fjernsyn & Radio**

Forretningen med de

10.000 Grammofonplader

## BAUTA SOMMERHUSE

i Leca beton  
opført på kort tid

Pris fra 15 m<sup>2</sup> kr. 2950  
med overdækket terrasse

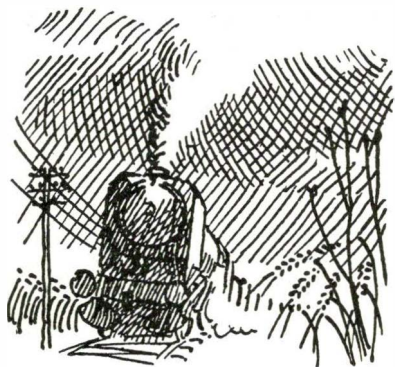
Ratebetaling kan indrømmes

*Huset, der er svært i heden  
og lunt i køligt vejr*

*Nærmere oplysninger:*

**BAUTA**

Fuglebjerg - Telefon 253



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 11 - 59. ÅRGANG

5. JUNI 1959



### Indhold:

Fra kongressen 1959 .....	199
En hilsen .....	214
Der indløb mange hilsener til jubilæumsbarnet .....	215
Med en kollega gennem St. Gotthard .....	216
Landsoplysningsudvalget - kursus 1959 .....	228
Under DLF .....	218
Personalia .....	218
Nye adresser .....	218
Medlemslisten .....	218
Statspersonalets Sygekasse ....	218

### Forsidebillede:

Foreningens æresmedlemmer, L. M. Schmidt, Soph. Jensen og Rich. Lillie i samtale ved kongressen.



### Redaktører:

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

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10-16.

### Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.  
Giro 22289.  
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Fra kongressen 1959

I det skønneste majvejr med de deltagende udenlandske delegationers flag smeldende foran fagbevægelsens hæderkronede samlingssted, Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22 i København, og til velklingende toner fra Eckhardt-Hansens orkester, indtog afdelingernes mange kongresrepræsentanter deres pladser ved D. L. F.'s ordinære kongres den 26. maj d. å., den kongres, der samtidig afrundede 60-året for foreningens stiftelse den 1. januar 1899.

Med formandens, E. Greve Petersen, åbningstale indledtes det omfattende 3 dages program, hvor der skulle tages stilling til hovedbestyrelsens virksomhed i den forløbne periode siden den sidste ordinære kongres i 1956 og samtidig skulle angives retningslinier for det fortsatte arbejde.

I sin åbningstale sagde formanden:

Hr. trafikminister, ærede gæster og kongresdeltagere.

På hovedbestyrelsens vegne har jeg den glæde at byde alle hjertelig velkommen.

Jeg udtaler samtidig håbet om, at denne kongres - der skal markere foreningens 60-års dag - må få samme gode og værdige forløb som tidligere kongresser, og at de beslutninger, vi træffer, må blive til gavn for de mange stabile og trofaste medlemmer, hvis interesser vi er udpeget til at varetage.

Hovedopgaven i de kommende dages arbejde må være at se fremad og sætte nye mål, men på en dag - som denne - er det naturligt at kaste blikket tilbage over en del af den forløbne tids begivenheder.

\*

Den 1. januar var vor forenings fødselsdag.

Målt efter vor tidsregning lægger man vel ikke særlig vægt på en organisations 60-års dag.

Men lad os alligevel standse op et øjeblik i mindet og taknemmelig erindring om de mænd, der førte ideen ud i livet og de, der senere førte arbejdet videre.

Jeg skal ikke nævne navne. De mange kendte og ukendte virkede på deres egen måde til organisationens opbygning og har gennem årene været solide og trofaste støtter.

Alvorlige indre stridigheder med støtte til opposition ude fra var en hård belastning og prøvelse for de mænd, der i organisationens barndom skulle rejse bygningen og samtidig forbedre løn- og arbejdsvilkårene for medlemmerne.

Men det var mænd af en egen støbning den gang, og deres ubrydelige tro og beundringsværdige arbejde blev grundlæggende for foreningens videre trivsel og eksistens.

Vi har meget at takke for på denne dag. Ikke alene er der skabt værdier til fælles bedste. Til glæde og gavn for os selv og vore familier står feriehjemmet som et eksempel herpå. Ved sparsommelighed, efter datidens forhold økonomiske store ofre og ved fremsynethed blev denne opgave - tillige med grundlaget for vor nuværende økonomi - løst.

Men også på anden måde har pionererne set fremad og givet os værktøj til videreførelse af arbejdet.



*Formanden byder kongressens medlemmer  
velkommen*

Ved et nordisk samarbejde i »Nordisk Lokomotivmands Forbund« og »Nordiske Jernbanelands Union«, ved tilsvarende nationalt i Centralorganisation I og på samme grundlag Internationalt Transport Arbejderforbund« har vi kunnet indhøste erfaringer fra kolleger i andre organisationer og andre lande, ligesom vi her igen har kunnet yde vort beskedne bidrag til fremgang af den frie verdens fagbevægelse og række en hjælpende hånd, hvor nøden er størst.

\*

Vi kan på jubilæumsdagen føje endnu et led hertil. Den 1. oktober 1956 blev vi tilsluttet »De samvirkende Fagforbund«. Hermed har vi afrundet foreningens forbindelser til de institutioner og organer, vi bør samarbejde med, hvis vi vil være med til at forme fremtiden i det danske samfund og for de grupper, vi repræsenterer.

Dansk samfundsliv er bygget op på den indsats, der hver dag ydes af den enkelte i de forskellige befolkningsgrupper.

Som forholdene har udviklet sig siden slutningen af den 19. århundrede, må det stå enhver klart, at det er landsorganisationen, der må blive det øverste samlingsmærke og stedet, hvorfra lønmodtagernes krav stilles som en rimelig andel af de goder, den moderne teknik formår at skabe.

Danske Statsbaners lokomotivmænd har i rigt mål haft den tekniske udvikling på nærmeste hold, og tiden fremover vil uden tvivl i forbindelse hermed fremkalde mange nye og store problemer ikke mindst af beskæftigelsesmæssig art.

Det nytter imidlertid ikke med et forsøg på at stampe imod. Selvom det kan virke temmelig hårdt for mange af vore ældre damplokomotivførere, der er vidner til, at deres arbejdsområde indsnævres mere og mere, må vi følge med i tidens krav.

Motoriseringen går sin sejrsgang inden for statsbanerne, og dampmaskinen må her – som i den øvrige del af verden, vige pladsen for den moderne trækraft.

Også på andre områder mærker lokomotivmændene det moderne indslag. Ibrugtagningen af nye sikrings- og signalanlæg har sammen med en mere intensiv drift med øget hastighed stillet skærpede krav til mændene i førerrummene.

Som forholdene har udviklet sig med den mere omfattende motorisering og elektrificering og hermed en udvidet énmandsbetjening, bliver sikkerhedstjenesten mere og mere krævende i lokomotivmandens gerning.

\*

Det spørgsmål kan naturligvis stilles: »Har danske lokomotivmænd nu også fået andel i de goder, den tekniske udvikling har muliggjort?«

Svaret herpå vil i nogen grad være afhængig af temperament og indstilling.

Vel vidende, at der fortsat kan peges på ikke tilfredsstillende forhold, tillader jeg mig at hævde, at vi i kraft af vor indstilling overfor udviklingen – og set på baggrund af den nu foreliggende statusopgørelse, i dag har en position, lokomotivmændene kan erklære sig tilfredse med.

\*

De forløbne tre år må karakteriseres som en af de hårdeste og krævende arbejdsperioder for hovedstyrelsen.

Revisionen af den nye tjenestemandsløve, som fik virkning fra 1. april 1958, har stillet store krav til forhandlingsviljen, og vi har i rigt mål lagt beslag på mange menneskers tid inden for centraladministrationen, statsbanernes styrelse og de samarbejdende organisationer.

Der er allerede nu grund til at takke de mange for velvillig modtagelse af lokomotivmændenes forhandlere, som måtte møde frem i tide og utide.

Om resultatene skal jeg komme nærmere ind på under beretningen, men finder alligevel anledning til nu at notere de opnåede resultater som acceptable.

\*

Som tjenestemænd har vi kunnet glæde os over den gode økonomiske udvikling i vort land og den øgede fremgang på det sociale område. Måtte dette fortsætte i tiden fremover som en yderligere understregning af Danmark som et lykkeligt og velorganiseret samfund.

For den kommende tid har vi, som medarbejdere i en transportvirksomhed, et inderligt håb om, at der inden for landets transportmidler må blive gennemført en koordinering.

Som forholdene har udviklet sig og synes at skulle fortsætte, må det henstilles til lovgivningsmagten, at der tages mere hårdhændet fat på dette område. Thi den junglens lov, der eksisterer, er ikke alene meningsløs, men også uøkonomisk for landet og dets borgere.

Ved en rationel trafikordning er der ingen tvivl om, at vi alle – også jernbanemændene – må vise resignation, men vi er parat til at bøje os for et fornuftigt forslag til en ændring af det bestående.

Spørgsmålet om fredens bevarelse er et stadig stående emne i ind- og udlandet, og der ofres mangt og meget fra de fredelskende lande for at nå frem til større tryghed.

Der ligger dog stadig et knugende pres over hele den civiliserede verden, og for menigmand ser det ud, som om krigsfaren ikke er lettet i de senere år.

Netop i disse dage er repræsentanter for verdens stormagter samlet i Geneve for at finde en løsning på et af tidens brændende spørgsmål – Tysklands genforening.

Efter de hidtidige oplysninger er det en uhyre vanskelig opgave for statsmændene at løse denne knude.

Det ville være en stor lettelse for os alle i den frie verden, hvis en holdbar løsning blev det endelige resultat, og hele menneskeheden kunne samles om den store opgave at række en hjælpende hånd til de underudviklede landes utallige millioner, som i dag lever under menneskelige uværdige forhold.

\*

Vi vil, så længe det er os muligt, bevare troen på, at fornuften til sidst må sejre, og i håb herom byder jeg endnu engang alle et hjertelig velkommen og erklærer Dansk Lokomotivmands Forenings kongres 1959 for åbnet.



Øverst: Rich. Freund, Østrig.

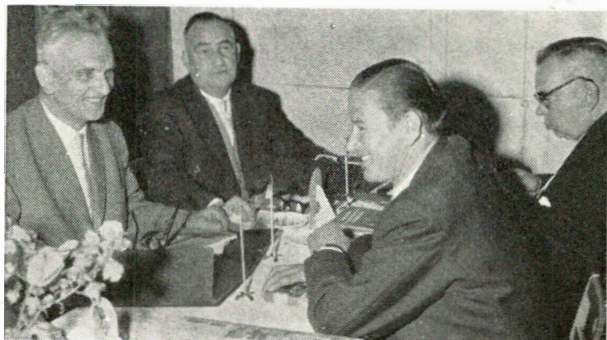
I midten: P. Madsen, CO I.

Nederst: Jens Risgaard Knudsen, LO.

Til sørgetoner fra orkestret mindedes aktive og passive medlemmer af foreningen, som i løbet af kongresperioden er afgået ved døden. Specielt nævntes foreningens mangeårige hovedkasserer, K. O. Svendsen, død i 1958, og tidligere kredsformand for lokomotivfyrbøderne og afdelingsformand for Århus lokomotivførerafdeling, C. A. Lønquist, død i 1959.

Efter »Æret være de døde minde« og et minuts stilhed blev de fremmødte gæster budt velkommen. Det var en repræsentativ forsamling af gæster, som var mødt frem med trafikminister Kai Lindberg i spidsen. Generaldirektør P. E. N. Skov var indbudt, men forhindret i at deltage i kongresåbningen. Fra statsbanebestyrelsen deltog iøvrigt personalechefen L. Buus-Pedersen og maskinchefen C. C. Hedegård Christensen. Samarbejdende organisationer i ind- og udland var repræsenteret således:

J. Risgaard Knudsen, Landsorganisationen i Danmark, P. Madsen, Co. I, E. Rasmussen, Dansk Jernbane Forbund, E. Svendsen, Jernbaneforeningen, Hj. Jensen, Fællesorganisationen D.S.B., K. Zederkof, Danske Jernbaners Afholdsselskab, Karl Hansen, Dansk Lokomotivmands-Forbund, Viggo Jeppesen, Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, æresmedlemmerne Rich. Lillie, L. M. Schmidt, Soph. Jensen, revisorerne A. Knudsen, P. M. Frandsen, J. V. Christiansen, Landsoplysningsudvalget, Preben Bengtson og Egon Duva, den socialdemokratiske presse, Francois D'Helt, Belgien, G. W. Widing og Erkki Cikkanen, Finland, J. C. Heegstra, Holland, O. Anfinen og Thore Olsen, Norge, Henri Stocker og Hans Nydegger, Schweiz, Evert Svensson og Morgan Mattson, Sverige, Otto Rommel og Franz Eichinger, Tyskland, Rich. Freund og Josef Rziha, Østrig.



Fra venstre: J. C. Heegstra, Holland, D'Helt, Belgien, Franz Eichinger og Otto Rommel, Tyskland.

### Gæsterne har ordet.

Derpå havde følgende gæster ordet for at hilse kongressen, idet de bl. a. udtalte:

Trafikminister Kai Lindberg: Jeg bringer en hilsen fra statsminister H. C. Hansen og øvrige socialdemokratiske medlemmer af regeringen. Personligt er det en oplevelse for mig at overvære denne kongres, idet jeg tænker på min tid som sekretær i LO, hvor jeg ved en række møder landet over havde lejlighed til at hilse på denne forenings medlemmer i forbindelse med bestræbelserne på at få D. L. F. indmeldt i L. O. Det var mig derfor en stor glæde at erfare, at D. L. F. blev indmeldt, idet det er vigtigt for alle lønarbejdere at forstå betydningen af at stå sammen.

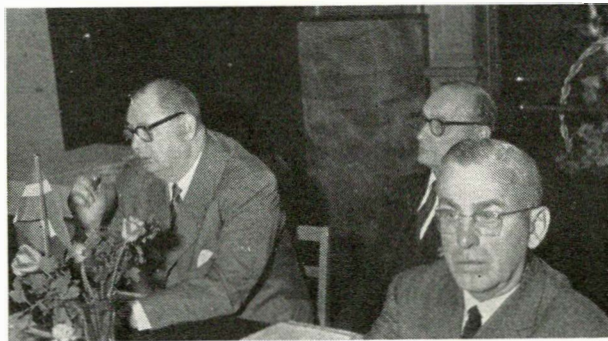
Dette forbund har specielt mærket rationaliseringen ved statsbanernes overgang til dieseldrift, og det må medføre store problemer for jer. Imidlertid har I forstået at tage del i udviklingen sammen med en ordning af forholdene på en rimelig måde for medlemmerne. For tiden er der visse problemer for lokomotivfyrbøderne, men trafikministeriet og generaldirektoratet tilsiger støtte til, at disse skal blive klaret smertefrit igennem.

Det er sagt, at D. S. B. er et døende foretagende, men det står ikke sådan for mig – tværtimod. Med den forbedrede levestandard og udvidede ferie er der en stadig stigende rejselyst og den vil D. S. B. kunne få sin andel af.

I det arbejde, der skal behandles her, er der vel ikke nået 100 % af det, I har ønsket, men der skal også være noget at arbejde med og stræbe efter i fremtiden.

Jeg ønsker fremgang for jer og held og lykke med kongressen.

Denne hilsen fulgtes af G. W. Widings, som talte for de nordiske jernbaneorganisationer og Rich. Freund, som talte for det sydlige udland.



Fra venstre: Trafikminister Kai Lindberg, maskinchef Hedegaard Christensen, personalechef Buus-Pedersen.

Begge udtrykte glæde over at kunne deltage i kongressen og understregede betydningen i det internationale samarbejde. Fremhævede de i deres lande sideordnede rationaliserings- og moderniseringsproblemer og understregede betydningen af at få gennemført en fornuftig koordinering af det internationale trafikvæsen.

P. Madsen talte for de danske gæster og sagde bl. a.: Det ligger jo sådan, at vi engang imellem har krydset skarpe klinger, men sårene blev ikke dybere, end de nu er lægt igen. Lønningsloven måtte give store problemer for alle organisationer, men når den skulle laves, så måtte det hele også indpasses i hinanden.

Vi har mange problemer, som skal løses, og der er særligt to, vi står overfor, tjenestetiden og tjenestemandsansættelsen som ingen i dag kan sige noget om, hvordan de løses. Efter nogle opfattelse er der ingen i C. O.'s I. lønklasser, som i fremtiden skal være tjenestemænd. Det er min opfattelse, at det vil blive til ubodelig skade for staten, om dette tilhørsforhold skal holde op. Det vil gavne en rolig arbejdsrytme at bibeholde tjenestemandsbegrebet, som det er.

Men vi har også interne problemer ved D. S. B. Jernbanen er i offentlighedens søgelys, og nogle mener, at den bør aflives. Jeg tror, at vi som jernbanemænd må lægge ryggen sammen og støtte statsbanerne overfor de mange anslag. Det er vores fremtid om at gøre.

Til slut udtalte sekretær i L. O., Jens Risgaard Knudsen: Denne organisation har virket gennem 60 år og løst ikke så få problemer på en for medlemmerne tilfredsstillende måde. Med trækraftomlægningen opstår problemer for jer, men det er der også på arbejdsmarkedet. Det vil være uklogt at modsætte sig udviklingen. Vi må derfor have det rette samarbejde – ingen kan have en særstilling. Jeg håber, at udviklingen går i retning af bedre samarbejde og har tanken

specielt henvendt på de aktuelle funktionærproblemer.

#### *Kongressens tillidsmænd.*

Navneopråb af kongresrepræsentanterne foretoges ved sekretæren. Inclusive hovedbestyrelsen var der 91 stemmeberettigede på kongressen.

Forretningsordenen godkendtes og der foretoges valg af kongrestillidsmænd.

Til ordstyrer valgtes lokomotivfører S. Sunesson, hovedbestyrelsen, lokomotivfører Aage Hansen, Gb., og lokomotivfyrbøder N. K. Jensen, Ar.

Til protokolsekretærer valgtes lokomotivfører C. V. Søgård Hansen, Ar., og lokomotivfyrbøder P. H. Andersen, Fa.

Til protokolrevisorer valgtes elektrofører N. O. A. Dinesen, Av., og lokomotivfyrbøder S. Christensen, Fh.

Til stemmetællere valgtes lokomotivfører K. J. Christensen, Gb., og lokomotivfyrbøderne K. H. J. Bergholtz, Ge., H. Christensen, Vg., og Finn Christensen, Fh.

#### *Formandens beretning.*

I tilslutning til det materiale der hvert halve år tilstilles tillidsmændene og til den beretning, som på formandsmødet er forelagt, skal jeg på hovedbestyrelsens vegne give en kort oversigt over hovedpunkterne i det arbejde, der har beskæftiget hovedledelsen i kongresperioden.

Selvom vort underretningsmateriale efterhånden er ret omfattende og skulle være fyldestgørende, er det på sin plads, at jeg ved denne lejlighed fremsætter nogle betragtninger.

#### *Lønsagen.*

På to ekstraordinære kongresser i 1958 har vi i fællesskab drøftet betænkningen fra Lønningskommissionen af 1954, og vi har senere fra hovedkontoret tilstillet afdelingerne oplysning



Fra venstre: Karl Hansen, Dansk Lokomotivmands-Forbund, K. Zederkof, Danske Jernbaners Afholdsselskab.



Fra venstre: E. Rasmussen, Dansk Jernbane Forbund, Hj. Jensen, Fællesorg. D. S. B., E. Svendsen, Jernbaneforeningen.

om det endelig resultat af det punkt i betænkningen, som forhindrede lokomotivmændene i at slutte op om centralorganisationens almindelige godkendelse af forslag til ny tjenestemandsløvslov.

På baggrund heraf skulle en yderligere udbygning af den nye lovs bestemmelser måske være unødvendig, men lad mig alligevel fremhæve visse hovedpunkter.

En af de væsentligste årsager til de vanskeligheder organisationerne mødte under behandling af kommissionsarbejde var, at man på det tidspunkt, hvor der blev krævet forslag fra organisationerne til lønmæssig placering, ikke vidste – formentlig heller ikke inden for kommissionen – hvorledes den fremtidige lønramme skulle opbygges, eller hvilke tanker kommissionen og de enkelte styrelsesgrene havde om placeringen af tjenestemandsgreperne.

Forslagene måtte derfor opbygges på grundlag af den gamle tjenestemandsløvslov.

Der er senere fra administrativ side givet udtryk for, at de lønmæssige krav fra organisationerne var ganske urimelige og reelt gik ud på en almindelig oprykning af samtlige kategorier. Ud fra den kendsgerning, at Dansk Lokomotivmands Forening, lige siden de store rationaliseringsbestræbelser blev iværksat inden for Danske Statsbaner, meldte sig som medarbejder på dette område, var vore forslag naturligt bygget op med henvisning hertil, og da ingen kunne fremlægge blot en skitse over, hvor meget de nye lønningsklasser ville indeholde af penge, og da man vanskeligt kunne tænke sig, at administrationen ville tilsidesætte grundprincippet i rationaliseringen, hvorefter også tjenestemændene måtte få andel i udbyttedelingen, skulle vore forslag have den karakter, som de fik.

Da vi senere – endog på et meget sent tidspunkt – af kommissionen blev præsenteret for den nye lønramme, og den ret omfattende omvæltning af tidligere praksis, der bl.a. nu skulle gå over til et færre antal lønningsklasser, omlægning af alderstillæggene, sammenlægning af visse lønningsklasser og forrykning af den faglærte gruppes tidligere indplacering, måtte forhandlingsgrundlaget, der fik sit udgangspunkt i den gamle lønningslov, nødvendigvis fremkaldte store vanskeligheder.

Medens forslag til lovens 1. og 3. del kom under fælles behandling inden for centralorganisationen, blev det pålagt den enkelte organisation selv at føre sine forhandlinger vedrørende

lønningsbestemmelserne under lovens 2. del.

Hovedbestyrelsen optog derfor forhandling med Danske Statsbaner og nåede til enighed om placeringen af lokomotivinstruktørerne, et antal lokomotivførere inden for motordriften, elektroførerne og lokomotivfyrbøderne, men kunne ikke i første omgang finde forståelse for en bedre lønmæssig placering af de lokomotivførere, som på grund af alder eller af andre årsager fremkommet på grund af udviklingen inden for trækraften ikke kunne opnå advancement ud over 12. lønningsklasse, men som til gengæld af foreningen måtte anses for berettiget hertil, da de har taget del i trækraftudviklingen og for en stor parts vedkommende både været beskæftiget ved dampdriften og senere ved motordriften.

Fra statsbanernes side forelå et tilbud på 15 pladser alene til lokomotivførere i dampdriften, men efter adskillige forhandlinger blev dette tal ændret til 25, ligesom man stillede sig imødekommende over for yderligere et antal på 90, der til gengæld skulle afskrives i forbindelse med de forventede leveringer af flere loko litra MY.

På det tidspunkt blev den første ekstraordinære kongres afholdt den 13. april 1958, men medens styrelsen ville anbefale, var udsigterne til en godkendelse i Lønningskommissionen ikke til stede.

Efter kongressens beslutning skulle hovedbestyrelsen opretholde forhandlingerne længst muligt, men skønt der blev ført forhandlinger tidligt og silde og til alle sider, nærmede vi os det tidspunkt, hvor kommissionsbetænkningen skulle ophøjes til lov i folketetinget, uden at spore nogen sympati og opnå det flertal i Lønningskommissionen, som var nødvendig.

En ny ekstraordinær kongres blev derfor indkaldt til 22. maj 1958, og da der i tidsrummet mellem indkaldelsen til kongres og selve dagen synes at være en lysning i sagen, skiltes vi den gang påny i ønsket om stadig at nå frem til et resultat ad forhandlingens vej.

Der var nu kun få dage til lovforslagets forelæggelse i folketetinget. I den mellemliggende tid havde centralorganisationen på et repræsentantskabsmøde godkendt Lønningskommissionens indstilling, og vi var derfor henvist til at søge udvej, dels gennem folketingets lønningsudvalg, dels hvor vi mente sympatien var størst for lokomotivmændene.

Udsigterne til at få et flertal for det ret beskedne forslag var imidlertid ikke særlig lyse,



hvorfor jeg indvilgede i at udsætte sagen og søge den løst på den kommende normeringslov. Statsbanernes generaldirektorat måtte ligesom organisationen beklage, at den enighed, som de to parter var nået frem til, ikke kunne anerkendes inden for de bevilgende myndigheder. Måske det derfor ikke var uden betænkeligheder, at styrelsens administration påny fremsatte et tilsvarende forslag til normeringsloven 1959/60.

Ganske vist var klausulen på de 90 pladers afvikling i tilslutning til loko litra MY nu ikke mere til stede, idet organisationen ikke fandt denne berettiget til forslaget, når dette stod i forbindelse med normeringsloven.

Styrelsen fremsatte forslag, men på et givet tidspunkt blev vi imidlertid klar over, at det ville få samme skæbne som året før. Nye udveje måtte derfor findes frem, og omend man var meget betænkelig inden for statsbanerne, blev en henstilling om et forslag til en honorarordning imødekommet. Denne ordning er gennemført på finansloven for indeværende finansår, og princippet heri er kongressens deltagere bekendt med.

Det blev en større kamp ved forhandlingsbordet, end vi havde forudset. Måske man ikke overalt i medlemskredsen fuldt ud kan godtage dette slutresultat. Jeg tror imidlertid, at efterhånden, som tiden går og selve ideen har bundfældet sig hos den enkelte, vil han også kunne akceptere. Det er i hvert fald et resultat, der giver alle vore ældre lokomotivførere inden for begge driftsformer en bedre økonomisk vurdering af deres arbejde og en betydelig større indtægt pr. måned.

Ses resultatet i nøje tilknytning til den lønmæssige fremgang i selve tjenestemandsløven, er det for godt til at afvise. Jeg fandt derfor heller ikke betænkelighed ved at anbefale det overfor hovedbestyrelsen, der enstemmigt er gået ind for dette system.

Den på et tidligere tidspunkt ret kraftige strid om nivelleringen af lønningerne blandt tjenestemændene og tilsvarende om tjenestemandslønningerne i forhold til lønningerne i privatindustrien måtte nødvendigvis give sig udslag i et eller andet nyt system i en kommende tjenestemandsløve.

Reguleringsstillægsskalaen er et udtryk herfor. Den indeholder nu en del flere satser, men for at undgå misforståelser skal jeg gentage, hvad jeg tidligere har gjort opmærksom på, at der ikke er tale om en glidende skala, hvorefter

man automatisk rykker op på et større beløb, efterhånden som bruttolønnen stiger. Portionsstørrelsen er den samme, som den der blev fastsat for den enkelte lønningsklasse og løntrin ved lovens ikrafttræden.

Den anden regulerende skala, som er et helt nyt billede i tjenestemandsløven, har til formål at tilpasse tjenestemandslønningerne i forhold til lønningerne i privatindustrien, og vi skulle med dette overenskomstillæg kunne forenkle de eventuelle periodiske forhandlinger med finansministeriet, som siden 1948 er forekommet en gang hvert andet år. Der er måske grund til at bemærke nødvendigheden af at udelukke overenskomstforhandlingen i foråret 1958. På det tidspunkt var lønningskommissionens arbejde så langt fremme, at denne drøftelse måtte indgå i forhandlingerne under lønningsloven.

Af andre afsnit i den nye tjenestemandsløve er det ret mørke punkt, der omfattes af pensionsreglerne. Ud fra de politiske muligheder som var til stede, og på grund af den allerede gennemførte folkepensionslov, var det af tjenestemandorganisationerne forudset, at der her ville opstå et angreb på et bestående tjenestemandsgode.

Men selvom der blev rettet angreb mod pensionsreglerne, lykkedes det organisationernes forhandlere med en begrænset politisk støtte at bevare så meget af de gamle regler og indføre nye bestemmelser, så slutresultatet blev akceptabelt. Der er ganske vist en forringelse i enkepensionen for enker i en forholdsvis ung alder, men der er samtidig en forbedring i børnetilskudene. På tilsvarende måde er det vel et minus – alt efter hvem der skal vurdere det – at aldersgrænsen er hævet til 67 år, men den udligning som overgangsbestemmelserne medfører for de, der allerede havde opnået højeste pension og udvidelsen af de 70 procent til 75 procent ved forbliven i tjenesten til det 67. år, samt opnåelsen af folkepensionen ved samme alderstrin har afbødet en del på dette område.

Lad mig i tilslutning hertil gøre en bemærkning til det nye bruttolønssystem og fastsættelsen af pensionsbidragets størrelse til 4 procent af den samlede indtægt mod tidligere 5 procent af den pensionsgivende løn. Enhver måtte forudse denne lovbestemmelse som en følge af de gennem tiderne ret voldsomme angreb på tjenestemændenes pensionsordning, og der er vel i det nye en vis tilfredsstillelse for den enkelte tjenestemand i forholdet over for de øvrige samfundsborgere.



Funktionsreglerne fik i den nye lov en mere rimelig udformning. Fra organisationerne havde det været ønskeligt med et system, hvorefter funktionsydelse var blevet betalt for den enkelte funktionsdag, men da kravet herom måtte medføre et indgreb i bl.a. vores sygeregler, måtte valget falde på funktionsgodtgørelse med den fulde forskel mellem egen lønklasse og den højere lønklasse efter 29 dages forløb.

§ 21 og 22 har gennemgået en ikke ringe forandring. Forhandlingsreglerne er nu udformet på en måde, der giver den egentlige forhandlingsret til centralorganisationerne, medens den tidligere lå hos tjenestemandorganisationerne under de enkelte styrelsesgrene. På grundlag heraf har der efter lovens vedtagelse været ført forhandlinger mellem de respektive centralorganisationer om tilhørsforholdet af de eksisterende tjenestemandorganisationer. Slutresultatet heraf er blevet en opdeling, der stort set svarer til den tidligere, idet man samtidig har fulgt princippet, at en tjenestemand forbliver i sin organisation henholdsvis centralorganisation, når han avancerer i lige linie uden yderligere uddannelse.

Vor stilling er således ikke forrykket, og vi opfylder den nuværende tjenestemandsløvs bestemmelser og pligt til at være tilsluttet en centralorganisation.

Der var enkelte hovedspørgsmål, som lønningskommissionen ikke fik afklaret ved lovens gennemførelse. Tjenestetidsreglerne og emolumenterne blev således henvist til et særligt udvalg, som for det førstes vedkommende skal afgive betænkning inden 1. april 1961, fra hvilket tidspunkt bl.a. tjenestetidsforkortelsen skal have gyldighed. Emolumenterne blev færdigbehandlet, så de kunne få gyldighed fra 1. december 1958. Fra denne dato blev time- og dagpenge reguleret i forhold til prisudviklingen, og der blev samtidig gennemført én sats for natpenge, således at der ydes det samme til alle tjenestemænd, uanset lønklasse. For lokomotivfyrbøderne har omlægningen inden for emolumenterne og de nye natpengesatser betydet en større økonomisk fordel end for de øvrige af vore medlemmer.

Et andet udvalg fra lønningskommissionen som ligeledes har afgivet betænkning er det, der har behandlet de tidligere pensionisters forhold.

*På modsatte side et udsnit af kongresdeltagerne.*

Slutresultatet heraf er blevet, at alle pensionister bevarer det, de har, og at de med det fyldte 67. år opnår folkepensionens mindstebeløb mod en reducere i tjenestemandspensionen. Efter et bestemt skalasystem indpasses disse to pensionsordninger i hinanden. Den udvikling, som har fundet sted siden loven af 1946, og som ved de 2 årige forhandlinger med finansministeriet medførte en procentvis større pension for de lavestlønnede og tilsvarende noget mindre til de højstlønnede, reguleres gennem denne skala, hvorfor en del pensionister bevarer samme pensionsstørrelse som hidtil, medens andre vil opnå en stigning.

Af de nedsatte udvalg er der yderligere to, foruden tjenestetidsudvalget, som endnu ikke har afsluttet sit arbejde.

Det ene beskæftiger sig med spørgsmålet om bevarelsen af tjenestemandsstillingen eller ikke. Hvilket resultat man her vil komme til, kan ingen spore på nuværende tidspunkt, men mon ikke tjenestemandsstanden har så god en position i det danske samfund, at man bør bevare den. På en tid hvor funktionærbegrebet er stadig stigende, tryghed i arbejdet et almindeligt ønske, og forhandlingsvejen den ønskelige og stadig mest anvendte, synes det noget inkonsekvens med de mange angreb på tjenestemandsstanden.

Det andet udvalg beskæftiger sig med at finde frem til et evt. nyt grundlag for beregning af det lønregulerende pristal. Også om dette udvalgs endelige resultater må vi afvente den kommende tid.

#### *Forskelligt.*

Skal vi vurdere vore nuværende position og det arbejde, som er udført i forbindelse med lønningskommissionen og de foreliggende resultater, kan det naturligvis ikke undgås, at der i kølvandet af de mange nye beslutninger, som er truffet, og i den voldsomme tekniske udvikling, som har fundet sted, inden for lokomotivmændenes arbejdsområde, er opstået adskillige nye og måske også uforudsete problemer.

Det står imidlertid ganske klart, at den beslutning en tidligere kongres traf med hensyn til en anerkendelse af en udvidelse af gradueringsprincippet blev truffet på et heldigt tidspunkt, og jeg for min part anser det for lykkeligt, at vi den gang blev enige om at træde ud af de gamle principper og i god tid søgte at tilpasse os tiden og udviklingen.

Det har kunnet bebrejde os, at vi fulgte eenmandsbetjeningen op, og at udvidelsen heraf fremkaldte for store problemer for lokomotivfyrbøderne. Men også her har tiden – og den kommende tid vil yderligere – understreget, at vi også på dette område handlede rigtigt. Selv i de lande, hvor man i større grad stod fast på tomandsbetjeningen, går man nu gradvis mere og mere over til eenmandssystemet, og i mange tilfælde er disse beslutninger truffet på et så sent tidspunkt, at den økonomiske fordel, der i forbindelse hermed, skulle tilfalde medlemmerne, helt er bortfaldet eller meget vanskelig at hente hjem.

På et punkt har vi ikke været enige med Danske Statsbaner, men dikteret af forholdene har vi måttet bøje os overfor ønsket om andre kategorier på de mindre traktortyper. Det giver naturligvis en væsentlig forrykning i hele stationeringsspørgsmålet, og jeg vil gerne benytte lejligheden til at gøre vore medlemmer opmærksom på, at vi efterhånden overgår til kun at have lokomotivpersonale beskæftiget ved de store og mellemstore maskindepoter. De mindre hvor der ikke er stationeret lokomotivmester, eller hvor rangerarbejdet er indskrænket til det mindst mulige, vil efterhånden overgå til stationstjenesten.

Dette er sagt af hensyn til de mennesker, som ved forfremmelser bliver forflyttet, eller som har til hensigt at søge et mindre nuværende maskindepot. De må på grundlag af denne udvikling gøre sig klart, at tilflytninger til de små depoter bliver de færrest mulige og ophører i den nærmeste fremtid, og de må ligeledes være indstillet på, at også tilbageflytning til andre maskindepoter møder større og større vanskeligheder. Gennemsnitsalderen af lokomotivførerne er nedadgående. Hermed bliver afgang mindere, og når hertil kommer, at vi efterhånden får flere og flere opslagspladser, som må besættes ved ledighed af stillinger fra en lavere lønningsklasse inden for samme kategori, arbejder vi os ind på forflyttelsesreglerne, og det bliver vanskeligere efter disse at komme tilbage til et tidligere hjemsted.

Udviklingen har naturligvis haft særlig bud til to af vore grupper. Den fortsatte motorisering både inden for strækningstjenesten og inden for rangertjenesten forringer de hidtidige beskæftigelsesmuligheder for den ældre del af vore lokomotivførere i dampdriften. Vi vil imidlertid søge disse ubehageligheder afbødet ved,

f.ek. en omskoling der betinger anvendelsen af denne gruppe lokomotivførere på de mellemstore rangertraktorer.

Den anden kategori er lokomotivfyrbøderne, som i visse perioder af året ikke kan beskæftiges fuldt ud ved almindelig lokomotivfyrbødertjeneste. I samråd med generaldirektoratet har vi imidlertid allerede nu søgt gennemført en anden beskæftigelsesgren, og da der tillige er meget nyt og kompliceret i signalsystemerne og sikkerhedsbestemmelserne, vil vi foreløbig kunne anvende lokomotivfyrbøderne. Oprettelsen af særlige kursus til behandling af disse emner bliver nødvendig, og når vi samtidig skal have en stor part af vore medlemmer uddannet til betjening af den nye trækraft, håber vi, at beskæftigelsesproblemet ikke bliver større, end det kan overvindes.

Vi har, efter opfordring fra statsbanerne ført forhandlinger om remisearbejdes anvendelse ved lokomotivfyrbødertjeneste. En ganske ejendommelig tanke på et tidspunkt, hvor lokomotivfyrbøderstyrken til tider er større, end der er behov for. Vi håber, denne sag får lov til at hvile endnu et stykke tid, og at der ikke fra anden side presses på for yderligere at overtage vore stillinger. Det er tænkeligt, at der i kommende tider kan blive et vist behov for en »elastisk front« til bestridelse af lokomotivfyrbødertjenesten ved særlige højtider og i ferietrafikken, og til den tid stiller vi os gerne til rådighed for en forhandling, men indtil videre bør sagen stilles i bero.

Da vi i sin tid indførte opslagsstillinger ved MY-driften og ved dampdriften, var der ingen vacante pladser ved de enkelte maskindepoter. Det var derfor en yderst vanskelig opgave at opfylde betingelserne for besættelse af stillingerne efter anciennitetsreglerne. For hver mand vi flyttede fra det ene maskindepot til det andet, forøgede vi styrken det sidste sted. Efterhånden som opslagspladsernes antal har været stigende i et forhold, som ikke balancerer med afgang ved et maskindepot, har problemet hermed været voksende. Det giver sig påny udslag i oprettelsen af de særlige afløserpladser for MY-driften, idet disse må besættes med stedligt personale, uden at der kan ydes garanti for, at det netop bliver de mennesker, som kommer i betragtning ved ledigblevne stillinger i en højere lønningsklasse.

Der vil derfor fortsat endnu et stykke tid stå et uløst problem, som jeg imidlertid går ud fra enhver har øje for og ikke opfatter som et irritationsmoment fremkaldt af hovedbestyrelsen. Enhver begyndelse er som bekendt vanskelig, og den bliver det naturligvis ikke mindre under de forhold, vi arbejder med, og når der samtidig er medlemmer, som ikke søger opslagspladserne på et tidspunkt, hvor de kunne komme i betragtning, men afventer til et for dem mere belejligt tidspunkt. Enhver må naturligvis handle efter egen fri vilje, men det må blive hovedbestyrelsens opgave at gennemføre den retfærdigste behandling af medlemmerne, og denne opgave er ikke misundelsesværdig, så længe disse problemer er tilstede.

De endelige forhandlinger om forberedelses- og afslutningstjenester på loko litra MY, er bragt til afslutning, siden vi sidst var sammen. Jeg skal være den første til at indrømme, at denne sag har været uforholdsmæssig længe under behandling, men det var vanskeligt at komme i realitetsdrøftelser med generaldirektoratet, thi også her spillede det nye og ukendte sin særlige rolle, og på et vist tidspunkt havde jeg på fornemmelsen, at de to distrikters maskintjenester havde vanskeligt ved at blive enige og derfor ikke kunne fremsætte en tilfredsstillende indstilling. Til gengæld er det min opfattelse, at det opnåede resultat blev bedre, end de fleste tillidsmænd havde ventet.

Vi har ligeledes beskæftiget os med mange velfærdssager, dels på lokomotiver og motorvogne, dels i opholds- og overnatningsværelser.

For det førstes vedkommende har vi fortsat en stor opgave med at forbedre førerrum i litra MO og i materiellet ved S-togstrafikken. Igennem mere end 10 år har vi søgt at komme frem til en fornuftig løsning, og selvom vi på enkelte områder har fået en nogenlunde tilfredsstillende indretning af førerrum og levering af førerrumsstole, er forholdene på de nævnte køretøjer langt fra tilfredsstillende. Vi møder ganske vist imødekommenhed hos administrationen, men det bliver herved, uden at der sker den gennemgribende ændring, som er tvingende nødvendig. Jeg deler fuldt ud de beklagelser, vore medlemmer fremsætter og forstår ikke, hvorfor man i en moderne tid har så store vanskeligheder med at bygge et blot nogenlunde tåleligt førerrum.

Velfærdssager i vore lokaler er knap så dominerende mere, efter at vi har fået moderniseret ved de fleste maskindepoter. Men vi har naturligvis stadig en del bygninger, som trænger til en gennemgribende ombygning, og vi arbejder intenst hermed og lægger megen vægt på, at blandt andet bygningen ved Esbjerg maskindepot snarest bliver ombygget.

Vi har fundet frem til en egnet model for tjenestetaske, og der er i indeværende periode leveret ca. 700 til lokomotivførere. Nu kan det



*Deltagere i kongressens debat: J. O. Junker, Fa., N. P. Røgilds, Ab., O. E. Søltoft, Næ., E. D. Hansen, Ro.*

imidlertid ikke nytte noget, at de af vore medlemmer, som allerede har taske, mener sig berettiget til en ombytning med den nye model. Allerede udleverede skal være udslidte, før en ny kan leveres. Det har ikke været muligt at få bevilget tasker til lokomotivfyrbødere, men vi har denne sag i erindring.

Sammen med de øvrige organisationer har vi bl.a. behandlet tildeling af frikort og er nået frem til det resultat, at det nu leveres ved tjenestemandens fyldte 35. år, efter mindst 10 års tjeneste. En væsentlig forbedring som enhver lokomotivmand vil forstå at vurdere.

Vi har ligeledes i forbindelse med den nye lønningslov medvirket ved en ændring af uniformsreglementet, der måtte tilpasses efter de nye lønklasser, og vi er nået frem til et resultat, der også på dette område har givet lokomotivfyrbøderne en væsentlig fordel, idet uniformskvaliteten for deres vedkommende er blevet forbedret. Da det efterhånden er gået mere og mere af mode at anvende almindelige veste, er der sluttet overenskomst, hvorefter denne kun leveres, når der fremsættes ønske herom og i stedet udleveres der 2 poplinskjorter inden for den almindelige vestetermin.

#### *Landsorganisationen.*

Efter beslutning på sidste kongres har spørgsmålet om foreningens tilslutning til landsorganisationen været til urafstemning blandt medlemmerne. Resultatet heraf blev en overvejende stor tilslutning til forslaget, og fra 1. oktober 1956 blev vi efter indstilling fra repræsentantskabet optaget i organisationen.

Jeg benytter lejligheden her til at takke for resultatet, som hermed sluttede den kæde, hvorefter vi har opbygget vor organisation. Tanken

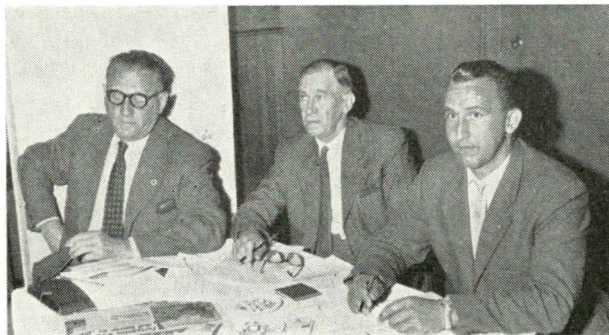
om en større samling vokser mere og mere indenfor alle kategorier, men vi skal ikke lade os forlede til at oprette nye organisationer, som under dækket af en upolitisk opfattelse i virkeligheden gennem andre politiske partier søger at splitte den danske fagbevægelse. Denne er så rodfæstet i vort lands samfund og har gennem sine mange års eksistens så mange gode resultater, at selv fremtiden kan bygges videre herpå.

Det er så ofte sagt, at man ikke kan henvise til tidligere tider for at tilfredsstille nuværende og kommende ungdom, men erfaren mand er nu en gang altid en værdifuld støtte, og den der kender fortiden har nu en gang lettere ved at vurdere nutiden og forme fremtiden. Lad os holde det for øjet, når vi diskuterer organisationsproblemer.

#### *Lokomotivpersonalets Hjælpefond.*

Også i denne kongresperiode har vor hjælpefond været til uvurderlig støtte for vore medlemmer. I et ikke ringe antal tilfælde har vi ydet bisidderassistance, ligesom et stort beløb er anvendt til bøder, sagførersalær, lægeregninger m.v. Vi har som sædvanlig udbetalt juleunderstøttelse til trængende medlemmer, enker m.fl.

Det vil fremgå af regnskabet, hvorledes hjælpefondens penge har været anvendt, og der er god grund til at notere denne institution som et virkelig gode. Efterhånden som den tekniske udvikling skrider frem, stilles der større og større krav til lokomotivmandens indsats og årvågenhed. Blot et lille fejltrin fra hans side kan betyde en større katastrofe, og mange små tekniske fejl kan ikke undgås i det daglige, og det er derfor godt, at vi kan stå samlet om de af vore kolleger, for hvem uheldet overgår.



Kongressens dirigenter. Fra venstre: S. Suneson, hb., Aage Hansen, Gb., N. K. Jensen, Ar.



Kongressens protokolsekretærer: Fra venstre: P. H. Andersen, Fa., C. V. Sjøgaard Hansen, Ar.

### *Ferie- og Rekreatiønsghjemmet.*

Ferie- og Rekreatiønsghjemmet har haft 3 ret gode sæsoner.

Vi søger naturligvis indenfor ferieghjemsudvalget og hovedbestyrelsen stadig at holde ferieghjemmet i den standard, vore medlemmer nu en gang ønsker.

I den forløbne periode er der ikke foretaget væsentlige ændringer eller ombygninger, men vi har gennemført de sædvanlige vedligeholdelsesarbejder.

Vi har kunnet glæde os over hvert år, at en god ven af ferieghjemmet har lånt os god moderne billedkunst til glæde for gæsterne. Fra i år af kan vi, efter det som har fundet sted i formiddag, glæde os over en udsmykning med vore egne billeder.

Ligesom vi i de sidste 4 år har søgt at række en hjælpende hånd til mennesker for hvem skæbnen har været særlig hård, har vi til hensigt også i år at gennemføre dette hjælpearbejde og invitere 50 svagføre til et 8 dages ophold i begyndelsen af september måned. Et arrangement som appellerer til alle medlemmer, som jeg her benytter lejligheden til at takke for villig modtagelse af vort forslag i tidligere år. Det er en opgave, som vi gerne vil fortsætte med, og som mange andre mennesker er os behjælpelig med, og som jeg synes netop må påhvile os, der frit kan færdes hele året rundt i den frie natur. Det bør nævnes, at Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har fulgt vort eksempel. I første omgang ved tilsvarende arrangement af Dansk Jernbane Forbund i feriebyen ved Middelfart og i år formentlig med noget lignende gennem Jernbaneforeningen og Fællesorganisationen DSB på DSB's ferieghjem på Knudshoved. På denne måde kan jernbanemændene hvert år glæde 150 svagføre fra hele lan-

det, men endnu flere af de mange svagelige burde nyde godt heraf, hvorfor andre organisationer og lign. burde tage opgaven op.

### *Afslutning.*

Med disse bemærkninger har jeg søgt at trække hovedpunkterne op for de principielle i hovedbestyrelsens arbejde siden 1956. Det er naturligvis langt fra udtømmende for, hvad der har beskæftiget ledelsen, men må alene betragtes som et supplement til de periodiske beretninger og de to ekstraordinære kongresser.

Inden jeg slutter, vil jeg gerne understrege, at vi som hidtil har bevaret et godt og udmærket samarbejde med den gamle kreds af velkendte organisationer i ind- og udlandet. Vi har støttet hinanden ved gensidig hjælp, og vi bevarer troen på, at selvom vi ofte kan brydes i meninger og opfattelse, er det af stor betydning, at vi står skulder mod skulder, når resultaterne skal hentes hjem, og jeg takker hver enkelt for godt samarbejde og godt kammeratskab.

Til tillidsmændene ude i afdelingerne, det være sig dem, som er her på kongressen, som dem der i årenes løb er fratrådt, bringer jeg ligeledes en tak for samarbejdet og benytter lejligheden til at beklage, at vi ikke har kunnet afholde de sædvanlige fællesmøder i den forløbne kongresperiode, men på den tid hvor de normalt skulle afholdes, var det nødvendigt at være i København af hensyn til lønforhandlingerne.

Må jeg sluttelig rette en tak til hovedbestyrelsens medlemmer for loyalt og godt samarbejde. Vi har ikke altid været enige og har måske nok i disse 3 år stået noget skarpere over for hinanden, men det måtte naturligt forekomme i en tid, hvor så mange store og vanskelige problemer har været til behandling. Men jeg er



*Der udbetales rejsediekter.*



*Stemmeudvalget i funktion. Fra venstre: K. H. J. Bergholtz, Ge., H. Christensen, Vg., Finn Christensen, Fh., foreningens sekretær K. B. Knudsen.*

taknemlig for, at vi altid er nået frem til et standpunkt, vi kunne enes om, og hertil har hvert enkelt medlem ydet sit bidrag.

Med disse ord overlader jeg hermed hovedbestyrelsens beretning til kongressens videre behandling og forhåbentlig godkendelse.

I tilslutning til formandens beretning forelagde hovedbestyrelsen en kongresudtalelse som efter en mindre redaktionel ændring sammen med beretning vedtoges med alle stemmer mod én.

#### Kongresudtalelse.

Repræsentanter forsamlet ved Dansk Lokomotivmands Forenings kongres den 26., 27. og 28. maj 1959 i København giver sin fulde tilslutning til hovedbestyrelsens arbejde i den afsluttede kongresperiode. Man anerkender de resultater, som er nået i forbindelse med udformningen af lønningsloven af 7. juni 1958. Omend man havde forventet de administrative myndigheders aksept af foreningens ønsker om en gunstigere lønklasseplacering af de ældre lokomotivførere, forstår man til fulde de vanskeligheder, hovedbestyrelsen har måttet kæmpe med for at nå til den honorarordning, der som resultat af dette års finanslov sikrer de ældre lokomotivførere den med fuld ret bedre aflønning.

Kongressen pålægger hovedbestyrelsen at fortsætte bestræbelserne på at sikre lokomotivmændene lønmæssige vilkår, som svarer til uddannelse, arbejde og ansvar. Der må lægges vægt på en højere lønklasseplacering af andre lokomotivførere med særlige opgaver i motordriften, og det må fortsat tilstræbes, at oprykning til højere lønklasse sker efter hidtidige praksis, d. v. s., at man i videst mulig udstrækning tager hensyn til bundancienniteten.

Kongressen tilsiger statsbanerne sin fortsatte støtte til arbejdet med at gøre driften mere lønrende, idet man dog stærkt understreger betydningen i rationaliseringsideen; men man kan ikke forvente, at personalet skal vise positivitet, hvis dette alene må bære omkostningerne ved en til bunds gående rationalisering.

Det findes derfor bl. a. påkrævet, at der ved udarbejdelse af nye tjenestetidsregler vises lokomotivmændenes specielle arbejdsforhold et særligt hensyn. Den stramning af tjenestetiden, som i de senere år er kommet til udtryk i kørselsfordelingerne, finder man det tvingende nødvendigt at imødegå med tjenestetidsregler, der giver et færre antal nattimer i den enkelte måned og et tjenestefrit ophold mellem tjene-

sterne, så der altid kan påregnes et udhvilet personale ved varetagelsen af trafikken sikkerhedskrav. Det er kongressens opfattelse, at der ved indførelsen af statsbanernes nye trækraft er taget for vidtgående hensyn til denne på bekostning af manden – maskinen sættes før mennesket. Dette må der på det stærkeste advares imod, såfremt man vil fastholde statsbanernes høje sikkerhedsmargin.

Dampdriften trænges helt i baggrunden, og trækraftomlægningen stiller store krav til lokomotivpersonalet. Det medfører bl. a. en fuldstændig omstilling af uddannelsesgrundlaget. De nye, større og mere komplicerede maskinerier kræver et højt kvalificeret personale. Derfor er det nødvendigt at have uddannelsesgrundlaget klar, og det henstilles til hovedbestyrelsen, at det overfor statsbanerne gøres gældende, at man snarest bør gå i gang med uddannelse af hensyn til trækraftomlægningen og i denne forbindelse fastlæggelse af en uddannelsesplan for den fremtidige lokomotivmand.

Kongressen giver hovedbestyrelsen sin fulde tilslutning til gennemførelse af de her opstillede retningslinier, idet man klart vedgår sit ansvar til som fagorganisation at medvirke til det stærkest mulige samarbejde med fagbevægelsen i forventning om gensidighed og ubrydelig solidaritet. Man vedgår ligeledes sine forpligtelser i samfundet og søger ved aktiv medbestemmelse at fremme løn- og arbejdsvilkår samt social og kulturel fremgang gennem Landsorganisationen i Danmark, som på fyldestgørende måde varetager de danske lønmodtageres interesser.

\*

Hovedkassens regnskaber, beretningen om D. L. T. og dettes regnskab godkendtes enstemmigt.

#### Om forslagene.

Herefter behandlede de indkomne forslag. Man skal i denne forbindelse henvise til kongresreferatet som tilstilles det enkelte medlem, når det foreligger færdigt efter protokolrevisiøns gennemgang af det.

Nogle af forslagenes behandling og beslutning skal dog anføres her.

Alle forhold vedrørende tjenestetids- og ferieforhold henvistes til hovedbestyrelsens tjenestetidsudvalg, som skal tage dem under overvejelse sammen med tidligere kongresforslag ved udarbejdelse af foreningens samlede forslag til det i forbindelse med lønningsloven af 1958 nedsatte tjenestetidsudvalg.



Det af hovedbestyrelsen stillede forslag til lovændringer blev vedtaget, hvilket i hovedsagen betyder, at kontingentet til foreningen fra 1. oktober 1959 fastsættes til 16,00 kr. mdl. de første 5 år, man er medlem af foreningen, derefter 14,00 kr. mdl. Kontingentet for ekstraordinære medlemmer fastsattes til 1 kr. mdl.

Dernæst ændres lovenes § 9 således, at der oprettes enhedsafdelinger, hvor der er mindst 15 ordinære medlemmer ved et maskindepot. Fra 1. april 1960 skal alle ved et depot stationerede lokomotivmænd stå som medlem af samme afdeling.

I konsekvens heraf ændredes zoneordningen for valg af hovedbestyrelsesmedlemmer til en distriktsordning. I 1. distrikt vælges 4 hovedbestyrelsesmedlemmer, heraf 1 lokomotivfyrbøder. I 2. distrikt vælges 5 hovedbestyrelsesmedlemmer, heraf 2 lokomotivfyrbødere.

I en afdelingsbestyrelse skal lokomotivfyrbøderne repræsenteres ved mindst 2 mand, når bestyrelsen består af 5 medlemmer, og af 1 mand når bestyrelsen består af mindre end 5 mand.

#### Valg.

E. Greve Petersen genvalgte med akklamation til foreningens formand.

Som medlemmer af hovedbestyrelsen foresloges for 1. distrikts vedkommende:

#### Lokomotivførerne:

S. Suneson, Gb,  
G. A. Rasmussen, Gb,  
N. V. Ø. Jensen, Hgl,  
O. E. Søltoft, Næ,  
B. V. Olsen, Hgl.

#### Lokomotivfyrbøderne:

K. Ravn, Gb,  
K. H. J. Bergholtz, Ge.

#### Ved stemmeafgivningen fik:

S. Suneson . . . . .	38 stemmer
G. A. Rasmussen	36 »
N. V. Ø. Jensen ..	17 »
O. E. Søltoft . . . .	14 »
B. V. Olsen . . . . .	12 »
K. Ravn . . . . .	21 »
K. H. J. Bergholtz	18 »

#### Følgende derpå valgt:

S. Suneson,  
G. A. Rasmussen,  
N. V. Ø. Jensen,  
K. Ravn.

Som medlemmer af hovedbestyrelsen foresloges for 2. distrikts vedkommende:

#### Lokomotivførerne:

S. A. Rasmussen, Fa,  
E. Tandrup, Str,  
N. P. Røgilds, Ab,  
E. G. Appel, Ar,

#### Lokomotivfyrbøderne:

A. Højsgård, Ng,  
M. K. Nielsen, Pa,  
Finn Christensen, Fh,  
N. K. Jensen, Ar.

#### Ved stemmeafgivningen fik:

S. A. Rasmussen . . . . .	52 stemmer
E. Tandrup . . . . .	51 »
N. P. Røgilds . . . . .	45 »
E. G. Appel . . . . .	8 »
A. Højsgaard . . . . .	37 »
M. K. Nielsen . . . . .	27 »
Finn Christensen . . . . .	25 »
N. K. Jensen . . . . .	15 »

#### Følgende derpå valgt:

S. A. Rasmussen,  
E. Tandrup,  
N. P. Røgilds,  
A. Højsgård,  
M. K. Nielsen.

Til hovedkasserer valgte lokomotivfører G. A. Rasmussen Gb.



Den nyvalgte hovedkasserer G. A. Rasmussen.

Som stedfortræder til hovedbestyrelsen foresloges i 1. distrikt:

*Lokomotivførerne:*

O. E. Søltoft, Næ,  
P. J. J. Busk, Gb.

*Elektrofører:*

N. O. A. Dinesen, Av.

*Lokomotivfyrbøderne:*

J. B. Larsen, Gb.  
K. H. J. Bergholtz, Ge.

Ved stemmeafgivningen fik:

N. O. A. Dinesen	31	stemmer
O. E. Søltoft	....	26 »
P. J. J. Busk	....	18 »

3 stemmesedler var ugyldige.

Mellem de to lokomotivfyrbødere blev trukket lod, således at J. B. Larsen blev 1. stedfortræder og K. H. J. Bergholtz 2. stedfortræder.

I 2. distrikt foresloges:

*Lokomotivførerne:*

C. M. Clausen, Es,  
P. A. L. Jørgensen, Od,

*Lokomotivfyrbøderne:*

P. H. Andersen, Fa,  
Finn Christensen, Fh,  
N. K. Jensen, Ar.

Ved stemmeafgivningen fik:

P. H. Andersen	..	46	stemmer
Finn Christensen	.	37	»
N. K. Jensen	....	15	»

3 stemmesedler var ugyldige.

Ved lodtrækning blev C. M. Clausen 1. stedfortræder og P. A. L. Jørgensen 2. stedfortræder.

Til revisorer foresloges:

*Lokomotivinstruktør:*

P. M. Frandsen, Fa.

*Lokomotivførerne:*

E. E. Sørensen, Hgl,  
K. E. Friis, Ar.

Ved stemmeafgivningen fik:

P. M. Frandsen	..	87	stemmer
E. E. Sørensen	..	77	»
K. E. Friis	.....	16	»

Til revisorstedfortrædere valgtes lokomotivførerne A. H. Momme, Rd., med 73 stemmer og C. M. Clausen, Es., med 53 stemmer.

Til landsoplysningsudvalget genvalgtes uden afstemning lokomotivførerne:

J. V. Christiansen, Ar,  
P. J. J. Busk, Gb,  
P. E. Poulsen, Ar.

Derpå foregik kongresafslutningen.

## En hilsen

*Fra formanden for Svagførekomiteen, borgmester Julius Hansen, København, indløb nedenstående hilsen til kongressen.*

Jeg tillader mig at benytte den lejlighed, hvor repræsentanter for lokomotivmændene fra hele landet er samlet til kongres, at give udtryk for den største taknemlighed for det arbejde, som organisationen har påtaget sig allerede igennem nogle år, og som jeg erfarer, at organisationen er beredt til at fortsætte med, nemlig ved at komme de svagføre ikke mindst fra Københavns kommune, men også fra andre kommuner i landet i møde ved at åbne sit feriehjems porte for disse mennesker, som tidligere har været glemte. Lokomotivmandsforeningen har ikke blot lukket portene til sit eget hjem op for de svagføre, men også taget initiativet til, at andre organisationer har gjort det samme. Jeg tror, at jeg fra alle de svagføre, som har haft gavn og glæde af dette ferieophold, kan sige lokomotivmændene den hjerteligste tak.

Til lykke med organisationens 60 års jubilæum.

Venlig hilsen  
*Julius Hansen.*

# Der indløb mange hilsener til jubilæumsbarnet

★

Foreningens 60 års jubilæum manifesterede sig som bekendt med den ordinære kongres, og i den anledning blev overrakt en lang række gaver og blomsterhilsener, som vi her benytter lejligheden til at sige gratulanterne en foreløbig tak for, idet vi tager deres hilsener som udtryk for det gode samarbejde og den forståelse, der findes, dels organisationerne imellem og dels i forholdet til en række institutioner og enkeltpersoner såvel indenfor som udenfor fagbevægelsen.

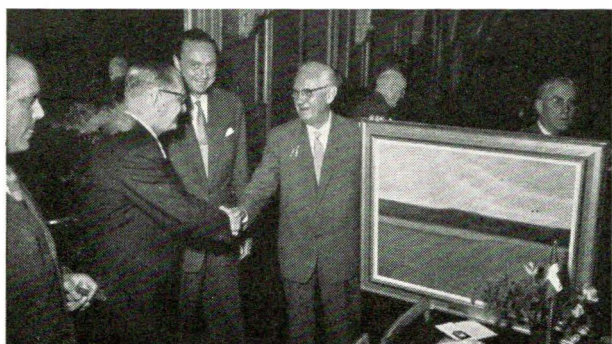
Af gavernes række kan nævnes, at lokomotivfører E. G. Appel, Ar, på afdelingernes vegne overrakte foreningens formand en bankbog med et pålydende beløb indsamlet blandt medlemmerne til et efter hovedbestyrelsens skøn passende formål, som medlemmernes gave i anledning af 60 års jubilæet. Fra Landsorganisationen i Danmark overrakte sekretær Jens Risgård Knudsen et maleri. Gaverne stod iøvrigt i maleriernes tegn, idet også



På afdelingernes vegne overrækker E. G. Appel, Ar, bankbogen med det indsamlede beløb til en jubilæums-gave.

forretningsfører P. Madsen på vegne af Dansk Jernbane Forbund, Jernbaneforeningen, Fællesorganisationen D. S. B., Jernbaneorganisationernes kooperative foreninger, Vejlekassen, Uheldsforsikringsforeningen og C. O. I overrakte et maleri. Samme gjorde de herrer bogtrykkere Vilh. og Jørgen Nielsen fra Frederiksberg Bogtrykkeri, som i en meget lang årrække har trykt D. L. T. og tryksager iøvrigt til foreningen. Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund gav os i kongeligt porcelæn »Smeden ved sin ambolt«. Statsfunktionærernes Låneforening til feriehjemmet 50 par kopper. Vore nordiske broderorganisationer vaser, dels i disse landes specielle glasfabrikation og dels i kongeligt porcelæn.

En lang række blomsterhilsener indløb, bl. a. fra statsbanerne, vor »lillebror« Dansk Lokomotivmands-Forbund, Danske Jernbaners Afholdsselskab og mange flere.



Maleriet fra Frederiksberg Bogtrykkeri overrækkes af bogtrykkerne Vilh. og Jørgen Nielsen.



O. Anfinsen, Norge, overrækker gaven fra Norsk Lokomotivmandsforbund.



P. Madsen, gratulerer med et maleri fra jernbaneorganisationerne m. fl.

# Med en kollega gennem St. Gotthard

Besøg hos en schweizisk lokomotivfører



I 12 år har den 42-aarige fører af det svære St. Gotthardlokomotiv, Paul Heinzer, boet i den lille flække Erstfeld ved foden af det mægtige Gotthardmassiv. På to sider, tårner de kæmpemæssige klip-

vel kun sjældent på, at schweizere og italienere for 75 år siden borede et mægtigt hul gennem St. Gotthard under den 2000 m høje pas-overgang og på denne måde skabte den første jernbaneforbindelse mel-



*Paul Heinzer på vej til jobbet i de naturskønne omgivelser.*



*Før dagens arbejde begynder, kontrollerer han signalberetningen fra dagen i forvejen.*

*Her afløser Heinzer sin kollega. De har hver 9 timers tjeneste.*

pevægge sig op over denne lille-putby og giver kun nødtigt adgang for solens stråler. Banegården og store jernbanedepoter er denne landsbys midtpunkt.

I 12 år har Paul Heinzer boet her med sin familie, fordi han med liv og sjæl er lokomotivfører, og som regel overtager han her sit stolte lokomotiv for med sikker hånd at føre det over dristigt anlagte broer og gennem skarpe kurver ad stejle stigninger imod syd – til den italienske grænse.

Når man tænker på Schweiz, tænker man også på bjergene. På de mægtige bjergkæmper med evig sne på toppen. Men man tænker

lem Nord- og Sydschweiz – og samtidig knyttede et fastere baand mellem de ordknappe og alvorlige mennesker på nordsiden og de livlige, farveglade beboere paa alpemassivets sydside.

Heller ikke Paul Heinzer tænker på dette, når han dag efter dag – eller sommetider nat efter nat – står i sin maskine og fører mennesker fra hele verden gennem bjergkæmpen. Hans job er blevet hans verden – og sammen med sine 350 kammerater er han en moderne skinnernes ridder, når han i sol, blæst og storm kører sin maskine gennem den mørke tunnel imod en anden verden bag bjerget.



– og så kører toget videre med Heinzer på førerpladsen.



Det er ikke nemt at få sine børnedrømme til at gå i opfyldelse. Hvor mange drenge har ikke villet være lokomotivfører – og hvormange er virkeligt blevet det?

Paul Heinzer kan i den retning være tilfreds med sig selv. For ham er det lykkedes – med sejt viljekraft har han gennemført sine drømme. Først gjorde han tjeneste i værkstederne og indsugede indtrykkene med fuld kraft. Så fulgte år med skole og kursus – uddannelse i teori og praksis. Saa igen vanskelige eksaminer og videre paa uddannelsens ujævne vej. Et aar med special værkstedspraksis (300 dage)

– og saa uddannelse, eksaminer, uddannelse, eksaminer. – Efter fem anstrengende aar og fem svære eksaminer nåede Paul Heinzer sit mål. Han var blevet ansvarlig, strengt uddannet, lokomotivfører i de Schweiziske Statsbaner (SBB).

Sommer og vinter tordner togene gennem St. Gotthard – fra syd til nord og fra nord til syd – mere end 200 tog i døgnet. Tunglastede godstog kører ustandseligt op og ned ad bjerget – moderne eksprestog med alle bekvemmeligheder for passagererne og automobiltoget fører turisterne nemt og ubesværet gennem alperne imod deres rejsemaal.

Paul Heinzer foretrækker de tunge godstog på denne strækning. Trods hans udprægede tekniske job er han alligevel lidt af en romantiker. »Der har man alligevel bedre tid til at nyde naturen og slå en sludder af med personalet på stationerne – og måske også bedre mulighed for at vise, hvad man du'r til. Det er ikke den rene spøg at flintre med et eksprestog gennem bjergene«, siger kollegaen, der har helt andre arbejdsforhold, end vi kender herhjemme, men for hvem arbejdsglæden og ansvarsbevidstheden er den samme.

Jørgen Petersen (W. P. Wiss)

Hele året ruller praktisk indrettede automobiltoget gennem St. Gotthard og skåner bilerne og chauffører for den anstrengende kørsel over bjergpasset.





## Landsoplysningsudvalget

### Tillidsmands- og medlemskursus 1959

Det meddeles herved, at indtegningsfristen for deltagelse i såvel tillidsmands- som medlemskursus er forlænget til 1. juli d. å. Nærmere omtale af disse kursus fandtes i D. L. T. nr. 9, 5. maj.

P. u. v.

J. V. Christiansen

Ormslevvej 69<sup>1</sup>, Viby J.



### Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed ved mit jubilæum den 1/7-59 frabedes venligst.

A. P. K. Knudsen,  
lokomotivfører, Nyborg

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 1/7-59 frabedes venligst.

W. Poulsen,  
lokomotivfører, Nyborg

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 1/7-59 frabedes venligst.

S. A. Jacobsen,  
lokomotivfører, Århus

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 1/7-59 frabedes.

I. M. Jensen,  
lokomotivfører, Århus.

Enhver form for opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Udrejst.

G. O. Larsen,  
lokomotivfører, Fredericia.



Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter ansøgning pr. 1/5-59.

Lokomotivfyrbøder:

L. S. Andersen, Struer, i Enghave.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1/6-59.

Lokomotivfyrbøderne:

S. E. Kristiansen, København Gb., til Randers.

I. D. Fjellerad, København Gb., til Ålborg.

H. Madsen, Nyborg, til Ålborg.

K. Z. Andersen, Esbjerg, til Ålborg.

W. L. Jensen, Frederikshavn, til Ålborg.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):

A. T. Jensen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension 31/7-59.

Elektrofører (12. lkl.):

P. E. Vettendorf, Enghave, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension 31/7-59.

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører J. Rylev, Århus, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører H. M. A. Schultz, Kallundborg, er afgået ved døden.

## NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Roskilde: Formandens navn og adresse rettes til J. F. Langebeck, Nymarksvej 7.

## MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/6-59.

Pensioneret lokomotivfører J. Christensen, Sprotøften 5 1, Nyborg, pensioneret lokomotivfører N. M. Mortensen, Langenæs Alle 7, Århus, pensioneret lokomotivfører E. M. J. Gravesen, Jyllands Alle 3, Århus, pensioneret lokomotivfører J. Knudsen, Falkevej 22, Fredericia, pensioneret lokomotivfører V. B. H. Lund, V. Ringgade 100, Århus, pensioneret lokomotivfører R. J. Malmgård, Tårnbergvej 75, Korsør, pensioneret lokomotivfører N. Rasmussen, Vestergårdsgade 30<sup>2</sup> tv., Århus, pensioneret lokomotivfører K. Povlsen, Dronningensgade 112, Fredericia, pensioneret lokomotivfører L. H. Dybdahl, Stadions Alle 4<sup>2</sup>, Århus, pensioneret lokomotivfører V. M. Klejs, Jyllingevej 45 st. th., Vanløse, pensioneret lokomotivfører J. A. J. Juultoft, Max Müllersgade 2 b 1, Århus.

## Statsbanepersonalets sygekasse

Jernbanelæge N. P. Nielsen (2c. lægedistrikt) Vesterbrogade 69, (fra 1/7 d. å. Vesterbrogade 84) er bortrejst fra 1/7 - 31/ 59 incl.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne K. Effersøe, Vesterbrogade 82, konsultation kl. 12½-13½, fredag kun kl. 17-19, lørdag kun 9-10.

M. Nathan, Vesterbrogade 82, konsultation kl. 14-15, onsdag kun 16-18, lørdag kun 9-10.

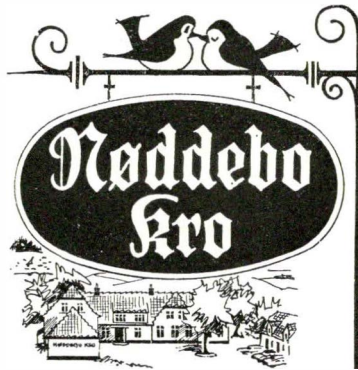
F. B. Fabricius, Vesterbrogade 90, konsultation kl. 12½-14, torsdag kun kl. 17-10, lørdag kun 9-10.

J. Øllgaard, Valdemarsgade 18, konsultation kl. 13-14½, torsdage kun kl. 17-19, lørdag kun 9-10.

Telefonisk henvendelse i ovennævnte tidsrum til Ve 8375 (læge F. B. Fabricius).

## Husk

at sidste frist for indlevering af stof til bladet er 15 dage før den dato, det blad udkommer, hvori stoffet ønskes optaget. For bladet, der udkommer den 5. i måneden, må vi således have manuskripterne senest den 20. i måneden før, og til bladet, der udkommer den 20., må det være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.



PENSION - WEEK-END og  
INDIVIDUELT OPHOLD  
Kro-Anretning Kr. 10

**Firma-fester og Skovture  
indtil 300 kuverter**

Tlf. Fredensborg 746

*Holger Hansen*

## Midtjydsk Cylinder Service I/S

Mageløs 2 - Viborg  
Telefon 2244 & 2284

Cylinder - Service

Specialfabrik for motorreparationer

Motorreservedele en gros

Ombytningsmotorer

## HOVEDBANEGAARDENS RESTAURANT

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft

## J. C. JENSEN

*Statsautoriseret elektroinstallatør*

Lundby - Telefon 6

\*

Alle elektriske installationer  
udføres

\*

Radio - fjernsyn

Alle mærker

\*

Tilbud gives uden  
forbindende

*Bedste service*

## ALS CHINCHILLA-FARM

*tilbyder prima unge pelsdyr  
(egen avl)*

\*

**K. G. Nørgaard**

slagtemester

Telefon Als, Østjyll., 37

**^/s Struer Kulimport**

Telf. 777



*- i det lange løb vil De synes bedst om*

## **ALBANI PILSNER KALUNDBORG**

### **NYBORG**

**C. Knackstedt** Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte salg fra Drivhus. Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.

**N. URBAN SØRENSEN**

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

**NØRREGADES KIOSK**

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

**S. Pryds** Slagtermester

Knudshovedvej 51

Telf. 1430 1. Kl. s Kød og Flæsk

**Drewsen & Nellemann**

NYBORG . TELF. 25 og 189

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

**Windsor** Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Dreengeekvipering

*Forlang!*

**Carlsminde  
øl og vand**

**N. JENSENS SØNNER**

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

**VARE-MESSEN  
BUUR-KNUDSEN**

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

Blomsterforretningen **FLORA**

Chr. Jensen - Skibbrogade 53  
Kalundborg - Telf. 285  
Buketter, Kranse, Dekorationer, Kurve  
Lev. til Feriehjemmet

Spis mere OST,

ring saa kommer Fallesen  
Tlf. Kalundborg 1029

**Beiers TAPET & FARVER**

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

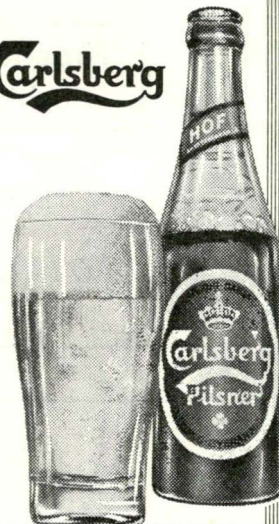
**Centralværkstedernes  
Marketenderi**

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D.S.B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget.

Ja...**HOF**  
har den rene  
friske  
pilsnersmag..!

**Carlsberg**



### **AARHUS**

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

Telefon

Aarhus 23720

Skræderi  
og  
konfektion

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Leverandør  
til DSB

**1/2 RONDO RADIO**

Stengade 24 og 28

Tlf. Helsingør 21 20 04

*Byens største udvalg*

*i FJERNSYN*

### **STRUER**

**P. WEILING**

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt  
i moderne  
Blomsterbinderi

Aut. installatør

**Henry Bertelsen**

Tlf. 691-191 . Giro 48003

Østergade 5 . Struer

**MOKKA Compagniet**

Frederiksgade 7 **SKIVE** Telf. 1067

**FIONETTE**

Regnfrakker



AKTIESELSKABET

**DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK**