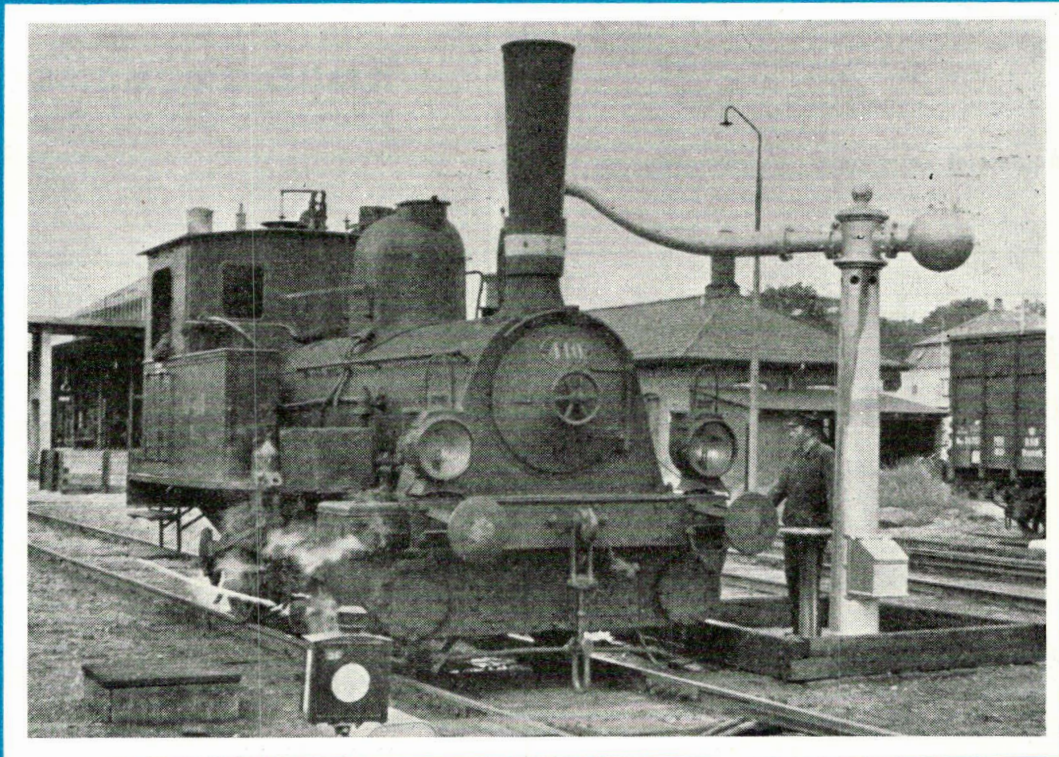


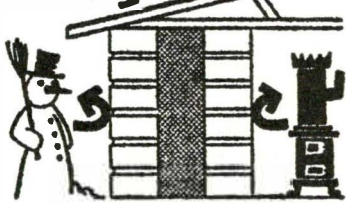
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 22 . 20. NOVEMBER 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

**HOLD KULDEN UDE
OG VARMEN INDE-
MED**



DAPORKA

*Effektiv
Skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra 1/3 Dansk Asfaltfabrik

Det er i høj grad en tillidssag, og det er af afgørende betydning, at De får et materiale, hvis egenskaber garanteres af et anerkendt selskab.

Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse

Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 58 17 2 . AARHUS

Bliv velklædt og vind en bil

Som tjenestemand har De den særlige fordel, at De kan købe hele familiens tøj på, vor populære 10 måneders konto uden udbetaling



og som en lille efterårsspøg giver vi Dem chancen for at vinde et dejligt køretøj.

EN FOLKEVOGN AF NYESTE MODEL

Det eneste De skal gøre for at deltage i konkurrencen er at købe velklædthed hos

J. ALBERTSEN
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Linie 5-7-14-15-16 og 40

Blokhuis til Deres grund!

Kvalitetsbyggede, velisolerede huse. Størrelse og indretning efter Deres ønske. Frit opstillet på Deres grund. Ingen ekstraregninger.

Vore priser er billige. Vi ordner byggesagen for Dem. Vi letter Dem anskaffelsen gennem vort behagelige betalingsystem.

Bestil huset i god tid!

*Indhent venligst tilbud
uden forbindelse!*

KNUD JØRGENSEN

Bagsværd Hovedgade 265 B. Bagsværd

Telefon 98 54 09. Hverdage 10-17, søndag 10-16.

Banegaardsrestaurationen

Fru A. Konradsen . Ringkøbing

**DE FORENEDE
KULIMPORTØRER**
C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211
KØBENHAVN K

1/3 RONDO RADIO *Byens største udvalg*
Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04 *i FJERNSYN*

Valdbjørns KØRESKOLE

Bedst . Hurtigst . Billigst

Alm. kort 15 kr. i timen
Erhvervskort 17 kr. i timen . Lastvogskort 24 kr. i timen
Omnibuskort 35 kr. i timen . Teori i moderne teorihal
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

1914 Palæ 1914

Sidste år var 90 pct. af vore elever på anbefaling
Kørelærerkursus såvel sommer- som vinterhold

*Ligeså UUNDVÆRLIG
jernbanen er for trafikken er*



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 22 - 59. ÅRGANG

20. NOVEMBER 1959



Indhold:

Centralorganisation I 50 år	383
Hulkortene vinder frem	385
FN-Nyt	386
Frontruden	387
Gennem Europa med kæmperør	388
Handelsafdelingen	390
Ny tiltrængt personalefortegnelse	392
Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter	392
25 år i CO I	393
Personalialia	394
Danske Jernbanemænds Turists- organisation	394

Forsidebilledet:

Rangermaskine ved vandtagning
i Viborg.

Foto:

Lokomotivfyrbøder S. Jørgensen,
Helsingør.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Centralorganisation I i 50 år

Ingen kan fragå, at de mange faglige organisationer herhjemme har været af uvurderlig betydning for vort samfund som helhed og lønmodtagerne i særdeleshed. De faglige, økonomiske og sociale vilkår, præget af fagbevægelsens kamp for højnelse af disse områder, er undergået en udvikling siden firserne, som vor tids generation tager ganske selvfølgeligt uden dybere tanke for, hvilke storme vore bedsteforældre og efter dem forældre har måttet stride mod for til sig selv og deres børn at få en rimelig del af samfundsgoderne. En komposition med dristighed, fantasi og målbevidsthed spillede op af datidens kæmpere for arbejdernes retfærdige krav på social ligestilling og højere levestandard.

Statens tjenestemænd havde også for øje ideen til samling for bedring af vilkårene, men slæbte, under indtryk af stavnsbundethed fra embedsmandsvældets side, efter de resultater arbejderne havde nået, og som foreløbig kulminerede ved Septemberforliget omkring århundredskiftet, resultatet af en altomfattende arbejdskamp. Tjenestemandorganisationerne dannedes ganske vist i de allersidste år af forrige århundrede, men først i 1909 så en større samling af disse dagens lys. Det år dannedes Centralorganisation I den 26. november, og om få dage kan organisationen således fejre 50-året for sin eksistens.

CO I omfattede i begyndelsen kun fire forbund, nemlig Dansk Jernbane Forbund, Postfunktionærernes Fællesorganisation i forbund med Landpostbudenes Centralforening (nu Dansk Postforbund), Toldroersbetjentforeningen af 1904 og Fællesorganisationen for Telegrafvæsenets 1.-7. lønningsklasse (senere overgået til Dansk Postforbund).

Den nystiftede centralorganisations baggrund var i første række et ønske om at få skabt forhandlingsret i forholdet over for ministerielle instanser; thi det enkelte forbunds henvendelse til disse mødte ingen særlig velvillighed overfor ændringer i arbejdstid og løn. Sammen med CO II, som var blevet stiftet umiddelbart før CO I, fremsattes kravet om faste forhandlingsregler. Den daværende regering foranledigede et udvalg nedsat, hvis arbejde resulterede i forhandlingsreglerne af 4. maj 1910. Hermed var organisationens arbejdsgrundlag i orden.

Det var også store opgaver, som lå foran. Lang arbejdstid og lav løn var vilkårene dengang. Prisstigninger i årene op til første verdenskrig devaluerede tjenestemandslønningernes købekraft, medens der hos befolkningen i øvrigt var velstandsstigning. I 1908 var den første samlede lønningslovrevision blevet gennemført, men tiden ilede fra den, og 1913 udarbejdede organisationerne forslag til en ny tjenestemandsløvslov, men 1914 brød første verdenskrig ud, og forslaget måtte hvile. Imidlertid blev tjenestemændenes økonomiske forhold mere og mere fortvivlede. Man rejste krav om lønkomensation, hvilket i nogen grad blev imødekommet. Men utilfredsheden var fortsat stor blandt tjenestemændene og bevirkede, at jernbanens og postvæsenets tjenestemænd i 1917 deponerede deres opsigelser i organisationerne.

Dette satte sving i ministerielle kredse, og sammen med et øjeblikkeligt løntillæg blev nedsat en lønningskommission, der udarbejdede forslag til en ny tjenestemandsløvslov, som vedtoges i 1919.

Tiden var fortsat meget vanskelig, thi krigstidens prisforhold havde i stærk grad præget tjenestemændenes lønvilkår, men med en ny tjenestemandsløvslov og udsigt til fredeligere forhold forventedes en konsolidering. Man skulle hastigt komme til anden erkendelse. De højreorienterede partier, venstre og konservative, forventede prisfald og modsatte sig lønkrav. I 1921 og 1923 gennemførte de nedskæring af lønningerne. Samtidig var man ude efter at forringe arbejdstidsforholdene, dog lykkedes at bevare hovedlinierne fra 1919-loven. 1924 fik landet den første socialdemokratiske regering. Centralorganisationen søgte da påny at gennemføre forbedrede løn- og arbejdsvilkår. Til trods for, at venstre og konservative havde flertallet i det daværende landsting, fik finansministeren spillet de to partier ud mod hinanden, så man fik gennemført et løntillæg på 10 millioner kroner i 1925, men året efter dannedes en venstre-regering, der straks gik i gang med en række nedskæringsforslag, som også ramte tjenestemændene. Som altid var disse kastebold i det politiske spil. Da Stauning igen dannede regering i 1929, blev der nedsat en lønningskommission, som i 1930 afgav betænkning. Den nye tjenestemandsløvslov bragte imidlertid skuffelse hos flere tjenestemandskategorier. Som årsag til det mindre opløftende resultat angives, at venstre og konservative fortsat havde flertallet i landstinget, og derfor kunne præge lovforslaget efter ønske.

Efter de mange års anstrengelser for bedre lønvilkår opnåedes det i 1935 at få gennemført 8 timers arbejdsdag. 1936 mister venstre og konservative flertallet i landstinget, og i 1938 bliver gennemført ensartet løntillæg til alle tjenestemænd, og man forbereder forslag til ny tjenestemandsløvslov året efter.

Krigsskyer trækker op, de storpolitiske bestræbelser på at binde Hitlerstyret i Tyskland er mislykkedes. Krigen er en kendsgerning. Priserne stiger, disse inddækkes gennem løntillæg, men prisstigningerne løber fra lønnen. Hele krigsperioden præges heraf, men der må vises tilbageholdenhed i organisationerne. Krigen sluttes, og 1946 gennemføres en ny tjenestemandsløvslov, hvor de fleste af centralorganisationens krav imødekommes. Troen på en lov med rygdækning adskillige år frem i tiden svækkedes imidlertid.

De øvrige centralorganisationer stiller krav om, at reguleringstillægget procentberegnes. Også inden for CO I's rækker kunne spores en mindre udtalt utilfredshed, men på grund af mistilid til pristallet. Foranlediget af disse forhold optoges forhandlinger med finansministeren, og det gav stødet til, at de to årige overenskomstforhandlinger med finansministeren indledes 1948, og det midlertidige tillæg fremkommer, og ved følgende overenskomstforhandlinger begynder man at procentberegne dette tillæg for at imødekomme de stærke krav fra højere lønede tjenestemænd. Der gennemføres nye tjenestetidsregler og ferieordningen forbedres.

Med Koreakrigen tager priserne et voldsomt opsving, og ønskerne om en revision af lønningsloven bliver stærkere og stærkere og resulterer i en lønningskommissions nedsættelse i 1954. Vi kender alle forholdene omkring denne indtil lønningslovens vedtagelse i 1958.

En vidtspændende udvikling har kendetegnet centralorganisationens første 50 år, og stadig står den overfor omfattende opgaver. Tjenestetidsreglerne er til bearbejdelse. Arbejdstidsforkortelse er på trapperne, og forslag hertil er udarbejdet af de tilsluttede forbund. Men der er også andre opgaver af stor betydning for tjenestemændene, nemlig udvalget om en eventuel ændring af tjenestemandsbegrebet og udvalget om pristallet.

Aldrig i hvile, altid på vej må centralorganisationen stadig vogte over tilkæmpede goder og udvikle nye i takt med samfundsudviklingen. Dens dannelse i 1909 med 4 tilsluttede forbund og til i dag med ca. 35 000 medlemmer i 32 forbund er i lige linie udtryk for en indre konsolidering, der må føre til konsekvens, at bestræbelserne går over på et bredere grundlag, det vil sige at samtlige statstjenestemænd må ind i snævrere samarbejde. De eksisterende centralorganisationer må gå op i en højere enhed. Udviklingen tvinger os til at søge tættere sammen. Måtte det derfor, som en foreliggende vigtig opgave, være CO I beskåret at øve en kraftig, aktiv indsats ved formidling og etablering af dette samarbejde. Denne styrke vil blive nødvendig i fremtiden, hvis tjenestemændene fortsat skal have mulighed for at tilpasse sine løn- og arbejdsmæssige vilkår efter udviklingen.



Stedtillæg: Lønningslovens § 94.

Honorar: Det vil sige honorar ifølge finanslovens honorarskema.

Bestill. tillæg m.v.: Herunder anføres bestillingstillæg efter lønningslovens § 110 (for bestridelse af posteller privatbaneforretninger) samt bestillingstillæg for visse stillinger efter normeringslovens § 116; endvidere bl.a. boligafsningsgodtgørelse, honorarer til visse lokomotivførere, vederlag til kolonnepersonale m.fl.

Bruttoløn: I denne fedt indrammede rubrik føres summen af de forskellige lønde.

Løbe nr.: Det anførte tal angiver den pågældende lønmodtagers rækkefølgeplacering inden for pågældende liste nr.

Fradragskoder/Tillægskoder: Her anføres de kodenumre, der angiver arten af de tillæg eller fradrag, som er anført neden under bruttolønnen. I eksemplet fortæller således kodenummeret 8001, at de ud for anførte 41,96 kr. er pensionsbidrag, kodenummeret 8100, at der fradrages 10,50 kr. i sygekassebidrag og kodenummer 8110, at det drejer sig om invalideforsikring. 8201 er kontingent til jernbaneforbundet, 8215 er præmie til Vejlekassen, 8320 er afdrag til Statsfunktionærernes Låneforening, og endelig er 83,90 boligleje.

På eksemplet forekommer altså ikke tillægskode, og igrønt findes der indtil nu kun én tillægskode, 9001, for telefongodtgørelse.

En komplet kodefortegnelse vil snarest blive optaget i ordreserie A.

De vil endelig bemærke, at der neden under fradragsbeløbene er anført et beløb på 882,54 kr., mærket med stjerner. Det er dette beløb, der skal udbetales til lønmodtageren (evt. indsættes på den pågældendes sparekassekonto).

Endnu en afvigelse fra det nuværende system skal vi gøre opmærksom på. De har hidtil været vant til, at de forskellige lønmodtagere på de enkelte lister var opstillet i lønningsklasseorden og dér inden for i alfabetisk navneorden. Fremtidig vil lønmodtagerne inden for hver lønningsliste (liste nr., jfr. ovenfor) være opført i personalekodenummerorden, d. v. s. først og fremmest efter fødsels-

datoen inden for måneden. Jo tidligere man er født i måneden, jo højere oppe vil man altså være anført på lønningslisten. Ved kontant lønudbetaling, hvor der skal kvitteres på lønningslisten, kan det således blive nødvendigt, at lønmodtageren opgiver sit personalekodenummer til lønudbetaleren. Evt. kan det foreskrives af lønudbetalingsstedet, at personalekodenummeret skal forevises.

Personalekodenummerordningen er nu gennemført såvel i personaleregistreringen som i lønningskontor og hulkortcentral, og det vil derfor ved eventuelle forespørgsler om lønningsmæssige forhold være absolut nødvendigt, at personalekodenummeret opgives. Det vil ligeledes være nødvendigt at anføre personalekodenummer i alle ansøgninger om lån, der ønskes afdraget ved lønafkøring. I tilslutning hertil skal vi gøre opmærksom på, at eventuelle forespørgsler om lønningsmæssige forhold vedr. månedslønnede fremdeles må rettes til gdt.'s lønningskontor (og ikke til hulkortcentralen).

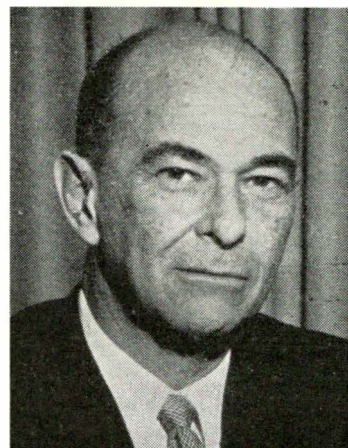
Ved første øjekast forekommer den megen anvendelse af kodenumre på lønspecifikationen Dem måske indviklet, men De vil sikkert hurtigt vænne Dem til at aflæse disse på rette måde. Systemet er jo heller ikke ukendt ved statsbanerne. F.eks. beregnes banetjenestens ekstraarbejderlønninger også ved hjælp af hulkort, og lønmodtagerne får en lønspecifikation, der meget ligner den afbildede. Vore pensionister får ligeledes en pensionsspecifikation, hvori er anvendt kodenumre. Måske kender De også selv princippet med anvendelse af kodenumre fra skattebillet, elektricitetsregninger, forsikringskvitteringer o.s.v., som nu ofte hulkortfremstilles.

Hvorfor går vi over til hulkortfremstilling af lønningslisterne; er det nu anvendte system ikke godt nok? Dertil må svares, at det absolut virker godt og sikkert, men som al anden manuel fremstilling er det ret personalekrævende, specielt når der skal foretages samlede lønomregninger, således som det i mange år er sket 1 eller 2 gange om året, når lønningerne pristalsreguleres. Overgan-

gen til hulkortbehandling giver mulighed for nogen besparelse i det daglige arbejde og ret store besparelser ved eventuelle samlede lønomregninger, der fremtidig kan ske helt maskinelt.

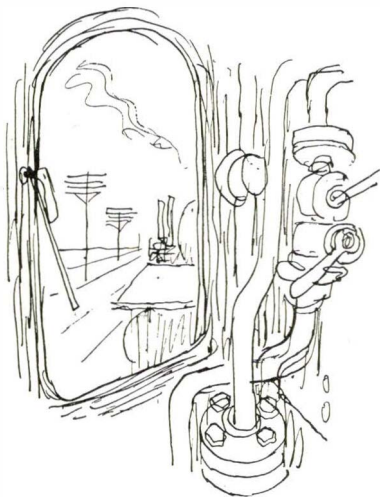
Yderligere opnås der den fordel, at visse personalestatistikker til f.eks. årsberetningen nu kan udtrages af det hulkortmateriale, som anvendes ved lønningsopgaven, således at et tidligere alene til statistisk formål opretholdt hulkortkartotek over personalet kan bortfalde. Det nye hulkortmateriale påregnes i øvrigt også senere anvendt til løsning af visse opgaver i forbindelse med personaleregistreringen. Hertil kommer, at overgangen til hulkortbehandling kan betragtes som et vigtigt skridt på vejen mod det endelige mål, beregning af lønningerne og fremstilling af lønningslisterne ved en kombination af hulkort og elektronregneanlæg.

FN-nyt



Roberto M. Heurtematte, Panama, er udnævnt til Kommissær for Teknisk Bistand – en ny post, der er oprettet for at koordinere alle faserne af den tekniske bistand, De forenede Nationer yder. Heurtematte var i 1944 formand for Panamas delegation til konferencen af kommissioner for inter-amerikansk udvikling; 1951–54 var han Panamas ambassadør i USA og samtidig Panamas faste repræsentant ved Organisationen af Amerikanske Stater, sad på Panamas vegne i repræsentantskabet i Den internationale Bank for Genopbygning og Udvikling og i Den internationale Valutafond og har fra 1954 været finanschef i Republikken Panama.

Frontruden



Raceproblemet i Afrika

Den øverste ledelse indenfor Internationalt Transportarbejder Forbund er indstillet på at sætte hele organisationens styrke ind for at ændre de bestående forhold, der eksisterer adskillige steder i Afrika, hvor den farvede jernbanemand lønnes betydeligt lavere end den hvide, uagtet de udfører akkurat det samme arbejde. I udgaven for oktober måned dette år af ITF-Journal behandles dette emne i adskillige artikler, og det går som en rød tråd igennem alt, hvad der skrives herom, at dette problem må løses inden for en overskuelig tid. Det må være arbejdets art og karakter, der bestemmer lønfastsættelsen og ikke hudfarven på de mennesker, der udfører arbejdet.

Forholdene er mest greelle i den sydafrikanske union, hvor forøvrigt racediskrimineringen er mest udbredt, men det er også galt andre steder, trods det at arbejdsgivere og myndigheder har indvilget i for år tilbage, at forskelsbehandlingen af de farvede skulle høre op.

At raceproblemet giver anledning til megen bitterhed, og ej heller er let at løse blot ved en drøftelse i et regeringskontor, siger sig selv, når man har for øje, hvorledes raceadskillelsen praktiseres. I den sydafrikanske union findes mange kirker,

hvor den farvede befolkning er forment adgang, medens de i nogle kirker nok kan gå ind sammen med hvide, men selve siddepladserne er tydelig mærket med, om de er beregnet for hvide eller farvede. Dette træk viser i virkeligheden, at racehadet må være stærkere, end den forsoningens og tolerancens ånd, som det vel er tanken, at kristendommen skal virke for, men selv kirkens mænd må formodentlig anerkende de for hånden værende tilstande, så mærkeligt det end lyder.

Men, thi der er også et men i problemet, og det er spørgsmålet om at bibringe den farvede befolkning forståelse af, at hvis man ønsker retigheder, følger automatisk pligter med. Det erkendes også af de indfødtes ledere, og de er udmærket klar over, at problemerne ikke er løst, blot der opnås ligeberettigelse med de hvide til at sidde på de samme pladser i sporvogne og busser.

Der er således meget store opgaver at tage fat på i denne verdensdel, og det må hilses med tilfredshed, at ITF med sit medlemstal på cirka seks millioner helt og fuldt støtter den afrikanske indfødte befolkning i dets bestræbelser for en menneskeværdig tilværelse.

Viljen og forståelsen af samarbejde er også til stede hos de farvede, hvilket de ret ofte har givet udtryk for, og det kan i den forbindelse nævnes, at der er bestræbelser i gang for at samle alle Vestafrikas arbejderorganisationer i en stor fælles organisation, hvor alle principielle spørgsmål skal tages op til drøftelse og eventuel viderebehandling.

Observer.

Faren lurar stadig

En ungdomsorganisation med udprægede højreorienterende tendenser er i stærk vækst i Vesttyskland og tæller nu ca. 70.000 medlemmer.

Disse unge mennesker, hvis politiske indsigt er meget ringe, ledes i en ånd, man i almindelighed mener død og begravet for længe siden, men desværre er det altså ikke tilfældet.

Ideen, der trives imellem dem er ikke ny. Det er den kendte, om det tyske overmenneske, og det demora-

liserende demokrati, og det er muligt, det hele ikke skal tages for alvorligt, men når man tænker, hvilke frygtelige følger disse ideers fremkomst førte med sig, så er der anledning til at slå alarm.

Det er en meget farlig lære at prædike særlig for ungdommen, thi de er jo faktisk uden rigtig erfaring, og såvel lærere som forældre til de unge må have en uafviselig pligt til at belære dem om, hvilke lidelser, det tyske folk har været igennem tidligere, da disse ideer første gang blev doceret.

Det er også mærkeligt, at domstolene ikke endnu har beskæftiget sig med lovligheden af denne organisation, thi der bør sættes hårdt ind for at stoppe de bagmænd, hvis mål er at ødelægge ungdommen og svække det tyske demokrati. Det er mere nødvendigt, at politiet griber ind her, end over for de unge, der efter en rock and roll koncert begynder at smide rundt med stolene samt lave anden halløj.

*»Welt der Arbeit«
(Landsorganisationens blad i Vesttyskland).*

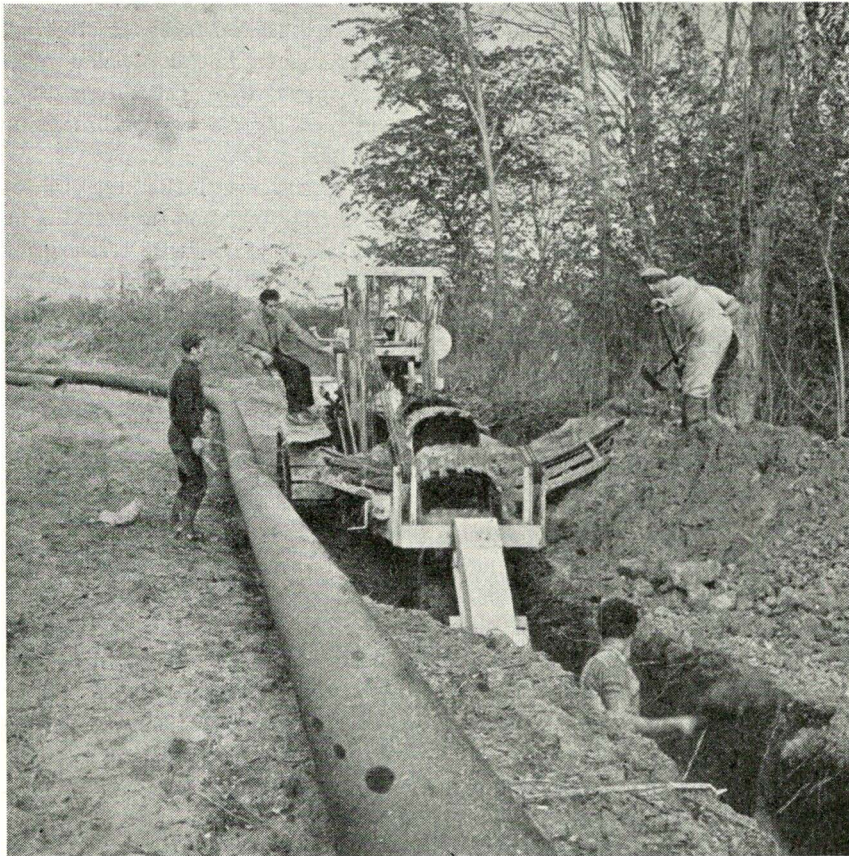
Handling - ikke ord

Den farvede befolkning i belgisk Congo ønsker at se resultater gennem handling og vil ikke nøjes med tomme ord og hule fraser. I byen Leopoldville blev fornylig afsluttet en overenskomst mellem på den ene side lederne af fagbevægelsen og på den anden side arbejdsgiverne samt repræsentanter for regeringen.

I henhold til overenskomsten skal fagbevægelsen anerkendes, og der må ikke lægges hindringer i vejen for den, der ønsker at indmelde sig i en organisation.

Fagbevægelsens ledere betragter dette som et fint resultat, og de mener, at de store og rige muligheder, der findes for en højnelse af hele Congos befolkning, kan blive virkeliggjort, når en fri, uafhængig og demokratisk fagbevægelse får lov at virke i årene fremover.

Free Labour World.



I Gironde i Frankrig, har Esso lagt en stor pipe line til sit raffinaderi ved Bee d'Ambes. Her ser man en specialmaskine grave jorden op, hvor ledningen skal nedlægges.

Den stadig stigende mekanisering og automatisering i verden vil forøge olieforbruget. Transporten af de vældige brændstofmængder og den billigste form, hvorunder denne kan ske, optager selvsagt de store oliesammenslutninger. Pipe lines bliver, som omtalt i en foregående artikel, nu bygget overalt fra råoliens pumpesteder og ud til havnebyer, eller fra disse og til store industricentre og så langt inde i europæiske lande.

USA er den verdensdel, der har det største antal olierørledninger. De strækker sig gennem staterne på kryds og tværs – både i meget store længder og i mindre mellem fabrikcentre, så det er umuligt at anslå det nøjagtige antal ledninger i dag. Når der i Amerika findes så mange pipe lines, skyldes det landets kolossale udstrækning mellem Stillehavet og Atlanten. Transport af olien pr. jernbane er over sådanne strækninger betydeligt dyrere end gennem rørledninger.

Den amerikanske industri og olie-

selskaberne har derfor dannet pipe lines-foretagender, som driver ikke mindre end 75 hovedrørledninger gennem staterne. Regeringen har via Interstate Commerce Commission, som modtager årsrapporter fra pipeselskaberne, indblik i produktionen og ledningernes transportmængde. Der er ansat over 27.000 mennesker ved pipe line-industrien, ikke noget særligt imponerende antal, når man tager det net af rørledninger, der strækker sig gennem staterne, i betragtning. Men her spiller maskiner og automatik ved systemet en stor rolle over for den manuelle arbejdskraft.

Olien flyder så hurtigt, som et menneske går

Pipe line-selskabernes folk arbejder i døgndrift for at kontrollere oliestrømmen gennem ledningerne. Man har nok spekuleret lidt over, hvor hurtigt olien passerer. Pumpeanlægene sender den jævnt glidende strøm af sted med en fart af ca. 7 km

Gennem Europa med kæmperør

✱

*Vil verdens oliekloder
kunne klare de fortsat øgede
krav til produktionen?*

✱

*Olierørledninger betyder
stor nedgang i jernbanernes
godsindtægt*

i timen, der svarer til et menneskes normale gang. Undervejs bliver olien til stadighed kontrolleret ved stationer, som måler dens konsistens, temperatur, brændpunkt og meget andet. I olieledningernes første år anbragte man pumpe- og maskinstationer med ca. 40 km's mellemrum langs pipe'n. Nu er teknikken udviklet så stærkt, at man kan nøjes med at bygge disse stationer i en afstand af 90-300 km fra hinanden, alt efter de landskabelige forhold.

Ved de meget store rørledninger i USA har selskaberne taget flyvemaskiner i brug til at kontrollere ledningens tilstand. Små fly recognoscerer, og piloten holder øje med eventuelle oliepletter eller anden brist på rørledningen og rapporterer til den nærmeste pumpestation, der sender mandskab ud for at reparere.

Omkostningerne ved pipe lines er bragt så langt ned, at en tønde olie i dag kan transporteres 2400 km for mindre end det halve af, hvad det kostede at sende den bare otte km

gennem verdens første pipe line. Denne blev forresten bygget i det vestlige Pennsylvania i 1865 og kunne præstere transport af 800 tdr. olie om dagen. Ledningen var kun godt 5 cm i diameter. Nu er man oppe på rørledninger, som måler omkring 80 cm i diameter. Til den amerikanske stat betaler pipe line-industrien årligt omkring 100 mill. dollars i skat.

Olieledningernes kolossale omfang

Overalt i verden anlægges i disse år nye pipe lines. Her skal blot i spredte træk nævnes en række projekter, hvoraf de fleste er i god gang mod fuldførelsen. Nogle steder har private olieselskaber opnået koncession og betaler anlægsudgiften, andre steder har de pågældende landes regeringer forbeholdt sig andel af provenuet. Dette gælder bl.a. *Holland*, hvor der er konstrueret en rørledning til gas, som fører til Utrecht.

Italien har pipe line på Sicilien, og det er bestemt, at der skal lægges en

70 cm bred rørledning fra San Ilario ved Venezia til München og herfra videre til Regensburg.

I *Tyskland* er der en lang række mindre rørledninger, det samlede antal til transport af råolie har en længde på ca. 380 km, til naturgas 298 km, og desuden er der en del ledninger til transport af andre olieprodukter. Ialt har Vesttyskland for tiden ca. 797 km pipe-ledninger. De største med hensyn til tværmål går ved et raffinaderi mellem Hamborg og Harburg og er 35 cm i diameter, mens de øvrige ledninger måler fra 5-20 cm. Den længste råolieledning går fra Duisburg ved Rhinen til Gelsenkirchen og er på 36 km.

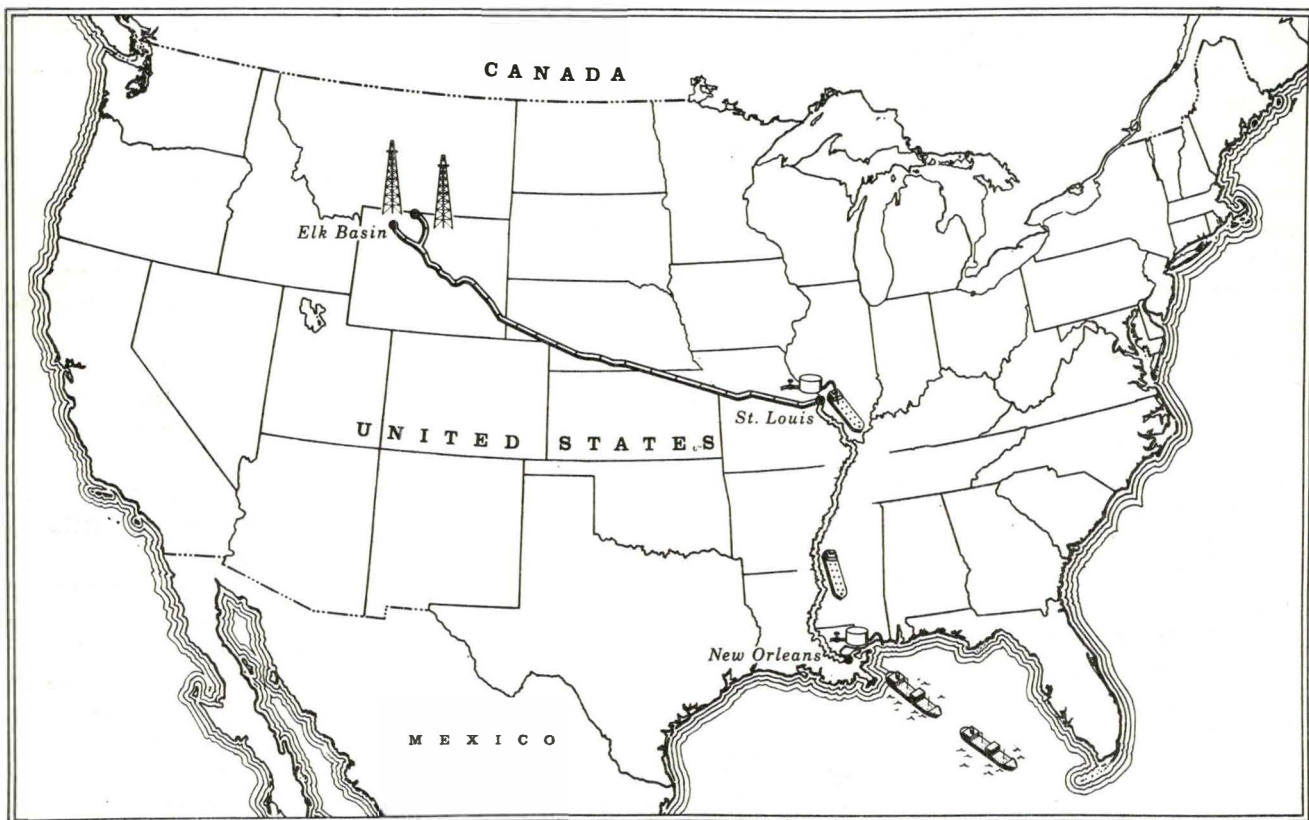
Det varer ikke længe, før den er slået stort med en ledning fra Wilhelmshaven til Ruhr-distriktet, 70 cm i diameter og ca. 352 km lang. I de sidste år har 3500 arbejdere været beskæftiget med at lægge denne olieledning. Et selskab blev dannet med en aktiekapital på 65 mill. D-mark til

projektets gennemførelse, og amerikanske olieselskaber har ca. 72 pct. af aktierne. Resten er på tyske selskaber. Den første tid, ledningen er i brug, regner man med en årlig kapacitet på ca. 9 mill. tons, men senere, når pumpestationerne udvides, skal mængden sættes op til 20 mill. ton om året.

Andre olieselskaber arbejder med plan om en *Trans-Europa*-olieledning, der skal gå fra Marseille gennem Frankrig til Rotterdam eller Antwerpen og være fødeledning for raffinaderierne i Midt-Europa. De økonomiske beregninger over dette kæmpeprojekt skal endnu ikke være afsluttet.

I Frankrig arbejder man forøvrigt på en 880 km lang gas-pipe line fra landets sydlige del til Paris. Over halvdelen af strækningen bliver røret 40 cm i diameter og resten til Paris 30 cm.

Østrig har 160 km ledninger, hvoraf en væsentlig del transporterer na-



Her er et kort over USA med dets vigtigste petroleumskilder ved Elk Basin i Wyoming-Montana, der er markeret med boretårne. Pipe-ledningen strækker sig tværs gennem staterne til lageranlægget i St. Louis, hvorfra transporten af olien foregår ad Mississippi-floden til udskibningshavnen New Orleans mod syd. En tur gennem USA på 3.200 km, inden olien kan pumpes ombord i tankbådene. Så mange olierørledninger går på kryds og tværs gennem Amerika, at det vil være umuligt at indtegne dem alle.

turgas. Regeringen har i samarbejde med et privat selskab planlagt et net af gasledninger, hvortil det offentlige yder 100 millioner schilling.

Ledning Marseille-Karlsruhe færdig 1963

Selskabet »Société du Pipe Line Sud-Européen« i Paris leder bygningen af en 750 km lang olieledning fra Marseille-Lavéra til Strassburg og Karlsruhe. Man regner med, at byggearbejdet på det vældige projekt, som bliver Europas største i sin art, kan afsluttes i løbet af 1962, så rørledningen kan gennemprøves først på året 1963 og tages i brug.

Samtidig vil to nye raffinaderier stå færdige i Strassburg og Karlsruhe. Fra disse skal både det nordlige Schweiz, det østlige Frankrig og Sydtyskland forsynes med olie. I året 1963 skal de to raffinaderier kunne forarbejde 8-10 mill. ton råolie, og det ventes, at kapaciteten i året 1975 vil være steget til ca. 25 mill. ton. Rørledningen gennem Frankrig til de to raffinaderier bliver med hensyn til mål en af verdens største, idet den får en diameter på mellem 70 og 100 cm. Det franske, sydeuropæiske Pipe line-selskab er privat, uden offentlige interesser, som det er tilfældet med rørledningen fra le Havre til Paris, hvor den franske stat sidder med en del af aktierne. 19 selskaber i seks interesserede lande har sluttet sig sammen om den nødvendige kapital og dannet det sydeuropæiske pipe-selskab.

Man regner med at investere 50 milliarder franske franc. i dette foretagende og vil sandsynligvis rejse kapitalen i Schweiz og Tyskland.

Der er ikke truffet nærmere afgørelse om, hvordan de færdige olieprodukter skal videretransporteres fra raffinaderierne i Strassburg og Karlsruhe. Det skal efter alt at dømmes ske pr. jernbane, landevej og med flodbåde.

Hvis oliestrømmen ad åre standser

Hvad vil der ske, når hele verden tilsyneladende omstiller sig i stor målestok fra kul- til olieforbrug? Spørgsmålet rejser sig, om olie-kilderne rundt omkring fortsat vil kunne

honorere de voldsomt stigende krav om leverancer. En anden ting er, om ikke det kan forekomme at være farligt at basere samfundets forbrug på en enkelt kraftkilde. Ingen kan jo sige, om verdens rigeste olie-kilder fortsat kan klare ydelsen, og om ikke denne pludselig kan gå stærkt tilbage måske om en snes år. Ingen videnskabsmand eller tekniker er sikkert i stand til at garantere for, at olie-kilder ikke vil kunne udtømmes.

Inden for en ikke så fjern fremtid vil man på verdenshavene kunne se atomdrevne tankskibe på 100-150.000 ton transportere millioner af liter olie i ekspresfart. En sådan skibstransport vil også kunne få konsekvenser for forrentningen af de enorme beløb, der nu investeres i pipe line-selskaber.

Konkurrencen mellem ledninger og baner

Endelig er der spørgsmålet om den konkurrence, olierørledningerne påfører verdens jernbaner, som får betydelig indtægtsnedgang, når transporten af olie går fra dem. Man har

det bedste bevis herpå i Amerika med staternes vidtforgrænsede net af pipe lines. Her er jernbaneselskabernes godsindtægter gået støt tilbage de senere år, dels som følge af nedgang i kulproduktionen på bekostning af oliens fremgang, dels fordi stålproduktionen også er dalende, og endelig, fordi de amerikanske olierørledninger overtager transporten af råolie og færdigprodukter.

Dansk Lokomotiv Tidende har i et tidligere nummer i en redaktionel artikel peget på faren ved denne indtægtsnedgang, som også kan ramme Danske Statsbaner, og nævnt, at det offentlige i tide bør være opmærksom på spørgsmålet. Måske er den dag ikke fjern, hvor et nyopført olieraffinaderi herhjemme ønsker at lægge en pipe line for eksempel fra Prøvestenen ved København og over Sjælland.

Så vil det sikkert være klogt, at de offentlige myndigheder er klar til at fremhæve de interesser, statsbanerne må have i at bevare indtægt af olie-transport.

Børge Bach Sørensen.

Handelsafdelingen

Handelschefens foredrag på tillidsmandskursus fortsat fra DLT nr. 20 og 21, 1959

For brændselsoliens vedkommende har vi i øjeblikket en løbende leveringskontrakt med Dansk Esso. Kontrakten er bygget op på den måde, at vi betaler den pris, som selskabet selv må betale for olien i dansk havn (d.v.s. oliens cif pris), plus et tillæg til dækning af selskabets omkostninger ved gennemløb i tankene, lønning og fortjeneste o.s.v.

Den pris vi betaler er – grundet vort meget store forbrug – væsentlig lavere end den pris, der betales af andre mindre forbrugere.

Vi har selvsagt hele tiden opmærksomheden henledt på muligheden for køb af olie fra andre leverandører til fordelagtigere priser (Sverige-Tyskland-Rusland); men så længe DSB ikke har egne tankanlæg, er vore muligheder begrænsede.

Iøvrigt kan jeg for oliens vedkommende nævne, at det – som De i de

senere måneder har set i dagspressen – er under overvejelse at bygge såkaldte oceantankanlæg til DSB, idet der fra regeringens side har været ønsket fremme om sådanne anlæg til eventuel rådighed for handelspolitisk statsimport.

Et mindre udvalg i generaldirektoratet har derfor ved nytårstid afgivet en betænkning vedrørende disse overvejelser med forslag om størrelse og placering af disse tankanlæg.

Ministeren har dog ikke kunnet tage stilling til denne betænkning, idet regeringen har ønsket DSB's tankberedskab indarbejdet i landets totale tankberedskab, den har været behandlet i et handelsministerielt udvalg med mig som formand. Dette udvalg har afgivet betænkning til handelsministeren i juli måned.

Senere er imidlertid et udenlandsk selskab interesseret i bygning af et

olieraffinaderi i Kalundborg dukket op, og det er klart, at den ekstraordinære tankkapacitet, som vil være følge af raffinaderiet, i nogen grad må påvirke olieberedskabsudvalgets arbejde.

Den endelige stilling til DSB's tankbyggeri tages derfor først, når de endelige planer om raffinaderiet er kendt, og konsekvenser heraf er draget.

Vort arbejde i handelsafdelingen skifter naturligvis karakter sammen med den udvikling, som statsbanerne undergår, og jeg kunne have lyst til her at nævne forskellige af de nye ting, som dukker op.

Vi kender alle – og ikke mindst mine tilhørere her – til udviklingen fra dampkraft og mod diesel, en udvikling som er langt fremme, men endnu langt fra afsluttet. Brændslet, drivmidlet, har altid været og vil vel altid forblive den største varepost på driftsbudgettet. For os betyder det, at vi i større og større omfang må hellige os olien og dens problemer, – som De vil have forstået af mine bemærkninger vedrørende olieanskaffelser og oceantankanlæg – mens kullene glider mere i baggrunden.

Endvidere svinder de store gamle vareposter som smedegods, murbuesten o.s.v. til lokomotiver ind, medens reservedele til motordriften indtager deres plads.

Også mekaniseringen af godsbefordringen har givet os helt nye markeder og opgaver at tumle med. Gaffeltrucks, løftevogne, pallets, boxpallets og containers er nu velkendte varer i anskaffelsesprogrammet.

Men også i de faste anlæg støder vi på nydannelser, som må tages op. Betonsvellerne har f.eks. nu taget toppen af træsvelforbruget, og i havnebyggeriet er det blevet de tropiske håndtræsarter, der erstatter fyrren, og gummien, der erstatter fjedrene. Vi finder det altid morsomt at komme ind i sådanne nye opgaver og prøve at finde ud af de muligheder, der ligger der.

Den nye tid begrænser sig ikke alene til ændringer af varearter, men vi er også – selvom DSB er et statsorgan – underkastet de skiftende reguleringer i restriktiv eller fiskal

retning, som staten – alt efter den økonomiske udvikling – pålægger.

For importrestriktionernes vedkommende har vi levet med i hele udviklingen op til den tid, da næsten al import krævede bevilling; vi har deltaget i deponeringsordningerne for metervarer o.s.v.

Nu er det jo gennem længere tid gået den modsatte vej med større og større importfrihed. Til gengæld er der kommet ny toldlov, og yderligere ændringer – især forhøjelser – er i vente. Det hænger tildels sammen med andre bevægelser i økonomien, nemlig de europæiske markedsdannelse. Også disse forhold vil få indflydelse på vor virksomhed og påkalder derfor opmærksomhed.

Selv om der fra alle sider kræves en forretningsmæssig administration af statsbanerne, opnår en statshandelsinstitution aldrig samme frihed som et privat foretagende. (Det skal vi måske ikke beklage, idet det kan opfattes som udtryk for større hensyn til det almene, i tilfælde hvor en privatmand udelukkende tænker på sin egen pengepung).

Jeg kan blot nævne vor pligt til at købe hos fængselsvæsenet (beskæftigelse og oplæring af fanger), pligten til at tage hensyn til »arbejdsløshedsørerne«, til at støtte dansk arbejde, vor moralske pligt til at støtte de »Blindes Arbejde«, hensyntagen til handelspolitiske forhold (polske kul, sovjetisk olie) m.m.

Med hensyn til f.eks. »dansk arbejde« kan der til tider være tale om, at vi – efter en uskrevet lov – (Stauning) præfererer dette med op til 10 pct. af konkurrerende udenlandske priser.

Endelig forekommer det hyppigt, at firmaer slår på deres skattebetalinger som argument for at få andel i en statsbaneleverance.

Men – vi er jo alle skatteborgere, og vi i handelsafdelingen mener, at jo fordelagtigere indkøb vi foretager, desto lavere bliver skatterne – i hvert fald teoretisk.

Klager til den ene eller anden minister eller folketingsmand fra firmaer, der føler sig forbigået med hensyn til leverancer til DSB, er vi heller ikke ukendte med.

Statsindkøb.

At handelsafdelingen er et interessant virkefelt synes vi i hvert fald selv, men virkefeltet er ikke alene statsbanerne; vi medvirker også i efterhånden meget betydeligt omfang ved anskaffelser til den øvrige statsadministration.

I 1926 (under regeringen Stauning) blev der oprettet og henlagt under handelsafdelingen »Statens Brændselsindkøb«, hvis opgave er at indkøbe brændsel og brændstof til samtlige statsinstitutioner: f.eks. militær, sygehuse, politi, amtsstuer, toldkammer m.fl.; (det drejer sig om forsyning af ca. 1800 institutioner i ca. 250 byer). Foruden fast brændsel indkøbes også benzin, jetbrændstof og olie til hæren, marinen og luftvåbenet.

Senere gennem årene blev det overdraget handelsafdelingen at administrere centraliserede indkøb til statstjenesten af:

- kontormaskiner og farvebånd,
- glødelamper,
- cement,
- uniformer til forskellige ministeriers uniformsberettigede personale.

Sådanne statsindkøb har i det sidste finansår andraget ca. 58 mill. kr.

Ligeledes skal nævnes, at afdelingen også i et vist omfang på andre områder anvendes som konsulent for ministerierne og disses institutioner.

For yderligere at klarlægge vor forbindelse med statens forskellige forvaltninger kan det måske være af interesse at oplyse, at en række hverv er pålagt mig i min egenskab af chef for handelsafdelingen således:

medlem af:

- Statens kulfordelingsudvalg,
- Dansk Standardiseringsråd,
- Forsvarets materielnævn og dets forretningsudvalg,

næstformand i:

- Olierådet,

formand for:

- Handelsministeriets olieberedskabsudvalg,

ligesom jeg som personligt hverv i 1952 blev udnævnt til handelschef i civilforsvarsstyrelsen, et hverv, der senere er udvidet til at omfatte sta-

tens lejre for civile værnepligtige. Jeg stillede dengang som vilkår for overtagelsen af dette hverv ret til i fornødent omfang at måtte anvende visse af mine medarbejdere i handelsafdelingen.

Det siger sig selv, at min og derigennem handelsafdelingens deltagelse i de nævnte funktioner til en vis grad koordinerer de forskellige statsindkøb, hvilket set ud fra både rationelle og praktiske synspunkter må være til fordel for alle interesserede parter.

Endelig skal jeg nævne, at jeg er

medlem af en international arbejdsgruppe i Paris under U.I.C., hvor de lande deltager, og hvor vi hver 4. måned mødes for at drøfte spørgsmål af fælles interesse – herunder bl.a. prisrelationer, kartelspørgsmål, rationaliserings- og administrative spørgsmål m.m.

Det er klart, at sådanne internationale informationer i høj grad er værdifulde for handelsafdelingen ved store overvejelser om tidspunkt for indkøb, om hvilke lande, der på det pågældende tidspunkt er leverings- og konkurrencedygtige m.v.

Værdifuldt for os er det også, at vi – hvad jeg før har nævnt eksempel på – i påkommende tilfælde gennem den personlige kontakt, jeg har med de andre landes handelschefer, omgående kan indhente disse landes erfaring til brug ved vore dispositioner.

Som en afrunding af mine, i følge sagens natur, noget spredte bemærkninger vil jeg – med tak for Deres tålmodighed – til slut orientere Dem om, at handelsafdelingens totale omsætning i finansåret 1958/59 har andraget ca. 180 mill. kr.

Ny tiltrængt personalefortegnelse

Den i 1958 udgivne personalefortegnelse og håndbog: *Danske Statsbaners Tjenestemænd* er nu efter næsten 2 års forløb for alle personalegrupperes vedkommende praktisk taget uanvendelig som følge af de meget omfattende forandringer, der har fundet sted inden for samtlige tjenestegrene, bl.a. som følge af lønloven af 1958. Afgangen fra etaten (ved afsked eller død) har været meget stor og givet anledning til mange udnævnelser og forflytninger m.v. For en række personalegrupperes vedkommende har der været en betydelig tilgang af nyansatte. For andres vedkommende har bestået eksamen e.l. særlig aktualitet. Der er da også allerede fra forskellig side udefra rejst spørgsmål om udarbejdelse af en ny personalefortegnelse.

Under hensyn hertil indbydes der herved til subscription på en ny ud-

gave af håndbogen, der vil blive udgivet i lignende form som i 1958. Bogen, der udarbejdes på grundlag af generaldirektoratets bogføring, anbefales af organisationen til tillidsmænd og medlemmer.

Bogen vil blive trykt, så snart materialet kan foreligge, og regnes udsendt i løbet af februar måned 1960.

Prisen for bogen er sat så lavt som muligt, men under hensyn til de stedfundne stigninger af arbejds løn har det ikke været muligt at sætte prisen lavere end til 13 kr. 00 øre. Oplagets størrelse vil også denne gang blive stærkt begrænset, hvorfor det må anbefales at indgive bestilling snarest muligt. Bestillinger, som indsendes efter den 5. december 1959, vil ikke kunne påregnes effektueret.

Bestillingssedler tilsendes afdelingerne.

Om resultatet af driften bemærkes følgende:

Indtægten af *personbefordringen*, ca. 173,7 mill. kr., er steget med ca. 6,9 mill. kr., indtægten af *godsbefordringen*, ca. 96,9 mill. kr., er steget med ca. 10,7 mill. kr., og *forskellige andre indtægter*, ca. 30,7 mill. kr., er steget med ca. 2,3 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 301,3 mill. kr., steget med ca. 19,9 mill. kr.

De *egentlige driftsudgifter*, ca. 281,2 mill. kr., er steget med ca. 13,0 mill. kr.

Stigningen skyldes bl.a. virkningen af pristalsreguleringen pr. 1. april 1959, som har forøget lønudgiften til såvel tjenestemænd som ekstrapersonale med ca. 6,1 mill. kr., medens en forskydning i posteringen af statsbanernes bidrag til pensionering har bevirket en stigning på ca. 5,2 mill. kr. Udgiften til vedligeholdelse af anlæg, rullende materiel samt færger (ekskl. lønudgifter) er steget med ca. 2,8 mill. kr., hvorimod udgiften til brændsel er faldet med ca. 3,3 mill. kr. (flere MY-lokomotiver).

Driftsresultatet, et overskud på ca. 20,2 mill. kr., er herefter ca. 7,0 mill. kr. bedre end i fjor.

Udgiften til afskrivning og forrentning er steget med ca. 4,1 mill. kr. til ca. 41,3 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver et underskud på ca. 21,1 mill. kr. mod ca. 24,0 mill. kr. i april-september 1958.

Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter april – september 1959

	April-september		Afvigelser
	1959	1958	
Personbefordring	173.730.000	166.830.000	6.900.000
Gods- og kreaturbefordring	96.870.000	86.150.000	10.720.000
Postbefordring	10.570.000	10.440.000	130.000
Andre indtægter	20.150.000	17.950.000	2.200.000
<i>Indtægter ialt</i>	301.320.000	281.370.000	19.950.000
<i>Driftsudgifter</i>	281.170.000	268.180.000	12.990.000
<i>Driftoverskud</i>	20.150.000	13.190.000	6.960.000
Afskrivning	13.560.000	12.300.000	1.260.000
Forrentning	27.730.000	24.890.000	2.840.000
<i>Statens tilskud til driften</i>	21.140.000	24.000.000	÷ 2.860.000

25 år i CO I



I forbindelse med centralorganisationens jubilæum den 26. november fejrer en kendt skikkelse samtidig en ret sjælden mærkedag. Centralorganisationens regnskabsfører Kaj Olsen blev netop for 25 år siden valgt ind i styrelsen og forretningsudvalget og har uden afbrydelser beklædt disse stillinger lige siden.

Kaj Olsen, der er formand for Dansk Toldtjenestemandsforbund er en yderst afholdt og respekteret kammerat inden for CO I, og han har igennem mange år beskæftiget sig med tjenestemandsproblemer. I sit eget forbund har han medvirket siden 1925, og for 1 år siden kunne han fejre 25 årsdagen som formand.

Hans indsigt og forståelse for problemerne blandt tjenestemændene har haft stor betydning i centralorganisationens arbejde, ligesom hans rolige og afbalancerede væsen har haft medvirkende indflydelse på mange sagers afgørelse, ikke mindst når parterne stod noget hårdere overfor hinanden, end det, der er det normale under forhandlingerne.

Dansk Lokomotivmands Forening har igennem de mange år haft et godt og udbytterigt samarbejde med jubilaren og benytter lejligheden til at takke herfor. Med vor lykønskning i dagens anledning tilføjer vi ønsket om et fortsat godt helbred i kommende tid.

Sjællandske Statsbanepersonales Husholdningsforening af 1873

På grund af ændring i formen for løn- og pensionsudbetaling i statsbanernes lønningskontor vil det ikke være muligt at videreføre foreningen efter udgangen af marts måned 1960.

På et den 15. september 1959 afholdt repræsentantskabsmøde er Husholdningsforeningens ophør derefter enstemmigt vedtaget under henvisning til bestemmelserne i vedtægternes § 14.

E. A. Lynge.



Tak

Min hjerteligste tak for udvist opmærksomhed ved min mands, lokomotivfører Asmund Henriksens begravelse.

Tak for fanernes tilstedeværelse og tak til lokomotivfører S. A. Rasmussen for den smukke tale ved graven. Tak for alle smukke kranser.

Louise Henriksen, Fasanvej 11, Fredericia.

Jubilæum

Mandag den 30. november kan lokomotivfører A. V. A. Rundstrøm Nyborg, fejre sit 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

Jubilaren har været stationeret i alle tre landsdele og kendt som en rolig, stabil og god kammerat, der altid har et humoristisk ord på læben, når han træffer sammen med andre kolleger.

Afdeling 19 siger dig tak for det gode kammeratskab du altid udviser og ønsker dig hjertelig tillykke på jubilæumsdagen, samt held og lykke i tiden fremover.

P. a. v. S. A. J.

Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

F. V. Olsen, lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst, men bestemt.

J. Jensen, Brande.

Afskedsfest i Århus

Jubilæumsforeningen og Århus afdelinger afholder afskedsfest i Gartnernes Auktionshals restaurant lørdag den 21. november kl. 12,30, det store usandsynlige bord à kr. 14,00 pr. kuvert ekskl. drikkevarer. Vi ønsker alle velkommen, særlig pensionisterne.

P. b. v. K. Karlsen.

Afskeds- og velkomstfest

Den årlige afskeds- og velkomstfest i afdeling 1 afholdes tirsdag den 1. december 1959 kl. 12,00 i »Folkets Hus«, Enghavevej 40. Afdelingen indbyder såvel medlemmer som pensionister.

Der serveres: 1 stk. med sild, 2 stk. godt belagt,
1 stk. med ost.

Hertil serveres en øl og en snaps. Senere en kop kaffe og en cigar.

Deltagerprisen er fastsat til 7 kr.

Tilmelding må ske enten på de på opholdsstuen fremlagte indtegningslister eller på telefon Asta 3093 eller 94 75 46. Indtegningen slutter den 28. november 1959 kl. 18,00.



Forflyttelse pr. 30-10-59.

Lokomotivfører (12. lkl.):
K. T. Pedersen, København Gb., til Helgoland.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 3-11-59.

Lokomotivfører (12. lkl.):
C. B. Iversen, København Gb., til Padborg.

Overgået til lokomotivfører i 12. lkl. efter ansøgning
pr. 1-12-59.

Lokomotivfører (15. lkl.):
L. V. Kruse, Korsør, i Helsingør.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):
N. O. C. Nielsen, Århus, er afskediget efter ansøgning
på grund af alder med pension (31-1-60).

Dødsfald.

Lokomotivfører A. Henriksen, Fasanvej 11, Fredericia, er afgået ved døden den 29-10-59.

Lokomotivfører E. N. R. Johansen, Leos Alle 71, Tønder, er afgået ved døden den 3-11-59.

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører W. Bøttern, Rolfsgade 87, Esbjerg, er afgået ved døden 29-10-59.

Pensioneret lokomotivfører H. Kaster, Durosvej 16, 1. th., Lyngby, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører J. E. Jakobsen, Ladegårdsbakken 7, Skanderborg, er afgået ved døden den 20-10-59.

Pensioneret lokomotivfører J. Knudsen, Falkevej 22, Fredericia, er afgået ved døden den 30-10-59.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-11-59.

Pensioneret lokomotivfører W. N. Vibe, Mølleparkvej, Ålborg.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdeling:

København Gb.: Kassererens adresse rettes til:
Esthersvej 47, 3. th., Hellerup.

Kolding: Repræsentantens navn og adresse rettes til:
H. Klausen (Dam), Grundtvigsvej 14, 1.

Lokomotivførerunderafdeling:

Thisted: Repræsentantens navn og adresse er: I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.

Fællesafdeling:

Randers: Formand, lokomotivfører A. H. Momme, Viborgvej 30, 2., kasserer, lokomotivfører J. V. Jensen, Århusvej 32.

Hovedbestyrelsens adresser

Formand E. Greve Petersen, Strødamvej 26, 1. tv.
København Ø. Tlf. Ryvang 8058.
Sekretær K. B. Knudsen, Sandbyvej 43, st. tv., Herlev.
Tlf. 94 08 16.
Hovedkasserer G. A. Rasmussen, Krusaagade 26, 2.,
København V. Tlf. Hilda 1152.
Lokomotivfører S. Suneson, Steins Plads 6, st., Kbhvn.
Valby. Tlf. 30 10 77.
Lokomotivfører N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86, 2.
tv., Kbhvn. N. Tlf. Taga 7122 x.
Lokomotivfører S. A. Rasmussen, Indre Ringgade 13,
4., Fredericia. Tlf. Fredericia 1536.
Lokomotivfører E. Tandrup, Ølbyvej 40, 2. tv., Struer.
Tlf. Struer 612.
Lokomotivfører N. P. Røgilds, Teglværks Alle 7, 2. th.,
Ålborg. Tlf. 2 00 77.
Lokomotivfyrbøder K. Ravn, Esthersvej 47, 3. th.,
Hellerup. Tlf. Helrup 2073 x.
Lokomotivfyrbøder A. Højsgaard, »Rødby«, Roskilde
mark, Lamdrup.
Lokomotivfyrbøder M. K. Nielsen, Tjørnevej 7, 2. th.,
Padborg.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Oversigt over vinterrejser i 1960.

Norge:	nr.	tid	pris ca. kr.	anm. senest
Vintersportsrejser til NJT's feriehem Holu, pr. Al st. på Bergensbanen	1 2 3	20/2-29/2 27/2- 7/3 5/3-14/3	150 150 150	1/2 1/2 10/2
Vintersportsrejser til Höv- ringen i Rondane 900 m o.h., Gudbrandsdalen pr. Sel st.	4 5 6 7	13/2-21/2 20/2-29/2 27/2- 7/3 5/3-14/3		10/1 20/1 20/1 1/2
Hovedbygning			210	
Anneks			190	
Tillæg for enkeltværelse, hvis det kan leveres				10
Hundespandtur i Nordmar- ken i Oslo's omegn. Over- natning på turisthytter.				
Øvede skiløbere	12	21/2-28/2	200	31/1
Sildeeventyret. Fra Alesund med fangstbåd til sidefeltet	13	5/2-10/2	155	10/1
Sverige:				
Vintersportsrejser til SJT's feriehem »Björkliden« på Narvikbanen	8 9 10 11	4/3-14/3 11/3-21/3 18/3-28/3 29/4- 9/5	160 160 160 160	1/2 10/2 10/2 15/3

Detaljeret program over rejserne vil foreligge i be-
gyndelsen af december 1959 og tilsendes gerne på an-
modning.

Anmeldelse bedes indsendt til:

Danske Jernbanemænds Turistorganisation,
Bernstorffsgade 18,
København V.

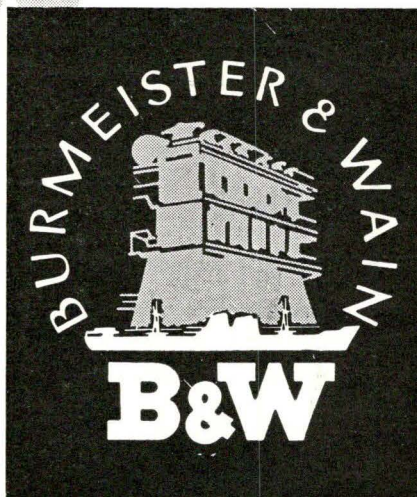
- leading in the maritime

B&W

B&W

B&W

SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESELMOTORER
med og uden
TURBOLADNING



World...

B&W

B&W

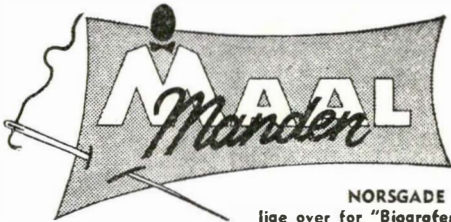
BURMEISTER & WAIN

København · Danmark

AARHUS

CAFE VESTER Vestergade 69 . Tlf. 30214
Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN
som anbefaler sig til såvel gamle som nye kunder



NORSGADE 1
lige over for "Biografen"
Tlf. 2 72 12.

Nyheder i abonnement
absolut fordelagtige priser.

A. Rylunds Eftf.
Frimærkehandel
Klostergade 20 . Aarhus

AARHUS CHROM TEKNIK
KNUD THIEDE
ROSENKRANTZGADE 1 . AARHUS

Peter K. Dolby & Søn
Kunstdrejere . Signalføjter . Alt hornarbejde
Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

Aarhus Galvaniserings-Anstalt
Fabrik : Nørreport 20 - Telf. : 23 222
Varm-Galvanisering og elektrisk Galvanisering

Gælder det vask, da ring
24 382 . Ydun Vask
Våd vask . Rullevask . Færdig vask
Fagmæssig behandling til små priser

Rådfør Dem med os!

Har De set, hvor slidte Deres polstermøbler egentlig er blevet?
Indhent hos fagmanden - uden forbindende - tilbud på ombetækning - fuld garanti!

LIIN BRØNDUM . Ingerslev Boulevard 20 . Telf. 2 33 19
Aarhus

Cigar - Tobak - Vine
Bauneplass 6, Aarhus, Tlf. 25563
K. A. Jensen (Ny Indehaver)

Møbler - Inventar anbefales
Laurits Thomsen
Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

AKTIESELSKABET
AARHUUS PRIVATBANK
STIFTET 1871

KALUNDBORG

Slagtermester **Børge Rasmussen**
Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243
Altid første Kl. Varer

M. H. Iversen
Mode- og Manufakturforretning
Kalundborg - Tlf. 82
Leverandør til Feriehjemmet

Fineste
Kød, Flæsk, Paalæg
Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161
Leverandør til Feriehjemmet

Spis mere OST,
ring saa kommer Fallesen
Tlf. Kalundborg 1029

OTTO NIELSEN
Malermester
○
Tlf. Kalundborg 447

Murermester og Cementvarefabrikant
CHR. SCHRØDER
anbefaler sig med alt Murarbejde,
Terrasoarbejde, Hævefliser, Flag-
stangsfædder m. m.
Tlf. Kalundborg 360

A. M. JØRGENSEN
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester
Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg
Sct. Jørgensbjerg 25
Tlf. Kalundborg 71

STRUER

Frisørsalonen
Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

L. A. Jørgensen, Lergravsvvej 63
BOGTRYK
Telefon Asta 5002. København 5

H. RASMUSSEN . Gartner
Gisseløre
Tlf. Kalundborg 594
Leverandør til feriehjemmet

»Køb det hos
Schau
lige i nærheden«

KALUNDBORG KULKOMPAGNI
Aktieselskab
Tlf. TRETEN

J. Kjær Christensen
aut. installerør
Kordilgade 4 . Telefon 520
Lev. til feriehjemmet

Fiskehus Nr. 1
Viktor Nielsen
Tlf. Kalundborg 659
Altid friske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars.
Leverandør til Feriehjemmet.

Kalundborg
Fællesbageri

**Kul, Koks, Briketter
& Brændselolier**
IMPORTKOMPAGNIET 1/2
KALUNDBORG
Telf. *33 (Flere Ledn.)

Teater Restauranten
TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500
Byens nye, elegante mødested

HERNING

Hårpleje **UBBE NIELSEN**
Damefrisør . Speciel skønhedskabine
Skolegade 49 . Herning . Telf. 1843

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI 1/2
Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

»Rørvig Sommerhus Service« tilbyder
Dem en vedligeholdelseskontrakt på Deres sommerhus. Her-
under: Lakering af gulve, maler- og tapetsererarb., maling
udvendig og Solignum-behandling, sommerhusvagt og evt.
opvarmning før weekend-besøg. Nærmere ved **Isøre 318.**