



NO 2

Februar 1948

48. Aargang

## GENOPBYGNINGEN

*Større Produktion og begrænset Forbrug er Betingelserne for øget Eksport, som giver Valuta til nødvendig Import af livsvigtige Varer.*

Naaleøjet i dansk Økonomi i Dag er Mangel paa udenlandsk Valuta.

Vi har ikke Raad til at købe tilstrækkelig selv af vigtige udenlandske Raavarer, og Importen af en Række Forbrugsvarer bl. a. Kaffe og Tobak ligger fortsat alt for lavt.

Grunden til vor Mangel paa udenlandske Betalingsmidler er lige til. I 1947 laa Eksporten 40 pCt. lavere end i 1939. Det var især Landbrugsvarerne, der svigtede, fordi vi ikke kunde skaffe os de nødvendige Foderstoffer udefra. Før Krigen var vor Landbrugsproduktion baseret paa en aarlig Import af ikke mindre end ca. 700 000 Tons Foderkager og ca. 700 000 Tons Korn. I 1947 fik vi kun ca. 200 000 Tons Foderkager og praktisk talt intet Korn. Eksporten maatte gaa kraftigt ned. Industrieksporten ligger noget bedre, men ogsaa denne er for lille paa Trods af, at den danske Industri i Øjeblikket arbejder med fuld Beskæftigelse. Her er Grunden til den for ringe Eksport først og fremmest, at Produktionen ikke tilstrækkelig maaltbevidst er samlet om de vigtigste Varer til Eksport og Genopbygning.

Paa Trods af, at vi har en Eksport, der som nævnt ligger hele 40 pCt. lavere end i 1939, importerede vi i 1946 for blot 15 pCt. mindre end i 1939, og i 1947 laa Importen „kun“ 30 pCt. under Importen før Krigen. Det er givet,

at Resultatet maatte blive et betydeligt Underskud paa vor Handelsbalance.

I 1946 havde vi et Underskud i Samhandelen med Udlandet paa ca. 1,2 Milliard Kr., og i 1947 regner man med at faa et Underskud paa ca. 850 Mill. Kr.

En Del af Underskudet baade i 1946 og 1947 er dækket gennem vore Fragtindtægter og visse andre løbende Valutaindtægter. Til Gengæld har vi ogsaa Udgifter til Rentebetalinger, Skibe og Rejser i Udlandet. Ialt blev Underskudet i 1946 1 Milliard Kr., og Underskudet i 1947 vil komme til at ligge paa knap 700 Mill. Kr.

Tallene er saa store, at de ikke i sig selv siger saa forfærdelig meget. Til Sammenligning kan tjene, at vor samlede Eksport i 1947 anslaaes til godt 2 Milliarder Kr., hvorfor vil ses, at vi i 1946 og 1947 har haft et Underskud, der næsten naar op paa eet helt Aars normal Eksport.

Underskudet i 1946 og 1947 er midlertidigt dækket ved Forbrug af vore Valutaaktiver og ved Gældstiftelse i Udlandet.

Ved Udgangen af 1945 havde vi et Tilgodehavende i Storbritannien som Følge af Mereeksport i 1945 paa ca. 200 Mill. Kr. Dette Beløb er nu erstattet af en Gæld paa godt 600 Mill. Kr., d. v. s. at vor Status overfor England er forringet med ca. 900 Mill. Kr. Hertil kommer de Valutapukler, vi har oparbejdet i en Række andre Lande, hvoraf skal nævnes Belgien (÷ 80 Mill. Kr.), Norge (÷ 40 Mill. Kr.), Frankrig (÷ 35 Mill. Kr.), Finland (÷ 25 Mill. Kr.) og Holland (÷ 15 Mill. Kr.). Derimod har vi fort-



sat visse Tilgodehavender i Polen og Sverige. En meget væsentlig Kilde til Dækning af Underskudet har været Forbrug af Redernes de-blokerede Tilgodehavender i henholdsvis U. S. A. og Storbritannien. Disse Beløb er efterhaanden helt inddraget til Udligning af vort løbende Underskud. Ialt drejer det sig om 5—600 Mill. Kr. Ogsaa visse andre Eengangs-indtægter af særlig Karakter er medgaaet. Endelig skal nævnes Forskydningerne i de kortfristede forretningsmæssige Mellemværender med Udlandet, hvor der utvivlsomt ogsaa er sket en væsentlig Ændring i dansk Disfavør.

Ved saaledes paa alle Omraader at spænde vor Kredit til det yderste og samtidig omhyggelig skrabe Bunden i vor Valutakasse er det lykkedes for den tidligere Regering i 1946 og 1947 midlertidigt at dække et Underskud paa ialt 1,7 Milliard Kr. Det er klart, at dette ikke kan fortsætte. Vor Indførsel maa tilpasses efter vor Eksport, og saalænge vor Eksport ligger 40 pCt. under Niveauet fra før Krigen, maa vor Import reduceres tilsvarende. Dette er en selvfølgelig Kendsgerning, som ikke kan bortforklares.

I 1948 skal der skabes Balance paa vort Valutaregnskab. Vi kan ikke bruge flere Penge, end vi faar ind. De Valutareserver og Kreditmuligheder, der vilde have betydet en værdifuld Hjælp til Genopbygningen, er væk, før Genopbygningen er kommet i Gang. Vi maa nu klare os fra Haanden og i Munden, og Muligheden for udenlandsk Støtte er alene knyttet til de fortsatte Drøftelser omkring Marshallplanen.

Selvom Opgaven er vanskelig, er den langt fra uløselig, naar blot Kræfterne lægges i. Set i Forhold til saa mange andre Lande er vi godt stillede. Vort Produktionsapparat er nok udslidt, men intakt, og vort Menneskemateriel er jo heller ikke af det ringeste.

Vanskelighederne er til for at overvindes, men Forudsætningen er, at man ikke hygger sig i farlige Illusioner om, at det blot er de andre, der skal tage Tørnen. Skal Opgaven lykkes — og det skal den — maa vi alle gøre en Indsats hver paa vor Post. Det er nu, der skal bringes Orden og Plan i Danmarks Hus, Genopbygningen skal i Gang.

Eksporten skal bringes i Vejret for at skaffe

Betaling for Kul, Jern og Bomuld og alle de andre Importvarer, vi har Brug for.

Produktionen skal forøges for at muliggøre den større Eksport og for at forsyne Hjemmemarkedet med nogle af de Produkter, vi ikke har Raad til at købe udefra.

Forbruget maa holdes stramt baade af Hensyn til Eksporten, og for at Kræfterne i saa vidt Omfang som muligt kan sættes ind paa at udbygge og modernisere vort Produktionsapparat.

Opgaverne er store, men det er Maalet ogsaa. Vi skal sikre et Fremtidens Danmark, hvor de sociale Fremskridt kommer til at staa i Centrum af Dagens Politik. Vi skal hæve Levestandarden, og vi skal skaffe Forudsætningerne for en Nedsættelse af Arbejdstiden. Det er i Dag, Grundstenen skal lægges til Fremtidens Bygning, og det er dette Arbejde, der kun kan udføres, naar Regeringen og den brede arbejdende Befolkning staar sammen.

Arbejdet er i Gang. Det er nu, Synderne fra de sidste Aar skal indhentes. Vi skal alle tage vor Tørn, og naturligvis skal de, der har den økonomiske Evne, bære den tungeste Ende. Regeringens Hensigter i denne Henseende er klar. Den direkte Beskatning gaar forud for den indirekte, og Forslaget om skærpet Udbyttebegrænsning viser ogsaa Vejen. Men Genopbygningen er hele Folkets Sag, ikke mindst den brede, arbejdende Befolkning, der mere end nogen andre skal have Fordelen af de sociale Fremskridt, der bliver Genopbygningens Frugter.

### Mindeord om Knud Wiell.

Sammen med en Del andre af Flygtningeadministrationens Embedsmænd var Fuldmægtig *Knud Wiell* paa en Tjenesterejse i Midten af Vestjylland. Selskabet var den 25. Januar paa Vej til Oksbøl, men skulde overnatte i Varde. En halv Snes Kilometer uden for denne By skred den Bil, man benyttede — en af D. S. B.s Rutebiler — i det glatte Føre; den væltede ned ad Skraaningen, hvorved bl. a. Fuldmægtig *Knud Wiell* blev slynget ud af Bilen og kom til at ligge under den og paadrog sig Kvæstelser, der havde Døden til Følge.

Naar der fra vor Side er særlig Anledning til at omtale Fuldmægtig *Knud Wiell's* Død, er det fordi vi i ham havde en ivrig Medhjælper i Henseende til at faa vort Feriehjem frigjort for tyske



Flygtninge. Han var i dette Spørgsmaal Flygtningechef Kjærbøl's Sekretær og nærmeste Medarbejder.

Der var givet os Tilladelse til paa alle Døgnet's Tider at ringe til en af de to Herrer, hvilken Tilladelse blev stærkt benyttet. Ligegyldigt om det var tidligt om Morgen eller sent paa Aftenen, var *Knud Wiell* altid forstaaende overfor vore Henvendelser. Ligesom Kjærbøl selv var ogsaa *Knud Wiell* ivrig efter at skaffe vort Feriehjem frigjort og da der viste sig Muligheder i denne Retning, var *Knud Wiell* lige saa ivrig som Foreningens Tilidsmænd i at faa de foreliggende Chancer udnyttet.

*Knud Wiell* har derfor sin store Andel i, at der hurtigt, som Tilfældet var, forelaa en i vor Favør definitiv Afgørelse paa Sagen.

Dansk Lokomotivmands Forening er derfor blandt dem, hvor Fuldmægtig *Knud Wiell's* Navn med Taknemmelighed vil blive mindet gennem Aarene.

### Statsbanernes Virksomhed i Driftsaaret 1946/47.

Da de sidste Aars Driftsberetninger fra Statsbanerne har været præget af den tyske Værnemagt, er det med en Følelse af Velbehag man læser Beretningen fra Driftsaaret 1. April 1946—31. Marts 1947, der er det første Aar efter Besættelsen, hvor de tyske Militærtransporter ikke figurerer paa Regnskaberne. Naar det i Beretningen har været nødvendigt ved Sammenligning af foregaaende Aars Regnskaber at nævne Værnemagts Transporter, er disse Transporter meget betegnende anført som „Særlige Transporter“.

Det økonomiske Resultat i Driftsaaret 1946/47 har været gunstigt. Fremgangen i det økonomiske Liv, som paabegyndtes i sidste Halvdel af 1945, er fortsat i Driftsaaret. Genoptagelsen af Tilførslerne af Raastoffer i Forbindelse med den ualmindelige gode Høst i 1946 fremkaldte en Stigning i Produktionen baade indenfor Landbrug og Industri og en dermed følgende Stigning i Eksporten.

Ogsaa Driftsvilkaarene bedredes betydeligt. Trods Indskrænkninger i Toggangen i Driftsaarets 4 sidste Maaneder paa Grund af Kulsituationen, der forværredes paa det Tidspunkt som Følge af de amerikanske Minearbejderes Strejke, har Toggangen været ca. 50 pCt. større end Aaret forud.

Driftsindtægterne udgjorde i det forløbne Aar 309,36 Mill. Kr., Driftsudgifterne 290,11 Mill. Kr., saaledes at Driftsaaret er afsluttet med et Driftsoverskud paa 19,25 Mill. Kr. mod et Driftsunderskud paa 3,43 Mill. Kr. Aaret før, altsaa en Fremgang paa 22,68 Mill. Kr. Afskrivningen har udgjort 5,12 Mill. Kr. og til en Forrentning er der medgaaet 9,56 Mill. Kr. Det endelige regnskabsmæssige Resultat bliver herefter et Overskud paa 4,57 Mill. Kr. mod et Un-

derskud (Tilskud til Driften) det foregaaende Aar paa 18,69 Mill. Kr.

Naar man sammenligner 1945/46's Indtægter med 1946/47, maa det dog tages i Betragtning, at sidste Driftsaar er gunstigt stillet til Aaret før derved, at hele Billetsalget til Paasken 1946 og en betydelig Del af Forsalget til Paasken 1947 kom til Indtægt i dette Driftsaar, medens der ingen Periode med Paasketrafik var i det foregaaende Driftsaar. Endelig skal det bemærkes, at der fra 1. August 1946 blev gennemført en Takstforhøjelse paa gennemsnitlig 20 pCt. for Personbefordring (Kbhvns Bybane undtagen) og ca. 10 pCt. for Godsbefordringen.

Stigningen i Indtægterne skyldes hovedsagelig Personbefordringen, der er steget med ca. 43 Mill. Kr. (34,7 pCt.), medens Indtægten af Gods- og Kreaturbefordringen kun er steget med ca. 8 Mill. Kr. (8,1 pCt.). Person- og Rejsegodsbefordringen er steget med 45,5 Mill. Kr. (35,3 pCt.).

Da en udførlig Redegørelse her i Bladet af den lange men meget talende Beretning, Statsbanerne har udsendt, er umulig, skal vi foruden det allerede nævnte give en kort Oversigt over det, der i særlig Grad har vore Medlemmers Interesse.

Naar man tager i Betragtning, at den amerikanske Kulstrejke medførte en Indskrænkning i Køreplanen i Driftsaarets sidste 4 Maaneder, og at Lyn-togstrafikken maatte indstilles paa Grund af Isvanskeligheder i Storebælt fra 19. Februar og Driftsaaret ud, er Stigningen i kørte Togkilometer i Forhold til det foregaaende Aar fra 18,0 Mill. til 25,6 Mill. forholdsvis stor. Stigningen udgør ialt 7,6 Mill. eller 42,2 pCt.

Af de kørte 25,6 Mill. Togkilometer er 15,3 Mill. (59,8 pCt.) kørt af Damptog, 2,3 Mill. (9,0 pCt.) af elektriske Tog, 1,6 Mill. (6,2 pCt.) af Lyntog og Resten 6,4 Mill. (25,0 pCt.) af andre Motortog.

Af Lokomotivkilometer er der kørt 42,5 Mill. mod 32,6 Mill. Aaret før, en Stigning paa 30,3 pCt. Denne Stigning i Forhold til det foregaaende Driftsaar for de enkelte Trækraftsarter modsvarer i det væsentlige den foran anførte Stigning for kørte Togkilometer. For Damp-Rangerlokomotiver har der været en Stigning paa 2,6 pCt.

Som tidligere nævnt er der sket en betydelig Fremgang for Persontrafiken, et andet Bevis herfor er, at Vognakselkilometer for Persontogsmateriellet er steget med 48,1 pCt., medens Godstogsmateriellet har haft en Nedgang paa 1,7 pCt. Vognakselkilometer paa Banerne er ialt steget fra 635,0 Mill. til 742,3 Mill. eller 16,9 pCt.

I Driftsaaret er 148 Lokomotiver udgaaet af Værkstederne efter at være underkastet stor Reparation, deraf 33 i Forbindelse med Fyrkassefornyelse. 156 Lokomotiver har været underkastet lettere Reparation i Forbindelse med Hjulafdrejning. 189 Lokomotiver har faaet mindre Reparationer, hvorved forstaas bl. a. Reparationer i Forbindelse med Havari, naar Lokomotivet ikke samtidig faar Eftersyn i Henhold til Politireglementet.

Udgifterne til Vedligeholdelse af det rullende Materiel indbefattet de egentlige Reparationsarbej-



der, der er udført af Distrikterne, udgjorde i Driftsaaret: For Damplokomotiver 35,3 Øre pr. Damplokomotivkilometer. (35,2 Øre i 1945/46).

For elektriske Tog 24,0 Øre pr. Motorvognkilometer (25,0 Øre i 1945/46).

For Motormateriellet inkl. Motorlokomotiver 29,0 Øre pr. Motorvognkilometer (32,4 Øre i 1945/46).

Af andet interessant skal vi nævne, at Statsbanerne i det omtalte Driftsaar har maattet betale 71,00 Kr. for 1 Ton Kul mod ca. 67,00 Kr. det foregaaende Aar, hvilket nok vil forbavse de Lokomotivmænd, der har haft den blandede Fornøjelse at stifte Bekendtskab med det, der er betalt som Kul, men som populært benævnes „Negermel“.

Som det fremgaar af det her anførte og forøvrigt af hele Beretningen, har der i det forløbne Driftsaar været en betydelig Fremgang for Statsbanerne, et Bevis for, at det trods alt gaar fremad, og at Genopbygningen her har begyndt at tage Form. Statsbanerne er atter paa Vej til at blive den store Trafikfaktor, hvilket afgjort maa glæde enhver, der er beskæftiget indenfor denne Institution; trods alt er det en Virksomhed, hvor der altid sker noget — Stedet, hvor det altid gror.

## ET FORSINKET KORREKTIV.

### Levevaner og Kørselsfordelinger.

I den af Lokomotivfører L. H. Dybdahl iøvrigt velskrevne Artikel i Januar-Nummeret af Dansk Lokomotiv Tidende er oversat en Fejl, til hvilken der straks burde være fremsat et Korrektiv. Vi bringer det imidlertid her og beder det læst med Opmærksomhed.

Dybdahl giver Udtryk for følgende:

„Man kan f. Eks. vænne sig til at arbejde om Natten og sove om Dagen . . . . .“

Videnskaben, som i mange Aar har beskæftiget sig med Spørgsmaal af denne Art, tager Afstand herfra og hævder tværtimod, at visse af Legemets indre Dele har ganske bestemte Perioder for Udførelsen af dette og andre Perioder for Udførelsen af hint Arbejde. Som det af det følgende vil fremgaa, har man konstateret, at Leveren om Natten har en Oplagringsperiode og om Dagen en Udsondringsperiode, hvilken rytmisk Funktion betegnes ved et helt nyt Ord, nemlig „Leverens Døgnrytme“.

Dansk Lokomotiv Tidende bragte d. 20. April 1938 en Artikel om disse Lægeundersøgelser, og da Emnet vedvarende er interessant, gengiver vi den her i sin Helhed:

## NATARBEJDETS UHELDIGE INDVIRKEN PAA MENNESKETS ORGANISME

En svensk Videnskabsmand, Dr. E. Forsgren, har ved et indgaaende Studium af Menneskeorganismen konstateret, at Leveren, der er et af Legemets vigtigste Organer, ikke arbejder jævnt og støt Døgnet rundt, saaledes som man hidtil har formodet, men at dens Virksomhed falder i to principielt forskellige „Arbejdsperioder“.

Tidligere mente Videnskaben, at Leverens Funktion blot var at producere Galde og at oplagre Sukker, naar Tilførslen af Sukkerstof i Føden muliggjorde en Oplagring. Doktor Forsgren har imidlertid paavist, at Leveren har adskillige flere Funktioner, men det epokevækkende i hans Resultater er, at Leverens Virksomhed deler sig i Dag- henholdsvis Natfunktioner. En Oplagringsperiode om Natten og en Udsondringsperiode om Dagen. I Oplagringsperioden opsamler Leveren Sukker, Æggehvideoffer, Urin, Vand o. a., og den tiltager i denne Periode betydeligt i Størrelse. I Udsondringsperioden produceres der Galde og samtidig afgives til Blodet de Stoffer, som i Oplagringsperioden er opmagasineret eller dannet i Leveren. Overgangen mellem disse to Faser er ikke skarp, men glidende.

Videnskaben har benævnt denne rytmiske Funktion af Leveren ved et helt nyt Ord „Døgnrytmen“.

En anden svensk Videnskabsmand, Dr. H. Ohman, har derefter anstillet videre Undersøgelse med Hensyn til „Døgnrytmen“s Betydning. Og paa Grundlag af de Resultater, han er kommet til, skulde der være Forhaabninger om, at Befolkningen vil komme til at bedømme baade Natarbejde og det stadig skiftende Dag- og Natarbejde under en helt anden Synsvinkel end tidligere.

Doktor Ohman oplyser overfor det svenske Jernbaneforbunds Fagblad, at Opdagelsen af denne „Døgnrytme“ stiller en Række medicinske Fænomener i en helt ny Belysning og kaster Klarhed over mange biologiske Gaader.

Den ændrer til en vis Grad den hidtidige medicinske Opfattelse og bliver en Slags medicinsk Relativitetsteori, idet den trækker Grænser mellem normalt og unormalt, mellem friskt og sundt. Vi kan sige, udtaler Doktoren, at Leveren har en Dagtilværelse og en Nattilværelse. Af største Interesse er det derfor at konstatere, hvorledes Leverens Rytme forholder sig hos et Menneske, som ikke respekterer den sædvanlige Døgninddeling med Arbejde om Dagen og Hvile om Natten, men som paa dette Omraade har en mere eller mindre omvendt Livsførelse.

Man kunde tro, at Leverens Funktion, med Naturens forunderlige Evne til at tilpasse sig, ogsaa kunde indrette sig efter Individets Livsførelse, saaledes at dens Oplagringsfase for Natarbejderen ind-



traf om Dagen, naar han hvilede, og at Udsondringen blev forlagt til Natten, hvor han var beskæftiget. Men en saadan Tilpasning finder ikke Sted. Der bliver ganske vist en Udjævning af Dag- og Natfaserne indebærende en uregelbunden disharmonisk Forskydning i Leverrytmen, men ikke en rytmisk regelbunden Omlægning. De foretagne Undersøgelser taler for, at den normale Rytme i det mindste delvis dirigeres af kosmiske Kræfter. Et Eksempel herpaa har vi i Legemtemperaturen, der udviser karakteristiske Døgnvariationer med et Topunkt om Formiddagen og en kraftig Sænkning efter Midnat. Denne normale Temperaturvariation paa virkes aldeles ikke af den ydre Livsførelse; ved en Rejse, eksempelvis Jordan rundt, ændrer den sig ganske parallelt med den derved indtrædende Forskydning af Døgnet. *Under min Virksomhed som Læge*, fortsætter Dr. Ohman, *har jeg i mange Tilfælde hørt Natarbejdere klage over en udpræget øget Slaphed, Søvnløshed og Fornemmelse af at være i daarlig Form*. Disse Besværinger er ophørt, naar Patienten er kommet ind i normalt Milieu, men de har atter indfundet sig, naar Natarbejdet igen har varet en lille Tid. *Situationen har aldeles bestemt peget paa, at de sygelige Symptomer stod i Forbindelse med Arbejdsforholdene*, og man har da ogsaa tidligere regnet med, at Mangel af Sol og Dagslys og Vanskelighederne ved, særlig i Smaahjem, at faa uforstyrret Søvn om Dagen samt de utilfredsstillende Natmaaltider, bar Skylden.

Det synes nu at være givet, at Natarbejderens daarlige Velbefindende yderligere har en endnu dybere og væsentligere Aarsag, der paa en intim Maade er bundet til selve Livsprocessen i Legemet.

Spørgsmaalet er herefter, hvilken Indvirken paa et Menneskes Helbred en af Natarbejde fremkaldt Disharmoni af Leverrytmen kan antages at have?

Leverrytmens Paaviser, Dr. Forsgren, siger selv herom: Nu er det en Erfaring, at unge psykisk og fysisk kraftige Individuer kan arbejde snart sagt baade Dag og Nat i ret lang Tid uden at tage Skade deraf. Men lige saa sikkert er det, at mindre kraftige Individuer ikke taaler en arytmsk Tilværelse, som for dem umiddelbart fremkalder en fordærlig Disharmoni, og det er ingen Overdrivelse, at den uregelbundne, arytmske Livsførelse er en af de fremherskende Aarsager til den høje Frekvens af neurose Forstyrrelser, Søvnløshed etc. hos Nutidens Mennesker.

*Der hvor Natarbejde forekommer i nogen større Udstrækning vil man altsaa kunne regne med en ikke ubetydelig Indvirken paa Folkets Sundhedstilstand*, siger Dr. Ohman derefter. Og det har derfor en betydelig Interesse at erfare, i hvilken Udstrækning Nat- eller Skiftarbejde forekommer.

Med Bistand af den svenske Landsorganisation har Dr. Ohman derefter foretaget en saadan fore-

løbig Undersøgelse af Forholdene i Sverige. Der indkom Oplysninger fra forskellige Organisationer: Typografforbundet, Papirarbejderforbundet, Handelsarbejderforbundet, Jernbaneforbundet, Metalarbejderforbundet, Hotel- og Restaurationsarbejderforbundet, Sømændenes Forbund m. fl.

Natarbejdet og Skiftarbejdet viser sig at være særligt fremherskende for de svenske Jernbænmænd, Søfolkene, Hotel- og Restaurationspersonalet, Papirarbejderne og Metalarbejderne.

Om disse rent talmæssige Undersøgelser siger Dr. Ohman, at det i et moderne Samfund ikke vil være muligt at undgaa, at mange Mennesker ved Skifte- og Natarbejde tvinges ud i en arytmsk Livsførelse med efterfølgende øget Belastning af Organismen.

Men, siger han videre, Opgaven maa være at kompensere denne Belastning, og han kommer til det Resultat, at den mest virkningsfulde Maade at gøre dette paa vilde være at yde en forlænget Ferie for disse „arytmiske“ Arbejdere. Ferien, siger Doktoren, giver nemlig Mulighed for i et vist Tidsrum at føre et harmonisk og normalrytmisk Liv — og den bidrager til at borteliminere den skadelige Indvirken paa Sundhed og Levealder, som fremkaldes af en gennem Arbejdet betinget disharmonisk Livsførelse.

Som det heraf fremgaar, har Dr. Ohman udtalt, at han i sin Virksomhed i mange Tilfælde har hørt Natarbejdere klage over at være i daarlig Form, medens Dr. Forsgren hævder, at man der, hvor Natarbejde forekommer i nogen større Udstrækning, vil kunne regne med en ikke ubetydelig Indvirken paa Folkets Sundhedstilstand, hvilken Dr. Forsgren mener bør udlignes ved forlænget Ferie til de paagældende Arbejdere.

At man ogsaa indenfor andre Grene har fundet det nødvendigt at tage Hensyn til de Mennesker, der beskæftiges ved Natarbejde fremgaar tydeligt af den for nylig afsluttede Overenskomst indenfor Jernindustrien, hvor man har taget Hensyn til de Arbejdere, der er beskæftiget paa Nathold, idet disse nu kun skal arbejde i 7 Timer; en Ordning, som forøvrigt Typograferne har haft i mange Aar.

Ogsaa fra anden Side indenfor Videnskaben interesserer man sig for Døgnrytmen, og da en af Finansministeriet nedsat Kommission netop for Tiden beskæftiger sig med Spørgsmaalet om Revision af Tjenestetidsreglerne, vilde der maaske for denne Kommission være Anledning til at faa det her omtalte Forhold nærmere videnskabeligt belyst.



## LYNTOG TIL SØNDERJYLLAND

I Tidens Løb er der fra sønderjysk Side hyppigt fremsat Ønske om hurtigere Forbindelse mellem Sønderjylland og København, helst i Form af Lyntogsforbindelse, saaledes som Nørrejylland gennem flere Aar har haft.

Ud fra Erkendelsen af det berettigede i disse Ønsker har Statsbanerne nu undersøgt Muligheden for Indlægning af en Lyntogsforbindelse mellem Sønderjylland og København, og det har vist sig muligt at skabe en saadan Forbindelse ved Anvendelsen af Materiellet fra Lyntog „Engländeren“, paa de Dage, hvor dette Tog ikke anvendes til Kørsel mellem København og Esbjerg.

Det nye Lyntog, som vil faa Navnet „Sønderjyden“, vil løbe fra Foraars-Køreplansskiftet den 9. Maj d. A., formeret af samme Materiel, som anvendes i „Engländeren“, altsaa ikke almindeligt Lyntogsmateriel, men 2 Motorvogne med 2 Personvogne imellem sig.

Som Følge af Indkobling i „Engländer-Løbet“ vil „Sønderjyden“ ikke kunne løbe daglig, men kun 4 Dage ugentlig, nemlig:

Fra Sønderborg og Tønder: Søndag, Tirsdag, Torsdag og Fredag.

Fra København: Søndag, Onsdag, Torsdag og Lørdag.

Tiderne, der endnu maa anses for omtrentlige, vil blive Sønderborg henholdsvis Tønder Afgang Kl. ca. 7,30, København Ank. Kl. ca. 14,00. Retur fra København Kl. ca. 17 med Ankomst til Sønderborg og Tønder Kl. ca. 23,45.

Toget formeres af en Motorvogn og en Personvogn med I- og Fællesklasse fra Sønderborg henholdsvis fra Tønder. I Tinglev sammenkobles disse Togdele og løber samlet til København; i omvendt Retning skilles Toget i Tinglev.

Syd for Fredericia vil Toget højst faa Standning i Kolding, Vojens, Røde-Kro, Tinglev og Graasten.



## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Respekt for indgaaede Overenskomster.

Under Besættelsen, den Tid, der populært betegnes som „de fem forbandede Aar“, maatte det kørende Personale, og her ikke mindst Lokomotivpersonalet, ofte tage mangen en drøj Tørn. Det var dengang ikke noget ualmindeligt, at Tjenestetiden ofte beløb sig til 14—16 Timers uafbrudt Tjeneste. Den Gang var Tjenestetidsreglerne saa godt som suspenderet, idet Personalet, under Hensyn til de da eksisterende Forhold, med godt Humør, tog disse lange og anstrengende Tjenester uden at skele til deres uomtvistelige Ret, at kræve Respekt for og Overholdelse af Tjenestetidsreglerne.

Det er givet, at saadanne Tjenestevilkkaar stillede store Krav til Personalet, og da disse Tilstande havde varet i 3 Aar udsendte 2. Distrikt den 16. Februar 1943 et A-Cirkulære, hvoraf jeg citerer følgende:

„Togforsinkelserne har taget et saa voldsomt Omfang, at Rammerne for Lokomotivernes Kørselsfordeling og Tjenestefordelingen for det kørende Personale er sprængt.

Videre hedder det: Dette Forhold medfører en ganske urimelig lang Tjeneste for det kørende Personale.

Der er i Øjeblikket saa megen Sygdom blandt det kørende Personale — navnlig Lokomotivpersonalet — som aldrig før.

Det er derfor tvingende nødvendigt, at der atter skabes Respekt for Toggangens rettidige Afvikling.“

Se dengang var det de store Forsinkelser i Toggangen, foraarsaget af mange forskellige Aarsager som vi alle nu senere ikke ønsker at opfriske, der var Grunden til de urimelige lange Tjenester.

Ingen vil kunne bestride, at vi Lokomotivmænd, ligesom alle andre ærlige danske, tog disse strenge Arbejdsvilkkaar i den Aand som Tiden den Gang krævede.

Det var formentlig ogsaa i Erkendelse heraf, at der gentagne Gange blev fremsat den Udtalelse fra forskellig Side, at naar vi engang igen blev os selv, saa skulde vi ikke blive glemt.

Der er nu snart gaaet 3 Aar, siden vi blev os selv, men hvordan er det gaaet med det dengang saa smukt udtalte Løfte?

Her maa vi i Sandhed sige, at saafremt det fortsat skal være i den Aand, vi ikke skal blive glemt, som Ledelsen i 2. Distrikt har praktiseret i de forløbne Aar, da var det bedre, om vi snarest gled ud i Glemselens Slør.

I den Tid, der er gaaet, siden de dengang saa smukke Ord blev udtalt, har det tydeligt vist sig, at man ikke alene har glemt disse smukke Ord, hvilket antagelig kan skyldes, at de heller aldrig har været ærligt ment, men tværtimod ganske systematisk har taget Lokomotivpersonalets dengang udviste taalmodige Resignation overfor de stedfundne Overskridelser af Tjenestetidsreglerne til Indtægt paa den Maade, at man nu frimodigt til-



rettelægger de udsendte Kørselsfordelinger uden Hensyn til, om disse, endda paa flere Punkter, er i Strid med Reglerne.

Tilsyneladende har man i 2. Distrikt, „under de fem forbandede Aar“ helt glemt, at der er noget der hedder Tjenestetidsregler.

Det er imidlertid en Misforstaaelse, saafremt Ledelsen i 2. Distrikt har den Opfattelse, at Lokomotivpersonalets mangeaarige Resignation overfor Overholdelsen af Tjenestetidsreglerne nu kan betragtes som en hævdvunden Ret til fuldkommen at tilsidesætte disse.

Lokomotivpersonalets Indsats, under og efter Besættelsen, burde Distriktet have anerkendt paa den Maade, at man dog i det mindste respekterede en Overenskomst. Men Distriktet er aabenbart af en helt anden Opfattelse. Ikke mindre end 3 Gange og med kort Tids Mellemrum modtog vi saaledes Tjenestefordelinger, som skulde træde i Kraft 2 Dage efter Modtagelsen. Uden Hensyn til Personalets foreskrevne Ret til forudgaaende Forhandling dikterede Distriktet disse Tures Ikrafttrædelse, for det sidste Tilfældes Vedkommende endda kort før Jul. At dette medførte, at de af Personalet trufne Dispositioner med Hensyn til Samvær med Familien Juleaften blev kuldkastet, tog Distriktet ingen Hensyn til.

Ligeledes er det meget almindeligt, at Distriktet helt undlader at svare paa Henvendelser fra Personalet. Det har derfor været nødvendigt, at Organisationens Hovedledelse har maattet rette Opfordring til Distriktet om at svare paa Personalets Henvendelser. Selv om Personalemanglen i Distriktet formentlig kan være lige saa følelig som blandt Lokomotivpersonalet, skulde man dog tro, at det i Løbet af et Aarstid eller to nok skulde kunne lade sig gøre at svare paa en Henvendelse fra Personalet. Lokomotivpersonalet skal jo, trods Personalemangel, fremføre alle Togene hver eneste Dag, det ordner Distriktet blot paa den Maade, at Arbejdsvilkaarene strænges endnu yderligere.

Den hensynsløse Behandling, som Distriktet nu gennem flere Aar har udvist overfor Personalet, har medført, at Personalet er blevet bitter. Arbejdsglæden er forlængst berøvet os og Utilfredsheden gives aabenlys til Kende. Ofte hører man følgende Udtalelse fremsat, hvorfor foretager vi os intet for at faa vor overenskomstmæssige Ret respekteret?

Det maa derfor alvorligt ønskes, at Distriktet snarest vil forstaa, at saadanne Forhold ikke vedblivende kan bestaa, og at der fra Distriktet vises en virkelig positiv Indsats for at genoprette taalelige Arbejdsvilkaar og et godt Forhold mellem Distriktet og Personalet. Det er sikkert det, den Etat, som begge Parter tilhører, er bedst tjent med.

Carl Schmidt.

## Esperanto Kongres.

Arbejderesperantisternes Verdensorganisation S. A. T. (Sennacieca Asocio Tutmonda) afholdt i afvigte Sommer sin 20. Verdenskongres i Aarhus.

Denne Kongres blev en virkelig Succes. Efter flere Aars Indespærring overskred Esperantisterne atter deres Landes Grænser for at stævne mod Kongressen, hvor de haabede at møde gamle Venner og Bekendte og stifte nye Bekendtskaber.

Men — mange blev skuffede. De mødte ikke alle deres gamle Venner. Nogle af disse var bukket under i Krigen. Nogle havde mistet alt hvad de ejede. Andre var blevet nægtet Indrejsetilladelse til Landet. Atter andre var blevet nægtet Udrejsetilladelse fra deres Hjemland. Men trods disse Forhindringer var Deltagelsen upaaklagelig, der deltog 700 Esperantister fra 12 Lande. Sammenlignet med den foregaaende Kongres i København i 1939, da Rejsemulighederne var langt bedre, og hvor der deltog 600 fra 22 Lande, blev Resultatet langt over Forventningen.

Der bliver paa en saadan Kongres foruden de egentlige Kongresmøder afholdt en Del Fagmøder bl. a. for Trafik- og Transportarbejdere, Post, Telegrafi og Radiofonifunktionærer, Journalister, Vandrelaug m. fl.

I Trafik- og Transportarbejdernes Fagmøde deltog ca. 45. Mødet afholdtes den 5—6 August i Folkets Hus og aabnedes af Pakmester N. C. Thorsted, der straks efter Aabningen gav Ordet til Formanden for Aarhus Fællesafdeling, Opt. M. A. Andersen. Denne udtalte:

Ærede Kolleger.

Arbejder-Esperantisternes store Kongres har vakt berettiget Opsigt — ikke alene i Aarhus By hvor den afholdes —, men i det ganske Land og vel langt ud over dette Lands Grænser. Jeg ved, at vor Bys Borgmester allerede har budt jer velkommen til Byen, men jeg vil gerne her i denne Kreds af Jernbanemænd — repræsenterende mange forskellige Lande — give Udtryk for min Glæde over, at der gives mig Lejlighed til at bringe jer de aarhusianske Jernbanemænds Hilsen og Velkomst. Vi — ikke Esperantister — havde vel nærmest opfattet Esperantismen som en sekterisk Bevægelse uden større Betydning, men efter at have set, at den er i Stand til at mønstre en Kongres paa ca. 700 Delegerede fra en Række Lande, kommer vi til at revidere vor Opfattelse.

Denne Kongres manifesterer, at Esperantismen nu er en verdensomspændende og indflydelsesrig Organisation, der har Krav paa at blive regnet med og taget Hensyn til.

Den tekniske Udvikling har skabt uanede Muligheder for Samkvem mellem alle Jordens Folkeslag. Jernbanesporene kurver sig Jorden rundt, hurtiggaaende Skibe sejler fra Kyst til Kyst, Flyvemaskiner flyver daglig i tusindtal fra Land til Land, og det levende Sprog bæres paa Æterbølger udover Landegrænserne til Millioner af Mennesker, men i babylonisk Forvirring.





Den sidste store Skranke for Folkeslagenes Samkvem er Sproget, men ogsaa denne Skranke maa ryddes bort, Esperantisterne har ikke blot vis Vejen, men de er ogsaa gaaet foran som Pionerer og Banebrydere. Jeg er stolt over, at Jernbanemænd Verden over er med i dette Arbejde.

Den Dag da alle Jordens Folkeslag — der ikke er Analfabeter — kan gøre sig forstaaelige for hinanden paa eet Sprog, den Dag har Esperantismen sejret over Sprogforvirringen fra Babylons Dage, den Dag er Vejen aabnet til virkelig Samkvem mellem alle Jordens Folkeslag, og dermed til virkelig Forstaaelse og Fred.

Jeg ønsker jer derfor Held og Lykke med jeres Arbejde og med jeres Kongres. Jeg bringer jer alle aarhusianske Jernbanemænds Hilsen og udtrykker Haabet om, at I maa befinde jer godt i vor By og tage gode Minder med herfra.

Disse velvalgte Ord blev modtaget med Begejstring af Mødedeltagerne.

Derefter paabegyndtes Forhandlingerne. Da den gamle Espt-sektion under I. T. F. som saa meget andet blev slaaet i Stykker under Krigen, og da der ikke var Interesse for at genoplive denne Sektion under de gamle —for øvrigt alt for snævre— Former, enedes man om at stifte en ny og under friere Former. Der fremkom mange gode Forslag, men Interessen samlede sig særligt om et Forslag stillet af Jernbane-Esperantister i Amsterdam. Dette Forslag forudsætter Dannelsen af Landsorganisationer bestaaende af Grupper i forskellige Byer eller Landsdele og at Landsorganisationen tilsluttes en Verdensorganisation. (Dette Forslag var allerede før Kongressen akcepteret af fl. Lande, Frankrig, Holland, Italien, Belgien og Ungarn.)

For at blive Medlem kræves kun at man er Medlem af en Fagorganisation, og at man er Esperantist. Organisationens Formaal er i alt væsentlig det samme som i den gamle I. T. F. Sektion.

Til at bearbejde de indkomne Forslag og modtage evt. nye, som ønskes behandlet paa den kommende Kongres i Amsterdam, nedsattes et Udvalg bestaaende af 2 Mand. Valgt blev J. Kristoffersen og N. C. Thorsted, begge Aarhus.

En Del Medlemmer af den gamle I. T. F. Sektion og en Del nye Jernbane-Esperantister har besluttet at stifte en ny Trafik- og Transportarbejder-Organisation her i Landet. Tid og Sted for det stiftende Mødes Afholdelse, vil blive bekendtgjort senere.

Alle interesserede bedes snarest henvende sig til N. C. Thorsted, Ny Munkegade 65, Aarhus.

S. J. Jacobsen.

### Mindelundens Vedligeholdelse.

Mindelunden i Fredericia, der nu omfatter to Mindesmærker, er som bekendt rejst af D. S. B. og de fire Jernbaneorganisationer i Fællesskab.

Da der gennem den Tid, Mindelunden har bestaaet, jævnlige har været klaget over, at det skortede paa Tilsyn med Renholdelse, Vedligeholdelse

og Orden i Anlægget, og da Banesektionen i Fredericia, der er D. S. B.s lokale Repræsentant, ikke har kunnet gennemføre et tilstrækkeligt konsekvent Tilsyn, og da det er i Personaleorganisationernes Interesse at søge indført mere faste Rammer for Kontrol med Mindelundens Udseende, er der nu truffet følgende Overenskomst:

Generaldirektoratet, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Lokomotivmands Forening, Jernbaneforeningen og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation er enedes om følgende Regler vedr. Tilsyn med og Udsmykning af Mindelunden i Fredericia:

Efter Aftale med Fredericia Byraad har Byen paataget sig den almindelige Vedligeholdelse af Anlægget; D. S. B. har Vedligeholdelsen af Mindestene og Mindemuren.

For at give hele Mindelunden et saadant Udseende, at det ogsaa udadtil vises, at den stadig er i Jernbanemændenes Erindring, vil en mere rationel Fordeling af Blomsterudsmykningen været hensigtsmæssig.

Der gennemføres en mere ensartet Udsmykning af Mindelundens 2 Hovedstene med Hensyn til Henlæggelse af Blomster. Dette skyldes, at der erfaringsmæssigt af de enkelte Organisationers Afdelinger o. l. henlægges Blomster, naar der afholdes Aarsmøder e. l. i Fredericia; for adskillige Afdelingers Vedkommende ogsaa, naar de holder Møder andre Steder i Landet, saaledes at der i den Periode, hvori der finder Afholdelse af Aarsmøder etc. Sted — i Reglen i Foraarsmaanederne — henlægges flere Blomsterdekorationer samtidigt (eller omtrent samtidigt), medens Mindestene den øvrige Del af Aaret kun smykkes med de tilfældige besøgende Blomster.

Af Personaleorganisationernes lokale Afdelinger dannes et Tilsynsudvalg bestaaende af 4 Medlemmer, en fra hver Organisation.

Der henlægges paa Udvalgets Foranledning hver Maaned en Dekoration ved hver af Hovedstene, der skal være et værdigt Udtryk for Organisationernes Ærbødighed overfor de døde Kammerater og deres Familie.

Derudover staar det selvfølgelig de enkelte Organisationer og Afdelinger frit, om de paa andre Mærkedage eller Højtider vil henlægge Blomster. I de Maaneder, hvor der tillige henlægges Blomster i særlig Anledning, foretages Henlæggelsen med passende Mellemrum over den paagældende Maaned.

Med særlig Anledning mindes de forskellige Organisationers Stiftelsesdage samt enkelte andre Mindedage.

D. L. F. er i Tilsynsudvalget repræsenteret ved Fredericia Lokomotivførerafdelings Formand, Lokomotivfører S. K. T. Nielsen, og det er vort Haab, at der ved den trufne Ordning er skabt Mulighed for paa den smukkeste Maade at værne Mindet om de Kammerater, der faldt som Ofre under Besættelsen.





### Foreningens Love.

Oplaget af Foreningens Love er snart opbrugt, og der er derfor ikke udsendt Rettelsesblade i Forbindelse med de Lovændringer, der blev vedtagne paa Kongressen i Maj 1947.

Et nyt Oplag er nu blevet trykt og vil i nær Fremtid blive tilsendt Medlemmerne gennem Afdelingsformændene.

Foruden D. L. F.s Love og Vedtægterne for Hjælpesfonden vil der som sædvanlig findes Overflyttelsesregler mellem Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund og Dansk Lokomotivmands Forening og Vedtægter for Nordisk Jernbanemænds Union (N. J. U.).

Ændringerne i D. L. F.s Love og Hjælpesfondens Vedtægter er Medlemmerne bekendt med bl. a. gennem Dansk Lokomotiv Tidende og Kongresreferater, hvorimod Revideringen af N. J. U.s Vedtægter ikke tidligere har været bekendtgjort, hvorfor vi her nævner de væsentligste Ændringer.

Efter Nordisk Lokomotivmands Forbunds Ophævelse blev det nødvendigt at revidere N. J. U.s Vedtægter, i hvilken Anledning Repræsentantskabet nedsatte et Udvalg bestaaende af Repræsentanter fra samtlige interesserede Lande.

Udvalget forelagde paa Repræsentantskabsmødet i Norge i 1947 et Udkast, som enstemmigt vedtoges, og paa Sekretariatsmødet i København den 6. December 1947 besluttede man at sætte de nye Vedtægter i Kraft fra 1. Januar d. A.

De nye Vedtægter fastslaar, at de finske Jernbaneorganisationer er indlemmet i den nordiske Blok af Jernbanemænd, en Beslutning, som forhaabentlig maa blive til Gavn og Glæde for Unionen.

I Bestemmelserne om Valg af Repræsentanter til Unionens Møder er der sket en betydelig Ændring, ligesom Reglerne for Understøttelser i Konflikttilfælde er ændret, idet Bestemmelsen om faste Konfliktbidrag bortfalder og erstattes med, at Sekretariatet foreslaar Størelsen og Varigheden af Understøttelsens Udbetaling, som dog forinden skal godkendes af de tilsluttede Organisationer, evt. af Repræsentantskabsmødet.

### OPLYSNINGSARBEJDET

Torsdag d. 15. Januar havde Landsoplysningsudvalget arrangeret Foredrag i Fredericia med Oberstløjtnant E. J. Wibolt som Foredragsholder.

Emnet handlede om Institutionen „Folk og Værn“ og var yderst lærerigt samt interessant. For de flestes Vedkommende er Kendskabet til denne Institution ret overfladisk, men som Oplysningsudvalget i Omtalen af Vinterens Arbejde i D. L. T. for Oktober 1947, pegede paa, er det naturligt at faa noget nærmere Kendskab og konkrete Oplysninger om „Folk og Værn“s Virke.

Oberstløjtnanten viste sig at være en udmærket Foredragsholder, med et godt praktisk Greb paa Tilrettelægnings af et saadant Foredrag, idet der ind imellem

som en Form for Demonstration af selve Indholdet af Talen blev fremvist interessante Film, der paa en udmærket Maade supplerede Oberstløjtnantens Fremstilling af Institutionens Virke. Som Tilgift blev fremvist nogle dokumentariske Film, blandt andet Opmaalinger paa Grønland foretaget af Hær og Flaade i Forbindelse med Geodætisk Institut, samt Ministrygning og Sprængning af ilanddrevne Miner. Efter Foredraget var der Anledning til Diskussion, hvorunder der fremkom nogle udmærkede Indlæg fra forskellige Mødedeltagere, og selv om der ikke var Enighed paa alle Omraader med Foredragsholderen, gik Deltagerne derfra med et godt Udbytte af Aftenen.

Desværre var der ikke overvældende Tilslutning, men trods det vil Foredraget blive gentaget i København, som nævnt andet Sted i Bladet, idet vi finder, at vore Medlemmer absolut vil have Udbytte af at faa nærmere klarlagt „Folk og Værn“s Arbejde og Betydning for den Ungdom, der indkaldes til Militærtjeneste.

P. U. V.

S. Suneson.

### Landsoplysningsudvalget.

indbyder til Foredrag af Oberstløjtnant E. J. Wibolt Fredag d. 27. Februar i Forsamlingsbygningen Rømersgade 22.

Emnet er „Folk og Værn“s Virke i Forbindelse med Militærets Opgave i Danmark.

Foredraget ledsages med interessante Film.

Medlemmer, Pensionister med Hustruer indbydes venligst.

Der garanteres for en lærerig Aften.

Udvalget.

### Taksigelser.

Struer Lokomotivfører Afdeling takkes venligst for den smukke Afskedsfest, der blev holdt for mig den 14. Januar 1948 ved min Afsked fra De danske Statsbaner.

Hjertelig Tak, Kammerater, for Gaven, I gav mig, den vil altid staa som en kær Erindring om Eder.

J. P. E. Mortensen,  
pens. Lokomotivfører,  
Struer.

Hjertelig Tak for den store Deltagelse ved min kære Mand, Togfører F. V. J. Frandsens Død og Begravelse. Assens, Januar 1948.

Augusta Frandsen.

### Resultat af Lodtrækning.

Følgende Numre blev udtrukket ved de københavnske Afdelingers Juletræsfest den 10. Januar:

Lykkeseddel.

2081 — 884 — 2041 — 378 — 1851 — 969 — 273 — 743 — 76 — 1980 — 3444 — 2855 — 1295 — 2938 — 741.

Gevinsterne kan afhentes hos Ib Asmussen, Scandigade 78, Telf. Eva 7681.

Gevinster, som ikke er afhentet senest den 15. Februar d. A., tilfalder Foreningen.



## Lokomotivførernes Sangforening Gb.

Generalforsamling afholdes Torsdag den 12. Februar Kl. 15 i Sommers Selskabslokaler, Valdemarsgade 8.

Kl. 17,45 møder Damerne til en Fællesspisning, derefter Bal.

Prisen bliver Kr. 8,50 pr. Deltager. Af Rationeringsmærker skal medbringes 25 gr Margarine og 40 gr Rugbrød. Pensionister, som ønsker at deltage, bedes ringe til Rødovre 1332 senest den 13. Februar.

Bestyrelsen.

## Uddeling af Mindelegat.

Af Fru Jenny Bangs Mindelegat vil der i nær Fremtid blive uddelt nogle Portioner. Legatportionerne vil være at uddele til værdige og trængende Enker efter danske Statstjenestemænd eller efter Tjenestemænd i København Kommune fortrinsvis til Hjælp til Fribolig i dertil indrettede Institutioner.

Ansøgninger indsendes til Overretssagfører Erhard Flensborg, Nybrogade 12, København K. inden 15. Februar d. A.

Ansøgningsblanketter kan afhentes samme Sted.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Speciallæger i Øre-, Næse- og Hals-sygdomme antaget Doktor Hakon Jørgensen, St. Torv 6, Aarhus, Konsultation Store Torv 6, Aarhus, Hverdage Kl. 12—14, Tirsdage og Fredage desuden Kl. 15—16, Lørdag dog kun Kl. 10—12.

Samtidig meddeles, at Ørelæge, Dr. med. H. P. Schmidt, Sønderborg, den 11. December t. A. er afgaaet ved Døden.



### Ordensdekoration:

H. M. Kongen har under 19.—1.—48 udnævnt Lokomotivfører H. P. F. Petersen, Roskilde, til Dannebrogsmænd.

### Fortællinger pr. 1.—1.—48:

Lokomotivmester (6. Lkl.) N. J. Horup, Korsør, til Lokomotivmester (5. Lkl.) i Fredericia.

### Forflyttelser pr. 1.—1.—48:

Lokomotivfører C. C. Vangsgaard, Enghave, til Kontrol-tjeneste i Elektrokontrollen.

### Forflyttelser efter Ansøgning pr. 1.—1.—48:

Lokomotivfyrbøder H. V. Ibsen, Roskilde, til Gedser.

### Tildeling af Hvervet som Depotforstander fra 1.—2.—48:

Lokomotivfører G. H. Sørensen, Nykøbing F, i Nykøbing F.

### Fortællinger pr. 1.—2.—48:

#### Motorførere til Lokomotivførere:

O. A. K. Sørensen, Enghave, i Korsør.  
S. A. Andersen, Enghave, i Gedser.

#### Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:

H. T. H. Jensen, Fredericia, i Padborg.

#### Lokomotivfyrbødere til Motorførere:

P. E. Rasmussen, Kh. Gb., i Enghave.  
K. G. Skarritsø, Kh. Gb., i Enghave.

### Forflyttelser pr. 1.—2.—48:

#### Lokomotivførere:

D. H. S. Nielsen, Korsør, til Kh. Gb.  
H. W. Svendsen, Korsør, til Kh. Gb.  
C. R. Nielsen, Kolding, til Fredericia (med Ophør af Funktion som Depotforstander).  
E. C. Madsen, Holstebro, til Struer.  
K. H. K. Olsen, Gedser, til Korsør.  
H. R. Sørensen, Padborg, til Holstebro.

#### Lokomotivfyrbøder:

S. M. Thomsen, Langaa, til Randers.

### Aisked:

Lokomotivfører C. M. Jensen, Odense, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—48.  
Lokomotivfører H. A. H. Malling, Kh. Gb., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—48.  
Lokomotivfører E. R. Nielsen, Kh. Gb., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—48.  
Lokomotivfører C. B. Larsen, Næstved, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—48.  
Lokomotivfører J. Z. Jensen, Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—48.  
Lokomotivfører C. G. Frølich, Kh. Gb., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—48.



Lokomotivfører (Depotforstander) P. A. V. K. Givskov, Silkeborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—48.

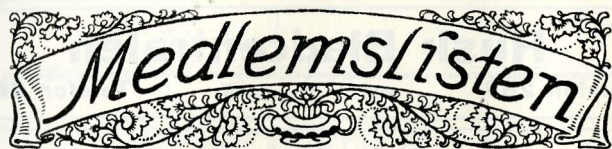
Lokomotivfører H. C. K. Poulsen, Kh. Gb., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—48.

Lokomotivfører K. S. P. Jørgensen, Dbm., Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—4.—48.

Lokomotivfører H. J. Rasmussen, Kh. Gb., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—48.

*Dødstald blandt Pensionisterne:*

pens. Lokomotivfører H. L. R. E. Mortensen, Aalestrup, den 12.—12.—47.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer fra 1.—1.—48:

pens. Lokomotivførere:

J. K. Jensen, Hostrupsvej 7, 2., Kbhvn. V.

H. C. Lorentz, Borgm. Christiansensgade 35 St., Kbhvn. SV.



*Lokomotivfyrbøderafdelingerne:*

*Tønder:* Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. L. Hansen, D. S. B. Maskindepot, Tønder.

*Fredericia:* Kassererens Navn og Adresse rettes til: N. Juel, Vogterhus Nr. 1, Vestervoldgade.

*Randers:* Formandens Navn og Adresse rettes til: W. K. Højberg, Fenrisvej 8.

*Aarhus:* Formandens Navn og Adresse rettes til: E. A. Lønnqvist, Chr Wærumsgade 16<sup>1</sup>.

*Viborg:* Kassererens Adresse rettes til: Aarhusvej 87, 1.

*Underafdelingerne:*

*Haderslev:* Repræsentantens Adresse rettes til: Gammelting 6.

**Byttelejligheder.**

*Aalborg eller Randers—Aarhus.*

God 2 Vær.s Lejlighed i Aarhus søges. I Bytte kan gives 2 Vær.s mod. Lejlighed i Aalborg eller Randers.

Overpakkemester Egon Jensen, Postkontoret, Aarhus.

*Nyborg—Kolding eller Fredericia.*

3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Vær.s Rækkehus i Nyborg ønskes byttet med en Lejlighed af tilsvarende Størrelse evt. 2—2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Vær.s i Kolding eller Fredericia.

Lokomotivfører P. Torbensen, Nyborg.

*Esbjerg—København.*

Stor, moderne 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Værelses Lejlighed i Esbjerg ønskes byttet med tilsvarende eller større i København eller Omegn.

Arne Sandum, Civilingeniør, Grøntofte 6<sup>4</sup>, Søborg.

**STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER**

**Nye Bøger.**

Sl.-Følster	Jyl.-Fjn	
20279	20283	Browallius, Irja: Engang skal det lysne.
20280	18890h	Romains, Jules: Provinsen. De gode Viljer. 8 Bind.
20281	20257	Macardle, Dorothy: De ubudne.
20282	20298	Rindholt, Jørgen: Sorrig og Glæde.
20283	20266	Waagechristensen, Mary: Du er min Fjende.
20284	20279	Aaby, Karen: Jupiter glemmer aldrig.
20285	20255	Jensen Kjærgaard, Peder: Vinden tuder om Børglum.
20286	20271	Kjølens, F. H.: Da Danmarks Flaade blev sænket.
20287	20274	Steinmetz, Eigil: De vandt Krigen.
20288		Schallemose, Peer: Dialog i Sommernatten. Noveller.
20289	20330	Teglers, Hans Edvard: Kæmp for alt hvad du har kært.
20290		Skov, P.: Den ene og de mange.
20291		Alf Henriques: Kaj Munk.
20292	20408	Skotte, Mary: Kan man bo i et Luftkastel.
20234		Reynolds, Quintin: De saarede klager ikke.
20187		Nielsen, Poul Overgaard: — men aldrig kan et Folk forgaa.
20210		Stettinius, Edm. R.: Laane- og Leje Loven.
20232		Store Øjeblikke: Krigens og Hverdagens Helte fortæller.
20237		Thalbitzer, Billy: Med R. A. F. for Danmark.
20211		Wiese, Knud: Fange i Tyskland.
20212		Værnemager og Spion.
20276		Verdensdramaet i Karikaturer.

**REDAKTION:**

E. Greve Petersen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende.  
Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708.

**ANNONCE-EKSPEDITION:**

Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.  
Postkonto 20 541.



**København**



Klingseyvej 6, Kbhvn.  
Telefon Damsø 3132

*Sengeudstyr - Hvidevarer  
Gardiner - Gulvtæpper*



Leverandør til De danske Statsbaner  
Leverandør til Dansk Lokomotivmandsforenings Feriehjem

**Randers**

**STABIL**

Vestergade 56 . Telefon 2214  
Nye og brugte *Radio og Cykler*  
Første Klasses Reparationsværksted

**SVEND AAGE BENDIXEN** . Torvegade 1 . Telefon 1582

Ure . Brillier . Guld . Sølv  
bedst og billigst i Randers

**Søren Sørensens SKOTØJ**

er bedst og billigst

Vestergade 11

Kød- og Paalægsforretningen,  
Telf. 3721, Vestergade 24.

Kaj Henningsen

**BRILLER**

... saa SCHEEL POULSEN

Telefon 1749

**KJÆR KNUDSEN**  
RANDERS

M. JENSEN'S

**BOLIG MONTERING**

TO ØEGA DE 8  
Tel 1289 . 3389

**Aalborg**

**J. J. Nielsen**

har *FODTØJ TIL ALT og ALLE*

Danmarksgade 64 - Telf. 1844

**Tønder**

Og Turen gaar til „**KINO-BAREN**“

Anbefaler sig med **Is og fin, fin Kaffe**

Paa Telf. 619. De ringer, og vi Selskabsisen bringer

Telf. 286 **Brødrene Tygesen** Telf. 286

„**Damehuset**“

Telefon 498

ved H. FRIIS

Telefon 498

Telf. 311 **Elektroinstallatør** Telf. 311  
RIBER JENSEN

**Husk Bladcentralen**

Telefon 268

ved J. Wendorff

Telefon 268

„**Blenner's Dampvaskeri**“

Telefon 398

Østergade 37

Telefon 398

**EMIL WOLFFHECHEL**

Telf. 465.

Tønder

Telf. 465.

• *Manufaktur*

• *Sengeudstyr*

„**HOTEL TØNDER**“

Telefon 130

ved Niels Caspersen

Telefon 130

Telefon 606

Telefon 606

**Tønder Fiskeforretning**

ved Aksel Andersen

Ure

**J. N. Hansen, Torvet. Telefon 232.**

Optik

Guld

Bedste Reparationsværksted.

Sølvvarer

**Knud Bach Handelsgartner**

Telf. 191

BLOMSTER OG KRANSE

Telf. 191

**NIELS JENSEN**

Kolonial

Telefon 198

Telefon 631

Telefon 631

**Benyt Lillebilen**

Telefon 631

v. Jørgen Thomsen

**M.C. Christiansen**

Grundlagt 1897

Telefon 2552