



NO 5

Maj 1948

48. Aargang

EMIL KUHN JUBILERER

Torsdag den 20. Maj d. A. kan Foreningens mangeaarige Sekretær, E. Kuhn, fejre sit 40 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Størsteparten af de danske Lokomotivmænd kender Kuhn om ikke personlig saa dog af Navn, og faa har som han præget Foreningen, dels ved sit store Arbejde dels ved sin utrættelige Flid for at medvirke til Højnelse og Forbedring af Lokomotivmændenes Kaar.

Kuhn begyndte sin Gerning ved Statbanerne efter først i nogle Aar at have arbejdet i Tyskland. Det var paa den Tid ret almindeligt, at den unge Haandværker efter udstaaet Læretid og aftjent Værnepligt gik paa Valsen for at se og lære, hvorledes Livet formede sig udenfor vort Lands Grænser.

I 1908, Aaret efter sin Antagelse ved D. S. B., blev Kuhn ansat som Lokomotivfyrbøder i Kalundborg, og det varede ikke længe, før Kammeraterne fik Øje paa hans gode og rige Evner, som iøvrigt blev udviklet gennem en stærk Trang til at sætte sig ind i Tingene parret med Lysten til at forstaa Livets mangeartede Foreteelser.

I 1913 valgtes Kuhn ind i Kalundborg Lokomotivfyrbøderafdelings Bestyrelse, og i 1917 overtog han Hvervet som Afdelingsformand,

en Post han bestred til han i 1927 blev udnævnt til Lokomotivfører.

Det var i en svær Brydningstid Kuhn kom ind i Organisationsarbejdet. Aarene under den forrige Verdenskrig var præget af Dyrtid, og Tjenestemændene maatte gennem en haard og vanskelig Tid.

Alle gode Kræfter blev taget i Organisationens Tjeneste, og det var derfor forstaaeligt, at Kuhn i 1918 blev indvalgt i Hovedbestyrelsen, hvor han siden har virket uden Afbrydelse, fra 1925 til 1927 som 2. Sekretær og derefter som Ene-Sekretær, ialt en Gerning som Tillidsmand, der har strakt sig over 35 Aar.

Ved siden af sin Virksomhed som Sekretær har Kuhn ogsaa i en Aarrække være Redaktør ved

Dansk Lokomotiv Tidende, idet han, da Organisationsformen i 1935 ændredes, sammen med Org. Formand valgtes til at varetage Redaktionen af Bladet.

Et af de Spørgsmaal Kuhn altid har omfattet med stor Interesse er Lokomotivpersonalets Uddannelse, det var derfor rimeligt, at han i 1947 udpegedes som Foreningens Repræsentant i Statsbanernes Eksamenkommission.

Ogsaa uden for D. L. F.s Rammer har der været Brug for Kuhn, bl. a. er han Styrelses-



medlem i Centralorganisation I, og i en Periode var han Sekretær for det nu ophævede „Nordisk Lokomotivmands Forbund“.

Et af de Omraader, Kuhn omfatter med særlig varm Interesse, er Bisiddervirksomheden, og mange er de, der er kommet til ham for at faa Hjælp eller et godt Raad.

Her kom Kuhns store Indsigt og Viden, ogsaa for det rent faglige Arbejde, som Lokomotivmanden daglig udfører, rigtig til sin Ret, og vi, der kender Kuhn, tvivler slet ikke om, naar han i en ledig Stund fortæller, at hans Ønske her i Livet i Grunden var at blive Jurist, at han sikkert kunde have drevet det vidt indenfor dette Omraade.

Men ogsaa paa andre Felter end det organisationsmæssige har Kuhn ydet en Indsats.

Som faderløs fra de tidlige Barneaar, og opvokset under smaa Kaar, fik Kuhn tidlig Forstaaelsen af, at de smaa i Samfundet trængte til Hjælp og Beskyttelse, og det er derfor ikke mærkeligt, at han allerede i de unge Aar sluttede sig til Socialdemokratiet.

Indenfor Partiet havde man Brug for hans Evner og Indsigt. I en Aarrække var han Formand for Ligningskommissionen i Kalundborg. Det er ikke et Hverv, der just skaber Venner, men det har aldrig ligget til Kuhn at angle efter Venskab, for ham var det eneste afgørende, at enhver blev behandlet retfærdigt, ogsaa naar han beskæftigede sig med et saa ømfindtligt Hverv, som Skatteligning i Virkeligheden er.

Som det vil ses, er det en virksom Tilværelse vor Sekretær har ført gennem disse 40 Aar, mange har søgt hans Hjælp og kun faa er gaaet fra ham uden Resultat, og der er Grund til paa Jubilæumsdagen at sige ham en hjertelig Tak for hans Virksomhed gennem de mange Aar.

Mange af D. L. F.s Medlemmer vilde gerne paa Jubilæumsdagen ved personligt Samvær hylde ham, men han er, som det er bekendt, lænket til Sygelejet og har været det i snart et Aar.

Vi føler os i Kontakt med alle Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer, naar vi bringer Kuhn vor hjerteligste Lykønskning og Tak for de Aar, der svandt, med det inderlige Ønske og Haab om, at vi igen maa se ham i vor Midte, klar til paany at optage Dagens Gerning.

Hjertelig til Lykke.

RØGUDVALGETS BETÆNKNING

Dette Udvalg til Undersøgelse af Ulemper ved Røg og Støv i Statsbanernes Remiser blev nedsat efter Skrivelse fra Generaldirektoratet den 23. Marts 1946 og fik til Opgave at fremkomme med Forslag, der kunde afhjælpe Røg og Støvplage i Remiserne.

Som Formand for Udvalget blev udpeget Chefen for Baneafdelingen, Th. Engquist. De øvrige Medlemmer blev Maskiningeniør H. R. Astrup, der tillige blev beskikket som Sekretær for Udvalget. Baneingeniør E. Haxthausen, (Overingeniøren), og fra Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation Maskinarbejder I. P. Nielsen, Remisearbejder I. C. Christensen, og fra Dansk Lokomotivmands Forening Lokomotivfører S. Suneson. Som Følge af Formandsskiftet indenfor førstnævnte Organisation blev Maskinarbejder Hj. Jensen senere beskikket til Medlem af Udvalget.

Ialt har været afholdt 24 Møder og desuden foretaget Besigtigelser af de Remiser, hvor Forholdene særligt har givet Anledning til Klage. Der er desuden af Udvalget foranstaltet Forsøg og Undersøgelser angaaende Anbringelse af forskellige Anordninger i Skorstenen baade i Lokomotivremiser og Motorremiser for at frembringe det størst mulige Træk til Bortskaffelse af Røg. Udvalget har raadført sig med Repræsentanter fra Ventilationsfirmaet Glent & Co., De forenede Jernstøberier samt Fabrikstilsynets Læge, Aage Grut, som har specielt Kendskab til Kulrøgningsforhold, ligesom der ved Gennemgang af den i Danmarks tekniske Biblioteker og i Statsbanernes egne Afdelingsbiblioteker er søgt Oplysning om, hvad der særlig i England, Amerika og Tyskland er foretaget vedrørende Røgbekæmpelse.

Endvidere har en Del af Udvalgets Medlemmer i Dagen 12.—23. September 1946 foretaget en Studierejse til England, hvor der bl. a. besøgtedes 8 Remiser af forskellige Typer og hvor Oplysninger blev givet af ledende Ingeniører.

Om Udvalgets Betragtninger og Forslag til Forbedringer er der i et Resumé nedlagt bl. a. følgende:

Bedre Kulkvaliteter, idet der, selv om nogen Bedring er sket i det sidste Aar, jævnlige fremkommer smuldede, tungt antændelige og for stærkt sammenbagende Kul, der nødvendiggør unormal lang Opfyringstid samt besværliggør Fyringsarbejdets rette Udførelse.

Mindre Anvendelse af forceret Opfyring, naar Maskinbestanden bliver rigeligere i Forhold til Transportarbejdet, ved at gøre Udvaskningspausen længere.

Bedre Remisereformer, idet der i store Remiser med indvendig Skydebro maa køres ret lange Strækninger inde i selve Remisen, ligesom der ikke er let Adgang til under Opsmøring og Oparbejdelse af Fyret at køre Maskinen frem, saa Skorstenen kommer udenfor Remiseporten. Denne Remisereform bør derfor ved Nybygninger i Fremtiden undgaaes.

Udvalget har foranlediget udført henholdsvis

foreslaaet bragt til Udførelse adskillige Foranstaltninger, af hvilke vi nævner nogle enkelte:

I Københavns Godsbanegaards Remise.

Paa Afdeling B; 4 Aluminiums Enkeltskorstene af foreslaaet Standardform med 600 m/m Diameter Røgfang med 300 × 900 m/m og hver med en Blæser drevet enten ved Elektricitet, Damp eller Trykluft opsat paa de vestre Pladser paa Spor 1, 2, 13 og 14 for at formindske Antallet af Pladser, der skal betjenes af Centralrørkorstenen for Afdelingen.

Helgoland; i østre Remise til Fjernelse af Kalkelovnsrøg 16 Korstene forsynet med elektrisk drevne Ventilatorer.

Aarhus H.; Flytning af Centralaftrækkets Fælleskanaler svarende til Skydebrogravens Udvidelse.

Fredericia og Nyborg Remise; Sodudrensning af Kedelrørene med Trykvand i Stedet for med Trykluft.

Som et Resultat af Udvalgets Arbejde anføres de Undersøgelser, der med Bistand af dels Fabriks-tilsynets Læge, Aage Grut, vedrørende Maalinger af Kulilteindholdet i Blodprøver fra Remisepersonalet, dels Københavns Brandvæsen, Specialingeniører vedr. Maaling af Kulilteindholdet i Remiseluften er foretaget til Opklaring af, hvorvidt dette Røgindehold er sundhedsfarligt. Her bør det nævnes, at Københavns Brandvæsen har stillet sig velvillig ved Opstilling af de yderst komplicerede Apparater, der kræves til saadanne Undersøgelser, og vi citerer nedenfor et Uddrag af de Resultater, nævnte Læge er naaet til:

Med Hensyn til de fundne Analyseresultater for Kulilteindholdet i Luften maa disse siges at være tilfredsstillende, idet de fundne Værdier ikke vil kunne give Kuliltepaavirkning af Betydning. Naar en saadan alligevel har fundet Sted af og til, skyldes det, som Analyseresultaterne ogsaa viser, at nogen Røg indeholder betydelige Mængder Kulilte, her er fundet indtil 7 pCt. Da man, efter hvad der er blevet mig oplyst, ikke kan give bestemte Direktiver for at holde Kulilteindholdet i Røgen paa et lavt Niveau, maa Konklusionen af Undersøgelsen blive, at man saa vidt muligt maa bortskaffe Røgen med det samme. Derimod synes det ikke nødvendigt, hvis Analyseresultaterne skal tages som Udtryk for almindelig forekomne Forhold, at foretage generel Udluftning af Remiser, idet de fundne Kuliltekoncentrationer ikke er sundhedsfarlige.

Endvidere har Udvalget beskæftiget sig med den Form for Sodudblæsning af Kedelrøret, som praktiseres i 2. Distrikt, nemlig ved Hjælp af Trykluft, som ganske naturligt giver en generende Støvulempe; det henstilles at gaa over til den i 1. Distrikt anvendte Metode, hvor der anvendes Udskrabning med Haandkraft evt. suppleret med Udskylning ved Trykvand fra Udvaskerpumpen.

Vi vil slutte denne Gennemgang af Betænkningen med at nævne den i Realiteten store Betydning, det har, at alle, der er beskæftiget i Remiser ved Pasning af Lokomotiver samt Lokomotivpersonalet, er indforstaaet med saa vidt muligt at undgaa stærk Røgdudvikling. Det er i Virkeligheden det fundamentale i Bestræbelserne for at undgaa Ubehagelighederne ved at færdes i en røgfylt Remise.

FÆRGERUTEN Gedser—Warnemünde.

Efter Forhandlinger i Berlin i Dagene 1.—4. Marts er der mellem Transportforvaltningen for den sovjetiske Militæradministration i Tyskland og Generaldirektoratet for de danske Statsbaner afsluttet en ny Overenskomst vedrørende Befordringen over Færgeruten Gedser—Warnemünde.

Den hidtidige Overenskomst har kun omfattet Godsforsendelser i hele Vognladninger lokalt mellem Norden og den sovjetiske Zone i Tyskland. Den nye Overenskomst omfatter derudover ogsaa Godsforsendelsen i Vognladninger (saavel Fragtgods som Ilgods) transit gennem Tyskland mellem Norden paa den ene Side og Lande hinsides Tyskland paa den anden Side, i første Række Svejts, Tjekkoslavakiet og Ungarn.

For Sendinger mellem Danmark og den sovjetiske Zone skal Fragtandelene betales som hidtil, d. v. s. den danske Fragt (inkl. Fragt m. m. paa Færgestrækningen Gedser—Warnemünde) i Danmark og den tyske Fragt i Tyskland. For Sendinger transit gennem Tyskland mellem Danmark og Svejts skal Fragten mellem den danske Station og Warnemünde betales i Danmark, Transitfragten gennem Tyskland og den svejtsiske Fragtandel derimod for Sendinger i begge Retninger i Svejts. For Sendinger transit gennem Tyskland til eller fra andre Lande, f. Eks. Tjekkoslavakiet, skal Fragten fra Afsendelsesstedet til den tyske Grænse betales i Afsendelseslandet, medens Transitfragten gennem Tyskland sammen med Videre-Fragten til Bestemmelsesstationen skal bestales i Bestemmelseslandet.

Transitbefordringen er dog afhængig af Afslutningen af de nødvendige Forbindelsestariffer med de forskellige Lande hinsides Tyskland.

Spørgsmaalet om Muligheden for *gennemgaaende Personbefordring* gennem Tyskland f. Eks. til Svejts eller Tjekkoslavakiet blev rejst af de danske Delegerede, men de sovjetiske Repræsentanter mente ikke for Tiden at kunne tiltræde saadan Befordring.

Da der til Sejldes paa Ruten kun haves en Færge til Raadighed, nemlig den danske Dampfærge „Danmark“, og det i første Række maa være magtpaaliggende at afvikle Godsbefordringen, vilde det i øvrigt allerede af Hensyn til denne ikke være muligt at lægge saa megen Beslag paa Færgens Sporplads, som f. Eks. en daglig Overførelse af „Skandinavien-Svejts-Ekspres“ vilde kræve. Derimod aabner den nye Overenskomst Mulighed for Etablering af en gennemgaaende Personvogn mellem København og Berlin een Gang ugentlig i hver Retning og med Gennemførsel mellem de to Byer i Dagens Løb. Forbindelse til/fra Prag vil i saa Fald kunne opnaas ved Overnatning i Berlin. Der mangler dog forskellige Undersøgelser, før definitiv Afgørelse kan foreligge, og nærmere Meddelelse, bl. a. ogsaa om Billetkøb og Tidspunktet for Forbindelsens Etablering vil da blive udsendt.

Endelig gives der paa Færgeruten Gedser-Warnemünde Mulighed for Overførsel af Personauto-

mobiler med rejsende. Fragten erlægges om Bord og i dansk Mønt.

Naturligvis maa alle Personer, der rejser med Færgeruten, være i Besiddelse af fornødent Pas og Visum.

Indtil videre vil der paa Færgeruten kun blive sejlet efter Godsbefordringens Behov.

STATSBANERNES FORSØG MED OLIEFYRING PAA LOKOMOTIVER

Af Maskiningeniør N. Søgaard.

(Fortsat.)

Det var jo ærgerligt nok efter alt det Arbejde, vi havde haft med Maskinen. Jeg dannede mig efterhaanden den Teori, at de for lange Flammer vi stadig fik, naar vi forsøgte at forbrænde mere Olie, maatte kunde afkortes, hvis man gav Flammevejen et Par Sving mellem glødende Murværk, idet de største langsomt brændende Oliedraaber saa vilde blive slynget imod det glødende Murværk, og derved meget hurtigt vilde fordampe og forbrænde.

Desuden vilde Olie og Luft blive hvirvlet bedre sammen, hvilket ogsaa vilde forøge Forbrændings-hastigheden. Selv om det ikke stemte overens med sædvanlig Praksis indenfor Oliefyringsteknikken, gjorde vi dog et Forsøg dermed.

Forstøverne blev som vist paa Fig. 10 rettet skraat opad imod Murbuen og ved Hjælp af en Opmuring i Bunden af Askekassen, blev Luften tvunget til at slaa et Sving op under Murbuen.

Denne gav vi et Knæk, saa den gav Flammerne et skarpt Sving ned under Fyrhullet. Virkningen var ikke til at tage Fejl af. Maskinen kunde nu præstere lige saa meget som med gode Kul.

Den blev sat i Drift, men nu viste der sig, man kan vis godt sige naturligvis, en Del Vanskeligheder. Den værste af disse var, at Forstøverne viste en slem Tilbøjelighed til at tilstoppes, og denne meget generende Tilbøjelighed viste sig vanske-

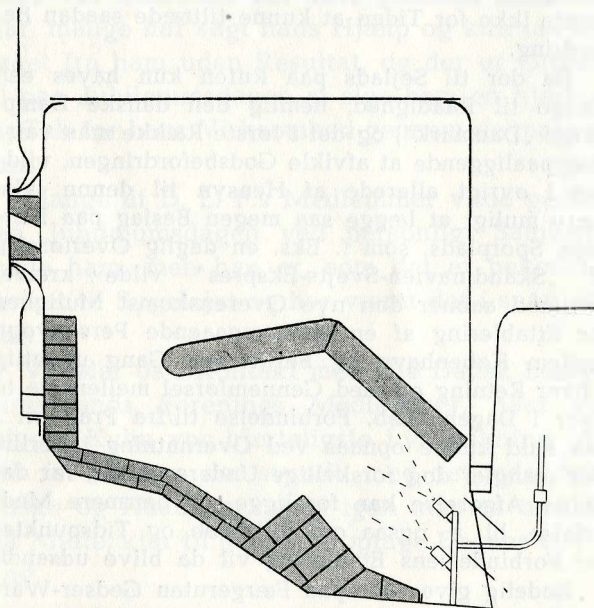


Fig. 10.

lig at fjerne. Det kunde næppe skyldes almindelige Urenheder, som flød rundt i Olien, for Trykfiltret var saa fint, at de Urenheder, som kunde slippe derigennem, ogsaa skulde passere Forstøverne, men der var jo den Mulighed, at Olien ved Opvarmning kunde cracke og udskille faste Bestanddele. For at nedsætte denne Mulighed anbragtes først en Slags Kakkelovnsskærme om Forstøverrørene til Beskyttelse af disse mod Straalevarmen fra Fyret, og da det ikke slog til, erstattedes Afspærringsventilerne med 3-Gangshaner, som stod i Forbindelse med Maskinens Trykluftanlæg paa en saadan Maade, at der blev sat Trykluft paa Forstøverne, naar man lukkede for Olien. Tryklufften blæste saa Olien ud af Røre og Forstøverne, saa den ikke kom til at staa og koge i Forstøverne, og naar Luften derefter blæste gennem Forstøverne, afkøledes disse. Der blev dog stadig ved med at forekomme en Del Tilstopninger. Naar man en Gang imellem forsøgte at holde Øje med Maskinen paa enkelte Ture for om muligt at finde ud af, under hvilke Omstændigheder Tilstopningerne indtraf, skete der aldrig noget, men Dagen efter, eller et Par Dage senere, var Tilstopningerne der igen. Maaske kom Aarsagen for Dagens Lys, da der en skønne Dag kom en mægtig stor Klump Asfalt ud af en af Tankvognene. Klumpen var saa stor, at den helt tilstoppede den Udvaskepumpe, som brugtes til at pumpe Olien fra Tankvognen over i Tender-tanken. Smaa Asfaltklumper kan nok holdes opløst i Olien uden at opløses, da Asfalt praktisk taget ikke er opløselig i Brændselolie. Klumperne kan maaske i Varmen trykkes igennem Filtrene og tilstoppe Forstøverne, navnlig i Perioder, hvor der køres med forholdsvis lille Tryk paa Olien. Midlet mod Tilstopninger maa herefter være at undgaa lave Olietryk, under 5 Atmosfære, og i Stedet lukke helt for en eller to af Forstøverrørene, naar man skal regulere Fyret langt ned.

Erfaringerne synes at bekræfte, at det forholder sig saaledes.

Om D-Maskinen skal blot nævnes, at det har vist sig, at den paa Fig. 10 viste Form for Fyrrum er saa effektiv, at den ikke kræver 6 Forstøvere. Vi er derfor gaaet over til kun at anvende 3, hvoraf den midterste er noget mindre end de yderste, og fortrinsvis anvendes til Opfyring og Ranging.

Til PR-Forsøgsmaskine blev valgt Nr. 904, der jo efterhaanden har været med til lidt af hvert. Den var med i Vigerslev Ulykken.

Det var den første P-Maskine, som blev ombygget til PR, og nu skulde den have Oliefyre. Som Forbillede for Anlægget benyttede man et engelsk Anlæg, som der forelaa ret gode Oplysninger om i Litteraturen.

Man kopierede det dog ikke slavisk, men søgte paa flere Punkter at forbedre det. Bl. a. søgte man at opnaa særlig gode Reguleringsmuligheder ved at anvende en stilbar automatisk Reduktionsventil til Forstøverdampen, og man konstruerede en speciel Oliereguleringsglider. Anlægget er iøvrigt opbygget efter den sædvanlige Recept.

I Tenderens Kulrum er anbragt en Olietank paa ca 5 m³, forsynet med Dampspiraler til Opvarmning. Olien føres alene drevet af Tyngekraften fra Tanken gennem en Afspærringsventil, et Filter, et Par bøjelige Slinger af oliebestandig, syntetisk Gummi mellem Tender og Maskine over gennem en Olieforvarmer og Reguleringsglider til Brænderen, der er anbragt under Fyrkassebundrammens forreste Kant.

Forstøverdampen udtages fra Maskinens Dampfordelingsstykke.

Trykket reduceres ved Hjælp af ovennævnte Reduktionsventil til 3 à 4 Atmosfære og det reguleres yderligere ved Hjælp af en haandbetjent Reguleringsventil, før Dampen føres ind i Brænderen, der som tidligere nævnt er en simpel Fladbrænder, hvorfra Dampen strømmer ud gennem en ca. 0,4 mm høj og godt 60 mm bred Spalte, medens Olien løber ud af en umiddelbart ovenfor Dampstraalen anbragt Spalte, der er ca. 45 mm bred og som til at begynde med efter det engelske Forbillede var ca. 12 mm høj, men som vi efterhaanden fandt ud af ikke burde være højere end nødvendigt for at befordre den største Oliemængde, som kunde forbrændes under haard Kørsel.

Oliespaltens Højde nedsattes derfor efterhaanden til ca. 1³/₄ mm. Damp-Olie-Straalen rettedes skraat opad mod Fyrkassedørpladen under Fyrhullet. Luften førtes, som det vil ses paa Fig. 11, ind i Fyret, dels gennem en Aabning omkring Brænderen, bl. a. for, at Brænderen ikke skulde blive for varm, og dels fra Askekassen gennem Huller i en Pladeafdækning mellem Askekasse og Fyrkasse.

Denne Pladeafdækning og den nederste Del af Fyrkassen beskyttedes mod direkte Ildpaavirkning af et Lag ildfast Murværk. Fyrhullet dækkedes med en Plade, paa hvis indvendige Side var fastgjort ildfaste Sten, og hvori er en Inspektionsaabning dækket af en Klap omtrent som paa D. Maskinen. Murbuen var i Begyndelsen som paa en kulfyret Maskine.

I Sverige havde man paa et lignende Oliefy-

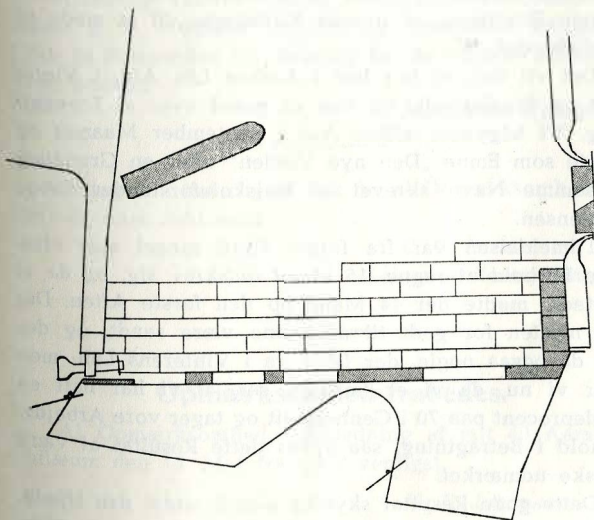


Fig. 11.

ringsanlæg bemærket, at der af og til drev en Del Olie ned fra Brænderen uden at være forstøvet, saa den kunde brænde. Denne Spildolie lavede dels et væmmeligt Svineri under Maskinen, idet Fartvinden og Hjulene slyngede den op under Maskinen, og dels forurenede den Ballasten stærkt paa Stationerne.

For at undgaa det, konstruerede man en Spildolietransportør, som sendte Hovedparten af den spildte Olie tilbage i Tendertanken.

Maskinen var klar til første Opfyring den 10. April, altsaa en Maaned efter D. Maskinen.

Efter Arbejdet med D. Maskinen stod vi nu bedre rustet til at rette Fyret ind paa PR.-Maskinen. Efter at have forsynet den med et langt Forbrændingskammer omtrent som vist paa Fig. 12, og ret-

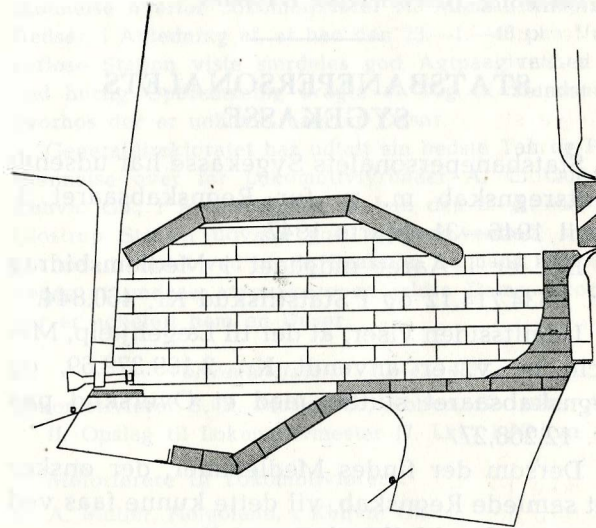


Fig. 12.

tet Luftindstrømningshullerne ind saa der blev bedre Muligheder for at faa hele Luftmængden til at deltage i Forbrændingen, fik vi meget hurtigt Maskinen op paa en virkelig stor Ydeevne.

Allerede den 17. April dristede vi os til at fremføre Tog 25 Kh.-Kø. Toget var paa 15 Bogievogne med 543 t. og til Trods for, at der var Hastighedsnedsættelser til 30 km/T paa en meget lang Strækning ved Hedehusene, holdt vi og fløjtede „Klar til Indkørsel“ i Korsør ca. 5 Minutter før planmæssig Ankomsttid.

Hjemad kørte vi Tog 2036 med 102 Aksler og 756 t., var meget forsinket ved Afgangen og vandt ca. 40 Minutter paa Kørslen.

Det var en ren Fornøjelse at køre med en PR.-Maskine med en saadan Dampevne, men der viste sig ogsaa Vanskeligheder.

Fyrrangementet gav en meget kraftig Flamme rettet mod Dørpladen. Det store afdækkede Fyrhul var et ømfintligt Parti. Jernindfatningen omkring de ildfaste Sten forbrændtes, og Glødskallerne virkede som Flusmiddel paa Stenene, saa det hele smeltede, og løb som en glasagtig Masse ned i Bunden.

(Fortsættes)

Statsfunktionærernes Laaneforening.*Ledig Stilling.*

Stillingen som Forretningsfører bliver ledig fra 1. April 1949. Til at overtage denne Stilling søges Forbindelse med en Tjenestemand, som vil være villig til at træde udenfor Nummer fra 1. Juli d. A. mod Godtgørelse for den tjenstlige Løn m. v., han oppebærer for Tiden.

Stillingen vil blive aflagt som for Tjenestemænd i Told- og Trafiketaternes 5. Lønningsklasse med Hensyn til Lønning og Pension.

Ansøgning med Opgivelse af eventuelle Kvalifikationer i Henseende til Kendskab til Regnskab, Fagorganisation m. v. skal inden 15. Maj indsendes til Formanden for Statsfunktionærernes Laaneforening, Stoltenbergsgade 9, København V.

Personlig Henvendelse frabedes.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Statsbanepersonalets Sygekasse har udsendt Driftsregnskab m. v. for Regnskabsaaret 1. April 1946—31. Marts 1947.

Der er i Aaret indgaaet i Medlemsbidrag Kr. 1.634.714,12 og i Statstilskud Kr. 460.844.

Udgiftssiden viser, at der til Lægehjælp, Medicin m. v. er anvendt Kr. 2.189.379,69, og Regnskabsaaret slutter med et Overskud paa Kr. 12.268,27.

Dersom der findes Medlemmer, der ønsker det samlede Regnskab, vil dette kunne faas ved Henvendelse til Sygekassens Kontor.

**Oplysningsarbejdet.****Afslutning paa Vinterens Arbejde.**

Torsdag den 19. Marts afsluttede de københavnske Afdelinger deres Studiekreds. Arbejdet, der har været et halvt Aar, har været tilmeldt 40 Lokførere og Lokofyrb. Emnerne var Taleteknik og Organisationsarbejde, Leder var Arkivar Børge Schmit. Arbejdet har været præget af god Vilje og Arbejdsindsats fra Medlemmernes Side, hvilket tegner godt for fremtidigt Studiekredsarbejde. Foruden selve Studiekredsarbejdet har der været afholdt 1 Filmsforestilling om Oliens Fremstilling m. m. samt 4 Foredrag, nemlig:

Redaktør Edward Clausen: „Palæstinaproblemet“.

Ming. A. Søgaard: „Forsøgene med de oliefyrede Lokomotiver“.

Trafikkontrolør K. A. Curtsen: „Togkontorets Arbejde og Myndighed“.

E. Greve Petersen: „Organisationsmæssige Forhold“.

Samt et Besøg paa Arbejderbevægelsens Bibliotek, hvor man bl. a. saa Staunings Mindeværelse.

Til alle Foredragene har der været god Tilslutning, hvilket har været en Glæde for Oplysningsudvalget. Sidste Studiekredsdag blev der uddelt Flidspræmier til de to Deltagere, der havde den bedste Mødeprocent.

Ib Asmussen.

Studiekreds.

Jeg hørte engang — i et Foredrag af daværende Formand for Arb. Oplysningsforbund, vor nuværende Fiskeriminister Chr. Christiansen — at der i vide Kredse inden for Arbejderne er en vis Tilbageholdenhed over for Studiekredse, det er Navnet, man ikke kan lide, man har en Fornemmelse af, at det er noget højlyrd noget, hvori kun kloge Hoveder kan deltage.

Chr. Christiansen mente, at det nok var Navnet „Studiekreds“ det var galt med, men han mente ogsaa, at det var noget der rettede sig, efterhaanden som flere og flere deltog i en Studiekreds og derved fik et Indblik i, hvad det er, der foregaar der. Paa den anden Side er det ogsaa meget vanskeligt at finde et Navn, som er mere rammende og i et enkelt Ord dækker nøjagtigt det, det skal.

Heri vil jeg give Chr. Christiansen Ret, for en Studiekreds er jo lige netop en Kreds af Kammerater med fælles Interesser, der mødes for der, ved grundig Studie af en Grundbog om det Emne, de har valgt, og gennem Indlæg og Diskussioner at hente Impulser hos hinanden, saaledes at deres Viden om Emnet udvides ganske betydeligt.

Nok har en Studiekreds en Leder, men han er ogsaa kun Leder, ikke Lærer, han er nærmest at regne som en Dirigent, der skal søge at holde Diskussionerne igang og saa selvfølgelig være klar til at bringe nye Emner under Debat, naar det skønnes nødvendigt. Selve det nye, der læres, hentes i Grundbogen, og i den supplerende Litteratur, som Grundbogen henviser til. Meget henter man ogsaa hos hinanden. Der er jo som Regel altid en og anden, som er særligt godt inde i et eller andet Emne, som har hans Interesse.

Ja men, er der maaske nogen, der vil spørge, vil det kunne lade sig gøre for Lokomotivmænd med vor meget delte Arbejdstid? Vil det være muligt, paa vore sparsomme Friaftener, at formaa Kollegerne til at møde til Studiekreds?

Det vil det, vi har her i Aarhus Lfb. Afd. i Vinter haft en Studiekreds, og den er gaaet over al Forventning. Vi begyndte sidste Aar i September Maaned og valgte som Emne „Den nye Verden“ efter en Grundbog af samme Navn skrevet af Højskoleforstander Frode Kristensen.

Tilmeldelsen var fra første Færd meget stor efter vore Forhold at regne, 15 Mand indskrev sig, og da vi startede, mødte der 14 Mand op den første Aften. Det var næsten for godt til at kunne være sandt, og der var da ogsaa nogle, der faldt fra i Vinterens Løb; men naar vi nu, da vi er færdige, ser, at vi har haft en Mødeprocent paa 70 i Gennemsnit og tager vore Arbejdsforhold i Betragtning, saa synes dette Resultat at være ganske udmærket.

Dette gode Resultat skyldes blandt andet den Hjælp, vi har faaet fra vort Lokomotivmesterkontors Side.

Man stillede sig meget forstaaende overfor de Vanskeligheder, der opstaar for Lokomotivmænd, naar de vil lave en Studiekreds. Vi fik ikke alene Raadighed over et egnet Lokale de Aftener, vi havde Studiekreds, men Tjenestefordeleren sørgede for Aftenfrihed for de Kolleger, der kørte i Reserven. Det drejede sig om seks Mand hver Gang, og da det drejede sig om 12 Aftener ialt, vil man forstaa, at det var et ikke helt ringe Ekstraarbejde, Tjenestefordeleren paatog sig.

Som man vil kunne se af ovenstaaende, kan det godt lade sig gøre at starte en Studiekreds med et Arbejde som vort, og naar man benytter sig af vor Fremgangsmaade, idet vi, hvergang vi mødtes, fastlagde den næste Mødeaften paa en Tid, hvor de fleste af de Deltagere, der kørte i fast Tur, havde fri, og hvis man saa gaar ud fra, at Lokomotivmestrene er lige saa imødekomende andre Steder som her i Aarhus, vil andre Afdelinger her i Landet ogsaa kunne starte en Studiekreds.

At beskrive, hvad vi diskuterede og hvormeget vi naaede i vor Studiekreds, vil vist føre for vidt her, men naar jeg i vor Forhandlingsbog ser tilbage paa Vinterens Arbejde og samtidig ser paa de Indlæg, som hver Deltager har skrevet, kan jeg kun sige til Kollegerne ude omkring i Afd.: Prøv en Studiekreds til næste Vinter, I vil ikke fortryde det.

Og nu gaar vi her i Aarhus og venter paa, at der skal komme en Grundbog i Tjenestemandforhold, saaledes at vi kan komme i Gang med en Studiekreds om dette Emne næste Vinter. Skulde Grundbogen trods Forventning ikke komme, finder vi nok et andet Emne, for Studiekreds vil vi have.

J. V. Christiansen.

Taksigelser.

Vor hjerteligste Tak for al Venlighed og Deltagelse ved vor kære Mand og Fader Einar Bendtsens Sygdom, Død og Begravelse.

Ellen Bendtsen og Børn.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved Lokomotivfører E. V. Hansens Sygdom og Bisættelse. En særlig Tak til Formanden Hr. Bristing for de smukke Mindeord ved Baaren.

Margrethe Hansen.

Modtag min inderligste Tak for al Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum.

C. C. Larsen,
Lokomotivfører, Slagelse.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum den 14. Maj frabedes venligst.

V. E. Johansen,
Lokomotivfører, Kbhvn. Gb.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge Svend Thygesen, 9 B. Lægedistrikt, er bortrejst fra 19. April—6. Juni 1948.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Porse, Aalekistevej 81, Tlf. Damsø 5596.

Konsultationstid: Kl. 12—13 undtagen Lørdag Kl. 9—10 (Torsdag desuden Kl. 18—19).



Paaskønnelser:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse overfor Lokomotivfører A. Monrad-Andersen, Gedser, i Anledning af, at han den 23.—1.—48 paa Væggerløse Station viste særdeles god Agtpaagivenhed og ved hurtig Opbremsning bragte et Tog til Standsning, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse over for Lokomotivfyrbøder A. C. Quaade, Kbhvn. Gb., i Anledning af, at han den 5.—1.—48 paa Glostrup Station udviste god Agtpaagivenhed, saa at det blandt andet ved hurtig Reaktion fra hans Side lykkedes at undgaa at paakøre en ældre Dame, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør.

Foriremmelser pr. 1.—4.—48:

Lokomotivfører S. R. Mortensen, Kbhvn. Gb. efter Ans. if. Opslag til Lokomotivmester (7. Lkl.) i Kbhvn. Gb.

Motorførere til Lokomotivførere:

C. A. Müller, Helgoland, i Kbhvn. Gb.
V. Wedel, Helgoland, i Kbhvn. Gb.
A. K. Andersen, Helgoland, i Kbhvn. Gb.
E. A. W. Pedersen, Enghave, i Kbhvn. Gb.
N. J. Andersen, Enghave, i Kbhvn. Gb.
A. P. Sørensen, Enghave, i Kbhvn. Gb.
P. A. Taklo, Enghave, i Kbhvn. Gb.
E. W. Jespersen, Enghave, i Kbhvn. Gb.
O. K. Larsen, Aarhus, i Randers.
P. S. Rasmussen, Aarhus, i Randers.
S. E. S. Sørensen, Aarhus, i Tønder.
E. Nielsen, Aarhus, i Holstebro.
H. F. Hansen, Aarhus, i Padborg.
G. C. Knudsen, Aarhus, i Brande.
O. P. Jensen, Aarhus, i Brande.
H. C. Rasmussen, Aarhus, i Randers.
J. V. R. Jørgensen, Aarhus, i Brande.
A. K. Modell, Aarhus, i Korsør.
E. W. Andersen, Aarhus, i Brande.
P. A. V. Pedersen, Helgoland, i Kbhvn. Gb.
H. S. Rasmussen, Aarhus, i Viborg.
H. A. B. Pedersen, Helgoland, i Holbæk.
O. Hare, Aarhus, i Randers.
O. N. Jensen, Enghave, i Korsør.
K. Sørensen, Enghave, i Slagelse.
I. G. Hansen, Enghave, i Padborg.
V. E. Thomsen, Enghave, i Padborg.
H. B. Christiansen, Enghave, i Padborg.

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:

K. L. Skjødt, Struer, i Herning.
 S. K. K. Olesen, Aarhus, i Randers.
 P. E. Nielsen, Roskilde, i Næstved.
 M. Jakobsen, Roskilde, i Næstved.
 H. Vedel, Kbhvn. Gb., i Hillerød.
 O. S. Madsen, Kbhvn. Gb., i Holbæk.
 C. L. Knudsen, Kbhvn. Gb., i Næstved.
 P. Hansen, Kbhvn. Gb., i Nykøbing F.
 J. Faxø, Kbhvn. Gb., i Nykøbing F.
 A. F. Jeppesen, Kbhvn. Gb., i Nykøbing F.
 H. E. Larsen, Kbhvn. Gb., i Slagelse.
 N. H. B. Madsen, Fredericia, i Padborg.
 R. Andreasen, Næstved, i Næstved.
 L. K. Hansen, Kbhvn. Gb., i Padborg.
 J. B. Jensen, Viborg, i Viborg.
 L. M. H. Jensen, Gedser, i Gedser.
 H. L. Larsen, Kbhvn. Gb., i Padborg.
 F. Kirk, Struer, i Herning.
 V. P. V. Rasmussen, Struer, i Herning.
 C. C. Dalby, Struer, i Viborg.
 B. F. Flink, Aarhus, i Viborg.
 H. B. L. Hansen, Korsør, i Korsør.
 L. K. V. M. Pedersen, Assens, i Kolding.
 N. M. Jensen, Aalborg, i Aalborg.
 W. J. Rasmussen, Slagelse, i Slagelse.
 S. B. Jensen, Korsør, i Korsør.
 O. Larsen, Aarhus, i Viborg.
 A. Hauschildt, Roskilde, i Brande.
 E. P. Schjødt, Aarhus, i Brande.
 E. O. Nielsen, Roskilde, i Brande.
 E. K. H. Christensen, Kbhvn. Gb., i Padborg.
 E. T. D. Paulsen, Aalborg, i Viborg.
 F. I. Nielsen, Aarhus, i Padborg.
 B. W. Hofmann, Kbhvn. Gb., i Padborg.
 G. V. Laursen, Aarhus, i Brande.
 E. A. Petersen, Helsingør, i Helsingør.
 M. Hornbæk, Gedser, i Gedser.
 V. A. F. Hansen, Fredericia, i Kolding.
 J. H. Rasmussen, Kbhvn. Gb., i Lunderskov.
 C. V. S. Hansen, Aarhus, i Padborg.
 I. J. Christoffersen, Kbhvn. Gb., i Tønder.
 K. O. C. Nielsen, Nyborg, i Lunderskov.
 E. Drejer, Gedser, i Gedser.
 S. A. G. Hermann, Fredericia, i Kolding.

Motorførere til Elektroførere:

L. P. V. Larsen, Enghave, i Enghave.
 V. C. Vestergaard, Enghave, i Enghave.
 P. K. P. Staugaard, Enghave, i Enghave.
 F. E. Hørner, Enghave, i Enghave.
 L. Jensen, Enghave, i Enghave.
 L. J. C. F. Schophaus, Enghave, i Enghave.
 A. V. Holst, Enghave, i Enghave.
 S. C. Jensen, Enghave, i Enghave.
 H. E. V. Larsen, Enghave, i Enghave.
 D. Vallentin, Enghave, i Enghave.
 A. J. C. Skøtt, Enghave, i Enghave.
 C. Jørgensen, Enghave, i Enghave.
 H. A. Dyrving, Enghave, i Enghave.
 T. Hjorth, Enghave, i Enghave.
 P. G. M. Olsen, Enghave, i Enghave.
 P. E. Vettendorf, Enghave, i Enghave.

O. F. Riberhegn, Enghave, i Enghave.
 E. L. Andersen, Enghave, i Enghave.
 H. F. B. Lundby, Enghave, i Enghave.
 P. T. Povlsen, Enghave, i Enghave.
 C. C. Rasmussen, Enghave, i Enghave.
 E. H. Ørnberg, Enghave, i Enghave.
 W. S. H. Olesen, Enghave, i Enghave.
 K. R. T. Kieffer, Enghave, i Enghave.
 B. E. A. Christensen, Enghave, i Enghave.
 G. J. Jørgensen, Enghave, i Enghave.
 K. A. Petersen, Enghave, i Enghave.
 P. L. I. Jensen, Helgoland, i Enghave.
 H. G. Angelsø, Enghave, i Enghave.
 H. Melohn, Enghave, i Enghave.
 E. B. K. Jensen, Enghave, i Enghave.
 B. E. Andersen, Enghave, i Enghave.
 C. A. H. Møller, Enghave, i Enghave.
 G. E. F. Härtel, Enghave, i Enghave.
 B. A. Jensen, Enghave, i Enghave.

Lokomotivfyrbødere til Elektroførere:

O. H. Larsen, Roskilde, i Enghave.
 F. A. Knudsen, Kbhvn. Gb., i Enghave.
 H. P. Kirketerp, Kbhvn. Gb., i Enghave.
 R. U. Andersen, Sønderborg, i Enghave.
 H. C. Fischer, Kbhvn. Gb., i Enghave.
 O. Christoffersen, Kbhvn. Gb., i Enghave.
 S. A. Thomsen, Kbhvn. Gb., i Enghave.
 J. A. Sindahl, Kbhvn. Gb., i Enghave.
 A. B. Jensen, Kbhvn. Gb., i Enghave.
 P. M. Meyer, Kbhvn. Gb., i Enghave.
 K. Andersen, Kbhvn. Gb., i Enghave.
 T. H. Nielsen, Aarhus, i Enghave.

Lokomotivfyrbødere til Motorførere (Lyntogsassist.):

A. Pedersen, Esbjerg, i Aarhus.
 E. Ø. Nielsen, Aarhus, i Aarhus.
 G. O. J. Ørtoft, Roskilde, i Aarhus.
 C. H. Hjorth, Aarhus, i Aarhus.
 A. K. R. L. Hansen, Kalundborg, i Helgoland.
 B. E. Rasmussen, Gedser, i Helgoland.
 O. Petersen, Aarhus, i Aarhus.
 J. M. Jensen, Herning, i Aarhus.
 R. C. S. Sørensen, Aarhus, i Aarhus.
 P. Bryhl, Esbjerg, i Aarhus.
 E. V. Hall, Aarhus, i Aarhus.
 E. A. Lindengren, Frederikshavn, i Aarhus.
 F. V. P. Hvam, Randers, i Aarhus.
 E. V. Sørensen, Aarhus, i Aarhus.
 H. E. Andersen, Kbhvn. Gb., i Helgoland.
 A. C. Quaade, Kbhvn. Gb., i Helgoland.
 K. G. Eliassen, Kbhvn. Gb., i Helgoland.
 H. A. H. Thomsen, Nyborg, i Aarhus.
 I. A. Asmussen, Kbhvn. Gb., i Helgoland.

Overgaaet til anden Stilling:

Lokomotivførere til Elektroførere:

A. J. Møller Hansen, Kbhvn. Gb., til Enghave.
 E. A. Nielsen, Kbhvn. Gb., til Enghave.
 H. C. Nielsen, Kbhvn. Gb., til Enghave.
 H. F. Brade, Kbhvn. Gb., til Enghave.

Overgaaet fra Slangerupbanen pr. 1.—4.—48.

Lokomotivmester (6. Lkl.)	J. E. L. Jensen,	Kbhvn. L.	
Lokomotivfører	J. P. Nielsen,		— —
—	H. C. E. Hansen,		— —
—	L. P. Vorborg,		— —
—	H. P. Larsen,		— —
—	L. H. Larsen,		— —
—	E. C. Lohse,		— —
—	B. A. Halberg,		— —
—	J. P. Viholt,		— —
—	H. P. H. Hansen,		— —
—	N. C. E. Larsen,		— —
Lokomotivfyrbøder	P. V. M. Rasmussen,		— —
—	P. K. Christiansen,		— —

Ansættelse af Lokomotivfyrbødere:

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

E. C. Larsen, Korsør, i Korsør.
 K. A. Jensen, Kbhvn. Gb., i Roskilde.
 K. B. K. Knudsen, Struer, i Struer.
 V. P. Graversen, Aarhus, i Brande.
 K. T. H. Jakobsen, Fredericia, i Fredericia.
 R. T. Petersen, Nyborg, i Korsør.
 O. S. Nielsen, Randers, i Brande.
 E. J. Jørgensen, Aarhus, i Brande.
 V. E. Andersen, Aarhus, i Herning.
 J. R. A. Jakobsen, Aarhus, i Herning.
 P. A. Overgaard, Sønderborg, i Sønderborg.
 E. Rasmussen, Randers, i Frederikshavn.
 M. Sørensen, Fredericia, i Padborg.
 N. L. Christensen, Struer, i Thisted.
 A. M. V. Høtoft, Aarhus, i Kalundborg.
 E. Jensen, Fredericia, i Tønder.
 A. V. Vinsten, Kbhvn. Gb., i Roskilde.
 O. E. D. Andersen, Fredericia, i Padborg.
 P. L. Jensen, Kbhvn. Gb., i Roskilde.
 H. C. Christiansen, Padborg, i Padborg.
 H. J. Jørgensen, Esbjerg, i Tønder.
 K. Rasmussen, Kbhvn. Gb., i Roskilde.
 L. Tønning, Aarhus, i Kalundborg.
 E. M. Mejlstrup, Kbhvn. Gb., i Roskilde.
 S. E. Petersen, Kalundborg, i Kalundborg.
 K. K. Bentsen, Langaa, i Langaa.
 I. N. Jensen, Kbhvn. Gb., i Roskilde.
 A. Sørensen, Fredericia, i Korsør.
 N. O. A. Dinesen, Nyborg, i Slagelse.
 K. D. Rasmussen, Kbhvn. Gb., i Roskilde.
 R. P. Lund, Kbhvn. Gb., i Roskilde.
 K. Jensen, Korsør, i Korsør.
 P. R. Knudsen, Nyborg, i Slagelse.
 H. E. Larsen, Kbhvn. Gb., i Slagelse.
 P. Nielsen, Kbhvn. Gb., i Gedser.

Forflyttelser pr. 1.—4.—48:

Lokomotivførere:

H. S. Hansen, Gedser, til Kbhvn. Gb.
 K. T. Andersen, Nykøbing F., til Kbhvn. Gb.
 J. W. Johansen, Hillerød, til Kbhvn. Gb.
 P. K. Kristensen, Næstved, til Kbhvn. Gb.
 P. K. Petersen, Næstved, til Kbhvn. Gb.
 O. Nielsen, Holbæk (Depotforstander), til Kbhvn. Gb med
 Ophør af Funktion som Depotforstander.
 B. K. Hansen, Padborg, til Kbhvn. Gb.

K. E. H. F. Nielsen, Korsør, til Kbhvn. Gb.
 P. Wichmann, Aabenraa, til Kbhvn. Gb.
 H. V. Hansen, Slagelse, til Kbhvn. Gb.
 P. V. Jensen (Meelby), Slagelse, til Kbhvn. Gb.
 D. B. Andersen, Korsør, til Kbhvn. Gb.
 J. S. Pedersen, Slagelse, til Kbhvn. Gb.
 E. Schertiger-Nielsen, Holbæk, til Kbhvn. Gb.
 K. F. Renard, Holbæk, til Kbhvn. Gb.
 O. A. K. Sørensen, Korsør, til Kbhvn. Gb.
 S. A. Andersen (Helsing), Gedser, til Kbhvn. Gb.
 S. P. Christiansen, Næstved, til Kbhvn. Gb.
 I. Nielsen, Nykøbing F., til Kbhvn. Gb.
 F. F. Rysz, Aarhus, til Kbhvn. Gb.
 F. J. Jørgensen, Fredericia, til Kbhvn. Gb.
 H. P. B. Orstrand, Helsingør, til Kbhvn. Gb.
 C. H. Andersen, Nykøbing F., til Roskilde.
 J. P. Kjærsgaard, Herning, til Korsør.
 M. V. V. Rasmussen, Padborg, til Slagelse.
 H. N. M. Hansen, Helsingør, til Næstved.
 P. H. Torbensen, Kolding, til Helsingør.
 H. E. Olsen, Kbhvn. Gb., til Helsingør.
 H. L. Lindhardt, Kbhvn. Gb., til Aarhus.
 P. T. Kokholm, Struer, til Aarhus.
 S. E. Kirkegaard, Brande, til Aarhus.
 I. M. Jensen, Viborg, til Aarhus.
 F. G. Jensen, Skanderborg, til Aarhus.
 B. Nielsen, Aalborg, til Aarhus.
 J. H. Sørensen, Randers, til Aarhus.
 A. V. D. Andersen, Skanderborg, til Aarhus.
 P. H. L. Lenz, Langaa, til Aarhus.
 A. J. Elmeskov, Brande, til Aalborg.
 V. Jørgensen, Randers, til Aalborg.
 J. Zeilberger, Skern, til Brande.
 O. Bregnum, Næstved, til Brande.
 W. Nielsen, Viborg, til Aarhus.
 K. A. P. Petersen, Padborg, til Fredericia.
 H. Pedersen, Padborg, til Fredericia.
 K. R. Pedersen, Padborg, til Fredericia.
 H. T. Rasmussen, Padborg, til Fredericia.
 A. Hansen, Padborg, til Fredericia.
 J. E. J. Lomholdt-Pedersen, Kolding, til Fredericia.
 H. T. H. Jensen, Padborg, til Fredericia.
 B. L. Nielsen, Tønder, til Fredericia.
 A. M. J. Hansen, Randers, til Fredericia.
 K. R. Olsen, Brande, til Herning.
 H. J. Andreasen, Kolding, til Nyborg.
 A. V. Klausen, Lunderskov, til Nyborg.
 E. C. Kähler, Brande, til Nyborg.
 N. Nielsen, Brande, til Silkeborg.
 H. R. Sørensen, Holstebro, til Struer.
 S. A. E. Munksgaard, Brande, til Struer.
 J. C. L. W. Vintersbøl, Padborg, til Struer.
 S. Ø. Hermansen, Brande, til Esbjerg.
 N. B. B. Laustsen, Padborg, til Aabenraa.
 P. Jensen, Viborg, til Langaa.
 K. E. Friis, Brande, til Skanderborg.
 A. S. K. Rind, Herning, til Skanderborg.
 T. R. Petersen, Brande, til Odense.
 A. N. B. Andersen, Assens, til Odense.
 E. B. F. Jørgensen, Padborg, til Assens.
 L. V. Sørensen, Viborg, til Aarhus.
 O. Frederiksen, Viborg, til Aarhus.
 E. Kristensen, Brande, til Aarhus.

Lokomotivfyrbødere:

V. H. Rasmussen, Roskilde, til Gedser.
 P. P. B. Klavsen, Kalundborg, til Korsør.
 K. O. Jacobsen, Thisted, til Aalborg.
 S. A. A. Hansen, Hobro, til Aalborg.
 V. Mikkelsen, Langaa, til Randers.
 E. H. Nielsen, Aalborg, til Randers.
 P. E. Eskesen, Brande, til Aalborg.
 K. V. Jensen, Korsør, til Aarhus.
 A. Pedersen, Kalundborg, til Aarhus.
 W. E. Andresen, Slagelse, til Aarhus.
 G. S. Poulsen, Korsør, til Fredericia.
 E. H. Jakobsen, Herning, til Fredericia.
 V. A. Larsen, Tønder, til Nyborg.
 K. W. Thomsen, Korsør, til Nyborg.
 W. F. Sørensen, Slagelse, til Nyborg.
 O. M. Ovesen, Padborg, til Esbjerg.
 H. L. Hansen, Tønder, til Esbjerg.
 V. O. Pedersen, Brande, til Struer.
 G. Voldum, Herning, til Struer.
 E. Høyer, Brande, til Struer.
 N. E. Jensen, Kalundborg, til Hobro.
 H. Ørnstrøm, Viborg, til Aarhus.
 K. W. Christensen, Struer, til Viborg.

Afsked:

Lokomotivfører O. T. J. C. V. E. Hanson, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—4.—48.
 Lokomotivfører R. V. S. Jakobsen, Kh. Gb., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—5.—48.
 Lokomotivfører T. Holm, Sønderborg H., efter Ans. p. G. af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—48.
 Lokomotivfører R. H. A. H. Larsen, Kh. Gb., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—48.
 Lokomotivfører V. J. H. Olsen, Viborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—48.
 Lokomotivfører H. A. Greisen, Nykøbing F., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—7.—48.

Dødsfald:

Lokomotivførere:

E. B. Bendtsen, Kh. Gb., den 20.—3.—48.
 O. M. H. Larsen, Nyborg, den 23.—3.—48.

Dødsfald blandt Pensionisterne:

pens. Lokomotivfører N. C. Kristensen, Skive, den 13.—3.—48.
 pens. Lokomotivfører E. V. Hansen, Kbhvn., den 29.—3.—48.

*Rettelse til
 Adressefortegnelsen*

Lokomotivførerafdelingerne:

Sønderborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til:
 K. Hansen, Oehlenschlägersgade 2.

Elektroførerafdelingen:

Enghave: Kassererens Navn og Adresse rettes til: W. S.
 H. Olesen, Hillerødgade 19, 2., Kbhvn. N.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Korsør: Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. E.
 Nielsen, Nygade 40.

Viborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til: N. C.
 Rasmussen, Villa „Bakkebo“, Gyvelvej.

Slagelse: Formandens Navn og Adresse rettes til:
 K. V. Jørgensen, Kalundborgvej 27, 1. — Kassererens
 Navn og Adresse rettes til: J. H. Larsen, Landsgrav.

Sønderborg: Formandens og Kassererens Navn og
 Adresse rettes til: P. A. Overgaard, Jernbanegade 46, 3.

Viborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: E.
 Christensen, Lille Pederstræde 5.

Byttelejligheder.

Aalborg—Aarhus.

Stor moderne 2 Vær. Lejlighed med Centralvarme i
 Aalborg ønskes byttet med større Lejlighed i Aarhus.
 Gerne Andelslejlighed.

Politibetjent *Carl Buhr*, Parkvej 18, 2., Aalborg.

Aarhus—Vejle—Svendborg.

Ønsker 2 $\frac{1}{2}$ —3—3 $\frac{1}{2}$ Vær. Lejlighed i Svendborg.
 Kan give i Bytte 3 Vær. moderne Lejlighed i Aarhus
 eller 3 Vær. Villalejlighed i Vejle.

A. Sommer Jensen, Overkontrolør,
 Postkontoret, Svendborg.

Aalborg—Aarhus.

2 eller 2 $\frac{1}{2}$ Vær. Lejlighed ønskes i Aarhus. I Bytte
 tilbydes en 2 eller 2 $\frac{1}{2}$ Vær. Lejlighed i Aalborg (Øst-
 byen).

Politibetjent *N. Vogensen Sørensen*,
 Himmerlandsgade 23, Aalborg.

Odense—København.

Stor 2 Vær. moderne Lejlighed i Odense ønskes byt-
 tet med 2—3. Vær. Lejlighed i København eller nærme-
 ste Omegn.

Henvendelse:

Toldassistent *Madsen-Østerbye*,
 Overtoldinspektoratet,
 Rosenvængets Alle 28, København Ø.
 Tlf. C. 5668, k. b. Hv. 10—17.

Sønderborg—København.

2 Vær. solrig Lejlighed m. W. C. i Sidebygning midt
 i Sønderborg ønskes byttet med tilsvarende i København.
 (Maanedlig Leje 50 Kr.).

Elektrofører *R. U. Andersen*,
 Esbern Snaresgade 7, St., Kbhvn. V.

MEDLEMSLISTEN — Se Side 60.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinær Medlem fra 1.—4.—48:
pens. Lokomotivførere:
E. R. Nielsen, Classensgade 51, 3., Kbhvn. Ø.

E. B. Larsen, Hvedevænget 85, Næstved
C. G. Frølich, Sejrgade 1, 3., Kbhvn. Ø.
C. M. Jensen, Th. Overskovsvej 8, Odense.
H. A. H. Malling, Lindebugten 35, Kbhvn. Valby.
P. A. V. K. Givskov, Almindsøvej 28, Silkeborg.



Slagelse Dampmølle Akts.

Slagelse — Telf. 120

DANA MEL

Man spiser godt paa

»Palæ-Cafeen«

Raadhusstorvet . Telefon 146



„Blenner's Dampvaskeri“

Telefon 398 Østergade 37 Telefon 398

Telefon 631

Telefon 631

Benyt Lillebilen

Telefon 631

v. Jørgen Thomsen

Og Turen gaar til „KINO-BAREN“

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

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

EMIL WOLFFHEGHEL

Telf. 465. Tønder Telf. 465.

• *Manufaktur*

• *Sengeudstyr*

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

„HOTEL TØNDER“

Telefon 130 ved Niels Caspersen Telefon 130

„Damehuset“

Telefon 498 ved H. FRIIS Telefon 498

Husk Bladcentralen

Telefon 268 ved J. Wendorff Telefon 268

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

Helbredet begynder Søndag Formiddag

i det »Finske Bad«

Badstuen . Tønder

Ure **J. N. Hansen, Torvet. Telefon 232.** **Optik**
Guld Bedste Reparationsværksted. **Sølvvarer**

Nedgroede Negle, Ligtorne og Fodvorter
Telf. 693 behandles smertefrit Telf. 693

Indlæg og Gummistrømper føres og tilpasses

Fodbiinkken . Vestergade 72² . Sofli Joensen

Knud Bach Handelsgartner
Telf. 191 **BLOMSTER OG KRANSE** Telf. 191

Jernbanens Vognmand

Telf. 624

Flytninger besørges
H. C. David Hansen

Telf. 624

NIELS JENSEN

Kolonial

Telefon 198

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.