

Nº 6

Juni 1948

48. Aargang

I. T. F. OG MARSHALLPLANEN

Den af U. S. A.s Udenrigsminister G. C. Marshall nævnte Plan om Hjælp til Europas Genopbygning kom første Gang til Orde ved en Tale, han holdt efter at have været paa en Rundrejse i hele Europa.

Som den praktiske Mand, Marshall uden Tvivl er, saa han klart, at virkelig Gang i Genopbygningen kunde der ikke blive, uden at U. S. A. traadte til med sine rige Hjælpekilder af Raavarer samt sin højtudviklede Produktionskapacitet. Muligvis har det ogsaa spillet med ind i Betragtningerne, at U. S. A. kunde komme til at staa overfor en Situation, hvor der blev Vanskeligheder med at finde Afsætning for Industriens Produktion paa Hjemmemarkedet, og hvad vilde da være mere rimelig, end allerede nu, at forsøge den eventuelle Overskudsproduktion afsat til Lande, hvor der herskede Vareknaphed. At U. S. A. under Krigen har udviklet sin Produktionsevne overordentlig, hersker der nemlig ingen Tvivl om.

Da Japan i December 1941 angreb Pearl Harbour, en af Historiens mest lurvede og simple Krigshandlinger, og Tyskland samtidig erklærede U. S. A. Krig, gav det Stødet til, at hele Befolkningen øjeblikkelig indstillede sig paa, at nu skulde Fjenden knuses, koste hvad det vilde. Overalt blev Fabrikkerne omstillet til Produktion af Krigsmateriale. De dygtigste Mænd stillede sig til Regeringens Disposition, og støttede dennes Bestræbelser med det kendte Resultat, at Tyskland og Japan maatte kapitulere knap 4 Aar efter, at U. S. A. var traadt ind i Krigen.

Omstillingen fra Krigs- til Fredsproduktion er, efter alle Sagkyndiges Mening, gaaet med en forbavsende Hurtighed, saaledes at Mulighederne for en Overskudsproduktion er til Stede.

Sovjetunionen er gaaet imod enhver Form for Dollarhjælp til Europa; naar man betænker, at Sovjet under den saakaldte Laane- og Lejelov har modtaget Ydelser fra U. S. A. til en Værdi af 11 Milliarder Dollar, virker det besynderligt, at Magthaverne i Kreml fører en saa uforsonlig Kamp imod Hjælpen til Europas andre Lande.

Om Marshallplanen er et Led i en bevidst Politik fra U. S. A.s Side, staar lidt dunkelt for den store jævne Befolkning, men en Ting foreligger der klart Bevis for, nemlig at Fagorganisationerne i U. S. A. har udført et meget stort Hjælpearbejde for at lindre Nøden i Tyskland.

Det fungerer paa den Maade, at Medlemmerne indbetaler et frivilligt Beløb, og samtidig fremsætter Ønske om, hvem en eventuel Hjælp i Form af Fødevarer skal sendes til. Mange har ikke Paarørende derovre, men ønsker, Pakken skal sendes enten til en Mand beskæftiget ved samme Fag som Giveren, eller andre, der særlig trænger. Man regner med, at der rundt regnet i 1947 alene fra U. S. A. er uddelt 67 000 Pakker om Dagen i Tyskland, hvortil Midlerne er indsamlet paa ovennævnte Maade. Det foregaar forøvrigt under betryggende Kontrol, idet A. F. L. (de amerikanske samvirkende Fagforbund) har en Mand siddende

i Bryssel ved Navn Irving Brown, hvis Opgave det er at kontrollere, om Pakkerne fordeles retfærdigt og kommer i de rigtige Hænder.

Naar man stilles overfor saadanne Kendsgerninger, undgaar man ikke at faa Følelsen af, at Befolkningen i U. S. A. er i Besiddelse af en stærk Trang til at bringe Ofre for at hjælpe andre, og den Tanke er da nærliggende, at Marshallplanen ikke alene er et Spørgsmaal af politisk Betydning for at fremme visse Interesser, men at der ogsaa ligger en rent menneskelig Følelse af Vilje til at yde Europa en virkelig Haandsrækning i de vanskelige Efterkrigsaar.

Sideløbende med Marshallplanens Behandling i de interesserede Landes Parlater har ogsaa de store internationale Fagorganisationer taget Stilling til denne.

I. T. F. afholdt saaledes i Dagene fra den 6.—9. April i Luxembourg en Konference, hvor Marshallplanen og dens Betydning for det europæiske Transportsystem blev behandlet.

Konferencen, hvori de tilsluttede Organisationer deltog, aabnedes af Generalsekretær J. H. Oldenbrok med en tankevækkende Tale (som vi bringer i næste Nummer).

Paa denne Konference blev forelagt Rapporten bl. a. omhandlende Oprindelsen til Marshallplanen, samt de Kommentarer knyttede dertil, som I. T. F.s Generalraad har udarbejdet.

De forskellige Problemer blev behandlet frit og aabenlyst, thi det er klart, at mange Opfattelser maa bøjes mod hinanden, naar en saa storstilet og omfattende Plan skal føres ud i Livet. De 16 Lande, der har modtaget Tilbudet om Hjælpen, og som en Betingelse skulde samarbejde økonomisk, har hver sine Ønsker, og det maa afføde Resignation fra den enkelte, hvis der skal skabes Resultater til Gavn for Helheden.

Mr. Marshalls Tale ved Harvard Universitetet d. 5. Juni 1947 konkluderede da ogsaa i følgende.

Det er aabenbart for alle, at U. S. A.s Regering ikke kan hjælpe Europa til virkelig Genopbygning, uden at de interesserede Lande træder sammen og bliver enige om et fremtidigt økonomisk Samarbejde.

Initiativet til et saadant Samarbejde maa dog komme fra Europa, U. S. A.s Rolle skal bestaa i at støtte det eventuelle Program, saa langt det er praktisk gennemførligt. Bedst vilde

det være, om Enighed kunde opnaas mellem alle Stater i Europa.

Som Afslutning paa Talen nævnte Marshall ogsaa den Betydning, der laa i, at det amerikanske Folk forstod Arten af det store Problem om Hjælpen, som er nødvendig, hvis Europa skal genrejses. Politisk Opfattelse eller forudfattede Meninger maatte ikke være nogen Hindring, men med det amerikanske Folks store Beredvillighed til at tage sit Ansvar som førende Nation i Verden var han sikker paa, at Vanskeligheder i denne Retning skulde blive overvundet.

D. 12. Juli 1947 blev i Paris aabnet en Konference indkaldt paa Foranledning af Storbritanien og Frankrig, hvor ialt 16 Lande var repræsenteret, deriblandt Danmark.

Mr. Bevin, Englands Udenrigsminister, var Præsident for Konferencen, og i en stor Tale udtalte han bl. a., at Marshalls Plan var et kraftigt Forsøg paa ikke alene at løse de økonomiske, men ogsaa de politiske Problemer i Europa. Forøvrigt beklagede han Fraværelsen af de østeuropæiske Lande, men Døren skulde holdes aaben, og Bevin sluttede med at foreslaa Nedsættelsen af en Arbejdskomité, idet Konferencen skulde arbejde og handle hurtigt.

Denne Komite traadte straks sammen, og Dagen efter forelagde den for Konferencen et Forslag til Vedtagelse, gaaende ud paa, at der blev nedsat en Samarbejdskomite til at undersøge Ansøgningerne om den Hjælp, de 16 Lande maatte fremkomme med. Hele Organisationen skulde arbejde i nær Kontakt med F. N. og dennes specielle Afdelinger og skulde undgaa at komme i Kollision med det Arbejde, som F. N. allerede udfører. I Fællesskab gjorde Sverige, Norge og Danmark opmærksom paa, at hvilke Planer og Forslag, der end blev udarbejdet, maatte disse ikke paa nogen Maade lede til Indblanding i noget andet Lands egne økonomiske Planer, hvilket blev støttet af bl. a. Frankrigs Udenrigsminister M. Bidault. Maalt med den Alen, internationale Konferencer ellers bruger for at naa til et Resultat, maa det erkendes, at Mr. Bevins Ord om, at der skulde arbejdes hurtigt, er blevet fulgt; som bekendt er Marshall-Planen traadt i Kraft og begyndt at virke.

Paa I. T. F.s Konference, hvor som nævnt de forskellige Rapporter blev gennemgaaet og diskuteret, blev der som Afslutning paa Debatten

vedtaget adskillige Resolutioner, af hvilke vi bringer nedenstaaende:

Konferencen af europæiske og amerikanske Transportarbejdere, tilsluttet Internationalt Transportarbejder Forbund, samlet i Luxembourg fra den 6. til den 9. April 1948,

erkender den Solidaritet, som det amerikanske Folk i Enighed har vist med den lidende Befolkning i Europa,

værdsætter den Højmodighed, med hvilken den amerikanske Regering har tilbudt Hjælp til det europæiske Genopbygningsprogram, økonomisk Hjælp til de Lande, der er parat til Samarbejde, for at genskabe samt bibeholde de stabile, økonomiske Forhold, der er en absolut Forudsætning for Freden i Verden,

udtaler sin Anerkendelse af den aktive Indsats, som er gjort af Fagbevægelsen i U. S. A. for at fremme og med hele sin Autoritet støtte Lovgivningen paa dette Omraade.

Efter grundige Overvejelser af de Omstændigheder, der har ført til Fremkomsten og Antagelsen af Programmet, udtaler Repræsentanterne paa Konferencen sin Overbevisning om, at der er intet som helst Tegn paa, at den Hjælp, som tilbydes den europæiske Genopbygning, sætter nogen europæisk Nation i Afhængighed, eller at det betragtes som fornødent Vilkaar at modtage tilbudt Hjælp paa.

Det beklages paa det dybeste, at en vis Part af Europa, som ikke har mindre Behov for Hjælp end de, som er beredt til at acceptere denne, ikke deltager i Komiteen for europæisk økonomisk Samarbejde. Konferencen giver Udtryk for det Ønske, at denne Situation forandres, og at hele Europas Befolkning forener sig i en enig Anstrengelse for at genopbygge sit Kontinent, fremme de økonomiske og sociale Forhold i alle Nationer for at skabe en stabil og varig Fred.

De Delegerede er klar over, at Fremgangen med Genopbygningen i høj Grad kommer til at bero paa den Støtte, som ydes af Arbejderne selv i de respektive Lande, hvilket bedst kan udføres ved at kræve Repræsentanter fra de faglige Transport-Organisationer i de nationale Organer, der forventes at blive nedsat til Gennemførelsen af Opbygningen af Transportvæsenet.

Konferencen godkender Deklarationen, vedtaget af *Faglig Internationale* paa en Konferen-

ce i London den 9.—10. Marts 1948, samt bekræfter I. T. F.s Vilje til at samarbejde med andre faglige Organisationer for at fremme Genopbygningsprogrammet.

I andre vedtagne Resolutioner udtales bl. a.: Konferencen indser, at kun en Koordinering af Transportvæsenet kan føre til en Løsning af de hidtil uløste Problemer af de Tilstande, der hersker paa dette Omraade, og foreslaar en Planering i Overensstemmelse med socialt og økonomisk Behov, opfordrer de europæiske Transportarbejdere, incl. de ledende indenfor de forskellige Landes Transportvæsener, til at kræve en demokratisk sammensat europæisk Transportmyndighed, der skal virke som en betydende Faktor ved Oprettelsen af den europæiske Økonomi paa en ny Basis.

Genopbygningen skulde føre til en forbedret Levestandard i de deltagende Lande.

Det vil være at betragte som mislykket, hvis Genopbygningsprogrammet ikke fører til almindelig Højnelse af Arbejdernes Vilkaar i Marshall-Landene.

Fagforeningsretten skal garanteres internationalt, eftersom den maa anses som en vital Faktor for social Fremgang og i Stand til at gøre en absolut nødvendig Indsats for Freden og Friheden i Verden.

Samtlige Resolutioner blev vedtaget enstemmigt, og et af de Punkter, der fortjener særlig Opmærksomhed, er det, hvori der gøres opmærksom paa, at de faglige Transportorganisationer maa forlange at blive repræsenteret i de Organer, der nedsættes for at formidle Marshall-Hjælpen paa Transportvæsenets Omraade. Den Forstaaelse af de økonomiske Problemer, vort Land har at overvinde, og som Organisationernes Ledelse og Medlemmer er helt klar over, berettiger absolut til, at disse tages med paa Raad, naar Planer i Forbindelse med Marshall-Hjælpen skal drøftes.

Da Kirkeklokkerne den 5. Maj 1945 ringede Freden ind, maatte det staa enhver ansvarsbevidst klart, at selv om der nu indtraadte almindelige, fredelige Tilstande, maatte hele det danske Folk yde en Indsats for at overvinde den Skade, der var forvoldt i Besættelsesaarene, og for at naa dette Maal samt yderligere højne vor Levestandard, forbedre den sociale Lovgivning, er det naturligt, at Danmark modtager den Hjælp, der tilbydes gennem Marshall-Planen.

STATSBANERNES FORSØG MED OLIEFYRING PAA LOKOMOTIVER

Af Maskiningeniør N. Søgaard.

(sluttet.)

Fyrhullet er jo meget daarligt vandkølet, Nagerne blev for varme, strakte sig og dermed blev Stemmekanten utæt, saa Vand og Damp straaledede ud paa Førerpladsen. Vi forsøgte et Par Gange at lave en mere holdbar Afdækning af Fyrhullet med bedre Materiale men uden Held. Systemet maatte ændres.

Vi blev nødt til at undgaa Jern ind mod Fyret. For at faa Murværket til at blive staaende op imod den fremover hældende Dørplade, byggede vi det op som en Bue stillet paa Højkant, man kan maaske ogsaa kalde det en Brøndudmuring.

Denne Opmuring viste sig at kunne holde, og den beskyttede Fyrhullet fuldt ud, men den dækkede ogsaa en temmelig stor Del af Hedefladen med et ret tykt Lag Sten, og formindskede derved Maskinens Dampevne og Økonomi.

Dampevnen var dog virkelig god endnu, og efter at vi havde rettet forskellige mindre Mangler, bl. a. udmuret Askekassens Bund med et Lag Molersten og lagt en ekstra Pladeskærm om bageste Kobbelaksel for at undgaa Overhedning af denne Aksel, syntes der ikke at være flere alvorlige Mangler ved Maskinen, som derfor blev sat i Drift.

Det gik meget godt en Tid, men midt i Juni Maaned skete der et alvorligt Uheld, idet den bageste Del af Fyrkassens Loft rev sig løs fra ca. 15 Topstøttebolte, og bøjede ned i en stor Bule.

Dette Uheld sendte Maskinen i Værkstedet, og Reparationsarbejdet blev ret langvarigt og dyrt, idet Kedlen maatte tages af Rammen, Dørpladen fornyes, det udbulede Stykke af Svøbpladen blev skaaret ud og erstattet af et nyt isvejset Pladestykke.

Fig. 13 viser, hvorledes det udbulede Parti saa ud.

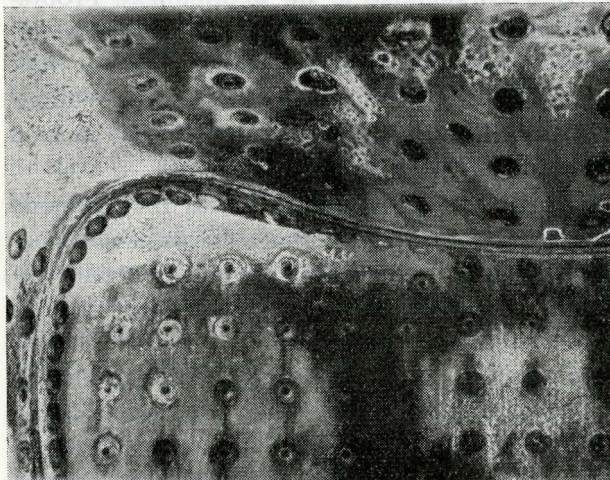


Fig. 13.

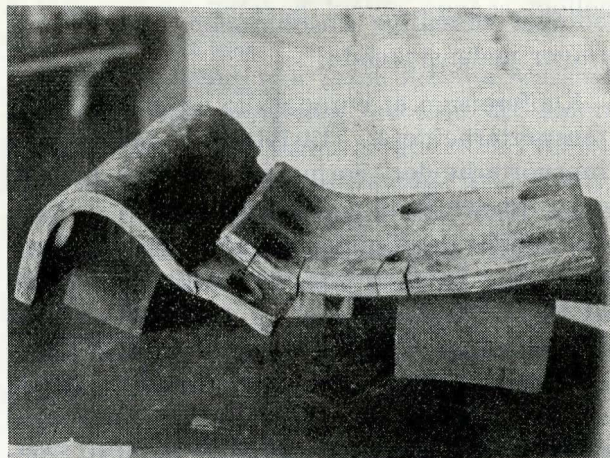


Fig. 14.

Fig. 14 viser udskaarne Stykker af Dør- og Svøbpladen, hvor Deformationerne var størst.

Paa Fig. 15 vises de gennemtrukne Topstøttebolte. Paa Fig. 16 ses det tilpassede nye Pladestykke anbragt paa sin Plads i Kedlen.

Uheldet skete iøvrigt, medens Maskinen var ganske svagt belastet, saa Varmepaavirkningen paa Fyrkassen var ikke tilnærmelsesvis saa stor, som vi før havde udsat den for uden Gener.

For at mindske Risikoen for lignende Uheld i Fremtiden, forsynede vi Maskinen med skraaafribede Skærme bag Vandstandsglassene, saa man straks meget let kan se, om der er Vand eller Luft i Glasene.

I Fyrkasseloftet anbragtes 6 Smeltepropper i Stedet for de sædvanlige 2. Da man fra flere Sider nærrede Betæneligheder ved at opretholde Maskinens meget betydelige Ydeevne, gennemførtes en Del Ændringer af Murværket, som man maatte regne med vilde forringe Dampevnen, men som forventedes at medføre visse andre Fordele.

Murbuen især dens forreste Del blev, som vist paa Fig. 17, sænket for at blotte en større Del af Hedefladen. Sideudmuringen blev gjort væsentlig sværere for bedre at beskytte de udsatte liggende Bærejern.

Murbuen blev afkortet noget, og Bagmuren forsynet med en Slags Gesims, som skulde sprede Flammen og derved nedsætte Loftets Varmebelastning. Dampevnen kom imidlertid nu for langt ned, og der forekom ogsaa en Del generende Koksaflejringer under Murbuen, idet en Del af Olien hurtigt blev slynget imod Murbuen. Foruden at det er ubehageligt at køre med en Maskine med ringe Dampevne, er det ogsaa af „Kedel-sikkerhedsmæssige“ Grunde uheldigt at være saa langt nede, at man kun med den yderste Paapasselighed kan opretholde normal Vandstand ved normal Belastning. Iøvrigt medfører ringe Dampevne, at man maa køre med et forholdsvis ringe Luftoverskud, hvilket giver lange Flammer og dermed forøget Paavirkning af saavel Fyrkasseloft og Rør.

Det har derfor været nødvendigt at søge disse Forhold bedret noget ved at hæve den forreste Del

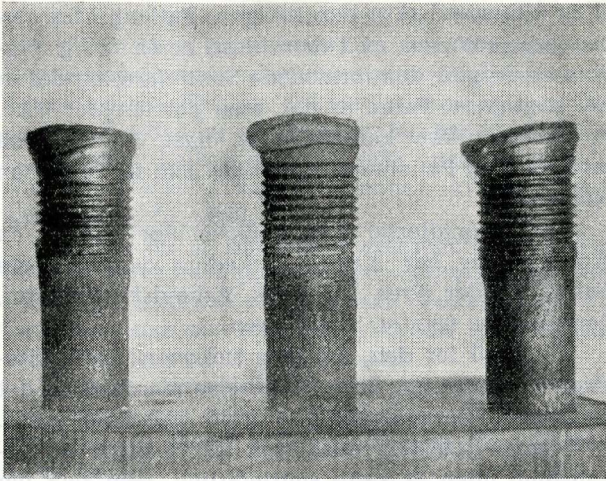


Fig. 15.

af Murbuen noget. For at blive mere frit stillet med Hensyn til Murbuens Længde og Placering er Aabningerne i Bagmuren ændret, som vist i Fig. 18.

Den nederste Kanal benyttes under Tænding, naar man vil se paa selve Brænderen, og holdes ellers tæt lukket. Den øverste Kanal, som har en saadan Retning, at Røgen ikke er tilbøjelig til at slaa ud derigennem, benyttes under Kørslen. Iøvrigt er Midterribben, det sidste der var tilbage af det oprindelige „Risteparti“, fjernet, da den altfor ofte blev forbrændt. Udmuringen i Askekassen er til Gengæld ændret, som vist paa Fig. 18, hvorved opnaas lignende Luftstrømningforhold som paa D.-Maskinen.

Det er iøvrigt planlagt at gøre Forbrændingskammeret noget større, mindske Sidemurenes Tykkelse og ændre Bagmurens Form, saa Flammerne i højere Grad stryger op langs Siderne, hvorved saavel Loftet som Rørene vil aflastes, og Maskinens Ydeevne samtidig vil stige. Blandt de andre Ting, man paatænker ændret, kan nævnes Kvaliteten af Murbærket. Til Side- og Bagmur anvendes nogle engelske Sten, som holder ganske godt, men til Murbuen har man hidtil kun haft de sædvanlige til Kulfyrt anvendte Sten og de egner sig meget daarligt til Oliefyrt, og holder kun i en 2—3 Uger.

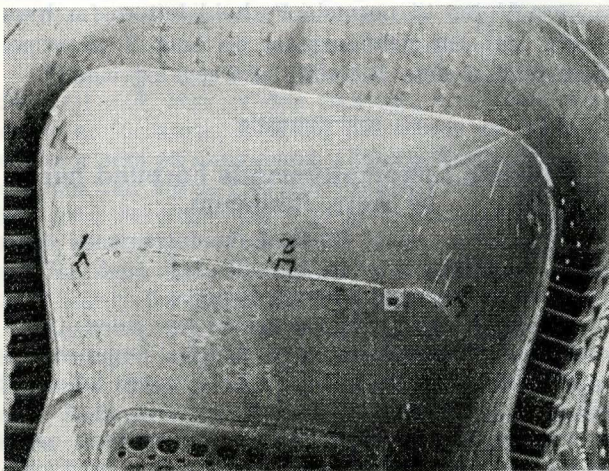


Fig. 16.

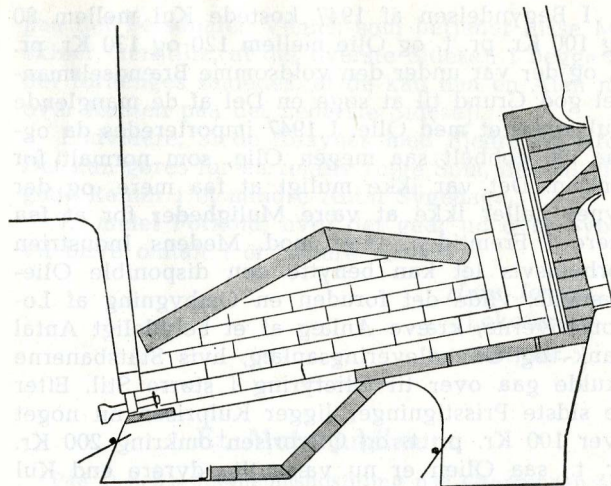


Fig. 17.

Vi har dog omsider faaet Prøver af nogle bedre Sten, og naar forhaabentlig frem til en mere rimelig Levetid med dem.

Imidlertid har Brændselssituationens Udvikling i høj Grad nedsat Interessen for Oliefyrt, idet Kulimportmulighederne er bedret ganske betydeligt og Olieimportmulighederne begrænset stærkt.

Samtidig har Prisudviklingen været ugunstig for Olien. Ved Sammenligning af Lokomotivers Brændselsforbrug ved forskellige Slags Brændsel er det simpleste at gaa ud fra Fordampningstallene, d. v. s. det Antal kg Damp, der faas pr. kg Brændsel, idet man kan regne med, at Dampforbruget i forskellige Tog er praktisk taget lige stort, uanset hvilket Brændsel, der bruges. Maalingerne af Fordampningstallene skal dog udføres under nogenlunde ensartede Anstrengelser af Lokomotiverne, da Kedlens Virkningsgrad og dermed Fordampningstallet falder noget, naar Kedelbelastningen forøges. For PR.-Maskinen har man fundet, at Fordampningstallene for Olie og Kul gennemsnitligt har været ca. 10,3 og 6,5 i Persontog. For D.-Maskiner ligger begge Tal lidt lavere. Man faar altsaa ca. 50 pCt. mere Damp pr. kg Brændsel ved Fyrt med Olie, og kan altsaa ogsaa betale indtil 50 pCt. mere for Olien.

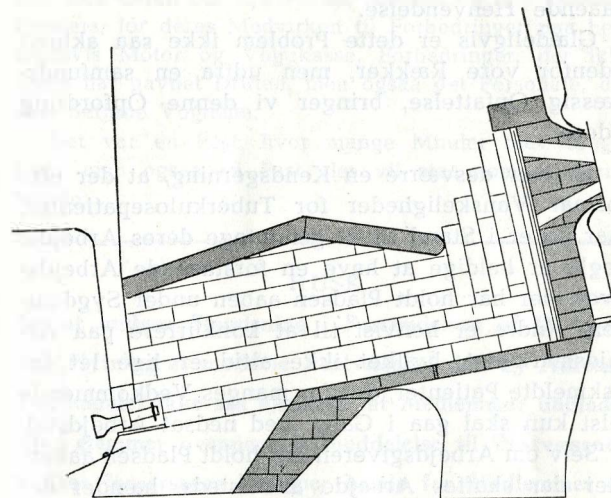


Fig. 18.

I Begyndelsen af 1947 kostede Kul mellem 80 og 100 Kr. pr. t. og Olie mellem 120 og 130 Kr. pr. t., og der var under den voldsomme Brændselsmangel god Grund til at søge en Del af de manglende Kul erstattet med Olie. I 1947 importeredes da ogsaa ca. dobbelt saa megen Olie, som normalt før Krigens. Det var ikke muligt at faa mere, og der synes heller ikke at være Muligheder for at faa mere i Fremtiden, tværtimod. Medens Industrien forholdsvis let kan benytte den disponible Olie-mængde, vilde det foruden en Ombygning af Lokomotiverne, kræve Anlæg af et betydeligt Antal Tank- og Olieudleveringsanlæg, hvis Statsbanerne skulde gaa over til Oliefyring i større Stil. Efter de sidste Prisstigninger ligger Kulprisen nu noget over 100 Kr. pr. t. og Olieprisen omkring 200 Kr. pr. t., saa Olien er nu væsentlig dyrere end Kul som Lokomotivbrændsel.

I England, hvor man havde besluttet at ombygge over 1200 Lokomotiver til Oliefyring, har man kun ombygget et halv Hundrede, og det er tvivlsomt, om man kommer videre.

Naar disse Forhold tages i Betragtning, vil det forstaaes, at man bestemte sig for at afmontere PR.-Maskinens Oliefyringsanlæg og vende tilbage til Kulfyring, saa meget mere, som Maskinen for nylig maatte gives en Toplap i Fyrkassen over en Revne og nogle Utætheder, der havde været i Svejsesømmen siden Reparationen og nu lækkede for stærkt, og det iøvrigt maatte anses for meget vanskeligt at holde en saadan Toplap tæt i et Oliefyr.

D.-Maskinen fortsætter med Oliefyr nogen Tid endnu, bl. a. for at prøve nogle nye ildfaste Sten; men hvis den Stigning i Kulproduktionen, som er i Gang baade i Tyskland og England, fortsætter, varer det nok ikke længe, før vi helt kan indstille Forsøgene med Oliefyring, med mindre der bliver fundet Olie her i Landet.

TUBERKULOSENS OFRE

Fra Borgmesteren for 2. Afdeling, Københavns Magistrat, Julius Hansen, har vi modtaget nedenstaaende Henvendelse.

Glædeligvis er dette Problem ikke saa aktuelt indenfor vore Rækker, men udfra en samfundsmæssig Opfattelse, bringer vi denne Opfordring videre.

„Det er desværre en Kendsgerning, at der ofte opstaar Vanskeligheder for Tuberkulosepatienter, naar de er i Stand til at genoptage deres Arbejde. Nogle er heldige at have en forstaaende Arbejdsgiver, der har holdt Pladsen aaben under Sygdommen. Andre er henvist til at konkurrere paa Arbejdsmarkedet, hvilket ikke altid er lige let for raskmeldte Patienter, der for manges Vedkommende helst kun skal gaa i Gang med nedsat Arbejdstid.

Selv om Arbejdsgiveren har holdt Pladsen aaben, eller der skaffes Arbejde andetsteds, hænder det desværre ofte, at Arbejdskammeraterne af ren og

skær Uforstand skyr den tidligere Patient. Man ræsonnerer som saa, at Tuberkulose er en farlig Sygdom og frygter den formodede Smittefare, og det er helt rigtigt, at Faren er der, men det betyder ikke, at Smitten ikke kan undgaas, naar Forsigtighed iagttages fra Patientens egen Side som fra dem, han omgaas.

Der er imidlertid mange Eksempler paa, at en Arbejdsgiver har maatte afskedige den tidligere Patient under Pres fra hans Arbejdskammerater, der unødigt frygter Smittefaren.

Dette vil for den, det gaar ud over, være katastrofalt, og det gør hans Tilværelse pinefuld, og det er absolut ikke nødvendigt at give Anledning hertil.

Mange Patienter udskrives fra Hospital og Sanatorium uden at være smittefarlige, men selv om en Patient ikke opnaar Smittefriattest, behøver Sygdommen ikke at den Grund at give Anledning til Frygt fra Omgivelsernes Side. Der findes mangfoldige tuberkuløse, hvis Sygdom ikke er behandlingskrævende, fordi den er gaaet i Ro. Disse Mennesker er ikke smittefarlige i Praksis, for saa vidt de følger Lægens Forskrifter afpasset efter Tilfældets Karakter. Langt de fleste af disse Mennesker er sig deres Ansvar bevidst over for Samfundet, og det kan uden Overdrivelse siges, at der er langt større Grund til at frygte dem, der ikke vil lade sig underkaste nogen Tuberkuloseundersøgelse, end de Patienter, der netop for at undgaa at smitte andre følger Lægens Forskrifter.

Den tuberkuloseramte trænger til Forstaaelse, ikke mindst naar han igen møder paa Arbejdspladsen.

Jeg finder derfor Anledning til gennem den ærede Organisation at rette indtrængende Henstilling til Arbejdere og Funktionærer om at modtage jeres Kammerat uden Frygt, naar hun eller han igen faar Lov til at gaa i Arbejde. Giv i Stedet Udtryk for jeres Glæde over at se den arbejdsdygtige i Arbejde. Glem ikke de Vanskeligheder, hun eller han har maattet gennemgaa, og vær med til at gøre Vejen til normale Forhold lettere for hver eneste, der har gennemgaaet en lang Sygdomsperiode med al dens Blanding af Frygt og Haab“.

Finlands Lokomotivmands Forbund har 50 Aars Jubilæum.

Kongressen, som Finsk Lokomotivmands Forbund afholder i Dagene 10.—12. Juli 1948 i Tammerfors, bliver en Jubilæumskongres.

Den 26. Marts i Aar var det 50 Aar siden, Lokomotivmændene stiftede deres faglige Sammenslutning, netop i samme By, hvor Kongressen afholdes. Allerede før dette Tidspunkt var der gjort Anstrengelser for at samle Lokomotivmændene organisatorisk. Saa tidligt som i November 1876 blev der i Helsingfors holdt et Møde, hvor Oprettelsen

af en Organisation blev drøftet, og Forslaget hertil var ved at tage Form, men kort efter indtraadte en Depressionsperiode, der hindrede Fuldførelsen af det skitserede Forslag. Lokomotivmændene var dog med i Arbejdet for at opbygge Jernbanernes Personalforening, hvilket skete i 1888, men deres selvstændige Organisations Virksomhed skriver sig som nævnt først fra 1898.

Det var en af Datidens Forkæmpere for Opretelse af selvstændige Jernbanemandsorganisationer i Norden, Lokomotivfører Johan Volrath Orre fra Gøteborg, som paa afgørende Vis var medvirkende ved Skabelsen af Organisationen.

Gennem Orres Initiativ stiftedes ogsaa i Gøteborg den 8. Juli 1898 Nordisk Lokomotivmands Forbund paa et Møde af Repræsentanter fra de nordiske Lande.

I 1917 blev de finske Lokomotivmænd tilsluttet Landsorganisationen, men efter Borgerkrigen i 1918 blev samtlige finske Organisationer opløst.

Virksomheden blev genoptaget i 1920 under Navnet Finlands Lokomotivmands Forening, der forøvrigt for nylig er ændret til Finlands Lokomotivmands Forbund.

Siden 1943 har Forbundet igen staaet tilsluttet Landsorganisationen og i aarevis har der eksisteret et nært Samarbejde med de andre Jernbaneorganisationer.

I 1909 begyndte Udgivelsen af eget Medlemsblad, og den i 1922 oprettede Understøttelseskasse har i Aarenes Løb udbetalt over 3 Millioner Mark.

Lokomotivmændenes Forbund har med Interesse deltaget i det internationale Samarbejde, de staaer tilsluttet Nordisk Jernbanemands Union samt I. T. F., ligesom de stadig opretholder en nær Kontakt med Lokomotivmands Organisationerne i de øvrige nordiske Lande.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Erhvervssygdomme.

I Kampen mod ovennævnte er der indenfor D. S. B. i de senere Aar sket gode Fremskridt, idet man indenfor Ledelsen stiller sig lydhør heroverfor. Jeg vil dog gerne pege paa eet Omraade, hvor der trænger til en Forbedring, — paa D-Maskinerne.

Naar der køres med Sidevind, rulles det øverste Sidesejl ned. Her er den Skavank ved disse Sejl, at de er for korte, hvorved der bliver en Aabning saa stor som en Gulvspand. Gennem dette Hul presses saa den kolde Luft om Vinteren ind i Førerhuset, gaar derefter over i et af Hjørnerne, hvirvles rundt medtagende Kulstøv m. m.

Den, som da staaer modsat Vindsiden, er derfor altid iskold fra Bælttestedet og nedefter.

Blandt de Erhvervssygdomme, som særlig graserer blandt Lokomotivpersonalet, er de kendteste Dyspepsi, Gigt og de langvarige pinefulde Blære- og Nyresygdomme. Netop den iskolde Træk om den nederste Del af Kroppen begunstiger Opstaaen af sidstnævnte 3 Lidelser, og her gælder Sentensen, at „Prevention is better than cure“. Derfor vil jeg

paa det Personales Vegne, som betjener disse Maskiner, henstille, at det øverste Sidesejl i begge Sider forlænges saaledes, at de kan naa en Alen ned over Kanten paa det nederste Sidesejl.

Endvidere, at de forsynes med Fjedre og Krog. Det kan gøres for en relativ ringe Sum, der vil give gode Renter i et mindre Antal Sygedage.

Et andet Forhold, hvor det gaar ud over Synet, vil blive omtalt i en senere Artikel.

Hans Jensen,
Lokofører,
Struer.

Et Motorjubilæum.

Paa D. S. B.s Jubilæumsudstilling paa Grønningen sidste Aar fik man bl. a. et godt Billede af Udviklingen indenfor Motordriften, men at ca. 25 Aar er gaaet siden den første lille Benzinvoan blev sat i Drift og en Del af Lokomotivpersonalet i den Anledning blev uddannet i Motorteknikken, er vist for de fleste uforstaaeligt, thi selv om Krigens Aar satte en Stopper for Udviklingen paa dette Omraade, er Fremskridtet i Dag betydeligt, hvilket der ogsaa blev givet Udtryk for ved den lille Festlighed, de Lokomotivmænd, der var blandt de første, der i 1928 blev udnævnt til Motorførere, afholdt i Fyns Forsamlingsbygning i Odense den 4. Maj.

Gamle, men gode Minder blev ved denne Lejlighed draget frem, smaa gemytlige Historier blev fortalt med et Lune og et Smil af de 38 Pionerer fra den Tid, og ikke mindst Afdelingsingeniør Burche, der var Lærer ved den daværende Motorskole, og som var en af Festens Gæster, kunde huske de Stunder, hvor Genvordighederne blev overvundet med et godt Humør.

Det var et stort Arbejde, Festudvalget, der i Dagens Anledning var nedsat, havde haft med at samle de mange, der gennem Aarene var spredt over hele Landet, men et Arbejde, der blev rigt belønnet ved Festens gode Forløb.

Man benyttede Dagen til at rette en Tak til de Mænd, der indenfor Statsbanernes Ledelse havde ydet en Indsats for Forbedringer af Materiellet, ligesom mange Lovord blev udtalt om A/S Frichs, Aarhus, og A/S Skandia, Randers, for deres Medvirken til Forbedringer paa henholdsvis Motor og Vognkasse, Forbedringer, der ikke alene har gavnet Driften, men ogsaa det Personale, der skal betjene Vognene.

Det var en Fest, hvor mange Minder blev draget frem, men ogsaa en Fest, der vil staa som et varigt Minde.

HUSK

for at undgaa Standsning i Forsendelsen af D. L. T. ved Flytning at meddele Postvæsenet den ny Adresse. Det hænder ikke saa sjældent, at Medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte Meddelelse til Postvæsenet, hvilket foraarsager Ulemper baade for Medlemmet og for Kontoret.

Fanerne sænkes**Emil Kuhn.**

Fredag den 21. Maj døde Emil Kuhn efter et langt og strengt Sygeleje.

I Dansk Lokomotiv Tidende for Maj Maaned bragte vi en Omtale af Kuhn i Anledning af hans 40 Aars Jubilæum den 20. Maj. Dagen efter Jubilæet indtraf Døden.

Kuhns Bortgang berører os alle dybt.

Denne livsglade Mand, der var saa fuld af Energi, maatte for ca. 1 Aar siden gennemgaa en Operation for en alvorlig Sygdom. Tilsyneladende forløb Operationen godt, og efter en længere Rekreation optog Kuhn igen sit Arbejde paa Foreningens Kontor, hvor han, sin Sædvane tro, ikke sparede sig selv.

Efter et Stykke Tids Forløb maatte Kuhn igen lade sig indlægge paa Hospitalet uden dog at opnaa nogen virkelig Bedring, og efter at være udskrevet maatte Plejen fortsættes i Hjemmet.

Det var en svær Tid for Kuhn og hans Hustru, og trods en omhyggelig Pleje stod det, som Tiden gik, klart, at Tilfældet var haabløst, det gik stadig ned ad Bakke, og Kræfterne svandt mere og mere.

Kuhn selv bevarede Haabet til det sidste. Hans stærke Livsenergi var medvirkende til, at han med stor Taalmodighed forsøgte at overvinde Sygdommen, for igen at komme op og færdes imellem os — rask og frisk.

Danske Lokomotivmænd bøjer sig i Ærbødighed ved Budskabet om Emil Kuhns Død.

Vi takker ham for hans Indsats i de mange Aar som Sekretær, vi bevarer hans Minde og vil altid have i taknemmelig Erindring den Betydning, Kuhn har haft for Dansk Lokomotivmands Forening.

Bisættelsen fandt Sted Torsdag den 27. ds. under meget stor Deltagelse. Repræsentanter fra indenlandske og udenlandske Organisationer, Statsbanernes Generaldirektorat og Distrikterne var, ligesom de mange Venner og Medarbejdere, Kuhn igennem Aarene havde faaet, mødt for at bringe Kuhn den sidste Hilsen.

Uniformerede Lokomotivmænd stod Æresvagt ved den hvide, smukt pyntede Kiste, og et Utal af Kranse var anbragt foran denne.

Efter Salmen „Lyksalig, lyksalig hver Sjæl, som har Fred“ talte Foreningens Formand, E. Greve Petersen, der bl. a. udtalte:

Sjældent er et Budskab paa en Gang kommet som ventet og alligevel saa ufatteligt, som da Meddelelsen om Emil Kuhns Død blev modtaget.

Selvom et langt og svært Sygeleje, og de, der stod ham nærmest, kunde følge en stadig Tilbagegang, bar vi alle inderst inde Haabet om, at det maatte ende med, at Kuhn vendte tilbage til den Gerning, hvortil han i mange Aar havde viet sit Liv, og hvor han i uegennyttigt Arbejde for andre kæmpede for at hjælpe dem, der trængte haardest til Hjælp.

Men det skulde gaa anderledes —.

Han er ikke mere, den livsglade og ihærdige Mand, der fra Ungdomsaarene til sin Død skulde faa saa stor Betydning for danske Lokomotivmænd og andre Tjenestemænd.

Emil Kuhns Bortgang er et smerteligt Tab for Dansk Lokomotivmands Forening, men størst er Savnet for de Efterladte.

Jeg ved godt, at Ord er fattige i den Sorg, der hersker hos Dem —, men jeg beder Dem alligevel i denne

tunge Stund huske paa, at hans Indsats for dem i Samfundet, der har Hjælp behov, har været saa stor, at hans Minde vil blive bevaret i dyb Taknemlighed.

Vi vil mindes alt det gode, han fik udrettet.

Kære Kuhn — gode Ven og Raadgiver, blandt de mange, der i Dag er samlet om din Baare, er en Kreds af danske Lokomotivmænd — unge og gamle — kommet fra nær og fjern for at bringe dig en sidste Hilsen og Tak — en Tak for alt, hvad du gennem Aarene har gjort for dem — en Tak for, hvad du har været for vor Generation; og det Grundlag, som du har været med til at opbygge, og hvorpaa Arbejdet af kommende Slægter skal fortsættes.

Vi vil fortsat værne om dit Navn, som staar uudsletteligt i Dansk Lokomotivmands Forenings Historie.

Vi vil fortsætte, hvor Døden afbrød dit Værk — vi vil søge at bygge videre i din Aand.

Ære være dit Minde.

Kgl. Kapelmusikus Chr. Lypert spillede før og efter Jordpaakastelsen henholdsvis „Ave Maria“ af Schubert og „Vuggevisen“ af Mozart. Derefter mens Orglet prælederede, sænkede Kisten langsomt, og de mange Faner blev sænket som en sidste Hyldest til en mangeaartig Tillidsmand indenfor Dansk Lokomotivmands Forening.

S. E. Boye.

Formanden for Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Lokomotivfører S. E. Boye, Aalborg, er den 17. Maj efter kort Tids Sygdom afgaaet ved Døden.

Boye har fra sine unge Aar været interesseret i Organisationsarbejdet, baade som Lokomotivfyrbøder og som Lokomotivfører har han ydet en Indsats for den Stand, han kom til at tilhøre i godt 36 Aar.

Som Afdelingsformand for begge Kategorier har Boye deltaget i mange Kongresser, og i 1943 blev han valgt til Formand for „Lokomotivpersonalets Hjælpefond“, et Hverv han til sin Død varetog paa bedste Maade.

I den Tid, han virkede som Formand for Hjælpefonden, har hans rolige Væsen og hans gode menneskelige Egenskaber i Afgørelsen af de mange Sager, det faldt i hans Lod at behandle, haft sin store Betydning.

Selvom Boye i længere Tid ikke har været rask efter sin Tilskadekomst, havde dog ingen ventet hans Død.

Hjælpefondens Medlemmer vil bevare Boyes Minde i taknemmelig Erindring.

Boye begravedes i Stilhed Torsdag den 20. Maj.

C. A. Lillelund.

Fredag den 30. April afgik pens. Lokomotivfører C. A. Lillelund ved Døden knap 83 Aar gammel.

Lillelund blev i 1915 valgt ind i D. L. F.s Hovedbestyrelse og overtog i 1921, under den daværende Organisationsform, Hvervet som Formand for Kreds I (Lokomotivførerkredsen). En Stilling, han bestred, til han efter eget Ønske i 1925 fratraadte.

Der er endnu en Del Lokomotivmænd, der husker Lillelunds markante Skikkelse, hans velplejede Fuldsæk, der netop markerede den stoute og ansvarsbevidste Lokomotivmand, han var.

Med Ro og Værdighed udførte han sin Gerning indenfor De danske Statsbaner.

Lillelund opnaaede et langt Otium, han blev pensioneret den 31. August 1928 og har altsaa i omtrent 20 Aar tilhørt Pensionisternes Række, men selvom det saaledes er en Del Aar siden, han forlod den aktive Tjeneste, vil vi i Taknemlighed bevare Mindet om ham. Bisættelsen foregik i Stilhed.



»Lanternen«.

Formandens Navn og Adresse rettes til: Elektrofører B. A. Jensen, Syvensalle 2, 1. S. th., Kbhvn. S.
Kassererens Navn og Adresse rettes til: Lokomotivfyrbøder P. A. Christensen, Fredericiagade 43, 3. S., Kbhvn. K.

Jubilæum.

Den 9. Juni kan Lokomotivfører L. P. Conradsen, Ørnevej, Frederikshavn, fejre 40 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilaren er en interesseret Organisationsmand, som Afdelingen aldrig kalder forgæves paa; i mange Aar sad han da ogsaa i Afdelingsbestyrelsen.

Afdeling 33 siger dig Tak for veludført Arbejde gennem Aarene og ønsker hjertelig til Lykke med Dagen samt Held og Lykke i Fremtiden.

C. B.

Opmærksomhed frabedes.

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

E. Vidstrup, Korsør.

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

H. C. M. Bojsen, Korsør.

Taksigelser.

En hjertelig Tak til de mange, der glædede min Mand, baade under hans lange Sygdom og paa hans 40-aarige Jubilæumsdag.

Ogsaa en dybfølt Tak til hver enkelt for deres Deltagelse ved min kære Mands Bisættelse.

Emmy Kuhn.

Modtag vor hjerteligste Tak for al Opmærksomhed ved Lokomotivfører S. E. Boyes Død og Begravelse.

Paa min Mors, min Søsters og egne Vegne.

K. Boye.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Det meddeles herved, at Forretningsfører Th. Pedersen paa Grund af Sygdom har nedlagt sit Mandat som Medlem af Bestyrelsen for Statsbanepersonalets Sygekasse, og at Suppleanten, Viceforretningsfører Fr. Bøtchiær, er indtraadt i Bestyrelsen.

Det meddeles herved, at Doktor N. P. Nielsen, der for Tiden vikarierer for Jernbanelæge A. G. Lauritzen (2. A. Lægedistrikt) i dennes Konsultationslokale, Vesterbrogade 57, har oplyst, at han indtil videre har maattet henlægge Konsultationen til sit eget Konsultationslokale, Vesterbrogade 82 (Tlf. Eva 3089), hvor Konsultationstiden er Kl. 10—11 (Tirsdag Kl. 17—19 og Lørdag Kl. 10¹/₂—11¹/₂).

Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Bibliotekets ordinære Generalforsamling afholdes i Bibliotekslokalet paa Hovedbanegaarden i Aarhus, Opgang F, Fredag den 25. Juni 1948, Kl. 16.30, med Dagsorden:

1. Beretning om Virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
3. Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer i Henhold til Statutterne.
(De afgaaende er: Overtrafikassistent M. P. Palsberg, Haandværker C. Holm og Overportør O. B. Eriksen).
4. Valg af en Revisor.
(Den afgaaende er: Trafikkontrolør A. H. Dahl-Jensen).
5. Valg af 2 Suppleanter for Bestyrelsen.
(De afgaaende er: Overtrafikassistent S. A. V. Fischer og Haandværker A. Thomsen).
6. Valg af en Suppleant for Revisorerne.
(Den afgaaende er: Overtrafikassistent T. Amdt Petersen).
7. Eventuelt.

Det reviderede Aarsregnskab for 1947—48 vil være fremlagt i Bibliotekets Udlaanslokale i Tiden 17.—25. Juni 1948 til Gennemsyn for Bibliotekets Medlemmer.

P. B. V.

V. H. Møller.



Hovedbestyrelsen:

Motorfører C. A. Müller og Lokomotivfyrbøder C. L. Knudsen, der fra 1-4-48 er forfremmet til Lokomotivførere udtredere af Hovedbestyrelsen fra 20-5-48, fra samme Dato indtræder Lokomotivfyrbøder K. Egenhardt, P. Knudsensgade 98, Kbhvn. SV., Telf. Eva 7394 vega, og Lokomotivfyrbøder J. V. B. Christensen, Marselis Boulevard 117, Aarhus.

Lokomotivførerafdelingerne:

Aabenraa: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: N. B. B. Laustsen, Løgumklostervej 7.

Vejle: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: J. E. Jacobsen, Strandvejen 6.

Kolding: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: S. A. G. Hermann, D. S. B. Maskindepot.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Kalundborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: P. S. Nielsen, Nygade 16, 2.

Frederikshavn: Formandens Navn og Adresse rettes til: E. N. Olesen, Borgm. Hassingsvej 14, 2.

Herning: Formandens Navn og Adresse rettes til: K. K. Knudsen, „Birkely“, Remisevej.

Kbhvn. Gb.: Formandens Navn og Adresse rettes til: G. A. Rasmussen, Krusaagade 26, 2., Kbhvn. V., Tlf. Eva 7681.



Forfremmelser pr. 1.—5.—48:

Motorfører til Lokomotivførere:

E. A. Pedersen, Enghave, i Padborg.

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:

F. H. B. Kristiansen, Aarhus, i Brande.

H. C. E. Wetterstein, Esbjerg, i Brande.

H. Ørnstrøm, Aarhus, i Tinglev.

R. C. Hansen, Kbhvn. Gb., i Holbæk.

H. B. Larsen, Gedser, i Nykøbing F.

O. Gregersen, Roskilde, i Holbæk.

O. A. K. Nielsen, Roskilde, i Nykøbing F.

B. H. Steffensen, Aarhus, i Tinglev.

A. Egegaard, Slagelse, i Padborg.

A. K. Poulsen, Slagelse, i Tønder.

B. V. Nielsen, Næstved, i Næstved.

P. A. Jensen, Kalundborg, i Ringkøbing.

N. E. K. Larsen, Nyborg, i Ringkøbing m. Hvervet som Depotforstander.

T. R. Henriksen, Aarhus, i Brande.

Tildeling af Hverv som Depotforstander fra 1.—5.—48:

Lokomotivfører A. J. Jørgensen, Padborg, efter Ans. ifl. Opslag som Depotforstander i Tinglev.

Lokomotivfører N. Sørensen, Brande, efter Ans. ifl. Opslag som Depotforstander i Varde.

Forflyttelser efter Ansøgning pr. 1.—5.—48:

Lokomotivførere:

H. Nielsen, Skjern, til Varde.

S. P. J. Honoré, Brande, til Esbjerg.

L. K. Hansen, Padborg, til Hillerød.

I. J. Christoffersen, Tønder, til Korsør.

J. Faxø, Nykøbing F., til Kbhvn. Gb.

P. Hansen, Nykøbing F., til Kbhvn. Gb.

C. L. Knudsen, Næstved, til Kbhvn. Gb.

O. S. Madsen, Holbæk, til Kbhvn. Gb.

H. Vedel, Hillerød, til Kbhvn. Gb.

O. N. Jensen, Korsør, til Kbhvn. Gb.

H. A. B. Pedersen, Holbæk, til Kbhvn. Gb.

Lokomotivfyrbødere:

C. F. Kann, Helsingør, til Kbhvn. Gb.

E. G. Nyegaard, Kalundborg, til Kbhvn. Gb.

N. L. Christensen, Thisted, til Struer.

Ansættelse som Lokomotivfyrbødere:

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

P. J. J. Busk, Kbhvn. Gb., i Kbhvn. Gb.

K. E. Kristensen, Kbhvn. Gb., i Kalundborg.

Afsked:

Lokomotivfører H. J. C. Mouritzen, Horsens, e. Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—7.—48.

Lokomotivfører J. C. Donby, Aarhus, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—48.

Dødsfald:

Lokomotivførere:

L. C. Christensen, Kh. Gb. (Elektrokontrollen) den 17.—5.—48.

S. E. Boye, Aalborg, den 19.—5.—48.

I. S. E. Kuhn, Kh. Gb., 21.—5.—48.

Forfremmelser pr. 1.—6.—1948:

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:

E. T. V. Holm, Kbhvn. Gb., i Brande.

N. A. Thomsen, Nyborg, i Padborg.

S. Dueholm, Esbjerg, i Herning.

T. J. Jensen, Kbhvn. Gb., i Padborg.

J. G. Pinholt, Helsingør, i Brande.

Forflyttelser pr. 1.—6.—1948:

Lokomotivførere:

N. H. B. Madsen, Padborg, til Fredericia.

E. A. Pedersen, Padborg, til Nykøbing F.

K. L. Skjødt, Herning, til Struer.

P. E. H. Lisvad, Brande, til Nyborg.

A. F. Jeppesen, Nykøbing F., til Kbhvn. Gb.

Lokomotivfyrbødere:

K. A. Hansen, Helsingør, til Slagelse.

K. E. Christensen, Kalundborg, til Kbhvn. Gb.

P. Nielsen, Gedser, til Kbhvn. Gb.

L. Tønning, Kalundborg, til Brande.

A. C. Vinsten, Roskilde, til Kbhvn. Gb.

V. P. Graversen, Brande, til Aarhus.

Tildeling af Hverv som Depotforstander fra 1.—6.—1948:

Lokomotivfører V. H. Jensen, Langaa, har efter Ans. iflg. Opslag faaet tildelt Hvervet som Depotforstander i Holbæk.

Overgaaet til anden Stilling fra 16.—5.—1948:

Lokomotivfører J. N. H. Riber, Struer, til Lokomotivfyrbøder og samtidig forflyttet til Aarhus.

Ansættelse som Lokomotivfyrbødere:

Lokomotivfyrbøderaspiranter:

H. P. Jørgensen, Kbhvn. Gb., i Helsingør.

F. A. Kjærsgaard, Kbhvn. Gb., i Roskilde.

R. J. G. Richardt, Kbhvn. Gb., i Kalundborg.

J. Simonsen, Aalborg, i Kalundborg.

B. Jensen, Kalundborg, i Kalundborg.

Dødsfald blandt Pensionisterne:

pens. Lokomotivmester C. V. A. Rasmussen, Aarhus, den 23.—4.—48.

pens. Lokomotivfører A. G. Andersen, Kbhvn., den 22.—4.—48.

pens. Lokomotivfører C. A. Lillelund, Kbhvn., den 30.—4.—48.

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinære Medlemmer fra 1-5-48:

pens. Lokomotivfører:

H. M. K. Henriksen, Bjergagervej 49, Hvidovre, Valby.

K. S. P. Jørgensen, Norgesgade 18, 1., Esbjerg.

H. C. K. Poulsen, Tjørnevangelen 25, Brønshøj.

pens. Motorfører:

Frode Petersen, Egholmvej 26, Vanløse.

Byttelejligheder.

Aarhus—København.

4 $\frac{1}{2}$ Vær. Lejlighed i Aarhus ønskes byttet med 2 $\frac{1}{2}$ eller 3 Vær. Lejlighed i København til 1. Juli d. A.

Konstruktør L. Adelkvist, Frederiksalle 127, 4., Aarhus.

3 Vær. Lejlighed i Aarhus ønskes byttet med lignende i København eller Frederiksberg snarest.

N. Rasmussen, Værkmester, Lokomotivværkstedet,
Otto Busses Vej 5, København SV.

3 Vær. Lejlighed i Aarhus med Altan og Kamin ønskes byttet med Lejlighed i København.

T. H. Nielsen, Elektrofører,
Østrigsgade 3, 2., Kbhvn. S.

Stor moderne 2 $\frac{1}{2}$ Vær. Lejlighed i Esbjerg ønskes byttet med lignende i København eller Stationsby i Nordsjælland

Civilingeniør Arne Sandum,
Grøntofte 6, Søborg. Tlf. Søborg 3585.

Hjørring—Aarhus.

3 Vær. Lejlighed i Hjørring ønskes byttet med en 2—3 Vær. Lejlighed i Aarhus 1. Juni eller senere. Politibetjent Kristian Tølbøll Jensen, Solbakkevej 17, Hjørring.

Aalborg—Aarhus.

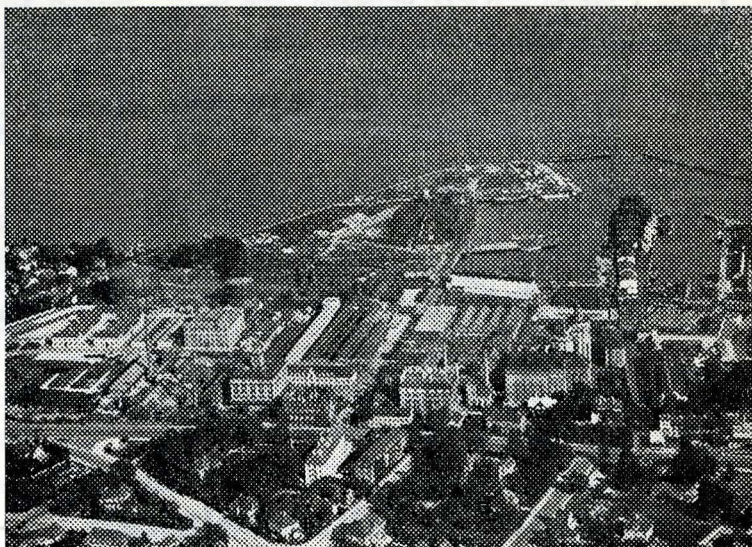
2—3 Vær. Lejlighed ønskes i Aarhus. I Bytte tilbydes stor, moderne 2 Vær. Lejlighed i Aalborg. Politibetjent N. Vognsen Sørensen, c/o Snedkermester Duelund, Brand.

Odense—København.

Stor 2 Værelses moderne Lejlighed i Odense ønskes byttet med 2—2 $\frac{1}{2}$ Værelses Lejlighed i København eller nærmeste Omegn.

Toldassistent Madsen-Østerbye,
Lauravej 24, 2. S. th., København Valby.

A/S Tuborg Bryggerier.



Den 13. Maj fejrede A/S Tuborg Fabrikker sit 75 Aars Jubilæum. Det var en lille Gruppe af Landets ledende Forretningsmænd med C. F. Tietgen og Phillip W. Heymann i Spidsen, der den 13. Maj 1873 stiftede Virksomheden.

Benævnelsen „Fabrikker“ skyldtes, at der foruden Bryggeriet ogsaa var et Glasværk og en Gødningsfabrik. Først i 1935 ændredes Navnet til „A/S Tuborg Bryggerier“.

Den Mand, der skulde faa den største Betydning for Tuborgs Udvikling, var Direktør Benny Dessau. Under hans fremragende Ledelse fra 1894 til sin Død i 1937 blomstrede Tuborg op.

Om Tuborgs kolossale Vækst gennem de 75 Aar taler følgende Tal.

Det første Aar beskæftigedes paa Tuborg 102 Mennesker; i den travle Sæson beskæftigedes i Dag ca. 2500 Arbejdere og Funktionærer, hvortil kommer Bryggeriets ca. 300 Depoter Landet over.

Produktionen viser en ligesaa imponerende Stigning, der blev sidste Aar fremstillet 693 000 hl Øl, svarende til ca. 198 Millioner Flasker Øl, 33 Millioner Flasker Mineralvand. Det første Aarsalg var paa 4,5 Millioner Flasker Øl.

Tuborg gik ikke ud af Besættelsesaarene uden Skrammer. Den 5. Januar 1945 lagdes Kraftstationen og Kedelhuset i Ruiner.

I 1894 indgik Tuborg i den i 1891 stiftede Sammenlutning „A/S De forenede Bryggerier“, og ved dennes 40 Aars Jubilæum i 1931 stiftedes Tuborgfonden med en Kapital paa 1 000 000 Kr. med det Formaal at yde Støtte til samfundsgavnlig Opgaver, specielt indenfor dansk Erhvervsliv.

Bryggeriets nuværende Ledelse bestaar af Direktør Herbert Jerichou som administrerende Direktør og Direktørerne Einar Dessau og Professor Carl Jacobsen, samt teknisk Underdirektør N. Steenberg.

REDAKTION:

E. Greve Petersen, ansvarshavende.
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.

Man spiser godt paa

»Palæ=Cafeen«

Raadhusstorvet . Telefon 146

Sønderborg

Telefon 161

Telefon 161

ALS FLØDEIS

Husk vor LUXUS ISLAGKAGE til Festen

URE

OPTIK

Fa. K. GRIMSTRUP - Telefon 707

Eget Urmager- og Guldsmedeværksted

GULD

SØLV

Kulhandel Aktieselskab

Telf. 2041 (fl. L.)

SØNDERBORG

Telf. 2041 (fl. L.)

FISKERNES FÆLLESSALG

Telf. 339 Alt i røget og frisk Fisk Telf. 339

STØT VORE ANNONCØRER

Slagelse Dampmølle Akts.

Slagelse - Telf. 120

DANA MEL

Garver J. Hachenberger

LÆDERHANDEL

Beredning af Skind . Opkøb af Huder og Skind .

Telefon 71 - SLAGELSE - Skovsøgade 21

Nyborg



Varehus

WILDE

Nyborg

Billig hvert Sekund

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen

Telf. 283 - Nr. Voldgade 66

Tønder

„Blenner's Dampvaskeri“

Telefon 398

Østergade 37

Telefon 398

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

Ure

Optik

J. N. Hansen, Torvet, Telefon 232.

Bedste Reparationsværksted.

Guld

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

EMIL WOLFFHECHEL • Manufaktur
Telf. 465. Tønder Telf. 465. • Sengeudstyr

„**HOTEL TØNDER**“

Telefon 130 ved Niels Caspersen Telefon 130

Telefon 606 **Tønder Fiskeforretning** Telefon 606
ved Aksel Andersen

Helbredet begynder Søndag Formiddag

i det »**Finske Bad**«

Badstuen . Tønder

Nedgroede Negle, Ligtørne og Fødvorter
Telf. 693 behandles smertefrit Telf. 693

Indlæg og Gummistrømper føres og tilpasses
Fodklinikken . Vestergade 72² . Soffi Joensen

Jernbanens Vognmand

Telf. 624

Flytninger besørger
H. C. David Hansen

Telf. 624