



Nº 2

Februar 1949

49. årgang

TRYKLUFTBREMSEPRØVEN

I Dansk Lokomotiv Tidende blev der i årene før tryklufsbremSENS indførelse ved Danske Statsbaner skrevet mange artikler, hvori det indtrængende blev betonet, at nu måtte denne bremse indføres som et led i togenes sikkerhedsmæssige fremførelse.

Større maskintyper, større togvægt og større hastigheder for godstogene var medvirkende til, at lokomotivføreren ikke følte sig tryk ved den da eksisterende skruebremse, og det er klart, at med de ovennævnte faktorer for øje, var skruebremsen heller ikke tidssvarende mere.

Resultatet blev også, at Statsbanerne i 1936 besluttede at indføre tryklufsbremsen, forøvrigt tilskyndet dertil af de lande, vi driver samtrafik med, og hvor denne foranstaltning forlængst var indført. Der er for godstogsbremser opstillet internationale gældende bestemmelser med 33 betingelser, der skal være opfyldt, for at bremsen kan blive anerkendt til benyttelse i den europæiske samtrafik, og vacuumbremsen var slet ikke i stand til at opfylde disse betingelser.

I henhold til Statsbanernes driftsberetning for 1946 var samtlige større maskintyper trykluftudstyret og af rangermaskinerne var de 21 pct. påmonteret dette udstyr. For vognmateriellets vedkommende er foranstaltningen ret naturligt også blevet gennemført, og ved udgangen af 1948 skulle tryklufsbremsen være eneherkende som bremsemiddel ved Statsbanernes fremførelse af alle togarter.

En absolut betingelse for denne bremses virkelige værdi under togfremførelsen er imidlertid, at bremseprøven fortages helt og fuldt i overensstemmelse med herom givne regler, og det må være enhver ansats ufravigelig pligt at følge de gældende forskrifter. Samtlige, der på hvert sit område er beskæftiget på dette felt, er ansvarlig for, at prøven er effektiv og eventuelle fejl uvægerligt bliver rettet.

Det er ikke meningen her at rette bebrejelse mod nogen af vore medlemmer eller medarbejdere, men der er i den senere tid forekommet nogle tilfælde, som vi synes bør fremdrages, dels for at vise, hvor betydningsfuldt et led i sikkerhedstjenesten bremseprøven er, og dels for at indskærpe betydningen af prøvens reglementsmæssige overholdelse. Vi tilføjer yderligere, at der i ingen af de her fremdragne tilfælde har været tale om ligegyldighed fra nogen af de impliceredes side, men kun tale om unøjagtigheder, der dog har bevirket, at de pågældende bagefter er blevet udsat for ubehageligheder, der skyldtes deres adfærd.

Et lokaltog afgik fra Roskilde ad nordvestbanen og ved opbremsning i Lejre virkede bremsen ikke normalt; med det resultat, at den derværende stationsbygning blev passeret, inden lokomotivføreren fik toget standset. Det viste sig ved nærmere eftersyn, at koblingshaken mellem 4. og 5. vogn var lukket ved afgang fra Roskilde, og grunden hertil var, at

der i Roskilde var sket en forjaget bremseprøve, hvorunder signaler var fejlopfattet. Da toget ikke kunne komme i gang, trak bremseprøverne i udligningstrækkene på adskillige vogne.

I det her beskrevne tilfælde har ønsket om at fremme toggangen været ledemotivet til de pågældendes handlemåde, men at der blev begået en overtrædelse af de givne regler, var uomtvistelig.

Ved et godstogs afgang fra Vojens station blev de 3 bageste vogne stående, og grunden hertil var følgende: Efter en foretagen omrangering blev der som følge af forskellige misforståelser ikke tilkoblet foran de 3 bageste vogne, ligesom bremseprøve ikke blev foretaget på foreskrevet måde.

I dette tilfælde ville det være konstateret, at tilkobling ikke var foretaget, hvis bremseprøven var sket forskriftsmæssigt, idet vedkommende, der skulle have foretaget denne prøve, straks ville være adviseret om, at der ingen luft var i bageste vogns trykluftanlæg hvilket uvægerligt ville have bevirket, at en undersøgelse var blevet iværksat og fejlen rettet.

Et persontog var på en station blevet forstærket med nogle vogne, hvorved maskinen blev frakoblet togstammen, og ved opbremsning på næstfølgende station skete standsningen ikke på normal vis. Ved undersøgelsen viste det sig, at bremsekoblingen ikke var samlet mellem tenderen og forreste vogn, og det blev senere konstateret, at da bremserne ikke løstes ved prøven, udløste bremseprøveren dem ved at trække i udligningstrækket på hver vogn, og uden at der blev foretaget ny prøve.

Her var iøvrigt begået fejl af samtlige, der deltog i bremseprøven, og vi benytter lejligheden til at henlede opmærksomheden på lokomotivførerens pligt til at overbevise sig om, at koblingsshanen mellem tenderen og forreste vogn er åben.

Ganske vist er det foreskrevet, at det er på udgangsstationen denne pligt påhviler lokomotivføreren, men rigtigst vil det altid være, såsnart maskinen har været frakoblet togstammen for enten at optage eller sætte vogne, at lokomotivføreren overbeviser sig om, at omhandlende koblingshane er åbnet.

Disse enkelte tilfælde vi her har nævnt, er kun brugt som eksempler, hvilke vi er underrettet om er forekommet, og de er fra vor side fremdraget for at understrege betydningen af, at disse prøver bliver respekteret i alle enkeltheder.

Den tryghedsfølelse, trykluftbremsen giver lokomotivføreren under fremførelse af de store tog, er af betydelig værdi, og de af vore ældre kammerater, der for år tilbage har kørt med skruebremsede godstog, vil alle erkende, hvilken stor forbedring i sikkerhedsmæssig henseende indførelsen af trykluftbremsen betyder.

Lysten til at indhente forsinkelser ligger i blodet hos alle lokomotivmænd, men denne lyst må under alle forhold ikke gå forud for pligten til altid at foretage den forskriftsmæssige bremseprøve.

HOVEDBESTYRELSESMØDE den 23. og 24. november 1948.

Alle til stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen over hovedbestyrelsesmødet den 26. og 27. september oplæstes. — Godkendtes.

Punkt 2. Formandens beretning.

Et sæt Viborg personale fremførte et særtog Viborg—Skern og retur, og kom herved ind på et område, hvor de normalt ikke forretter tjeneste. I henhold til ordre A, side 73, stk. 3, indsendte personalet regning over timepenge i stedet for kørepenge, hvilket distriktet dog nægtede at anvise til udbetaling. Vi beskrev sagen og henholdt os til, at da det var et udflugtstog, som befordrede FDF-dreng, kunne personalet tilkomme timepenge. I sin svarskrivelse opretholdt distriktet sin nægtelse og pegede på, at såvel i 2. som i 1. distrikt regnes kun tjeneste i tog som de før krigen etablerede udflugtstog som faldende ind under de af os nævnte bestemmelser.

Til en lokomotivfører, der hører til en af de fra Slangerupbanen overgåede, har distriktet nægtet at udbetale timepenge, efter at vedkommende havde forrettet tjeneste som instruktør for lokomotivførere fra Gb på de specielle motorvogne, der kun kører på denne bane. Efter en henvendelse til 1. distrikt er sagen bragt i orden.

En lokomotivfyrbøder fik en regning for funktionsvederlag nægtet anvist til udbetaling af Generaldirektoratet. Vedkommende havde forrettet tjeneste som lokomotivfører i 29 dage, men havde i denne periode 3 dages permission mod betaling i anledning af deltagelse i formandsmødet. Vi har beskrevet sagen overfor Generaldirektoratet, idet vi hævder, at de 3 dage, der er søgt mod betaling, ikke i henhold til tjenestemandslovens § 12 afbryder en påbegyndt funktion. Vi pegede samtidig på, at lokomotivføreren, der var fungeret for, ikke var inddræbt i turen, men at det var en yngre lokomotivfyrbøder, der havde bestridt afløsningen i de dage, den førstnævnte lokomotivfyrbøder havde været tjenestefri.

En lokomotivinstruktør har rettet en forespørgsel angående, hvorvidt han er aflønnet i overensstemmelse

med tjenestemandsløven, idet vedkommende formener, at det personlige tillæg på 75 kr. pr. måned, der blev tillagt instruktørerne ved oprykning til denne stilling, nu for hans vedkommende er bortfaldet. Efter en undersøgelse i Generaldirektoratet viste det sig, at vedkommende er på slutløn i 7. lønningsklasse, hvorfor det personlige tillæg i henhold til tjenestemandsløven bortfalder.

Finansministeriet meddeler, at de forhøjede satser for betaling for overarbejde samt vederlag for mistede fridage, er forlænget uforandret til udgangen af marts 1949.

En lokomotivførerafdeling besværer sig i en skrivelse over, at antallet af lokomotivførere ved depotet skal nedsættes med 3 og gør opmærksom på, at i stedet for denne nedsættelse burde antallet forhøjes for at dække behovet af lokomotivførere ved depotet. Vi har udbedt os forskellige oplysninger inden videre foretages.

En lokomotivfyrbøderafdeling forespørger, om der på nogle depoter må benyttes 1-års prøvede lokomotivfyrbødere til rangering, medens der på andre depoter kører eksaminerede lokomotivfyrbødere på strækningen. Vi har oplyst, at vi tidligere har fået medhold i, at dette ikke må finde sted; men hvert enkelt tilfælde må dog under hensyn til de regler, som eksisterer for udkommando, undersøges for sig for at få et billede af, hvorledes hele forholdet ligger på nuværende tidspunkt.

Den 16. september blev der i Generaldirektoratet ført en forhandling angående dispensation for aldersgrænsen ved antagelse som aspirant. Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund deltog i forhandlingen, og man enedes om, at samtlige nuværende kørende ekstrahåndværkere, der den 1. januar 1949 ikke er fyldt 30 år, bliver forespurgt, om de ønsker at overgå til stillingen som lokomotivfyrbøderaspirant. Øvrige kørende ekstrahåndværkere kan ikke komme i betragtning. Endvidere tiltrådtes det for ekstrahåndværkere, som fremtidig antages til lokomotivfyrbødertjeneste, og senere ønsker at overgå til aspirant, at der for deres vedkommende ikke bliver dispenseret fra den normalt gældende aldersgrænse.

En lokomotivførerafdeling har udtrykt sin beklagelse over en rangertur, fordi den ligger ret højt i tjenestetimer pr. måned. Afdelingen hævder endvidere, at når turen giver overtid i en måned, der dog udlignes i den næstfølgende, er denne ulovlig. Vi har måttet meddele, at denne opfattelse ikke er rigtig.

En lokomotivfyrbøderafdeling forespørger, om personalet er forpligtet til på stationens forlangende at fortsætte med rangeringen $\frac{1}{2}$ time udover den i rangerplanen anførte tid. Afdelingen er af den opfattelse, at man er berettiget til at forlange afløsning efter ensamlet rangertid på 8 timer. I den anledning har vi meddelt, at i henhold til rangerreglementet af 1944 kan stationen forlange $\frac{1}{2}$ times overskridelse af den faste rangertid, når noget uforudset indtræffer. Vi har dog samtidig oplyst, at foreningen allerede ved reglementets ikrafttræden gjorde indsigelse herimod, men det har endnu ikke været muligt at få ændret denne bestemmelse.

Fra adskillige lokomotivførerafdelinger i 1. Distrikt er modtaget beklagelse over de sidst udleverede kitler. Ved henvendelse i Generaldirektoratet er vi gjort bekendt med, at kvalitet og slidstyrke skal være upåklagelig. Generaldirektoratet lovede dog, at der ved fremtidige leveringer skal blive gjort alt for at fremskaffe kitler i kvalitet og udseende, som før krigen. Da der fra vor side ofte er gjort indsigelse imod, at der ikke udleveres arbejdstøj til lokomotivpersonalet, har vi derfor henstillet til de nævnte afdelinger, at de modtager de omhandlede kitler.

En lokomotivfyrbøder beklager sig over, at han ikke har fået udleveret uldvest, uagtet terminen for den sidst

udleverede var udløbet i januar 1947. Da vedkommende snart skal være lokomotivfører, har han henvendt sig ved uniformsdepotet og anmodet om en vest inden forfremmelsen. Uniformsdepotet har hævdet, at der for tiden i henhold til overenskomst med organisationerne først og fremmest skal udleveres uldveste til nyantagne, og i overensstemmelse hermed har vi gjort vedkommende opmærksom på, at han evt. må affinde sig med at få et kontant beløb i afsavns godtgørelse.

2 lokomotivfyrbødere gør i en skrivelse opmærksom på, at de endnu ikke har fået udleveret skindvest. De pågældende er ansat for et år siden og hævder, at senere ansatte lokomotivfyrbødere har fået udleveret om-talte vest. Vi har undersøgt spørgsmålet og fik af uniformsdepotet bekræftet, at dette var rigtigt. Uniformsdepotet lovede, at de omgående skulle sætte sig i forbindelse med firmaet, der leverer skindveste, således at udleveringen kan finde sted hurtigst muligt og i den rækkefølge, de bestilles.

I det tidligere behandlede spørgsmål angående for smalle remiseporte, har vi ved skrivelse til Generaldirektoratet gjort opmærksom på, at de på hver side af de store maskintyper anbragte to-fløjede spejle, der havde til formål at advisere lokomotivpersonalet om at tage sig i agt ved passage af remiseporte, ikke har vist sig at svare til det tilsigtede formål, hvorfor vi ikke kan anbefale denne foranstaltning gennemførelse.

På anmodning fra Viborg lokomotivførerafdeling har vi ved en skrivelse til Generaldirektoratet henstillet, at der på loko litra I- og G-maskiner, som kører på strækningen Viborg—Løgstør, må blive påmonteret vinduesviskere i lighed med dem, der findes på litra K og D. Denne foranstaltning vil blive gennemført.

En lokomotivfører i Skanderborg oplyser, at han fra 2. Distrikt har modtaget forespørgsel om, hvorvidt han var interesseret i en tjenestebolig i nævnte by. Da dette spørgsmål var os ubekendt, henvendte vi os i Generaldirektoratet, hvor den oplysning blev givet, at det ikke har været hensigten at opføre en tjenestebolig, men en lejebolig, hvilket også falder mere naturligt, idet tjenesteboliger i henhold til tjenestemandsløvens § 36 kun opføres for personale, hvis nærværelse ved tjenestestedet udenfor tjenestetiden er stærkt påkrævet. Der har fra distriktets side ikke været planlagt nogen bygning, men kun været tanker fremme om at købe en grund, og således sikre sig overfor eventuelle senere fremkomne ønsker, når lejeboliger skulle opføres.

Ved en forhandling i finansministeriet, hvori formanden havde deltaget, blev det oplyst, at en større mængde uniformsstof kunne forventes fremskaffet, ligesom kvaliteten også ville blive bedre. Endvidere blev der fra finansministeriet givet tilslutning til, at de terminer, der eksisterede før krigen for benklæder, veste og uldvestes vedkommende, ville blive genindført fra 1. april 1949. For øvrige uniformsgenstandes vedkommende er der ligeledes udsigt til bedring i det kommende år.

I en del auditørsager er der udpeget bisidderassistanse.

Desuden har der foreligget og er besvaret forskellige sager af mere lokal eller ren personlig karakter.

Formandens beretning *godkendtes*.

Punkt 3. Beretning fra de stående udvalg.

Jernbaneorganisationernes fællesudvalg har afholdt konstituerende møde. På mødet blev behandlet et spørgsmål om en højere indtægt for tjenestemandens børn over 18 år i henseende til at opnå fripas for disse. Fællesud-

valget har foreslået indtægten forhøjet til 1600 kr., men Generaldirektoratet har kun villet indrømme en forhøjelse til 1400 kr., hvilket svarer til pristallets stigning siden beløbet sidst blev fastsat.

Vi har gennem fællesudvalget foreslået, med henblik på bevilling til opførelse af lejeboliger for statsbanepersonalet i finansåret 1949/50, at der for lokomotivpersonalet opføres lejeboliger i Korsør, Struer, Kalundborg, Herning, Brande, Tønder, Padborg.

For Korsør, Struer, Kalundborg og Hernings vedkommende er vort ønske ang. disse boliger imødekommet tidligere, men opførelsen endnu ikke påbegyndt.

Centralorganisation I afholdt repræsentantskabsmøde den 10. november. Den fungerende formand, Soph. Jensen, afgik, og til ny formand valgtes forretningsføreren for Dansk Jernbaneforbund, P. Madsen.

E. Greve Petersen og S. Suneson blev indvalgt i styrelsen og på det konstituerende møde blev førstnævnte valgt ind i forretningsudvalget. Soph. Jensen fortsætter et stykke tid endnu som medlem af nogle udvalg indenfor centralorganisationen, indtil disse har afsluttet deres arbejde.

Nordisk Jernbanemands Union har haft sekretariatsmøde, hvori E. Greve Petersen har deltaget. På mødet blev forskellige spørgsmål drøftet, og på henstilling skal Dansk Lokomotivmands Forening udarbejde en redegørelse over elektroførernes oprykning i 12. lønningsklasse der skal tilstilles sekretariatet. Endvidere blev drøftet det næste repræsentantskabsmøde, der skal afholdes i Danmark. Fra ITF forelå på mødet en meddelelse om, at forhandlingerne om en tilslutning til Verdens Faginternationale (WFTU) var afbrudt.

K. Egenhardt gav en redegørelse over forløbet af et møde i folkeuniversitetsforeningen, hvori han havde deltaget i stedet for S. Suneson, som var blevet forhindret.

Toges til efterretning.

Punkt 4. Hovedkassererens beretning.

Hovedkassereren fremlagde en regnskabsoversigt for perioden 1. januar—30. september 1948. Status pr. 1. oktober kr. 646 849,14, en formuertilbagegang i det sidste kvartal på kr. 37 613,83. Regnskabet for feriehjemmet viser i samme periode en udgift på kr. 75 097,56, og en indtægt på kr. 72 382,52.

Efter at hovedkassereren havde svaret på enkelte forespørgsler, blev regnskabet taget til efterretning.

Punkt 5. Behandling af foreliggende sager.

ITF henstiller, at der udfoldes bestræbelser for at få indført automatisk kobling. Det vedtoges at fremsende spørgsmålet til jernbaneorganisationernes fællesudvalg.

De fra Slangerupbanen overgåede lokomotivførere er nu efter samråd med Generaldirektoratet anbragt i anciennitetsrækken. For de 2 lokomotivfyrbøderes vedkommende vil placering først finde sted, når de pågældende er færdig på jernbaneskolen.

1 Distrikt har tilsendt os et forslag med vedlagt tegning omhandlende, hvor 2 W. C., der gennem velfærdsudvalget er anmodet om i opholdsbygningen på Gb., kan anbringes. Vi har forelagt dette for afdelingerne, der i deres svar henstillede, at der i stedet for det ene W. C. blev indrettet et urinal; herfra har vi dog godkendt Distriktets forslag, idet afdelingerne tidligere har ønsket indretning af 2 W. C., hvilket også må anses for det fordelagtigste.

ITF forespørger, om Dansk Lokomotivmands Forening kan noget at indvende imod, at Dansk Lokomotivmands

Forbund optages i førstnævnte organisation. Vi har svaret, at vi intet har at indvende herimod.

Med Struer lokomotivførerafdeling er korresponderet angående udpegning af kørelærere. Distriktet har udbedt sig forslag til ny kørelærere ved motordriften, idet den tidligere har søgt over til dampdriften. Afdelingen ønsker stadig at bevare den pågældende til dette hverv, men vi har underrettet afdelingen om, at en kørelærer skal være beskæftiget i den tjenestegren, hvori han bestrider hvervet.

En lokomotivfører, der har været syg i længere tid, ønsker sygdommen betragtet som tilskadekomst i tjenesten og med de deraf følgende rettigheder i henhold til ulykkesforsikringsloven. Spørgsmålet har været undersøgt, og det vedtoges, at vor juridiske konsulent får sågen til udtalelse.

Vi har i den socialdemokratiske provinspresse i lighed med tidligere år tegnet en nytårsannonce.

„Danske Jernbaners Idrætsforening“, „Propforeningen P“, „Boserup Minde“ og „Den lille Forening“ anmoder om økonomisk støtte. Det vedtoges at bevilge hver enkelt kr. 25,00.

Århus afdelinger anmoder om tilskud til afholdelse af et foredrag. 100 kr. bevilgedes.

Danmarks kommunistiske Ungdom anmoder om økonomisk støtte, og fra et medlem er modtaget en opfordring om at yde et beløb til „Land og Folk“. Henlagdes.

Fra „Rigsforeningen til bekæmpelse af de reumatiske Sygdomme“ er også modtaget anmodning om støtte. Da det beløb, der er afsat på vort budget til støtte af sociale foreninger og deslige, er betydeligt overskredet, måtte anmodningen henlægges.

Fra foreningen „Dansk-Russisk Sæmvirke“ er modtaget en opfordring om kollektiv tilslutning til denne. Man enedes om at meddele, at spørgsmålet ingen interesse havde.

Foreningens tidligere formand, Soph. Jensen, har skænket en feriehjemsandel på 120 kr. til feriehjemmet.

Punkt 6. Jubilæumsfester.

På grund af mange henvendelser, der er rettet fra forskellige afdelinger, er der udsendt cirkulære om, hvor stort tilskud der ydes af hovedkassen til afholdelse af jubilæumsfest ude omkring i afdelingerne. Tilskudet bliver på kr. 12,50, der ydes til ordinære og ekstraordinære medlemmer, som deltager i festen, samt indbudte gæster. Et beløb på 100 kr. ydes, når begge afdelinger afholder fest i fællesskab til imødegåelse af de ensartede udgifter som leje af lokale og deslige.

Med hensyn til jubilæumsfestligheder i forbindelse med kongressen, er der intet definitivt aftalt endnu, idet der bl. a. har vist sig vanskeligheder med leje af lokale.

Selve jubilæumsdagen vil kun blive markeret ved nedlæggelse af kranse på tidligere tillidsmands grave.

Forskellige spørgsmål, der står i forbindelse med jubilæet, blev drøftet, og man enedes om visse retningslinier.

Punkt 7. Eventuelt.

Intet særligt at behandle.



En nytårshilsen.

Generaldirektoratet udsendte omkring årsskiftet et hæfte „Danske Statsbaner 1948“, der i billeder — med kort ledsagende tekst og nogle få talmæssige oplysninger — giver forskellige indtryk fra nogle af DSBs arbejdsområder: person- og godsbeholdning, toggang og færgesejls vedligeholdelse og udbygning af anlæg og materiale o. s. v.

Generaldirektøren fremkommer i et forord til hæftet med forskellige betragtninger og peger bl. a. på, at den økonomiske udvikling for statsbanernes vedkommende i 1948 desværre gik i negativ retning. Driftsindtægterne steg ganske vist, men stigningen holdt langt fra trit med den voldsomme stigning i driftsudgifterne. For det kommende år tegner udsigterne i økonomisk henseende sig endnu væsentlig ringere.

Uden dermed at ville forsøge på at formindske alvoren heri, er det dog nærliggende at søge nogen trøst i, at det beredskab, der kan bydes publikum, er i fortsat fremgang.

Generaldirektøren slutter med følgende: „Vi har opfattelsen af at være en betydningsfuld faktor i landets produktion og erhverv, ja, i hele det moderne samfundsliv — og vi har troen på uanset skiftende vilkår for både samfundet og os, at vi fortsat vil være det“.

Jernbanemænd, der blader hæftet igennem, vil måske i første række savne billeder fra deres eget område, men under de vilkår, der har været for hæftets tilblivelse (kort forberedelse, begrænset plads) har man måttet vælge hurtigt, og hertil kommer, at hæftet er et første forsøg, der tænkes efterfulgt af andre og bedre hæfter ved senere nytårsskifter.

Med fremtiden for øje er det meningen, at hæftet næste nytår gerne skulle være fortrinsvis helliget statsbanernes arbejde i det kommende år. Generaldirektoratet vil være taknemlig for positivt medarbejderskab fra personalets side i retning af gode idéer (også af gode og klare billeder) til overvejelse ved tilrettelæggelsen af dette næste hæfte.

AOF jubilæum.

Arbejdernes Oplysnings Forbund, der den 9. januar d. å. havde bestået i 25 år, fremstod ikke som resultat af en pludselig indskydelse, men kom som en naturlig følge af en mangeårig udvikling. Så langt tilbage i tiden, som der her i landet har været en organiseret arbejderbevægelse, har de ledende folk indenfor denne haft øjet åbent for betydningen af den kulturelle side af sagen.

Så godt som nogen forstod arbejderbevægelsens pionerer dette, og de fulgte fra første færd denne devise, selv om de ikke nåede langt. Da arbejderbevægelsen efter nedgangens og forvirringens år med nye folk i spidsen i slutningen af 70'erne påny samlede sig om opgaverne, oprettedes i København Arbejdernes Læseselskab, og både direkte og indirekte kom denne institution, der stadig eksisterer, hurtigt til at øve en gavnlig indflydelse. Trangen til oplysning voksede, og Studentersamfundet kom her hjælpende til med sin aftenundervisning for arbejdere. I 1886 stiftede A. C. Meyer diskussionsklubben „Carl Marx“, der også bidrog sit væsentlige til at vække arbejdernes interesse for og indsigt i samfundsspørgsmål. Aftenskolerne, der senere kom til, blev et stort plus, navnlig for de unge arbejdere, der udgjorde størsteparten af elevtallet. Den socialdemokratiske ungdomsbevægelse indlagde sig også stor fortjeneste ved at drage sine medlemmer ind på den kulturelle linie, og i denne forbindelse bør det vel også nævnes, at den so-

cialdemokratiske presse i større og større udstrækning bragte stof af almen oplysende art.

Det program, der blev lagt for AOF ved starten, er blevet fulgt gennem de 25 år, og der er udfoldet en rig og anerkendelsesværdig virksomhed. Ved at læse den omtale, Social-Demokraten bringer af AOFs virksomhed, efterlader denne et stærkt indtryk af det store arbejde. Men tallene, der er nævnt, fortæller jo intet om den betydning, arbejdet har haft for den enkelte. Her står vi overfor værdier, som ingen statistik er i stand til at måle. Og lige så lidt som nogen tænker på at undervurdere skolens værdi for et civiliseret samfund, lige så lidt tør nogen vel underkende den samfundsmæssige betydning af, at et lands arbejderklasse søger at trænge længere og længere frem ad kundskabens og kulturens bane.

Med AOF som kyndig vejleder er Danmarks arbejderklasse i de sidste 25 år nået et godt stykke frem, og den vil nå endnu længere i kommende tider.

Jubilæet blev fejret ved en smuk og stilfuld fest i Universitetets festsal. Statsministeren, Undervisningsministeren samt repræsentanter fra udenlandske organisationer, med hvem AOF står i nært samarbejde, hyldede jubilæet og takkede for den indsats, der var gjort gennem årene.

Dansk Lokomotivmands Forening føjede sin lykønskning til de mange andre ved en lille opmærksomhed i taknemmelighed over den indsats, vi ved, AOF har gjort for at gavne den store arbejdende befolkning både kulturelt og socialt.

Lyntog gennem Sverige til Norge.

På et møde den 6. jan. mellem repræsentanter for danske, norske og svenske statsbaner blev det bestemt fra 1. juni d. å. at etablere en ny forbindelse mellem Danmark og Norge via Sverige ved anvendelse af de svenske statsbaners nye lyntog i løb mellem Malmø og Oslo. Der er planlagt kørsel 3 gange ugentlig, nemlig fra København mandag, onsdag og lørdag og fra Oslo søndag, tirsdag og torsdag. Afgang fra København bliver kl. 13,00, ankomst til Göteborg kl. 18,00 og til Oslo kl. 22,45, og i modsat retning afgang fra Oslo kl. 7,45, fra Göteborg kl. 12,40 og ankomst til København kl. 17,20. I forhold til de nuværende dagforbindelser betyder det en afkortning af transporttiden mellem København og Oslo på ca. 3¹/₂ time. Da det svenske lyntog er elektrisk drevet, kan det ikke gennemføres til og fra København, men der gennemføres personvogne mellem København og Ängelholm med bekvem omstigning dér til og fra det svenske lyntog og altså uden ellers nødvendig omskiftning i Helsingør og Hålsingborg til og fra færge. Der vil for de rejsende fra Danmark blive reserveret fornødne pladsbilletter til det svenske lyntog, der som de danske har alle sine pladser nummereret.

For at sikre den udnyttelse af togene, der skønnes nødvendig til dækning af udgifterne ved togenes løb, er det en forudsætning for deres etablering, at der fra de danske valutamyndigheders side gives tilladelse til salg af jernbanebilletter mellem danske og norske stationer gennem Sverige. Herom vil der fra dansk side blive rettet fornyet henvendelse til myndighederne. Denne henvendelse vil blive søgt støttet fra svensk og norsk side.

DEN 1. JANUAR



Foreningens formand under kransenedlægningen. Ved sekretær E. Kuhns grav.

Selvfølgelig kunne den 1. januar — foreningens 50 års stiftelsesdag — ikke hengå helt upåagtet. Selv om vi havde bebudet, at jubilæumsfestlighederne skulle henlægges i forbindelse med vor ordinære kongres i maj måned, var der adskillige, som ønskede at sende en hilsen på selve dagen.

Allerede fra morgenstunden indløb de første telegrammer og blomsterhilsner, og i løbet af formiddagen omdannedes formandens kontor til en duftende blomsterhave, og hans skrivebord blev hurtigt dækket af telegrafiske hilsner med hjertelige ord fra nær og fjern. Fra en del af vore medlemmer var lykønskningen vedlagt deres andelsbevis, som de skænkede feriehjemmet i dagens anledning.

Fra hovedbestyrelsens side blev dagen markeret ved kransenedlægning på tidligere tillidsmands grave. Ikke alle kunne vi hædre, idet manglende oplysninger eller helt ukendskab til deres sidste hvilested forhindrede dette. Men på foreningens stifter, lokomotivfører C. Roosens mindeplade i pergolaafdelingen på Søndermarkens krematorium, den tidligere formand Chr. Christensens grav på Esbjerg kirkegaard og på sekretær og redaktør C. M. Christensen og E. Kuhns grave på Vestre kirkegård i København kunne vi give udtryk for vor taknemlighed.

Heller ikke ude i afdelingerne gik dagen hen i

stilhed. Således blev der på Struer maskindepot afholdt en smuk højtidelighed, hvor bl. a. jernbaneorkestret spillede for de jubilerende lokomotivmænd. Under et senere jubilæumsmøde fik afdelingerne overrakt en minde- og gæstebog udført af lokomotivfører A. R. Sprogø. Dansk Jernbane Forbund, Struer afdeling, samt lokomotivmestrene overrakte hver en faneplade.



Foreningens stifter C. Roosens mindeplade.

Erindringsgaven og jubilæumsfest.

For at jubilæumsdagen kunne bevares i et mere synligt minde for alle vore medlemmer og de organisationer, institutioner og personer, vi dagligt står i forbindelse med, havde hovedbestyrelsen besluttet at sende en lille erindringsgave i form af en cigartænder — eller et fyrtøj, som vel er den almindeligste betegnelse herfor. Gaven, der var forsynet med foreningens initialer og de 2 minderige årstal — 1899—1949 — er af alle blevet modtaget med glæde, hvilket vi hurtigt fik bevis for gennem de mange breve, vi modtog i dagene umiddelbart efter. På mange måder — i poesi og i prosa — har forskellige givet udtryk for tænderens kærkomne ankomst. Således har nogle gode venner af lokomotivmændene tilkendegivet tænderens øjeblikkelige anvendelse og dens stabilitet i følgende lille vers:

Kære venner!

Man hører ofte sagt imellem venner:

„Dit fyrtøj er en jubilæumstænder!“

Og selv om det jo kun i spøg er sagt,
er der i ordene en vis foragt.

Men DLF har gjort de ord til skamme:

thi gnisten, der kan fænge med det samme,
som et symbol er sendt til os som gave,
og den vil vi i kær erindring have.

En hilsen og en tak vi alle sender
for denne smukke jubilæumstænder!

Også bladets to spasmagere „Olsen og Jensen“ eller rettere deres far, lokomotivfører og tegner Schädler-Nielsen, har, som det fremgår andetsteds, sendt os en hilsen. „Olsen og Jensen“ har i dagens anledning fået den „skræddersyede uniform“ og butterfly på.

Når nytårscigaren skulle tændes, var det vort håb, at dette blev ved flammen af jubilæumstænderen, og dette har for størstepartens vedkommende også været muligt, men desværre er nogle af pakkerne, som til de aktive medlemmer også indeholdt lomlebogen for 1949, ikke nået frem til dagen, dels fordi enkelte gik tabt under postbesørgelsen (men forhåbentlig kan disse fremskaffes), dels fordi der desværre findes medlemmer, der ikke kan huske at melde flytning til foreningens kontor, og dette til trods for, at vi daglig står på hovedet for at bringe dette vigtige spørgsmål i erindring.

At vore medlemmer ønsker at fejre dette jubilæum i selskab med deres hustruer og de gamle pensionister, er ganske naturligt, og afdelingerne landet over har da også alle tilrettelagt en festlighed, hvortil Generaldirektoratet og Distrikterne villigst har imødekommet et ønske om tjenestefrihed i så stor en udstrækning som overhovedet muligt.

Som de første lagde Aarhus afdelinger ud den 15. januar med en storstilet festmiddag med ialt 276 deltagere med byens borgmester, Unmack Larsen, distriktschef Humle, redaktør Harald Jensen, „Demokraten“, sektionsingeniørerne S. Haldbø og E. Hansen, lokomotivmester A. C. Mortensen og foreningens formand E. Greve Petersen som gæster.

Festsalen på hotel Aarhus var af 2 lokomotivmænd efter en nats ihærdigt arbejde smukt pyntet med Dannebrog og foreningens monogram.

Til lokomotivfolkenes march, og medens afdelingernes fane præsenteredes, gik deltagerne til bords, hvorefter formanden for lokomotivførerafdelingen, K. Karlsen, bød velkommen. Skuespiller Poul Hagen fremsagde derefter en historisk prolog. Festtalen blev holdt af foreningens formand, E. Greve Petersen, og vekslede mellem de overdådige retter sang selskabet nogle i dagens anledning fremstillede sange, ligesom borgmesteren, distriktschefen, redaktøren og lokomotivmesteren hilste lokomotivmændene i taler, der bl. a. gav udtryk for godt samarbejde og taknemlighed for godt udført arbejde gennem årene — ikke mindst i de 5 lange år. Et gemytligt medlem, lokomotivfører Kr. Pedersen, holdt „Frikvarter“ med små hip til højre og venstre.

Under festen overrakte afdelingsformændene, K. Karlsen og E. A. Lønnqvist, hovedbestyrelsens formand en jubilæumsgave på 250 kr. til nyanskaffelser til den nye ejendom i Hellerup.

Lokomotivførerne B. F. Greffel, C. C. V. Eland overrakte og skænkede i dagens anledning deres andelsbreve på feriehjemmet som en gave til dette.

Efter at formanden for lokomotivfyrbøderafdelingen, E. A. Lønnqvist, havde takket for de mange taler og budt velbekomme, gik festdeltagerne til de tilstødende lokaler, hvor kaffen blev indtaget, medens salen blev ryddet til dansen, som gik under det kendte jyske humør til hen på morgenstunden.

Alt i alt var det en fest, der på en god og fornøjelig og dog højtidelig måde åbnede den række af fester, der landet over skal markere lokomotivmændenes jubilæum.



-Hver gang, - Olsen! - og det er
ellers en jubilæumstænder!

Det største problem — beskæftigelsen.

Af handelsminister *Jens Otto Kragh*.

Kaffe og silkestrømper er vigtigt — men!

Naturligvis synes mange, at kaffeproblemet er det vigtigste af alle. Ej heller svedsker, appelsiner og cigaretter kan frakendes betydningen. Og slet ikke lagner, fedtstof eller boliger.

Men alligevel — mon ikke de fleste vil give mig ret i, at bag hele den daglige avistummel omkring forsyninger og restriktioner tegner der sig et langt alvorligere perspektiv. Det er spørgsmålet om beskæftigelsen. Holder den, eller går vi en ny arbejdsløshedsperiode i møde som i trediverne?

I hvert fald for arbejderne står dette problem som det mest afgørende på det økonomiske område, og jeg skal i det følgende forsøge at gøre et par bemærkninger herom knyttet til den aktuelle politik.

Pengene og beskæftigelsen.

Blandt andet i kraft af Marshall-Planen har indførslen i 1948 været større, end vore valutaindtægter gav os mulighed for at betale. Det samme vil — hvis Marshall-hjælpen fortsætter — gentage sig i endnu stærkere grad i 1949. Marshall-importen består i første række af råvarer til industri og landbrug — varer, der er absolut nødvendige for genopbygningen. Den største part af dem er *gaver*, men ikke gaver til importørerne. Det enkelte firma eller andelselskab, der foretager indkøbet, må virkelig betale for det. Ganske vist båndlægges pengene i nationalbanken — men betales skal de, idet varerne jo er en gave til samfundet og ikke til enkelte forretningsdrivende.

Hvis de erhvervsdrivende nu ikke kan skaffe midlerne, går denne import altså i stå, Danmark går glip af dollar-varerne, genopbygningen lider afbræk, og beskæftigelsen kommer i fare. — For at hindre alt dette var det nødvendigt at lempe de restriktioner, der hidtil har hindret bankerne i at yde så store udlån, som de egentlig havde penge i kassen til.

Det var spørgsmålet om pengepolitikken og importen. Nøjagtig den samme problemstilling dukker frem, når vi ser på investeringerne.

Det er jo meningen, at der efter regeringens økonomiske 4-års plan — det såkaldte „langtidsprogram“ — skal finde meget store investeringer sted. Der skal bygges huse og fabrikker, nye maskiner skal stilles op, landbrugets besætninger skal forøges og lagerbeholdningerne gøres større. Hertil kræves der først og fremmest arbejdskraft og råstoffer. For at gennemføre planen er det nødvendigt, at forbruget ikke ryger så kraftigt i vejret, at der ikke bliver produktionsmidler nok til genopbygningsopgaverne. Men ligeledes her behøves der een ting til: penge. Investeringerne må finansieres. Og så af hensyn hertil var det nødvendigt, at bankernes kassebindingsregler lempedes. Var dette ikke sket, ville renten formentlig være steget yderligere, kreditknapheden ville være blevet skærpet, og in-

vesteringsplanerne ville allerede af disse grunde have mødt vanskeligheder. Samtidig ville den arbejdskraft, der frigøres fra erstatningsproduktioner og lign., have haft svært ved at finde ny beskæftigelse.

Den konservative politik.

Trods alle disse argumenter var der på rigsdagen en betydelig modstand mod at lette bankernes kassebindingsregler. Modstanden kom fra dele af venstre, men især fra de konservative, og havde nogen støtte fra nationalbanken.

De konservatives opfattelse var, at man ved at presse renten yderligere i vejret og begrænse kreditgivningen kan hindre fortsat inflationsagtig stigning i omkostninger og priser. Dette synspunkt kan teoretisk set være rigtigt nok. Hvis man ikke vil lade bankerne financiere import og genopbygning, går begge dele tilbage, beskæftigelsen vil blive mindre, og da en arbejdsløs normalt har et mindre forbrug end en mand i arbejde, vil også forbruget gå ned. Videre vil arbejdsløshed have en tendens til at påvirke lønningerne nedad. Hvis det er på den måde, man vil skabe „økonomisk sundhed“ — jo, så er den konservative politik rigtig.

Vil man derimod gennemføre 4-års programmets genopbygningsmål, og anser man en høj og stabil beskæftigelsesgrad for et gode i sig selv, så er regeringens politik den rette.

Set fra arbejderklassens synspunkt kan der vist ingen tvivl være om, hvad man skal vælge. Det er imidlertid betegnende, at man fra kommunistisk side overhovedet ikke deltog i debatten om disse for beskæftigelsen så livsvigtige problemer på rigsdagen og *ikke* støttede regeringen ved afstemningen.

Beskæftigelsen og importen.

Skal vi indføre flere færdigvarer? Det mener venstre.

Nu skal det åbent indrømmes, at vi her virkelig står over for et af de centrale spørgsmål i importpolitikken.

På *den ene side* er det jo rigtigt, at en bedre forsyning med færdige forbrugsvarer ikke alene er en fordel for forbrugerne, men også ved at skærpe konkurrencen medvirker til at helbrede dansk økonomi for nogle af krigssygdommene. De danske virksomheder må strenge sig an for at klare sig. Kan de ikke det, må de indskrænke, og arbejdskraften og råvarerne må så — om alt går vel — gå andre steder hen, hvor de udnyttes med større effektivitet.

På *den anden side* er det klart, at denne helsebringende virkning ikke udelukkende opnås gennem importerede færdigvarer, men i lige så høj grad gennem forbrugsvarer fremstillet på danske konkurrencedygtige virksomheder. En del færdigvarer er det af handelspolitiske grunde simpelthen uundgåeligt at indføre; men derudover må det være en rigtig retningslinie, at man inden for et vareom-

råde, hvor dansk industri har arbejdskraft og maskiner til en forøget produktion på konkurrencedygtige vilkår, hellere køber flere råvarer hjem end flere færdigvarer. Dette er både på kort og langt sigt den rigtige politik. Hvordan skal vi forlange af industri, håndværk og landbrug, at de skal forøge investeringerne, udvide og rationalisere, hvis man allerede nu svigtede disse erhverv ved at nægte dem råstoffer til allerede bestående anlæg og forhindre de restriktionsophævelser, en udvidet råstofimport kan medføre — til fordel for en stærkt forceret færdigvareimport.

Med andre ord: ligesom de konservative på rente- og kreditpolitikens område vil følge en linie, der får arbejdsløsheden til at rykke os nærmere — således vil venstre bruge valuta til færdigvarer på et tidspunkt, hvor både arbejdskraft og ledig maskincapacitet findes til større dansk færdigvareproduktion.

Vi er ikke protektionister — og en rimelig færdigvareimport, der giver en konkurrence, dansk erhvervsliv ikke selv kan præstere, vil altid have regeringens støtte. Men de varer, vi har fabrikker og arbejdskraft til selv at producere lige så godt som andre lande, bør vi også producere. Hvad det betyder for beskæftigelsen, kræver ingen kommentarer.

Beskæftigelsen og konkurrenceevnen.

Til slut en meget vigtig ting:

På langt sigt kan hverken den rigtige pengepolitik eller den rigtige importpolitik sikre fuld beskæftigelse med en høj levestandard, medmindre konkurrenceevnen er i orden.

Af Det statistiske Departements nytårsoversigt fremgår, at den industrielle produktion i 1948 ligger godt $\frac{1}{2}$ snes procent højere end produktionen i 1947. Samtidig er beskæftigelsen i industrien steget med ca. 8 pct. Produktionen pr. mand pr. time viser således fortsat stigning og nærmer sig stærkt førkrigsniveauet. Denne udvikling er glædelig, men må fortsætte. Produktionen pr. mand pr. time må yderligere forøges ud over niveauet fra før krigen. Ellers kan vi ikke konkurrere med udlandet og uden konkurrenceevne ingen eksport. Uden eksport ingen valuta til indførelse af alle de udenlandske nødvendighedsvarer og behagelighedsgoder, som vor førkrigslevofod er baseret på.

Dette skal bl. a. nås gennem en højt uddannet kvalificeret arbejderstab, der betjener sig af en fuldt moderne teknik.

Og det er målet med 4-års programmet fremfor noget andet. Maskiner og råstoffer, fabrikker og transportmidler i stedet for smør og kaffe.

Kun på den måde sikrer vi beskæftigelse og levestandard på længere sigt.

Så enkelt er det — og så svært.

Nå — helt blind for, at parolen — „arbejd mere — spis mindre“ ikke duer, er regeringen nu heller ikke. Det viser den mærkbare bedring i fosynings-situationen, vi gennemførte i 1948.

Notitser.

Tyske og østrigske fagforeningsledere på besøg i USA.

En delegation på 5 ledende fagforeningsfolk, heraf 4 fra Tyskland og 1 fra Østrig, har efter indbydelse overværet de amerikanske samvirkende fagforbunds årlige rådsmøde, der fandt sted fornylig.

Efter mødet rejste delegationen rundt i USA for at få indblik i industrielle metoder samt hvorledes amerikansk fagbevægelse er opbygget og virker. Rejsen varede i 6 uger og gik til de fleste store byer. Tyskerne var Markus Schleicher, der af profession er tømrer og for øjeblikket formand for de samvirkende fagforbund i den amerikanske zone i Tyskland, Adolf Ludvig, skotøjsarbejder, Ernst Scharnowski, kontormand, og Fritz Dahlmann, der er minearbejder. Den østrigske delegerede var: Franz Olak, der er bygningshåndværker. De indtager iøvrigt alle ledende stillinger indenfor deres respektive fagforbund.

Amerikas tidligere udenrigsminister, G. C. Marshall, taler i Paris om ERP.

En af efterkrigstidens almindelige foreteelser, særligt i USA, er at bruge initialer i stedet for hele navnet på organisationer, institutioner, og deslige. Til eksempel har Marshall-Planen fået benævnelsen ERP (european recovery program), hvilket kan oversættes ved (Europas genopbygningsprogram).

Herom talte Marshall ved en konference i Paris i slutningen af 1948 for en forsamling af ledende organisationsmænd fra 12 lande. Marshall udtalte bl. a.: „Vi kæmper ikke alene for freden, men en fred, der sikrer individets frihed, og arbejderorganisationerne uden tvang kan diskutere, hvilken vej, de vil følge, og hvilke midler, de vil bruge, med andre ord bekæmper vi enhver form for politistat“. „Vi har på alle områder“, fortsatte Marshall: „forsøgt at holde os i nær forbindelse med de „Forenede Nationer“, til hvem vi har det store håb, at de kan bevare freden i verden“.

Endvidere kom Marshall ind på, at den første betingelse for den af ham udkastede plans realisering, var, at produktionen stadig gik frem, og arbejderne organisationer måtte støtte planen, hvis et godt resultat skulle nås.

Til stede på mødet var: USAs ambassadør Averill Harriman, der pegede på, at hele det amerikanske folk betragtede ERP som den største opgave i sin art, der af en nation nogensinde er taget op til løsning. „Dens eneste formål — enkelt og klart — er at hjælpe Europas lande til et samarbejde for at hjælpe dem selv“, sluttede Harriman.

Som talsmand for de europæiske landes arbejderorganisationer, der støtter ERP, tog Evert Kupers, der står i spidsen for de hollandske samvirkende fagforbund, ordet, og hyldede Marshall for hans storlåede initiativ. Kupers sagde: „I mit land var situationen den, at hvis vi ikke havde fået denne hjælp fra USA, ville det være ensbetydende med, at levestandarden ville være 25 pct. lavere, end den er i dag. Enhver ved, hvad det betyder, når der hersker arbejdsløshed og nød. Vi har for set, at disse forhold fører til diktatur fra enten yderliggående venstre eller højre orinterede“. Idet han fremhævede nødvendigheden af et udvidet samarbejde mellem Europas nationer, erklærede Kupers: „jeg kan forsikre vore amerikanske venner, at alle fagforeningsledere i de vestlige europæiske lande i samarbejde med USA vil sætte alt ind på at gennemføre det foreslåede hjælpeprogram“.

Statsbanernes virksomhed i driftsåret 1947—48.

I den driftsberetning, statsbanerne udsendte for 1946/47, viste regnskabet et mindre overskud. Billedet har nu ændret sig, idet der for driftsåret 1. april 1947—31. marts 1948 er et mindre underskud trods det, at den fra d. 1. august 1946 indførte takstforhøjelse har virket hele driftsåret. Forhold som statsbanerne ingen indflydelse har på, nemlig de høje priser på kul og olie samt mange andre materialer, har præget regnskabets udgiftsside i betydelig grad.

Hvad driftsvilkårene angår har bedringerne i tilførslerne udefra af brændselsmidler gjort det muligt at udvide togkørslen med ca. 10 pct. i forhold til året før, og at genoptage driften på hidtil indstillede omnibusruter, således at gennemsnittet af disse ligeledes er steget med 10 pct.

Det økonomiske resultat af driften har været ca. 3,3 mill. kr. dårligere end året før. Driftindtægterne udgjorde 341,2 mill. kr., d. v. s. 31,8 mill. mere end året før, og driftsudgifterne udgjorde 325,2 mill. kr., d. v. s. 35,1 mill. kr. mere end året før, således at driftsåret er sluttet med et driftsoverskud på 16,0 mill. kr. mod 19,3 mill. kr. i 1946/47. Det til afskrivning opførte beløb har udgjort 5,9 mill. kr., og forrentningen andrager 10,8 mill. kr. Det regnskabsmæssige resultat er da det, at der fremkommer et underskud (tilskud til driften) på 0,7 mill. kr. mod et overskud på 4,6 mill. kr. i 1946/47.

Persontrafikken har været lidt mindre end året før, hvor trafikken var ekstraordinær stor. Der er foretaget 95,2 mill. rejser på banerne, hvilket er en nedgang på 1,0 mill. (1,1 pct.), hvoraf de 0,8 mill. falder på Københavns nærtrafik. Indtægten af person- og rejsegodsbefordringen har været 20,8 mill. kr. (11,9 pct.) større end i 1946/47. De elektriske tog besørger ca. 46 pct. af rejserne, men det svarer kun til ca. 13 pct. af personkilometerne. Lidt over $\frac{3}{5}$ af samtlige rejser på banerne faldt på Københavns nærtrafik og ca. 83 pct. af samtlige rejser faldt på korte afstande (indenfor 50 km). Der har været en nedgang i antallet af rejser på 1. klasse på 3,6 pct. og på fællesklassen på 1 pct. Kun ca. 1,5 pct. af samtlige rejser blev foretaget på 1. vognklasse. Det må dog erindres, at de elektriske tog, togene på de fleste kortere sidetrækninger og adskillige lokaltog på hovedlinierne udelukkende fører fællesklasse. Deler man under hensyn hertil antallet af rejser, bortset fra rejser på abonnementskort til samtlige stationer i 2 grupper — over og under 50 km — viser det sig, at der af rejserne under 50 km falder 0,5 pct. på 1. klasse, medens der af rejserne over 50 km falder 5,6 pct. på 1. klasse. Medtager man også de ovennævnte abonnementskort, kan rejserne på 1. klasse skønsmæssigt anslås til 8 pct.

Godstrafikken er også gået lidt tilbage. Befordringsmængden af fragtpligtigt gods, der udgjorde 8,2 mill. t. var ca. 0,4 mill. t. mindre end året før. Indtægten af gods- og kreaturbefordring har været 8,3 mill. kr. (7,3 pct.) større end året før.

Driftsberetninger er altid noget tørt stof at læse igenem, og statsbanernes danner ingen undtagelse, men vi anfører alligevel nogle enkelte tal omhandlende den gren af virksomheden, lokomotivmændene beskæftiger sig med til daglig.

I driftsåret blev der kørt 28,3 mill. togkilometer, og heraf var de 16,7 mill. eller 58,8 pct. damptog, 6,9 mill. eller 24,3 pct. af dieselelektriske motorvogne, 2,3 mill. eller 8,3 pct. af elektriske tog, 1,8 mill. eller 6,4 pct. af lyntog og 0,6 mill. eller 2,2 pct. af andre motortog.

Ved driftsårets begyndelse gjaldt køreplanen af 7.

oktober 1946, der dog fra 2. december 1946 på grund af den da meget vanskelige brændselsituation var blevet indskrænket betydeligt, således at man herved var kommet ned på ca. 57 pct. af normal køreplanen i 1939. Senere viste det sig dog muligt at gennemføre visse stærkt ønskelige forbedringer i denne indskrænkede køreplan, men stort set kørte man efter denne, indtil sommerkøreplanen trådte i kraft den 9. juli 1947.

Af lokomotivkilometer er der kørt 45,6 mill. mod 42,5 året før, således at der har været en stigning på 3,1 mill. eller 7,1 pct.

Udnyttelsen af pladserne er stærkt varierende for de forskellige arter af tog. For lyntogenes vedkommende var den således for samtlige gennemkørte strækninger gennemsnitlig 90 pct., og her ligger „Nordjyden“ højest med ialt 98 pct.

Lokomotivmateriellet er i driftsåret forøget med 7 stykker nye eksprestogslokomotiver af type litra E.

155 lokomotiver er udgået af værkstederne efter at være underkastet stor reparation, deraf 36 i forbindelse med fyrkassefornyelse. 141 lokomotiver har været underkastet lettere reparation i forbindelse med hjulafdrejning, og 146 lokomotiver har fået mindre reparation.

I forbindelse med ovennævnte store reparationer er 28 lokomotiver forandret med anvendelse af reservededler for øje.

Den i sidste driftsår påbegyndte ombygning af 2 damplokomotiver til oliefyring er afsluttet, men da denne form for lokomotivfyring på grund af de stigende oliepriser har vist sig at være uøkonomiske i forhold til kulfyring, er et af de ombyggede lokomotiver atter taget i værkstedet for afmontering af oliefyrianslægget.

33 benzin motorvogne, 269 dieselelektriske motorvogne og lokomotiver er blevet underkastet større reparationer. 11 traktorer har været underkastet reparation af mere omfattende art.

Af det elektriske motormateriel er 61 motorvogne blevet revideret.

Udgiften til vedligeholdelsen af det rullende materiel indbefattet de egentlige reparationsarbejder, der er udført af distrikterne, udgjorde i driftsåret:

For damplokomotiver 38,4 øre pr. damplokomotivkilometer (35,3 øre i 1946/47),
for elektriske tog 28,2 øre pr. motorvognskilometer (24,0 øre i 1946/47), og
for motormateriellet inkl. motorlokomotiver 33,8 øre pr. motorvognskilometer (29,6 øre i 1946/47).

Af kul er indkøbt ialt ca. 533.600 t. Det samlede forbrug udgjorde ca. 440.700 t, og beholdningen ved driftsårets udgang var ca. 118.500 t, svarende til ca. 3. måneders forbrug og bogført til en værdi af ca. kr. 107,46 pr. t.

Indkøbsprisen inkl. losningsomkostninger for kul udgjorde som gennemsnit ca. kr. 90,31 pr. t. mod ca. kr. 71,00 det foregående år.

Statsbanernes samlede personale, fast og løst antaget, har i driftsåret gennemsnitlig været 28.926 imod 27.756 i det forrige driftsår. Stigningen skyldes dels den større toggang, men også baneanlæggenes og driftsmateriellets vedligeholdelse.

Hvor mange hjul ruller og mange mennesker virker, kan ulykker ikke undgås, og ved ulykkestilfælde er i driftsåret 1 rejsende blevet dræbt uden egen skyld, og 2 ved egen uforsigtighed, medens 17 af statsbanernes personale mistede livet i tjenesten. Bemærkelsesværdigt er det, at 27 personer, som hverken var rejsende eller knyttet til banerne, mistede livet; af disse sidste ulykkestilfælde skyldes 26 egen uforsigtighed.

Vi skrev i begyndelsen af denne oversigt over driftsberetningen 1947/48, at billedet har ændret sig fra det foregående år, og indeværende år tegner ikke lyst for statsbanernes økonomi. Der er dog udarbejdet planer, som omtalt tidligere i Dansk Lokomotiv Tidende, for at statsbanerne på sund økonomisk basis får del i landevejstransporten, som et led i forbedring af økonomien.

I erkendelse af, at det også er til vor fordel, at statsbanerne følger med i udviklingen, slutter vi denne oversigt med at udtale håbet om, at de bestræbelser, der er i gang på dette område, må lykkes til gavn for vor etat og Danmark som helhed.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Kulforbrug.

Lokomotivinstruktør B. Kjær i 2. Distrikt har i D. L. T.s januar nummer i 1949 skrevet en meget interessant artikel ang. kulforbrug på visse lokomotiver. Disse betegnes som E^I og E^{II} samt H^I og H^{II}. Instruktøren drager nogle paralleller mellem disse maskiners indbyrdes kulforbrug, men kommer ikke til noget egentlig konkret resultat, hvad det maskinelle angår. Instruktøren ledsager sit indlæg med tegning og diagrammer, hvilket for så vidt er meget interessant, og konkluderer til slut sin antagelse om det store kulforbrug i, at dette sandsynligvis skyldes uøkonomisk fyring. — Javel!

Nu er det jo ikke så helt let at imødegå en fremstilling, der er resultatet af målinger, disse skulle jo give et sandt billede af det påståede. Med hensyn til omløbs- eller tallerkenventilerne kan det jo tænkes, at disse kan gå itu, alt kan gå itu, men det er dog ikke helt sandsynligt, at just dette skulle være tilfældet. Langt nærmere ligger den antagelse, at stempel og gliderringene på de nævnte loko har været defekte og derved forårsaget en gennemblæsning, der nok har kunnet påvirke omløbene i en uheldig retning.

Enhver lokomotivmand med interesse for sin maskines gang ved jo nemlig, at utætte stempel- og gliderringe virker meget uheldigt på maskinens arbejde.

Men tilbage til kulforbruget. — Visse kul har en høj brændværdi, andre har en lav. Kul med høj brændværdi kan anvendes mere økonomisk end kul med en lavere brændværdi, fordi man med de første kan bruge tyndt fyr, medens man med de sidstnævnte må have et tykkere fyr. Dertil kommer så, at en maskine med tætte stempeling yder et bedre arbejde end en med utætte ringe. En anden og mere væsentlig årsag til et stort kulforbrug er et dødt løb; dette kan have forskellige årsager, navnlig i maskinens regulering. Som bekendt består et lokomotiv faktisk af 2 maskiner, den højre og den venstre. Som bekendt har glideren et „forspring“, og er dette forspring nu af en eller anden grund i tidens løb blevet for stort, da vil maskinen herved også kunne påvirkes, således at gangen bliver haltende og det frie løb hemmes. Lokomotivføreren vil da være tilbøjelig til at give mere damp, hvilket igen vil bevirke hyppigere fyring.

En anden og langt vigtigere årsag til forøget og unødvendigt forbrug af kul er, at lokomotivføreren ikke er helt kendt og fortrolig med banens diagram.

Når en lokomotivfører med interesse for at holde sin maskine i orden hvad de arbejdende dele angår, og han søger at holde reguleringen i orden samt er klar over, at cylindermøringen virker rigtigt, så skal det nok mærkes, at kulforbruget går ned.

En anden og ikke mindre væsentlig årsag til at bringe kulforbruget ned er, at lokoføreren må regne med tog-

vægten som drivkraft, det er nemlig af den aller største betydning, at man ikke glemmer dette meget vigtige faktum. Dødvægten er den billigste drivkraft, og den kan bruges navnlig ned ad de lange fald, men hovedsagen er, at man er helt fortrolig med strækningen. Instruktøren slutter da også sine betragtninger med at mene, at en uøkonomisk fyring er en hovedårsag til det store kulforbrug på de nævnte loko; men den økonomiske fyring kommer ganske af sig selv ved en økonomisk kørsel og dette bør være enhver lokomotivførers mål. Min konklusion skal da være denne: Tætte glider- og stempeling giver bedre arbejde, kendskab til strækningen giver lettere kørsel, lettere kørsel giver lettere fyring. Anvendelse af togvægten som drivkraft er gratis. Kulforbruget kan bringes meget ned, da det er en meget væsentlig post på DSB's budget, og så bør naturligvis enhver lokomotivfører skrive på sin kulbillet, hvad han har rekvireret af brændsel.

Med disse betragtninger vil jeg da slutte med at sige instruktør B. Kjær tak for den interesse, hvormed han forretter sit hverv, og hvormed han søger at delagtiggøre lokomotivmændene med de resultater, der fremkommer ved bestemte undersøgelser. Men husk så også at regne med stempelingene, da skal omløbene nok holde.

F. L. Frederiksen,
pens. lokomotivfører.

Vi har forelagt ovenstående artikel for lokomotivinstruktør B. Kjær, der fremkommer ved følgende udtalelser hertil:

Det glæder mig, at min artikel har fundet interesse udover de aktive lokomotivmænds rækker, og takker for den venlige henvisning til værdien af gode stempler og stempeling, et forhold, som jeg er fuldt enig med F. L. Frederiksen i. Kulregnskabet udviser trods gode stempler, at kulforbruget er meget forskellig på E-maskinerne, og det var andre mulige årsager til det store kulforbrug, jeg søgte at finde, som beskevet i min artikel.

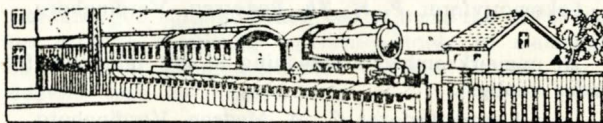
Muntre jernbanehistorier.

Fra overkonduktør ved de norske statsbaner Syverin Mählum har vi modtaget en samling muntre jernbanehistorier udgivet i bogform.

Siden jernbanerne blev anlagt i Norge 1840 og helt op til vore dage er der forekommet mange pudsige episoder, som har været underholdningsstof i sluttede sel-skaber.

Efter mange opfordringer gik Mählum igang med at samle disse historier sammen for at prøve, om der kunne blive en bog ud af det. Som medhjælper i dette arbejde har han haft telegrafist Alf. Haugland og konduktør Reidar Mathisen.

Der findes i bogen mange små historier af virkelig humoristisk art, og for så vidt nogle af vore medlemmer er interesseret i at erhverve et eksemplar, kan de blot skrive til overkonduktøren, hvis adresse er: Syverin Mählum, Bakken 48, Kragerø, Norge. Prisen på bogen er indbundet kr. 9,25 i norske penge, hvilket svarer til kr. 8,80 i danske, som kan sendes på postgirokonto 55607.





Jubilæumsfester.

Brande afdelinger.

Brande afdelinger afholder jubilæumsfest på „Brande Hotel“ lørdag d. 12. februar 1949 kl. 18,30 med spisning og bal for medlemmer med damer.

Medlemmer gratis, damer 5 kr.

Festudvalget.

Helsingør afdelinger.

Helsingør afdelinger fejrer D. L. F.s 50 års jubilæum på „Hotel Skandia“ fredag d. 18. februar 1949 kl. 18,00.

Pensionister og enker efter lokomotivmænd indbydes venligst på samme betingelser som aktive medlemmer.

Oplysninger kan fås ved henvendelse til lokomotivfører Aa. Alberg, Trækbanen 4, Helsingør.

Bestyrelsen.

Nyborg afdelinger.

Nyborg afdelinger festligholder organisationens 50 års jubilæum lørdag den 19. februar 1949 kl. 17,45 i „Borger- og Haandværkerforeningen“s lokaler i Nyborg hvortil alle fynske medlemmer og pensionister med hustruer samt enker efter lokomotivmænd venligst indbydes.

Nærmere oplysning ved henvendelse til lokomotivfører Carl Schmidt, „Ængsmø“, telf. 650, senest 10. februar.

Bestyrelsen.

Slagelse afdelinger.

Slagelse afdelinger afholder DLFs 50 års jubilæumsfest søndag d. 6. marts kl. 18 i kvægtorvsrestaurationens lokaler.

Festmiddag à kr. 14,00 pr. person.

Pensionister indbydes venligst til at deltage.

Oplysninger og tilmelding senest d. 20. februar hos lokomotivfører J. M. Hansen, Enghavevej 40.

Esbjerg afdelinger.

Esbjerg afdelinger fejrer foreningens 50 års jubilæum ved en fest på hotel „Spangsberg“ lørdag d. 12. marts kl. 18,00. Nærmere oplysninger ved henvendelse til de stedlige tillidsmænd.

Festudvalget.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører *H. K. Mikkelsen*, Aarhus.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 1. marts frabedes venligst.

Lokomotivfører *C. H. Hansen*, Korsør.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 12. marts frabedes venligst.

Lokomotivfører *P. H. Th. Pedersen*, Vordingborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører *C. M. Madsen*, Vordingborg.

Taksigelse.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mands, lokomotivfører E. Mikkelsen, død og begravelse.

Helene Mikkelsen, Vestergade, Skanderborg.

Statsbanepersonalets sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget doktor Andreas Kronholm, Søndergade 11, Horsens, konsultation kl. 12—15, lørdag dog kl. 10—12.

Resultat af lodtrækning.

Ved de københavnske afdelingers juletræsfest blev følgende numre udtrukket på lodsedlerne: 2834 — 3303 — 259 — 963 — 1223 — 2519 — 2765 — 1102 — 346 — 2466 — 2015 — 2527 — 2078 — 1132 — 1310. Husk, gevinsterne skal være afhentet senest 15-2-1949.

Byttelejlighed.

København—Næstved.

Stor, fuldt moderne 2½ vær. lejlighed med alle bekvemmeligheder, mdl. husleje 89 kr. + varme, ønskes byttet med tilsvarende eller større i Næstved. Overpolitbetjent *H. Møllergaard*. Slangerupg. 23, 1., Kbhvn. N., tlf. Taga 9450.

Rettelse til adressefortegnelsen.

Hovedbestyrelsen:

Sekretærens telefonnummer er Luna 1071.

Lokomotivførerafdelingerne:

Næstved: Formandens navn og adresse rettes til: L. G. Brettschneider, Niels Julsvej 3, 1.

Struer: Formandens navn og adresse rettes til: E. Tandrup, Søndergade 74 a.

Lokomotivførerunderafdelingerne:

Nykøbing F.: Repræsentantens navn og adresse rettes til: Olaf Honoré Nielsen, DSB Maskindepot.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Næstved: Formandens navn og adresse rettes til: P. M. Johansen, Ejlersvej 70, 1.

Nyborg: Formandens navn og adresse rettes til: E. P. R. Jensen, Taarnvej 7.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-1-49. pens. lokomotivførere:

J. H. K. Deding, Nørregade 38, Skanderborg.

L. P. Larsen, Ludvig Hansensvej 21, Nyborg.

J. Sørensen, Lindevej 6, Rosenvang, Aarhus.

A. Lenler, Nørrebogade 22, 1., Esbjerg.

V. Nielsen, P. Knudsensgade 22, st., SV.

O. P. O. Olsen, Parkvej 24, 1., Korsør.

O. P. C. Tægge, Skanderborgvej 21, 2., Aarhus.

J. G. E. Paulsen, Annexgaardsvej 79, st., Vanløse

Anciennitetsplacering af de fra Slangstrupbanen overgåede lokomotivførere.

De fra Slangstrupbanen overgåede lokomotivførere, der alle er optaget i vor forening, er nu efter aftale med Generaldirektoratet indplaceret i anciennitetsrækken for lokomotivførere, og skal i henhold hertil placeres i „Personalialia 1948“ i følgende orden:

- Lokomotivfører P. Nielsen, Nøl., på side 130 mellem lokomotivførerne H. A. Loft, Hg., og F. C. Døssing, Kbh. Gb.
- Lokomotivfører H. C. E. Hansen, Nøl., side 134 mellem K. A. H. Sønderkøge, Kbh. Gb., og N. P. Vejrup, Ng.
- Lokomotivfører L. P. Vorborg, Nøl., side 135 mellem H. W. Glerup, År., og C. Christensen, Es.
- Lokomotivfører H. P. Larsen, Nøl., side 139 efter P. M. Hansen, Sdb.
- Lokomotivfører L. H. Larsen, Nøl., side 139 mellem H. P. Larsen, Nøl., og A. Christensen, Rd.
- Lokomotivfører E. Lohse, Nøl., side 139 mellem O. Jensen, Vg., og P. M. Hansen, Sdb.
- Lokomotivfører B. A. Hjalberg, Nøl., side 141 mellem S. M. Rasmussen, År., og N. F. Nielsen, Ng.
- Lokomotivfører J. P. Viholt, Nøl., side 136 mellem J. P. O. Jørgensen, Tdr., og H. Israelsen, Kø.
- Lokomotivfører H. P. H. Hansen, Nøl., side 145 mellem C. Jacobsen, Vg., og E. W. M. Knudsen, Ab.
- Lokomotivfører N. C. E. Larsen, Nøl., side 146 mellem E. N. Christensen, Fh., og S. A. K. Sørensen, Kbh. Gb.

Kongresrepræsentanter.

Til den kommende ordinære kongres kan afdelingerne vælge kongresrepræsentanter således:

Afd.	1 og 2 ialt	335 medl. hver afd. vælger	8 repr.
3	56	2	
5	43	2	
7	43	2	
9	50	2	
11	42	2	
13	32	1	
15	35	1	
17	74	2	
19	122	3	
21	178	4	
23	60	2	
25	14	1	
27	29	1	
29	76	2	
31	104	2	
33	22	1	
35	64	2	
37	81	2	
39	250	6	
41	40	1	
43	50	2	
53	23	1	
45	51	2	

Personalialia.

Forfremmelser pr. 1-1-1949.

Motorfører til lokomotivfører:
K. G. Skarritsø, Enghave, i Padborg.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere.

- J. Ourø Jensen, Næstved, i Padborg.
- H. Rossen, Korsør, i Padborg.
- H. O. Andersen (Lyng), Kh Gb, i Padborg.
- N. H. A. Petersen, Kh Gb, i Brande.
- V. M. Kantsø, Næstved, i Brande.
- H. Pedersen, Kh Gb, i Viborg.

Udnævnelse fra 1-1-49.

Lokomotivfyrbøder til motorfører.
Lokomotivfyrbøder K. A. Hansen, Slagelse, i Odense.

Uansøgte forlyttelser fra 1-1-1949.

Lokomotivførere:

- A. C. Andersen, Thisted, til Struer.
- K. O. Jacobsen, Thisted, til Brande.
- T. R. M. Stausgaard, Thisted, til Struer.

Lokomotivfyrbøder.

E. Knudsen, Thisted, til Aalborg.

Forlyttelser efter ansøgning pr. 1-1-1949.

Lokomotivførere.

- E. K. H. Christensen, Padborg, til Kh Gb.
- B. W. Hofmann, Padborg, til Kh Gb.
- H. E. Nielsen, Tønder, til Korsør.
- O. P. Jensen, Brande, til Skanderborg.
- B. F. Flink, Viborg, til Skanderborg.
- R. Heinel, Brande, til Esbjerg.
- J. A. Jeppesen (med ophør af funktion som depotforstander), Hjørring, til Aalborg.
- E. J. Pedersen, Brande, til Tønder.
- V. C. B. Møller, Padborg, til Fredericia.
- E. B. F. Jørgensen, Assens, til Nyborg.
- S. A. Madsen, Padborg, til Assens.

Lokomotivfyrbøder.

H. P. H. Hansen, Kalundborg, til Brande.

Ansættelse som lokomotivfyrbøder pr. 1-1-1949.

Lokomotivfyrbøderaspirant.

A. Andersen, Brande, i Kalundborg.

Genansættelse fra 1-1-1949.

Pens. lokomotivfører V. K. Nielsen (Fredericia), som lokomotivfører, Fredericia.

Påskønnelse.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak overfor lokomotivfører N. P. Thomsen, Struer, i anledning af, at han den 7. november 1948 udviste god agtpågivenhed, da en godsvogn blev afsporet på fri bane mellem Skibild og Gødstrup, hvorhos der er udbetalt ham en dusør, og sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører E. S. C. Pedersen, Kbhvns Godsbanegaard, i anledning af, at han den 29. juni 1948 på Kbhvn. L. udviste særdeles god agtpågivenhed ved at bemærke et sporskiftes urigtige indstilling og bringe toget til standsning så betids, at sammenstød blev undgået hvorhos der er udbetalt ham en dusør.

Afsked.

Lokomotivfører V. H. K. Knigge, Fredericia, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 28-2-1949.
 Lokomotivfører V. Larsen, Fredericia, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-3-49.
 Lokomotivfører A. Andersen, Aalborg, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 30-4-49.
 Lokomotivfører N. M. Madsen, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 30-4-49.
 Lokomotivfører H. P. F. Petersen dmb., Roskilde, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-4-49.
 Motorfører H. D. Nielsen, Skælskør, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-3-49.

Dødstald.

Lokomotivfører E. Mikkelsen, Skanderborg, den 15-12-48.

Dødstald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører F. C. C. Spøer, København, den 22-11-1948.
 Pens. lokomotivfører A. E. V. A. Nielsen, Skanderborg, den 26-12-48.
 Pens. lokomotivfører J. P. L. V. Møller, Hillerød, den 14-1-49.

Fortfremmelser pr. 1-2-1949.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:
 J. R. Sørensen, Aarhus, i Lunderskov.
 S. J. Jakobsen, Fredericia, i Padborg.
 A. P. Bang, Struer, i Tinglev.

Lokomotivfyrbødere til elektroførere:
 W. L. V. Andersen, Kh. Gb., i Enghave.
 H. P. C. Wolfram, Kh. Gb., i Enghave.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-2-1949.

Lokomotivførere:

O. A. Sørensen, Tinglev, til Hjørring (med tildeling af hvervet som depotforstander).
 J. H. Rasmussen, Nykøbing Fl., til Kh. Gb.
 I. J. Christoffersen, Korsør, til Kh. Gb.
 H. C. Guldager, Randers, til Aarhus.
 K. E. Hansen, Kh. Gb., til Randers.
 R. C. Hansen, Holbæk, til Kh. Gb.
 H. Christiansen, Lunderskov, til Nykøbing Fl.
 H. Rossen, Padborg, til Korsør.

Lokomotivfyrbødere:

E. M. Mejlstrup, Roskilde, til Kh. Gb.
 S. A. H. Petersen, Kalundborg, til Roskilde.
 A. Sørensen, Korsør, til Fredericia.
 P. T. Poulsen, Sønderborg, til Tønder.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-2-1949.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

P. Jensen, Fredericia, til Sønderborg.
 B. P. Dons, Fredericia, til Padborg.
 O. H. Jensen, Korsør, til Korsør.
 H. E. Bidstrup, Korsør, til Korsør.
 A. S. Larsen, Nyborg, til Kalundborg.
 A. V. Nielsen, Struer, til Padborg.

Fritaget for hvervet som depotforstander pr. 1-3-1949.

Lokomotivfører O. Gregersen, Holbæk.

Kalundborg

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning
 Cordilgade 10 — Kalundborg — Telefon 173
 Leverandør til Feriehjemmet

Fiskehus Nr. 1 Poul Nielsen Telefon 659

Altid friske Torsk- og Rødspættefileter
 samt Fiskefars
 Leverandør til Feriehjemmet

Kalundborg Brugsforening og Købmandshandel

Kolonial — Vin — Kaffe — Konserves — Isenkram

N. JENSENS SØNNER

Telefon 280 Inventar og Bolig Telefon 280
 Montering

A. M. JØRGENSEN Sct. Jørgensbjerg 26 . Telefon 71

Kleinsmed CENTRALVARME — BAD
 Aut. Gas- & Vandmester W. C. — PUMPEANLÆG

Altid 1ste Kl. Været
 Hjemmelavet Paalæg

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning
 Telf. 343 . Kordilgade 60

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), S. Suneson.
 Hellerupvej 44, Hellerup.
 Telefon Hellerup 7269.

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520

Kjær Christensen aut. Installatør
 Leverandør til Feriehjemmet

Chr. Schrøder Muremester og Cementvarefabrikant,

Telefon 360

anbefaler sig med alt Murerarbejde,
 Terrassoarbejde, Havefliser,
 Flagstangsfødder m. m.

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Leverandør til Feriehjemmet

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
 Telefon 161

Otto Nielsen, Tlf. 447. Malermester.

KALUNDBORG KUL KOMPAGNI A/S Telf. Tretten

Chr. Hansen Kalundborg Tapet- og Farvehandel

Skibbrogade 3
 Tillavede Farver i alle Kulører
 færdige til Brug

ANNONCE-EKSPEDITION:

Hellerupvej 44, Hellerup.
 Telefon Hellerup 7269. — Kontortid Kl. 10—16.
 Postkonto 20 541.