

Nº 9

5. august 1949

49. årgang

## NY VÆRKTØJSORDNING PÅ LOKOMOTIVERNE

I 1919 traf foreningen aftale med generaldirektoratet om, at værktøjsskabene på maskinerne skulle være således indrettet, at værktøjet var ophængt let overskueligt og således, at det ikke kunne falde ned samt arrangeret på en sådan måde, at kun det til hver enkelt plads bestemte stykke værktøj kunne anbringes på pladsen.

Denne ordning virkede tilfredsstillende i begyndelsen, men tid efter anden skete der ændring af de typer skruenøgler, som skulle være i skabet, og da de nye nøgler afveg betydeligt fra de tidligere såvel i form som størrelse, blev de anbragt, som det bedst faldt, uden orden eller system. Hertil kom, at det efterhånden viste sig ugørligt at holde værktøjsskabene tilbørligt lukkede, og det værktøj, som udelukkende var bestemt til benyttelse af lokomotivpersonalet, blev lånt af uvedkommende, der — om end viljen var god nok — ofte glemte at hænge det tilbage på det sted, hvorfra det var taget. Da disse forhold naturligvis var uheldige, rejste foreningen i 1943 spørgsmålet overfor generaldirektoratet og anmodede om, at der skete en virkelig ændring på dette område, thi lokomotivmændene kunne ikke være tjent med forholdene, som de efterhånden havde udviklet sig.

Generaldirektoratet stillede sig imødekomende overfor anmodningen, og en repræsentant henholdsvis fra foreningen og generaldirektoratet skulle fremkomme med indstilling

om, hvorledes værktøjsskabene herefter burde indrettes, hvad de burde indeholde samt på hvilken måde værktøjet skulle placeres.

Fra vor repræsentants side blev det udtrykkeligt pointeret, dersom man skulle gøre sig håb om at få bragt virkelig orden i det kaos, der rådede, var det en tvingende nødvendighed, at værktøjsskabet blev eenfløjet og med indfældet yalelås. Efter mange overvejelser og drøftelser nåede man i 1946 til enighed om et forslag, der i store træk indeholdt følgende:

Alle værktøjsskabe gøres eenfløjet og anbringes om fornødent på tender-forvæggen. Skabene aflåses ved hjælp af en »Rex«-smæklås, og alle låse udføres, så de kan åbnes med den samme nøgle. Nøglen udleveres til lokomotivførere, lokomotivfyrbødere og aspiranter. Herudover vil der kun blive udleveret nøgler til de tilsynsførende maskiningeniører, lokomotivinstruktørerne samt depotforstanderne, for så vidt disse ikke er aktive lokomotivførere, samt til de lokomotivmestre og værk mestre, der forestår lokomotivreparationer på Gb. og Aarhus H maskindepot.

Forinden man nåede til dette resultat, var der rent forsøgsmæssigt anbragt nogle skabe på nogle af de i 1. Distrikt stationerede lokomotiver, og her skete det beklagelige, at der blev forøvet hærværk mod skabene. Det lykkedes ikke at få opklaret, hvem der havde bedrevet dette hærværk, hvilket i høj grad må beklages,



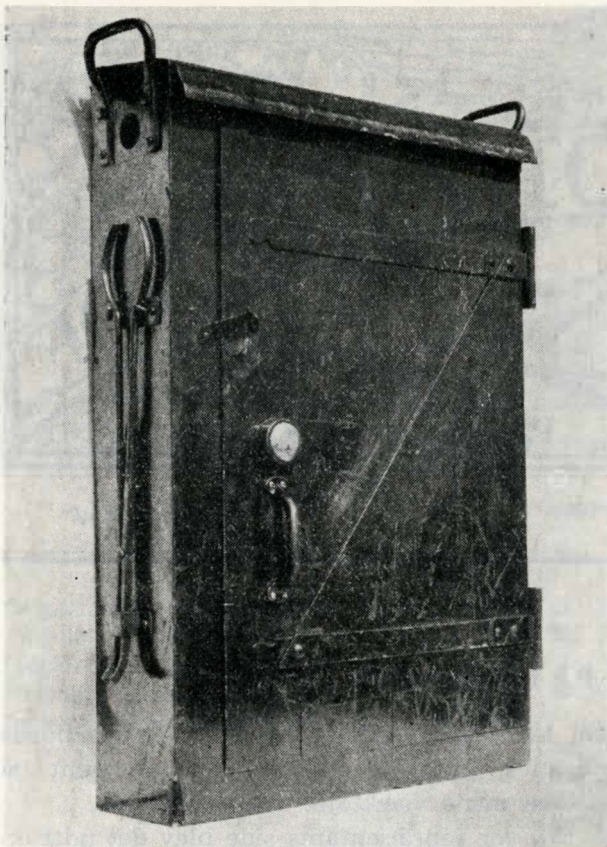


Fig. 1.

thi deri er vi helt enige med administrationen, at ødelæggelser af denne art må fordømmes på det skarpeste.

Efter en længere standsning, som i første omgang skyldtes materialemangel, er der nu atter kommet gang i de nye værktøjskabe, og den 14. juli udsendte 1. Distrikt et B-cirkulære, hvori meddeles, at man på 6 loko litra P har installeret den nye type værktøjsskabe, og der er angivet bestemte retningslinier for udlevering af nøgler, ligesom der er truffet forholdsregler overfor eventuelle ændringer af det maskinløb, hvor maskinerne er henhørende.

Det har således lysnet i hele dette fortvivlede spørgsmål om lokomotivernes forsyning med værktøj, og vi hilser med tilfredshed, at man fra generaldirektoratets side nu endelig har truffet beslutning om at finde et udgangspunkt, hvorved man efterhånden vil kunne forsyne samtlige maskiner med bedre værktøjskabe uden at komme i konflikt med de gældende maskinløb og uden at skulle henlægge ordningen, som kun gennemførlig ved maskinernes ophold på centralværkstedet til s-repa-

ration. En ganske håbløs form, når der er tale om en ændring af et så betydeligt spørgsmål som brugbart værktøj på de tjenstgørende maskiner.

Figur 1 viser det nye enfløjede værktøjskab, der foroven er forsynet med to håndbøjler, således at det under maskinens ophold i værkstedet kan aftages, i modsætning til tidligere, hvor skabet blot blev tømt for værktøj, men iverdigt forblev på sin plads, til maskinen atter forlod værkstedet. Skabet er ophængt på to kramper i lighed med dem, der anvendes til signalskiver o. l.

Skabets indhold og de enkelte stykker værktøjs ophængning fremgår af fig. 2. De tre baco-nøgler 81, 83 og 85. Faste nøgler i de størrelser, som almindeligvis anvendes, og i længder, som muliggør brugen af dem selv de vanskeligste steder, f. eks. på indvendigt gangtøj. Koben og cirkelnøgler, de sidste ligeledes i forskellige størrelser, og skeletnøglen til omløberen på trykluftslangen. På skabsdøren findes det noget lettere værktøj — den mindste cirkelnøgle,  $\frac{1}{2}$ " topnøgle, dørslag, mejsler, skruetrækker, knibtang,  $\frac{1}{4}$ ",  $\frac{3}{16}$ " nøglen og vandstandsglas med gummiringe.

Som det ligeledes fremgår af fig. 2, er det enkelte stykke værktøjs plads markeret ved et skygebillede, så den rigtige plads for det benyttede værktøj hurtigt kan findes, og lokomotivføreren har et let overblik over, om skabets indhold er intakt. Bevarelse af skygebillederne er naturligvis betinget af en grundig rengøring af værktøjet efter hver afbenyttelse.

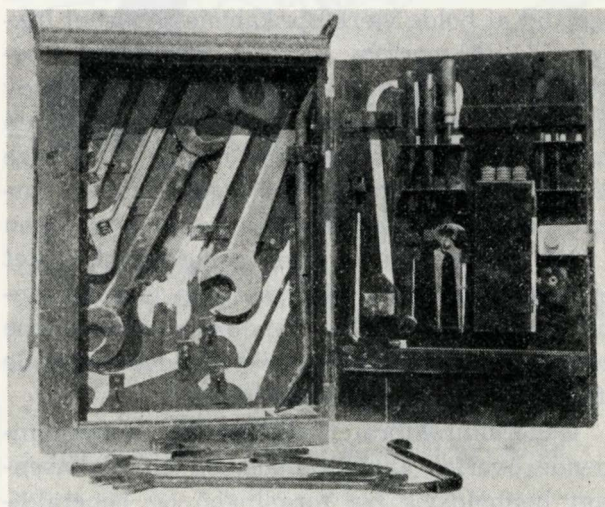


Fig. 2.



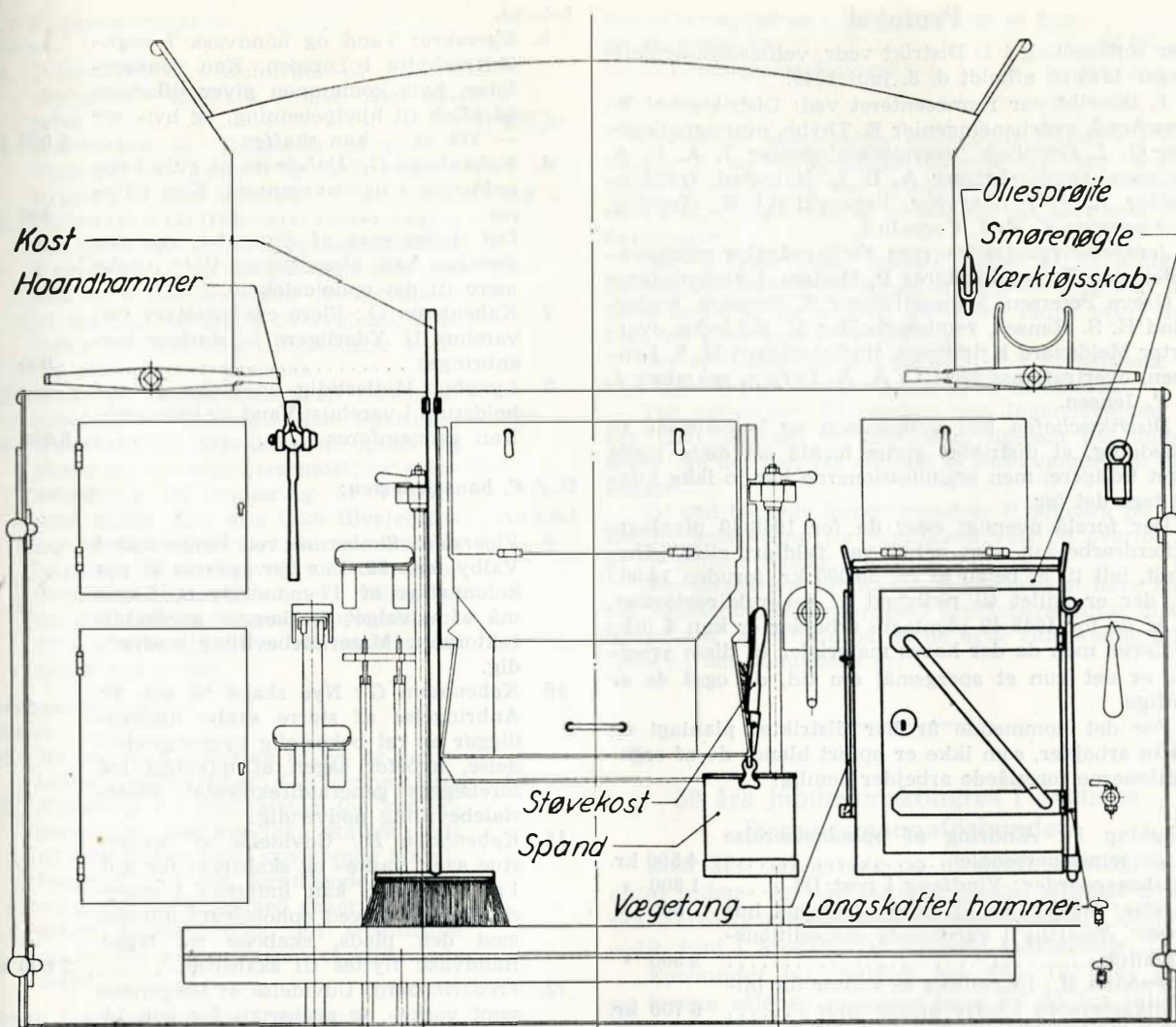


Fig. 3.

Skabet er uden bund, så værktøj, som eventuelt ikke er forsvarligt anbragt på de respektive tappe og bøjler, vil falde ud på dørken. Til gengæld er skabsbunden således indrettet, at det er umuligt at fjerne værktøjet ad denne vej.

Det værktøj, der ofte er anvendelse for under kørslen, og som derfor bør være lige ved hånden, og det, som ikke kan anbringes i skabet, dels på grund af størrelse, dels på grund af det u hensigtsmæssige ved at have det i skabet, er anbragt på tenderens forvæg. Det fremgår af fig. 3, hvorledes dette værktøj er anbragt på loko litra P.

Med de bestemte retningslinier, der er angivet for udlevering af nøgle til skabene, har man sikret, at ikke alle og enhver får adgang til lokomotivernes værktøjsbeholdning, men det er

nødvendigt, at der ikke slækkes på disse forhold. Det er tvingende nødvendigt, at man stadig har nøglerne, under kontrol, således at eventuelle mangler i skabet med sikkerhed kan henføres til det lokomotivpersonale, der sidst har forladt maskinen. Til gengæld er det lige så nødvendigt, at lokomotivpersonalet er klar over, at nu gælder det om at værne om de nye værktøjsskabe og være påpasselig overfor indholdet og altid sørge for, at nøglerne ikke kommer udenfor de fastsatte rækkevidder. Skabenes indhold skal kontrolleres såvel ved overtagelsen som ved afleveringen af maskinen, og det er vort håb, at vore medlemmer vil gøre, hvad der står i deres magt for at værne om de nye skabe.

**Protokol**

over forhandling i 1. Distrikt vedr. velfærdsforanstaltninger 1949/50 afholdt d. 8. juni 1949.

1. *Distrikt* var repræsenteret ved: Distriktschef W. *Herschend*, overbaneingeniør E. Thybo, oversignalingeniør G. J. Grønbæk, overmaskiningeniør J. A. R. A. Sørensen, regnskabsfører A. E. L. Harnsted, trafikinspektør A. J. P. Aarkrog, banearkitekt K. Grønning, baneingeniør K. E. J. Cornelius.

*Jernbaneorganisationernes Fællesudvalgs* repræsentanter var: Forretningsfører P. Madsen, lokomotivfører E. Greve Petersen, lokomotivfører S. Suneson, togformand H. S. Hansen, remisearbejder M. Schjødt, overportør Meldgaard Kristensen, trafikassistent M. S. Lyngesen, overtrafikassistent C. A. A. Larsen, sekretær J. K. F. Jensen.

*Distriktschefen* bød velkommen og bemærkede til indledning, at distriktet gerne havde set dette møde noget tidligere, men organisationerne har jo ikke kunnet tage det før.

Der forelå oversigt over de for 1948/49 planlagte velfærdsarbejder, som enten var fuldført eller påbegyndt, ialt til et beløb af ca. 39 000 kr. foruden 14 000 kr., der er stillet til rådighed af generaldirektoratet.

Af de for 1948/49 planlagte arbejder er kun 4 ikke fuldførte, men da der haves materialer til disse arbejder, er det kun et spørgsmål om tid, da også de er færdige.

For det kommende år har distriktet planlagt en række arbejder, som ikke er opført blandt de af organisationerne foreslåede arbejder nemlig:

<i>Nykøbing F.</i> : Ændring af opholdsværelse for remisepersonale .....	4 500 kr.
<i>Godsbanegaarden</i> : Vindfang i post III .....	1 800 »
<i>Slagelse</i> : Indlægning af vand i vognops. hus	500 »
<i>Korsør</i> : Ændring i varehusets ekspeditions-kontor .....	2 500 »
<i>København H.</i> : Indretning af kontor for bil-letkassereren i østre billetkontor .....	6 700 kr.
<i>Valby</i> : Forbedring af borgerstue for kol. 89 ved Enghavevej .....	4 000 »
Til modernisering af kolonnehus er afsat	5000 kr.

De af fællesudvalget fremsatte forslag blev gennemgået:

*D. J. F. stationstjenesten:*

Løbe nr.

1. *København H.*: Skabs- og vaskerum m. bad for maskinledsagere. Der kan ikke skaffes plads til vaskerum og bad. Brevsprækker kan indrettes i de nuværende skabe .....
2. *København H.*: W. C.-installation i posterne IV og V. W. C.-installation i disse poster vil blive meget bekostelig (ca. 20 000 kr.), idet det antagelig vil være nødvendigt at etablere et særligt pumpeanlæg for at skaffe afløb for spildevand. Gennemførelsen af installationen er derfor tidligere afslået af generaldirektoratet.
3. *København H.*: Vandindlæg og håndvask i post K, en håndvask kan anbringes under vinduet mod syd .....
4. *Østerport*: W. C.-installation i Frihavns-blokposten. Kan gennemføres, hvis materialebevilling kan opnås ....

Løbe nr.

5. *Nørrebro*: Vand og håndvask i vognskriverhytte i Lersøen. Kan gennemføres, hvis kommunen giver tilladelse til afløb til hjælpeledning, og hvis rør — 175 m — kan skaffes .....
6. *København G.*: Dafoleum på gulv i opholdsrum i ilgodsvarehuset. Kan udføres .....
7. *København G.*: Flere cyklestativer ved varehus U. Yderligere 10 stativer kan anbringes .....
8. *Lyngby*: Midlertidig udvidelse af opholdsrum i varehus: Vand og håndvask. Kan gennemføres .....

*D. J. F. banetjenesten:*

Løbe nr.

9. *Vigerslev*: Skabsrum ved borgerstue i Valby, kol. 89. Der bør opføres et nyt kolonnehus af 17-mandstypen. Sagen må af udvalget forelægges generaldirektoratet. Materialebevilling nødvendig.
10. *København G.*: Nye skabe til kol. 90. Anbringelse af større skabe nødvendig en ret bekostelig bygningsudvidelse, hvorfor sagen af udvalget må forelægges generaldirektoratet. Materialebevilling nødvendig.
11. *København H.*: Udvidelse af borgerstue samt vaske- og skabsrum for kol. 1 a. Skabsrum kan indrettes i materialerum, hvorved opholdsrum udvides med den plads, skabene nu tager. Håndvask flyttes til skabsrum .....
12. *Frederiksberg*: Udvidelse af borgerstue samt vaske- og skabsrum for kol. 18. Nyt kolonnehus bør opføres. Sagen må af udvalget forelægges generaldirektoratet. Materialebevilling nødvendig.
13. *Svanemøllen*: Indretning af skabsrum og vindue i borgerstue for kol. 5 a. Skabsrum kan kun fremskaffes ved tilbygning. Sagen må af udvalget forelægges generaldirektoratet. Materialebevilling nødvendig.
14. *Nørrebro*: Flere tøjskabe til kol. 5. Der ønskes udvekslet 5 tøjskabe med større .....
15. *Østerport*: Indretning af skabsrum for kol. 4 a. Skabsrum vil kunne fremskaffes ved ændringer indenfor de nuværende bygningsrammer .....
16. *Dalmose*: Drikkevand og håndvask i banetjenestens og signaltjenestens borgerstue. Kan udføres .....
17. *Roskilde*: Elektrisk lys i kolonnehus, kol. 30. Kan udføres .....

*D. J. F. togpersonalet:*

Løbe nr.

18. *Frederikssund*: Håndvask i stedligt togpersonalets rum. Kan udføres .....
19. *Skelskør*: Vand og gas i togpersonalets rum. Vand kan indlægges, og elektrisk koger leveres i stedet for gas .....



*D. J. F. depotpersonalet:*

Løbe nr.

- 20. *København H.:* Dافةولم på gulv i skabsrum i Enghave remise. Kan udføres ..... 1 000 kr.
- 21. *København G.:* Dافةولم på gulv i vognopsynets spise- og skabsrum i bygning II. Kan udføres ..... 1 800 »
- 22. *København G.:* Tørrerum i Gb.s remise for udvaske- og dampspulepersonalet. I princippet intet at indvende, men der kan ikke skaffes plads. En udvidelse af remisen er under overvejelse, muligvis kan der i den forbindelse skaffes plads for et tørrerum.
- 23. *Næstved:* Lampe over spejl i remisearbejdernes vaskerum. Kan anbringes 250 »
- 24. *Nykøbing F.:* Udvidelse af spise- og skabsrum for depotpersonalet; ny gulvbelægning og mattering af vinduer mod gaden. Der kan ikke tilvejebringes særligt spiserum i den nuværende bygning. Skabsrummet vil blive moderniseret og udvidet ved tillæg af gangen mellem remise- og opholdsbygning. Dette tiltrådtes af organisationerne ved mødet.

*Jernbaneforeningen:*

Løbe nr.

- 25. *Helsingør:* Forbedring af lys og ventilation i billetkontor. Kan gennemføres 500 kr.
- 26. *Nykøbing F.:* Frokoststue for kontorpersonelet. Der kan ikke skaffes plads til frokoststue i den nuværende hovedbygning. Ved den forestående ombygning, der foretages ved generaldirektoratets foranstaltning, vil frokoststue m. m. for kontorpersonelet blive indrettet.

*Dansk Lokomotivmands Forening:*

Løbe nr.

- 27. *København G.:* Bedre lys i opholdsrum for nedbrudsreserve. Kan gennemføres 350 kr.
- 28. *København G.:* Forbedring af ventilation i opholdsrum for elektrokontrol. Kan udføres ..... 100 »
- 29. *København G.:* Forbedring af belysning samt elektrisk ur til elektrokontrol. Belysningen kan forbedres. Elektrisk ur er henvist til undersøgelse i signaltjenesten. Såfremt der kan fås materiale, opsættes uret ..... 200 »
- 30. *Frederiksberg:* Lampe over dør til opholdsrum for elektroførere. Lampen er anbragt.
- 31. *Næstved:* Udvidelse af cykleskur ved maskindepotet. En vognkasse til brug som cykleskur er anbragt.
- 32. *Kalundborg:* Forbedring af lys i lokomotivfyrbødernes skabsrum. Kan udføres ..... 150 »
- 33. *Korsør:* Dافةولم på gulv i lokomotivpersonalets opholds- og skabsrum. Kan udføres ..... 3 500 »

Ialt er de gennemførlige forslag anslået at koste ..... 35 800 kr.  
 hertil kommer det til modernisering af kolonnehuse afsatte beløb ..... 5 000 »

Hvorefter distriktet i 1949/50 venter at kunne anvende ialt ..... 40 800 kr. til velfærdsforanstaltninger.

Derudover iværksættes ombygningsarbejder i Nykøbing F. og de forannævnte arbejder, der med et beløb af ca. 20 000 kr. afholdes af kontoen »mindre udvidelser«, men som er af samme karakter som velfærdssager.

Det oplystes under mødets forløb, at de tidligere foreslåede arbejder på Ringsted varehus ikke kan udføres indenfor de midler, distriktet råder over, men man vil have sagen i erindring.

Der er indlagt vand i signalhuset i Hedehusene og kan der skaffes W. C., vil det blive installeret.

Ved nedgangen til remisen ved Ingerslevsgade vil der blive anbragt en brevkasse, ligesom det undersøges, om der kan fås anbragt et husnummer ved indgangen.

Til slut takkede forretningsfører P. Madsen på fællesudvalgets vegne for distriktets velvilje overfor de af JF stillede forslag.

Distriktschefen udtalte sin glæde over at have kunnet imødekomme forslagene i den udstrækning, mødet havde vist og håbede på, at de også ville kunne blive udført i det kommende år.

**50 års jubilæumskongres i Svenska Järnvägsmannaförbundet.**

Med 398 delegerede og et overordentligt stort antal inden- og udenlandske gæster afholdt Svenska Järnvägsmannaförbundet kongres fra den 12.—19. juni i Stockholms smukke koncerthus.

Forbundet blev stiftet den 12.—13. maj 1899, og kunne således samtidig fejre sit 50 års jubilæum, og kongressens højtidelige åbning var stærkt præget af denne mindededag.

Under ledelse af kapelmester E. Eckert Lundin spillede koncertforeningens store orkester et populært nordisk program med bl. a. H. C. Lumbyes udødelig »Jernbanegalop«. Smuk blev højtideligheden, da järnvägsmännens sangerförbund under orkesterledsagelse sang Edv. Griegs »Landkjending«, og da skuespiller Holger Löwenadler fremsagde Albert Vikstens prolog »Det bevingede hjulets folk«.

Efter koncerten trådte første ordförande, Herman Blomgren frem på talerstolen, hvor han i en kort tale bød kongressen med gæster velkommen. Blomgren mindedes de afdøde pionerer og de mænd, hvis indsats gennem tiderne indenfor den svenske fagbevægelse havde betydet fremgang og opgang for denne. Blomgren fremhævede bl. a. Per Albin Hansson og landsorganisationens (De samvirkende Fagforbund) afdøde formand Gunnar Andersson. Under dæmpet orgelmusik blev de døde mindet ved et minuts stilhed. — Et gribende og smukt afsnit af den store åbningshøjtidelighed.

Gæstetalernes række var lang. Fra regering og rigsdag fik jubilaren en hyldest og tak gennem finansminister E. Wigforss. Fra Socialdemokratiet





Første ordførande Herm. Blomgren.

talte trafikminister Thorsten Nilsson og på statens jernvægers vegne overrakte generaldirektør Erik Upmark en adresse, idet han i en kort tale takkede forbundets tidligere og nuværende tillidsmænd for deres altid behagelige forhandlingsmåde.

For de nordiske jernbaneorganisationer talte formanden for Norsk Jernbaneforbund, M. Trana. Som et synligt bevis på jubilarens popularitet modtog den et utal af smukke gaver i malerier, porcelænsvaser og -figurer, der med de mange blomsterhilsner efterhånden fyldte koncertsalens store podie, hvor forbundets øverste tillidsmænd havde deres plads.

Men både fest og arbejde måtte forenes i de 8 dage, kongressen stod på; og ikke mindst arbejdet blev sat i højsædet fra kongressens anden dag, hvor man fra morgenstunden tog fat på den omfangsrige dagsorden. Formandens beretning kom man, i modsætning til det vi kender, hurtigt igennem, idet den udsendte trykte beretning blev godkendt efter at nogle få udtalelser fra de delegerede var blevet behandlet i et særligt udvalg. Derimod blev der en lang og livlig debat om de ca. 400 forslag, der var stillet dels fra de respektive afdelinger, dels fra forbundets ledelse, og skønt man også til behandling af dem havde nedsat et udvalg, kunne det ikke undgås, at der til nogle af forslagene blev indtegnet en hel del talere. Således var der til kongressens mest omfattende forslag — »nedsættelse af antallet af kongresdelegerede fra 398 til 250» — ialt indtegnet ca. 50. Men skønt så mange delegerede, forløb kongressen og de enkelte debatter på en saglig og myndig måde, og det her nævnte forslag, der gav anledning til adskillige meningsudvekslinger, besluttede man at udsende til urafstemning i de enkelte afdelinger, hvorfra resultaterne skal foreligge i 1951.

For første gang i forbundets historie anvendte man stålbandsoptagelse af hele kongressens forhandling, og i et tilstødende rum til kongressalen sad en blind protokolfører, Charles Hedqvist, og nedskrev hver enkelt talers indlæg. Selv om en sådan anvendt form giver det korrekteste referat, er det til gengæld en fyldig protokol, der foreligger efter kongressens afslutning, såfremt man ikke reducerer en del af det.

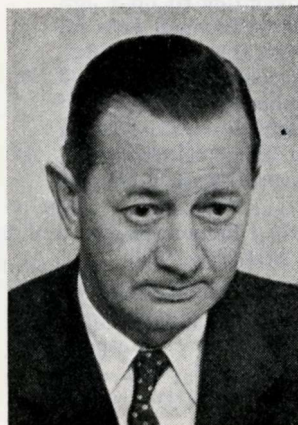
For kongressens gæster var der i ugens løb tilrettelagt forskellige besøg på nogle af Stockholms seværdigheder, og bl. a. fik man lejlighed til at bese enkelte af byens sociale foranstaltninger, såsom børnehjem og fritidshjem for unge.

Naturligvis er det nødvendigt, at sådanne uden-dørs arrangementer ene og alene hviler på en bestemt mand, hvorved man sikrer sig, at det hele programmæssigt følger tilrettelægningen, og hvem kunne bedre være valgt hertil end ombudsmand E. Eliasson, som vi alle kender som den nuværende generalsekretær i Nordisk Jernbanemands Union. Det er almindelig bekendt, at »Elias« ordner alt, og vi har tidligere haft beviser herpå, men netop i denne jubilæumsuge udfoldede han sig rigtigt, og de mange storslåede arrangementers vellykkede forløb, skyldtes ene og alene hans enestående evner på dette område.

På kongressens tredje dag blev der i stadshusets »blå hallen« afholdt en festmiddag med ca. 1000 deltagere, omfattende kongresrepræsentanter og gæster med damer. En imponerende forsamling, der dog langt fra kunne fylde den lige så imponerende hal.

Aftenens midtpunkt blev her uden tvivl statsminister Tage Erlander og tidligere generaldirektør Axel Granholm, der i fyldige taler stærkt fremhævede jubilarens indsats som beskytter og talsmand for de 68 000 tjenestemænd, men til gengæld som behagelig modpart under de mange drøftelser og forhandlinger, der nu en gang må til mellem generaldirektorat og organisation.

I anledning af jubilæet var der udsendt et festskrift, der i 2 bind og meget omfattende skildrer organisationens udvikling fra de spæde barndomsår, hvor den lille i styrke og antal kæmpede en brav kamp imod de vanskeligheder, man dengang



Generalsekretær  
E. Eliasson.





Redaktør  
Henry Kjellvard.

mødte som fagorganisation og til i dag, hvor den med sin fulde anerkendelse står som en af Sveriges største organisationer.

Dette værk er ikke alene bemærkelsesværdigt ved sit omfattende indhold, illustrationer og den smukke indbinding, men også derved, at dets redaktør, Henry Kjellvard, der kun har været i forbundets tjenste som redaktør af dettes organ »Signalen« i godt 4 år, har løst denne opgave på en beundringsværdig måde. Fra 1922—45 var Kjellvard knyttet til den socialdemokratiske presse. Den hyldest og taknemlighed, kongressen udviste overfor Kjellvard, var derfor fuldt ud fortjent.

Den, der deltog i kongressen som gæst, og havde lejlighed til at følge forhandlingerne fra en nogen anden side end kongresdeltagerne og som fulgte kongresugen såvel i arbejdet som i fest, ser ikke alene tilbage på nogle oplevelsesrige dage, men også på en svensk organisation, der ved denne jubilæumskongres stærkere end nogensinde har fastslået den svenske organisationsevne.

Med en stab af gode og dygtige tillidsmænd og med afslutning på en 50 års periode i en saglig, myndig og beslutsom kongres, kan vore svenske kolleger trygt påbegynde sit næste halve sekel.

### En nordisk tillidsmand trækker sig tilbage.

Pensionsalderen, som for svenske jernbanemænd er 60 år, har indhentet en god kending indenfor de nordiske jernbaneorganisationer. Svenska Järnvägsmannaförbundets andre ordförande, lokomotivfører John Sjöberg, sluttede den 1. juli sit foreningsarbejde efter 22 års energisk og udbytterig indsats.

John Sjöberg fødtes den 21. marts 1889 i Svanå, og kom som 14-årig i maskinlære i byens Jernværker. Allerede 1907, efter udstået læretid, tog han til Stockholm, og blev der ansat ved statens jernbaners værksteder på Liljeholm. Samme år meldte han sig til ungdomsarbejdet indenfor socialdemokratiet, og har gennem årene fulgt partiets arbejde med stor interesse. En overgang var han endog sportsreferent til Socialdemokraten. I 1912

blev han lokomotivfyrbøder, og efter i nogle år at have beskæftiget sig med fagbevægelsen blev han i 1927 ombudsmand i det daværende svenske lokomotivmands forbund. Her indenfor avancerede Sjöberg hurtigt, hans dygtighed, energi og målbeviste arbejde fattede man straks interesse for, og da Per Albin Hansson i 1932 udpegede lokomotivfører og ombudsmand Henning Leo til trafikminister, overtog Sjöberg dennes stilling som sekretær i forbundet og blev samtidig redaktør af »Lokomotivmännens Tidning«.

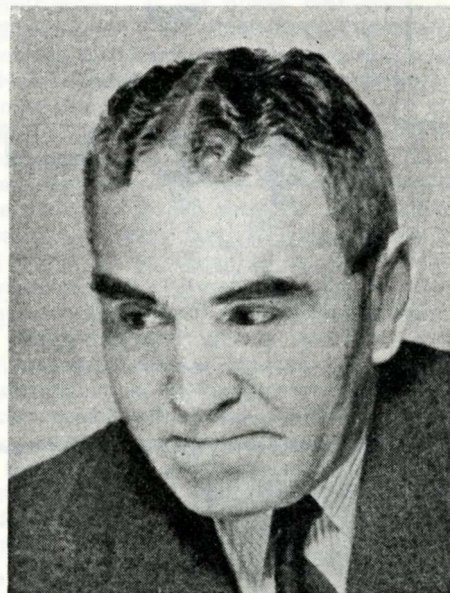
Ved sammenslutningen med Svenska Järnvägsmannaförbundet den 1. januar 1941 fulgte Sjöberg med som ombudsmand for i 1942 at blive andre förbundsordförande efter en anden gammel kending af nordiske lokomotivmænd, lokomotivfører Anders Borgstedt, som dette år trak sig tilbage med pension.

Som det heraf fremgår, har John Sjöberg igennem en menneskealder viet sit liv og sin arbejdskraft til den politiske og faglige arbejderbevægelse. Indenfor de svenske organisationer har man draget stor nytte af Sjöbergs organisationsinteresse, hans faste karakter og aldrig svigtende indsats for medlemmerne. Igennem årene har han derfor været medlem af flere betydelige udvalg, som har været nedsat for at bedre kårerne for medlemmerne.

Men også udenfor de svenske jernbaneorganisationer har man sat pris på Sjöberg, og dette ikke mindst indenfor Nordisk Lokomotivmands Forbund og Nordisk Jernbanemands Union, hvor han har været en betydelig kraft som medlem af sekretariaterne.

Men den 21. marts i år gik Sjöberg over »grænsen«, og med forbundets 50årige jubilæum satte han punktum for sit aktive foreningsarbejde.

Jubilæumskongressen og senere forbundsrådet



John Sjöberg.



hyldede og takkede ham. Til denne hyldest følger vi de danske lokomotivmænds og udtaler samtidig håbet og ønsket om, at det velfortjente otium må blive lyst og lykkeligt.

Som Sjöbergs afløser valgte kongressen enstemmigt lokomotivfører Aug. Nelgård, der er født i 1895 og siden sammenslutningen i 1941 har været ombudsmand indenfor forbundet. Vi ønsker Nelgård held og lykke med sit nye hverv, som vi ved, han vil røgte på samme retfærdige måde, hvormed han altid har behandlet de opgaver, han har påtaget sig.

## NYE DIESELELEKTRISKE MOTORVOGNE LITRA MO

Fra »Vingehjulet«.

Af afdelingsingeniør, cand. polyt. O. Weberg.

Hos A/S Frichs, Aarhus, har Statsbanerne i juni måned bestilt 20 dieselelektriske motorvogne litra MO nr. 1801—1820; vognene påregnes leveret i tiden juli 1951—marts 1952. Vognenes indvendige udstyr leveres af Vognfabrikken Scandia, Randers, og det elektriske udstyr hovedsagelig af A/S Titan og A/S ASEA.

Denne anskaffelse tager bl. a. sigte på at muliggøre en ved krigen forsinket udrangering af lokomotiver litra K, hvoraf de ældste er an-

skaffet i 1894, og hvis fortsatte vedligeholdelse ikke mere skønnes økonomisk forsvarlig.

Foruden ved en række på grundlag af erfaringer i driften foretagne ændringer af tekniske enkeltheder adskiller de nye vogne, fig. 1, sig fra de tidligere leverede MO-vogne, fig. 2, ved, at de har noget rummeligere førerrum og — efter vedtagelse i »Trækkraftudvalget« — ved at have større rejsegodsrum end de ældre vogne, således at medførelsen af særlig E-vogn ikke mere skulle være nødvendig, samt ved ikke at have varmtvandsvarmeanlæg, men derimod en helautomatisk oliefyret dampkedel i lighed med MK. Kedlen skal foruden damp til vognens egen opvarmning kunne afgive damp til opvarmning af 4 vogne, således at yderligere indretning af vogne med varmtvandsvarmeanlæg bliver unødvendig i denne anledning, hvilket under hensyn til de vanskeligheder, som man under frostperioder har haft med beskadigelser af varmtvandsvarmeanlæg i henstående vogne, har vist sig ønskeligt, da organisering af pasningen af hensatte vogne med varmtvandsvarmeanlæg har vist sig at være meget vanskelig. De nye vogne forsynes med lavtryksdampvarmeanlæg i stedet for varmtvandsvarmeanlæg.

Som det fremgår af fig. 1, minder arrangementet i de nye vogne meget om litra MK, idet

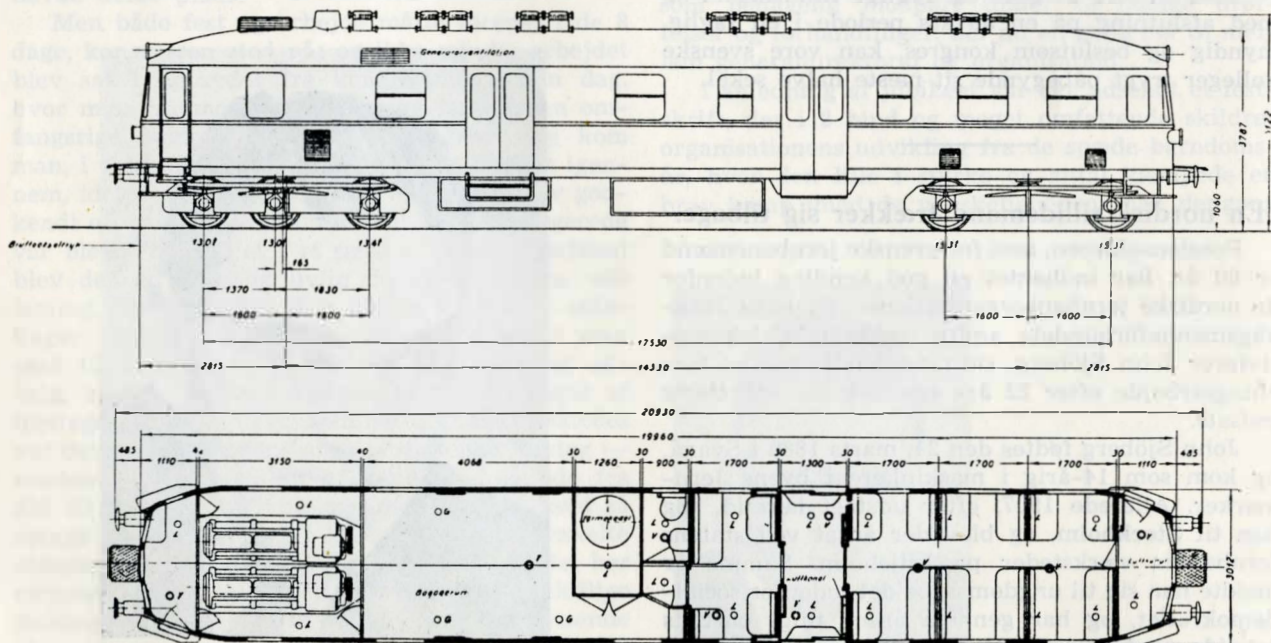


Fig. 1.



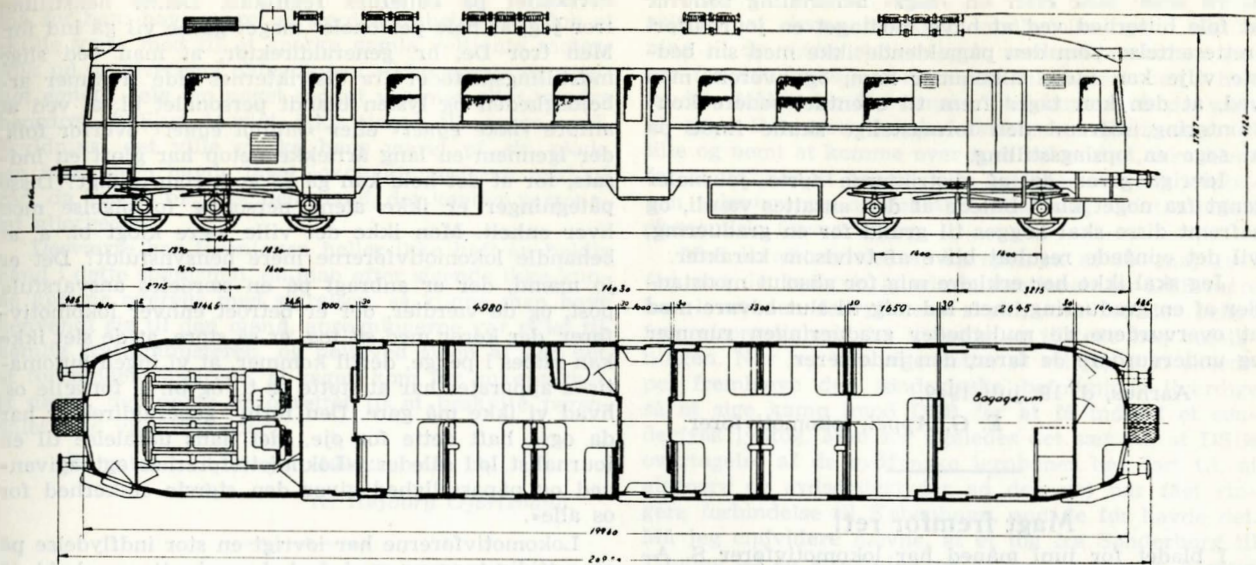


Fig. 2.

kedelrummet også her er anbragt i et hjørne af rejsegodsrummet, ligesom der i rejsegodsrummet ud for kedelrummet er anbragt pult med postsækkeskab og sorteringsreol for togføreren, således at det her — ligesom i MK — ikke er nødvendigt at indrette tjenestekupé i nogle af vognenes som følge af rejsegodsrummets udvidelse og installationen af dampkedel stærkt indskrænkede antal passagerpladser, ialt kun 37 mod 52 i de ældre vogne.

Som følge af installationen af dampkedlen bliver vognenes akseltryk større end ved de ældre MO-vogne, dog ikke mere, end at de vil kunne benyttes, hvor MO-vognes benyttelse nu er tilladt.

Da det hidtil anvendte ældre bivognsmateriel er ret tungt, har man under overvejelse til bivogne til MO-vognene at bygge en ny stål-vognstype, der bygges så let, at der kan medtages 4 bivogne mod 3 nu, og man påregner således ad åre ikke alene at kunne kompensere MO-vognens forøgede vægt, men også at kunne forøge befordringsevnen for de tog, vognen fremfører.

### Rettelse.

Under indplacering i anciennitetsrækken af de lokomotivførere, der er overgået fra Syd-fynske baner, er der i Dansk Lokomotiv Tidende nr. 7 af 5. juli d. å. fejlagtigt anført, at lokomotivfører K. R. Jørgensen, Odense, indplaceres på side 145 efter A. Vilhelmsen, Fa. Det skal være efter R. J. R. Sølyst, Svendborg.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### »Graduerings-betragtninger«.

Det er i de seneste år blevet en udbredt opfattelse blandt organisationens medlemmer og dens ledende mænd, at lokomotivpersonalets økonomiske kår ikke vil kunne hæves, uden at dette sker ved en graduering af lokoføreren, og der er meget, der taler for, at dette er den eneste mulige vej; givet er det, at det vil være vanskeligt for ikke at sige umuligt at hæve det samlede lokopersonales kår på een gang, og her gør den opfattelse sig gældende, at såfremt det lykkes at få brudt hul på muren, derved at en mindre del af lokoførerne oprykkes i en højere lønklasse, vil der være mulighed for, at flere senere kan følge efter.

Selvom der ikke er fastlagt nogen retningslinier for en graduering, men kun udkastet tanker, vil enhver kunne forstå, at det her vil være lettest at påpege det berettigede i, at det bliver lyntogsførere, føreren af eksprestog etc., der først oprykkes, men efter at have set den uheldige måde, lyntogsplaceringen er sket på, vil der sikkert være sået tvivl i manges sind, thi i fald man ikke ved en eventuel kommende graduering vil lægge ancienniteten til grund for oprykning, men overlade til administrationen at vrage blandt personalet, som tilfældet var ved lyntogsbemandingen, må man se i øjnene, at den spire til utilfredshed og misundelse, der her blev lagt, vil vokse og slå dybe rødder til skade for vor organisation som helhed og samtidig være med til at kvæle den rest af arbejdsglæde, der endnu findes blandt lokomotivpersonalet.

De uretfærdigheder, der er sket ved lyntogsplaceringen, må ikke gentage sig ved en eventuel oprykning, således at en del af personalet vil føle sig deklareret, og det ville i den forbindelse være ønskeligt, om man fra administrationens side ville se med noget mildere øjne på forekommende uheld og erindre det gamle ord, at »hvor der handles, der spildes«, ikke således at forstå, at lokopersonalets ansvar for de os betroede værdier bør mindskes, men således at den mand, der har haft eet eller flere uheld, og som han måske selv kun bærer en ringe del af skylden for, ikke for evigt er hængt ud for urent trav, og således



at en ansat ikke efter en »sags« behandling behøver at føle bitterhed ved at have modtaget en journalført irrettesættelse, som den pågældende ikke med sin bedste vilje kan indse tilkommer ham, og hvorom man ved, at den kan tages frem til eventuel senere konfrontering, såfremt den formastelige skulle finde på at søge en opslagsstilling.

Iøvrigt giver de af distrikterne førte journaler langt fra noget klart billede af den ansattes værdi, og såfremt disse skal lægges til grund for en graduering, vil det opnåede resultat blive af tvivlsom karakter.

Jeg skal ikke her erklære mig for absolut modstander af en graduering, men lad mig til slut advare mod at overvurdere de muligheder gradueringen rummer og undervurdere de farer, den indebærer.

Aarhus, d. 19. juli 1949.

E. G. Appel, lokomotivfører.

### Magt fremfor ret!

I bladet for juni måned har lokomotivfører S. A. Sørensen skrevet en artikel ang. besættelse af lyntogspladserne; der er god grund til at sige Sørensen tak for bemeldte artikel, som i det store og hele var en analyse af forholdene, som de nu engang desværre har udviklet sig til, nemlig åbenlys personlig forfølgelse af visse af personalet.

Når distriktet, og da særlig overingeniøren ikke undser sig for at benytte slige argumenter imod personalet, som sket er, og som bl. a. gik ud på, at den pågældende havde skrevet artikler i lokomotivtidende og kritiseret kørselsfordelingen, lønspørgsmålet m. v. samt anført eksamenskarakter for visse ansøgere, medens andre ikke havde fået eksamenskarakter påført, og at en fra samme skolehold med mindre karakter ikke havde fået denne anført på indstillingen, men tværtimod var indstillet som velegnet, medens der på andre var skrevet »ikke egnet« og »muligt egnet«.

Nu er overingeniøren vel foreløbig tilfreds og glad, idet det nu er lykkedes for ham ved tidligere og de nu sidst indsendte ansøgninger at få sparket 6 mand af de gamle motormænd ud fra Hgl.; den næste overraskelse, man kan vente sig fra den kant, er vel indstilling om afsked, idet man dårligt kan tænke sig, at statsbanerne kan være tjent med at have folk i motordriften, der betegnes som »uegnet« og »muligt egnet«, skønt de pågældende i mere end 16 år har fremført motortogene såvel ved dag som nat og udført deres gerning i trofasthed og nidkærhed. Jeg gad se, om man kunne få et uhildet kommissionsnævn, eller hvad det nu kaldes, til at sige god for, at mennesker, der dårligt nok har overstået motoruddannelsen, skulle være bedre egnet end de mænd, der har været med til at besørge motorkørslen i ca. 16 år og tilmed udført denne tjeneste ganske *alene* og for mange togs vedkommende med 2 motorvogne og betydelig større belastning end lyntogenes, og hvad angår hastigheden, fremfører vi hver dag 100 km tog; men det er altså, af bl. a. overingeniøren, nu fastslået, at som anden mand i lyntogene kan vi ikke bruges, men hvordan kan man så bruge os som første og eneste mand i motortog med akkurat de samme maskiner og med meget større belastning end lyntogene. Kommer noget sådant ikke ind under begrebet: »tøjeri«, eller for at bruge et populært udtryk: »hul i hovedet«. Generaldirektøren har i »Vingehjulet« for 25. marts skrevet en artikel og deri opfordret personalet til at gøre deres yderste for at være med til at formindske un-

derskudet på banernes regnskab. Denne henstilling tror jeg, at hele personalet meget gerne vil gå ind for. Men tror De, hr. generaldirektør, at man ved slige indstillingsmetoder fra distrikternes side fremmer arbejdsglæden og lysten blandt personalet bl. a. ved at anføre »ikke egnet« eller »muligt egnet« overfor folk, der igennem en lang årrække netop har gjort en indsats, for at det hele kan gå så godt som muligt? Disse påtegninger er ikke alene personlig forfølgelse mod hver enkelt. Mon ikke det ville være klogt bl. a. at behandle lokomotivførerne mere hensynsfuldt? Det er jo mænd, der er anbragt på en særdeles ansvarsfuld post, og de værdier, der er betroet enhver lokomotivfører, der kører med sit tog, er så store, at de slet ikke kan måles i penge, dertil kommer, at vi ingen automatiske apparater har at støtte os til og bl. a. fortælle os, hvad vi ikke må gøre. Den forhv. generaldirektør har da også haft dette for øje, idet hans udtalelse til en journalist lød således: »Lokomotivførernes agtpågivenhed og påpasselighed giver den største sikkerhed for os alle«.

Lokomotivførerne har iøvrigt en stor indflydelse på en rettidig toggang med de halve minutters ophold på stationerne, som i de fleste tilfælde overskrides betydeligt; man kan være lokomotivføreren taknemlig for, at den tabte tid i de fleste tilfælde indvindes på kørslen, dette udviser bl. a. rapporterne, og dette kræver i høj grad skærpet agtpågivenhed. Man fristes egentlig til at spørge om, hvorlænge skal lokomotivførerne egentlig være »sorte Per« med hensyn til oprykning til højere lønklasse. Vi har været vidne til, hvad andre medansatte gennem mange år har opnået på de foranliggende normeringslove. Vi har oplevet, at kategorier, der har været placeret langt under lokomotivførerne i lønklasser, nu forlængst er rykket op i bl. a. 7. lønklasse, og spørger man nu, hvad er grunden til, at vi i virkeligheden står som en deklasseret stand, så må svaret desværre blive, at lokomotivførerne i det store og hele er alt for skikkelige; for argumenter for en højere lønplacering mangler der bestemt ikke, der er trukket så store vekslers på os, at regningen snart må indfries med kontante penge.

Den 16. maj havde afdelingsformanden og jeg en samtale med overingeniøren om de indstillinger, han havde givet til lyntogspladserne, og der blev bl. a. rettet forespørgsel om, hvorfor eksamenskarakter var påført for visse kolleger og ikke for andre, og hvorfor der på en enkelt var påført for lidt eksamenskarakter, samt at en kollega fra samme skolehold med mindre karakter ikke havde fået denne påført sin indstilling, men var indstillet som »velegnet« og den anden, som »muligt egnet«; herpå kunne overmaskiningeniøren ingen svar give, men begyndte nu at tale om, at omgang med publikum var den egentlige årsag til den dårlige indstilling. Da det blev anført, at der ingensinde havde været forkert forhold mellem publikum og mig, og at der derfor aldrig havde været klage fremme over noget sådant, udbrød overingeniøren: »så kan De indsende en klage til generaldirektoratet«, hvorpå jeg udtalte, at da det synes meget svært for distriktet at finde på noget at komme mig tillivs med, betragter jeg det, som er sket som personlig forfølgelse. Hertil svarede overingeniøren: »Jeg er klar på, at mange lokomotivmænd ønsker mig en rigtig endefuld bl. a. for mine indstillinger«, denne udtalelse synes at røbe, at overingeniøren trods alt alligevel har en dårlig samvittighed.

Desværre kan man heller ikke påstå, at det står godt til med sektionsingeniørens samvittighed; dette



må for ham have været et særdeles ubehageligt job at skulle være med til at sparke gamle veltjente motorfolk ud og give dem påtegningen »ikke egnet« og »muligt egnet«, selv om noget sådant var mer eller mindre beordret, hvilket iøvrigt ikke tjener til nogen undskyldning, det ville måske have været på sin plads, om ingeniøren havde taget lokomotivmesteren med på råd, da han jo bl. a. er den mand, der kender personalet allerbedst.

Desværre har foreningen heller ikke haft en heldig hånd i dette spørgsmål, da man efter sigende ikke kunne komme overens med styrelsen, så kunne man have henvendt sig til den mand, ansøgningerne var stilet til, nemlig trafikministeren, og helt ved siden af var det, at foreningen hindrede, at sagen kom for ankenævnet, et navn, der netop er oprettet til at beskytte personalet mod vilkårligheder.

Helgoland, d. 24. juli 1949.

K. Højborg Gjortsvang.

### Er DSBs driftsform forkert?

Den pessimisme, som griber om sig iblandt kort sagt det meste af landets befolkning med hensyn til Danmarks stilling på det økonomiske område såvel indad- som udadtil, får også mig til i min egenskab som tjenestemand og lokomotivfører at stille visse betragtninger over den etat, hvortil jeg hører, nemlig DSB. Man studser uvilkårligt, når man erfarer størrelsen af DSBs underskud. Hvor i alverden kan det være muligt.

I første omgang spørger man sig selv, om man får for meget for sit arbejde og dernæst, om man ikke bestiller nok for sin løn. Der skal såmænd ikke mange tanker til for at besvare spørgsmålene således, at ens sind atter får ro. Det er en kendsgerning, at lønnen, hvor meget man end vender og drejer den, faktisk kun lige når at dække det elementære i ens tilværelse, og hvad angår arbejdet, så viser dog det, at man dårligt nok kan få sine fridage og permissionsdage til behørig tid, at man heller ikke har for lidt at bestille.

En undersøgelse hos andre tjenestemænd indenfor DSB giver samme resultat. Man kan altså ikke sige, at underskuddet skulle have sin årsag heri, men hvorved opstår det da? Som ikke kontormand og endnu mindre administrator for en institution som DSB, men slet og ret en arbejderfunktionær hos denne, vil det være ganske umuligt at pege på eller bestride rigtigheden af opstillingen over regnskabet indtægter og udgifter, hvis resultat er et underskud på ca. 50 millioner kr., men jeg tillader mig at fremkomme med visse betragtninger af rent praktisk karakter, ligesom jeg heller ikke undlader at pege på andre økonomiske årsager, der har sin måske ikke ubetydelige andel i det dårlige billede af DSBs regnskab. For at tage det rent praktiske først, så spørger jeg ofte mig selv, hvorfor administrationen ikke, dengang vi i trediverne ved Lillebæltsbroens tilblivelse og dermed lyntogenes indførelse, fik disses succes og popularitet at se hos befolkningen, drog lære deraf og udbyggede hele landets personbefordring på lyntogsprincippet, kort sagt føre udviklingen ind på de veje at gøre jernbanen til eet eneste stort lyntogsnet. Forlængst har tiden vist os, at jernbanedrift — efter at person- og rutebiler er kommet til — kun kan være fordelagtig til langvejskørsel, bortset fra storbyernes behov for nærtrafik. Hvorfor ikke lade rutebiler besøge den lokale trafik

således, at denne besørger landbefolkningens tilslutning til de større stationsbyer, medens jernbanen sørger for den hurtige forbindelse alle steder hen i hele landet. Målet for De danske Statsbaner må da være at gøre Danmark for befolkningen rejsemæssigt så lille og nemt at komme over som vel muligt, ikke alene for at udfylde et behov, men også for at gøre jernbanen tidssvarende og rentabel eller dog i det mindste økonomisk forsvarlig.

Med ikrafttrædelse af køreplanen af 15. maj 1949 får man det indtryk, at administrationen for DSB mere har lavet den for planens skyld, som for det behov for rejsemulighed, der virkelig er tilstede hos befolkningen. Når jeg kan sige dette, så vil jeg som eksempel fremhæve den sønderjyske befolknings ihærdige så at sige kamp imod DSB for at få indført et sønderjysk lyntog. Man ser ligeledes det særsyn, at DSBs overtagelse af de sydfynske jernbaner har ført til, at alsoeere og sydsønderjyder ad den vej har fået ringere forbindelse til København, end de før havde det. Må jeg endvidere nævne, at et tog fra Sønderborg til Tinglev — en strækning på 41 km — har en køretid på siger og skriver 1 time og 31 minutter. Det siger sig selv, at når DSB — omkring år 1950 — byder de rejsende at køre med tog, hvis gennemsnits fart er ca. 26 km i timen, så vil det i stedet for at finde tilstrømning kun finde afsky hos disse. Man vil måske hertil sige, at Sønderborgbanen er en sidebane af mindre værd, men er det ikke de forskellige sidebaner, som giver hovedbanen noget at køre med? Det gælder i alle tilfælde den sønderjyske hovedbane.

Tidstidst disse spørgsmål: Hvem er hovedbestanddelen af det danske folk, som i dag er afhængige af DSB og dennes kørsel over hele landet? Og hvem er DSB nødsaget til at lægge mest vægt på at befordre?

Det er og kan ikke være andre end den del af det danske folk, hvis arbejde giver indtægter op til ca. 15 000 kr. årligt. Desværre for dem er det sådan, at disse må betale de 90 pct. af DSBs underskud, hvilket igen fortæller os, at de igennem skat bliver lettet for små 50 millioner kr. i stedet for at kunne få lov til at rejse dem op.

Ledelsen af DSB med samt sin store medarbejderstab ønsker sikkert ikke en sådan udvikling fortsat, men jeg tror, at generaldirektør Terkelsens appel til hele DSBs personale for deres medvirken til underskuddets afskaffelse vil give et lille resultat; thi hvad gavner det, at hver enkelt mand røgter sin gerning med den største nidkærhed, når den etat, der skal arbejdes og virkes for, måske er uhensigtsmæssigt og forældet lagt an? Det var ikke, fordi man ikke kom over vejen med de gamle hestetrukne køretøjer, at man helt holdt op at køre med disse, dengang jernbanen blev indført, nej, det var, fordi de kørte for langsomt.

Desværre for jernbanen tyder visse tegn på, at den nærmer sig de daværende køretøjers stilling i konkurrencen med bilerne, men jeg tror på, at en kombination af jernbanen og biler, hvori de første beholder langvejskørsel og de sidste den lokale kørsel, endnu en lang tid, kan være til folkets bedste også økonomisk.

A. J. Jørgensen, lokomotivfører.







### Taksigelser.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved vor kære mand og fader, pens. lokomotivfører L. J. Jagd's begravelse.

*Ketty og Eli Jagd.*

### Jubilæum.

Torsdag den 18. august kan lokomotivfører E. A. Madsen, Huslodsvej 60, Fredericia, fejre 25 års jubilæum som lokomotivmand.

Madsen er en pligtopfyldende lokomotivfører, en god kollega og kammerat; hans jovialitet og jyske lune fornægter sig aldrig og har været medvirkende til at skaffe ham mange venner.

Fredericia lokomotivførerafdeling sender dig på jubilæumsdagen vor hjerteligste lykønskning og hilsen med tak for godt samarbejde og trofast medlemskab af organisationen.

Og hertil ønsket om, at sundhed, held og lykke må følge dig i kommende tider.

*S. K. Th. Nielsen.*

### Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst, da jeg er bortrejst.

Lokomotivfører *J. P. Møller Jensen*,  
Tønder.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører *P. E. Bækgaard*,  
Faaborg.

### Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge Charles Jacobsen, Toftegårdsalle 29, Valby, er bortrejst fra 20. juli til 14. august 1949.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Poul Müller, Sdr. Fasanvej 99, 1., tlf. Valby 3843. Konsultationstid: kl. 13—14½, fredag dog kl. 15—17 og lørdag kl. 11—12.

Jernbanelæge J. Munck, Dr. Olgasvej 2, København F., 8. a lægedistrikt, er bortrejst fra den 18. aug.—19. sept. d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Rode, Nyelandsvej 76, tlf. Godthaab 2020.

Konsultationstid: kl. 13—14, torsdag dog kl. 17—19, og lørdag kl. 11—12.

### Personalia.

*Forfremmelser pr. 1-8-49.*

Motorførere til lokomotivførere:

E. L. H. Kristensen, Odense, i Brande.  
E. W. Larsen, Odense i Padborg.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

E. F. Jensen, Randers, i Brande.  
K. K. Knudsen, Herning, i Varde.  
A. G. Sørensen, Kh. Gb., i Brande.  
M. Gregersen, Gedser, i Tønder.

*Forflytninger efter ansøgning pr. 1-8-49.*

Lokomotivførere:

I. A. Asmussen, Faaborg, til Kh. Gb.  
P. Bruun, Padborg, til Kh. Gb.  
K. K. Nielsen, Tønder, til Korsør.  
P. E. P. Jakobsen, Varde, til Esbjerg.  
H. T. Larsen, Brande, til Aalborg.  
R. C. S. Sørensen, Brande, til Aalborg.  
H. A. B. Pedersen, Kh. Gb., til Faaborg.  
H. Andersen (depotforstander), Ringkøbing, til Kh. Gb. (med ophør af funktion som depotforstander).  
H. O. Vesthede, Fredericia, til Lunderskov (med til-  
deling af hvervet som depotforstander).  
N. Juul, Brande, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøderne:

J. C. R. Petersen, Roskilde, til Kh. Gb.  
A. S. Larsen, Korsør, til Nyborg.

*Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-8-49.*

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

W. C. Thomsen, Nyborg, i Slagelse.  
J. Østerberg, Kh. Gb., i Roskilde.  
T. B. Nielsen, Korsør, i Korsør.



#### REDAKTION:

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

#### ANNONCE-EKSPEDITION:

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