

NO 22

20. november 1950

50. årgang

De nordiske fagblade.

Større indsats fra fagbladene i det nordiske samarbejde.

Den 8. og 9. november var Göteborg samlingssted for behandling af et betydningsfuldt emne, og den dannede samtidigt rammen om et møde, der var det første af sin art. Redaktørerne fra de 4 landes jernbanefagorganer for organisationerne under Nordiske Jernbanemænds Union mødtes for at søge udarbejdet retningslinier for en udvidet kontakt mellem fagbladene.

Initiativet hertil skyldtes Norsk Jernbaneforbunds nye redaktør af »Jernbanemanden«, Egil Halvorsen, der på sidste repræsentantskabsmøde i unionen fremsatte den tanke: at der gennem fagbladene blev ydet en endnu større indsats for yderligere udbygning af samarbejdet indenfor NJU. Ved udveksling af artikler og eventuelt billedmateriale skulle et bedre kendskab til unionens arbejde bringes til medlemmernes kundskab.

Repræsentantskabet og sekretariatet besluttede at overlade emnets behandling til de respektive blades redaktører, der de to nævnte dage mødtes for at tage stilling til, hvorledes opgaven bedst kunne løses.

Under de allerede eksisterende forhold er der naturligvis mulighed for ved angivelse af »kilden« at bringe stof fra bladene i de andre lande. En almindelig udveksling af blade finder sted organisationerne imellem. Men den almindelige opfattelse er, at der blandt medlemmerne er et stærkt ønske om, at der med passende mellemrum bringes artikler specielt udarbejdet

med udveksling for øje, idet de artikler, der findes i de enkelte blade, ofte er af en sådan intern karakter, at et indgående kendskab til de bestående forhold er nødvendig for at danne sig den rette mening af artiklens betydning. Hertil kommer, at en stadig og mere direkte forbindelse fagorganerne imellem tillige ville bringe oplysninger om aktuelle problemer hurtigere frem, således at publicering for medlemmerne i de andre lande kan ske på et tidligere tidspunkt. Samtidig bliver oplysningerne mere korrekte og udførligere end tilfældet er under de nuværende forhold. Ofte er materialet i dag opbygget på indirekte oplysninger, og ligeså ofte kommer det først fagbladsredaktørerne i hænde på et så sent tidspunkt, at emnet har mistet aktualiteten.

Selv om en umiddelbar bedømmelse af ideen om artikel-udveksling måtte give til resultat, at denne kunne gennemføres uden større besvær, viste den sig dog at være forbundet med enkelte vanskeligheder.

Bortset fra, at de fleste fagbladsredaktører har andre opgaver og andet arbejde at passe foruden fagbladenes redigering og derfor også må tage hensyn til, at der skal afses den fornødne tid til at skrive artikler til de andre blade, ansås det for hensigtsmæssigt gennem artiklerne at være medvirkende til at opøve landenes tjenestemænd i de andre nordiske sprog, hvorfor bladene burde forpligte sig til at bringe artiklerne på forfatterens originalsprog. Dette



Egil Halvorsen, Norge; H. Aatala og A. Ahonen, Finland; E. Greve Petersen og J. K. F. Jensen, Danmark, og H. Kjellvard, Sverige.

lader sig imidlertid ikke gennemføre fuldt ud, fordi det finske sprog næppe kan læres uden kyndig lærehjælp i modsætning til de tre andre landes sprog, der lettere kan tilegnes ved selvstudium. Til gengæld behersker de fleste tillidsmænd, der repræsenterer de finske organisationer i unionen det svenske sprog, og man besluttede derfor, at artikler til og fra Finland skal leveres på dette sprog.

Det samlede oplag for de nordiske jernbanefagblade er ca. 150.000. Antallet for den enkelte organisation er naturligvis afhængig af medlemstallet og derfor stærkt varierende. Oplagsstørrelsen strækker sig således fra den mindste organisations ca. 500 til den største ca. 76.000. De årlige antal numre er derimod mere ensartet. Udsendelse af bladet to gange månedligt er det almindeligste, kun nogle få udkommer 12 gange årligt, til gengæld er der to blade, der udsendes 1 gang ugentlig.

I de to dages konference deltog: Egil Halvorsen, »Jernbanemanden«, Norsk Jernbaneforbund, H. Aatala, »Veturimies«, Finsk Lokomotivmandsforbund, A. Ahonen, »Rautatieläinen«, Finsk Jernbaneforbund, H. Kjellvard, »Signalen«, Svenska Järnvägsmannaförbundet, J. K. F. Jensen, »Jernbanetidende«, Dansk Jernbane Forbund, og E. Greve Petersen, »Dansk Lokomotiv Tidende«.

Göteborg-mødet sluttede i enighed om gennem fagbladens spalter fortsat at medvirke i styrkelsen af det nordiske samarbejde og give medlemskredsen et indblik i NJU's arbejde.

Med samarbejdet indenfor Nordens jernbanemænd træder byen Göteborg frem som et særligt kapitel. Gennem de godt og vel 52 år, de nordiske sammenslutninger har eksisteret, har Göteborg, foruden at have været centrum for en del af de årlige konferencer, tillige været den by, hvor de første spæde spirer til den ene eller anden gren af dette samarbejde er kommet frem. Første gang vi træffer Göteborg som samlingssted for jernbanemænds drøftelser af organisatoriske problemer, er i juli 1898, hvor Nordisk Lokomotivmands Forbund stiftedes. Den næste gang denne by bliver midtpunktet for en historisk beslutning, er i 1918, hvor Nordisk Jernbanemand Union grundlagdes. Fra 1946 har sidstnævnte været jernbanemændenes nordiske enheds organisation.

Göteborg har således hidtil været et heldigt mødested for jernbanemændene. Beslutningerne, der her er truffet, har haft en uvurderlig betydning for arbejdet mellem Nordens jernbanemænd. Den sidste beslutning, truffet af fagbladsredaktørerne, vil uden tvivl også gå ind i rækken af disse heldige dispositioner og yde sit bidrag til at bevare og fremme samarbejdet.

En fransk universalmaskine.

Af C. E. Andersen.

Et par tidligere artikler har omhandlet den franske 141 P-maskine. Det blev i forbindelse med dens dimensioner nævnt, at den uden videre kunne bruges i Danmark. Dermed melder problemet sig, om den kunne bruges med fordel i sammenligning med de danske maskiner, og om dens eventuelle indførelse kunne medføre forbedringer for jernbanetrafikken herhjemme.

Det er omtalt, at den kan præstere meget mere arbejde end nogen dansk lokomotivtype. Men det behøver ikke at betyde, at den er mere økonomisk i anskaffelse, vedligeholdelse og drift. Og man kan ikke på forhånd gå ud fra, at en stor og ydedygtig maskine kan forbedre driftsforholdene på vore jernbanestrækninger.

De danske godstog er som regel ikke så tunge som de, der kører i det sydlige udland. Det skyldes dels godstrafikkens mindre omfang, dels de kortere transportlængder, dels storebæltsoverfarten. I Vestdanmark er det dog ingen sjældenhed, at man kører med tog, der består af op til 60 vogne, og som vejer indtil 2000 t. I fremtiden vil det antagelig blive mere almindeligt at køre med sådanne store tog, dels fordi godstrafikken i stigende grad henvises til de perioder af døgnet, hvor der er ringe persontrafik og dels fordi storebæltsoverfartens transportkapacitet i de kommende år forøges ved indsættelse af flere og større færger, der parvis kan overføre lange godstog.

Vore eksprestogs størrelse er tiltaget meget i løbet af de senere år. Før krigen kørte man kun yderst sjældent med eksprestog, der havde mere end 10 vogne, og 8—9 vogne var den sædvanligste togstørrelse. Under krigen blev det almindeligt at formere tog med 12—14 vogne.

I sommeren 1944 kørtes det store eftermiddags-afteneksprestog fra Korsør til København i to afdelinger, hvoraf den ene bestod af 13 vogne, deriblandt rejsegods- og postvognene, og det andet af 15 personvogne. Det sidste tog, der plejede at være overfyldt af rejsende, vejede antagelig 650 t. Begge disse tog blev altid trukket af P-maskiner. Dette var en meget stor togvægt for en P-maskine. Men det skal dog bemærkes, at hele turen gennemkørtes med kun en enkelt igangsætning. Og største stigning på strækningen er jo kun 0,4 pct.

Nu kører man sjældent med mere end 13 vogne selv i ferietiden. På den anden side er rejsetempoet sat op. Desuden er togenes antal forøget så meget,

at de kan sinke hinanden. Derfor skal driften absolut gå flydende, og forsinkelserne må kunne indhentes.

Antallet af E-maskiner er de sidste år forøget noget, og deres ydeevne er forbedret. De er kraftige nok til at trække selv de tungeste eksprestog over sjælland på 1½ time.

Der er derfor ikke grund til at tro, at man kan opnå væsentlige fremskridt her, selv om man indfører den franske 141-P-type.

I Vestdanmark er forholdene imidlertid væsentlig anderledes. Her er kørestrækningerne gennemgående længere. Kurverne er talrige og ofte snævre. Togene må standse og sætte i gang med korte mellemrum. Stigningerne er mange, lange og stejle. Uheldigvis forekommer flere af de allerstørste stigninger i nærheden af vigtige stationer, så lokomotivet må accelerere og løfte togene på samme tid og tilmed gøre det ved hastigheder, hvor deres arbejdssevne er stærkt begrænset.

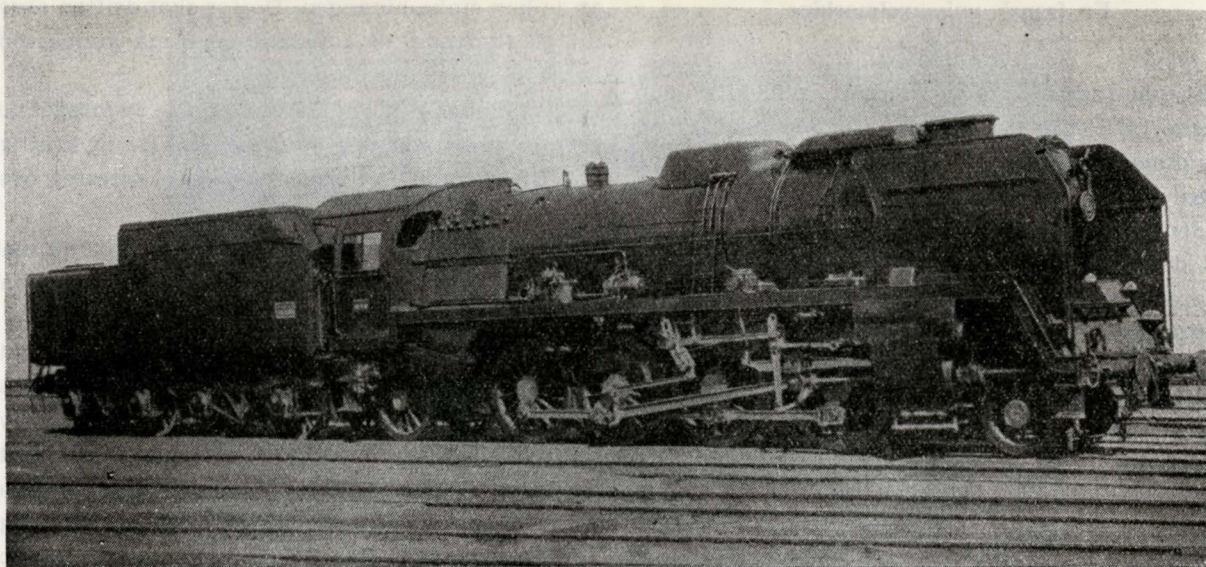
Alt dette gælder i særlig grad mellem Nyborg og Aarhus. Der er store og vanskelige stigninger ved Nyborg og Aarhus, endog på mellem 60 og 70 m og med en stejlhed på 1 pct. over en strækning på 6—7 km med blot en enkelt kort afbrydelse. Iøvrigt er der store stigninger ved Holmstrup, Gelsted, Lillebæltsbroen, Munkebjerg, mellem Vejle og Horsens, mellem Horsens og Skanderborg og øst for Skanderborg.

Hele denne strækning kan opfattes som en enkeltrute, selv om Fredericia deler den i to rute-strækninger, og aftapper en del af dens trafik. — Det er Vestdanmarks hovedrute. Forøvrigt er det den eneste vstdanske jernbanestrækning, der befares af et stort antal tog med størst mulig kapacitet hver for sig.

Dette er den eneste danske jernbanestrækning, hvor den omtalte franske lokomotivtype kunne finde anvendelse i større stil.

Netop mellem Nyborg og Aarhus kunne der blive en passende arbejdsopgave for denne maskintype. Dens overlegne ydeevne ville her komme helt til sin ret.

Den muliggør kørsel med lange og tunge eksprestog, med helt op til 14—16 vogne i regelmæssig trafik — d. v. s. meget mere end nogensinde i Vestdanmark. Den behøver aldrig forspandsmaskine, ej heller en hjælpemaskine til at skubbe bag på ved Nyborg, Fredericia og Aarhus. Den kan accelerere togene hurtigt. Den kan trække togene over de store stigninger med væstenlig større hastighed end de nu brugte i sig selv forholdsvis



tunge lokomotiver kan gøre det. Maksimumshastighederne bliver ganske vist ikke mere end de 105—115 km, som vore P, PR, R-I, R-II, E-I, E-II kan præstere. Men det afgørende er de begrænsede hastigheder, fordi de indflyder mest på gennemsnitshastigheden og den samlede rejsetid.

Den franske maskine vil sikkert kunne trække de tunge tog fra Aarhus til Nyborg på meget nær tre timer, indbefattet tidstabene ved standsningerne et halvt dusin steder undervejs.

Desuden vil den kraftige maskine kunne fremføre hyppigt standsende persontog med meget betydelig rejsehastighed, selv om den skal standse mange steder. De vil da kunne bruges af de rejssende mellem købstadstationerne, som om det drejede sig om iltog.

Endvidere vil det blive muligt at køre med blandede tog, d. v. s. med så mange personvogne, som lokalstationstrafikken gør det påkrævet, og samtidig så mange godsvogne, som kan føres over Storebælt af en enkelt færge. Denne bliver nu en persontogsfærge og tjener derfor ikke blot godstrafikken. — En sådan trafik ville ikke være praktisk gennemførlig under anvendelse af de nuværende lokomotiver.

Fremdeles kan den franske lokomotivtype trække godstog, selv de allertungeste godstog, og kan trække dem med meget anseelige hastigheder. Det kan få stor betydning. Godstogene vil da næsten kunne holde trit med de øvrige tog og behøver ikke at lade sig overhale af dem. De vil selv komme hurtigere frem. Hele trafikken vil kunne foregå meget mere flydende end nu. Den stærkt overbelastede stræknings togkapacitet, og navnlig dens vognkapacitet, vil kunne forøges.

Allervigtigst er det imidlertid, at den franske lokomotivtype kan bruges til alle de fire togarter i flæng, således at den på en tur trækker et eksprestog, på næste tur et godstog, derpå et persontog, der eventuelt er et blandet tog o. s. v.

Dette bevirker i sin tur, at lokomotiverne kan udnyttes meget i den praktiske drift. De kan køre mange ture pr. døgn eller uge. Desuden vil lokomotivpersonalets arbejdstid da kunne udnyttes godt.

Iøvrigt betyder det, at man kan nøjes med et ret lille antal reservemaskiner og forholdsvis lidt reserve-personale.

En universalmaskine, som den beskrevne, ville være endnu mere værdifuld for danske trafikforhold end for franske. De danske jernbanestrækninger er jo gennemgående kortere, toggangen er fordelt mere uregelmæssigt over døgnets timer, trafikken er ikke så koncentreret, togene kan ikke specialiseres i eksprestog, persontog og godstog i samme grad.

Den mindre bestand af lokomotiver i et lille land taler også for en universalisering. Det er ikke godt at indrette sig på brugen af mange lokomotivtyper i et distrikt, hvor selve det samlede antal lokomotiver kun er lille.

DSB har iøvrigt allerede indført om ikke en universalmaskine så dog en universal anvendelse af en maskintype.

På Sjælland og Falster bruges E-lokomotiverne både til ekspres- og godstog — derimod sjældent til persontog, fordi de lokale persontog er for små, og strækningerne her er så jævne, at man helst foretrækker mindre lokomotiver. — Også P-lokomotivet anvendes og anvendtes navnlig i tidligere

tid på lignende måde på Sjælland. På Fyn og i Jylland brugtes de både til ekspres- og persontog, derimod ikke til godstog.

Ombygningen af P-lokomotiverne til PR tager ligeledes sigte på universal anvendelse. Ombygningen dikteredes ligefrem af driftsmæssige ønsker. De PR-maskiner, der nu er i drift, bruges så vidt forfatteren bekendt til alle arter tog, dog ikke meget tunge tog, og ikke på de vanskeligste strækninger.

PR er faktisk en universalmaskine i konstruktiv henseende. Men antallet er jo yderst ringe, ca. 6 for øjeblikket. Og det vil aldrig blive stort.

De P-maskiner, der har små cylindre, kan ikke blive rigtig gode som PR-maskiner, og de bliver måske aldrig ombygget.

De meget store ombygningsomkostninger vil muligvis også virke begrænsende på det endelige antal PR-maskiner. — Helt nye PR-maskiner vil man næppe bygge, fordi typen trods alt ikke er noget ideal.

Set fra PR-synspunkt, har man fået en universalmaskine, men set fra almindeligt jernbanedriftsynspunkt har man absolut ikke fået nogen universalisering ved dette skridt og får det aldrig. Dertil er PR for tilfældigt udformet og for svag; og antallet af enheder for lille. Antallet af DSB lokomotivtyper er tværtimod forøget ved indførelsen af PR. Tilmed forefindes de i to udgaver, PR-I og PR-II, hvis arbejdssevne er mærkbart forskellig, fordi cylindrenes rumfang afviger med omkring en snes procent.

Problemet om universalisering aktualiseres ligefrem af, at DSB ikke har andre universallokomotiver end PR-typen, der som sagt ikke kan bruges som universalmaskine på grund af forskellen i udformning, ydeevne og antal. Og problemet accentueres af det forhold, at DSB trods sin fåtallige bestand af lokomotiver, især af svære lokomotiver, har et meget betydeligt antal typer.

Selv på strækningen Nyborg—Aarhus bruges der en mængde højst forskellige typer, tilmed specialmaskiner. Der bruges både gamle og nye E-lokomotiver, som afviger betydeligt fra hinanden både i konstruktiv henseende og m. h. t. ydeevne, især efter indførelsen af dobbeltskorstenen. Der bruges P-lokomotiver af typen med store cylindre og muligvis nogle med små cylindre. Der bruges vel undertiden også PR, ligeledes med to cylinderstørrelser. Endvidere bruges der tre-cylindrede og to-cylindrede R-lokomotiver. Fremdeles er der et par T-lokomotiver. Dertil kommer H-maski-

nerne, både en ældre og en nyere type, den sidste mere ydedygtig på grund af centrifugal-vandudskilleren. Foruden disse svære lokomotiver bruges D-lokomotiver i 3—4 udgaver, samt K-lokomotiver i 2 udgaver. Undertiden bruges måske også O-, A-, Af-, G- og J-lokomotiver, ganske vist dog kun på delstrækninger. Endelig kan nævnes rangermaskinerne af type Q, F og Hs, fordi de bruges som hjælpelokomotiver ved igangsætning af store tog.

Det ses, at der ialt bruges ca. 21 forskellige lokomotivtyper på den pågældende strækning. Deraf ca. 11 af de svære typer, som har nogenlunde lige store ydeevne, omend ved meget forskellige hastigheder.

I denne forbindelse skal der også peges på det forhold, at næsten alle disse lokomotiver er gamle, mindst en menneskealder gamle, d. v. s. stammen fra tiden før eller under første verdenskrig. — Kun ganske få af DSBs svære lokomotiver er nye, nemlig 6 H-maskiner og 25 E-maskiner; af disse sidste kører endda størstedelen på Sjælland. — Skønt de pågældende 31 lokomotiver er nye, er selve typerne gamle.

Også de 6 PR er i det væsentligste nye, men udformningen er bundet til den gamle konstruktion fra 1907.

Den tid er vel næppe fjern, da det bliver aktuelt at udskifte denne gamle uligeartede samling lokomotiver.

Naturligvis kan deres levetid forlænges omtrent ubegrænset, når man stadig reparerer dem. Men reparationsomkostningerne bliver større og større, efterhånden som tiden går. Og man får aldrig tidsvarende maskiner ved at reparere det gamle gennem sne af år. Tværtimod bliver de stadig mere medtagne og forældede og forbliver lige forskellige m. h. t. konstruktion og anvendelighed.

Hvis de skal erstattes af en ny type, der kan bruges til alle togarter, og som er mere ydedygtig, mere moderne og mere økonomisk, er det dog ingenlunde givet, at det bør være den omtalte franske type.

Det er ikke engang sikkert, at det bør være damplokomotiver. — Der kan også blive tale om dieselelektriske, dieselhydrauliske, gasturbineelektriske gasturbinehydrauliske og gasturbinemekaniske lokomotiver, for ikke at tale om specialkonstruktioner såsom fristempelkompressor-turbine-lokomotiver med forskellige slags kraftoverføringer.

Vi har anmodet kontorchef J. P. A. Andersen, maskinafdelingen, om at udtale sig til ovenstående betragtning fra C. E. Andersen.

Red.

Til hr. cand. mag. C. E. Andersens artikel vil jeg gerne fremkomme med følgende bemærkninger:

Det omtalte franske lokomotiv 141 P er, hvad der også fremgår af de tidligere artikler, en meget bemærkelsesværdig maskine, der tjener de franske lokomotivteknikere til megen ære, ikke mindst på grund af dens lave brændselsforbrug. Dette i forbindelse med dens betydelige effektivitet og alsidige anvendelsesmuligheder fremkalder ret naturligt spørgsmålet, om ikke en sådan maskine var noget for os herhjemme.

Hertil er at sige, at maskinen med tender, som den anvendes i Frankrig, er for tung for vore drejeskiver og skydebroer, hvilket dog måske kunne klares ved anvendelse af en lettere tender — der ganske vist måtte være væsentlig lettere end vore nuværende store tendere.

Men heller ikke selve maskinen med sine ca. 80 t adhæsionsvægt på de relativt tætsiddende hjul vil kunne påregnes at blive hilst velkommen af baneteknikerne.

På Sjælland-Falster mener forfatteren ikke, at en sådan maskine kan betyde nogen væsentlig forbedring; deri må jeg give ham ret, måske ud fra lidt andre synspunkter end de af ham anførte, men da vi er enige i konklusionen, er der formentlig ikke nogen grund til at diskutere anvendelsesmulighederne i denne del af landet.

Derimod ligger tingene noget anderledes i Jylland-Fyn, idet der her specielt tænkes på strækningen Nyborg—Aarhus—Aalborg; de betydelige stigninger på denne strækning nødvendiggør en 4-koblet maskine til de større godstog; disse kommer dog ikke op på en vægt af 2000 t som af forfatteren anført, og den franske maskine ville iøvrigt ikke kunne trække et tog af en sådan vægt på de 8—10 ‰ stigninger, som her forekommer. Det kan her bemærkes, at anskaffelsen af en maskine som 141 P, men noget lettere, har været overvejet for ca. 11 år siden, da man stod over for anskaffelsen af et antal nye lokomotiver fortrinsvis til svære godstog i Østjylland og på Fyn; men man valgte H-maskinen med visse forbedringer for at bibeholde en kendt type, der havde givet tilfredsstillende resultater. Til hurtigtogene ansås en 4-koblet maskine ikke for nødvendig og er det næppe heller idag, da vore hurtigtog kun yderst sjældent (bortset fra de »internationale« tog) kommer over 500—600 tons, hvortil de nyere letbyggede vogne af relativ lav egenvægt bidrager. De meget lange tog på 14—15 vogne er iøvrigt ret besværlige i ekspeditions-mæssig henseende, hvis de skal standse for hyppigt. Til hurtigtogsbrug er en 2-C-1-maskine (med ca. 55 ts adhæsionsvægt) langt at foretrække også på disse strækninger; den 4-koblede maskine med de forholdsvis små hjul og ret komplicerede gangtøj vil give væsentlig

større vedligeholdelsesudgifter. 141 P maskinen bruges da også mest på strækninger med større stigninger, f. eks. 12—20 ‰, hvor en 3-koblet maskines adhæsionsvægt ikke vil slå til. Den af forfatteren omtalte forbedring i rejsehastighed vil på vore strækninger bedre og billigere kunne opnås med en 3-koblet maskine, der også kan gøre god fyldest i alm. persontogs- og godstogskørsel.

Maskinens anvendelse til standsende persontog vil i almindelighed ikke være hensigtsmæssig. Sådanne tog bør almindeligvis være små, d. v. s. lette og korte, og hertil behøves ikke en så kraftig maskine. I mange tilfælde kan de klares af en motorvogn.

Det er en kendt sag, at de lange ved hver station og evt. trinbrædt standsende persontog er besværlige at ekspedere, særlig i mørke, hvor der let kan gå 2 à 3 min. selv på små stationer. Ligeledes er brændselsforbruget uforholdsmæssigt stort, hvis de tunge tog skal fremføres med stor rejsehastighed. Det er da også en kendsgerning, at man næsten alle steder søger at begrænse standsende persontog til en vægt af 250 til højst 300 t, selv hvor man benytter elektrisk drift.

De tunge blandede tog, som forfatteren omtaler og som han tilsyneladende også har tænkt standsende på alle stationer, er der næppe nogen, der ønsker genoplivet. De vil kun undtagelsesvis være hensigtsmæssige. Et tog som foreslået vil let blive på 650—700 t, nemlig bestående af f. eks. 25 godsvogne, (svarende til en færges kapacitet) på 500 t eller mere og en persondel på 150—200 t, altså et meget upraktisk og uhandeligt tog, der kræver et stort brændselsforbrug.

I gennemkørende godstog på den østjydske længdebane vil 141 P-maskinen kunne give en ikke ringe tidsgevinst, men denne kan kun fremkomme på stigningerne, da maksimalhastigheden for de alm. godstog kun undtagelsesvis vil kunne sættes til mere end 60—70 km/t. af hensyn til togenes sammensætning. At holde trit med hurtigtogene lader sig derfor ikke gøre, og vanskeligheden med at få godstogene hurtigt frem ligger i praksis foreløbig på andre felter end det rent hastigheds-mæssige.

Med hensyn til universaltyper inden for DSB synes forfatteren at glemme R-maskinerne; da H, PR og R i betydeligt omfang kan benyttes i flæng, er der i virkeligheden allerede en ikke ringe »universalisering« til stede.

At vi har mange typer, skyldes bl. a. de forskellige udstyr med hensyn til spor. Krigen har selvfølgelig medført, at en udskiftning og fornyelse af lokomotivparken ikke er foregået i det tempo, som i virkeligheden var ønskeligt.



Fra medlemskredsen

„De stærkeste skuldre må bære de største byrder“.

Dette var forhenværende statsminister Hedtofts motto, da den socialdemokratiske regering, inden dens afgang forelagde sine finanspolitiske forslag. Samme motto anvender statsminister Erik Eriksen også efter sit og det konservative partis overtagelse af regeringen.

Dette måtte umiddelbart give den forestilling, at regeringen Erik Eriksen-Kraft ved sine finanspolitiske indgreb ville lægge sig på linie med socialdemokratiet, ligeledes i udformningen af forslagene. Det har dog ingenlunde været tilfældet bortset fra erkendelsen om indgrebenes nødvendighed og omfang.

Når den nye regering alligevel benytter mottoet »De stærkeste skuldre må bære de største byrder«, må den antages at have en anden opfattelse end den afgåede regering, med hensyn til, hvor i befolkningen de stærkeste skuldre findes, hvad der også med al ønskelig tydelighed fremgår af de forelagte forslag og anviste midler.

Efter den politiske debat i folketinget den 10. november d. å. er det dog sandsynligt, at forslagene ikke gennemføres i den af regeringen ønskede form.

Dette forandrer dog ikke den kendsgerning, at regeringen gennem de foreslåede midler søger at vælte en uforholdsmæssig stor del af byrderne over på den jævne lønmodtager, og at den sandsynligvis ville have gjort dette i endnu højere grad, såfremt den havde haft den nødvendige mandatstyrke hertil.

Jeg skal ikke her komme nærmere ind på de enkelte forslag, til trods for den mangfoldighed af argumenter, der kan anføres mod disse, da det alligevel gøres langt bedre af oppositionens ordførere i folketinget, og da jeg går ud fra, at debatterne i folketinget bliver fulgt med den største interesse, også af tjenestemændene, men jeg vil dog gerne anføre, at når man fra socialdemokratisk side for længst har råbt et »vagt i gevær« for kreditstramningspolitikken, på grund af dens tendens til større arbejdsløshed, så er dette ikke blot en frase, hvad erfaringerne viser, og som også førende venstrepolitikere indrømmer, men blot heroverfor anviser en udvej om større bevægelighed i arbejdskraften ved omflytninger af denne, hvad der heller ikke er nogen dårlig løsning, så længe arbejdsløsheden kun berører enkelte fag, men da denne løsning jo er uanvendelig, når arbejdsløsheden rammer alle grene af produktionen, tør man måske spørge, hvad regeringen agter at gøre, når alle fag får et arbejdsløshedsproblem.

Man fristes snarere til at tro, at der netop ønskes skabt en vis arbejdsløshed, som et af midlerne til at sænke købekraften, og man bestyrkes i denne opfattelse, når man i en enkelt, måske mindre ansvarsbevidst, konservativ avis, finder følgende udtryk: »det er den *abnormt* høje efterspørgsel på arbejdskraft, der virker som et opadgående tryk på løn- og prisstigninger«.

Ingen vil sikkert benægte, at pristalsberegningen er behæftet med visse fejl, ej heller at man bør møde alt nyt fordomsfrit, men når tanken om at erstatte pristallet med et »velstandstal«, kommer fra en venstre-konservativ regering, kan det heller ikke undre, om den støder på modstand og mistro blandt arbejdere og tjenestemænd, eftersom pristalsreguleringen er vor eneste blot nogenlunde garanti for dækning af udgiftsstigninger.

»Velstandstallet«, som var regeringens kongstanke, er tilsyneladende allerede skrinlagt, og at det var af skræk for »De samvirkende Fagforbund«s stillingtagen hertil, samt af skræk for de reaktioner, det kunne have udløst, kan ingen være i tvivl om, og det er måske værd at lægge mærke til, at det var »De samvirkende Fagforbund«, der blev spurgt om deres syn på »velstandstallet«, og ikke tjenestemandsoverorganisationerne, hvad der pointerer »De samvirkende Fagforbund«s politiske indflydelse til oplysning for de lokomotivmænd, der stadig ikke tror, at vor organisation med fordel kan stå tilsluttet »De samvirkende Fagforbund«.

Der vil også være grund til at skrive sig bag øret, at det konservative parti, der de seneste år har leflet stærkt for tjenestemændene, har været med til at fremsætte forslag til de indirekte skatter med et beløb, der er dobbelt så stort, som det socialdemokratiet mødte med, ikke mindst, når man betænker, at de indirekte skatter rammer den jævne forbruger langt hårdere end de bedre stillede forbrugere, og det synes også at være en uhyrlighed, at forbrugsafgifterne ikke må medregnes i pristallet, når der ikke samtidig sættes bom for, at andre befolkningsgrupper kan finde udligning for disse stigninger i udgifterne, for der er sikkert ingen arbejder eller tjenestemand, der vil acceptere, at det er hos os, at købekraften er for stor. Tjenestemandshjemmene har i alt fald endnu ikke fået oprettet det, der blev brudt ned i krigsårene, og må derfor betragte de foreslåede indgreb som et attentatforsøg på vor økonomi.

Den af de to regeringspartier så højt besungne liberalisering kommer også til at stå i et ejendommeligt lys; krav om importens frigørelse samtidig med nedsættelse af købekraften for at begrænse importen, ser for alm. fornuftvæsener temmelig inkonsekvent ud, uanset at der tilføjes, at den fri import vil give billigere varer og derfor komme forbrugerne tilgode, dette sidste er iøvrigt kun et postulat. Ønsket om importens frigivelse er langt snarere ønsket om at kunne importere efter profit og ikke efter behov.

Vel er det klart, at arbejdere og tjenestemænd må være med til at bære vor del af byrderne i den ugunstige situation, landet befinder sig i, men ligeså klart er det, at den del af befolkningen, der har de største evner til at bære byrderne, slipper for billigt, og det vil være værd at erindre næste gang, vi går til valg. Desværre er det sådan, at mange tjenestemænd, også indenfor vor kategori, ikke kan få øjnene op for, hvor vi politisk hører hjemme.

Hertil kommer, at en del lokomotivmænd har

den opfattelse, at vor organisation ikke må være politisk, en opfattelse, der i høj grad trænger til revision, for hvorledes tror denne del af lokomotivmændene f. eks., at »De samvirkende Fagforbund« har nået sin nuværende styrke. Svaret er let, nemlig udelukkende på grund af det nære samarbejde med socialdemokratiet, og det må være samme vej, vi skal gå, thi det hjælper ikke meget, at vi organisationsmæssigt bygger op, når vi så må se det opbyggede blive politisk nedrevet.

Altså i fremtiden større politisk interesse, både individuelt og organisationsmæssigt og hermed større tilslutning til »Socialdemokratiet« og »De samvirkende Fagforbund«.

Aarhus, den 13. november 1950.

E. G. Appel.
Lokomotivfører.

Til organiserede arbejdere og tjenestemænd.

Når dansk fagbevægelse i dag betyder så uendelig meget for alle lønarbejdere, er årsagen den, at man klart har forstået betydningen af en faglig solidaritet udover det enkelte fags grænser.

Man har gensidigt støttet hinanden, fordi man erkendte, at det er de svage led i kæden, der kan blive afgørende.

Denne linie er konsekvent fulgt, og den var ikke alene naturlig, den var også nødvendig. Der er altså ikke for de enkelte organisationer eller for samvirksomheden tale om noget problem her, men alligevel findes der organiserede arbejdere, som endnu ikke helt og fuldt har forstået betydningen af en sådan altomfattende faglig solidaritet.

Det gælder i særlig grad, når talen er om nye og vanskelige organisationsområder, og jeg tænker her specielt på handels- og kontorfacet. Der findes nu over 100.000 handels- og kontormedhjælpere her i landet, mere end 60.000 er organiseret, og både for lærlinge og medhjælpere er store resultater opnået.

Disse resultater har ikke alene haft betydning for handels- og kontorfacet, idet selve den organisatoriske aktivitet, de er udtryk for, givetvis styrker den samlede fagbevægelse.

Det er helhedssynspunktet, der indtil nu har været fremherskende i den faglige kamp, og sådan må det naturnødvendigt også være i fremtiden. De allerfleste handels- og kontormedhjælpere rekrutteres fra arbejderhjem, og det skulle derfor være en ganske naturlig foreteelse, at de pågældende tilsluttede sig fagets organisation, HK.

Der findes imidlertid adskillige, som ikke følger dette naturlige tidens krav, og derfor beder jeg alle organiserede arbejdere om i egen interesse at medvirke hertil.

Skal dansk fagbevægelse fremover røgte sin opgave til gavn for alle lønarbejdere, må den stadig udbygges, og I har gennem indflydelsen på jeres børn mulighed for at yde en indsats, der kommer hele fagbevægelsen til gode.

Med kammeratlig hilsen.

Eiler Jensen.

Formand for De samvirkende Fagforbund i Danmark.

Løn efter varepriser — pristalsregulering.

Af sekretær J. K. F. Jensen.

(fortsat)

Eftertryk ikke tilladt.

Husholdningsundersøgelserne.

Det er tidligere nævnt, at der flere gange er foretaget en undersøgelse af, hvormeget et forbrug i en normalhusholdning vil koste på et eller andet tidspunkt. Man er gået frem på den måde, at der til et antal husholdninger er udleveret en regnskabsbog, i 1916 til 500 husholdninger indenfor arbejder- og tjenestemandstanden. Af de 500 bøger kom kun 225 tilbage i en sådan stand, at de kunen bruges ved de følgende beregninger. Det er ligetil, at det at føre en regnskabsbog minutløst gennem et helt år, hver dag at huske at indføre hver eneste øre, der anvendes til de hundrede af forskellige ting, der købes i en husholdning, kræver påpasselighed og økonomi. Uden at laste de 225 husmødre, der gennemførte regnskabet, kan det siges, at de har hørt til de mest økonomiske — for ikke at sige påholdende, og det ligger nær at antage, at de, der er »faldet af i svinget«, hørte til dem, der så mere stort på udgifterne og ikke på den enkelte øres udgift. Summa summarium har de 225 overordentlige husmødres regnskab været grundlaget for, hvorledes forbruget måtte anses for at være i en gennemsnitshusholdning, noget man senere er blevet klar over og har taget konsekvenserne af, men herom senere, når vi kommer til at beskæftige os med den sidst foretagne husholdningsundersøgelse.

Når husholdningsregnskaberne gøres op, udregner man i Statistisk Departement, hvormeget der af et budget på 2000 kr. var brugt til køb af de forskellige varer indenfor levnedsmiddelgruppen, hvilke udgifter der var til vask, til nyanskaffelser af klæder etc. til brændsel, belysning, til bolig etc.

Ved senere prisundersøgelser af, hvad det ville koste på forskellige tidspunkter at købe de samme varer og samme kvanta, kan man konstatere udslagene indenfor prisniveauet. Satte man f. eks. husholdningsbudgettet på 2000 kr. lig pristallet 100, og det senere kostede 2200 kr. at købe de samme varer, var budgettet steget med 10 pct., og pristallet på 100 steget med 10 pct. til 110.

Forudsætningen for at kunne bruge denne form for pristalsberegning er, at det stadig er de samme varer og varekvanta, der arbejdes med. Pristallet kan således ikke registrere omlægninger i forbruget. Bliver en vare dyrere, og forbrugerne

gå over til at bruge en anden måske billigere vare eller omvendt, kan det ikke registreres i pristallet. Det kan heller ikke ses på pristallet, hvis en vare koster det samme, men er forringet i kvalitet (f. eks. at fedtprocenten i mælken nedsættes, uden at prisen ændres), det betyder i realiteten en prisforhøjelse, som blot ikke kan give sig udslag i pristallet.

Disse forhold er ikke specielt danske, de kendes i alle lande, hvor man arbejder med pristalsundersøgelser, og man har overalt — men forgæves — søgt at finde en vej, der kunne løse dette problem. Ulemperne kom særlig stærkt frem herhjemme i besættelsesårene, hvor varerne både steg i pris og forringedes i kvalitet, men kun den direkte prisstigning kunne ses på pristallet. Det er pristalsberegningens skyggeside.

Ved opstillingen af et husholdningsbudget og de senere prisundersøgelser er det ugørligt at udpensle det i alle dets enkeltheder og arbejde med de flere hundrede forskellige udgiftsposter lige fra de store kost, klæder, vask og ned til ganske små dagligdags udgifter til småting, lommepege, 5-øren til lirekassemanden, reparationer og nyan-skaffelse af de daglige fornødenheder, synåle, lampeglas o. s. fr. Man må samle en række af udgifterne i grupper omfattende beslægtede varer og lade dem repræsentere ved en enkelt vare. Det gøres f. eks. ved at sige, at pålægsvare repræsenteres ved en enkelt slags, idet man ræsonnerer således, at ændres prisen for en vare indenfor gruppen, ændres den tilsvarende for de øvrige. Stiger spegepølsen i pris, stiger også rullepølsen, jagtpølsen og de andre pålægsvare, og denne stigning registreres ved at lade spegepølsen figurere på budgettet som repræsentantvare.

Prisundersøgelserne.

For at konstatere, hvorledes prisniveauet ændrer sig, foretages der med visse mellemrum (4 gange årligt) en prisundersøgelse. Den sker ved, at der hos kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Gentofte, samtlige købstadskommuner og i 107 landkommuner med større bymæssig bebyggelse indhentes oplysninger om priserne på de i husholdningsbudgettet opførte varer.

Ved den prisundersøgelse, kommunalbestyrelserne foretager, skal der indhentes oplysninger om varer af gennemsnitskvalitet og hos handlende i byernes forskellige kvarterer, således at der både kommer de billigere og dyrere varer og handlende med i beregningerne.

I Statistisk Departement indføres disse oplys-

ninger i store protokoller, hvor hver kommune har en dobbeltside med plads til prisoplysninger fra kommunerne om samme vare gennem ca. 10 år. Derved kan man let konstatere, om der er indløbet en fejl, f. eks. ved ombytning af priserne for to varer, idet man sammenligner den sidste opgivne pris med den forrige. Skulle der være iøjnefaldende uoverensstemmelser, rettes fejlen hurtigt ved korrespondance med den pågældende kommunalbestyrelse.

Det hører til en af de almindeligste indvendinger mod pristalsundersøgelserne, at der — bevidst eller ubevidst — kan opgives urigtige priser fra kommunernes tillidsmænd, som indhenter prisoplysningerne hos de handlende, og at det vil kunne påvirke pristallet. Som foran nævnt kan sådan fejl let »fanges«, og selv om den skulle slippe igennem, vil den ikke kunne få nogen mærkbar virkning på det samlede resultat, det urigtige tal vil drukne blandt de flere hundrede — må man formode — rigtige tal, der indgår i gennemsnitstallet. I Adolph Jensens »Tallenes Tale« er nævnt, at hvis der i et husholdningsbudget indgår et rugbrødsforbrug på 70 brød à 4 kg, vil en fejlregning, der angav forbruget 10 pct. for lavt, kun påvirke pristallet med $\frac{1}{1000}$ points, en tilsvarende fejl for flormel, mælk eller elektricitet ville end ikke forrykke pristallet med $\frac{1}{1000}$ point.

Frygten for, at der ved urigtige prisoplysninger kan fås indflydelse på pristallet, er således ganske ubegrundet.

Huslejen.

Oplysninger om huslejens størrelse fremkommer ved de 5-årige folketællinger. Desuden foretages hvert år en tælling af ca. $\frac{1}{4}$ af samtlige lejligheder, således at man i løbet af en femårig periode kommer alle lejligheder igennem endnu en gang. Ved de årlige tællinger sørges for, at der ved udvælgelsen af lejligheder i de enkelte kommuner tages hensyn til de forskellige kvarteres bebyggelse og beboelsesforhold, så der fås oplysninger om både nye og ældre, om større og mindre lejligheder. Den for hvert år beregnede huslejes størrelse indgår så i januar-pristallet og går uændret igen de følgende tre kvartaler.

Skatte.

Skatten beregnes også for hele året. Man går frem ganske som ved en skatteligning. Det gældende husholdningsbudgets tal betragtes som normalfamiliens indkomst. Derfra trækkes på sædvanlig måde den skat, normalfamilien betalte året

før, forsikringsudgifter og andre fradragsberetigede udgifter fratrækkes. Derefter beregnes stats- og kommunalskat i henhold til skattelovens bestemmelser for de enkelte kommuner, resultaterne indberettes af kommunerne på samme måde som anført for varepriserne. På grundlag af de indkomne oplysninger udregnes derefter et gennemsnitsskattebeløb for normalfamilien, der gælder for hele skatteåret, hvis der ikke i mellemtiden sker særlige ændringer i skattebetalingen, f. eks. indførelse eller bortfald af skatter.

Klæder.

Udgifterne til klæder er opstillet i et særligt budget, hvor de mange forskellige varer, der indgår i budgettet: habit, frakke, kjoler, arbejdstøj, skjorter, sko, strømper m. m. oprindeligt var opført med tallet 100. Ved forespørgsler til 33 handlende i hovedstaden og 89 i provinsen skaffes oplysninger om, hvad de opførte varer koster på de forskellige tidspunkter. Derefter udregnes stigningen i forhold til grundtallet; en stigning med f. eks. 20 pct. sætter 100 op til 120, der derefter indgår i det samlede budget.

Kontingenter.

Hvorledes udgifterne til kontingenter eventuelt har ændret sig, konstateres bl. a. efter oplysninger fra arbejdsdirektoratet vedr. fagforenings- og arbejdsløsheds-kassekontingent, og fra sygekassedirektoratet for sygekassekontingentets vedkommende.

Andre udgifter.

For gruppen andre udgifter, der er en yderst blandet samling udgifter, er det umuligt at indhente oplysninger om, hvad det f. eks. koster mere eller mindre at dyrke fritidssystemer, hvad der ofres på kontoen gaver, på forlystelser, velgørenhed, fremmed hjælp o. m. a. Man går her frem på den måde, at udgiften til fremmed hjælp reguleres i overensstemmelse med timelønnen for kvindelige arbejdere, og de andre udgiftsposter tildeles samme udslag, som gør sig gældende for øvrige poster i det samlede budget.

Til slut lægges det udfundne beløb for alle fem grupper sammen og udgør det nye husholdningsbudget. Det udregnes hvormange pct. det er steget eller faldet i forhold til det budget, man i sin tid gik ud fra, og som sættes lig 100. Er husholdningsbudgettet f. eks. steget fra 2000 kr. til 4640, er det steget med 132 pct., og pristallet 100 forhøjes med 132 pct. til 232.

(Fortsættes).

Detailpristallet.

Detailpristallet med priserne i juli 1914 som basis er for oktober 1950 beregnet til 333 og er herefter steget med 10 points i sammenligning med juli 1950. Anvender man priserne i 1935 som basis, bliver pristallet 194 i oktober 1950, altså en stigning på 6 points.

I følgende oversigt er anført udgifterne i det husholdningsbudget, der fra og med oktober 1949 benyttes ved beregningen af detailpristallet. Tallene for det foregående kvartal er anført til sammenligning.

	Okt. 1950	juli 1950
Fødevarer	3381	3231
Klæder, fodtøj, vask	1673	1585
Bolig	815	815
Brændsel, belysning	555	563
Skatter	849*)	849*)
Kontingenter o. l.	634	627
Anskaffelse og vedligeholdelse ...	538	500
Spiritus, tobak, fortæring ude ...	705	676
Hygiejne, kulturelle udgifter	900	884
Transport	283	282
I øvrigt	656	632
Ialt	10989	10644

*) Med fradrag af børnetilskud.

Den samlede udgift i budgettet er fra juli til oktober steget med 345 kr., nemlig fra 10 644 kr. til 10 989 kr. Som det fremgår af oversigten, falder en meget væsentlig andel af udgiftsstigningen, nemlig 150 kr., på fødevarergruppen. Indenfor denne gruppe viser udgifterne til kød, flæsk og pålægsvare en stigning på 74 kr. Stigningen fordeler sig på samtlige poster indenfor kødgruppen med undtagelse af mellemkam med spæk, der har vist en mindre prisnedgang. Derudover kan bl. a. nævnes, at udgifterne til fisk er steget med 20 kr., kolonialvarer 10 kr., hvoraf godt 8 kr. skyldes forhøjelsen af kaffeprisen, udgifterne til brød, mel og gryn er steget med 9 kr., fedtstoffer med 7 kr. (margarine og svinefedt), æg med 3 kr., ost med 3 kr., sukker- og chokoladevarer med 18 kr.

Gruppen klæder, fodtøj og vask viser en stigning på 88 kr. Dette er resultatet af en stigning i udgiften til klæder på 83 kr., medens udgiften til fodtøj er steget med 10 kr., hvorimod udgiften til vask er faldet med 5 kr.

Udgiften til bolig revideres kun een gang om året, nemlig på grundlag af huslejetællingen i november, og er således uændret.

Brændsel og belysning er faldet med 8 kr., hvilket skyldes lavere priser på koks og elektricitet.

Udgiftsposten skatter er uændret, da denne post kun revideres en gang om året, nemlig i juli kvartal.

Udgiften til kontingenter o. l. er steget med 7 kr., hvilket skyldes højere medlemsbidrag til sygekasserne.

Udgiftsposten anskaffelser og vedligeholdelser er steget med 38 kr., hvilket i særdeleshed skyldes højere priser for møbler. Dog har der også fundet prisstigning sted for bl. a. lagendowlas, galvaniserede isenkramvarer, symaskiner samt smørrebrødspapir og toilet-papir.

Indekstal for de enkelte udgiftsgrupper med priserne i 1935 gnstl. = 100.

	Okt. 1950	Juli 1950	April 1950	Jan. 1950	Okt. 1949
Fødevarer	310	296	278	267	251
Klæder, fodtøj, vask ..	433	410	399	382	377
Bolig	299	299	299	299	294
Brændsel, belysning ..	425	431	468	464	451
Skatter	418*)	418*)	523	523	523
Kontingenter o. l.	325	322	322	321	320
Anskaffelser, vedligeholdelse	412	383	365	362	361
Spiritus, tobak, fortæring ude	545	523	523	528	525
Hygiejne, kulturelle udgifter	299	294	291	288	288
Transport	304	303	286	284	284
Iøvrigt	230	222	217	211	203
I alt	333	323	322	315	307

*) Med fradrag af børnetilskud.

Gruppen spiritus, tobak og fortæring ude viser en stigning på 29 kr. Heraf falder 3 kr. på spiritus, 18 kr. på tobak og 8 kr. på fortæring ude bl. a. på grund af stigende priser for kaffe og øl på restauranterne.

Udgiftsposten hygiejne og kulturelle udgifter er steget med 16 kr., hvilket bl. a. skyldes større udgifter til barber og frisør, medicin, bøger og skrivesager samt radioapparater og reparationer af disse.

Udgiften til transport er praktisk talt uændret, idet der dog har været en lille stigning i prisen for cykle-dæk og -slanger samt cyklereparationer. Posten »Iøvrigt« viser en stigning på 24 kr. Herunder har udgiften til fremmed hjælp været stigende.

Detailpristallets bevægelser siden 1935.

	1935 gnstl. = 100				Juli 1914 = 100			
	Jan.	April	Juli	Okt.	Jan.	April	Juli	Okt.
1950	183	187	188	194	315	322	323	333
1949	181	181	179	179	310	310	307	307
1948	175	176	179	179	300	301	306	306
1947	170	173	174	175	292	297	298	300
1946	169	168	168	170	290	288	288	291
1945	169	170	170	170	290	291	291	291
1944	167	168	168	169	287	288	288	290
1943	167	167	165	167	286	286	284	286
1942	162	161	165	166	278	276	283	284
1941	151	154	161	162	259	263	275	277
1940	118	129	136	145	203	222	233	248
1939	107	107	107	111	183	183	183	190
1938	107	107	106	106	184	184	182	182
1937	102	104	105	107	175	178	180	183
1936	101	101	102	102	173	173	174	174
1935	—	—	—	—	169	170	173	172

Detailpriserne oktober 1950.

Ved indberetninger fra kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg og Gentofte kommuner, i samtlige købstadskommuner og i 107 landkommuner med større bymæssige bebyggelser er der for den første uge af oktober måned 1950 fremskaffet oplysninger

til beregning af gennemsnitsdetailpriser for landets forskellige dele.

Gennemsnitspriserne for hovedstaden omfatter foruden København, Frederiksberg og Gentofte tillige hovedstadens forstæder, og på samme måde omfatter gennemsnitspriserne for provinsbyerne disses forstæder. Bl. a. som følge heraf er gennemsnitspriserne for hele landet beregnet ved at tildele de 3 områders gennemsnitspriser en vægt på henholdsvis 40, 40 og 20 pct.

Indenfor fødevarergruppen har der i særdeleshed fundet en kraftig prisstigning sted for kød og pålægsvarer samt kaffe, kakao, svinefedt og æg (for sidstnævnte også i forhold til oktober i fjor). Endvidere har der været stigning bl. a. for mælk og fløde, smør, mel, gryn, te, ærter, margarine, ost og fisk. Derimod er priserne uændrede bl. a. for mælk og fløde, smør, rugbrød og sigtebrød, øl og sodavand. Endelig kan der blandt fødevarer, der har vist prisfald, nævnes kartofler og grønsager (såvel kartofler som de fleste grønsager var dog lidt dyrere end i oktober i fjor), endvidere æbler, der viser stærkt prisfald, en enkelt slags kød, nemlig mellemkam med spæk, samt islandske spegesild.

Med hensyn til de øvrige varer skal nævnes en prisstigning for nøddekul, medens der har været prisfald for koks og et kraftigt prisfald for blød sæbe.

H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.



— Var det 4.30 eller 5.30 i skulle vækkes?
 — 5.30, — Hvad er klokken?
 — 6.30 — — —



Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Uddeling af understøttelse.

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50—100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af lokomotivmænds enker.
4. Af forældreløse børn under 18 år efter de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaer kan fås på foreningens kontor; de må senest den 30. november være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom midt i december.

Afskedsfest og velkomstfest.

Godsbanegaardens lokomotivførerafdeling afholder fredag den 1. december 1950 kl. 12,30 afskeds- og velkomstfest for henholdsvis de fra afdelingen i året 1950 pensionerede kolleger og for alle i samme periode tilgæde medlemmer. Festen afholdes det sædvanlige sted.

Pensionister, afgået fra tjenesten før 1. januar 1950, kan bestille billetter hos afdelingsformanden eller tegne sig på de fremlagte lister. Sidste frist lørdag den 25. november.

S. A. K. Sørensen.

Personalia

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-11-50.

Lokomotivfyrbødere:

- P. E. T. Møller, Padborg, til Aarhus H.
 K. Bramstrup, Kalundborg, til Aarhus H.
 E. B. Henriksen, Padborg, til Aarhus H.
 P. C. V. Christiansen, Padborg, til Aarhus H.
 A. Iversen, Langaa, til Randers.
 E. Barfod-Rousted, Aarhus H., til Randers.
 N. S. Røgild, Skern, til Randers.
 K. E. Jørgensen, Korsør, til Nyborg.
 A. M. Hansen, Slagelse, til Fredericia.
 K. P. Hansen, Padborg, til Esbjerg.
 N. M. Andersen, Herning, til Struer.
 J. S. Hansen, Herning, til Struer.
 O. Høyer, Roskilde, til Kalundborg.
 C. E. Jespersen, Herning, til Skern.
 S. A. O. Bigum, Padborg, til Herning.
 P. V. Borum, Roskilde, til Herning.

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), Aage Hansen.
 Hellerupvej 44, Hellerup.
 Telefon Hellerup 7269.

Udnævnelse af lokomotivfyrbøderaspiranter til lokomotivfyrbødere pr. 1-11-50.

- W. Hansen, Esbjerg, i Herning.
 J. F. Degn, Aalborg, i Aalborg.
 H. H. Andersen, Struer, i Langaa.
 H. K. Madsen, Struer, i Padborg.
 H. Jensen, Randers, i Padborg.
 I. Bjørnaa, Aarhus H., i Aarhus H.
 A. E. Pedersen, Aarhus H., i Aarhus H.
 L. J. Hansen, Nyborg H., i Korsør.
 A. C. Kobbelt, Fredericia, i Padborg.
 P. Jacobsen, Randers, i Padborg.
 N. B. Jensen, Randers, i Roskilde.
 N. B. J. Jakobsen, Aarhus H., i Padborg.
 S. M. Sørensen, Aarhus H., i Roskilde.
 V. Hansen, Aarhus H., i Slagelse.

Afsked pr. 31-12-1950.

Lokomotivfører (depotforstander) O. Beng, Hillerød.

Dødsfald blandt pensionister.

Lokomotivfører C. S. P. Nielsen, Esbjerg, død den 30-10-50.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-11-1950.
 Lokomotivførerne:

- W. M. Thorsen, Fredensgade 4, Nyborg.
 T. J. Hesselberg, Frihedsvej 36, Esbjerg.
 J. L. O. Kjempff, Toften 1, Aabenraa.
 A. J. Nielsen, Absalonsgade 19, Kbhvn. V.
 L. H. Larsen, Klintemarken 26, Søborg.
 O. P. Petersen, Frodesgade 42, Esbjerg.
 B. Reinhardt, Frodesgade 7, Esbjerg.
 L. N. Andresen, Godthaabs Alle 12, Esbjerg.
 M. F. A. Hansen, Hvedevænget 7, Næstved.
 G. C. W. Zerahn, H. C. Andersensgade 4, Sønderborg.

Rettelse til adressefortegnelsen

Lokomotivfyrbøderafdelingen:

Tønder: Formandens navn og adresse rettes til: O. M. J. Jensen, Bargumsvej 7.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er fra den 10. f. m. foruden de hidtidige specialister i øjensygdomme antaget doktor O. Skjærbæk-Olesen, Varde, der afholder konsultation på »Den Palludanske gård«, Vestergade, Varde, hverdage kl. 12,30—15.

Jernbanelæge H. P. T. Ørum, 4. B og 5. B lægedistrikt, København, er sygemeldt.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Th. Tingmann, Refnæsgade 46, tlf. Nora 7545.

Konsultationstid: kl. 12—13 fredag tillige kl. 18—19, lørdag dog kl. 9—10.

ANNONCE-EKSPEDITION:

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