



Nº 23

5. december 1950

50. årgang

Historien om et sandsiloanlæg

Nogle ironiske tjenestemænd påstår: at når maskindepotet København Gb ikke får det længe savnede sandsiloanlæg til opfyldning af lokomotivernes sandbeholdninger, skyldes det kunstneren Storm-Petersens død. En del af anlæget (måske det hele) er nemlig fremstillet, men henligger i remisens kanaler. Fra dette ejendommelige opbevaringssted virker det allerede udførte arbejde åbenbart så kunstfærdigt, at det uvilkårligt fremkalder en sammenligning med den berømte kunstners lige så berømte »tekniske« tegninger.

Nu er der næppe mulighed for at bevare denne sammenligning, den dag anlæget er på plads og kan tages i brug af personalet. Når denne parallel derfor drages, må det alene tages som et udslag af det gode danske humør, som vi så ofte må ty til, når nogle længe nærede forhåbninger brister. Samme middel er for en tid yderst probat, når man med længsel afventer en rimelig forklaring på, hvorfor det arbejde, man med glæde har set skride fremad, pludselig standses. Vi erindrer så udmærket godt noget tilsvarende fra »de fem lange år«, hvor herligt det var, når det danske lune dengang kunne opdigte en historie, til erstatning for den manglende forklaring på en eller anden hændelse, det havde vor interesse at høre noget nyt om. Samtidig bevarede vi trods alt håbet om, at den rette redegørelse ville komme en dag.

Bag den ironiske historie om sandsiloanlægget bevares også et stille håb, men den dækker samtidig over en udbredt skuffelse blandt personalet.

Med forøgelsen af de større maskintypers antal og sandkassernes placering ved dommen på omtrent alle maskintyper, er det ældgamle system med transport af sand i spande fra remisernes sanddepoter til maskinerne og de godt 4 m op til disses sandkasser, ikke mere tidssvarende.

Unighed herom mellem administrationen og organisationen er der da heller ikke. Teknikerne har længe beskæftiget sig med planer om også på dette område at forenkle arbejdet. Det har ikke været svært at indse det urimelige i dette sand-slæberi, som er endnu mere meningsløst ved de store maskindepoter, hvor afstandene mellem maskiner og sanddepoter uvægerligt må blive lange.

Da det store og meget moderne kulsiloanlæg ved maskindepotet Gb blev bygget, var der, efter hvad vi erfarer — da også planer fremme om i forbindelse hermed at bygge et sandsiloanlæg. Disse planer er af en eller anden grund kasseret, og i stedet har man altså påbegyndt opførelsen af en silo inde i remisen, hvor — som nævnt — der gennem flere måneder har henligget et »apparat«, personalet dagligt betragter med skepsis. Ikke fordi de mener, anlæget ikke kan blive godt, men fordi det for hver dag, der går, tvivler på, om anlæget nogen sinde vil komme i funktion. Det er blevet almindeligt fra personalets side, når det halvfærdige arbejde passerer samtidigt at lyse velsigelse over det og ledsage denne med alle gode ønsker om snart at se »apparatet« på dets naturlige plads oppe under taget, hvor det unæg-

telig ville gøre bedre gavn end nede i en kanal.

Alle gode bestræbelser i denne retning har imidlertid været resultatløse, ligesom en fornuftig forklaring på arbejdets indstilling i så lang tid heller ikke kan findes. Om årsagen hertil gisnes om mangt og meget. Det er et led i sparebestræbelserne, siges der bl. a., eller administrationen har glemt både tilsagnet til personalet og de allerede færdige dele til anlæget.

Naturligvis kan ingen af disse årsager være rigtige. Vi tillader os i hvert fald at tvivle; thi det kan næppe være tilfældet i en tid, hvor rationalisering skal præge statsbanerne mere og mere, og hvor gode forslag fra personalet modtages med tak eventuelt tillige med en kontant erkendtlighed. Der er jo her tale om et glimrende eksempel på et af rationaliseringens grundprincipper: at forenkle arbejdet for dets udøvere, samt om et forslag af den karakter, som ofte efterlyses. Hertil kommer, at de bedre arbejdsvilkår, siloanlægget vil byde personalet, er et tilgodehavende, som for længst burde være tildelt det. Enhver må give os ret i, at såfremt der skal være mening i de rationaliseringsbestræbelser, som statsbanerne har iværksat, må der først sættes ind de steder, hvor der anvendes arbejdsmetoder fra forrige århundrede.

Arbejdsglæden hos statens tjenestemænd skal efter adskillige fremsatte udtalelser styrkes og fremmes. Mon ikke dette efterhånden bliver vanskeligt, og man bør erklære sig tilfreds, hvis personalet blot bevarer den rest af glæden, der er tilbage. Den vil næppe vokse, så længe der ikke — som i dette tilfælde med siloanlægget — vises større interesse for den del af rationaliseringen, der skal komme tjenestemændene til gode.

Det forældede system med sandspandene må afskaffes i remiserne og erstattes med et mere moderne. Vor opfattelse af at have ledelsens sympati i denne sag vil vi fortsat bevare og styrkes til dels i troen herpå ved den vilje, der allerede er tilkendegivet ved det fremstillede materiale. Men hvorfor er arbejdet gået i stå? For personalet er det ganske uforståeligt. Det har meget naturligt ventet anlæget færdigt inden efteråret kom, fordi denne årstid og vinteren er de, der almindeligvis kræver det største sandforbrug. Formentlig kunne dette ønske hos personalet også have været opfyldt, når arbejdet med anlæget er så langt fremme, at de enkelte dele hertil findes i remisen.

Men sommeren er forbi, efteråret på hæld og vinteren står for døren. Personalet slæber videre på sandspandene fra sanddepot til sandkasse — ja, måske endog *hen over* »sandsiloanlægget«. Arbejdsglæden har atter fået et unødvendigt knæk, medens humøret holdes oppe med den lille skrøne om apparatets sindrige mekanisme, som personalet til gengæld kender lige så lidt til som til forklaringen på, hvorfor arbejdet ikke fuldføres.

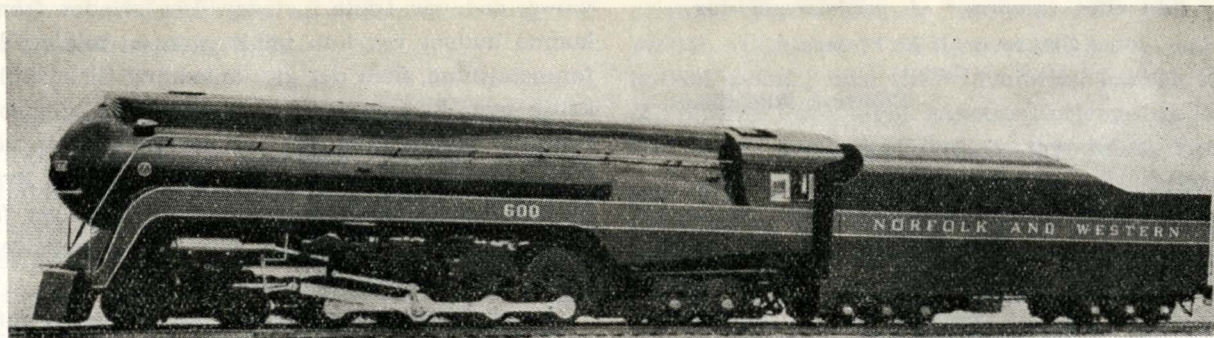
Udtalelse fra Centralorganisations I's repræsentantskabsmøde.

Repræsentantskabsmødet d. 28. november 1950 indenfor Statstjenestemændenes Centralorganisation I, repræsenterende ca. 35.000 statstjenestemænd, godkender den af bestyrelsen afgivne beretning og udtaler samtidig sin anerkendelse af den forståelse, vi i den forløbne periode har mødt hos regeringen Hedtoft og i særdeleshed hos dens finansminister, H. C. Hansen, overfor de af vor centralorganisation fremførte tjenestemandsspørgsmål.

Idet mødet godkender den linie, styrelsen fulgte ved forhandlingerne om det midlertidige løntillæg, pålægges det styrelsen ved de kommende forhandlinger at arbejde videre for, at det midlertidige tillæg tildeles ikke-forsørgere med det fulde beløb; mødet må bestemt modsætte sig enhver ændring af reguleringstillæggets bestemmelser til ugunst for de lavestlønnede tjenestemænd.

Mødet tager afgjort afstand fra det af regeringen forberedte »velstandstal«s indvirkning på reguleringen af tjenstemandslønnen og må fastholde det i tjenstemandsloven indeholdte reguleringsprincip med pristallet som basis, men man må overfor de stadig stigende priser kræve, at der fra regeringens side gennem avancebegrænsning og prisstop arbejdes hen mod et stabilt prisniveau, som kan sikre tjenestemændenes realløn.

Repræsentantskabsmødet har indgående drøftet det fra anden side fremsatte krav om nedsættelse af en lønningskommission men må absolut fraråde, at vor centralorganisation går ind for tanken. Mødet anser det for højst uhensigtsmæssigt under de herskende økonomiske forhold at forberede en hel eller delvis revision af tjenestemændenes lønningsforhold og må i den forbindelse modsætte sig ethvert forsøg på at gennemføre ændringer i tjenstemandslovgivningen, som tilsigter en forringelse af de lavere lønnede tjenstemænds lønninger i forhold til de højere lønnede.



Et moderne amerikansk exprestoglokomotiv.

De amerikanske jernbaner har i de sidste år anskaffet nye lokomotiver i meget stort antal. Næsten alle disse lokomotiver er diesellokomotiver med elektrisk kraftoverføring. Der er naturligvis også bygget damplokomotiver, elektrolokomotiver og forskellige speciallokomotiver. Men deres antal er helt forsvindende lille i sammenligning med antallet af nye diesellokomotiver. Det er derfor ofte blevet sagt, at damplokomotivernes tid snart er forbi i Nordamerika.

Der er dog enkelte jernbaneselskaber, som stadig anskaffer nye damplokomotiver. Et af disse er Norfolk and Western Railroad. Dette selskab nyanskaffer endda udelukkende damplokomotiver, og det til trods for, at det i forvejen kun besidder damplokomotiver, bortset fra nogle elektrolokomotiver til en kort elektrificeret strækning.

Når det pågældende jernbaneselskab holder så definitivt på damplokomotiver til alle togarter og alle strækninger, skyldes det måske, at det navnlig besørger kultransport og ønsker at vise kunderne en opmærksomhed. Det er utvivlsomt også en vigtig faktor, at kulpriserne er meget lave i det område, som selskabets jernbanelinier betjener.

Norfolk and Western Railroads jernbanenet strækker sig fra Atlanterhavet til Ohiofloden. Hovedlinien går fra Norfolk til Cincinnati, en strækning på 1088 km. Denne linie fører over Alleghenybjergene, hvor der er mange kurver og stejle stigninger, bl. a. en godt 30 km lang strækning med 20 ‰ stigning næsten hele vejen.

Togene trækkes især af tre slags lokomotiver, nemlig 1DD1-koblet Mallet, compound-lokomotiv, og 1CC2-koblet Mallet lokomotiv med enkelt-ekspansion og et 2D2-koblet lokomotiv af almindelig to-cylindret type.

Sidstnævnte type byggedes første gang i 1943, da der blev bygget 5 maskiner på selskabets egne værksteder. Siden er der kommet flere til, i det mindste 3 maskiner i 1950.

Som billedet viser, er disse lokomotiver helt strømlinieformede. Set med vore øjne, har de meget bemærkelsesværdige dimensioner. Totallængden er 33 m. Vægten angives til 390 t, deraf 128 t adhæsionsvægt. Dette er formodentlig long tons, der er 1,6 ‰ mere end metriske tons. — For 1943 versionens vedkommende angives adhæsionsvægten til 288.000 engelske pund, d. v. s. ca. 129 long tons, og godt 130 metriske tons. Forreste bogie bærer 101.600 pund, inkl. egenvægten, og bageste bogie 104.400 pund. Selve lokomotivet vejer 494.000 pund, d. v. s. 225 tons. Tenderen vejer en smule over 300.00 lbs., d. v. s. godt 136 tons, med $\frac{2}{3}$ fyldning. Dens fulde kapacitet er 26 tons kul og 22.000 gallons vand, d. v. s. omkring 84 tons.

Drivhjulsdiameteren 178 cm. De to cylindre har ca. 81 cm og knap 69 cm boring. Kedeltrykket er 275 pund pr. kvadrattomme for den første serie og 300 pund pr. kvadrattomme for den sidste serie. Det svarer til henholdsvis lidt under 20 og lidt over 21 kg pr. kvadratcentimeter. Største trækraft er henholdsvis 33 og 36 tons.

Ved prøveførslen af 1950-modellen udviklede den indtil 5300 hk, målt i trækkrogen.

Selskabets fornemste tog, der består af 10 lange vogne, vejende 620 tons, gør turen mellem Norfolk og Cincinnati på 15,35 timer den ene vej, og 15,45 timer den anden vej, heri indbefattet 14 planmæssige standsninger, som varer op til 10 minutter. Der er kun lokomotivskifte i Roanoke, 405 km fra Norfolk og 683 km fra Cincinnati. Til sidstnævnte strækning bruges kun 4 lokomotiver til de to dagtog og nogle andre tog. Lokomotiverne bruges i en 4 dages turnus, hvorunder hvert af dem tilbagelægger over 4000 km på 3 dobbeltture, der incl. ventetiden varer 87 timer. Derefter er der kun 9 timer til eftersyn, indtil de påbegynder en ny arbejdsperiode. Lokomotiverne udnyttes altså bemærkelsesværdigt.

Litt.: Railway Gazette, 15. sept. 1950.

Løn efter varepriser — pristalsregulering.

Af sekretær J. K. F. Jensen.

(sluttet)

Eftertryk ikke tilladt.

Udgiftstal og pristal.

Det er tidligere nævnt, at man i 1919 ikke ville lade alle de fem grupper, der er basis for pristallet, indgå i det budget, der var bestemmende for tjenestemændenes lønregulering. Man indførte et særligt »udgiftstal«, der kun omfattede de fire grupper, idet posterne »andre udgifter« og »skatter og kontingenter« ikke var medtaget. Det medførte, at de udslag, der skete for »andre udgifter«, kom ikke til at påvirke tjenestemændenes »udgiftstal«. I tidens løb opstod i tjenestemandskredse tvivl om, hvorvidt hele den udgiftsstigning, der påvirkede det almindelige pristal, hvorefter arbejderlønningerne blev reguleret, nu også fik virkning i tjenestemændenes »udgiftstal«. Man gav gerne udtryk for bl. a. den opfattelse, at »andre udgifter« var udsat for betydelige svingninger, som tjenestemændene blev unddraget godtgørelse for, og deraf opstod ønsket om at få samme reguleringsgrundlag som arbejdernes, og ved loven af 1946 blev det gennemført. At det også kunne have sin skyggeside, viste begivenhederne senere, men herom skal ikke berettes i denne forbindelse.

Nyt husholdningsbudget måtte til under krigen.

Som nævnt hvilede pristalsberegningen på en husholdningsundersøgelse i 1909, der i 1914 havde dannet grundlag for et konstrueret husholdningsbudget. Lige før krigen i 1939 havde man fundet det hensigtsmæssigt at lade foretage en ny husholdningsundersøgelse, hvor man havde et væsentlig større antal familier end ved tidligere undersøgelser til at føre regnskab i tiden 1. april 1939—31. marts 1940, så det derved fremkomne resultat skulle kunne hvile på et noget bredere grundlag end det tidligere. Imidlertid kom krigen og de dermed følgende forsyningsvanskeligheder, og hele det indsamlede materiale blev henlagt som forældet og uanvendeligt under de helt nye forhold.

I stedet valgte man, da vareknapheden og indførelsen af erstatningsvarer tog til og slog benene bort under det gamle budget, at udarbejde et nyt budget på grundlag af en kortvarig husholdningsundersøgelse, der strakte sig over et tidsrum af 4 uger. Derved kom man udover de vanskeligheder, der fulgte af, at det gamle budget opererede med en række varer, der ikke mere var i handelen, og omvendt ikke kendte til de mange surrogat-

varer, der var trådt i stedet. Det således fremkomne budget var kun tænkt som en midlertidig foranstaltning, men det gav anledning til adskillig kritik over krigsårenes pristalsberegning, der som tidligere nævnt ikke var i stand til at give udtryk for den prisstigning, der fremkom ved kvalitetsforringelse eller omlægning af forbruget fra en vare til en anden, men kun kunne registrere ændringer i konstaterede priser.

I den kritik, der rettedes mod pristalsordningen, indgik også ønsket om oprettelse af et nævn med repræsentanter for bl. a. de løntagere, der fik lønnen reguleret på basis af pristallet, og som skulle give dem lejlighed til at følge arbejdet med indhentelsen af prisoplysninger og udarbejdelse af pristallet; umiddelbart efter krigen blev tilmed ønsket om iværksættelsen af en ny forbrugerundersøgelse særlig aktuel og indgik i den almindelige debat om pristallets praktiske anvendelse.

Pristalsnævnet oprettes.

Fra D. s. F. og tjenestemændenes centralorganisationer rettedes henvendelse til daværende finansminister Thorkild Kristensen om oprettelsen af et pristalsnævn, men først, da H. C. Hansen blev finansminister, lykkedes det at få nævnet oprettet, og repræsentationen deri fordeltes mellem finansministeriet, arbejder- og tjenestemandssamt arbejds giverorganisationerne.

Imidlertid blev nævnets oprettelse gjort til et politisk spørgsmål, og det blev fra venstres side forsøgt undlivet. For at få nævnet ført frelst igennem rigsdagsdebatten måtte finansministeren give adgang også for de politiske partier og andre organisationer til at være repræsenteret i nævnet, således at det i antal svulmede op fra de oprindeligt foreslåede 9 til 17 medlemmer. I nævnet er tjenestemændenes centralorganisationer repræsenteret ved 2 medlemmer, der for tiden er formanden for Samrådet, professor H. M. Hansen og sekretær i CO I, J. K. F. Jensen.

Nævnet har til opgave at være rådgivende for Statistisk Departement i spørgsmålet vedrørende pristallets beregning og i tilfælde, hvor der på grund af forbrugs- og forsyningsforholdene opstår spørgsmål om eventuel revision eller omlægning af grundlaget for pristalsberegningen. Samtidig har nævnet adgang til at få alle de oplysninger vedrørende pristallets beregning og fremgangsmåden ved udregningen af de enkelte poster i pristalsbudgettet, det måtte ønske, ligesom det har beføjelse til at rejse ethvert spørgsmål vedrørende

budgettet, indsamlingen af prismaterialet og den anvendte beregningsmåde.

Nævnet går ind for ny forbrugsundersøgelse.

Et af de første spørgsmål, nævnet optog til drøftelse, var tilvejebringelsen af et nyt husholdningsbudget til afløsning af det gamle fra 1914 og det midlertidige fra 1942. Nævnets løntagerrepræsentanter hævdede, at det hidtil anvendte budget ikke tillagde de enkelte priser (og prisstigninger) den vægt i pristalsbudgettet, der svarede til den vægt, de havde i det faktiske forbrug, eller med andre ord at budgettets sammensætning ikke svarede til nutiden; det skulle bringes til at omfatte det virkelige forbrug og de nu anvendte varer og tjenesteydelser.

Det blev besluttet at foretage en forbrugsundersøgelse omfattende arbejder-, tjenestemand- og funktionærfamilier med en skattepligtig indkomst på 6—7000 kr.

Den hidtil anvendte metode med at lade et eller andet antal familier gennem et år føre et udførligt regnskab var både dyr, arbejdskrævende og langvarig og havde tillige den ulempe, at det måtte påregnes at blive de mest nøjeregnende husholdninger, der gennemførte regnskabsførelsen og derved kom til at præge hele pristalsbudgettet fremefter. Man valgte derfor at prøve det system, der var anvendt i USA, og som kort tid før denne drøftelse var bragt i anvendelse i Sverige: Sampling- eller Interviewmetoden.

Sampling-metoden går ud på, at man lader særligt instruerede interviewere foretage indgående interviews af en række husholdningers medlemmer om husholdningens indtægter og udgifter. Fordelene ved denne fremgangsmåde er, at den er hurtig og billig, at man er i stand til at udpege de husstande, der skal undersøges, indenfor den eller de samfundsgrupper, der skal danne grundlag for pristalsbudgettet. Hertil kommer, at bearbejdningen af det indkomne materiale ikke kræver nær så lang tid som årsregnskaberne, der først kunne foreligge som færdigbehandlet budget et par år efter afslutningen af regnskaberne.

Fra enkelte sider indenfor nævnet blev fremsat forslag om, at der skulle udarbejdes flere forskellige pristal, f. eks. et for arbejdsløse og aldersrentenydere, et for arbejdere og tjenestemænd og et eller to for højere og højestlønnede tjeneste- og embedsmænd. Der var imidlertid i nævnet overvejende stemning for at holde sig til eet pristal for ikke at lave endnu mere kludder i forståelsen af

pristal, end der allerede var; indførelsen af flere pristal ville kunne medføre stridigheder om til hvilket pristal, man skulle henføres, enhver ville selvfølgelig i den givne situation forlange sig henført til det, der i øjeblikket gav den største fordel.

I undersøgelsen indgik 447 arbejder-, tjenestemand- og funktionærfamilier i hovedstaden, stations- og provinsbyerne med en gennemsnitlig skattepligtig indtægt på 6751 kr. Der var rettet henvendelse til 490 familier, men 43 besvarelser var så lidt udtømmende, at de måtte kasseres.

De udspurgte fordeler sig således:

København;

105 arbejdere med en gennemsnitsindt. på 10 629 kr.
102 tjenestemænd og funktionærer » » 12 528 »

Provinsbyer:

131 arbejdere med en gennemsnitsindt. på 8 295 kr.
61 tjenestemænd og funktionærer » » 11 447 »

Stationsbyer:

28 arbejdere med en gennemsnitsindt. på 7 772 kr.
16 tjenestemænd og funktionærer » » 8 149 »

I gennemsnit havde de adspurgte i hovedstaden en indtægt på 11.564 kr. og i provinsen 9.269 kr. og i stationsbyer 7.893 kr.

For hele landet var gennemsnittet af det beløb, de adspurgte familier i 1948 havde til disposition i husholdningen, 10.297 kr.

Det skal bemærkes, at undersøgelsen *ikke* havde til formål at konstatere de enkelte familiers indtægter, men det var nødvendigt at vide, hvilke indkomster de havde til at bestride de til interviewererne opgivne udgifter med. Det viste sig for øvrigt ved undersøgelserne, at en væsentlig del af familiernes indtægter hidrørte fra hustruernes beskæftigelse. F. eks. havde 127 af de adspurgte 264 arbejderes hustruer indtægter, der udgjorde ca. 21 pct. af familiens samlede indkomst. Indenfor tjenestemænd og funktionærer havde 75 af de 179 hustruindtægt, der ligeledes beløb sig til ca. 21 pct. af den samlede indtægt.

Om den forannævnte gennemsnitsindtægt på 10 297 kr. oplystes det, at 10 pct. deraf var indtjent af hustruerne. Manden selv havde tjent 7 058 kr. i arbejder- og 8 090 kr. i tjenestemand- og funktionærgruppen.

I det samlede budget var regnet med et gennemsnitligt børneantal i pristalsfamilien på 1,84, men undersøgelserne i 1948 viste, at der også på det felt var sket en ændring. Arbejderne havde gennemsnitlig 1,43 og de øvrige 1,1 barn, i gennemsnit 1,3 barn under 15 år pr. familie. Ved folketællingen i 1940 var tallet for disse grupper opgi-

vet til 1,03 barn, og da børneantallet har været stigende siden da, kan 1,3 godt antages at stemme med det virkelige forhold.

Husholdningsundersøgelsen foregik ved, at interviewerne spurgte familierne om 2—300 forskellige ting; husstandens størrelse og familiemedlemmernes alder, husholdningspengenes størrelse, hvad der købtes for dem indenfor de mange forskellige udgiftsposter, der indgår i en husholdnings regnskab. Der spurgtes om, hvormeget familien brugte til fortæring ude, til klæder, vask både ude og hjemme, til husleje, varme, istandsættelse af lejligheden, til sommerhus eller ferie. Familierne måtte ud med oplysninger om alle mulige udgifter: til skatter, kontingenter, gaver, lotterispil, totalisatorspil, restaurationsbesøg, damefrisør, bladhold, biografbesøg, rejser og sporgovnspenge; om hvad der avledes i egen have, hvad der bragtes hjem fra fiskeri eller svampeture o. s. fr.; det var en regulær kulegravning af familiens økonomi. Heller ikke den mindredgift, familien havde ved børnenes skolebespisning eller hel eller delvis kost på arbejdspladsen, gik ram forbi.

I modsætning til ved regnskabsmetoden blev familierne ikke udspurgt om deres forbrug af de enkelte kolonialvarer, kød, mælk etc., kun skulle det oplyses, hvor stor den samlede sum for fødevarerforbruget var for et år. Fordelingen af den samlede fødevarerudgift på de enkelte arter af fødevarer skete derefter på grundlag af foreliggende oplysninger om detailværdien af befolkningens samlede forbrug af de pågældende fødevarer ud fra det princip, at den producerede mængde af en vare + eller - import eller eksport er vort forbrug, eller at den importerede mængde + egen produktion er forbrugt her i landet. Dette forbrug fordeltes over det samlede antal familier i landet og personerne deri, og af statistisk vej var det let at udregne, hvormeget af den enkelte varesort, der kunne blive til pristalsfamilien for de penge, den havde anvendt til en bestemt varegruppe.

Resultatet af de ved interviewene indhentede oplysninger var, at pristalsfamilien havde haft et forbrug på 10 042 kr. i 1948, det tal blev altså husholdningsbudgettet, hvorfra man fremtidig skulle regne ved fastsættelsen af pristallet.

Det er før nævnt, at man havde en anelse om, at de forskellige udgiftsgrupper indenfor budgettet ikke længere i vægt svarede til det, de gjorde i sin tid. Undersøgelserne gav tvivlerne ret! Der var en ret betydelig forskydning i de enkelte posters andel i den samlede udgift.

Indenfor de 10 042 kr. fordeltes pengene således til:

	1948	1942	1914
fødevarer	2721 kr. 27,1	39,3	32,0
klæder, fodtøj, vask . .	1426 » 14,2	11,0	18,0
bolig	787 » 7,8	10,8	11,0
brændsel og belysning	521 » 5,2	7,1	9,0
skatter, konting. o. l.	1752 » 17,5	15,2	
andre udgifter	2853 » 28,2	16,6	

Adskillige af grupperne havde således ændret vægt i forhold til det samlede budget, og de pris-svingninger, som kunne forekomme på de enkelte poster, ville efter det nye budget komme til at veje anderledes til indenfor budgettet end efter det hidtil brugte budget.

At de tidligere brugte husholdningsregnskaber var ført af meget påpasselige familier, hvor der ikke brugtes penge til andet end lige netop det nødvendige, ser man f. eks. i, at der i det nye budget regnes med ganske anderledes beløb til ikke ligefrem livsnødvendige ting: tobak, spiritus, bøger, radio og teater, personlig pleje, gaver og velgørenhed o. m. a., man kan altså med større ret sige nu, at pristalsfamiliens forbrug svarer til normalforbruget, alle udgifter til godt og ondt.

Nyt budget kobles til gammelt pristal.

Så længe man ved pristalsberegning arbejder med et fast udgangspunkt, f. eks. indtil 1942 med 1914 som basisår, er det ligetil at udregne det øjeblikkelige pristal; vi har tidligere vist hvordan.

Vanskeligere bliver det, når man skal til at skifte basis, som man f. eks. gjorde det i 1942, og dog skal arbejde videre med det gamle pristal. I sådanne tilfælde går man over til at beregne pristallet som et »kædeindeks« ved, at det pristal, man var nået til i 1942, fra ibrugtagningen af det nye budget (krigsbudgettet) ændres med samme procent, som udgiften i 1942-budgettet varierer. I praksis går man frem således: I april 1942, da man begyndte at anvende 1942-budgettet, var 1914-pristallet 276. Den samlede udgift i 1942-budgettet steg i tiden april 1942—april 1948 fra 4873 kr. til 5320 kr. eller med 9,17 pct. Man forhøjer derfor april-pristallet 1942 med 9,17 pct. eller 25 points til 301, der var pristallet for april 1948.

Samme fremgangsmåde kunne ikke anvendes, da man skulle koble det nye pristalsbudget til det hidtidige pristal. Det var jo ikke et nyt pristal, der skulle tilvejebringes ved undersøgelsen, men et nyt reguleringsgrundlag, så man skulle fortsætte med det da gældende pristal.

Husholdningsundersøgelsen omfattede budgettet for 1948 og forelå færdigbehandlet i Statistisk Departement i efteråret 1949. På det tidspunkt havde man indhentet priserne for juli og oktober 1949 til brug ved den normale regulering. Man undersøgte så, hvad det nye budget ville koste, hvis de deri indeholdte udgiftsposter skulle betales med henholdsvis juli- og oktoberpriserne 1949. De 10 042 kr. for 1948 ville for juli 1949 stige til 10 175 kr. og for oktober til 10 187 kr. Den forskydning i udgiftsbeløbet for det nye budget, der var mellem udgifterne efter juli- og oktoberpriserne, blev bestemmende for hvilken ændring, der var sket med pristallet. Fra juli til oktober var priserne steget så meget, at det nye budget ville være 145 kr. eller 0,1 pct. højere end da pristallet var 307 (juli 1949), og da 0,1 pct. ikke var nok til at ændre pristallet, fastsattes det uforandret til 307 for oktober 1949.

På den måde koblede man det nye budget og det gamle pristal sammen, og der arbejdes derefter fortsat med det pristal, der oprindeligt havde sit udgangspunkt i budgettet for 1914, men nu med 1948-budgettet som basis.

Usaglig kritik af pristallet.

Man kan sige om statistik og pristal, hvad man vil, men vil man have lønningerne reguleret i takt med priserne på de vigtigste livfornødenheder, kommer man ikke udenom pristalsberegningen. I intet land har man kunnet finde noget bedre system, og herhjemme har selv de argeste og mest hårdkogte pristalsmodstandere ikke kunnet påvise en fremgangsmåde, der kan erstatte den.

Det, det så drejer sig om, er at finde den mest retfærdige måde og det mest virkelighedstro grundlag for at regulere på. Det, mener det overvejende flertal af pristalsnævnet, er nået med det nye budget og den måde, det er fremskaffet på.

Fra en enkelt side, kommunisterne, siger man fremdeles, at pristallet er uærligt, eller når det skal være særlig kraftigt, at det ligefrem er falsk. Men selv partiets repræsentant i nævnet har ikke med et ord kunnet påvise, hvor det uærlige end-sige det falske ligger. Det er efterhånden blevet en fast cliché i dette partis agitation, at pristallet er ikke til at stole på, uden at man gør sig den ulejlighed at påpege de fejl, der skulle berettige til den hårde kritik.

Ved gennemgang af pristalsbudgettets enkelte dele må man ikke glemme, at det er et gennemsnit af 447 familiers forbrug. Det er sandsynligt,

at det ikke nøjagtigt passer på een eneste af dem, men sådan er det ved al gennemsnitsberegning. At der nogensinde skulle kunne udregnes et pristalsbudget, som passer på hver eneste, der er underkastet lønregulering derefter, er utænkeligt, så skulle der opstilles et budget og dermed et pristal for hver enkelt borger. Vi har besvær nok med at få det ene, vi har, til at fungere til blot nogenlunde tilfredshed, hvordan ville det så ikke gå, hvis vi havde flere for ikke at sige mange?

Pristalsnævnet i fremtiden.

Ved den nye forbrugsundersøgelse har man fået rettet en række af de af nævnet påpegede ulemper og svage punkter i det tidligere brugte system. Der er optaget flere varegrupper, de enkelte grupper er udspecificeret mere, og der er ikke så mange »repræsentantvarer«. Nævnet har nu sin opmærksomhed henvendt på de bevægelser, der kan forekomme i løbet af det enkelte kvartal, hvor en vares pris kan ændres mellem sidste og næste indhentelse af prisoplysningerne, den såkaldte bølgebevægelse indenfor kvartalet. Om det er muligt også at registrere denne bevægelse, er endnu ikke klarlagt.

Det er givet, at pristalsnævnet følger enhver bevægelse indenfor det nye budget med opmærksomhed, og den ved undersøgelsen anvendte interviewmetode er så let håndterlig, at der uden større vanskelighed kan iværksættes en ny undersøgelse til erstatning eller supplerung af 1948-undersøgelsen, hvis det skulle være ønskelig for at få et eller andet udbedret eller klarlagt.

Lommebogen.

Af foreningens lommebog for 1951, der ventes udsendt i december måned, bliver et lille restoplæg, der kan fås til købs til fremstillingsprisen, som i år er kr. 4,00 pr. stk., heri medregnet forsendelsesporto.

Bestilling indsendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ved enkeltbestillinger kan betalingen sendes i frimærker, ved større bestillinger bedes den indsendt på foreningens *giro konto nr. 24.542*.

For så vidt der indkommer flere bestillinger end restoplægget kan dække, vil beholdningen blive forbeholdt lokomotivfyrbøderaspiranter. Ved bestillinger må det derfor udtrykkeligt anføres, hvilket antal der bestilles til aspiranter og hvilket antal til andre.

Af hensyn til ekspeditionen må bestillinger indsendes *snarest*, og de må være på foreningens kontor senest den 15. december d. å.

En danskbygget togfærge.

Tankerne går udvilkårligt mod Storebælts-overfarten og den kommende sjette tresporede storebæltsfærge, når man ser tegningerne af denne flotte jernbanefærge.

Den er dog ikke bestilt af De Danske Statsbaner, men derimod af de franske nationalbaner, som agter at bruge den til sovevognsforbindelsen mellem Dunkerque og Dover.

Byggestedet er imidlertid Helsingør skibsværft, der samtidig bygger den nye storebæltsfærge.

De 2 færges skal bruges under lignende forhold, og de er nogenlunde lige store. Derfor har en sammenlignende beskrivelse interesse, ikke mindst fordi de bygges her i landet og på samme sted og samme tidspunkt.

»St. Germain«, som færgen skal hedde, får en totallængde af 379½ fod, d. v. s. 125,5 m. Den nyeste storebæltsfærge »Fyn«, er til sammenligning 353½ fod, d. v. s. 107,6 m. Den franske færge er 62 fod = 18,9 m bred, og den danske færge er 58 fod = 17,7 m bred.

Begge færges stikker lige dybt ved fuld vogntlast, nemlig 4,1 m.

Den franske færge laster 1300 tons, hvorimod den danske kun laster 950 tons.

Den franske færge har fire spor. Den har formentlig plads til 3 lange vogne på hvert af sidesporene og 5 lange på hvert af midtersporene, idet de engelske vogne er lidt mindre end vore.

Færgen har desuden plads til 25 biler. De har plads på den bageste del af promenadedækket ovenover jernbanevognene. Der er adgang hertil på skibssiden.

Færgen lægger til færgeljerne med bagenden. Landtilslutningen er derfor meget bred og har to jernbanespor.

»St. Germain«s hovedmotorer er af omtrent samme type med 50 cm boring og 90 cm slaglængde, som storebæltsfærgerne. Men de har 9 cylindre i stedet for 6. Ventilene er imidlertid større, og luftkanalerne mere strømlinieformede, og dette i forbindelse med andre forbedringer muliggør en betydelig forøgelse af omløbshastigheden, der normalt er 180 og maksimalt 195 pr. minut, d. v. s. omkring en halv gang mere, end den hastighed, de nye storebæltsfærges motorer løber med for øjeblikket.

De to hovedmotorer udvikler tilsammen 8000 bremsehestekraft, altså henimod det dobbelte af, hvad storebæltsfærgernes motorer kan præstere. Det ventes, at den franske færge kan sejle 18—19

knob. De nyeste storebæltsfærges kan kun sejle mellem 16 og 17 knob.

»St. Germain«s udseende og indretning fremgår af tegningerne, der må tale deres eget sprog.

Da den navnlig skal sejle i nattrafik, og overfartstiden er omkring 4 timer, er den ikke indrettet for mere end 500 passagerer, mod storebæltsfærgernes 1500 passagerer. Til gengæld byder den på større komfort. Der er endda køjeplads for 104 I. klasses og 108 II. klasses passagerer.

Man bemærker, at vogndækket er overdækket fortil. Mellemdækket mangler helt, sikkert på grund af, at de 4 spor kræver megen plads. Promenadedækket optages delvis af garagen. Men til gengæld udnyttes badedækket delvis til passagerbekvemmeligheder.

»St. Germain«s linier er uomtvisteligt mere elegante end storebæltsfærgernes. Men der er næppe tvivl om, at den storebæltsfærge, der nu bygges i Helsingør ved siden af kanalfærgen, er et sidestykke til den i teknisk henseende.

Litt.: Motorship, september 1950.

Møde i samarbejdsudvalget ved 2. distrikt den 17. oktober 1950 kl. 14.

Fraværende med anmeldt forfald:

Trafikkontrolør Malchau og maskinarbejder P. Jørgensen.

Dagsorden.

1. Økonomisk oversigt. (Distriktschefen).
2. Nedlæggelse af signalsektionen, Struer. (Distriktschefen).
3. Evt. nedlæggelse af Skern—Videbækbanen. (Distriktschefen).
4. Evt. nedlæggelse af 9. trafiksektion, Herning. (Distriktschefen).
5. Anskaffelse af elektriske slutsignallygter. (Distriktschefen).
6. Retableringen af sikringsanlæg i 2. distrikt. (Oversignalingeniøren).
7. Togenes bortrangering efter ankomst til endestation. (Overtrafikinspektøren).
8. Slutsignalers anbringelse på tog. (Overtrafikinspektøren).
9. Togpersonalets værelser i Svendborg. (Overtrafikinspektøren).
10. De nye vognsedler. (Jernbaneforeningen).
11. Udvidelse af 5 vinduer i loko-værkstedet ved maskindepotet, Aarhus. (Fællesorganisationen DSB).
12. Indretning af spise- og opholdsstue i den forventede nye opholdsbygning for togpersonale i Esbjerg. (Dansk Jernbane Forbund).

ad 1. Efter takstforhøjelsen den 1. juni 1950 viser regnskabet for tidsrummet april—august 1950 følgende tal:

Driftsindtægter	kr. 162.100.000
Driftsudgifter	» 150.480.000
Driftsoverskud	kr. 11.620.000
Afskrivning	kr. 4.380.000
Forrentning	» 6.880.000
	» 11.260.000
Statens tilskud til driften ÷	kr. 360.000

I samme periode i driftsåret 1949/50 udgjorde statens tilskud til driften 6.950.000 kr. eller en fremgang i år på kr. 7.310.000.

Merindtægten for gods- og kreaturbefordringens vedkommende dækkede den ved takstforhøjelsen ventede fremgang, hvorimod resultatet for personbefordringen endnu ikke var tilfredsstillende.

Fra flere af udvalgets medlemmer blev det påpeget, at det for en almindelig betragtning så meget mærkværdig ud, at der stadig oplagres kassable materialer i stedet for at sælge disse bl. a. også under hensyn til det i øjeblikket høje prisniveau og det arbejde, der er forbundet med opbevaring, optælling og regnskab med disse effekter. Da det næppe kan være god økonomi, var der indenfor udvalget enighed om, at rette vedkommendes opmærksomhed burde henledes på dette forhold.

ad 2. Signalsektionen i Struer flyttes fra 1. januar 1951 til Aarhus, hvorved der bliver lokaliteter ledige i villa »Strandbo« til evt. brug for 12. banesektion. Herved bliver der mulighed for at få værelser for udenbys togpersonale indrettet i stationsbygningen, så at de nuværende uheldige forhold med lejemaal af hotelværelser kan ophøre.

ad 3. Distriktet har indstillet til generaldirektoratet hel eller delvis nedlæggelse af driften på banestrækningen Skern—Videbæk. Da denne strækning — trods en meget billig driftsform — giver et ikke ubetydeligt underskud og da der forestår udveksling af strækningens sveller, må tidspunktet være inde til denne strækningens eventuelle nedlæggelse. Stykgodstrafiken agtes i alle tilfælde udført ved lastbiler fra maj 1951.

ad 4. Som et led i billigførelsen af driften har distriktet foreslået 9. trafiksektion, Herning, nedlagt fra 1. april 1951. De store transporter af indenlandsk brændsel, der for langt den største del udgik fra stationer under 9. trafiksektions område, er nu ophørt. 5. og 8. trafiksektion skulle overtage den nedlagte sektions strækninger således:

5. trafiksektion:

Skanderborg—Herning (ekskl.)—Skern (ekskl.)
Laurbjerg—Brande (ekskl.).

8. trafiksektion:

Holstebro—Vejle H. (ekskl.)
Brande—Bramminge (ekskl.)
Viborg—Herning.

Besparselsen vil andrage ca. kr. 50.000 årlig, og sektionens kontorer kan udnyttes til andet formål.

ad 5. Der er nu indkøbt 700 stk. elektriske slutsignallygter til brug i 2. distrikt.

Lygterne leveres i driftsklar stand i partier på ca. 100 stk. pr. måned med den førstedellevering i løbet af november 1950.

Slutsignallygterne skal benyttes både som nat-signal (blinkende røde lys) og som dagsignal (rød plade). Anvendt som nat-signal svarer de ganske til de lygter, distriktet har haft på prøve siden foråret, men for også at kunne anvende lygterne som dagsignaler er de suppleret med en gennembrudt purpur-rød aluminiumsskive anbragt på linsehuset.

Der blev fra flere sider indenfor udvalget gjort opmærksom på, at slutsignalskenerne på adskillige af vore godsvogne måtte have en mere solid befæstigelse, et forhold, der også vil gøre sig gældende ved vore signalplanker.

ad 6. Oversignalingeniøren gav en udførlig redegørelse for arbejdet med retablering af de sikringsanlæg, der var saboteret under besættelsen eller af andre grunde skulle om- eller opbygges. Materialevanskeligheder og den omstændighed, at nye sikringsanlæg ikke i nævneværdig grad kan leveres fra udlandet, havde sinket arbejdet betydeligt. Ombygningen af flere stationer som f. eks. Esbjerg, Struer og i nogen grad Aarhus H. med ønsker om udvidelser af togvejenes antal havde også forhalet arbejdet.

ad 7. Overtrafikinspektøren forelagde distriktets syn på spørgsmålet om bortrangering af tog efter ankomsten til endestation, hvilket i visse tilfælde må ske omgående. I de tilfælde, i hvilke togpersonalet ikke straks kan forlade toget, må dette derfor afslutte tjenesten udenfor ankomstsporet. Udvalget var enig heri, eventuelt kunne der blive tale om særlig afslutningstid, hvor forholdet blev en fast foranstaltning.

ad 8. Spørgsmålet vedrørende skiftning af slutsignaler på mellemstationer, på hvilke arbejdet i henhold til togplan 18 påhviler togpersonalet.

I en verserende sag vedrørende et særtog Padborg—Fredericia, der har afkoblet et større antal vogne i Lunderskov, har togpersonalets repræsentant hævdet, at denne station i det foreliggende tilfælde måtte betragtes som togudgangsstation, og at det således måtte tilkomme stationen at skifte slutsignalerne. Distriktet kan ikke tiltræde dette standpunkt, men vil dog tage spørgsmålet op til nærmere overvejelse for de tilfælde, hvor skiftningen — for så vidt angår eenmandsbetjente tog — drejer sig om både signalplanker og de nye (tungere) slutsignallygter.

ad 9. Da der for tiden ikke er behov for flere værelser til Svendborg til udenbys togpersonale finder distriktet det uforsvarligt at anvende ca. kr. 2000 på en ombygning af de i hovedbygningen værende 2 værelser, der hidtil har været beboet af godsekspeditøren. Der anbringes kogeplader i værelserne.

ad 10. Spørgsmålet om vognsedler er behandlet i hovedudvalget, hvor det bestemtes, at der indtil videre ikke ændres ved ordningen.

Man enedes dog om at finde en særlig egnet blyant.

ad 11. De ønskede vinduer — ialt 6 — i lokoværkstedet, Aarhus H., vil blive anbragt i nær fremtid.

ad 12. Ved projektering af den nye opholdsbygning i Esbjerg, hvor der bl. a. skal indrettes 27 opholdsværelser for fremmed togpersonale, ønskedes indrettet et lokale, der kan bruges som fælles spisestue.

Udenfor dagsordenen drøftedes bl. a. opsætning af sæbeautomater, der i henhold til generaldirektoratets afgørelse ikke er tilladt, samt opholdslokaler m. m. ved maskindepotet i Hobro, hvor de i sin tid projekterede forbedringer var stillet i bero. Såfremt depotet opretholdes, henstillede lokomotivfører Bundgaard, at forbedringerne udføres.

Humle.

/ N. J. Olsen.

Fra medlemskredsen

Tjenestekøreplanen.

Staten skal spare, disse ord rider tjenestemændene som en mare, og i de otte år, jeg har været ved Danske Statsbaner, har jeg aldrig hørt andet.

Besparelser har deres berigtigelse, når de foretages de rigtige steder, men gør de det? Ved oktoberkøreplanens ikrafttræden sparede man, idet der ikke blev trykt nye tjenestekøreplaner, man nøjedes med at udsende et tillæg, hvorefter man overlod til den enkelte selv at sørge for at få sine køreplaner i orden. Dette er for så vidt antageligt, selv om det er fritiden, det går ud over (og den er der ikke for meget af i forvejen), men stor var min forbavselse, da jeg ved rettelsen af min tjenestekøreplan 1 B opdagede, at de nye tog, som skulle indføres på de forskellige sider, ikke kunne være der, idet der simpelthen ikke var plads, og her må jeg tillade mig at spørge, hvad så? Har de mennesker, som laver disse rettelser, overhovedet undersøgt, om der var plads til dem, i givet fald måtte der have fulgt en anvisning med på, hvordan man skulle bære sig ad med at foretage disse indførelser, som det er nu, er tillæget jo den rene parodi, og jeg spørger: kan generaldirektoratet være bekendt at byde sine tjenestemænd sådanne forhold.

Den sidste menneskealder har man appelleret til tjenestemændene om at vise samfundssind, og hvad er resultatet? Kravene, man stiller til udførelsen af vort arbejde, bliver stadig strengere, medens forholdene, man giver os at udføre dette arbejde under, stadig bliver ringere, hvor tror man mon arbejdsglæden bliver af, den kan man vist roligt udsende som et af de tillæg, der ikke er plads til i planerne. Og må vi så få en Tjenestekøreplan, som vi kan udnytte efter formålet.

Elf. B. A. Jensen.

Hobby.



»Signalen«, Svenska järnvägsmannaförbundets organ, beretter i sit første novembernummer om en ualmindelig fingernem mand: pensioneret lokomotivfører Olaf Olsson, der er bosiddende i Höör i Sverige.

Siden 1912 har Olsson haft en ganske usædvanlig hobby, som han med stor fremgang har udøvet, nemlig modelering i kobberplade. Gennem årene har han ofret megen fritid med fremstilling af bl. a. flere portrætter, og for nylig blev ovenstående af Sveriges afdøde statsminister, Per Albin Hanson, færdig. Som det fremgår af billedet, er ligheden stor, men det gode resultat har også krævet flere hundrede arbejdstimer.

100 års jubilæum på Hamm—Paderborn-banen, en offentlig fest.

På 100-årsdagen for åbningen af den første jernbane i Westfalen fandt en festlig køretur sted den 10. oktober 1950 på ruten Hamm—Paderborn. Denne begivenhed blev modtaget med en sådan begejstring og sympati af befolkningen og jernbanefunktionærene, at den kunne betragtes som en virkelig offentlig fest. Jernbaneadministrationen i Essen, hvem ruten nu er underlagt, havde i anledning af dagen sammensat et historisk tog, som bestod af et af de mest moderne hurtiglokomotiver, det 115 år gamle damp tog med det berømte »Adler«-lokomotiv med 2 små vogne. 2 moderne hurtigtogs-vogne for de indbudte honoratører og 8 vogne for den almindelige befolkning, såvel som salon- og dansevogne af nyeste type.

Umiddelbart bag det moderne hurtigtogs-lokomotiv kom de lave godsvogne, på hvilke »Adler«-lokomotivet med de to små vogne fra 1835 var stillet op, så det var et meget mangleartet skue, der



viste jernbanens udvikling. I de gammeldags små vogne, af hvilke den ene var lukket (2. kl.) og den anden åben (3. kl.), havde kvinder og mænd taget plads, i kostumer fra 1850. Jernbanemændene i toget såvel som de på stationerne, som det historiske tog passerede, var i gamle, ofte meget morsomme uniformer med trekantede hatte, sabler og langt skæg.

På stationerne, hvor toget stoppede, kaldte man ud med en stor klokke på samme måde som i 1850 til stor morskab for befolkningen, som deltog med begejstring i begivenhederne. Overalt på gaderne, på markerne og ved overskæringerne var mange mennesker samlet for at hilse toget med jubel. Særlige festligheder fandt sted i Soest, Lippstadt og Paderborn, rutens hovedstationer, hvor borgmestre og deputationer vekslede hilsener med repræsentanter for jernbaneadministrationen. Kulminationen indtraf, da toget ankom til Paderborn, hvor næsten hele befolkningen var mødt op for at overvære ceremonierne. Selv biskoppen af Paderborn viste sig for at tolke sin hyldest for de talrige deltagere i festen.

Dagen har været særlig fornøjelig for børnene og de utallige pressefotografer, som stormede toget, hver gang det holdt et lille øjeblik, for at se på »Adler«-lokomotivet og de dertil hørende vogne. Aviserne i jubilæumsrutens område bragte store artikler om denne smukke begivenhed, som var en demonstration af det gode broderlige forhold mellem den westfalske befolkning og dens jernbane.



REDAKTION:

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



De københavnske afdelingers oplysningsudvalg.

indbyder medlemmer og pensionister med damer til films- og foredragsaften tirsdag den 12. december kl. 19,30 på Københavns Maskinskole, Jagtvej 163.

Civilingeniør Viktor Lyngbæk fra Statens Filmscentral taler om: dokumentarfilmens betydning i det praktiske livs tjeneste.

Der forevises følgende interessante film: Night Mail. En dag i Edinburgh. Radars betydning for navigationen. Når stål stikker i søen.

Billetter af kr. 0,50 kan købes eller bestilles hos: Jørn Thillemann, Eva 7681, B. A. Jensen, Sundby 6495 u., V. K. F. Larsen, Valby 4234, S. A. K. Sørensen, Valby 954.

Personalia

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-12-50.

Lokomotivfyrbøderne:

N. B. J. Jacobsen, Padborg, til Aarhus H.
S. M. Sørensen, Roskilde, til Aarhus H.
J. E. Jensen, Korsør, til Kbhvn. Gb.
E. E. Christensen, Helsingør, til Kbhvn. Gb.
H. F. J. Thielberg, Padborg, til Kbhvn. Gb.
S. Hansen, Padborg, til Fredericia.
C. Hansen, Tønder H., til Esbjerg.
T. E. Tudborg, Aabenraa, til Struer.
H. Jensen, Padborg, til Randers.

Udnævnelse af lokomotivfyrbøderaspiranter til lokomotivfyrbødere pr. 1-12-50.

B. Mikkelsen, Aalborg, i Aalborg.
W. B. Sørensen, Aarhus H., i Padborg.
O. Qvist-Pedersen, Randers, i Padborg.
M. T. Haulrig, Roskilde, i Roskilde.
B. V. Sørensen, Kbhvn. Gb., i Kbhvn. Gb.
C. V. Sørensen, Esbjerg, i Padborg.
K. A. Jensen (Reuter), Korsør, i Korsør.
A. Ahlgren Sørensen, Aarhus H., i Padborg.
H. J. Holm, Struer, i Aabenraa.
H. Flyvebjerg, Aalborg, i Aalborg.
E. H. Fuglsang, Fredericia, i Padborg.
L. F. T. Andersen, Kbhvn. Gb., i Kbhvn. Gb.
P. J. Andersen, Kbhvn. Gb., i Kbhvn. Gb.
F. Sørensen, Aalborg, i Aalborg.

Dødsfald blandt medlemmerne.

Lokomotivfører V. E. M. Jensen, Struer, den 22-11-50.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-12-50.

Lokomotivfører H. Jørgensen, Rosenvænget 25, Struer.

Byttelejlighed.

Aalborg—København.

Stor 3-vær. lejlighed med overværelse, leje 70,84 kr. mdl., ønskes byttet med mindst 2½ vær.s lejlighed i København eller nærmeste omegn.

Overassistent Vuust, adr. Harder-Jørgensen,
Søndervigsvej 93, Vanløse.

ANNONCE-EKSPEDITION:

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