

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
NUMMER 12 20. JUNI 1951 51. ÅRGANG

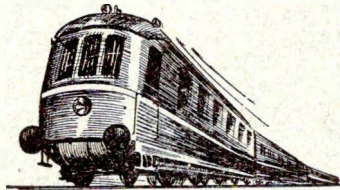
Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S

KØBMAGERGADE 43. K. C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE



BOSCH

**DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR**

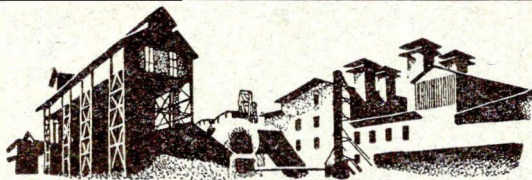
— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: P. FUNDER . Kristianiagade 6 . København Ø . Telefon C. 7



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/S
RANDERS

A/S FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædsken »REFFO«

Telefon 145

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/S

Hans Nielsens Maskinfabrik

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645



Importkompagniet A/S

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13

**B
O
G
T
R
Y
K**

Tlf. Byen 1502
København K

**C. C. Petersens
Bogtrykkeri**

✂ Studiestræde 32
Telf. 6142

Leverandør til Statsbanerne

A/s Kulimporten Dania

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

Det bedste for Deres Øjne

Ringlunds Brillor

Frederiksberggade 38

v. Hj. af Raadhuspladsen . Byen 4710

Speciale
siden 1901

Sygekassens
Modeller
og Takster

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebro Runddel 140

Telefon Taga 1513

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFORENING HB**

THÜRMEERS
originale Snittøj

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 1232

Ærbødigt Viltøft

Urmager ved Statsbanerne

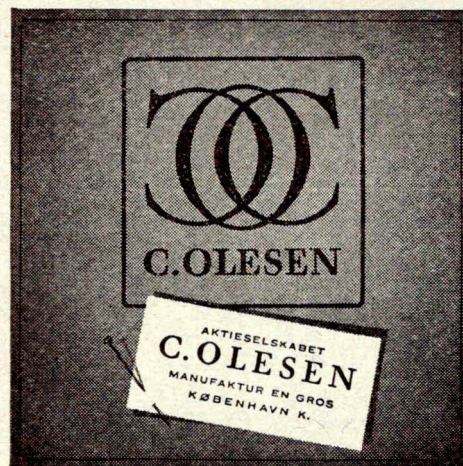
L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusørvet . Roskilde . Tlf. 146





DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 12 - 51. ÅRGANG

20. JUNI 1951



Indhold:

Velfærdsforanstaltningerne	133
Nordisk nyt — Danmark-Sve- rige — Norge	134
Ernest Bevin in memoriam	135
Er det økonomisk fordelagtigt at elektrificere	137
Under DLF	144
Tak	144
Byttelejlighed	144
Medlemslisten	144
Statsbanernes Sygekasse	144
Nye adresser	144
Olsen og Jensen	144



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)

Aage Hansen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Velfærdsforanstaltningerne

I maj eller juni måned finder de årlige forhandlinger sted mellem distrikterne og organisationerne om velfærdsforanstaltninger i personalets opholds-, overnatnings- og vaskerum.

Allerede i de forudliggende efterårsmåneder samler hovedorganisationerne de mange ønsker, der indsendes fra de lokale repræsentanter. Hvert enkelt forslag gennemgås herefter af arbejdsudvalget indenfor Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, hvorfra de samlede forslag oversendes til de respektive distrikter. I den mellemliggende tid — indtil drøftelserne parterne imellem kan finde sted — arbejder distrikternes teknikere med forslagene og udarbejder en standpunktoversigt med angivelse af de omkostninger, der er forbundet med de forskellige arbejder. Det fastsatte beløb på distrikternes velfærdskonto fordeles herefter blandt de forskellige kategorier.

Denne udmærkede ordning har på en tilfredsstillende måde været praktiseret gennem en årrække, og der er ad denne vej opnået mange forbedringer ude omkring på tjenestestederne. Men med de forholdsvise ringe beløb, distrikterne har til disposition, må de mere omfattende ny- og ombygninger henvises til generaldirektoratet.

Hos den øverste administration henligger der derfor i dag en del projekter, som imidlertid ikke er kommet længere, fordi pengemangel og materialemangel efter tur har været motive- ring for, at det stadig kun er blevet til de tegninger, der fortæller om, hvordan det burde være. Men det kan ikke fortsat blive ved dette. Selvom de to »mangler« kan være rådende, viser det sig trods alt, at der er mulighed for at imødegå dem ved betydelige større byggerier indenfor etaten.



Medens der med de små midler bliver gennemført de velfærdsforanstaltninger, som i første omgang, og i de fleste tilfælde, kun kan blive en udbedring af de hårdest tiltrængte områder, uden at skabe de nødvendige moderniseringer, som tiden nu engang kræver, og som er påkrævet efterhånden som alt det øvrige indenfor Danske Statsbaner føres up to date, mangler der større bevillinger til de mange såkaldte store forslag.

Disse mere omfattende ændringer af de lokaler, personalet skal opholde sig i, bør derfor have en gunstigere behandling, end tilfældet har været i de senere år — ikke alene af hensyn til personalet, men også til statsbanerne. Der nævnes af og til, at sygeprocenten f. eks. blandt lokomotivmændene er steget. Årsagerne hertil kan være mange, men mon en af dem ikke kan findes i de ikke tidssvarende dag- og natrum, de mange steder er henvist til at benytte under opholdene på tjenestestedet.

Det er modernisering, der stadig kræves overalt. Også indenfor statsbanedriften må denne parole følges. Man kan ikke mere byde publikum vogne af samme type som anvendtes i 1910. Storebæltsfærgerne må i nutiden opvarte med større og bedre komfort. Stationsbygningernes ventesale m. m. skal være lysere og venligere end tidligere; de rejsende må føle sig godt



Danmark—Sverige

»Ornen«.

De svenske og danske statsbaners rederi-aktieselskab »Øresund« indviede den 18. maj. d. a. en ny øresundsbåd »Ornen«. Båden er for så vidt ikke ny, men et gammelt skib bygget i 1909, og man regnede med, at den havde udtjent sin »værnepligt« i de år, den sejlede i fast rutefart mellem Bornholm og København og senere på Sydøen og derefter på Gotland. Skibet mentes at være kassabelt, men svenske og danske sagkyndige lod det ombygge, og det er nu indgaaet i den stærkt befærdede rute Havnegade—Malmö.

»Ornen« er et dampskib med plads til 1050 passagerer. Den har en længde på 61,3 m og en bredde på 9,8 m, og dens tophastighed er 12 knob. Damperen byder på enhver bekvemmelighed under overfarten, som kun varer 1½ time, og i forhold til de øvrige øresundsbaade, som kun har plads til ca. 700 passagerer, er den en værdifuld forøgelse af skibskapaciteten på denne meget eftertragtede overfart.

Den almindelige opfattelse af, at øresunds-ruten alene er forbeholdt folk fra København, er helt forkert, udtalte den svenske generaldirektør bl. a. under indvielsen. Vi kan på vore billetter se, at Havnegadebådene har rejsende fra hele Danmark. Og jeg vil sige disse ord: København er nemlig ikke Danmark alene.

Heri er jeg ganske enig med min kollega, tilføjede DSB's generaldirektør, E. Terkelsen. Også vi kan se, at rejsende fra provinsen ynder turen over Øresund med »Havnegadebådene«.

Norge

Til statstjenestemandskartellet er der nu tilsluttet 12 forbund, og medlemstallet er ca. 44 000. Fra efteråret vil der blive oprettet et fast kontor for kartellet, og som fastlønnet sekretær er udpeget formanden i Norsk Postforbund, Idar Norstrand. Norsk Jernbaneforbunds formand, M. Trana, er formand i kartellet.

tilpas, selv under kortere ophold på afgang-, ankomst- eller overgangsstationerne. Kort sagt — der må følges med tiden.

Men dette gælder ikke alene den side, der vender udadtil, også bag kulisserne må der ofres nogle penge, og der må ofres betydeligt mere, end man allerede har gjort og hvad distrikterne magter på deres velfærdskonto.

I hele udviklingen indenfor DSB kommer også de større maskintyper, forøgelse af hastigheden og omlægning af toggangen, hvorved bl. a. de langsomt gående godstog så godt som er bortfaldet.

Dette har igen medført helt andre kørselsfordelinger med kortere ophold udenfor hjemstedet, men samtidig er den psykiske belastning af personalet blevet større, og det er derfor en selvfølge, at de værelser, hvor hvilen skal finde sted, ikke mere kan bibeholdes i den stil, der kunne godkendes for en menneskealder siden. Det samme er tilfældet med opholdsbygningernes beliggenhed. Når man tager i betragtning, at størsteparten af de værelser, der stilles til lokomotivpersonalets rådighed, er indrettet i tilslutning til remiserne, hvilket i sig selv er meget uhygiejnisk, fordi kulstøv og sod ikke lader sig holde ude af almindelige tætningslister på døre og vinduer, kan ingen forsvare, at de mennesker, for hvem hele tjenesten er sikkerheds-tjeneste, skal afslappe og hvile på et værelse, hvor vinduerne må holdes lukket, dels af hensyn til de allerede nævnte ubehageligheder, dels fordi støjen fra arbejdet i remisen og larmen fra maskinerne eller rangerpladsen derved trænger endnu nemmere igennem.

Som vi ved tidligere lejlighed har givet udtryk for, venter ingen, at samtlige bygninger med overnatnings- og hvileværelser skal ombygges eller kasseres, såfremt de — med fornødent hensyn til kravene til personalet på de pågældende strækninger — opfylder betingelserne, men der findes jo allerede bygninger, som ikke alene ligger langt fra, hvad man kan kalde forsvarlige, men som tiden også er løbet fra på andre områder, f. eks. fordi de er for små og i dag kun er tilstrækkelige til de nødvendige vaske- og omklædningsrum.

Vi har også tidligere peget på det ganske meningsløse i, at der ikke gennemføres enkeltværelser overalt for lokomotivpersonalet. Et tilsagn herom fra administrationen har allerede fejret 25 års jubilæum. Det kan derfor næppe være for tidligt at opfylde det løfte.

Der er således god grund til for generaldirektoratet at gøre en større indsats for de velfærdsforanstaltninger, distrikterne ikke økonomisk magter.

Det kan ikke fortsat godkendes, at disse arbejder lægges hen under mangel på penge og materialer.

*

Personalet venter at der vises større interesse for de projekter, som allerede er udarbejdet og for ca. 10 år siden blev drøftet og godkendt, og som ved deres gennemførelse vil betyde en længe tiltrængt modernisering af blot nogle af de maskindepoter, som tiden er løbet fra, men hvor kravene til personalet er vokset med udviklingen.

Ernest Bevin in memoriam

Et tilbageblik på

*Bevins indsats indenfor den internationale
fagforeningsbevægelse*



Da Ernest Bevin d. 14. april afgik ved døden, kun kort tid efter hans 70 års dag, og afgået som britisk udenrigsminister, hyldedes hans minde af hele den frie og demokratiske verden og ikke mindst arbejderbevægelsen, som i Bevin talte en af sine virkelige store forkæmpere. Der er allerede talt og skrevet meget om Bevins bemærkelsesværdige karriere, en livslang virksomhed til gavn for den arbejdende befolkning. Derimod har mindeskribenterne glemt den ikke mindst vigtige indsats, Bevin har gjort indenfor den internationale fagforeningsbevægelse, særlig indenfor sit eget fag — transportvæsen. I følgende artikel gør vi forsøg på at se tilbage på hans mangeartede virksomhed på dette område i forhåbning om derigennem at sprede lys over væsentlige men mindre kendte sider hos den store arbejderleder, til hvem ITF står i en dyb taknemmelighedsgæld.

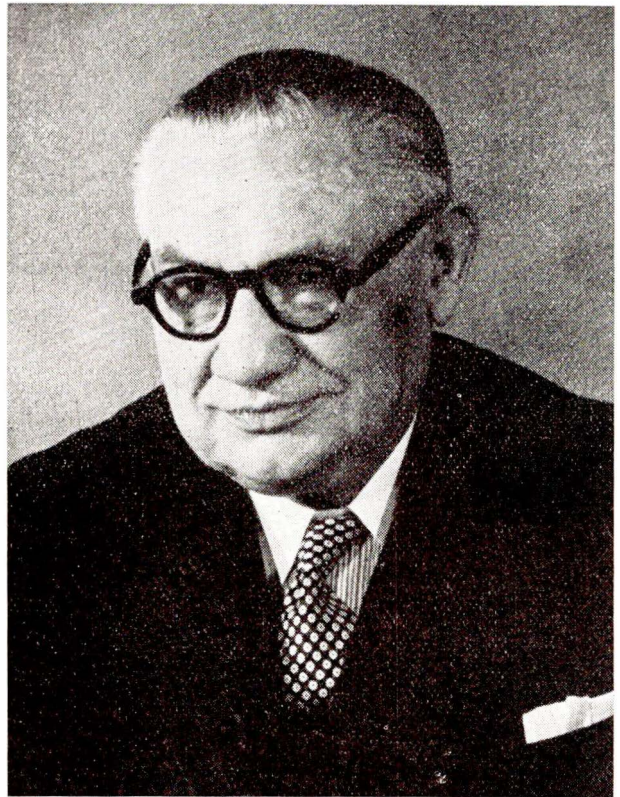
Da Ernest Bevin ved den tredje engelske arbejderregerings magtovertagelse i 1945 blev udpeget til posten som udenrigsminister, efter at han under krigsårene havde fungeret som arbejdsminister i den daværende koalitionsregering, motiveredes valget bl. a. ved referencer til Bevins rige erfaringer fra internationale rådsforsamlinger. Havde man på den tid lidt nærmere efterforsket, hvad disse rige erfaringer gik ud på, havde man snart opdaget, at den nye og stærkt klassebevidste udenrigsminister i internationale forbindelser havde udrettet omtrent det samme arbejde, som han på en så fremragende måde beskæftigede sig med på det internationale område.

Eftersom Bevin var en fremsynet organisator, er det naturligt, at han stadig var opmærksom på arbejdsfeltet udenfor sine egne grænser. Mange lande var efter verdenskrigen kommet ud for samme sociale og økonomiske misère, som Bevin så energisk gav sig i lag med i sit hjemland.

Bevins entré på den internationale arena.

Efter at han havde repræsenteret det britiske LO (TUC) ved AFL's San Franciskokongres i 1915, begav Bevin sig i april 1919 for anden gang udenlands, da han sammen med H. Grosling og R. Williams fra TUC rejste til Amsterdam som delegeret for »National Transportarbejder Federation« for dér at arbejde for genoprettelse af en organisation med et lignende navn »International Transportarbejder Federation«.

Denne konference, den første, som fandt sted mellem arbejderinternationalerne efter verdenskrigens udbrud i 1914, var meget ubetydelig i omfang. Kun 8 udenlandske delegerede havde indfundet sig foruden de 7 hollandske repræsentan-



ter. Initiativet til disse drøftelser var umiddelbart efter våbenhvilen taget af Hollands Transportarbejder Forbunds formand, J. Brautigam samt af Svensk Transportarbejder Forbund, hvis formand, Charles Lindley i London 1896 lagde grunden til førkrigstidens ITF.

Nye faglige enhedsbestræbelser.

Denne lille gruppe fagforeningsmænd indenfor transportvæsenet repræsenterede 3 nationer, som lige havde været i krig med hinanden — tyskerne på den ene side samt belgier og briter på den anden side. Repræsentanten for de belgiske søfolk, den senere afdøde Jan Chappelle besmykkede ikke sine ord, da han stod ansigt til ansigt med den tidligere ærkefjende og dadlede dem bittert for deres mangel på solidaritet med andre nationers sømænd, som faldt som offer for den tyske Ubådskrig under verdenskonflikten, som lige var blevet afsluttet.

Måske Bevin ved dette tilfælde havde sit første indlæg i den udenrigspolitiske debat? Han mindede konferencedeltagerne om, at i hans forbund var de britiske søfolk organiserede. »Trods dette er vi ikke kommet til Amsterdam for at afholde afstrafning og rettergang, men for at genoprette ITF«, sagde han. Han ville ikke dadle de tyske arbejdere for de hensynsløse metoder, deres regering benyttede sig af under krigen, men de kunne i det mindste have protesteret mod, at tyske torpedoer sendtes mod ubevæbnede fartøjer, hvorefter de overlevende blev mejet ned med maskingeværer. Han klargjorde sin indstilling på en måde, som ikke levnedde plads for nogen undskyldning eller udflugter, da han sagde: »Hvis engelskmændene havde gjort sig skyldige i noget i stil

med torpederingen af »Lucitania« havde de britiske transportarbejdere sikkert gjort sit yderste indbefattet strejke for at få en regering væk, som indlod sig på noget sådant«. En smule velvilligere til mode efter denne udtalelse, appellerede Bevin til tyskerne selv at fordømme disse krigsforbrydelser og på sin måde medvirke til at udslette pletterne på det tyske våbenskjold, så at de internationale forbindelser mellem de forskellige landes fagforeninger kunne genoprettes til gavn for ITF's udvikling og internationale broderskab.

Bevins rolle ved ITF's genopståen.

Som det handlingsmenneske han var, udførte Bevin selv udkastet til ITF's efterkrigsorganisation iberegnet dets opdeling på industri-sektioner, en organisationsform, som endnu i dag findes i sin fulde udformning. Hvad han tænkte sig var et verdensomfattende og kraftfuldt forbund, som bl. a. indbefattede de unge fagforeninger i kolonierne. For dette projekt lovede han de britiske forbunds fulde støtte. Endvidere foreslog han, at man ikke kun skulle tilslutte forskellige transportarbejderforbund i Nord- og Sydamerika, Australien og Indien, men også indbyde de japanske forbund til at gå ind i ITF, under forudsætning af, at den i Japan begyndende kapitalisme ikke udvikledes til at blive en trusel mod de europæiske industriarbejdere.

Bevins indsats ved den internationale omorganisering af transportarbejderorganisationer var altså af afgørende betydning, og værdien heraf bevares i taknemlig erindring af ITF i 1951 som — atter ved Bevins hjælp — overlevede endnu en verdenskrig.

Med Bevin ved roret.

Bevin overværede ITF's første efterkrigskongres, der blev afholdt i marts 1921 i daværende Christiania (nu Oslo) og gjorde der på sin egen måde sit til at få organisationen til at fungere.

Ved næste ITF's-kongres i Geneve den 18.—22. april 1922 fungerede Bevin som kongressens præsident. Han var også præsident ved den fælleskonference for havne- og vejtransportarbejdere, som afholdtes i forbindelse med kongressen. Ved denne lejlighed fortsatte Bevin på den i Amsterdam anviste vej i håb om at gøre ITF til en verdensomfattende organisation og foreslog bl. a., at ITF skulle tage initiativet til en international havnearbejderkonference i Vandcouver, San Francisco eller en anden havn på den anden side jordkloden. Dette forslag vedtog kongressen, men konferencen blev desværre aldrig til noget.

Selv ved den følgende Genevekongres gav Bevin bevis på sine praktiske egenskaber. Til denne kongres var der indgivet forslag med krav om, at man skulle bevilge 10.000 holl. gylden til kampen mod militarismen. Om dette forslag udtalte Bevin: »Hele Europa ville le sig fordærvet, hvis det bliver bekendt, at ITF tænker på at knuse militarismen gennem et kampfond på 10.000 holl. gylden«. For at gøre sin kritik mere skarp, gav han et eksempel på, hvad antimilitarismens virk-

somhed virkelig koster: »Hjemme i England ofrer vi en sum, der modsvarer 20.000 gylden pr. dag udelukkende på at forhindre transporten af krigsmateriale til Polen«.

Da Bevin indfandt sig ved den følgende ITF's-kongres i Wien den 2.—6. oktober 1922, var han øjensynlig klar over den økonomiske depression, som nu begyndte at brede sig i verden. Som vaskeægte foreningsleder forstod han instinktivt, at arbejdsgivernes taktik nu gik ud på at drage fordel af de dårlige tider ved at svække fagforeningerne.

Ved kongressen diskuteredes bl. a. en understøttelseskasse, som var oprettet i Holland med det formål at regulere ansættelsen af tilfældig arbejdskraft i havnene, og til hvilken arbejdsgiverne indbetalte bidrag, i sin tale om denne understøttelsesplan sagde Bevin: »I dårlige tider som disse forsøger arbejdsgiverne at få kontrol over arbejderne gennem forskellige understøttelseskasser for derigennem indirekte at formindske forbundets egen indflydelse og handlekraft«. Han advarede mod oprettelse af institutioner som giver sig udseende af at hjælpe arbejderne, men som i virkeligheden svækker fagforeningerne og dermed også skader arbejderne interesser.

Bevin tager sig af udenrigspolitikken.

At en fagforeningsmand har ret til at udtale sig i udenrigspolitiske spørgsmål, viste Bevin klart og tydeligt ved samme kongres. Hans indlæg foregik i forbindelse med diskussionen om fredstraktaten. Daværende generalsekretær for Britisk Transportarbejder Forbund, Ben Tillett, indledede debatten ved på den britiske delegations vegne at udtale: »Dette er måske det vigtigste punkt på ITF's dagsorden«. Bevin selv var fremsynet og ved bedømmelsen af dette udenrigspolitiske debatspørgsmål kunne der ikke ses bort fra problemets økonomiske baggrund. Efter hans mening havde fagforeningsbevægelsen alt for meget overladt spørgsmålet om en revidering af fredstraktaten til levebrødspolitikere: »I dag må vi frem for alt hæfte vor opmærksomhed på problemets økonomiske baggrund og indse de nuværende fredstraktaters katastrofale eftervirkninger på det økonomiske område«.

Medvidende om den rådende depression sagde Bevin: »De værste følger af disse fredstraktater gør sig følelig ikke mindst indenfor den engelske arbejderklasse; de får føle de bitre følger af fattigdom og arbejdsløshed samtidig med at de hele tiden ved, at det er umuligt for Frankrig eller noget andet land at få Tyskland til at betale krigsskadeerstatning. Han besmykkede ikke sine ord med fordømmelsen af dem, som stod bag ved erstatningspolitikken. »Vi kan takke vore såkaldte ledende politikere for, at den økonomiske verdenssituation stadig forværres«.

I spørgsmålet om den politiske situation i Europa efter krigen anså Bevin, at fredstraktaten fuldkommen kuldskastede den normale magtbalance i denne verdensdel. Sin egen politiske linie udtrykte han på følgende måde: »Som ansvarsbe-

(Fortsættes side 141)

Er det økonomisk fordelagtigt at elektrificere

af C. E. Andersen

Hovedmotivet for planen om elektrificeringen af Danmarks fjernbaner er den økonomiske gevinst, der kan forventes opnået i løbet af en arrække, dels ved almindelige driftsbesparinger og bedre udnyttelse af togmateriellet, dels ved mindre udgifter til brændstof.

Brændstofregningen er særlig vigtig, fordi brændstofferne må importeres, hvorfor den påvirker valutabalancen og derved importen af varer, som vi ikke selv kan producere.

Da kulpriserne er steget til det femdobbelte siden midten af 1930-erne, nemlig fra 22 til 110 kr. pr. t, er det økonomiske grundlag for jernbanedriften herhjemme helt ændret. Som allerede nævnt beregnes det, at man vil kunne spare 26 mill. kr. årlig på brændstofkontoen, hvis man elektrificerer banerne i det foreslåede omfang. Dette tal er baseret på en kulpris af 110 kr. pr. t. Siden da er kulprisen imidlertid steget helt til 165—175 kr. pr. t. Besparingen bliver derfor langt større. Måske beløber den sig hvert år til ligeså meget som udgifterne til bygningen af Lillebæltsbroen eller Storstrømsbroen, omend efter et andet prisniveau.

For øjeblikket synes kulpriserne endda at være stigende. Og værre er, at det er ved at blive vanskeligt at få kul, især de gode kul, der skal bruges i lokomotiverne. Eksempelvis er vi nu nødt til at købe de »af-faldskul« med $\frac{2}{3}$ brændværdi, som englænderne har tilbudt os. De bliver endda meget dyre på grund af, at transportomkostningerne ikke er mindre for de dårlige kul. Sådanne kul kan bruges i elektricitetsværkerne, men egner sig ikke til lokomotiver; og de vil under alle omstændigheder formindskede lokomotivets ydeevne.

Kulsituationen taler for øjeblikket særlig stærkt for planens realisering. Hvordan den kan udvikle sig i fremtiden, lader sig ikke overskue. Det afhænger bl. a. af den storpoli-

tiske situation. Der er jo desværre ikke tegn på nogen umiddelbart forestående afspænding.

Kulbesparingen har to sider, idet den fremgår som en differens mellem udgifterne til lokomotivkul og elektricitetsværkskul.

Også de sidste er steget. Hvor meget disse kul skal sættes til pr. t, er yderst vanskeligt at fastslå. Det afhænger i høj grad af elektricitetsværkernes kedelkonstruktion, der bestemmer, hvilke slags kul, man skal bruge.

Smuldkul koster nu 110—115 kr. pr. t. Forskellige kulsorter med ringe brændværdi er væsentlig billigere. Men transporten af dem koster lige så meget, selv regnet pr. t. Ja, fragtomkostningerne er endda større for de dårlige kul, selv om man ser bort fra deres ringere brændværdi.

Allerbilligst er vore danske brunkul. De koster nu omkring 23—26 kr. pr. t i lejet. Fragtomkostningerne afhænger naturligvis af, hvor kullene skal bruges. Befordringen til fjernere dele af Danmark koster mere end brydningen og løsningen.

Disse kuls brændværdi er mindre end $\frac{1}{3}$ af stenkullenes; og de kan ikke udnyttes så godt. De kan ikke bruges til lokomotivdrift, derimod nok i specialkedler i elektricitetsværker. Dog må man som regel blande dem med bedre kul.

Meget kunne således synes at tale for, at man indfører elektriske tog, der får strøm fra elektricitetsværker, som bruger danske brunkul.

Det er iøvrigt mere praktisk at bruge brunkul i store kraftanlæg og stenkul til husopvarmning end omvendt. Desuden er det mere praktisk at bruge brunkul i Jylland og stenkul i København end omvendt.

Idealet måtte være at anlægge en kraftstation umiddelbart ved Søbylejet. Her findes der omkring 25 mill. t brunkul. Skulle de fragtes til København, ville det koste over $\frac{1}{2}$ milliard kroner. Alene fragten til

Horsens eller Vejle ville koste $\frac{1}{3}$ milliard kroner (ganske vist fragtindtægt til banerne). Dette vidner om, at det kunne betale sig at lægge et elektricitetsværk i selve brunkulsområdet. Dets lokale afsætningsmarked kan ikke blive særligt stort. Men det kunne bl. a. levere strøm til jernbanen Fredericia—Aarhus og eventuelt de tilsluttende strækninger fra Vejle til Herning og Skanderborg til Herning.

Vore hjemlige kulressourcer kunne derved udnyttes bedre end nu, dels fordi man kan få flere kul frem ved langvarige planmæssige gravninger end ved den nu pågældende rovdrift, dels fordi man kan spare brunkul (eller evt. stenkul) til selve transporten af brunkullene, dels fordi man kan brænde brunkullene i store specialkedler, hvor varmen udnyttes særligt godt.

Valutamæssigt set kunne det være en god forretning. Men fremstillingsprisen for elektriciteten vil utvivlsomt blive temmelig høj.

Der er imidlertid også andre veje, der fører til valutabesparing.

Man kunne således fragte kullene med danske skibe i større omfang, end det hidtil har været tilfældet. — Den i projektet beregnede besparing er forøvrigt ikke valutabesparing i fuld omfang, fordi prisen indbefatter fragtudgifterne, der delvis går til danske hænder.

Der er en tendens til at købe og hente kullene langt borte, bl. a. i U. S. A., Sydafrika og Indien. For at befragte kullene så langt, må man nødvendigvis bruge store skibe, fordi de er mere økonomiske i drift, og fordi de eventuelt er de eneste, der kan sejle så langt, uden at de selv bruger urimelig meget brændstof på turen. Den danske handelsflåde tæller ikke ret mange skibe, der egner sig til sådanne transporter. Men vi kunne jo bygge skibe til kultransporter over store afstande. Det ville utvivlsomt være en god disposition, i hvert fald nationaløkonomisk set. Det er allerede almindeligt at transportere jernmalme over verdenshavene med specielle store transportskibe, der tager 20—24 000 t. I nær fremtid kan man forvente at se malmtrans-

portskibe, der laster 45 000 t. Det er derfor ikke utopi at forestille sig en dansk kultransportflåde af skibe, der laster 10—20 000 t.

Nu er kulprisen ikke ret høj i visse østamerikanske og sydafrikanske havne. I U. S. A. produceres kullene undertiden for mindre end 1 dollars pr. t. (Dette rekordtal gælder for et kulleje, ganske vist med ret dårlige kul, der tilhører enten Great Northern eller Northern Pacific Railway).

I Sydafrika andrager prisen 6 shilling pr. t ved minen. I havnene er prisen naturligvis meget større.

Der skulle under alle omstændigheder synes at være mulighed for at købe kul i amerikanske og afrikanske havne for en ret ringe pris, i fremmed valuta, og for at fragte dem til Danmark med store specialskibe for en ret ringe udgift, tilmed i dansk valuta. Dette kunne helt ændre det økonomiske grundlag for elektricitetsproduktionen og dermed for jernbanelokomotivplanen.

Men det kunne rigtignok også ændre grundlaget for jernbanelokomotivdriften. Udgifterne til lokomotivkul kunne reduceres med mange millioner kroner om året. Og navnlig kunne valutabehovet reduceres næsten revolutionerende.

Situationen er nu sådan, at det må være overvejelse værd for statsbanerne at bryde med den traditionelle landafhængighed og slå sig på sofart, både for at spare direkte udgifter og tillige for at spare valuta til kullene, — og det ganske uanset om kullene skal brændes i elektricitetsværker eller i lokomotiver.

Disse tanker er efterhånden fjernet betydeligt fra udgangspunktet, jernbanelokomotivplanen. Det umiddelbare spørgsmål må være, om besparingsregnskabet virkelig kan holde stik. Dernæst melder spørgsmålet sig, om banerne ikke kunne spare betydelige beløb ved investeringer på andre måder, eventuelt endnu mere pr. investeret million. Endelig må enhver investering forudsætte, at vi har de fornødne pengemidler. Det er ikke tilstrækkeligt at konstatere, at de kan komme ind med god fortjeneste, hvis man samtidig opdager, at man ikke har dem.

I artiklen drages der nogle sammenligninger mellem virkningsgraden af elektricitetsværkerne og den elektriske togdrift på den ene side og damplokomotivdriften på den anden side.

Elektricitetsværkernes virkningsgrad angives til 28,5 pct. for Kyndbyværkets nyeste anlæg og til 36,2 pct. for et nyt amerikansk kviksølv-vanddampkraftværk.

Et elektricitetsværks virkningsgrad afhænger ikke alene af teknikernes præstationsevne og tidens udviklingsstandpunkt. Den afhænger også af, hvor meget man vil betale for værket.

Hvis man vil betale tilstrækkeligt meget, kan man opnå meget fine resultater. Hvor meget man så vil ofre, bestemmes først og fremmest af priserne for forskellige slags kul, samt af det specielle hensyn man vil tage til behovet for valuta til udenlandske kul og tillige de importerede maskiner. Dyre anlæg kan eventuelt formindske elektricitetsprisen og især valutabehovet. Ved en plan af sådant omfang og sådan virkning må man overveje fremtidens kulpriser meget nøje. Da man kan forvente høje kulpriser, bør man også indrette sig på at ofre meget for at opnå en god virkningsgrad af de nye elektricitetsværker eller udvidelserne af de bestående værker, der skal tjene jernbanedriften.

Det nævnte Kviksølv-dampkraftværk er et eksempel på et godt, men dyrt værk. Netop nu er kviksølvprisen imidlertid rekordhøj, fordi kviksølv bruges til initialsprængstoffer og derfor opkøbes til ammunitionsfabrikationen. Man kan dog også opnå høje virkningsgrader på andre måder, især ved at forøge kedlernes og turbinernes arbejds-temperatur og -tryk. Det forudsætter først og fremmest anvendelse af varme-styrke-bestandige stållegninger, hvis pris også er høj for øjeblikket.

I »Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure« for 1. april i år er der en artikel om elektricitetsværkernes virkningsgrad nu og i den overskuelige fremtid. Man forventer en virkningsgrad på 39 pct.

i løbet af en halv snes år. Iøvrigt er der en oversigt over en række færdige og foreslåede anlæg af forskellig art, hvoraf nogle har en (beregnet) virkningsgrad på 41 pct.

I Brown Boveri Mitteilungen har der i de senere år været en del artikler om dampkraftanlæg med høje virkningsgrader, netop motiveret ved de høje kulpriser, der berettiger dyre anlæg. Allerede i 1944 omtaltes således et fuldt gennemprojekteret værk med en virkningsgrad på 40 pct.

Det synes således at være muligt at opnå væsentlig bedre resultater end angivet i artiklen i »Ingeniøren«. — Men de opnås naturligvis kun med stor bekostning.

Energitabet mellem elektricitetsværket og lokomotivet angives til 45 pct. Hertil må bemærkes, at et sådant tal er meget variabelt. Det afhænger bl. a. af, hvor tæt man lægger omformerstationerne, altså af omformerstationernes antal. Endvidere afhænger det af ledningsprofilernes størrelse, samt af de spændinger, man bruger. Det er jo muligt at lægge omformerstationerne særlig tæt og at bruge rigeligt dimensionerende ledninger og eventuelt også høje spændinger. Det koster altså mere. Men i tilfælde, hvor elektriciteten fås af kul, og kulpriserne er høje, og hvor kullene skal indføres fra andre lande, vil man næppe være sparsommelig med anlægsudgifterne. Da Danmark mangler vandkraft, og da kullene må importeres, tilmed for priser, der nu er 7—8 gange så høje som før krigen, må det være fordelagtigt at udføre anlæggene med henblik på en særlig god virkningsgrad.

Det er altså muligt at opnå, og sandsynligt at man vil opnå en bedre virkningsgrad end angivet. Men det koster også mere.

I artiklen skrives, at jævnstrømslokomotiver har en væsentlig slettere virkningsgrad end vekselstrømslokomotiver. Tallene angives til henholdsvis 12 og 15 pct.

Jævnstrømslokomotivernes ringere virkningsgrad beror på, at spændingsreguleringen under igangsætningen delvis opnås ved hjælp af modstande, hvorved der går energi

tabt som varme i modstandsledningerne.

Det pågældende strømtab må imidlertid ventes at være mindre i ultramoderne lokomotiver.

Man bygger allerede nu jævnstrømslokomotiver med mange økonomiske kørehastigheder og trækrafttrin, hvilket bl. a. er muligt ved meget store feltstyrkereduktioner.

Endvidere bygger man nu lokomotiver, hvis strømregulering foregår automatisk over de forskellige modstande og feltsvækkelsestrin. Reguleringsystemet justeres da til trinshøjder ved den mest hensigtsmæssige hastighed. En lokomotivfører, der skifter om efter skøn, kan som regel ikke gøre det ved den heldigste hastighed.

Endelig er de nyeste elektriske lokomotiver så kraftige og forøvrigt også så lette, at de kan accelerere togene meget hurtigt. De behøver derfor ikke spændingssvækkelse ved modstande i ret lang tid pr. start.

De moderne jævnstrømslokomotiver må af disse grunde ventes at have en bedre effektiv virkningsgrad end de ældre.

Iøvrigt må man spørge, om ikke modstandsvarmen kunne bruges til topopvarmning, idet kulprisen måske er så høj, at det kan betale sig at indføre det nødvendige udstyr hertil.

Sluttelig skal bemærkes, at de moderne elektriske lokomotiver byder på større effektiv virkningsgrad end de ældre, som følge af deres ringere vægt. Men det gælder naturligvis ligefuldt jævnstrøms- og vekselstrømslokomotiverne.

Som praktisk driftsresultat angives nogle tal baseret på en fransk undersøgelse. Ved en elektricitetsværksvirkningsgrad på 28,5 pct. og 45 pct. strømtab fra værk til tog bliver lokomotivets virkningsgrad ved enkeltpræstation 15,7 pct. Den virkelige virkningsgrad er dog kun 11,8 pct. for de franske 1500 volts jævnstrømslokomotiver. Fra 16 000 volts vekselstrømslokomotiver angives tallet til 15 pct.

Til sammenligning er virkningsgraden af hele bestanden af damplokomotiver kun 7,5 pct. ved en-

keltpræstation og 3,6 pct. som driftsgennemsnit. For de nyeste typer er tallene henholdsvis 11,2 og 5,4 pct. Om alle tallene gælder, at målestedet er trækkrogen.

Det engelske tidsskrift »Diesel Railway Traction« bringer i det lige udkomne majnummer en artikel om den fremtidige drivkraft for de engelske jernbaner. Her angives, at professor Dalby (NB.: det lyder næsten dansk, men er antagelig afledt af et gammelt engelsk landsbynavn af dansk oprindelse) i 1923 i Foreningen af Lokomotivingeniører holdt et foredrag, hvor han angav både damplokomotivernes og elektrolokomotivernes effektive virkningsgrad til 4 pct. I 1946 holdtes et foredrag samme sted af J. S. Triton, der kom til 7 pct. for begge slags lokomotiver. For diesellokomotiver angav han tallet til 20 pct.

De 4 pct. gjaldt for jævnstrømslokomotiver og var målt ved drivhjulspæriferien. De 7 pct. gælder også for jævnstrømslokomotiver, men er målt ved trækkrogen. Ved drivhjulspæriferien er tallet 8 pct. og ved strømaftageren 10 pct. Ved understationen er det 15 pct. Ved generatorerne er tallet 18 pct. og ved turbinen er det 20 pct. De sidste tal er ikke særlig høje. De forklarer, hvorfor slutresultaterne er betydelig dårligere end de af professor Bendtsen angivne. Med tilsvarende virkningsgrad af kraftstationen ville de 7 pct. forøges til 11,2 pct., altså meget nær de 11,8 pct., som gælder for de franske baner.

Vigtigere end virkningsgraden er imidlertid selve valutabehovet til brændstof, endvidere brændstofudgifterne, samt elektricitetspriserne.

Lad os begynde med de sidste.

Det angives, at fremstillingsprisen for elektricitet beløber sig til 5,0 øre pr. kilowatttime ved en kulpris af 60 kr. pr. ton elektricitetsværkskul à 6000 cal/g.

Ser man i statsbanernes driftsberetning for 1949/50, finder man, at DSB betaler 8,5 øre pr. kwh, altså væsentlig mere.

Nu skal det siges hertil, at de 5 øre er selve fremstillingsprisen, ikke kobeprisen, der som regel må indebære et fortjenestetillæg.

Trods alt synes forskellen mellem de 8,5 og de 5,0 øre at være påfaldende stor.

For øjeblikket koster kulsmuld henvend det dobbelte af de 60 kr. De 5 øre skulle da stige til omtrent 8 øre, ifølge det opstillede beretningsskema. Det er ikke forfatteren bekendt, hvad DSB betaler NESA og Københavns Belysningsvæsen for strømmen for øjeblikket, Men det er sikkert betydelig mere.

Professor Bendtsen angiver, at elektricitetsregningen efter elektrificeringsplanens fuldførelse vil blive 12,5 millioner kroner ved en strømpris af 5 øre pr. kwh t. Sættes prisen til 10 øre pr. kilowatttime, kommer man op på 25 mill. kroner. Og regnes der med 16 øre pr. kwh, bliver tallet 40 mill. kroner. Dertil må dog bemærkes, at producenterne derved tjener en hel del.

Valutabehovet bliver imidlertid ikke særligt stort, især ikke, hvis kullene tilføres med danske skibe. Regnes der eksempelvis med en valutaexport på 50 kr. pr. ton for 125 000 tons smuldkul, bliver den godt 6 mill. kr. Selv ved 80 kr. pr. ton beløber den sig kun til 8 mill. kr.

De nylig stegne kulpriser påvirker også damplokomotivernes driftsregnskab. Og her spiller kulprisen en meget stor rolle.

Forbruget af kul og olie for de banestrækninger, der omfattes af elektrificeringsplanen, er anslået til 38,7 mill. kr. for 1948/49. Siden da er kulprisen steget 50—60 pct. Oliien spiller kun en inferior rolle i helhedsregnskabet, så dens noget mindre prisstigning er af mindre interesse.

Lokomotivkulregningen bliver altså omkring 60 mill. kr. med de nu gældende priser.

Hvor stor en del heraf der er valutaudgift, afhænger af, hvor kulene købes, og i hvilket omfang de tilføres med danske skibe.

Sikkert er det imidlertid, at banerne efter en eventuel elektrificering vil opnå langt bedre brændselsøkonomi og valutaøkonomi end ved den nuværende drift med damplokomotiver.

Den kostbare drift for øjeblikket skyldes dog i betydelig grad damp-

lokomotivernes høje alder og deres vanskelige udnyttelse på grund af deres forskellighed og begrænsede anvendelighed, type for type.

I et par tidligere artikler har vi omtalt det franske universallokomotiv type 141 P. Senere har det tyske universallokomotiv type 23 været omtalt. Også en tilsvarende 1D1-koblet fremtidstype har været nævnt. I Holland har man nu et svenskbygget 2C-koblet universallokomotiv og i England et par nye 2C- og 2C1-koblede typer, ligeledes tjenlige til al slags trafik.

Hvis halvdelen af DSB's lokomotiver bestod af en af disse lokomotivtyper, kunne man utvivlsomt forbedre driften og driftøkonomien overordentlig meget. Navnlig ville brændstofudgifterne og valutaeksporten kunne reduceres meget.

Den franske maskine er antagelig den af de nævnte typer, der koster mest i anskaffelse og vedligeholdelse. Men der er al grund til at tro, at den er den mest brændstoføkonomiske og dermed også den mest valutaøkonomiske af buketten.

Lad os tænke os, at man indfører den som drivkraft for alle de svære tog på strækningerne Nyborg—Fredericia—Aarhus—Aalborg og Fredericia—Padborg samt Fredericia—Esbjerg.

Den samlede trafik på disse strækninger beløb sig i 1949/50 til 350 mill. vognakselkilometer. Heraf faldt en lille del på lyntog og andre motortog og en anden mindre del på lettere damptog, der især tjente lokaltrafikken. Man kan formodentlig regne med, at mellem 200 og 250 mill. vognakselkilometer kan afvikles med fordel af de svære lokomotiver. Da hele DSB's trafik i det pågældende år androg 854 mill. vognakselkilometer, hvorfra 667 mill. afvikledes af damplokomotiverne, betyder det, at omkring en trediedel af den samlede dampdrevne trafik kan afvikles af de eventuelle nye damplokomotiver på de nævnte strækninger.

DSB's kuludgifter til dampogtrafikken, excl. rangertjenesten, beløb sig i 1949/50 til 33,4 mill. kr. Kulenes gennemsnitspris var 93 kr. pr. ton. Regnes der med 170 kr. pr. t,

ville tallet blive godt 60 mill. kr. Heraf kan de 20 mill. kr. tilskrives den trafik, der eventuelt kan klare de omtalte universallokomotiver.

De franske maskiner er mindst en menneskealder yngre end de hidtil brugte. De er i sig selv da meget brændstoføkonomiske. De kan endvidere bruges næsten hele døgnet igennem. De er så kraftige, at de ikke overbelastes. Alle disse forhold influerer på brændstofforbruget. Deres egenvægt er forholdsvis ringe. Der er folgelig grund til at tro, at man kan spare mellem fjerdedelen og halvdelen af de kulmængder, der nu bruges på de pågældende strækninger.

Man kan altså spare kul for mellem 5 og 10 mill. kroner om året, hvis man indsætter de omtalte lokomotiver i stedet for de nuværende. Hvis man skønner, at kulregningen reduceres fra 20 til 15 mill. kroner for de pågældende strækninger, må man være på den sikre side. Det må dog fremhæves, at regnestykket er baseret på øjeblikkets kulpriser.

Kulpriserne er som sagt meget høje netop nu. Derimod er brændselsoliepriserne meget moderate, nemlig ca. 150 kr. pr. t.

En sammenligning mellem den effektive brændværdi af olie og kul til damplokomotivdrift giver naturligvis noget varierende resultater for forskellige olie kvaliteter, forskellige kulsorter og forskellige lokomotivtyper. Men det kan aldrig blive meget forkert at sætte 1 kg olie ækvivalent med 1½ kg kul. Dette betyder, at olieprisen 150 kr. pr. t svarer til en kulpris, der er ca. 100 kr. pr. t. Dette er blot 60 pct. af den nuværende kulpris.

Herefter ser det altså ud til, at brændstofregningen for lokomotivdriften på de vstdanske hovedbaner, som ved indførelsen af de nævnte moderne damplokomotiver syntes at kunne reduceres fra 20 til 15 mill. kroner årligt, vil kunne nedsættes yderligere til ca. 10 mill. kroner årligt, hvis lokomotiverne konstrueres direkte med henblik på oliefyring. Kort sagt, der spares omkring 10 mill. kroner om året.

Til den trafik, der kan blive tale

om, kræves der formodentlig mellem 40 og 50 kraftige lokomotiver. Dersom disse bygges i henhold til en samlet bestilling, vil de formodentlig kunne fås for omkring 25 mill. kroner.

De pågældende lokomotiver må derfor antages at kunne betale sig selv i løbet af ganske få år. Sæfremt de bygges her i landet på licens, bortset fra et par monstermaskiner, vil man efter nogle års forløb have indsparet mange millioner kroner i fremmed valuta.

Alt dette, og desuden store trafikale forbedringer, samt besparingen af vognmateriel, kan opnås ved en forholdsvis og derfor overkommelig nyinvestering.

Man kan iøvrigt fæstne sig ved, at udbyttet må forventes at blive stort i forhold til investeringen.

Det er endvidere af stor vigtighed, at resultaterne vil kunne mærkes meget hurtigt, antagelig allerede omkring et par år efter, at man eventuelt har taget en beslutning.

Trods alt dette kan elektrificeringsplanen bringe endnu større resultater. I tilfældet af, at den baseres på udnyttelse af de jyske brunkul i et lokalt statsejet kraftværk i Søbyområdet, vil man også spare den anden halvdel af brændstofvalutaen. Desuden kan man derved gøre sig i nogen grad uafhængig af udlandet, hvorfra vi nødvendigvis må importere mange andre ting, der til enhver tid vil gøre valutasituationen anspændt. Desuden kan banerne gøre sig uafhængig af soarten. Dette kan naturligvis ikke vurderes i penge. Selv en uforholdsmæssig stor anlægsudgift kan ikke bruges som indvending imod en sådan plan.

Indførelsen af elektriske tog og bygningen af moderne damplokomotiver behøver ingenlunde være alternativer. Tværtimod kan de to drivformer udmærket supplere hinanden. Damplokomotiverne kan gøre god tjeneste i de år, der hengår, indtil en elektrificering kan blive en realitet. Derefter kan de bruges på andre linier.

(Fortsættes).

vidste socialister må vi bekæmpe denne udvikling og gøre vort til at disse uophørlige forstyrrelser indenfor verdensøkonomien forhindres«. Et kvartsekel senere fik Bevin mulighed til at ofre sine sidste år på denne opgave, dog under helt andre forhold.

De grundlæggende retningslinier.

Indholdet af Bevins indlæg i den udenrigspolitiske debat i forbindelse med ITF-kongressen var først og fremmest rettet til transportarbejderne: »For os transportarbejdere er det en ufravigelig pligt med alle til rådighed stående midler at bekæmpe de forhindringer, der lægges i vejen for frie trafikforbindelser mellem de forskellige lande«.

Bevin, som ved en international rådslagning 25 år senere, forsøgte at lægge grunden til mellemfolkelig forståelse og fred, udtalte ved kongressen følgende vending: »I må huske på, at politiken indenfor de herskende kredse altid går ud på at udnytte de nationale følelser på forskellige steder og ophidse folket til indbyrdes kamp mod hverandre, så at de selv stadig kan sidde ved magten. Hvad vi behøver er mellemfolkelig forståelse i sand international ånd.

Denne udtalelse holder stik endnu i dag, selv om forholdene i mellemtiden er blevet revolutioneret og det nu er andre som sidder ved magten.

En leder af international format.

Den 15.—21. september 1926 overværede Bevin ITF's kongres i Paris og fik der lejlighed til at give en prøve på sine lederegenskaber både på det nationale og internationale område. ITF's daværende generalsekretær, Edo Fimmen, havde overfor kongressen fremlagt en rapport om ITF's foranstaltninger i forbindelse med den britiske grubearbejderstrejke. Man kunne givetvis regne med, at Bevin kunne udtale sig på den britiske delegations vegne i dette spørgsmål. Han gjorde dette også med uforlignelig klarhed og indtrængende forståelse: »En hændelse som denne generalstrejke kan ikke planlægges lang tid i forvejen, og det er derfor kun naturligt, om besværligheder og fejltagelser opstår. Det beror i sidste instans på den almindelige stemning, om arbejdermasserne stiller sig positive eller negative til en appel fra forbundet.« Det siger sig selv, at Bevin altid var lydhor for de forskellige forandringer i arbejderopinionen.

Ved denne kongres fastslog han klart og tydeligt, hvad den britiske fagforeningsbevægelse i virkeligheden havde til hensigt. Selv om man indenfor den britiske fagforeningsbevægelse simpelt hen krævede internationalt sammenhold, havde man ikke den ringeste hensigt til at give afkald på sin egen selvstændighed eller følge diktat fra udlandet. Bevin udtrykte sagen sådan: »De britiske arbejdere nægter at tage imod råd og kritik fra lande, som i lighed med Sovjetrusland tror at have monopol på al visdom. De britiske arbejdere siger »Hands off Russia«, men siger i samme åndedræt: »Hands off Britain«.

De politiske bevægelsesgrunde gennem den sande demokratiske arbejderbevægelse i England

formulerede Bevin med eftertryk således: »Trods al påstand om det modsatte vil jeg bestemt understrege, at generalstrejken var en ren industriel konflikt og ikke noget led i revolutionær bevægelse. Forsøg på at sætte revolutionær stempel på arbejderbevægelsen i vort land, skader blot arbejderne prestige. De britiske fagforeninger kommer aldrig til at gå i strejke i revolutionær hensigt. For os er strejken et lovligt kampmiddel i industrielle konflikter og ikke et politisk våben«.

Bevins indsats ved internationale arbejderkonferencer.

Ved Paris-kongressen i 1926 nedsattes et rådgivende udvalg for havnearbejderne med den opgave at udarbejde et forslag til en konvention angående sikkerhed i havnene. Bevin fungerede som udvalgets ordfører og overværede en række komité-generalforsamlinger på forskellige steder i udlandet. Han begav sig også som rådgivende arbejderdelegeret til de to internationale arbejderkonferencer i Geneve i maj/juni 1928 og 1929 for der at forsøge på at få konventionen antaget. Disse forsøg kronedes med held, idet konventionen blev vedtaget i slutningen af 1929.

Bevins erfaringer fra conferencearbejdet indenfor IAO fik ham til at betvivle nytten af Joint Maritime Commission (fælles søfartskommission) ud fra arbejdernes synspunkt. Ved ITF-kongressen i 1928 fastslog han, at man i Geneve måtte indtage en fast holdning i forholdet til International Shipping Federation, hvis mange repræsentanter mødte for at forhindre enhver diskussion af de af ITF fremlagte forslag. Disse ønskede i stedet for at få hele spørgsmålet om havnearbejdernes beskyttelse mod ulykkestilfælde under arbejdet tilbageført til JMC for på denne måde at torpedere ITF's kampagne. Bevin tilføjede: »ITF må gøre sit yderste for at forhindre at JMC i fremtiden kommer i besiddelse af specielle spørgsmål af den art. Eftersom JMC består af et lige antal arbejdsgivere og arbejderrepræsentanter, opstår let dødpunkter ved voteringen om modstridende spørgsmål, hvilket kan medføre, at kommissionen kan udnyttes til at forhale sagen.

En praktisk og handlekraftig demokrat.

Ved ITF's Stockholms kongres den 9.—15. juli opponerede Bevin mod et af resolutionsforslagene og begyndte sin kritik med at udtale: »Denne resolution synes mig at være altfor højtravende«. Angående en vis paragraf bemærkede han tørt: »Hvis vi vedtager den resolution uden at stryge denne paragraf, medfører dette, at vi offentliggør en beslutning om visse problemer uden først at have diskuteret dem med de nationer, sagen gælder. Endvidere mener jeg, vi kan stryge denne passus, eftersom vi taler om imperialismen, synes jeg, at vi overser bolchevismen.

Ved forhandlingernes afslutning takkede Bevin de svenske værter og gav et tilbageblik over ITF's udvikling indtil Stockholm-kongressen: »Det har været en interessant og oplysende kongres, og jeg vil takke alle dem, der har bidraget til det fremgangsgrige conferencearbejde. I særdeleshed vil jeg

fremføre en hjertelig tak til de svenske myndigheder, som stillede rigsdagsbygningen til rådighed. Det er første gang ITF afholder kongres i en parlamentsbygning, og jeg mener, at dette faktum er et symbolsk tegn på vor fremgang. Jeg kan ikke lade være med at tænke tilbage på Amsterdamkongressen, da en håndfuld fagorganisationer mødtes for at genoprette ITF. Vi er sandelig kommet et godt stykke fremad siden den dag, når nu en af Europas søfartsnationer tilmed oplukker sit parlament for os.

Frygtløs i debatter.

Den sidste ITF-kongres Bevin fik anledning til at overvære, afholdtes i Prag den 7.—13. august 1932. Og Bevin undlod ikke denne gang at komme i diskussion med hele generalrådet, som han på den tid tilhørte.

Fra tjekkisk side forelå et forslag, at en ITF-delegation skulle sendes til USSR for dér nærmere at studere forholdene i dette land og etablere direkte forbindelse med transportarbejderne. Imidlertid havde ITF's præsident, C. Cramp, på generalrådets vegne modsat sig forslaget, da man indenfor generalrådet anså, at en delegation til Rusland næppe kunne få mulighed for at studere de virkelige forhold bagved potemkinkulisserne. Bevin begærede da ordet og han udtalte: »Jeg havde ikke tænkt at deltage i denne diskussion, hvis det ikke havde været for den udtalelse, vor præsident nys gjorde på generalrådets vegne. Jeg er selv medlem af samme generalråd, men havde desværre ikke lejlighed til at overvære mødet, hvor det nys nævnte blev besluttet. Generalrådets mening var, at man slet ikke brød sig om at sende nogen delegation til Rusland, da vi jo sandsynligvis ikke kunne få nærmere indblik i de faktiske forhold, der råder dér, det er det mest reaktionære, jeg længe har hørt. Jeg tror ikke, at man i Rusland ville vægre sig imod at lade os se os omkring, ligeså lidt som russerne nægter delegationer fra andre lande. Jeg ser denne sag ud fra en helt anden synsvinkel: »Hvad vi end tænker om forslaget om at lade de russiske forbund tilslutte sig ITF eller om deres langtrukne resolutioner, idéer og metoder, bør vi ikke et øjeblik betvivle eller lukke øjenene for det faktum, at russerne følger helt nye idéer, som står i skarp kontrast til de meninger, som angiver tonen i den øvrige del af verden. Hvad generalrådet foreslår, er derfor ikke andet end den rene kræmmerhuspolitik, et forsøg på selvbedrageri ved krampagtigt at lukke øjnene for situationen i Rusland, i stedet for at forsøge på at komme den nye økonomiske lære ind på livet og forstå dets virkelige betydning for verden iøvrigt. Generalrådets forslag er derfor det mest reaktionære, som tænkes kan. Det verdenspolitiske landkort tænkes nu på at ændres og opdeles i nye økonomiske interessepærer. Ved en konference for nylig i Ottawa forsøgte det britiske imperies ledende mænd at finde en løsning til de besværligheder, som det kapitalistiske system var kommet ind i. Medens denne konference stadig stod på, slog en række europæiske lande sig sam-

men til en ny koalition, hvis magtområde strækker sig lige til Ruslands grænser. Dermed har kapitalismen fremflyttet sine grænser, selv om vi synes om det eller ej, overflyver disse de politiske grænser, man tegner på kortene. Denne kapitalistiske magtudfoldelse kommer i det fjerne Østen til at få skæbnsvangre eftervirkninger i hvert fald i Kina og Japan, og dette kan føre til, at man slår ind på drastiske genveje for at genopbygge en ny socialistisk samfundsordning. Jeg kan meget vel forstå, at russerne efterstræber verdensrevolution, ligesom jeg også kan forstå deres besværligheder, eftersom de er overbeviste om nødvendigheden af at forsvare sit nye samfundsøkonomiske system. Generalrådets uvilje mod at lære at kende dette nye system under det temmelig enkle påskud, at vi jo ikke får nogen lejlighed til at se nærmere på, hvorledes det fungerer i praksis, er en indstilling, som jeg kraftig opponerer imod. Vi har ingenting at frygte, hvis vi begiver os til Rusland. Det er meget bedre, om vi får kontakt med denne nye verden, i stedet for at sende russerne en indbydelse til at komme over til os. Vi må i stedet følge den nye udvikling i Rusland, der er mere gennemgribende end det der fremgår af artiklerne i verdenspressen, eller den ulyksalige kommunistpropaganda, som drives udenfor Ruslands grænser. Vi har et levende eksempel på, at man ved overmenneskelige anstrengelser har opbygget en kæmpestat efter rene socialistiske linier. Hvorvidt denne socialistiske opbygning sker efter tilfredsstillende principper, er et spørgsmål, som den internationale arbejderbevægelse bør holde sig godt underrettet om. Af denne årsag håber jeg, at generalrådets forslag bliver forkastet«.

Fraset Bevins kritiske anmærkninger om USSR og kommunisterne bør man dog ikke udlede altfor megen af hans positive indstilling til Sovjetunionen, hvilket nærmest dikteres af iver efter at få en planøkonomisk verdensordning i stand, en tanke, som under depressionen i 30erne mere end nogensinde kom Bevin i hu. I selve sagen var det typisk for Bevin, at han hellere firedede af, end lod den falde, trods den stærke tvivl han allerede på den tid havde om de sovjetrussiske idéers og metoders holdbarhed.

Bevins indstilling til Sovjetunionen i de senere år blev mere og mere kritisk, jo større erfaring han fik af sovjetledernes planer og metoder, hvilket mere fjernede sig fra den oprindelige planlagte socialistiske organisation i Rusland, som tidligere havde vundet hans tilslutning. Som britisk udenrigsminister fik han selv at mærke russernes stædige modvilje mod ethvert forsøg på gensidig forståelse og samarbejde ved internationale rådslagninger. Trods dette forsøgte han stadig at løse forskellige spørgsmål af vital betydning for menneskeheden i en ånd af sagtomhed og fornuft.

Bevin og verdensdepressionen.

Bevin var på denne tid klar over denne skæbnsvangre vending, som i begyndelsen af 30erne skete i det verdensøkonomiske og politiske liv. Dette fremgik også af hans indlæg ved kongressen

om krigsskadeerstatningsspørgsmålet. Han advarede kongressen mod at indlade sig på al for megen debat i denne sag, »eftersom vi på den måde kun drager opmærksomheden fra de virkelige årsager til den nuværende verdensøkonomiske krise«. Han redegjorde for den upopulære men rigtige politik, som det britiske arbejderparti var slået ind på ved at arbejde for krigsskadeerstatningens afskaffelse, og tilføjede: »Det har vist sig, at forskellige nationalister i forskellige lande stadig forsøger at forhindre vore fremskridt indenfor den internationale arbejderbevægelse«. Han forklarede endvidere, at arbejderregeringens forsøg på at nedrive forskellige nationale skranke på det økonomiske område kun fik lidet tilslutning fra andre regeringer. Videre beklagede han sig over, at de anstrengelser, som var gjort fra britiske arbejderes side ikke havde vundet nogen genklang indenfor Faglige Verdensføderation WFTU. I sin iver efter at få nogen retningslinier for problemet, foreslog han følgende kurs for fremtiden: »Da vi har en arbejderinternational, bør denne også træde i virksomhed, så snart arbejderbevægelsen i noget land forsøger sig på aktioner i stor skala. Det er ikke nødvendigt først at spørge: Hvem står i spidsen for denne aktion? Hvem satte det hele i gang o. s. v.? Det eneste, der spiller nogen rolle, er, om aktion er nødvendig samt om den tilsigter ønskværdige mål«.

Bevin var trods sin optimistiske natur på den tid bittert skuffet over sin manglende evne til at påvirke verdensudviklingen til det bedre. Det var derfor ikke til at undre sig over, om han stadig så med visse forhåbninger mod det gædefulde Sovjet, hvilket til for nylig var betragtet som et kæmpemæssigt forsøgsområde for de socialistiske samfundsordnere.

En forkæmper for ITF til det sidste.

Efter denne kongres tog Bevin ikke længere aktiv del i konferencearbejdet indenfor ITF. Han overværede ganske vist London-kongressen i september 1930, men hans indsats dér indskrænkede sig til at fungere som ordfører ved havnearbejdernes sektionskonference. Han indfandt sig desuden ved IAO's fælles søfartskonference i Geneve i 1936 som rådgiver for den britiske arbejderdelegation (f. ordf. i Britisk søfolksforbunds NUS, W. R. Spence) samt ved den forberedende søfartskonference i 1935. Ved begge disse konferencer bidrog han kraftigt til at fremme ITF's politik i søfartsspørgsmål. Hans indsats ved arbejdskonferencen berømmes også i ITF's virksomhedsberetning for perioden 1935—1937. Som medlem af ITF's generalforsamling 1930—1935 samt fra 1938 deltog han i udformningen af retningslinierne for ITF's virksomhed. Da ITF ved krigsudbruddet i 1939 blev tvunget til at overflytte sit hovedkontor fra Amsterdam til London, indgik Bevin som medlem i ITF's forvaltningsudvalg. I maj 1940, da krigen nåede et kritisk højdepunkt, fik ITF en skrivelse fra Bevin, stilet til daværende britisk generalsekretær J. Oidenbroek.

»Broder Oldenbroek!

Jeg vil forsikre dig dine hollandske og belgiske kolleger om min oprigtige sympati, da jeg meget vel forstår, hvorledes det føles at få sit hjem ødelagt af fremmede angribere.

Du ved, at jeg har fået den opgave at fungere som arbejdsminister i vor nye koalitionsregering, og dette gør det umuligt for mig at få tid tilovers til at overvære ITF's sammenkomst. I den tid, jeg har dette embede, vil broder Arthur Deakin fungere som min suppleant.

En af årsagerne til, at jeg besluttede mig til at gå med i den nye samlingsregering, er den skæbne, som ramte mine udenlandske kammerater i Skandinavien, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankrig, Tjekkoslaviet, Polen og Østrig. De kan alle være forvissede om, at jeg skal anvende vilje og energi for påny at skabe sådanne forhold, at vor international kan oprettes i sin forhenværende styrke, samt endnu mere handlekraftig og fuld af udviklingsmuligheder.

Selv om jeg er indgået i regeringen for at få fremskaffet tilstrækkelig arbejdskraft og materiale for, at vi skal kunne modstå vore brutale angribere, glemmer jeg ikke vore kammerater i U. S. A., Sydamerika og andre dele af verden, som endnu ikke angribes af angriberne. Selv om de endnu ikke befinder sig ved selve krigsfronten, bør de vide, at det blod som ofres på Europas slagmarker



Great George Street,
~~Whitehall, S.W. 1.~~
 Whitehall, S.W. 1.

20 March, 1951

Dear Becu,

It was so kind of you to write to me on my birthday. Please accept and convey to all the members of the International Transport Workers' Federation my warmest thanks.

Best wishes,

Yours sincerely,

P. Becu, Esq.,
 The International Transport
 Workers' Federation.

Et bevis for Bevins hengivenhed for ITF var det egenhændige signerede portræt, som han sendte ITF en uge før sin død.

også ofres for dem. Når du kommer i kontakt med vore kammerater på den anden side verdenshavet, så opfordrer dem til om muligt at bistå vor sag og gøre dette til forsvar for menneskeværdier og social retfærdighed for alle folk.

Din hengivne
(sign.) Ernest Bevin.

ITF fortsætter målbevidst at følge den kurs, som Bevin var med til at fastsætte, og vi føler os stolte over hans indsats i ITF's historie. Vi skal fortsætte at arbejde i Bevins ånd for en praktisk virkeliggørelse af de mål, han så klart har angivet både for os og verden iøvrigt. Bevin var selv et menneske fuld af optimisme og i stedet for at hengive os til sorgen over hans bortgang, bør vi glæde os over alt det, han har gjort for vor sag. I ham så vi en storslået personlighed, hvis arbejdsfulde liv bar rigelig frugt til gavn for menneskeheden i alle dele af verden.



Tak.

Alle, der med gaver og blomster gjorde min 75 års fødselsdag så festlig, bedes hermed modtage min hjerteligste tak.

H. C. Gleerup,
pens. lokomotivfører,
Aarhus.

Byttelejlighed.

En 2-værelses lejlighed i Slagelse med kammer, altan, varmt vand og badeværelse, leje 104 kr., ønskes byttet med en 2½ til 3-værelses lejlighed i Fredericia (gerne moderne).

A. M. Hansen,
lokomotivfyrbøder,
DSB maskindepot,
Fredericia.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1.-6.-1951:

- Pens. lokomotivfører T. C. Steffensen, Logstorgade 9, 2., Kbhvn. Ø.
Pens. lokomotivfører H. A. Hansen, Nørrebrogade 28, 1., Frederica.
Pens. lokomotivfører F. Mogensen, Flensborggade 26, 4., Kbhvn. V.
Pens. lokomotivfører C. V. Jensen, Haakonsgade, Herning.
Pens. lokomotivfører F. C. Døssing, Sdr. Boulevard 100, 2., Kbhvn. V.
Pens. lokomotivfører O. E. Ovesen, Banegaardsgade 23, Hobro.
Pens. lokomotivfører P. S. E. Millner, Arveprinsensvej 4, Kbhvn. F.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige øre-, næse- og halslæger antaget ørelæge Lauritz Greisen, Hobro, og ørelæge Bent Eriksen, Grindsted.

Doktor Greisen afholder konsultation Adelgade 36, Hobro, kl. 12—14, lørdag kun efter aftale.

Doktor Eriksen afholder konsultation Borbergade 20, Grindsted, kl. 12,30—15, lørdag kun efter aftale.

Øjenlæge C. C. Hartlev, Sønderborg, er afgået ved døden, og ørelæge Kehlet Hansen, Hobro, er fratrukket som speciallæge ved sygekassen.

Endvidere har følgende forandringer fundet sted:

Øjenlæge O. Skjerbæk Olesen er flyttet fra Varde til Silkeborg, hvor han afholder konsultation Vester-gade 18, kl. 12—15, lørdag kun efter aftale.

Øjenlæge dr. med. Erik V. Johansen er flyttet fra Silkeborg til Esbjerg, hvor han afholder konsultation Østergade 4, kl. 12—15 undtagen lørdage.

Øjenlæge Steffen Heegaard er flyttet fra Esbjerg til Odense, hvor han afholder konsultation St. Anne Plads, kl. 12—14, lørdag dog kl. 9—10.

Ørelæge O. Metz, V. Boulevard 13, er bortrejst fra 20. juni til 14. juli d. å. Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af ørelæge Faaborg-Andersen, V. Boulevard 4. Konsultationstid kl. 13—14.

I tiden 16. juli—13. august d. å. er ørelæge Faaborg-Andersen bortrejst. I dette tidsrum vikarierer ørelæge Metz, konsultationstid kl. 12,30—13,30.

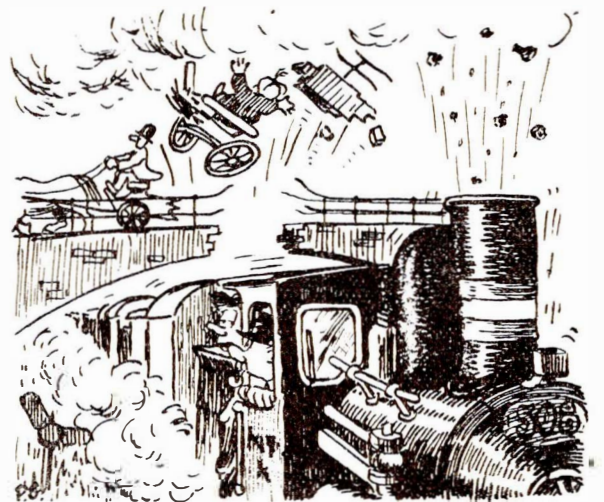
Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige ørelæger antaget ørelæge Orla Teglers, Nykøbing F.

Doktor Teglers afholder konsultation Rosenvænget 6, kl. 12,30—14.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-underafdeling:

Langaa: Repræsentantens navn og adresse rettes til: J. A. Pedersen, Vestergade.



— Måske du kan indse, at du kører lovlig hårdt!

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

URMAGER OG GULDSEDMED
BASTIANSEN *Fest- og
Jubilæumsgaver*
Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND

Kulimport

Fredericia

Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

*Store Bal-
og Selskabstokaler*

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Banegaards Restaurationen, Fredericia

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Rejsende
Husk Marketeriet!
Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med

Gothersgade 14

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»**LA BELLA**«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

★ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

Alt i Papirvarer og Kontorartikler

Carl Lind, Købmagergade 64

Fredericia . Telf. 1034

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

LP PEDERSEN . STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage

L P betyder ogsaa laveste Priser

Husk Bageriet

Thorsvej . Fredericia

O. Worm . Tlf. 1197

Specialitet:

Fødselsdagskringle

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner

v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

Slagelse Dampmølle Akts.

SLAGELSE * TELF. 120

DANA MEL

Slagelse Banegaardsrestauration

anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

★
Valdemar Nielsen

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S



**STJERNENS
ØL
OG MINERALVANDE**

H. L. Aastrup & Søn

BRANDE

Kolonial Vin Tobak

Vort Speciale er kunstige Tænder,
der ser ud som naturlige
Prøv den lette Plasticgane
H. Mønster - Tandtekniker
Telf. 94 . Stationsvej 5 . Brande

Godt og lækkert brød der fåes,
når til bageren på torvet der gåes

N. H. Sørensen

Tlf. 38 Brande

*Den rigtige sko, det alle
må sande, fåes hos*
JEPSEN i Brande

Telefon 132

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Fa. JOH. HANSEN
ELEKTRO-INSTALLATØR

Tlf. 45 Brande

IMPORTØREN

Brande

Storegade 23 Tlf. 24

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

Bliv fast Kunde i »Magasin du Nord«

v/ Kaj Jørgensen, Brande

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Lad male

Alt moderne Malerarbejde udføres

Aage Andersen

Herningvej 23 Tlf. Brande 210

Frugt - Blomster - Kranse

M. BALLEs EFTF.

v/ Nøhrkorn

Brande . Telf. 1

Murermester og Cementvarefabrikant,

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Høvefliser,
Flagstangsfødder m. m.

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens*

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Tlf. Kalundborg 187

Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN *Scit. Jørgensbjerg 25. Tlf. Kalundborg 71*

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520

Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet

