



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 12 - 52. ÅRGANG

20. JUNI 1952



Indhold:

Nordisk nyt — Norge	146
Soph. Jensen fylder 70 år	147
Finanser og tjenestemænd	148
Dieseldrevne tog til De Tyrkiske Statsbaner	149
Ny moderne bilfærge til Store- bælt	150
Fortid og nutid	152
Fra medlemskredsen	153
International konkurrence om en europæisk jernbaneplyakat	154
DSB Tjenestemænds Børnefor- sørgelse	155
Turistsektionen meddeler	155
Under DLF	156
Foreningens formand - ny adresse	156
Tak	156
Personalia	156
Medlemslisten	156
Nye adresser	156
Dansk Lokomotiv Tidende	156
•Olsen og Jensen•	156



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Velfærdskontoerne

Under opbygningen af samarbejdsudvalg indenfor virksomheder ude i privatindustrien, som var de første, der førte udvalgene ud i livet, lagde man ikke mindst vægt på den paragraf i samarbejdsudvalgsbestemmelserne, hvorefter der skal tages hensyn til de beskæftigedes velfærd, sikkerhed, sundhed, trykthed og lignende spørgsmål, arbejdsforholdene vedrørende. Samme interesse for disse forhold fremhævede man stærkt i de tilsvarende udvalg indenfor tjenestemandorganisationerne i de andre nordiske lande. Det var derfor ikke unaturligt, at udvalget af 9. marts 1949, der skulle udarbejde reglerne for samarbejdsudvalg ved statens virksomheder her i landet ligeledes tog hensyn hertil i reglementet.

Dette skulle dække samtlige styrelsesgrene indenfor staten, og der var på dette tidspunkt adskillige af dem, som ikke havde organiseret velfærdsarbejdet på samme måde, som det f. eks. var tilfældet indenfor Danske Statsbaner.

*

Her har der til gengæld gennem flere år været opretholdt et særligt system, hvorefter man behandler de velfærdsarbejder, hvorom der fremsættes ønsker fra de respektive organisationer. Et system, som i sig selv har virket tilfredsstillende, fordi fordelingen af arbejderne distriktsvis har givet mulighed for at få forbedret lokalerne i det omfang, det nu engang er gørligt indenfor bygningens rammer. De såkaldte »store« velfærdssager, herunder bl. a. nybygninger, har Generaldirektoratet stået for, under hensyn til størrelsen af de beløb, der skulle anvendes.

Selv om reglementet angående oprettelsen af samarbejdsudvalg indenfor statens styrelser m. v. i paragraf 5 ligeledes giver udtryk for, at udvalget skal skabe de bedst mulige arbejdsforhold og dermed fremme tilfredsheden ved arbejdet ved bl. a. at behandle de ovennævnte spørgsmål, herunder velfærd, har jernbaneorganisationerne i samråd med administrationen været enige om at bevare den hidtidige fremgangsmåde og dermed den særlige behandling af forslag til velfærdsforanstaltninger i overnatnings- og hvileværelser.

*

Vi har tidligere omtalt behandlingen af de »store« velfærds-sager, altså de, der sorterer under Generaldirektoratet, og hvorledes der under en forhandling opnåedes enighed om at opdele arbejderne i grupper. Indenfor grupperne er forslagene igen opstillede i den bestemte rækkefølge, som de bør udføres i. Grupperingen og nummereringen er sket efter en indgående bedømmelse af de stedlige forhold, således at dér, hvor en modernisering er hårdest tiltrængt, udføres arbejdet først o. s. fr.

*

Efterhånden som tiden skrider frem og der sker en modernisering på alle andre områder, er det imidlertid vanskeligt at få de forholdsvis små beløb, der er stillet til disposition for de velfærdssager, det påhviler distrikterne at udføre, til at strække til. Mange af opholds- og hvileværelserne er i dag af en sådan beskaffenhed, at tiden for længst er løbet fra dem. Det forcerede tempo, hvorunder tjenesten i dag udføres af det kørende perso-

Norge.

Stationsmesterforbundets landsmøde anbefaler eenstemmigt medlemmerne at stemme for indmeldelse i LO.

Norges Stationsmesterforbund har afholdt sit landsmøde i Fevik den 22. og 23. maj d. å. under ledelse af formanden Sverre Erichsen.

På landsmødet behandlede man spørgsmålet om Stationsmesterforbundets tilslutning til Norsk Jernbaneforbund. Tidligere er ført forhandlinger mellem Norsk Jernbaneforbund og Stationsmesterforbundet under ledelse af LO for at finde frem til et grundlag for indmeldelse i Norsk Jernbaneforbund. Norsk Jernbaneforbunds styrelse har behandlet sagen i to møder, og det forslag, som forelagdes til behandling på Stationsmesterforbundets landsmøde, var det, som blev vedtaget i Norsk Jernbaneforbunds styrelsesmøde den 21. maj d. å.

Efter indledning af Stationsmesterforbundets formand, Erichsen, og Norsk Jernbaneforbunds formand, Trana, besluttede landsmødet eenstemmigt at anbefale medlemmerne, at forbundet indmelder sig i LO gennem Norsk Jernbaneforbund.

Landsmødets vedtagelse bliver sendt ud til urafstemning blandt medlemmerne, og denne skal være afsluttet inden 15. august d. å.

Norges Stationsmesterforbund tæller 435 medlemmer.

(Jernbanemanden.)

Stationsmestrene i Norge er, hvad vi herhjemme forstår ved stationsforstandere, og følger urafstemningen landsmødets vedtagelse, vil Norsk Lokomotivmandsforbund være den eneste jernbaneorganisation, som ikke er tilsluttet Norsk Jernbaneforbund.

nale, og den stærke udvidelse af antallet af enmandsbetjente køretøjer, medførte, at der ikke alene bør fremskaffes mere hyggelige lokaler med inventar, der betinger bedre hvile, men også, at de bygninger, hvori overnatnings- og hvileværelser indrettes, opføres på steder, hvor der er ubetinget ro. Det er derfor påkrævet, at man i fremtiden flytter de nævnte værelser fra selve remisebygningerne over til bygninger, der ligger længere væk fra de støjende remiseområder og rangerpladser.

Men naturligtvis kan sådanne forhold ikke oprettes overalt. Hvor der findes bygninger med det nødvendige areal, og hvor det antal værelser, der er behov for, kan indrettes, må man indskrænke sig hertil. Personalet vil da også erklære sig tilfreds hermed, når blot værelserne gøres tidssvarende på alle områder.

Udsigten hertil skulle nu være blevet bedre, idet distrikterne har fået en væsentlig forhøjelse af beløbene til velfærdskontourne, således at større arbejder nu kan udføres gennem distrikterne.

*

Indenfor 2. Distrikt har der været ført forhandlinger om velfærdsarbejder, der skal gennemføres indenfor det nuværende finansår. Foruden de mindre ønsker fra organisationerne, hvoraf en væsentlig del vil blive imødekommet, vil der indenfor en overskuelig fremtid blive påbegyndt en fuldstændig ombygning og modernisering af maskindepoterne Aabenraa og Herning. Personalet i disse 2 byer har i mange år haft dårlige forhold, både når det drejer sig om vaske- og badeværelser og når det drejer sig om opholds- og overnatningsværelser. Det er derfor glædeligt, at der nu kan blive gang i disse arbejder, og ikke mindst de mennesker, der er henvist til at skulle benytte disse lokaler, vil hilse denne meddelelse med tilfredshed.

*

Allerede sidste år fremsatte Dansk Lokomotivmands Forening forslag om, at der på distrikternes velfærdskontour blev afsat et beløb til dækning af udgifterne ved udskiftning af inventaret på værelserne ved samtlige maskindepoter. Vort forslag byggede på ønsket om at få standardmøbler, således at en ensartethed kunne opnås, og tillige er det vort håb, at mere moderne sengetøj efterhånden vil blive lagt i sengene. 1. Distrikt kunne sidste år afsætte et mindre beløb til dette formål, hvorimod 2. Distrikt på grund af de forholdsvis mange arbejder, der var stillet forslag om, måtte udskyde spørgsmålet. Til gengæld er der for dette distrikts vedkommende nu afsat et beløb på 45 000 kr., som stilles til rådighed over en 3-årig periode til forbedring af inventar på maskindepoter.

*

Der er nu fremgang i velfærdsarbejderne og udsigt til, at vi efterhånden får tidens krav opfyldt for de bygningers vedkommende, der ikke just vender ud mod publikum, men som til gengæld ikke af den grund må glemmes. De 5 besættelsesår og de efterfølgende byggerestriktioner har fremkaldt mange vanskeligheder for dem, der skulle behandle de mange ønsker om velfærdsforanstaltninger. Parterne på begge sider af forhandlingsbordene håber den nye organisering af velfærdsarbejderne også kan holde i fremtiden.

Sophus Jensen fylder 70 år



Foreningens formand fra 1929—1947, pens, lokomotivfører *Soph. Jensen*, fylder fredag den 27. juni 70 år.

Atter har vi den glæde gennem vort fagblads spalter at kunne gratulere et af vore æresmedlemmer i anledning af en »rund« fødselsdag. Af Dansk Lokomotivmands Forenings fire æresmedlemmer er *Soph. Jensen* den sidst udnævnte og den næst yngste, men til gengæld en af dem, der kan se tilbage på en lang og arbejdsrig periode for de danske lokomotivmænd og tjenestemænd i almindelighed.

Vor organisation var endnu ganske ny, da han som nybegt lokomotivmand tog aktivt del i arbejdet med at løse de mange problemer, der den gang var at tumle med, og han fulgte med usvækket interesse udviklingen på alle områder indenfor DLF. Kollegerne i den jyske hovedstad, hvor *Soph. Jensen* blev stationeret, fandt da også hurtigt ud af, at han var den rette talsmand for dem, og valgte ham derfor til deres formand.

I 1914, før den første verdenskrigs udbrud, blev han på kongressen valgt som medlem af hovedbestyrelsen kun 32 år gammel. Efter datidens forhold var det en ung alder at få sæde i foreningens øverste ledelse, men *Soph. Jensen* viste, han var pladsen voksen, hvilket yderligere bestyrkedes ved de tillidshverv, man herindenfor tildelte ham. Som repræsentant for lokomotivfyrbøderne forblev

han i hovedbestyrelsen til 1919, hvor han udtrådte på grund af udnævnelsen til lokomotivfører, men allerede året efter, i 1920, vendte han tilbage som denne kategoris repræsentant. Mange og alsidige har de hverv været, han har påtaget sig i sit lange organisationsliv. Foruden den allerede nævnte formandspost for lokomotivfyrbøderne var han en overgang kasserer for lokomotivførerkredsen, afdelingsformand for lokomotivførerne i Fredericia og kredsformand for lokomotivførerne. Disse forskellige stillinger ude på tjenestestederne gav indsigt og erfaring i foreningsarbejdet, og det faldt derfor naturligt, at *Soph. Jensen* i 1929 valgtes som foreningens formand efter *Rich. Lillie*.

Men havde tiden før han tiltrådte den øverste tillidspost indenfor foreningen været arbejds- og indholdsrig, stillede årene efter ikke mindst store krav til ham. Ikke alene fulgte der en nedgangsperiode med modgang for tjenestemændene, hvor man fra øverste instans yderligere forsøgte indhug i de opnåede goder og fremskridt, udover, hvad der allerede var foretaget i de berømte nedskærings-tider i tyverne, men han måtte tillige stå ved roret under den næste verdenskrig, en tid, der med hele sit intrigespil og landets vanskelige stilling stillede store krav til den enkelte og ikke mindst til tillidsmanden, for hvem det legale, illegale arbejde var opslidende.

Som den stoute jyde, han er, klarede *Soph. Jensen* de mange hindringer og skabte sig en position, der strakte sig langt ud over den forenings rammer, han har ofret mere end halvdelen af sine leveår. Thi også udenfor Dansk Lokomotivmands Forening nød han stor tillid og tildeltes mange tillidshverv, som det dog vil føre for vidt at komme ind på ved denne lejlighed.

Det veltjente otium nydes på Ansgarsvej 11 i Fredericia, hvor *Soph. Jensen* har haft sit hjem også under den lange formandsperiode. Alt imedens haven og huset passes, holder han ild i piberne, der altid har været hans tro følgesvende under dagens gerninger.

På fødselsdagen vil der utvivlsomt indløbe lykønskninger fra nær og fjern fra de mange venner, *Soph. Jensen* har fået gennem sit mangeårige organisationsarbejde. Som en af de første gratulanter møder uden tvivl barnebarnet, *Søren*, der er morfars kæledægge, og som i dagens anledning får en ekstra fortælling fra oplevelserne på den fornylig overståede rejse til de sydlige lande.

Din gamle organisation og Dansk Lokomotiv Tidende ønsker hjertelig tillykke med dagen, *Soph. Jensen*, og håber endnu mange år må blive dig forundt i pensionisternes rækker.

Finanser og tjenestemænd



Af-og-til-justitsminister og den altfavnende formand for landstinget, K. K. Steincke, fremsætter i tirsdagartikler i »Social Demokraten« personlige betragtninger om aktuelle emner.

Det afsluttede lønforlig mellem tjenestemændene og finansministeren har affødt nedenstående artikel tirsdag den 27. maj:

Det er længe siden, at jeg har rystet sådan på hånden, før jeg gik i gang med en af de iøvrigt så uskyldige og stilfærdige tirsdagsartikler; men enhver, der kender lidt til forholdene, vil forstå min sindsbevægelse, når de hører, at jeg denne gang har fået den vanvittige idé at skrive lidt om finanser og tjenestemænd eller rettere om det offentliges forhold til tjenestemændene eller omvendt.

I alle de år, hvor jeg enten selv har været tjenestemand — kommunal eller statens — eller minister med »ansvaret for« hundreder af tjenestemænd, har der hersket den samme uro og utilfredshed og været strid om de samme problemer, dels mellem tjenestemændene indbyrdes, dels mellem disse og regeringen, normalt repræsenteret ved finansministeren, en stilling, der må gøre indehaverne grå eller skaldede længe før tiden.

Hvad problemerne angår, tænker jeg ikke i øjeblikket på de forskellige spørgsmål om samgiftes stilling eller forsørger-problemet, et roderi, som det er mig en gåde, at man ikke forlængst har bragt til en mere rimelig ordning, idet jeg ikke kan se, hvad i alverden det kommer det offentlige, altså arbejdsgiveren som sådan, ved, om vedkommende tjenestemand er gift eller ugift, barnefader eller -moder i eller udenfor ægteskab. Lige løn for lige arbejde! (Eventuelt børnetilskud eller andre former for lettelse i forsørgerpligterne er jo ikke et specielt tjenestemandspøblem og vedkommer efter min mening ikke arbejdsgiveren som sådan).

Nej, jeg tænker her på de to problemer, som også har dannet emnet for de afgørende diskussioner ved de nu afsluttede tjenestemandshandlinger: de lavest lønnedes stilling, dels i forhold til tilsvarende stillinger i »de frie erhverv«, dels i forhold til de andre løntrin indenfor skalaen, samt den såkaldte nivellering, altså beskæringen af de højere tjenestemænds løn, et spørgsmål, som igen påvirkes både af de særlig i en dyrtid opståede almindelige problemer om en indkomstudjævning i samfundet og af prisreguleringsordningen.

Den tilbøjelighed, som ikke mindst et socialdemokrati ud fra sit nøje kendskab til arbejderklassens kår og den almindelige befolknings vanskeligheder ved at klare dyrtiden, vil have i retning af nivellering m. v., rummer en særlig fare, hvis nivelleringen tenderer ud over den for alle borgere gennem skattelovgivningen tilstræbte indkomstudjævning, der jo lige så fuldt rammer de højere lønnede tjenestemænd som andre (ikke-skattesnydere) på samme indkomstrin.

Går man ud herover, vil følgen uvægerlig blive (eller er allerede blevet) den, at de dygtigste unge skyr de offentlige stillinger, hvilket er så meget uheldigere, som hele samfundsordningen opfordrer ikke mindst socialdemokratiet til at søge at sikre netop det offentlige folk med skub i, foregangsmænd, energiske og initiativrige. Men ser man således på udviklingen, er det jo direkte i modstrid med de ønsker, man selv har, om man kæmper for eller blot finder sig i lønninger, som står i et grelt misforhold til lederindkomster udenfor statens område. Det er en reverens for dumhed og misundelse ikke at ville se dette, og disse forbundsfæller fører i det lange løb intet godt med sig.

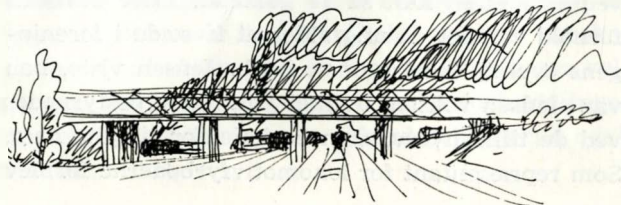
Ja, men du glemmer, vil man sige, tjenestemændenes sikre stilling og pensionsretten! Nej, det gør jeg aldeles ikke. Men jeg siger: Pokker i vold med begge dele. Den sikre stilling, det vil i praksis sige umuligheden af at komme af med driverterne eller de iøvrigt uegnede, modvirker netop den udvikling indenfor offentlig administration, som socialdemokratiet mere end noget andet parti er interesseret i, hvis planøkonomi skal være mere end et tomt ord.

Og pensionsretten! Hvorfor i alverden skal det offentlige være mere interesseret i at sikre alderdommen for en kontorchef end for en skipper, for en lokomotivfører fremfor en snedkersvend, for en lærerinde fremfor en husmoder o. s. v.? Og bilder man sig virkelig ind, at man nogensinde når frem til en almindelig folkepensionering, hvis man samtidig skal blive ved at sikre en stadig stigende tjenestemandssstand en pensionsret svarende til den hidtil gældende. Umuligt, medmindre ingen *nyansat* tjenestemand kan få pension, og enhver kan afskediges med 3 måneders varsel.

Hvis folk ville se ud over deres egen næsetip, og vi ikke herhjemme var så fortrolige med gråvej, ville de ved nærmere eftertanke indrømme, at lidt videre syn og lidt friskere luft på disse områder i det lange løb ville være til gavn for alle — også for tjenestemændene.

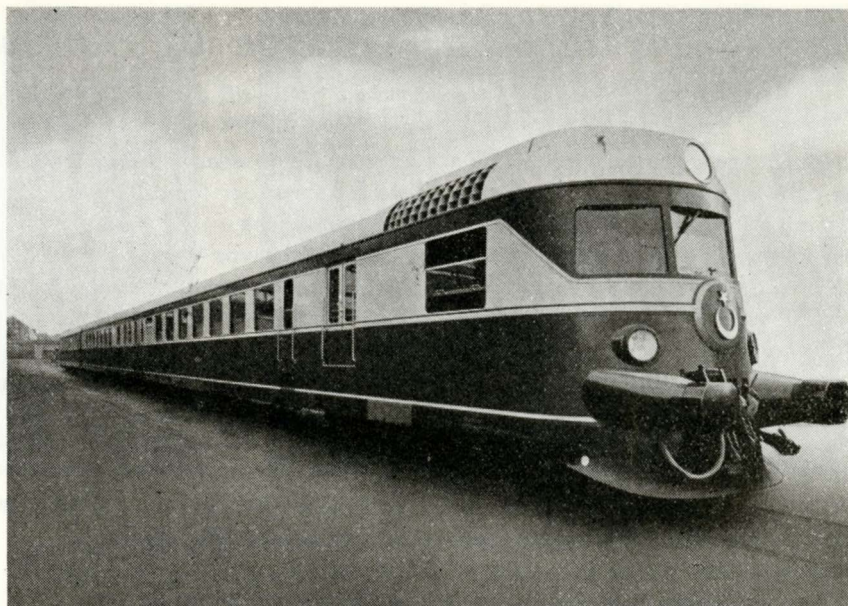
K. K. Steincke.

Hvorfor hr. Steincke har haft så kraftig en håndrysten, da han skulle igang med denne artikel om tjenestemændene i forhold til det offentlige, forstår vi ikke, thi den henter sympati fra alle sider. Alle tjenestemænd hilser med glæde det standpunkt, hr. Steincke tager til de ugifte og samgifte tjenestemænds stilling i forhold til deres gifte kammerater, og ikke-tjenestemænd bifalder gerne hans ønske om at afskaffe pensionsretten for tjenestemændene.



Dieseldrevne tog til De Tyrkiske Jernbaner

Som en af de betydeligste efterkrigs-eksportordrer kan noteres Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G. (MAN) fabrikationsforpligtelse på tredelte dieseldrevne tog til Tyrkiske Statsbaner. Med det første færdiglavede tog — inden afleveringen om kort tid foregår — bliver nu foretaget prøvekørsel. Disse dieseldrevne tog skal betjene hurtigforbindelsen fra Ankara til Haydarpascha—Istanbul, Izmir (Smyrna), Zonguldak ved Sortehavet og til Adana på forbindelsesstrækningen mellem Ankara og Bagdad. På nævnte strækning bliver i løbet af næste år begyndt på hurtigforbindelsen med dieseldrift, der uomtvisteligt betyder større økonomi end dampdrift. De dieseldrevne tog bringer som følge af større acceleration og en maksimumsfart på 125 km/t en væsentlig forkortelse i køretiden, f. eks. på strækningen mellem Ankara og Haydarpascha—Istanbul, i stedet for hidtil 14 timer fremtidig 8 timer!



Hver togenhed består af to motorvogne og en mellemvogn. Hele toget er ca. 70 m langt; siddepladsernes antal — kun 2. klasse — udgør i samtlige publikumsafdelinger 119 og i restauranten 18, således at der tilsammen i alle 3 vogne står 137 siddepladser til rådighed. Restauranten med bar er indrettet i mellemvognen.

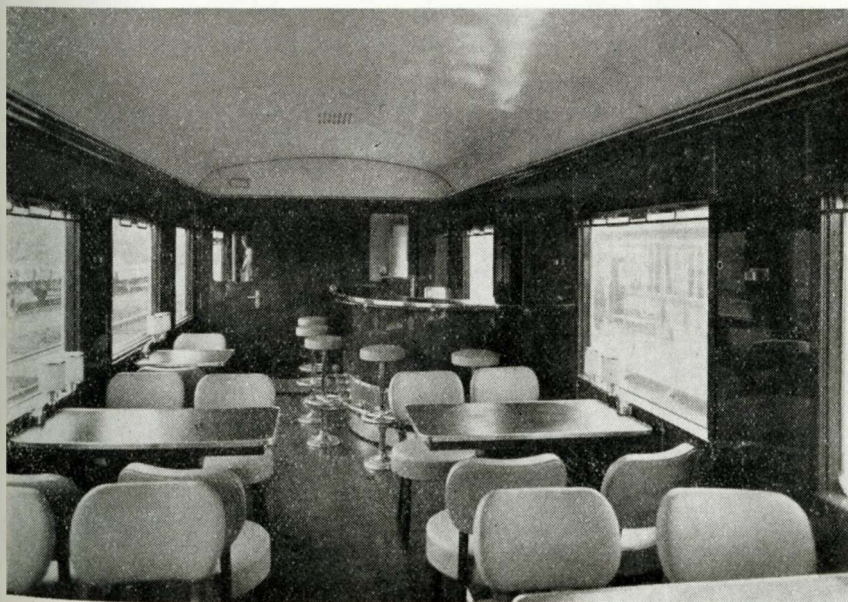
Den maskinelle udrustning i hver motorvogn består af en 12-cylindret MAN-dieselmotor på 550 hk og en hydraulisk kraftoverføring. Brown-Boveri og Siemens-Schuckert leverer de elektriske styreindretninger. Disse er således udført, at det er muligt for een fører at kunne fjernstyre 4 tredelte tog.

Et for disse hurtigmotorvogne sikkert Knorr-bremsesystem med supplerende magnetskinnebremse for nødstilfælde samt sandstrøpparater og dødmandsknap garanterer vidtgående trafikikkerhed. Jævn bremsning — og kort bremsestrækning i nødstilfælde — er resultatet af det nævnte system.

En fuldautomatisk varmtvandsopvarmning med oliefyring har automatisk rumtemperaturregulering. Før kørsel eller ved længere holdetid benyttes den til forvarmning af motorkølevandet og tjener således ved lav udendørstemperatur som frostbeskyttelse. Elektriske vindspejlvaskere, trykluftreguleret vinduesoverrisling på førerpladsen og et kraftigt projektoranlæg for belysning af strækningen i mørke undgår sigforhindring og påkørselsfare.

Hele togets indretning er beregnet på bekvemmelighed og behagelig rejse. I publikumsafdelingerne opnås støjformindskelse gennem lyddæmpende gulvbelægning, vægge og tag. Også lydisoleringen i motorrummene er godt udført. De enkelte vogne har foruden den normalt forekommende tagventilator yderligere på vinduerne andre ventilationsindretninger. En blændingsfri belysning er afpasset efter togets smagfulde indretning. Et tjener-lyskaldeanlæg med kaldeknapper tjener forbindelsen mellem publikum og køkkenet.

Günter Stetza,
Essen.



Ny moderne bilfærge til Storebæltoverfarten.

Færge nummer ti sat i drift på Danske Statsbaners største og vigtigste søforbindelse.

Et nyt led er indsat i den kæde af færger, som besørger trafikken over Storebælt mellem Korsør og Nyborg, en kæde, som generaldirektør Terkelsen meget karakteristisk sammenligner med en bro — en gyngende bro — og foreløbig den bro, som forbinder Fyn og Sjælland, idet planerne om bygning af en virkelig landfast bro over Storebælt må anses for et projekt, som ligger langt ude i fremtiden og som måske denne generation ikke får set virkeliggørelsen af.

Ved en officiel prøvesejlads i Øresund blev den nye automobilfærge »Broen« (opkaldt i relation til generaldirektørens sammenligning med færger som en bro) forevist for en indbudt kreds fra administrationen og presse. Det var et virkeligt gedigent stykke arbejde, der præsenteredes, og erfaringer fra tidligere byggede færger er udnyttet i denne og

således fremtræder den som det bedste bevis på det teknisk mest fuldkomne af i dag.

Frederikshavns Værft og Flydedok har bygget færgen og her blev kølen lagt i marts 1950. Stabelafløbningen fandt sted den 8. december 1951 og altså på rekordtid klar til at indsætte i driften.

Dens dimensioner er iøvrigt således:

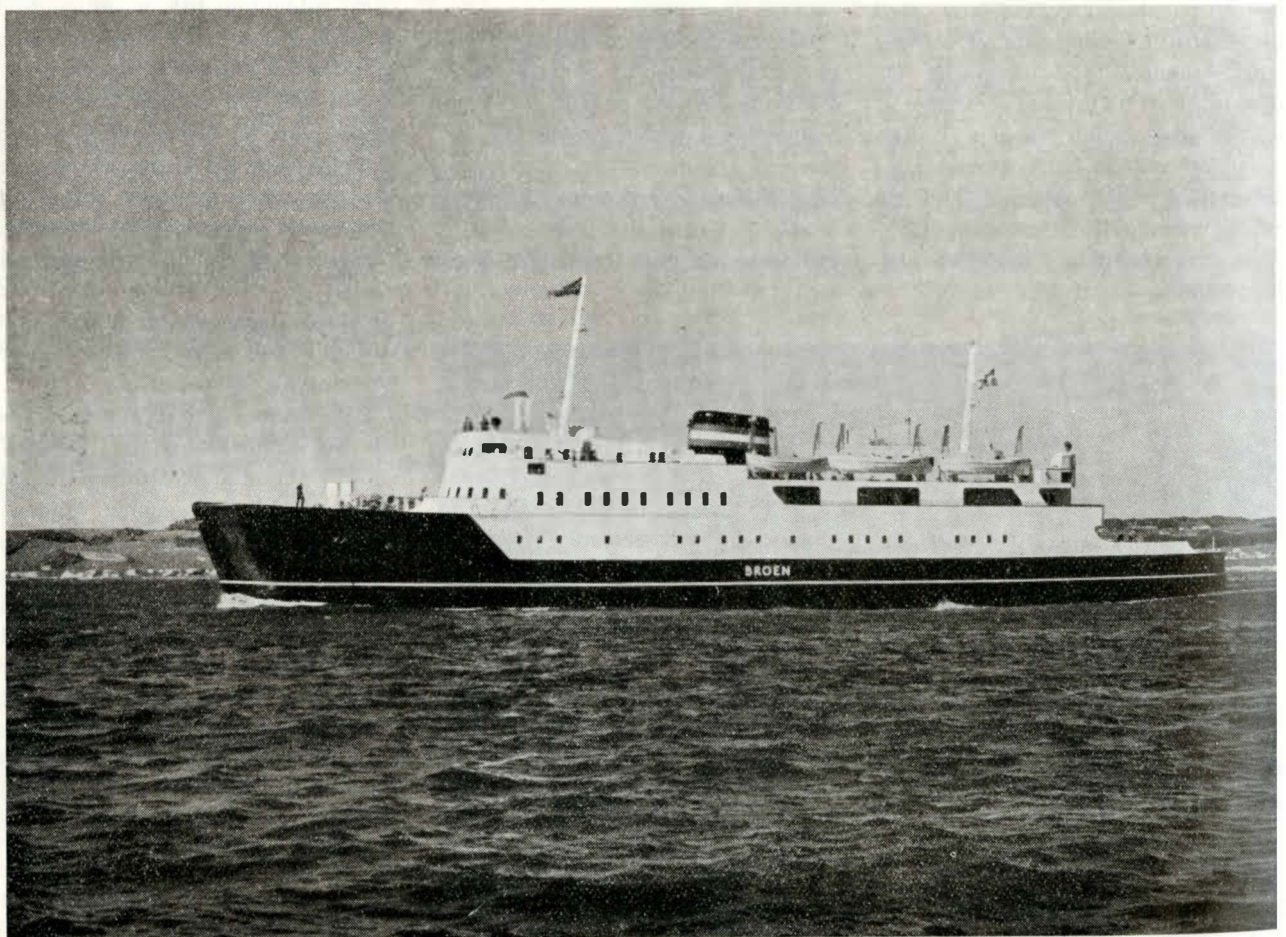
Største længde	80,00 m
Største bredde over fenderlisten	13,50 »
Største bredde på spant ved dækket	13,18 »
Højde mellem hoveddæk og promenadedæk	4,35 »
Dybgående, lastet	4,00 »
Deplacement	2150 t

»Broen« er udelukkende baseret på overførsel af automobiler og til dette brug indsættes den i døgn drift og skulle kunne afhjælpe et savn på

normale tider og i hvert fald yde en hårdt tiltrængt hjælp til højtiderne, hvor overførslen kulminerer.

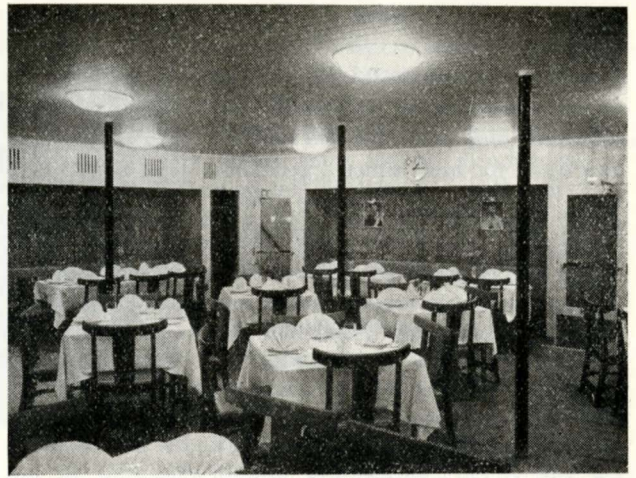
Den er indrettet til at kunne overføre ca. 70 automobiler ad gangen og kan desforuden tage 1000 passagerer. I modsætning til de andre færger bliver her udkørsel over såvel forsom agterende, og man forlader færgen i samme retning, som man kører ind på den. Automobiler af alle arter vil finde god plads på vogndækket, idet husene er gjort så smalle som overhovedet muligt, og til og frakørselsforholdene derved gjort så ideelle, som det har været muligt. Den frie højde på vogndækket er 3,9 m, og dækket er forstærket til at bære 13 t akseltryk, hvorved det er muligt at tage de højeste og tungeste lastbiler og busser.

Færgens maskinelle anlæg består af 2 stk. Burmeister & Wain ti-cylindrede enkeltvirkende totakts die-





Rygesalon på fordæk.



Spisesalon.

selmotorer, hver direkte koblet til sin drivaksel med en samlet indiceret hestekraft på 5200, som ved 300 omdrejninger pr. minut giver færgen en fart af 18 knob i fuldlastet tilstand. Den er desuden forsynet med 3 stk. Møller & Jochumsen 5-cylindrede hjælpedieselmotorer, hver på 280 effektive hk; disse hjælpemotorer driver hver en 190 kw. dynamo, som leverer strøm til færgens elektriske styremaskiner, spil, pumper, radiostation og øvrige hjælpemaskinerier samt til den omfattende lys- og ventilationsinstallation. Endvidere er i skorstenen installeret en 6 kw nød-dieseldynamo.

Færgen er forsynet med dobbeltbund fra for til agter samt med så mange vandtætte skodder, at den opfylder den efter loven krævede flydeevne. Den er isforstærket fra for til agter og forsynet med såvel forsom agterror.

Der er desuden indrettet trimtanke, således at færgen kan trimmes såvel i langskibs som i tværskibsretning.

Færgen er forsynet med ekkolod, radiopejler, projektørkompass, elektrisk uranlæg samt radaranlæg.

Den er forsynet med et særligt brandslukningsanlæg for skum. Det består af 2 beholdere, 1 på bildækket — 1500 l — og 1 i maskinrummet — 1000 l. Disse er forsynet med særskilte ledninger og slanger og kan ved en skifteventil bruges enkeltvis eller samlet henholdsvis på dæk eller i maskinrum. Endvidere er rigelig forsyning af transportable ildslukker anbragt let tilgængeligt overalt i

kahytter, saloner, maskinrum og på dækkene. Dertil kommer brandslanger beregnet på tilkobling af spulevandsledninger, samt overrislingsanlæg på hele bildækket.

Redningsmateriellet består af redningsbåde af letmetal (en aluminiumslegering) et stort antal redningsflåder samt redningsbælter af korkplader, holdt sammen med nylonlinjer, en overordentlig solid og velegnet konstruktion, der anvendes i flere af DSB's nyeste færges og skibe.

Salonerne, hvoraf der findes tre (rygesalon til 150 rejsende, salon for ikke-rygere til 25 rejsende og spisesalon til 120 rejsende) er yderst smagfulde indrettet. Der findes kun en klasse. Opvarmning og ventila-

tionen af salonerne sker gennem et automatisk anlæg, der er meget effektivt i begge henseender.

Alle kamre under dæk for færgens besætning af dæks- og maskinpersonale er to-mandskamre.

Med denne nye færge disponerer Statsbanerne herefter på Storebælts-overfarten over:

6 tre-sporede motor-jernbanefærges.

1 to-sporet ældre damp-jernbanefærge.

1 kombineret motor-jernbane- og automobilfærge (»Freja«), som dog også er reserve for Kalundborg—Aarhus overfarten.

2 motor-automobilfærges (»Heimdal« og »Broen«).

Fortid og nutid

Af C. E. Andersen.

De to tog, der er afbildet på næste side, er bygget til samme formål, idet de begge er kongetog. De hører endda hjemme i samme land, nemlig Ægypten. — Derimod tilhører de forskellige tidsaldre, som er adskilt ved henimod et århundrede. I overensstemmelse hermed er de højst forskellige m. h. t. fremdrivningsmaskin-tekniken, vognarkitekturen, bekvemmeligheds-udrustningen og den tekniske udsmykning.

Om dem begge gælder det, at de er ret små, og at fremdrivningsmaskindelen og opholdsdelen er nøje sammenbygget.

Damptogets almindelige opbygning fremgår umiddelbart af fotografiet.

Det mest påfaldende er udsmykningen. Dekorationerne er i guld, hvidt og sort, tegnet af en kunstner, der var specialist i orientalsk ornamentik og arabiske bogstaver. Dømen, sikkerhedsventildækket, lamperne osv. er forgyldt. Regulatorhåndtag, reverseringshåndtag o. lign. er af sølv.

Der er en dørforbindelse mellem passagerummet og førerummet, så majestæten kunne overtage betjeningen, når han følte lyst til det.

Kongeværelset er udsmykket med skønne malerarbejder og polstret med silke, der er mønstret med det kongelige monogram, halvmåne og stjerner.

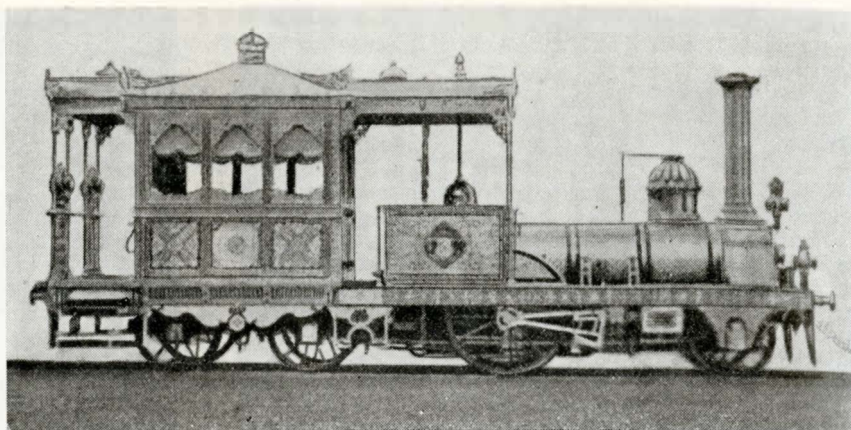
Toget byggedes til vicekong Said

Pasha for 90 år siden af Robert Stephenson & Co. — Under prøve-kørslen i England forud for afleveringen gennemkørte det en 35 km lang strækning på 21 min. fra start til stop, altså 100 km i timen i gennemsnit. — Det elegante køretøj findes nu på den permanente jernbaneudstilling på hovedbanegården i Cairo.

Dieseltoget er i udpræget modsætning til damptoget strømlinieformet og glat af ydre og minder i sin almindelige opbygning om et lyntog til offentlig trafik.

Det består af 2 vogne med en samlet længde af godt 46 m. — Vognkonstruktionen er helt af stål, malet i aluminium og mørkegrønt; blanke bølgeblikskørter skjuler bogierne.

I motorvognen er der forrest førerum, derpå maskinrum og rum for togbesætningen og tjenerne, dernæst køkken og bagest salon for kongens stab. — Selve kongevognen er holdt i grønt og havana og blågråt, med loft i mat elfenben. Pyntelister, armaturer m. m. er krompletteret messing. — Vinduerne er dobbelte og har svagt farvet glas, der absorberer en del af solbestrålingen. — Gulvene er beklædt med lyd-dæmpende gummimekse, hvorover der ligger tæpper.



Toget har automatisk »hustelefon« med 14 tilslutningssteder fra førerplads til kongebord, hvortil kommer to udenbys forbindelser. Der er naturligvis radio-sender og -modtager samt telegraf-fjernskriver-udrustning. Antennesystemet findes i taget og er meget omhyggeligt beskyttet mod påvirkninger fra togets elektriske maskiner.

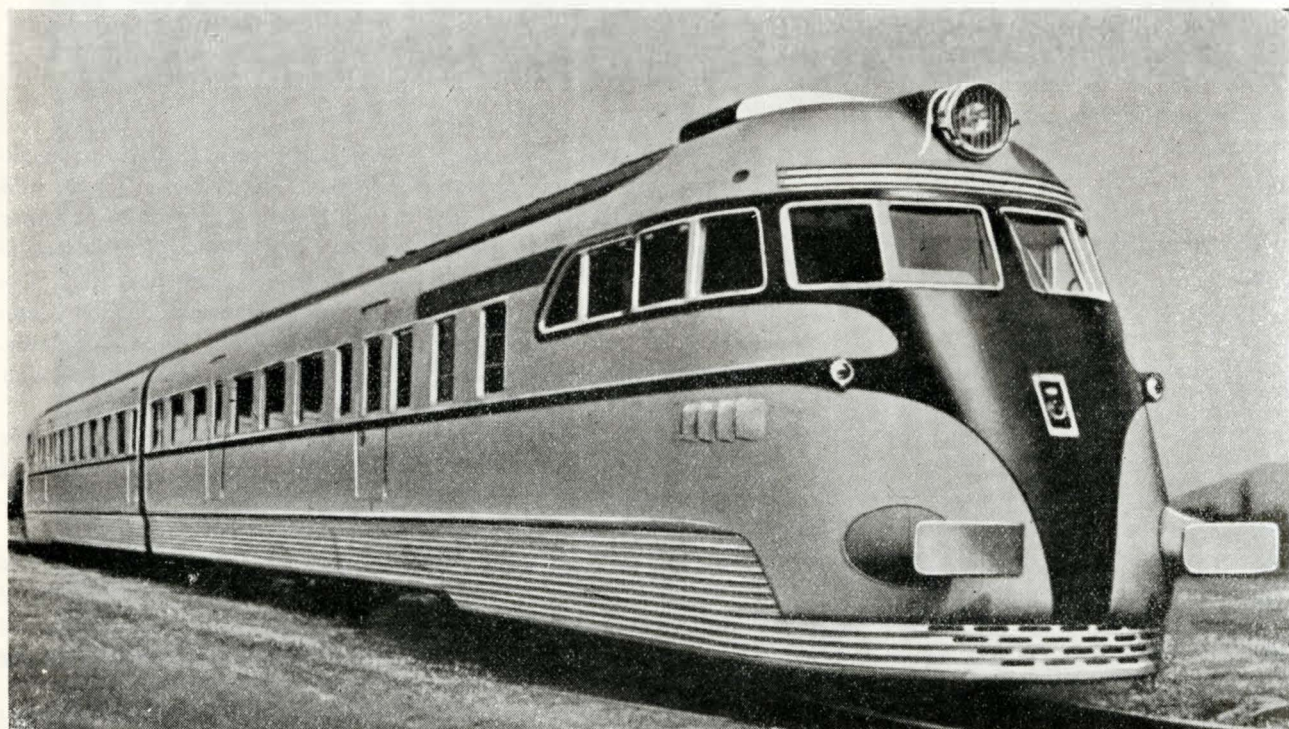
I maskinrummet findes der bl. a. en Fiat-motor, som driver en dynamo, der leverer strøm til airkonditioneringsanlæg, kølevifter, ventilatorer, kompressorer osv.

Togets drivkraftmaskiner er to dieselmotorer af Saurer-konstruktion, men licensbygget af O. M. i Brescia. De er indbygget i motorvog-

nens bogier. De har 12 liggende og modsatvendte cylindre med 16 cm boring og 20 cm slaglængde. Ved 1400 omdrejninger pr. minut udvikler de 480 hk hver. Det svarer til en hk pr. ca. 120 kg, idet hele togvægten incl. last er omkring 16 t. Selve vægten af motorerne er lige ved 7 kg pr. hk.

Fra motorerne overføres kraften via Mylius-drev med 5 gear til drivakslerne.

Toget, der er bygget af Fiat-fabrikkerne i Torino til Kong Faruk, har en maksimal tjenstehastighed af 120 km i timen og kan med 2000 l olie i tankene teoretisk set gennemkøre hele Ægypten uden mellemstandsninger.



Lønforlig og byrdefordeling

Når det på rigsdagen for tjenestemændene nylig vedtagne lønforlig af tjenestemændene nærmest er blevet modtaget med en vis apati — ingen kritiske kommentarer, heller ingen begejstring — har det utvivlsomt været i erkendelsen om, at det, der opnåedes, var det politisk mulige, men samtidig i bevidstheden om, at der ikke i nogen af de to hovedproblemer — deklasseringen og nivelleringen — er ydet tjenestemændene fuld retfærdighed, ej heller, at problemerne kan betragtes som endelig løst, ligesom det er en iøjnefaldende politisk fidus, at udligningen først bliver effektiv over en toårig periode.

At en realistisk bedømmelse af lønforliget ved dets indgåelse var omtrent umulig skyldes ikke så meget forligets indhold, men det, der allerede den gang lå i luften, nemlig den på rigsdagen nu afsluttede økonomiske byrdefordeling, hvilket sikkert også har været grunden til, at organisationerne (også DLF) ikke over for medlemmerne har følt trang til at vurdere forliget.

Såfremt der overhovedet har været næret nogen optimisme med hensyn til forligets realværdi, har denne da også, allerede inden tjenestemændene har modtaget den første a conto betaling, fået et alvorligt knæk.

Samme regering (finansminister), der advarede arbejdsgiverne mod ved overenskomstforhandlingerne at give lønmæssige indrømmelser, der kunne få indflydelse på pristallet, har nu gennemtvunget prisbindingernes ophævelse og de dermed følgende prisstigninger på smør, flæsk og kød af ret væsentlig størrelse, hvilket betyder en direkte forringelse af både arbejdernes og tjenestemændenes lønforlig, ligesom der herved sker en deklassering af arbejdere og tjenestemænd i forhold til landets førende erhverv, landbruget, da som bekendt hele forhøjelsen på nævnte varer går i landbrugets lommer, skønt samme lommer har kunnet opvise den største indtægtsstigning blandt erhvervene gennem en årrække.

Prisbindingernes ophævelse, der er et decideret regeringsværk, må ses som et led i regeringens liberaliseringsbestrebelse — fri import, fri prisdannelse — og som efter regeringens egne udtalelser vil blive fulgt yderligere op i tiden fremover, men som modsat regeringens udtalelser giver sig udslag i prisstigninger og yderligere indskrumpling af landets sparsomme valutareserve. Der købes los på trods af, at landet næsten ingen valutareserve har, og for at skabe sympati for egne handlemåder hos den ikke politisk tænkende del af befolkningen, lader regeringen narresutter som import af sydfrugter følge i liberaliseringens kølvand.

Ja, men gør regeringen da intet for at modvirke den dårlige valutabalace, jo — forsøger at få indført toldforhøjelser, der vil give nye prisstigninger og truer med ny kreditstramning, der i kraft af

den højere pengepris vil medføre produktionsfordyrelse — øgede priser — større investeringsvanskeligheder, nedgang i produktionen — fortsat bolignød og øget arbejdsløshed.

Man spørger uvilkårligt sig selv, om en sådan politik, der kun er til gavn for en mindre del af befolkningen, fortsat er mulig, men det må vist erkendes, at denne politik, på trods af en ret kraftig opposition i Folketinget (hvor regeringspartierne måtte give indrømmelser på visse punkter for at holde tømmerne) endnu nogen tid er mulig, da der først må ske et omslag i vælgerbefolkningen for at forrykke magtbalancen, og dette omslag, hvor trist det end kan være at konstatere, vil først indtræde, efterhånden som byrdefordelingen forskubbes og levestandarden forringes. Da vil den del af den arbejdende befolkning, der i dag på grund af en relativ høj levestandard føler sig borgerlige, kunne indse, at det havde været langt bedre at værne om de sociale goder og den langt retfærdigere udbytte- og byrdefordeling, Socialdemokratiet gennem en årelang kamp skabte og stadig søger at udbygge.

E. G. Appel,
lokf., Ar. H.

I skal ikke blive glemt!

I de feberhede og festombruste majdage 1945 gik der en intim og familiær stemningsbølge hen over landet. Der blev holdt store folkemøder med overvældende tilslutning overalt, og befolkningen blev indpisket en nationalitetsfølelse, som vel i begejstring overskygger — eller i det mindste står på linie med — de strømninger, der rørte sig i befolkningen i 1849 og 1920.

Man jublede og sang og diskuterede de forhåndenværende problemer både til højre og venstre og havde faktisk en overgang fornemmelsen af, at de klasseskel, man kendte til før krigen, var bortelimineret. Det var ligesom man var kommet nærmere ind på livet af hinanden og pludselig forstod, at der i grunden ikke var så stor forskel på kong Salomon og Jørgen Hattemager, som man tidligere havde troet.

Alt dette var vel kun en naturlig reaktion efter de mange år under die Wehrmacht og Gestapos utilbørlige attentater og overgreb på den danske befolkning. Vi følte alle, at den tilsidesættelse af de danske frihedsidealer, som her fandt sted, rystede samfundet i dets grundvold. Vi blev mere følsomme og mere tolerante overfor hinanden, og begravede gammelt fjendskab til fordel for tanker om det Danmark, vi i fællesskab skulle opbygge efter krigens ragnarok.

Ak ja, det var dengang! Efterhånden som det hele kom lidt på afstand, skærpedes modsætningerne, og der blev atter båret ved til utilfredsheds dulmende bål, som derefter fængede med rekordagtig hast på grund af skuffelsen over alle de gyldne løfter, der blev givet, og kun viste sig at være fremsagt, fordi de så godt ud på tryk.

Lokomotivpersonalet erindrer udmærket alle de anerkendende ord, der faldt om deres patriotiske indstilling og den enerverende indsats, de havde

ydet for at holde samfundsmaskineret i gang. Disse velmenende talere var så overstrømmende i deres glæde over denne indsats, at de højtidelig forkyndte: »I skal ikke blive glemte«!

Jeg tror, at lokomotivmændene efter dette slo-ga har bundfældet sig, føler sig som Jeppe må have følt det, da han vågnede i baronens seng og sagde: »Drømmer jeg, eller er jeg vågen«. For kan man sige, at dette løfte er efterlevet, når man opsummerer alle de negative forhandlinger, der har været ført om en forbedring af lokomotivmændenes arbejds- og lønvilkår?

Ja, det afhænger selvfølgelig noget af, ud fra hvilken synsvinkel de ses; thi det er betoningen, der bliver lagt i ordene, der er det afgørende, og i dette tilfælde kan jeg ikke se andet, end at myndighederne og administrationen har opfattet det på en for personalet ugunstig måde. Men det er vel det gamle ordspil om — øvelse gør mester —, der viser sin berettigelse, for i fortolkningsmæssig henseende må man komplimentere disse instanser.

Der er som bekendt forskel på, hvordan Vorherre og Fanden læser biblen, og ligeledes er der forskel på, hvordan administrationen og personalet læser udsendte cirkulærer og ordre A. Grunden til denne forskellighed er ikke, at vi er at betragte som en flok analfabeter, der skal have alting banket ind i kraniet, men snarere, at vi er lige så vågne og opmærksomme som vor forhandlingsberettigede modpart.

Derfor er det også ufatteligt, at et sådant irritationsmoment, som disse divergerende opfattelser af det trykte ord nedfældet i personalet, ikke kan bringes til ophør; for hele miséren kunne med lidt velvilje ordnes til alles tilfredshed ved at omskrive det på et sprog, der udelukker enhver misforståelse.

Vi var nok klar over, da vi fik de nye tjenestetidsregler, at det var begrænset, hvad tjenestetidskommissionen kunne udrette med det beskedne beløb, den havde at arbejde med, og selv om vi ikke just modtog resultatet med kyshånd, underkendte vi ikke de forbedringer, der var sket. Utilfredsheden og skuffelsen brede sig først, da de skulle tilpasses de nye ture, og det viste sig, at bureaukratismen stadig lever i bedste velgående. Det ser jo nemlig ud til, at den belønning, vi mente lå i de højstemte ord: I skal ikke blive glemte, udbetales i form af strammere ture og sabotage af de af organisationen opnåede forbedringer, på en sådan måde, at lokomotivpersonalets familieliv kun bliver en illusion.

Når man i dag fører saglige argumenter i mar-ken for den forringelse af vore lønmæssige vilkår, som finder sted, bliver der appelleret til os om at vise samfundssind. Det er der gjort før, og vi bliver urolige, når det gøres igen, selv om det bliver sagt, at vi ikke vil blive økonomisk dårligere stillet end andre befolkningsgrupper. Med hensyn til det sidste er det vel nok at sætte ex-hvk fortjeneste i relation til lokomotivpersonalets, eller pege på metalarbejderne i det private erhverv.

Afdelingsingeniør V. Voldmester fremhæver i den af ham udarbejdede instruktionsbog for lokof., det store ansvar, der hviler på lokomotivførerens

skuldre ved forvaltning af den store kapital, et lokomotiv repræsenterer. Hertil kan tilføjes det ikke mindre ansvar, vi under kørsel har overfor det rullende materiale og de passagerer, vi skal bringe i sikker havn, samt hvad der kræves i såvel fysisk som psykisk henseende for at blive »chauffør« på et damplokomotiv eller et af de motoriserede køretøjer.

Det er derfor vanskeligt at forstå, det stadig er nødvendigt at tærskle langhalm på de vægtige argumenter vi igennem Lokomotivmandsforeningen fremfører for at opnå en placering i en lønningsklasse, der er i overensstemmelse med, hvad man honorerer uddannelse og ansvar med andetsteds.

Sender man tankerne tilbage og sammenligner en lokomotivførers position dengang med forhold i det private erhverv, kommer man til den triste konklusion, at de forbedringer, vi har opnået, er meget minimale, set på baggrund af den fremgang, arbejderen i det private erhverv har haft.

Vi må håbe, de rette instanser i en ikke alt for fjern fremtid vil få øjnene op for, at de ikke vedblivende kan trække enorme vekslere på lokomotivmændenes samfundssind; thi ses der sagligt og nøgternt på vore krav, må det vel være af samfundsmæssig betydning, at de unge mennesker, der søger ind i vore rækker, har den bedst mulige uddannelse og de bedst mulige faglige kvalifikationer? Men det opnås kun, såfremt vore såvel tjene- ste- som lønmæssige vilkår er af en sådan beskaffenhed, at de kan konkurrere med, hvad der bydes i det private erhverv.

Skulle det vise sig at være utopisk, vil det uvægerligt frem i tiden medføre, at kun de, der ikke har tilstrækkelig høje kvalifikationer til at gøre sig gældende i det private erhverv, vil søge over i lokomotivmændenes rækker til ubodelig skade ikke alene for lokomotivmændenes renommé, men også for Statsbanernes økonomi.

Vi må endnu nogle gange minde myndighederne om deres løfte fra krigens tid — I skal ikke blive glemte — for om muligt at få dem til at indfri det. Hvis de alligevel skulle kvie sig uden om og dermed indrømme, det kun var tomme fraser, siger jeg med Shakespeare: »There's something rotten in the State of Denmark«.

S. Juul Madsen.

International konkurrence om en europæisk jernbane-reklameplakat

C. I. C. E. — CENTRUM FOR DE EUROPÆISKE JERNBANERS INFORMATION — udskriver en konkurrence om den bedste propagandaplakat for jernbanerne.

Personer fra et hvilket som helst land eller af en hvilken som helst nationalitet kan deltage i konkurrencen, og udkasten til plakaten skal sendes til C. I. C. E.s adresse inden 31. oktober 1952.

Enhver interesseret kan få udleveret et eksemplar af konkurrence-bestemmelserne ved henvendelse til Statsbanernes Reklamevæsen, Sølvgade 40, København K.

D. S. B. Tjenestemænds

Børneforsørgelse

D. S. B. tjenestemænds børneforsørgelse har afholdt generalforsamling i Helsingør den 20. maj 1952. Formanden, rangermester F. E. Ferdinandsen, Nø., gav i anledning af foreningens 60 års jubilæum en historisk oversigt over arbejdet fra dens start i august 1892 og til dato. Foreningen har i den lange tid haft 7 formænd og 5 kasserere. I den forløbne 2-årige periode er der udstedt 1764 bøger, det største antal til dato. Der er i øjeblikket 400 medlemmer med tilsammen 2000 sparebøger fordelt over 27 tillidsmandskredse + en del enkeltmedlemmer. Oplæste navnene på afdøde medlemmer og dvælede især ved opvt. Poulsen, Sg., der i en årrække var en tro tillidsmand.

Kassereren, pens. togfører C. D. Christensen, Hg., gav en oversigt over regnskabet i de forløbne 60 år og drog en sammenligning med første års regnskab, der adviste en formue på 110 kr. mod den nuværende på 114 813 kr.

Oplæste regnskabet for 1951—52, der efter gennemsyn af de fremmødte blev enstemmigt godkendt.

Der blev behandlet en del ændringsforslag til lovene. Disse blev alle enstemmig godkendt. Der var indkommet 184 stemmesedler, deraf 4 ugyldige.

Til kasserer pens. togf. C. D. Christensen, Hg., 160 st., valgt.

Til næstformand overpt. J. P. Nielsen, Gb., 103 st., valgt.

Til bestyrelsen overpt. K. A. J. Larsen, Kh., 122 st., valgt. Som revisor kaptajn Olsbro, Kø., 122 st., valgt.

Alle valg var genvalg.

Det blev vedtaget at afholde næste generalforsamling i Kalundborg. Formanden sluttede med en tak til de fremmødte tillidsmænd.

A. Jørgensen,
sekretær.

Regnskab for året 1951—52.

Indtægt.

Solgt 21868 mrk. à 1 kr.	21 868. 00
346 indskud à 40 øre	138. 40
Rente på bankbøgerne	2 212. 86
Rente på postgirokonto	17. 87
	<hr/>
	24 237. 13

Udgift.

Udbetalt 106 bøger, konfirm.	11 178. 69
Udbetalt 60 bøger, forfald	3 518. 90
Udbetalt 56 bøger, e. ønske	1 980. 46
Udbetalt 30 bøger fra konto	760. 28
Lønninger, formand og kasserer	750. 00
Revision af årsregnskabet	25. 00
Bestyrelsesmøde i København	15. 00
Indbetalingskort og røde kuverter	40. 00
Et udbetalingshefte	1. 50
Kuverter, papir og blæk	16. 45
Porto	63. 73
Balance	5 887. 12
	<hr/>
	24 237. 13

Status den 31. marts 1952.

Foreningens formue var den 31. marts 1951	108 926. 26
Indskudt i 1951—52	5 887. 12
Foreningens formue er den 31. marts 1952	<hr/> 114 813. 38

Turistsektionen meddeler

Programmerne for efterårsturene er nu så godt som endeligt fastlagte og hermed følger nogle af dem. Hvis De har lyst til at deltage, kan De mod 50 øre i frimærker få nærmere program og betingelser ved at skrive til Turistsektionen, Sølvgade 40, K.

Schweiz—Østrig.

Afrejse den 9. august til Luzern. Med tandhjulsbane op til Pilatusbjerg. Sejltur på Vierwaldstättersøen. Videre over (eller rettere gennem Alperne) til Lugano, hvor der også er bjergbestigning pr. tandhjul. Evt. udflugt til Milano. Turen går derefter videre til det skønne Innsbruck og Tyrol, og derfra igen til Salzburg, den interessante østrigske by i det smukke landskab. Forhåbentlig bliver der en bustur til Berchtesgaden og Königsee. De får også en bustur gennem Salzkammergut med Wolfgangsee og kroen »Den hvide Hest«. Hjem over München. Foreløbig pris ca. 400 kr. Anmeldelse snarest. Hjemkomst ca. 22. august.

Østrig alene.

Afrejse 2. september direkte over Würzburg—Passau til Wien. Ophold med udflugter i den skønne og muntre by. Naturligvis kommer vi til Grinzing, i Prateren og ud at danse vals. Der bliver også besøg på Kejserslottet Schönbrunn og det bekendte Mayerling slot. Turen går derefter gennem det sydlige Østrig. Disse egne er ikke så besøgte, men hører ikke desto mindre til de skønneste i Østrig. Turen går over Villach med besøg i Velden til Lienz. Vi kommer med bus over Grossglocknerstrasse, der når op til en højde af 2369 m og er af de smukkeste bjergveje i Europa. Vi ender i turistbyen Zell am See, hvor vi skal i vandet. Hjemturen går over Innsbruck med bl. a. en tur i svævebane. Hjemme igen 13. september. Foreløbig pris ca. 350 kr. Anmeldelse helst inden 15. juli.

Paris.

Vi regner med at kunne gennemføre en 8 dages tur til Paris med afrejse den 21. september. Er de interesseret, bedes De blot skrive, hvorefter program følger, så snart det foreligger færdigt. Turen vil først og fremmest vise Dem Paris, men et par af dagene vil der dog blive nogle korte udflugter.

Norge.

Har De lyst til at drive en uge væk i Norge i en lille fjeldpension i dejlige omgivelser med mulighed for at bade, fiske, spadsere og drive? Vi prøver at lave en sådan tur i midten af august. Pris antagelig ca. 150 kr. Skriv og bed om program.

Niels Sloth.

H U S K

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



Foreningens formands

privatadresse er fra den 30. juni d. a.: Strødamsvej 26,
1. tv., København Ø. Telefon RYvang 80 36.

Tak.

Hjertelig tak for udvist opmærksomhed ved vort
guldbryllup.

Pens. lokomotivfører Viholt og hustru.



Forfremmelser pr. 1-6-52.

Motorfører til lokomotivfører:

E. Rasmussen, Odense, i Kolding.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

- E. E. Johansen, Næstved, i Næstved.
- P. P. B. Klavsen, Korsør, i Nykøbing F.
- J. R. A. Jakobsen, Aarhus H., i Brande.
- P. A. Overgaard, Sønderborg, i Aabenraa.
- J. Simonsen, Aalborg, i Padborg.
- M. Sørensen, Fredericia, i Fredericia.
- N. L. Christensen, Struer, i Struer.
- A. M. V. Høtoft, Aarhus H., i Padborg.
- E. Jensen, Tønder, i Padborg.
- A. C. Vinsten, København Gb., i København Gb.
- O. E. D. Andersen, Fredericia, i Fredericia.
- P. L. Jensen, Esbjerg, i Esbjerg.
- H. C. Christiansen, Padborg, i Padborg.
- H. J. Jørgensen, Gedser, i Nykøbing F.
- L. Tønning, Brande, i Brande.
- S. E. Petersen, Lunderskov, i Esbjerg.
- K. K. Bentsen, Randers, i Padborg.
- I. N. Jensen, Fredericia, i Fredericia.
- A. Sørensen, Fredericia, i Fredericia.
- K. B. Rasmussen, Roskilde, i Nykøbing F.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-6-52.

Lokomotivfyrbøder:

P. K. Hansen, Odense, til Faaborg.

Lokomotivfyrbøder til motorfører:

H. E. Rasmussen, Odense, i Odense.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 4-6-52.

Lokomotivførerne:

- E. Hansen, Padborg, til København Gb.
- O. A. H. Nielsen, Nykøbing F., til Helsingør.
- K. V. Jørgensen, København Gb., til Korsør.
- H. V. Ibsen, Nykøbing F., til Gedser.
- M. Hornbæk, Gedser, til Aarhus H.
- P. Esbensen, Padborg, til Aarhus H.
- J. H. M. Hansen, Nykøbing F., til Gedser.

- K. E. Havn, Hobro, til Randers.
- P. S. Petersen, Padborg til Fredericia.
- K. V. Thestrup, Brande, til Viborg.
- P. E. Eskesen, Kolding, til Hobro.
- S. M. Thomsen, Langaa, til Randers.
- V. Mikkelsen, Fredericia, til Langaa.
- E. O. S. Pedersen, Tinglev, til Korsør (med ophør af funktion som depotforstander).

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-6-52.

Pens. lokomotivfører P. K. Larsen, Boyesgade 2, Viborg.

Pens. lokomotivfører V. C. Høyer, Langaa.

Pens. elektrofører P. K. P. Stougaard, Broagergade 8, 3., København V.

NYE ADRESSER

Nye adresser.

Lokomotivfører-underafdeling.

Nykøbing F.: Formandens navn og adresse rettes til:
C. B. Stub Jørgensen, Østre Alle 73, 1.

Lokomotivfyrbøder-afdeling.

Helsingør: Formandens navn og adresse rettes til: O.
Qvist-Pedersen, Peder Skramsvej 18, 2.

Kassererens navn og adresse rettes til: E. Jensen, Sct.
Annagade 33, 3.

Dansk Lokomotiv Tidende

udkommer den 5. og 20. i hver måned. Sidste frist
for indlevering af stof til bladet er henholdsvis den
25. og 10. forud for bladets udsendelse.



— Jensen! — Jensen! — Jeg er blevet blind!!
— Ja, hvad så med mig, jeg havde lige fået
ren flip på!