

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 24 - 52. ÅRGANG
20. DECBR. 1952



Indhold:

Tjenestemandsløvens §§ 60 og 61 m. v.	293
Nordisk nyt — Finland	394
Bogen om lokomotivmandens ar- bejdsplads	295
Jule- og nytårshilsen	295
Prøveopstilling af vejsignaler ..	296
Fugleflugtslinien	297
Dobbelt husførelse under ophold på Jernbaneskolen	298
Indbinding af DLT 1952	298
Rejsen til Frankrig og Tyskland	299
Fra medlemskredsen	301
Turistsektionen meddeler	301
Lønmodtagerfradrag	301
Under DLF	302
Personalialia	302
Medlemslisten	302
Byttelejlighed	302
Statsbanepersonalets Sygekasse .	302
Lommebogen 1953	302
»Olsen og Jensen«	302
Indholdsfortegnelse	303



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.

Tjenestemandsløvens §§ 60 og 61 m. v.

Den 25. oktober 1951 nedsatte finansministeren et udvalg til overvejelse af spørgsmålet om, hvorvidt de ved lov nr. 286 af 18. juni 1951 gennemførte ændringer af den almindelige straffelovgivning, hvorefter der principielt tages afstand fra rettighedsfortabelse som følge af strafbart forhold, måtte give anledning til en revision af tjenestemandsløven, specielt dennes pensionsbestemmelser. Udvalget har nu afgivet sin betænkning, efter hvilken finansminister Thor- kil Kristensen den 3. december overfor folketinget forelagde forslag til lov om ændringer i og tilføjelser til tjenestemandsløvens §§ 60 og 61 m. v.

Indenfor udvalget har der været enighed om, at det principielt må anses for ønskeligt, at der til enhver tid er størst mulig overensstemmelse mellem de almindelige regler om rettighedsfortabelse, specielt de herhenhørende bestemmelser i straffeloven, og tjenestemandsløvens bestemmelser om fortabelse af pensionsrettigheder som følge af begåede strafbare handlinger, hvorved der tillige åbnes mulighed for, at udviklingen inden for tjenestemandsområdet kan forløbe sideordnet med praksis uden for dette.

Udvalget har derfor stillet forslag om, at tjenestemandsløvens § 60 i overensstemmelse med de af straffelovskommissionen anlagte synspunkter og svarende til formuleringen af straffelovens § 78, stk. 2, får følgende ordlyd: »Den, som afskediges, fordi han har gjort sig skyldig i et strafbart forhold, der begrundes en nærliggende fare for misbrug af stillingen, taber retten til pension«.

På tilsvarende måde foreslår udvalget, at man i tjenestemandsløvens § 61 erstatter udtrykket: »svækker den for stillingen nødvendige agtelse og tillid« med ordene: »gør ham uskikket til at forblive i sin stilling«.

I de her foreslåede ændrede formuleringer af §§ 60 og 61 lægger man således vægt på — i modsætning til den hidtidige ordlyd — om den begåede strafbare handling er begået uden tilknytning til tjenesten.

I betænkningen siges der herom, at strafbare forhold af denne karakter, som efter hidtidig praksis på grund af deres grovhed er henført til tjenestemandsløvens § 60, ikke fremtidig vil blive omfattet af denne bestemmelse, men må henføres til § 61, hvilket imidlertid ikke udelukker, at afskedigelse som hidtil kan ske uden pension, men kun påvirke, at afgørelsen af pensionsspørgsmålet skal ske ved bestemmelse på bevillingslov, hvorved antallet af pensionssager efter § 61 vil blive noget forhøjet. Men det hedder endvidere: Selv om staten — ligesom enhver anden arbejdsgiver — må have adgang til at belægge en tjenesteforseelse, hvad enten den er strafbar eller ej, med afskedigelse ud fra disciplinære synspunkter, bør den enkelte styrelse dog i overensstemmelse med de til grund for rettighedsloven liggende betragtninger ved forhold af mindre graverende art overveje, hvorvidt det er muligt at undgå afskedigelse af tjenestemanden og i det omfang, hvori der foreligger mulighed derfor, i stedet for afskedigelse at anvende disciplinær straf eller degradation, forflyttelse eller forsættelse til anden stilling.

Endvidere anser udvalget det for en naturlig følge af det til grund for rettighedsloven af 18. juni 1951 liggende resocialiseringshensyn, at der i videre omfang end hidtil gives tjenestemænd, der er afskediget efter begået strafbart forhold eller på grund af tjenesteforseelser, adgang til påny at opnå beskæftigelse i det offentlige tjeneste, for så vidt der efter vedkommende styrelses skøn over samtlige i betragtning kommende forhold måtte være mulighed for at beskæftige den pågældende ved et efter hans alder og uddannelse m. v. passende arbejde.

Om § 62, stk. d, hvori det første led om pensionsbortfald som følge af et af pensionister efter afskedigelsen fra tjenestemandstil- lingen begået strafbart forhold foreslås ophævet, giver udvalget ud- tryk for, at medens det er naturligt, at der stilles krav om straffri

Finland.

Lokomotivmændene går hårdt ind for lønjusteringer.

I takt med det voksende ansvar og de øgede krav til arbejdskundskab har de finske lokomotivmænd forlangt deres lønninger reguleret. Lokomotivmandsforbundet har afgivet en resolution i lønspørgsmål og i denne siges det blandt andet, at forbundsdelegerede, som på ekstraordinært møde behandlede lønspørgsmål, konstaterede, at alle forsøg på ad forhandlingens vej at afgøre spørgsmål om lokomotivmændenes grundlønninger har været resultatløse, og at landets lokomotivmandskår ikke kan lade sig nøje med forbigåelse ved justering af lønningsklasserne. De forbundsdelegerede besluttede enstemmigt at give forbundsstyrelsen fuldmagt til at føre sagen til en for lokomotivmændene tilfredsstillende løsning.

I resolutionen siges, at lokomotivmændene sammen med mange andre grupper af statens tjenestemænd gjorde en bitter erfaring den 10. maj i år, da statens lønnævn fik sit forslag til justering af lønningsklasserne færdig. Man foreslog nemlig ikke nogen justering af lokomotivmændenes lønninger.

Da statens lønnævn stillede sig fuldstændig afvisende til en justering af lokomotivmændenes lønningsklasser, udfærdigede lokomotivmandsforbundet den 17. juni en detaljeret og motiveret fremstilling til statsrådet. Da fremstillingen ikke syntes at give resultat, anmodede forbundet i august om forhandlinger med trafikministeren. Forhandlingerne, som afholdtes den 13. og 19. september, førte ikke til resultat, fordi de af statsrådet udpegede repræsentanter ikke havde fuldmagter til sagligt at behandle spørgsmålet og at gøre modforslag.

En afstemning om, hvorvidt forbundet burde skride til strejke eller om man skulle forsøge at få løst sagen gennem forhandlinger gav det resultat ved afstemningen, hvori deltog 90 pct. af forbundets betalende medlemmer, at knapt 8 pct. stemte for forhandlinger, medens den store majoritet ønskede kraftigere foranstaltninger.

vandel til den, der beklæder en stilling som tjenestemand og at retten til pension fortabes, hvis den pågældende gør sig skyldig i et strafbart forhold som nævnt i § 60, hvad enten forholdet kommer for dagen før eller efter hans afskedigelse, må man anse det for bedst stemmende med almindelige forsikringsmæssige synspunkter inden for pensionsområdet, at allerede aktuelle pensionsrettigheder ikke bortfalder på grund af pensionistens vandel efter tjenesteforholdets ophør. Med samme begrundelse foreslås for enkepensionens vedkommende, at man i § 68 ophæver stk. e, sidste punktum i stk. 1 og første punktum i stk. 3.

Afskedigede tjenestemænd, der ved ordningens ikrafttræden er fyldt 65 år eller på grund af svagelighed er uarbejdsdygtige, kan uden at søge genbeskæftigelse straks rette henvendelse om fremtidig at få udbetalt ordinær pension.

For at tydeliggøre, at kun handlinger, begået af tjenestemanden under ansættelsen, kan bevirke, at enken er uberettiget til enkepension, foreslås § 67, stk. 2, affattet således: »Såfremt det før eller efter dødsfaldet godtgøres, at manden under sin ansættelse havde gjort sig skyldig i et forhold, der efter § 60 ville have medført pensionsrettens fortabelse, er enken ligeledes uberettiget til enkepension; måtte hans forhold derimod henføres under § 61, bestemmes det ved finanslov eller tillægsbevillingslov, hvorvidt enken skal have pension, og i bekræftende fald af hvilken størrelse«.

I tilslutning til spørgsmålet om pensionsbortfald har udvalget haft under overvejelse, om ophævelsen af de nævnte pensionsbestemmelser burde have en vis tilbagevirkende kraft, således at de pensioner, der f. eks. inden for de sidste 10 år automatisk er blevet inddraget, automatisk skulle komme til udbetaling fra den nye lovs ikrafttræden. Man har imidlertid ikke ment det rigtigt at give disse bestemmelser en generel tilbagevirkende kraft, men til gengæld fundet det rimeligt at foreslå tilvejebragt bemyndigelse for finansministeren til, når forholdene i de enkelte tilfælde taler derfor, at tillade fremtidig genudbetaling helt eller delvis af sådanne pensioner, der er inddraget inden for de sidste 10 år. Samme bemyndigelse foreslås for enkepensioner, som ville være ydet, såfremt der ikke var sket inddragelse af egen pension og tilsvarende med hensyn til børnepension. Det må dog være en forudsætning, at de pågældende iøvrigt opfylder betingelserne for at opnå pension, og at der hverken ved inddragelsen eller senere har foreligget andre omstændigheder, der ville have bevirket bortfald af denne.

Under behandlingen af §§ 60 og 61 har udvalget ganske naturligt drøftet, hvilke konsekvenser de nye forslag bør have for de ved tjenestemandsdømstolen afskedigede tjenestemænd, uden at man dog har beskæftiget sig med spørgsmålet om berettigelsen af de foranstaltninger, som danner grundlag for de i sin tid af denne domstol truffene afgørelser. Udvalget anser resocialiseringshensynet for varetaget i første række, når der for denne gruppe åbnes mulighed for vedvarende genbeskæftigelse på rimelige lønvilkår, der fastsættes under passende hensyntagen til den eventuelle pension, der i sin tid er tillagt tjenestemanden ved afskedigelsen, medens ansættelse i tjenestemandsstillingen ikke anses for påkrævet. De tre centralorganisationers repræsentanter i udvalget har fremhævet, at tjenestemandsdømstolens afgørelser må anses som udtryk for, at de afskedigede i og for sig har vist sig uegnet til beskæftigelse under nogen form i offentlig tjeneste. Man har dog efter omstændighederne ikke villet modsætte sig, at de søges genbeskæftiget, men denne bør ske efter retningslinierne i finansministerens notat af 9. december 1949, således at ansættelse ikke sker i tjenestemandsstillingen.

Det nye lovforslag til ændring af tjenestemandsløvens straffebestemmelser er endnu, når dette skrives, til behandling på rigsdagen, men ud fra den kendsgerning, at enhver må være enig med såvel finansministeren som det særlige udvalg i, at tjenestemandsløven bør være i nøje overensstemmelse med den almindelige straffelov og principielt i henseende til tab af de særlige rettigheder, må det forventes, at loven vedtages.

Bogen om lokomotivmandens arbejdsplads

»Dette værk er et morsomt vidnesbyrd om lokomotivmændenes samhörighed med deres arbejdsplads«, udtaler generaldirektør, E. Tørkelsen.

Der var som ventet stor interesse for et samlet billedværk om udviklingen inden for Danske Statsbaners lokomotiv- og motorpark. Allerede i den første uge bogen var ude på markedet, var efterspørgselen stor fra de mange, der af faglig interesse eller på grund af deres hobby ønskede at indlemme bogen i deres samling.

Salget af de første eksemplarer har så tydeligt, som det kan gøres, understreget vor opfattelse af, at lokomotiverne har mange beundrere inden for alle aldersklasser og samfundslag. Fra by og land har vi modtaget skriftlige og telefoniske bestillinger, og såfremt de fortsat indløber i samme antal og tempo, vil vi snart kunne se hen til den dag, hvor oplaget er udsolgt. Også uden for landets grænser har der meldt sig Liebhabere, og de første eksemplarer til bl. a. England og Amerika er allerede undervejs som en kærkommen julegave til landsmænd i det fjerne eller til helt fremmede.

Overalt er værket blevet godt modtaget, og ikke mindst den danske presse har udtalt mange smukke og anerkendende ord om såvel indhold som den tekniske udførelse. Det er os ikke muligt at afse plads til de mange indlæg, der har været i bladene landet over, men i det efterfølgende bringer vi et udsnit heraf, som også dækker de blade, der ikke refereres.

»Kristeligt Dagblad« skriver: »Der er en særlig mening med dette smukke billedhæfte, hvis navn er »Odin« og »Roeskilde« samt andre damplokomotiver osv. Foreningen har ikke ofret så meget på fremstillingen for at tjene penge, men i håb om at få et overskud til deling mellem Grønlandsindsamlingen og Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Sådan er lokomotivførere og -fyrbødere. Ingen af medarbejderne har fået noget honorar. Lokomotivernes mandskab er folk, der i usædvanlig grad er vokset sammen om deres arbejde. Lokomotiver er for dem et husdyr, som de passer og hæger om, og hvis særlige luner de tager hensyn til. Man mærker kærligheden til arbejdet gennem denne bog, der fortæller mange interessante enkeltheder om hver enkelt maskine — om deres alder, trækraft og anvendelse«.

»Berlingske Tidende«: »Lokomotivmændene er folk, der kan lide deres job. I usædvanlig grad er der hos dem en tilknytning imellem mand og maskine. Nu har de dygtige folk udsendt en kærlighedserklæring til arbejdskammeraten, lokomotivet — en smuk billedbog om lokomotiver og motorvogne gennem tiderne.

Bogen sælges for 15 kr. trods sine mange og dyre billeder. Den vil være en god julegave for lokomotivinteresserede drenge fra 5 til 90 år.«

»Den socialdemokratiske presse«: »Lokomotivalfabetet« »levendegjort i et stort billedhefte. Når man ved, hvor udbredt lokomotiv- og toginteressen er lige fra kongen til den almindelige mand og hans søn, der alle er aktionærer i Danmarks største vognmandsforretning, er der ingen tvivl om, at det store og smukke hefte, hvis kvalitet både hvad angår tryk og papir, vil blive den store salgssucces. Det er et interessant og perspektivfyldt stykke jernbanehistorie, der gives gennem det store billedhefte, der vil udbygge den i alle samfundslag og inden for alle aldersklasser allerede eksisterende interesse for banernes rullende materiel.«

»Politiken«: »Dansk Lokomotivmands Forening udsender et smukt og stateligt værk om landets lokomotiver fra det første indtil vore dage«.

Korsør Avis«, »Lolland-Falsters Folketidende« og »Næstved Tidende« m. fl.: »Det er lykkedes at samle fortræffelige billeder af samtlige lokomotiver og motormateriel, som siden 1847 har kørt på Danske Statsbaner«.

»Vingehjulet«: »Det er en kendsgerning, at der også langt uden for lokomotivmændenes kreds findes mangfoldige, både blandt jernbanernes egne tjenestemænd og uden for denne, der er interesse-rede i lokomotiver og motorvogne. Både i anledning heraf og i anledning af værkets hele standard vil vi gerne gøre opmærksom på udsendelsen, som foreningen efter vort skøn har ære af.«

»Børsen« kalder det et festligt hæfte med bud til alle jernbaneinteresserede.

»Aftenbladet«: »DLF har udgivet et meget smukt og stateligt billedværk«.

»Nationaltidende«: Hans Majestæt Kongen vil næste mandag få overrakt et billedværk, som ikke har sit sidestykke og som vil blive modtaget med glæde af alle, der interesserer sig for jernbanedrift.

Teksten til billederne er skrevet af fremragende fagmænd, og den smukke bog vil utvivlsomt blive efterspurgt også af talrige mennesker uden for den egentlige kreds af fagfolk«.

»Berlingske Aften«: »Det er et stateligt billedværk, trykt på smukt glittet papir, og udgiverne kan være stolte over resultatet. De fortjener derfor, at denne billedbog bliver solgt i store oplag. Også fordi overskuddet helt og ubeskåret går til gode formål — 1/3 til kongeparrets Grønlandsindsamling, resten til Lokomotivmændenes Rekreativefond«.

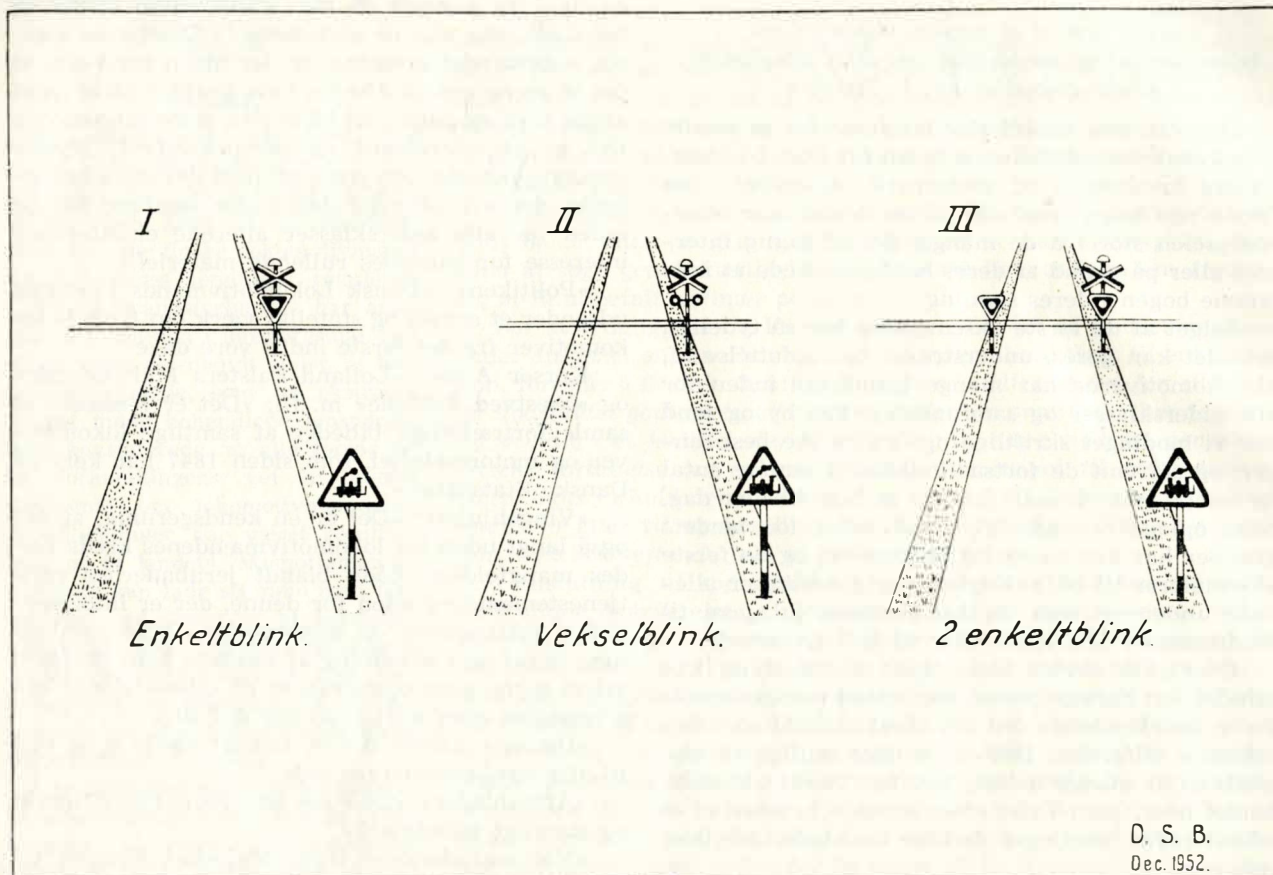
»B. T.«: »Det er et overordentligt smukt hæfte, der er skabt, og de mange velfotograferede billeder vil virke som en god propaganda for banerne — og ikke mindst for de hårdføre mænd på lokomotiverne«.

»Aarhus Stiftstidende«: »Dansk Lokomotivmands Forening har udsendt et enestående billedværk med gengivelser af samtlige danske lokomotivtyper gennem de 105 år, der er forløbet siden den først banes åbning i Danmark«.

»Møns Dagblad«: »Lokomotivmændene vil støtte Grønlandsfonden — og interessen for deres »værktøj«.

Hovedbestyrelsen og redaktionen ønsker medlemmerne og bladets øvrige læsere en rigtig gladelig jul og et godt og fredfyldt nytår.

Prøveopstilling af vejsignaler



D. S. B.
Dec. 1952.

Den 4. december kunne banechef Engqvist præsentere pressen for nogle forsøg med automatiske advarselssignaler ved ubevogtede jernbaneoverkørsler. Gennem længere tid har den af de Forenede Nationer Økonomisk Kommission for Europa nedsatte Komité for Landtransporter (Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee) arbejdet med spørgsmålet om i Europa at indføre ensartede vejsignaler ved ubevogtede jernbaneoverkørsler. Sagen er nu så langt fremme, at man står over for afgørelsen, der består i valget mellem følgende:

1. Et vejsignal med een lanterne, der viser rødt blinklys (enkeltblinklys) opstillet på hver side af vejen (på veje af underordnet karakter dog kun et vejsignal på højre vejside) eller
2. Et vejsignal anbragt i højre vejside med to lanterner, der viser rødt blinklys skiftevis og som er anbragt i en indbyrdes afstand af 75 cm (vekselblinklys).

Enkeltblinklyset, der i dag normalt findes i højre vejside, men også i stigende antal i begge vejsider, anvendes nu overalt i Europa, medens USA anvender vekselblinklyset. Der har inden for den nedsatte komité's arbejdsudvalg været stærkt divergerende meninger om, hvorvidt eet vekselblinklys på højre side skulle være bedre end eet enkeltblinklys på hver vejside.

Ved et i juni 1952 i København afholdt møde mellem repræsentanter for norske, svenske og dan-

ske vej- og jernbanemyndigheder blev man enig om så vidt muligt at søge en ensartet løsning for de nævnte 3 lande og om at foretage forsøg med de to signaltyper, før endelig stilling blev taget.

Forsøget skulle foretages efter følgende retningslinier: Der foretages ved nogle egnede overkørsler prøveopstillinger af enkeltblinklys og vekselblinklys ved samme overkørsel, således at man på banens ene side har vekselblinklys og på banens anden side enkeltblinklys enten eet i hver vejside eller kun eet i højre vejside. Efter nogen tids forløb skulle vejsignalerne på de to sider af banen ombyttes.

Samtidig ville man søge at gøre offentligheden i særdeleshed repræsenteret ved pressen, politimyndigheder, vejmyndigheder, erhvervschauffører, herunder navnlig rutebilchauffører, som regelmæssigt og hyppig befarer de pågældende overkørsler; i de lokale automobilorganisationer m. v. — opmærksom på besøgene og bede dem om efter forsøgenes afslutning at ville fremkomme med udtalelser om de to signaltyper.

Forberedelserne til disse forsøg, der udføres af Vejdirektoratet og Danske Statsbaner i fællesskab, er nu så vidt fremme, at man efter aftale med Vejdirektoratet og de lokale politi- og vejmyndigheder har påbegyndt forsøgene i begyndelsen af december måned.

Forsøgene foretages ved 3 overkørsler på Slangerupbanen:

1. Overkørslen ved trinbrættet Stengaarden for Gammellosevej i Gladsaxe kommune.
2. Overkørslen ved trinbrættet Skovbrynet for Frederiksborgvej (landevej) i Gladsaxe kommune.
3. Overkørslen ved trinbrættet Syvstjernen for Hareskovvej (Brådervej) i Værløse kommune.

Ved den pågældende besigtigelse af disse blinklys i drift var der for de tilstedeværende ingen tvivl om, at vekselblinklys virkede mere iøjnefaldende end enkeltblink, men dette fjerner ikke den afgørende ulempe ved systemet, idet signalet, der er anbragt i højre vejside, let skjules af en rutebil eller stor lastvogn, som standser for rødt blink, således at en bagfra kommende vogn ikke ser det og derfor i god tro overhaler den holdende vogn. Banechefen karakteriserede et sådant signal som en ren dødsfælde. Denne ulempe søger man afværget ved at anbringe et ekstra enkeltblinksignal i venstre vejside og fra dansk og svensk side er man indstillet på at slå et slag for dette system frem for det amerikanske med vekselblinklys anbragt i den ene vejside.

E. Greve Petersen benyttede lejligheden til at bede pressen henstille til bilisterne, at de viser lokomotivets folk lidt mere hensyn, ved f. eks., når bilens fører har bemærket signalernes advarselsblink, at tage farten af bilen, så lokomotivets personale er klar over, at bilisten har bemærket det kommende tog. Der gives også eksempler på, at lokomotivpersonalet er blevet slemt chokeret, når en bil har taget chancen og i sidste øjeblik kommer fri af toget. Denne hasarderede bilkørsel giver lokomotivmændene en unødigt hård nervebelastning, og det er derfor vi gerne på en venlig måde vil bede om, at der bliver vist hensyn fra trafikanternes side.

Fugleflugtslinien

Det stadigt stigende krav til transportmulighederne berører Danmark i mærkbar grad. Dets geografiske beliggenhed placerer det i rollen som formidler af transittrafikken fra de nordiske lande til det vestlige og sydlige Europa og omvendt. Denne rolles betydning er tilmed øget ved standsningen af færgesejladser på ruten Trälleborg—Sassnitz (Sverige—Tyskland). Presset på de danske transportveje skaber problemer med at klare behovet, idet den vigtigste mulighed i dag skal passere Storebælt, hvor der sker en u hensigtsmæssig og sinkende afbrydelse i transportbevægeligheden.

Logisk søges andre muligheder — mere rationelle — og en sådan er den såkaldte »Fugleflugtslinie« mellem Øst-Danmark og Vest-Tyskland over Rødby-Femern. Tanken med denne linieføring er ikke ny, idet der i mange år er syslet med den, og i 1941 toges også de første spadestik til arbejdets gennemførelse, et arbejde, som besættelsesårene satte stopper for. I dag ligger faktisk for jernbanens vedkommende de $\frac{3}{4}$ af jordarbejderne med diverse broer og viadukter færdig.

Forholdenes udvikling og den oprettede færgeforbindelse Gedser-Grossenbrode skaber nu liv om

projektet igen. Dette og ikke mindst en af civilingeniør V. E. Lundsfryd skreven og af »Den danske Femern-Rute-Komité« udgiven bog »Rødby-Femern Ruten« har givet Statsbanernes generaldirektør anledning til at indkalde til et pressemøde den 22. november, for som generaldirektør Terkel-sen sagde, at lufte Statsbanernes »politik« i denne sag.

Den udbygningsplan, som forannævnte bog indeholder, kan Statsbanerne nemlig ikke tiltræde, idet den hverken findes hensigtsmæssig eller brugbar.

DSB's standpunkt er og har altid været, at »Fugleflugtslinien« (direkte jernbaneforbindelse Nykøbing F.—Rødby) er det helt rigtige, og ingen har i de senere år som Statsbanerne arbejdet for denne linie, og den etablerede færgeforbindelse Gedser—Grossenbrode må ses som et foreløbigt led på vej til det endelige mål; men denne rutes ibrugtagning har skabt nyt liv i projektet.

Ad denne rute er der i årets 6 sommer måneder overført 112 000 rejsende og 18 500 automobiler, hvormed turde være bevist behovet for ruten over Østersøen. Når den nye færge sættes ind i 1953 og en ny dansk i 1954, vil kapaciteten blive flerdoblet, og gennemgående vogne i internationale tog vil kunne overføres.

Ruten Rødby—Femern har været drøftet med den vesttyske jernbaneledelse, men i det sidste års tid er denne helt skiftet ud, hvorfor nye drøftelser forestår antagelig i første halvdel af februar 1953, og i disse drøftelser skal også den svenske og norske jernbaneledelse deltage. Problemet er ikke ene et dansk anliggende, men i høj grad skandinavisk og vesttysk.

Under forudsætning af normal udvikling af den skandinavisk-vesteuropæiske jernbane- og automobiltrafik er Statsbanerne af den opfattelse, at den direkte jernbaneforbindelse Nykøbing F.—Rødby og udbygning af Rødby Havn med anlæg af nye færgelejer bør ske i terminen 1955—60, for så vidt der kan skaffes penge dertil og for så vidt der også fra tysk side kan sættes ind på udbygningen dér af »Fugleflugtslinien« med havn og jernbanelinie over Femern og fast forbindelse over Femern Sund.

Samtlige udgifter ved tilvejebringelse af en jernbaneforbindelse til Rødby Havn med tilhørende havneforbindelse og færgelejer m. v. kan anslås til at andrage:

1. Med ny direkte banelinie Nykøbing F.—Rødby: 50 mill. kr.
2. Ved benyttelse af nuværende banelinie Nykøbing F.—Maribo—Rødby ved tilladt strækningskørsel 75 km/t: 43 mill. kr.
3. Med benyttelse af nuværende banelinie Nykøbing F.—Maribo—Rødby ombygget for tilladt strækningshastighed af 100 km/t: 64 mill. kr.

Punkt 2 er uantagelig, når henses til forbindelsens betydning i international forstand. At lægge

forbindelsen ad denne linie betyder en omvej og samtidig en relativ lav hastighed. Dette giver en forlængelse af rejsetiden. En ombygning som efter punkt 3 nedsætter ikke rejsetiden væsentlig, og dette projekt er endvidere 14 mill. kr. dyrere end den direkte forbindelse med en rejsehastighed af 120 km/t.

Anvendelse af Lollandsbanen er således ikke hensigtsmæssig, idet den i sin nuværende form er uanvendelig til større international trafik, og en ombygning er alt for kostbar.

Forudsætningen for »Fugleflugtslinien«s gennemførelse er naturligtvis, at der tages fat på begge sider af Østersøen, dog er det ikke ubetinget nødvendigt, at arbejdet påbegyndes samtidig. Der er jo nu andre befordringsmuligheder, og skulle man derfor på dansk side blive først færdig, er der intet i vejen for midlertidigt at sejle Rødby—Grossenbrode i stedet for Gedser—Grossenbrode, hvilket vil forkorte sejladsen ca. 10 sømil, men det endelige mål er idealruten Rødby—Puttgarten.

Dobbelt husførelse under ophold på Jernbaneskolen

Spørgsmålet rejstes over for Generaldirektoratet i 1946, men finansministeren henstillede imidlertid, at sagen stilledes i bero under hensyn til de i forvaltningskommissionen dengang stedfindende drøftelser.

Foranlediget af en række tidligere henvendelser til organisationerne fra elever på Jernbaneskolen og på baggrund af nye rettede Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg — der havde fået overdraget sagen — en fornyet henvendelse til Generaldirektoratet i januar 1952 med anmodning om et få satserne reguleret.

Ved en forhandling i juli i år mellem Generaldirektoratet og Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg enedes man om et forslag at fremsætte overfor finansministeriet, og dette tiltrådte de nye satser under forudsætning af, at den hidtil i opvarmningsperioden — 1. oktober—30. april — udbetalte brændselsgodtgørelse på 50 øre pr. dag bortfalder til ugifte.

Satserne for den almindelige godtgørelse for dobbelt husførelse har jo også gennem lang tid været til behandling, men er nu endt dér, at centralorganisationerne har fået sagen overdraget for at forhandle med finansministeriet om den.

Iøvrigt er det udarbejdede forslag til de nye diætsatser for Jernbaneskolen således:

1. Under rejse til og fra skolen samt under eksamen, der ikke afholdes i fortsættelse af kursus, og under kursus af under 1 uges varighed, oppebæres time- og dagpenge efter de almindelige regler.
2. Medfører ophold på skolen en fraværelse fra tjenestestedet på 18 uger eller derover, vil den pågældende blive forflyttet til skolen under opholdet og herfor få godtgørelse som for anden forflyttelse.

3. Medfører opholdet på skolen en fraværelse fra tjenestestedet — for så vidt angår forberedelseskursus for trafikalever fraværelse fra hjemstedet — på mindre end 18 uger, ydes der godtgørelse efter nedenstående satser, idet godtgørelsen udbetales for hele døgn, således at evt. time- og dagpenge for rejse til og fra skolen beregnes henholdsvis til kl. 24 og fra kl. 0:

Satser for kursus af varighed fra 1—18 uger.

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| a) Kursusdeltagere hjemmehørende i København, Frederiksberg og Hellerup | Ingen godtgørelse |
| b) Kursusdeltagere hjemmehørende i omegn af København, som ikke overnatter i København, Frederiksberg og Hellerup, men rejser ind og ud til kursus**) | 1,00 kr. pr. dag |
| c) Er forudsætningerne under a) eller b) ikke til stede, ydes der til: | |
| 1) Gifte mænd og dermed lige-stillede | ¾ udstationeringsgodtgørelse
3,25 kr. pr. dag + evt. godtgørelse for huslejetab |
| 2) Andre | godtgørelse for huslejetab |

Ved omegnen af København — jfr. skemaets pkt b) — forstås i denne forbindelse: Nærtrafikområdet, d. v. s. Nord- og Kystbanen, København—Roskilde, København—Ballerup og København—Farum.

For kursusophold i Aarhus anvendes tilsvarende bestemmelser.

**) Som hovedregel er togangen afgørende for, hvorvidt overnatning må anses for påkrævet.

Det under punkt b) anførte mærke **), der har relation til fodnoten, har organisationerne som foran nævnt taget forbehold overfor, idet det er meddelt Generaldirektoratet, at man forstår det således, at der ikke alene skal være ophold hjemme til at overnatte i, men også tid til at læse eller foretage andet arbejde i forbindelse med opholdet på Jernbaneskolen.

Indbinding af DLT 1952

Vi står ved udgangen af 1952, og det er nu tiden at bestille indbinding af DLT's årgang 1952. Sidste år modtog vi fra nogle afdelinger bestilling på indbinding af årgang 1952 også, og dette vil ske i henhold hertil. Andre afdelinger, som ønsker bladet indbundet, men ikke har fremsat ønske herom, bedes inden den 31. december d. å. underrette redaktionen.

Indbindingen bliver som tidligere med blå ryg og hjørner og tillige et smukt flammert bind. Prisen er kr. 11,00 inklusive forsendelse.

Rejsen til Frankrig og Tyskland

Landsoplysningsudvalget har atter i år stået som arrangør af en fællesrejse til udlandet. Turen var denne gang tilrettelagt således, at deltagerne ikke alene skulle opleve Paris, men også den klassiske skønne sejltur ned ad Rhinen.

Interessen blandt medlemmerne var som sædvanlig stor, og den 19. august forlod 56 glade og forventningsfulde deltagere gamle Danmark, for som rejsens første mål at opleve verdensbyen Paris.

Humøret, der var højt lige fra starten, steg endnu et par grader, da vi næste morgen under opholdet i Aachen fik lejlighed til at strække vore, efter den svundne nat, noget mødige lemmer og ved banegårdsrestaurantens veldækkede borde kunne indtage diverse kopper kaffe, samt fik udleveret dagens frokost, hvortil blandt andet hørte en banan af herhjemme ukendte dimensioner.

På selve turen København—Paris kunne vi fra kupevinduene kun uklart skimte de skiftende landskaber, der alle genspejlede en sortgrå himmel, hvorfra regnen uophørligt fossede ned. Så noget rigtigt indtryk af naturen og dens mangedartede skønhed fik vi ikke.

Omsider nærmede vi os Paris og kunne gennem gråvejret skimte konturerne af Eiffeltårnet, og da toget præcis efter planen bremsede op under Gare du Nord's røgsvættede banegårdshvælvinger, var et hvert spor af rejsetræthed som blæst bort, målet var nået — eventyret begyndte.

Under vort ophold i Paris var deltagerne indkvarteret på to hoteller. Hotel Du Malte, der på Rue de Richelieu ligger lige over for nationalbiblioteket, og hotel Trianon, der på venstre Seinebred ligger lige over for universitet Sorbonne. Trods hotellerne således lå på hver side af Seine, boede begge parter dog over for et af Paris' største kulturcentre.

Takket være nogle glimrende af de parisiske lokomotivmænd arrangerede busture fik vi opnået at se nogle af de mest betydningsfulde historiske og kulturelle steder i Paris. De gamle kvarterer med smalle krogede gader og de brede boulevarder, der spænder som en ring rundt om Paris, venstre Seinebred med det gamle latinerkvarter, hvor Sorbonne ligger som et brændpunkt for en mængde videnskabelige fakulteter og institutioner, over Seinebroerne til Cite øen, hvor Paris blev til, og hvor vi finder den gamle kirke La Sainte Capelle fra år 1348 berømt for sine skønne glasmalerier, domhuset Palace de Justice, samt Notre Dame kirken, et imponerende bygværk fra 1330. På facaden findes tre store porte symboliserende St. Ann, Dommedag og St. Maria. Over dem skuer 28 israelske konger ned over pladsen.



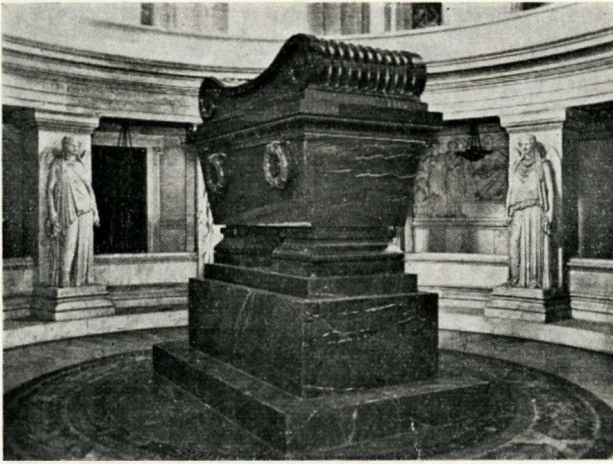
Deltagerne i årets fællesrejse.

Videre over broerne til højre Seinebred til Louvre, det største kongeslot i Paris, nu museum for mere end 200.000 kunstgenstande, hvor blandt andet Venus fra Milo, Mona Lisa samt kronjuvelerne med verdens næststørste diamanter 137 $\frac{7}{8}$ karat vel må siges at høre til de berømteste ting.

Den lille triumfbue fra 1805 er beliggende i Tuilerihaverne i nøjagtig lige linie med den store triumfbue på Avenue Champs Elysees, den bredeste og eleganteste promenade, omkranset af de fineste kvarterer i Paris. Den store triumfbue, der ligger på toppen af et højdedrag, er 50 m høj og 45 m bred, og under den findes den ukendte soldats grav med den evige flamme. På Place de l'Etoile, hvor triumfbuen ligger, mødes 12 elegante Avenues, der stråler ud til alle sider.

En afstikker over broerne bringer os til Eiffeltårnet, der ikke for ingen ting er blevet Paris' var-tegn og største turistattraktion. Bygget i 1889, sammenføjjet med 2½ million nagler og vejende 7000 tons rejser denne gigant sig knejsende og elegant 300 m i vejret. Eiffeltårnet har tre etager, og fra den øverste, hvor der findes såvel restauration som postkontor, skuer man ud over byen, der ligger udbredt under en, som et eventyr i lilleputformat. En uforglemmelig og betagende oplevelse.

I Invalidekirken står Napoleons sarkofag i krypten, 107 m under kirkens kuppel, hvis malerier er omkranset af 350.000 guldblade, der tilsammen kun vejer 6 kg. I selve den gamle kirkes kapel står sarkofagen, hvori Napoleon i 1840 blev bragt fra øen St. Helena. Først i 1861 blev han flyttet til den nuværende plads i den nye kirkes krypt og anbragt i den verdenskendte røde marmorsarkofag, der består af ikke mindre end 7 kister, 1 zink, 1 grøn sten, 2 bly, 1 ibenholt, 1 egetræ og den syvende, selve sarkofagen, der er udhugget i en blok rød porfyr. Napoleons hjerte, der var taget ud, ligger i et sølvskrin over fødderne. Endvidere ligger i Invalidekirken Napoleons søn, hvis kiste først kom til Frankrig i 1940. General Foch og flere andre berømte franske generaler er ligeledes bisat her. Bagved kirken findes et tøjhusmuseum for hær og flåde. Selve Invalidehotellet, der blev påbegyndt af Ludvig den 14. i 1670 og senere udvidet under Napoleon, er Frankrigs hjem for berømte krigsinvalidere.



Napoleons sarkofag i Invalidekirkens krypt.

Videre over Concorde broen til Place De la Concorde (Enighedspladsen), hvor guillotinen stod under revolutionen 1793. På pladsens midte står den 23 m høje ægyptiske obelisk, der er 3000 år gammel, lavet i eet stykke og vejer 230 tons. Den blev bragt til Paris af Napoleon, hvilket må siges at være noget af en bedrift med de daværende transportmidler.

Vendome pladsen, på hvis midte vi finder den særprægede søjle med Napoleon i kejsersdragt, lavet af 1200 fra Østrig erobrede kanoner.

Madeleine kirken, opført i klassisk stil er stedet, hvor nutidens celebre bryllupper finder sted. Operaen, der stammer fra 1863, ligger i et centrum af forretningsgader, hvor man finder Paris' berømte stormagasiner, de største banker, foruden et stort antal teatre og biografer. Her er stedet, hvor hele Paris mødes. Om aftenen stråler boulevarderne i et hav af lys fra teatre, biografer og restaurationer. Et eventyrland, der i det store og hele er for dyrt for en fattig dansk turist.

Montmartre, denne bydel, der får turisterne til at sværme som insekter om en lampe, ligger på Paris' højeste punkt, og allerøverst på Montmartrebjerget hæver Sacre Ceour (den hvide kirke) sig over byen, som sukkertoppen på en kransekage. Denne kirke, som har kostet 40 millioner guldfranc, er Paris' dyreste kirke, og ganske fantastisk tager den sig ud om natten belyst af projektører. Omkring kirken findes det gamle Montmartre med et utal af varieteer, restaurationer, kunstboder og marskandisere, om dagen gråt og livløst, om aftenen et mylder af turister, der vil have deres romantiske drømme om apacher opfyldt. Man prøver efter bedste evne at tilfredsstille turisternes krav, men det er og bliver kun turisme, man kan ikke leve op til det forrygende rygte, dette bykvarter er påhæftet med, man forlanger at se sjælen, men sjælen er usynlig.

Natklubber, restaurationer, revuteatre og biografer, et hav af lys, udråbere og farvelagte fotografier af etablissementernes optrædende, strejfende piger og små hoteller er det turistens oplever, det virkelige liv bagved denne facade skal man være indfødt for at kunne se.

Vi overværede under vort ophold i Paris en af de store internationale revuer i Casino de Paris.

Denne revu, der har kostet 2 millioner danske kr. at sætte op, var en virkelig oplevelse. Raffinerede optrin og pikante sketches gik hen over scenen, som kun franskmændene kan legende elegant. En kostumepragt og kulissekunst, der lod hånt om, hvad det kostede, dannede rammen, som de optrædende såvel kor som solister udfyldte på en måde, så revuen blev en uforglemmelig oplevelse for os.

Vi fik ligeledes besøgt et parfumeri, samt et af Paris' store varehuse Magasin Louvre, der elskværdigt inviterede hele rejseselskabet på kaffe med kager og stillede en dansk tolk til vor rådighed. Disse arrangementer kom istand gennem den eneste danske rejsefører i Paris, hr. Conrad Krebs, som var så elskværdig at stille sig til rådighed for os.

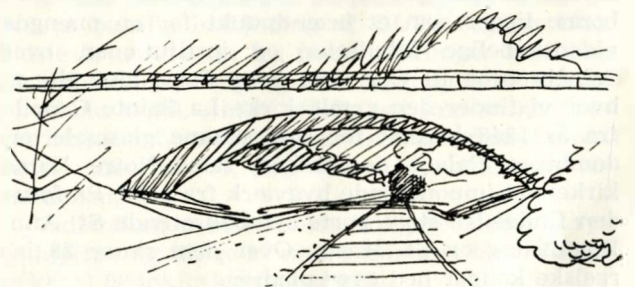
Seinen med de mange broer, de maleriske bogkajer. Hallerne, dette kæmpemæssige grønt- og flæsketorv, der forsyner verdensbyens millioner. De mange historiske pladser og bygninger. Loppe-torvene med deres brogede liv, fortovskaferne, hvor man over en aperitif studerer folkelivet. De store boulevarder, hvor byens puls hamrer voldsomt på alle tider af døgnet og først og sidst pariserne selv, danner et broget malerisk og uforglemmeligt billede om dette kulturcentrum, verdens syvende største by, Paris.

Trætte og fattige på franc lagde vi mandag morgen Paris bag os, og efter en både lang og anstrengende dagsrejse over Bar-le-Duc, Saarbrücken og Kaiserslautern ankom vi kl. 19,06 til Heidelberg, hvor repræsentanter fra de tyske jernbaneorganisationer modtog os. Efter en køretur, først med sporvogn, dernæst med tandhjulsbane, nåede vi omsider op til hotel Burgfreiheit 101 m over Neckar floden og beliggende umiddelbart ved siden af indgangen til slottet, der hører til Tysklands berømteste og smukkeste. På hotellet fik vi stillet vor efterhånden glubende appetit på bedste måde.

Udhvilede og morgenfriske mødtes deltagerne næste dag kl. 7,00 ved banegården, hvor to af Deutsches Bundesbahn's store busser ventede for at føre os ud på en tur i Schwarzwaldområdet. En tur som den tyske jernbaneorganisationen Stuttgart afdeling ikke alene havde tilrettelagt, men også forærede os.

Turens første etape kørtes ad autostradaen forbi Karlsruhe til udløberen af Schwarzwald, hvor vi stoppede op i Baden-Baden. Byen, der er et berømt kursted med mineralske bade og et utal af varme, springende kilder, der indhyller de omkringliggende højdedrag i en tåge af dis, ligger i umådelig skønne omgivelser.

(Fortsættes.)



Fra **MEDLEMSKREDSEN**

Besøg på C. W. Obels tobaksfabrik i Aalborg.

Torsdag den 20. november 1952 havde oplysningsudvalget arrangeret et ganske vellykket besøg på tobaksfabrikken C. W. Obel. Der var mødt ca. 150 damer og herrer.

Rundgangen i det store fabrikskompleks med dets mange forskellige afdelinger var en meget interessant oplevelse for alle. Rundgangen påbegyndtes i tilberederafdelingen. Her sorteres og blandes de forskellige tobakssorter og føres derfra til de mange forskellige afdelinger.

Da selskabet var samlet i tilberederafdelingen, gav inspektøren forskellige oplysninger og bl. a., at fabriken beskæftiger 2000 funktionærer og arbejdere. En meget stor del er kvinder, hvis tilpasningsevne og fingerfærdighed er mere hensigtsmæssig ved behandling af råvarer og betjening af de forskellige maskiner. Alle varer, undtagen de dyre cigarer, bliver færdigbehandlet på maskiner. De dyre cigarer er udelukkende håndarbejde. Derefter begyndte rundgangen. Cigaretmaskinerne vakte almindelig forundring over den store produktionshastighed, hvormed disse producerede cigaretterne; maskinernes største hastighed er 1500 stk. pr. minut. Den almindelige hastighed, der køres med, er 1200, for øjeblikket køres der med 1000 pr. minut. Indtræder der forstyrrelse i maskinens mekanisme, kan det hændes, at tusinder af cigaretter kasseres. Disse transporteres da til en såkaldt opskæringsmaskine; denne maskine frasorterer papiret, og tobakken går atter tilbage til cigaretmaskinen.

Pakkemaskinerne arbejder med en hastighed af 1 million cigaretter i 10 stk. pakker og ½ million i 20 stk. pakker med en arbejdstid på 8 timer.

Cigarillosafdelingen med dens hundreder af maskiner er fabrikkens største. Herfra må produktionen være kolossal, idet hver maskine færdigbehandler mellem 60 og 80 stk. pr. minut.

Alle maskinbehandlede cigarer og cigarillos går, efter at de har forladt maskinerne, til den såkaldte sorteringsafdeling. Her sorteres cigarerne i ensartede farver og de ukurante frasorteres.

Cigarmagerens store fingerfærdighed og den hurtighed, hvormed han formede den fineste cigar, var imponerende. En dygtig cigarmagers dagsproduktion kunne komme på 300 stk.

Rundgangen foregik under overordentlig stor imødekommenhed fra alle medarbejderne i fabrikkens store mekanisme, til lærerighed for alle besøgende, og afsluttedes ved, at hver deltager fik overrakt en cigar eller en pakke cigaretter.

I anledning af, at der efter besøget fra flere blev rettet bebrejdelser mod Aalborg afdelingerne over, at der manglede et lille arrangement efter besøget, ser jeg mig nødsaget til herigennem at meddele, at Aalborg afdelingerne ikke har modtaget nogen henvendelse eller er blevet opfordret til at interessere sig for besøget. Arrangementet er udelukkende oplysningsudvalgets arbejde, som for så vidt også var udmærket; at det den dag netop

skulle regne i spandevnis ned fra en lunefuld himmel, så forholdene udendørs nærmest var uhyggelige, er oplysningsudvalget uden skyld i, men et lille festligt arrangement efter besøget ville i særdeleshed under disse naturforhold have vakt glæde blandt de besøgende, og det kunne også have været arrangeret med ringe udgift for afdelingerne og oplysningsudvalget. Men for at den slags ting kan glide af stabelen, hører der lidt samarbejde til, og denne fremtidsopgave vil det være rigtigst, om formanden for oplysningsudvalget blev talsmand for. Da Christiansen er en yderst fornuftig mand, er jeg sikker på, at han ved kommende besøg i landet vil sørge for et intimt samarbejde mellem sig og afdelingerne til fremme for det arbejde, han er formand for.

C. A. Jespersen.

Turistsektionen meddeler:

Skiture.

De her omhandlede tre ture er fortrinsvis beregnet for skiløbere. Der er alle tre steder sådanne terræner, at både begyndere og viderekomne kan have fornøjelse af at tage med. Bestemmelserne om skilærer, leje af ski og støvler og soveforhold vil nærmere fremgå af de enkelte programmer, der kan rekvireres i *Turistsektionen*, Sølvgade 40, K., mod 30 øre i frimærker pr. program + svarporto.

Tur F I: Afrejse 27. februar morgen. Ankomst til *St. Avre la Chambre* næste dag. 4 dage til at løbe på ski. Ophold i de franske jernbaners skihytte i Savoyen i skønne omgivelser. Hjemkomst 6. marts aften. Pris ca. 125 kr.

Tur N I: Afrejse ca. 15. marts aften. Ankomst til *Vinstra* næste dag. 5 dages ophold i lille hyggeligt norsk fjeldpensionat med hyggelige værelser og moderne indretning. Hjemkomst 8 dage senere. Pris ca. 140 kr.

Tur Ø I: Afrejse den 28. marts. Ankomst til *Stuben am Arlberg* næste dag. 5 dages ophold i østrigske jernbaners feriehytte oppe i de tyrolske alper. Hjemkomst 6. april. Her er den påsketur, som så mange af vore deltagere har spurgt efter. Pris ca. 140 kr.

Sidste frist for indmeldelse er 15 januar. Vi beder Dem dog sende Deres anmeldelse ind snarest muligt af hensyn til vore dispositioner over pladserne. Vi må desværre forbeholde os at aflyse turene, hvis der ikke melder sig deltagere nok, men det bemærkes, at disse tre ture kan gennemføres med et ret ringe antal deltagere. Indtegningen til en tur afsluttes, når der har meldt sig deltagere nok, så også af denne grund må det anbefales at komme med sin anmeldelse i god tid.

Lønmodtagerfradrag

Under behandlingen af lønmodtagerfradraget på rigsdagen 1951 blev der bl. a. fra socialdemokratisk side stillet forslag om at fastsætte beløbet til 400 kr. imod de 300 kr., som blev gennemført. Rigsdagen har nu besluttet, at dette særlige fradrag for det kommende skatteår skal være 400 kr.



Juletræsfester.

Helsingør.

Afdelingerne 7 og 8 Helsingør afholder stor juletræsfest for afdelingernes medlemmer med hustru og børn samt pårørende på »Hotel Skandia« søndag den 4. januar 1953 kl. 17,45.

Pensionister indbydes til gratis at deltage i festen. Vore svenske kolleger fra Helsingborg er indbudt.
Festudvalget.

Aarhus.

Aarhus afdelinger afholder juletræsfest på Østergades hotel den 7. januar 1953 kl. 17,45.

Indmarch for børnene kl. 18,00 præcis.

Billetter købes hos: Lokof. A. Holmtoft, Aalborggade 15, 4., tlf. 12216; lokof. H. Jürgensen, Rudolf Wulffsgade 20, 1., tlf. 14062.

Pensionister og enker efter lokomotivmænd deltager gratis.
Festudvalget.

Odense.

Odense afdelinger afholder juletræsfest søndag den 28. december på »Fyens Forsamlingshus«, Kongensgade.

Børnene samles kl. 17,45 til indmarchen, der finder sted kl. 18,00 pr.

Pensionister med pårørende indbydes venligst.

Festudvalget.

Fredericia.

Fredericia afdelinger afholder juletræsfest søndag den 4. januar 1953 kl. 18,00 pr. i hotel »Landsoldaten« selskabslokaler.

Indgang fra Norgesgade.

Pensionister indbydes venligst til at deltage i festen.

Indtegningslister, der slutter mandag den 29. december 1952, er fremlagt på opholdsstuerne.

Festudvalget.

København.

De københavnske afdelinger afholder juletræsfest lørdag den 10. januar 1953 kl. 17,00 til 24,00 i »Borgerne Hus«, Rosenborggade 1. Børnene samles kl. 16,45 til indmarch, som finder sted kl. 17,00. Festen for børnene sluter i den store sal kl. 20,00 og fortsætter derefter med film og bal i den lille sal til kl. 22,00. Der er julebal for voksne fra kl. 20,00 til kl. 24,00. Poul Gambys orkester spiller.

Børnebilletter samt adgangskort kan købes hos følgende:

S. A. K. Sørensen, Valby 954.

V. K. F. Larsen, Valby 4234.

J. Thillemann, Eva 7681.

B. A. Jensen, Sundby 6495 ulla.

Kaj Petersen, Gb. mdt.

Pensionister med pårørende er velkomne.

Se iøvrigt opslag og indtegningslister på maskindepoterne.

Festudvalget.



Lokomotivfører A. A. Jensen, Vordingborg, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28-2-53).

Byttelejlighed.

Næstved — København.

Moderne 3 værelses lejlighed med centralvarme, maskinvask m. m. leje 154 kr. pr. md. + indskud 1050 kr. ønskes byttet med 3 eller 3½ vær. lejlighed i København, helst ved S-tog, gerne andet.

Remisearbejder J. P. Nielsen,
Teatergade 6, 1., Næstved.

Statsbanepersonalets Sygekasse

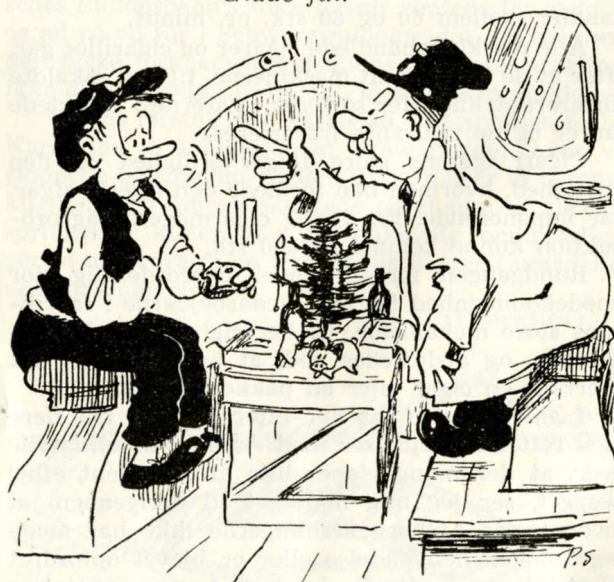
Øre-næse-halslæge, doktor C. Chr. Bager, Esbjerg, afholder konsultation Kongensgade 78 (hjørnet af Kongensgade og Jyllandsgade), konsultationstid kl. 12,30—15,30, lørdag dog kl. 12—13,30.

Lommebogen 1953

Foreningens lommebog for det kommende år udsendes i disse dage til samtlige afdelinger. Bogen er i år lidt større end sædvanlig, da der, foruden en udvidelse af det hidtidige stof, tillige er kommet helt nye afsnit. Efter fremsat ønske fra en stor part af vore medlemmer er afstanden mellem linierne på kalendersiderne gjort bredere.

Der findes endnu et ganske lille restoplæg, som kan købes ved henvendelse på foreningens kontor.

Glade jul.



Næ — Næ — kammerat —, hvis du har slugt mandlen, så gælder det skam ikke!

	Side		Side
Biblioteker, forsikringsforeninger, legater m. m.		Kollektiv barbarisme	22
Danske Statsbaners Biblioteker	12, 24	Kong Chr. d. IX's Understøttelsesfond	82
Den gensidige Uheldsforsikringsforening for DSB's personale (protokol)	229, 265	Lokomotivførernormativet	136
Det jysk-fynske Statsbanepersonales bibliotek	132	Lokomotivmænd er rare mænd	159
Grosserer A. Collstrups rejselegat	10	Lokomotivfyrbøder optaget som elev på kunstakademiet	16
Kong Chr. den IX's Understøttelsesfond ved De Danske Statsbaner	279	Lommebogen 1953	232, 302
Lokomotivmændenes Enkekasse	268	Lundtoftebanen	277
Statsbanepersonalets Sygekasse	192	Lønningsindtægter og fradrag, der skal opføres på selvangivelsen	21
Vejlekassen	10, 202	Lønnsopgjøret for statens tjenestemenn i Norge	171
Ferie- og Rekreatiohshjemmet.		Medlem af Statsbanernes tjenestetidsnævn	10
Ansøgningsskema	96, 108	Med sidste tog	130
Feriebørn	131	Min første køretur	6
Feriehjemmets økonoma fylder 65 år	100	Nielsen, J. P., død	34
Legat til rekreatiohsofhold	87	Nordisk kursus på Knudshoved	165
Pinselørdag åbner Ferie- og Rekreatiohshjemmet	87	Nordiske AOF-stipendier	60
Forskellige artikler.		Norsk Jernbaneforbund fejrer 60 års jubilæum 235, 291	291
Arte	217, 242, 255, 279	Ny lønoverenskomst for de svenske statstjenestemænd	141
Bestillingstillæg m. m.	141	Ny plan for Skandinavien-Italien Ekspress	200
Besøg af engelske jernbanemænd	120	Ny trafikminister	124
Bogen om lokomotivmandens arbejdsplads	295	Omorganisering af det europæiske transportvæsen	135
Bryggeriet Stjernen, 50 år	47	Opfordring, En	76
CO I og ferieproblemet	247	Ophævelse af den sidst forlængede uniformstermin	204
Dansevogne	202	Otte dage på højskole	107
Danskbygget radaranlæg	23	Over Nordsjælland til Jylland	40
Danske Statsbaners driftsberetning 1950/51	15	På hospital i New York	130
Danske Statsbaner 1951	3	Planlægning for velfærd	129
Den forestående revision af signalreglementet	259	Privatbanernes lokomotivmænd vælger ny formand	160
Detailpristallet	60, 204	Prøveopstilling af vejsignaler	296
Dronning Dagmars pris	35	Regnskab for Kong Chr. d. IX's Understøttelsesfond	203
DSB Tjenestemænds Børneforsørgelse	155	Rejsen til Frankrig og Tyskland	299
Engelsk jernbanedronning besøger Danmark	100, 142, 143	Resultatet af lønforhandlingerne	113
Eventyr-rejse	255	Revolutionært forslag	40
Fagorganisationernes håndbog	256	Romantik på lokomotivet	99
Feriebørn	131	Samling eller splittelse i USA's fagbevægelse	4
Finanser og tjenestemænd	148	Samordning af samfærdselsmidlerne	195
Flyveværtinde fortæller, En	51	Schweiziske jernbanemænds problemer	189
Forhøjelse af honorarer	76	Sikring af overgangsstationerne fra dobbelt- til enkeltsporet bane	111
Forhøjelse af funktionsvederlag	94, 232	Sommerferie i udlandet	107
Foreningen af Pensionister ved DSB	190	Sommerferien er forbi	196
Forberedelse og afslutning på motorvogne	242	Sophus Jensen fylder 70 år	147
Folkeuniversitetet	224	Statsbanernes lokomotiver og motorvogne	283
Fremgang for Tysk Jernbaneforbund	46	Statsradiofoniens grundbog	201, 217
Fugleflugtslinien	297	Tillidsmandskursus i Dansk Postforbund	167
Fælleskursus for tyske og danske fagforeningsmedlemmer	184	Tilrettelægning af fridage for lokomotivpersonalet	3
Fællesorganisationen DSB	243	Togkatastrofe i England	255
Generaldirektoratet meddeler	224	Trafikproblemet	27
Godtgørelse for dobbelt husførelse	218	Trafikminister Victor Larsen	112
God standardforbættring för Sveriges järnvägsmänn	88	Transportudstilling	248
Hjælpen til den syge kollega	233	Turistsektionen	10, 82, 107, 155, 190, 301
Hvor udbetales Statsantaltens bonus	46	Ulykker og ulykkesfugle	75
Indholdsfortegnelse	303	Uniformsudvalg	172
International konkurrence om jernbanepakat	154	Undervisningsjernbanevogn	39
Jernbaneforeningen enig med os	223	Victor Hugo's første jernbanerejse	131
Jernbaneforeningens tillidsmandskursus	231	Vil du på højskole i vinter?	172
Jernbaneskolens plan	22, 172	»Vor Stand« i ny skikkelse	35
		Ændring i anciennitetsrækken	129
		Ærespræmie til en forfatter, som er lokomotivfører	40

