

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 13

5. JULI 1954

54. ÅRGANG

Uden Udbetaling

Som Funktionær i Stat eller Kommune har De den særlige Fordel, at De hos os kan købe Deres nye Tøj **uden Udbetaling.**



Til Herrerne:

Maalkonfektion, syet efter Deres Ønske med Super Canvas Indlæg **258⁰⁰**

Færdig Kamgarnshabit i moderne Snit og med god Pasform **228⁰⁰**

Til Damerne:

Elegant Dragt efter Maal forarbejdet i heludne Stoffer **298⁰⁰**

I færdigsyede Dragter har vi et smukt Udvalg til **198⁰⁰**

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue * Linie 4-5-7-14-15-16 til Frederiksborggadekrydset

AGA-GAS BELYSNING
SVEJSNING

GASACCUMULATOR
KØBENHAVN * ODENSE * AALBORG * AABYHØJ

OPTIKER

Felix Schmidt's
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS



FIONETTE

Regnfrakker

Hånden på hjertet!

Har

De nu også husket
at give Deres livs-
forsikring et
DYRTIDSTILLAG.

De kan meget nemt få det ordnet i


STATSANSTALTEN
FOR
LIVSFORSIKRING

TUBORG
APPELSIN
Sarsk
SÆTLOKKE AF FULDVADNE APPELSINER
Omgystes og nydes af alle
LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF.
DENNE ETIKETT

*den mest
efterspurgte!*

Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **HM** 1953

Vi udfører Reparationer
og Ændringer af alle Fabri-
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN
Øster Farimagsgade 28
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø

Vesterbros Ligkistemagasin

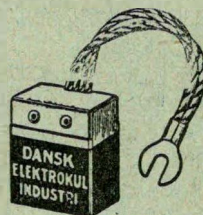
Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: **Eva 1404**

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Dansk Maskinpakning A/s

Amaliegade 41
København
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

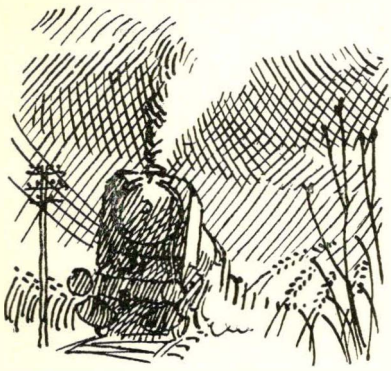
Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 13 - 54. ÅRGANG

5. JULI 1954



Indhold:

Arbejdet i lønningskommissionen er påbegyndt!	149
Nordisk nyt — Sverige	150
Landsoplysningsudvalget	151
Medlemskursus 1954	151
Over eller under Storebælt	153
Tillidsmandskursus 1954	157
Fra medlemskredsen	158
Det er tid!	158
Turistsektionen	158
Ændring af vederlaget for funktion	159
Under DLF	160
Jubilæum	160
Tak	160
Opmærksomhed frabedes	160
Personalia	160
Nye adresser	160
Byttelejlighed	160
Statsbanepersonalets Sygekasse .	160



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.

Arbejdet i Lønningskommissionen er påbegyndt!

Ved nedsættelsen af en kommission eller et udvalg til undersøgelse og revidering af en lovsamling eller et regulativ, er det altid et stående spørgsmål, hvor lang tid der vil gå, før arbejdet kan være tilendebragt. Samme spørgsmål melder sig da også hos de mange tjenestemænd i forbindelse med den nye lønningskommission. Forventningerne er store både overfor resultaterne af kommissionsarbejdet og overfor, hvor mange somre og vintre vi skal passere, før resultaterne foreligger.



Uden at ville spå noget om længden af den tid, lønningskommissionen skal have til sit arbejde, har vi indtrykket af, at den ønsker at gå hurtigt til værks og tilendebringe sine undersøgelser indenfor en rimelig tid. Et bevis herfor tager vi bl. a. i, at der kun gik kort tid fra de enkelte medlemmers udpegning til det første møde blev afholdt. Her tog man straks fat på generaldebatten, som man tillige fik afsluttet, inden sommerferien begyndte. Et efter vor opfattelse omend ikke sikkert, så i hvert fald godt tegn på, at der er ønsker fremme om en hurtigt-arbejdende kommission.

Ingen udenfor kommissionen kender selvfølgelig enkelthederne fra denne debat, som har strakt sig over en del møder. Men den har selvsagt omfattet de store linier og de generelle spørgsmål. Andet og mere kan der ikke have været til behandling, da der endnu ikke er indsendt konkrete forslag fra organisationerne; dette vil først ske på et senere tidspunkt. Men ud fra det kommissorium, finansministeren har tilstillet kommissionen, har denne også arbejde nok, indtil organisationernes forslag foreligger. I kommissoriet åbnes der ikke alene adgang for en revidering af de enkelte styrelsesgrenes lønningsregler og herunder forslag til lønningsmæssig placering af de forskellige tjenestemandsklasser, men tillige til ændringer i tjenestemandslovens almindelige bestemmelser. Og det må jo erkendes — selv om den enkelte tjenestemand lægger størst vægt på, hvorledes hans lønmæssige placering vil blive — at ikke mindst de dele af tjenestemandsløven, der omfatter de almindelige bestemmelser, trænger til en revidering. Mange af dem er tiden løbet fra, siden lovens ikrafttræden i 1946, og de bør derfor moderniseres.



Det gælder bl. a. funktionsreglerne, for blot at nævne en enkelt ting. Med de nugældende regler kan det ikke bortforklares, at der ofte indtræffer tilfælde, hvor en tjenestemand ikke behandles fuldt retfærdigt. Dette sker ikke, fordi den ene eller anden chef bevidst søger at unddrage den pågældende en berettiget funktion med vederlagsberegning, men mere fordi de meget tungt affattede bestemmelser giver anledning til forskellige fortolkninger. Det hidtil gældende for funktionsvederlagets beregning bør derfor ændres til betaling for den enkelte funktionsdag i lighed med det forslag, som var fremme under kommissionsarbejdet i 1943—46. Ganske vist blev det den gang afvist,

Glimt fra SJ's virksomhed

Sverige har det største jernbanelenet i Europa i forhold til indbyggerantallet: 23 kilometer pr. 10.000 indbyggere.

40 procent af SJ's samlede banelængde er elektrificeret.

85 procent af trafikken kører på elektrificerede linier.

Strækningen Trelleborg—Narvik, 2.100 kilometer, er verdens længste sammenhængende elektrificerede jernbanelinie.

På Malmbanen kører nogle af Europas kraftigste lokomotiver med fire motorer på sammenlagt 5000 hk. De kan trække malmtoget på 65 vogne med en togvægt på ca. 3500 tons.

Det højeste punkt på SJ ligger 1 km øst for Storlien 601 m. o. h.

Jernbanernes oplysningskontor i Stockholm besvarede i 1953 ikke mindre end 1.175.000 forespørgsler.

SJ har ca. 4.000 stationer og holdepladser.

SJ er landets største jordejer, og hvis alle jordarealerne blev lagt i en 25 meter bred stribe, ville denne række så langt som fra Stockholm til Malmø, en strækning på 600 km.

Stockholm C turde være — inden ombygningen er gennemført — Europas livligst trafikerede station i forhold til antal togspor. Den har for tiden ca. 850 tog i døgnet og et personale på ca. 1200 mand.

SJ er en stor kunde hos den svenske industri og i tidsrummet 1952/53 bestiltes hos maskinindustrien for 327 mill. kroner og i den øvrige metalindustri for 2 mill. kroner, i den elektrotekniske industri for 37 mill. kroner, i træindustrien for 32 mill. kroner, i tekstil- og beklædningsindustrien for 6 mill. kroner, læder, hår og gummivarer for 3 mill. kroner, i kemisk-teknisk industri for 6 mill. kroner og i den øvrige industri for 5 mill. kroner.

Foruden disse industrivarer indkøbte og forbrugte SJ på et år elektrisk energi for 32 mill. kroner, brændsel og olie for ca. 55 mill. kroner og andre importvarer for 30 mill. kroner.

(SJ nytt)

men vi tror, at netop dette spørgsmål, har den efterfølgende tid vist, bør løses på den dengang foreslåede måde, både af hensyn til dem, reglerne omfatter, og til dem, der skal administrere dem. At en forenkling i funktionsreglerne også betyder en lettelse i administrationen, er der nemlig ingen tvivl om.

En anden vigtig, men også vanskelig opgave for kommissionen bliver ligelønsprincippet. Den nuværende lønmæssige behandling af de ugifte må naturligvis bringes til ophør. Et skridt i den rigtige retning på dette område er allerede sket under de senere års forhandlinger om det midlertidige og det særlige løntillæg, men skridtet må nu tages fuldtud, så denne forældede ordning kan komme ud af verden. Vi erkender, at det ikke er nogen let opgave at løse, fordi den omfattes af så mange forhold, men vi har troen på, at den kan løses under denne kommissions ledelse.

*

Med disse to spørgsmål har vi kun berørt en brøkdel af, hvad der melder sig af spørgsmål i forbindelse med en lønningskommissions arbejde. Men vi skal på nuværende tidspunkt afholde os fra at komme ind på flere. Det må vente, til organisationerne har haft tid til at udarbejde deres forslag.

Den tidsfrist, der er afsat hertil, er til gengæld ikke særlig lang. Medens man fra første færd bestemte, at organisationernes ønsker vedrørende lovens første og tredje behandling skulle være fremme inden 15. september i år og forslag til lovens anden del (lønningerne) skulle være i centralorganisationen i løbet af foråret 1955, har det tempo, hvormed kommissionen er gået frem, betinget, at alle forslag skal være indsendt i løbet af september måned. Det synes i sig selv at være et stort forlangende, set på baggrund af den situation, vi befinder os i, hvorefter vi bl. a. ikke ved, hvilken struktur kommissionen vil give den nye lov. Ingen ved, om det hidtidige lønsystem vil blive bevaret, eller om helt nye principper skal indføres. Om der er tænkt på et større eller færre antal lønningsklasser, om folkepensioneringen tages med ind under kommissionsarbejdet eller ej, ligesom det også er uvist, om der vil blive rørt ved antallet af tjenestemandstillinger. Alt sammen spørgsmål, som har været diskuteret i kredse, der har mere eller mindre tilknytning til kommissionsarbejdet, og som derfor stadig må betegnes som aktuelle.

Men selv om disse spørgsmål henstår ubesvaret, har vor hovedbetyrelse nedsat et lønningsudvalg, og arbejdet herindenfor har sommeren til trods taget sin begyndelse. Også indenfor centralorganisationen er der — som tidligere meddelt — udpeget et udvalg, hvis opgave det bliver at gennemgå og bearbejde de mange forslag, der kan forventes at indkomme fra de tilsluttede organisationer.

*

Lønningskommissionen er nu i gang med sit arbejde. Et ikke ringe antal underudvalg er allerede nedsat for — hver for sig — at gennemgå lovens forskellige afsnit. Repræsentanter fra forskellige statsadministrationer og fra organisationerne skal sammen med de politiske repræsentanter bygge en tjenstemandslov op, hvori vi alle håber der er taget hensyn til vore krav, så en større retfærdighed må være rådende i den kommende tid.



Landsoplysningsudvalget

Medlemskursus 1954

Landsoplysningsudvalget har i dagene 25.—30. maj afholdt medlemskursus på feriehjemmet, det første i sin art inden for DLF. Deltagere fra alle egne af landet samledes på Kalundborg station, hvorfra transporten til feriehjemmet foregik med biler. Her modtoges man af landsoplysningsudvalgets formand, J. V. Christiansen, som bød de enkelte deltagere velkommen og anviste værelserne. Efter en kort pause, hvor kursisterne slappede af oven på rejsens strabadser, lød den for feriehjemmet så hyggelige klokke, og man samledes om middagsbordet, hvor man stiftede bekendskab med en af vor økonoma frk. Petersens veltillavede og smagfulde middage.

Da middagen var til ende holdt landsoplysningsudvalgets formand en velkomsttale, hvori han gav udtryk for og håbede, at dette kursus måtte blive udbytterigt for de enkelte deltagere, og at disse måtte komme til at stå som gode gesandter for DLF og anspore til en videreførelse af den nu anlagte linie inden for oplysningsarbejdet. Gav herefter et rids af arbejdsplanen, som var lagt hårdt op, og heraf måtte kursisterne kunne forstå, det ikke lige-frem drejede sig om at holde ferie.

Efter programmet skulle foreningens formand, E. Greve Petersen, åbne kurset, men var grundet et vigtigt møde forhindret i at være til stede. Herefter blev kursusdeltagerne præsenteret for hinanden og samtidig inddelt i de respektive grupper med elektrofører B. A. Jensen som leder af gruppe »A« og lokomotivfører G. Rasmussen af gruppe »B«, sidstnævnte havde her sin debut som gruppeleder. Sluttelig uddeltes forskellige hverv, som traditionen tro holdes i live på feriehjemmet.

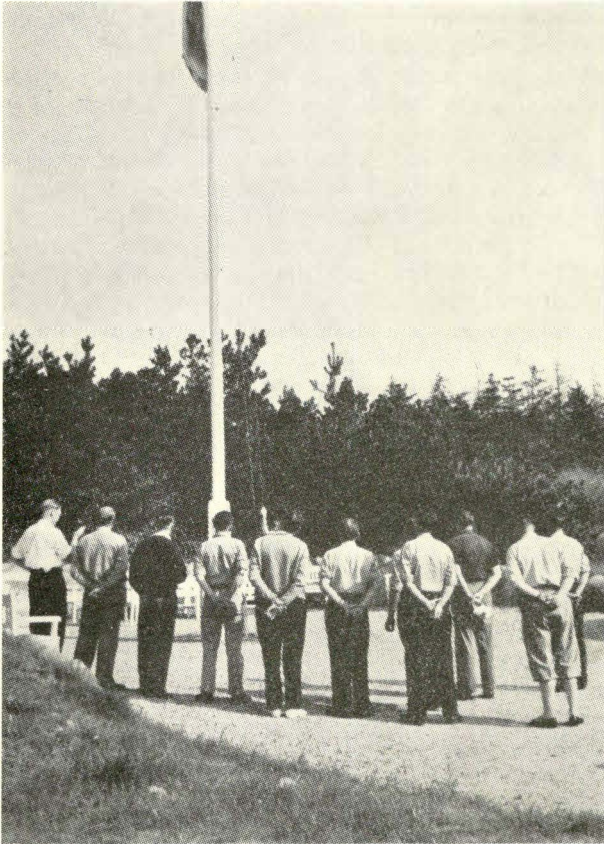
Onsdag morgen samledes man i grupperne, hvor en stor del af de kommende dages arbejde skulle foregå, med følgende emner som arbejdsgrundlag:

1. DLF's historie og samarbejde med inden- og udenlandske organisationer.
2. Lønningsbestemmelser og særlige ydelser.
3. Pensions- og efterindtægtbestemmelser.
4. Sygefradragsregler og bestemmelser om flyttegodtgørelse og dobbelt husførelse.
5. Tjenestetidsregler og bestemmelser vedrørende fridage og ferie.

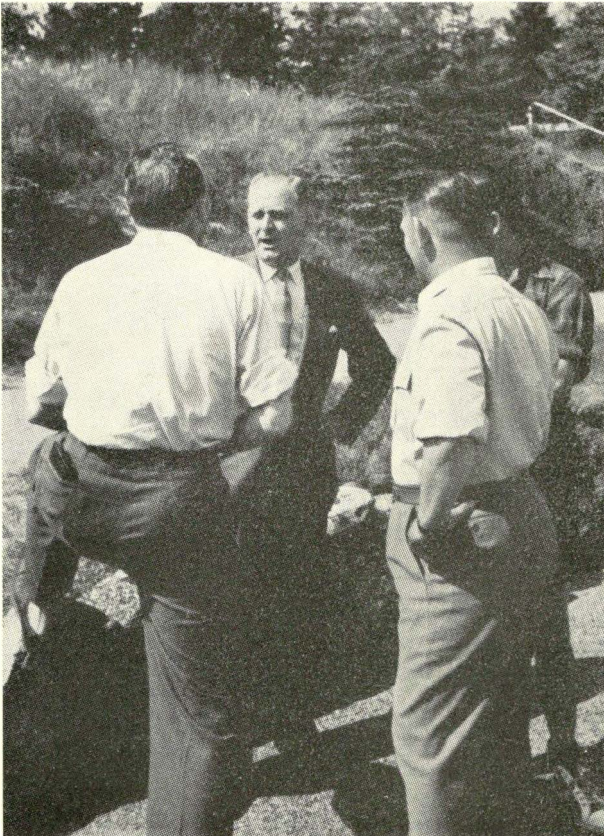
Den daglige arbejdsplan havde følgende udseende. Kl. 7,30 samledes man til morgenmåltid, og når dette var overstået, sang hele forsamlingen flaget til tops, hvilket må siges at være en meget smuk tradition, som jeg tror fæstnede sig dybt i hver enkelt deltager. Kl. 8,30—9,45 og 10,15—11,30 gruppearbejde, kl. 12,00 middag. I planen var der daglig indlagt foredrag, som strakte sig fra kl. 14,00 til ca. 15,45, hvorunder man havde lejlighed til at lytte til daglige og personalemæssige problemer inden for vor egen organisation og DSB, kl. 16,00—17,30 og 19,30—21,30 gruppearbejde.



Kursets deltagere.



Flaget hejses.



»Dybsindig debat« i en pause.

Første foredragsholder var foreningens hovedkasserer, Kai Svendsen, som onsdag talte over emnet DLF's økonomi. Her fik deltagerne en saglig og nøgtern udredning for, hvordan de forskellige midler inden for DLF administreres og forvaltes.

Torsdag talte foreningens formand, E. Greve Petersen, der lykønskede kursisterne med at være de første, der var deltagere i et medlemskursus og udtalte, at det var hans tanke og mål at videreføre denne gren af oplysningsarbejdet.

Formanden gik herefter over til det egentlige emne »DLF og fremtiden« og udtalte, at man burde kende fortiden for at forstå nutiden og se i fremtiden. Gav herefter et rids af DLF's historie gennem tiderne og det samarbejde som førtes med de nordiske broderorganisationer. Man fik ligeledes en fyldestgørende og meget klar udredning af tjenstemændenes organisatoriske forhold omhandlende tilblivelsen af begreberne »guld- og sølvsnore«, som var begyndelsen til centralorganisationerne. Foredraget omhandlede ligeledes fagpolitiken, hvorunder det klart blev trukket op, hvorledes andre organisationer havde sluttet sig sammen for heri at lægge vægt på, at samlet står man stærk både økonomisk og organisatorisk, denne sammenslutning havde ført til DsF, hvori også DLF burde indmelde sig, udtalte formanden. Her havde det desværre vist sig, at mange af vore medlemmer havde en negativ indstilling, hvilket skyldtes at en del lokomotivmænd havde »honette ambitioner« og hellere ville have blanke knapper. Om det økonomiske udtalte formanden, at det ville koste DLF ca. 12.000 kr. årligt at være medlem af DsF, og at vore broderorganisationer i de andre nordiske lande stod som medlemmer af DsF i de respektive lande.

Rent politisk udtalte formanden, at tjenstemændene kunne takke Socialdemokratiet for mange goder, både socialt og kulturelt og, at det var Socialdemokratiet, der i mange tilfælde havde været løftebrædt for tjenstemændene. Omtalte, at lokomotivmændenes stilling til den nye lønningskommissionens arbejde måtte være den at få så meget guld hjem som overhovedet muligt. Gav en oversigt over forbedringer, som lokomotivmændene indtil dato havde opnået, nemlig 2 lokomotivførere på lyntogene, elektroførernes adgang til 11. lønklasse, 16 lokomotivførere i 7. lønklasse, især det sidste måtte hilses med tilfredshed, at det nu var lykkedes at få den almindelige strækningslokomotivfører placeret i 7. lønklasse. Mente, man burde have en bredere vej at arbejde på rent lønmæssigt, således at forstå at lokomotivførerens arbejde burde vurderes efter trækraftens størrelse, og at man eventuelt måtte slække af på kravene for de lokomotivførere, der betjente rangermaskiner. Udtalte til slut, at man på den kommende kongres ville stille forslag om at indmelde DLF i DsF og udtrykte håbet om, at vi måtte opnå gode resultater ved den nye lønningslovs gennemførelse.

Efter formandens tale var der en livlig diskussion om en eventuel indmeldelse i DsF, og efter kursisternes udtalelser at dømme, var der så absolut stemning for, at lokomotivmændene tilsluttede sig DsF.

(Fortsættes side 157)

Over eller under Storebælt

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat fra nummer 12).

Det er gentagne gange i tidens løb blevet foreslået, at man skulle realisere Fyn-Sprogø-forbindelsen som en fast forbindelse — i form af en broforbindelse og specielt en jernbane-forbindelse — og nøjes med den, i hvert fald indtil videre. Begrundelsen herfor er de store tekniske vanskeligheder, som realiseringen af en tilsvarende Sjælland-Sprogø-forbindelse ventes at ville medføre, samt de derved nødvendiggjorte store økonomiske investeringer.

Om alle de hidtidige projekter angående en fast forbindelse over Vestre Rende alene gælder det, at deres virkeliggørelse kræver ret betydelige investeringer, nemlig noget i retning af halvdelen af, hvad der kræves til den faste forbindelse over hele Storebælt. En anden mangel ved dem er, at de kun kan gennemføres i løbet af en årrække, der sikkert må blive omtrent lige så langvarig som byggeperioden for hele Storebæltsforbindelsen selv med en bro over Østre Rende og følgelig med ens standard vest og øst for Sprogø. Endelig kan de ikke medføre helt tilfredsstillende trafikale resultater.

En forlægning af færgeforbindelsen Sjælland-Fyn til Sjælland-Sprogø kan ganske vist medføre en række fordele, såsom kortere overfartstider, kortere gennemsnitlige ventetider for bilerne, men ikke for togene, samt større overførselskapacitet.

Men den omlagte forbindelse vil principielt være behæftet med størstedelen af de ulemper, der præger den gamle, såsom overgangene fra landtransport til vandtransport og tilbage med alle de dermed forbundne besværligheder, desuden tidstabene, som disse overgange foranlediger, endvidere ventetiderne for bilerne, hvis de da ikke ankommer umiddelbart før, en færge skal afgå, eller hvis de ikke kan få plads, endvidere selve overfartstiderne, fremdeles begrænset kapacitet, og endelig færgeafgifternes opretholdelse.

Storebælt vil vedblive at være der som en barriere for trafikken mel-

lem Danmarks to hovedlandsdele. Man kan derfor karakterisere alle de gamle planer om en halv Storebæltsbro med det gamle ordsprog: »Ingen kæde er stærkere end dens svageste led».

En broforbindelse over Vestre Rende og en færgeforbindelse over Østre Rende passer ikke sammen, hverken med hensyn til byggetider eller kapacitet, ej heller med hensyn til bekvemmelighedsforhold, rejsetider, anlægsudgifter og driftsomkostninger. De to led i kæden vil blive ulige stærke.

En speciel mangel ved den halve broforbindelse er, at den kræver nye og meget store færgehavns- og jernbaneanlæg på Sprogø til erstatning for anlæggene ved Nyborg. Desuden gør den det nødvendigt for havne- og stationspersonalet i Nyborg at skifte arbejdssted og for togpersonalet at skifte basis eller udgangssted og ankomststed. Dette gælder ganske vist kun delvis, hvis blot nogle af færgerne og togene føres til Sprogø. Men til gengæld bliver trafikvirksomheden da delt, hvilket bliver højst upraktisk. Dog kunne formodentlig lyntogene og lyntogsfærgerne uden større géner føres til nye anlæg på og ved Sprogøs sydøstside i stedet for Nyborg, fordi lyntogene ikke kræver særlige passageranlæg i havnen eller rangertjeneste, togopstilling, stort togpersonale o. s. v.

Problemerne angående forbindelsen over Østre Rende ændres imidlertid helt, hvis færgerne kun skal tjene biltrafikken og eventuelt lyn-togtrafikken.

Dette gælder især, hvis der ikke behøves urimelig store udgifter til oprettelse og drift af forbindelsen over Østre Rende plus Vestre Rende, og hvis dens kapacitet kan blive så stor, at trafikken kan afvikles jævnt, d. v. s. med korte ventetider.

En tunnelforbindelse under Vestre Rende kan som en bilforbindelse eller som en kombineret bil- og togforbindelse realiseres ret billigt, og den kan få lige så stor kapacitet som færgeforbindelsen over Østre Rende

og kan muliggøre hurtig og jævn afvikling af trafikken og følgelig for-korte ventetider for bilerne.

Tunnelforbindelsen under Vestre Rende og færgeforbindelsen over Østre Rende synes på forhånd at have visse muligheder for at kunne koordineres til en trafikal enhed.

Såfremt det viser sig, at de kan koordineres effektivt, og helheden kan blive harmonisk, og kædens to led kan blive omtrent lige stærke, kan de motivere hinanden gensidigt.

En særlig fordel ved at kombinere den faste forbindelse via Vestre Rende med en færgeforbindelse over Østre Rende alene for biltrafik, er, at en sådan færgeforbindelse kan føres til en havn på sydsiden af Halskov-halvøen i stedet for færgehavnen i Korsør, uden at der kræves nye store jernbaneanlæg og radikale omlægninger af trafikken.

Folketinget har fornylig vedtaget, at der skal anlægges en færgehavn på sydsiden af Halskov-halvøen og bygges en ny og god vej herfra nord om Korsør og enten nord om eller over Korsør Nor til den eksisterende hovedlandevej mod Slagelse og København. Ligeledes har folketinget besluttet, at der skal anlægges en færgehavn på østhjørnet af Knudshoved-halvøen og bygges en ny og god vej herfra til Nyborg eller nord om Nyborg til den bestående hovedlandevej mod Odense og Lillebæltsbroen.

Disse anlæg, der skal indgå som et led i Halskov-Knudshoved-forbindelsen, kan derfor ventes at blive realiseret under alle omstændigheder og endda ret snart.

Dermed ændres grundlaget for oprettelsen af en færgeforbindelse mellem Sjælland og Sprogø, omend kun for biltrafik og eventuelt lidt togtrafik specielt lyntogtrafikken.

Ligeledes begunstiges forholdene for bygningen af tunnelforbindelsen under Vestre Rende, omend kun for biltrafik og måske togtrafik, specielt lyntogtrafikken, eventuelt også godstogtrafikken i nattimerne.

Den halve faste forbindelse sammen med den halve færgeforbindelse får da fornyet aktualitet. Der kan følgelig være anledning til at gøre betragtninger over en sådan forbindelses eventuelle udformning, organisation, pris og eventuelle udnyttelse.

Oprettelsen af en færgeforbindelse mellem Sjælland og Sprogø forudsætter blot bygning af en færgehavn på Sprogø og overførelse af færgeomateriel hertil.

Sprogø byder på overordentlig gunstige betingelser for anlæggelse af en færgehavn, omend kun et enkelt sted, nemlig lidt syd for Sprogø Østrev, omtrent ret syd for selve Sprogø østende. Her skærer dybdekurverne, bl. a. 6 meter kurven, sig i en kile fra øst-sydpøst ind mod øen. Denne dybe indskæring begrænses i nord af selve østrevet, som strækker sig meget længere mod øst med vanddybder på 1—3 meter, og i syd af et mere uregelmæssigt grundet område med vanddybder på 3—5 meter. Her kan der let og billigt bygges bølgebrydere, hvorved der kan skabes et godt beskyttet havnebassin med indsejling fra øst-sydpøst. Indsejlingen vil blive let at anløbe for færgerne fra Halsskov-havnen eller Korsør Havn; den vil ikke blive meget generet af vind, strøm og is, fordi den sydlige grund og navnlig Sprogø Østrev beskytter den.

Det fornødne færgemateriel haves allerede. Bilfærgerne »Freia« og »Broen«, der ellers skulle overføres fra Korsør-Nyborg-ruten til Halsskov-Knudshoved-ruten, kan naturligvis uden videre overføres til Halsskov-Sprogø-ruten. Men også den tredie bilfærge »Hejmdal«, der ikke kan overføres til Halsskov-Knudshoved-ruten, kan overføres til Halsskov-Sprogø-ruten på grund af forhold, der skal omtales senere.

Hver af de tre færger kan endda sejle mange flere ture mellem Halsskov og Sprogø end mellem Korsør og Nyborg eller Halsskov og Knudshoved. Derved bliver der mulighed for at udskyde udgifterne til bygningen af den fjerde færge, der allerede er bevilget. Hvis den bygges, kan også den sejle mange flere ture pr. døgn på den korte end på den lange

rute. Følgelig kan den planlagte bygning af en kombineret tog- og bilfærge spares.

Færgeforbindelsen mellem Halsskov og Sprogø kan således oprettes for meget små udgifter.

Den vil i hvert fald ikke koste nær så meget som forbindelsen fra Halsskov til Knudshoved, hvortil der kræves dyre havneanlæg og mange færger.

Også med hensyn til driftsudgifter-ne er Halsskov-Sprogø-ruten fordelagtig.

Den mest iøjnefaldende fordel ved forbindelsen fra Halsskov til Sprogø frem for forbindelsen fra Halsskov til Knudshoved er vel, at den byder på kortere sejldistance, og at den kan medføre kortere overfartstider. Dette har vist været det drivende motiv for de tidligere forslag om en jernbanebroforbindelse over Vestre Rende med tilslutning til en kort færgeforbindelse over Østre Rende.

Men den kortere overfartstid bør dog ikke tilskrives for stor betydning. Når man endelig er ombord, betyder en halv time fra eller til ikke overvældende meget.

Der er imidlertid en række andre omstændigheder, som vejer langt tungere til fordel for den korte forbindelse.

Aller først skal der omtales nogle ulemper ved Korsør-Nyborg-ruten og Halsskov-Knudshoved-ruten, som indirekte kan tale til fordel for Halsskov-Sprogø-ruten.

Korsør Havn og den lange uddybede sejlrende hertil er lidt trang og kan ikke godt trafikeres hyppigere af bilfærgerne og/eller togfærgerne end nu, såfremt sikkerheden og driftsregelmæssigheden skal være helt tilfredsstillende. En udvidelse af havnens areal og en forøgelse af færgelejernes antal er vanskelig at gennemføre og vil i bedste fald blive meget bekostelig.

Den stærkt stigende togtrafik og navnlig den stærkt stigende biltrafik kræver større kapacitet, end færgeforbindelsen mellem Korsør og Nyborg kan byde på. Måske kræver den i det lange løb også større kapacitet, end en færgeforbindelse mellem Halsskov og Knudshoved kan byde på.

Mellem Halsskov og Knudshoved

skal færgerne følge en buet eller knækket linie langt syd om Sprogø af hensyn til de nærmere øen forekommende udstrakte og spredte grunde. Det gør ikke så meget, at sejldistancen derved bliver væsentlig længere end luftliniedistancen. Men værre er, at sejlruten derved på en strækning kommer til at falde sammen med Korsør-Nyborg-forbindelsen. Som følge deraf kommer togfærgerne fra Korsør til Nyborg til at krydse bilfærgerne fra Knudshoved til Halsskov.

Allerede nu, hvor færgerne ikke sejler hyppigt, har man efter forskellige uheld fundet anledning til at lade de vestgående og østgående færger følge to sejlruiter, der er adskilt betydeligt fra hinanden.

Sammenblandingen af færgeruten mellem Korsør og Nyborg med færgeruten mellem Halsskov og Knudshoved kan antagelig medføre både forsinkelser og farer, ikke blot, fordi de to ruter løber sammen og fra hinanden, men også, fordi de delvis krydser hinanden.

Sejladsen bliver yderligere generet af, at færgernes sejlhastigheder er eller bliver ret forskellige, så der jævnlig må foretages overhalinger, hvis fartplanen skal overholdes.

Forholdene bliver ydermere forværret ved, at de to ruter skal be-sejles uafhængigt af hinanden, så færgerne undertiden må klumpe sig sammen.

Så længe færgefrekvensen er ringe, og færgeafstandene gennemgående er store, opstår der vel ikke egentlige farer, som man behøver at regne alvorligt med.

Men når trafikbehovet engang bliver virkelig stort, og når der derfor må sejles tit og tæt, endda med forskellige slags færger sammenblandet i forskellige ruter og sejløb, hvor modgående skibe ofte må krydse hinandens ruter, kan man vist befrygte uheld, i det mindste i ferietidene, hvor trafikken lejlighedsvis bliver meget stor og uregelmæssig. Sandsynligheden for forsinkelser, driftsforstyrrelser og uheld vil vokse meget stærkere end i forhold til færgeturenes stigende antal.

Korsør-Nyborg-ruten er meget lang.

Også ruten Halsskov-Knudshoved er temmelig lang. Ganske vist synes den på et kort at måtte være betydelig kortere. Men det afgørende er jo ikke luftliniedistancen, men sejlrutedistancen; og denne præges af omvejen syd om Sprogø. Der kunne måske vindes lidt distance ved at sejle hen over de grundede områder noget nærmere Sprogø; men så måtte hastighederne reduceres eller hestekraftydelsen forøges eller skibenes dybdegang formindskes.

På de lange ruter mellem Sjælland og Fyn må færgerne vende, fordi færger med omtrent ens forende og bagende ikke egner sig til at sejle hurtigt. Selv bilfærgerne på ruten mellem Halsskov og Knudshoved må vende, ganske vist kun på hveranden tur, men da til gengæld to gange undervejs. Derved tabes en halv snes minutter. Færgernes effektive hastighed kan derfor ikke blive stor, selv om de har kraftige maskiner og kan opnå store maksimalhastigheder.

Halsskov-Knudshoved-ruten kan ikke benyttes af færgerne »Heimdal«, hvis færgerne skal sejle hyppigt og i regelmæssigt følge, og afgangstiderne ikke skal klumpe sig sammen. Thi »Heimdal« er væsentlig langsommere end »Freia« og »Broen«.

»Heimdal« må følgelig blive ved at sejle mellem Korsør og Nyborg.

Man får da to bilfærgeruter foruden jernbaneruten, altså tre DSB-ruter i alt, hver præget af sine standarder. — Dertil kommer endda det private selskabs færge eller færger.

Det er principielt upraktisk at bruge den aller langsomme af alle færgerne på den aller længste af ruterne.

Overfartshyppigheden på Halsskov-Knudshoved- og Korsør-Nyborg-ruterne kan næppe i længden blive tilfredsstillende.

Ventetiden i færgehavnene bliver antagelig stadig betydelig, i hvert fald på visse tider af døgnet. Kapaciteten bliver stadig utilstrækkelig stor.

Hvis turenes antal skal forøges væsentligt, bliver driftsudgifterne meget betydelige.

Taksterne for overførsel af biler må vedblivende holdes på et meget højt niveau.

Alle disse omstændigheder bevirker, at Storebæltsfærgeforbindelserne stadig vil virke som en bremse på den naturlige trafikale udvikling.

Lad os på denne baggrund se lidt nærmere på, hvad der kan opnås, hvis man realiserer færgeforbindelsen over Østre Rende i tilslutning til tunnelen under Vestre Rende.

Bilfærgerne kan da undgå at skulle sejle i den snævre uddybede rende ind til Korsør Havn og videre i havnen, hvor de mange færger ofte sejler generende tæt.

Når de i stedet kan anløbe Halsskov havn, kan de endog sejle mange flere ture, uden at det behøver at medføre besejlingsvanskeligheder.

De kan anløbe flere færgelejer, som endda kan bygges, uden at det kræver kostbare bygningsarbejder, husnedrivninger o. s. v.

Samtidig aflastes Korsør Færgenhavn for bilfærgerne. Derved bliver der mere plads og bedre besejlingsforhold for togfærgerne.

Der bliver mulighed for at forøge togfærgernes antal og dermed også forøge togfærgerutens kapacitet. — Men derom senere.

Alle bilfærgerne kan overføres til Halsskov-Sprogø-ruten. Selv »Heimdal« kan indsættes her, og den kan endda gøre god nytte og udfylde et behov her. Dens forholdsvis ringe hastighed vil nemlig ikke betyde ret meget, når ruten er så kort. Regnes der med, at færgerne kan sejle med fuld fart over en strækning af 7 km, vil »Heimdal«, der kan sejle 13 knob, bruge 17½ minut til denne del af strækningen, medens »Freia«, der kan sejle 15½ knob, vil bruge 14 minutter. Hvis »Broen« kan sejle 17½ knob, vil den bruge 12 minutter. »Heimdal« kan måske vinde et minut eller to i forhold til »Freia« og måske tre i forhold til »Broen« ved, at den kan manøvrere og vende hurtigere. Desuden kan den på grund af sit mindre dybtgående sejle nærmere langs Halsskov Rev og dog sejle ret hurtigt her, hvorved den kan vinde et par minutter ekstra i forhold til de dybtstikkende og hurtigere færger. Man må derfor kunne bruge »Heimdal« sammen med de øvrige

bilfærger, også sammen med eventuelle nye hurtigere færger, selv i en fartplan med regelmæssigt adskilte afgangstider, ja, man kan bruge »Heimdal« som erstatningsfærge for de øvrige færger.

Man kan altså spare bilfærgeruten mellem Korsør og Nyborg, hvor »Heimdal« ellers måtte søges anvendt.

»Heimdal« kan ved at blive brugt på den korte rute sejle to eller måske tre gange så mange ture som på den lange. Den kan overflødig gøre en ellers påkrævet ny færge eller forøge rutens kapacitet.

Inden rutens kapacitet beregnes må en række andre forhold sasom distance og sejltiderne omtales lidt nærmere.

Ruten mellem Halsskov og Sprogø bliver 4,8 sømil eller 8,9 km for de dybtgående bilfærger og 4,6 sømil eller 8,5 km for »Heimdal«. Den er kun en trediedel så lang som færgeruten mellem Korsør og Nyborg, der i »Ingeniøren« 1954, s. 415, angives til 13,5 sømil eller 25,0 km og kun halvt så lang som færgeruten mellem Halsskov og Knudshoved, der samme sted angives at være 10,3 sømil eller 18,9 km. (NB: Udregningen giver 19,1 km).

Selve distanceforskellen er dog ikke den eneste fordel, antagelig ikke engang den vigtigste.

Det er i hvert fald en meget stor fordel, at bilfærgerne kan undgå at sejle langt om Sprogø og ind på togfærgeruten og bort fra den igen og i østgående retning endog to gange undervejs at krydse de vestgående togfærger.

Endvidere bortfalder besværlighederne ved Knudshoved-havnen, som under visse vind-, strøm- og isforhold kan blive besværlig at besejle og i bedste fald kan give anledning til tidstab, når trafikken bliver meget stor.

Medens der på den lange rute må bruges usymmetriske færger, som må vende undervejs, kan der på den korte rute bruges symmetriske færger, der ikke behøver at vende undervejs. Den fjerde færge og eventuelle efterfølgere kan derfor konstrueres med en sådan drift for øje. Derved undgås en del besvær og spares en del tid, eller rettere sagt,

færgerne kan sejle over på samme tid ved mindre hastighed og måske også ved mindre maskinkraft og eventuelt mindre dybtgående og sejl-distance. Derved mindskes bygge- og driftsomkostningerne.

Overfartstiden bliver for Halsskov-Sprogø-ruten omkring 25 minutter, måske omtrent en halv time. Til sammenligning bliver den for Halskov-Knudshoved-ruten 45 minutter i vestgående retning og 55 minutter i den østgående retning, hvor der må vendes to gange. På Korsør-Nyborg-ruten er den 75 minutter.

På Knudshoved-ruten får færgerne kun 25 minutters teoretisk liggetid, fordi de skal sejle efter 150 minutters cyclus, idet man da med tre færges drift kan få færgeafgangstider med 50 minutters mellemrum.

På den korte rute behøver man ikke at udnytte færgerne så intensivt og sejle efter en så stramt fastlagt fartplan. Man kan således sejle efter en 120 minutters cyclus, hvorved færgerne kan ligge 30—35 minutter i hver havn, idet man da med fire færges drift, deriblandt »Heimdal«, kan få færgeafgangstider med 30 minutters mellemrum.

Det vil da være muligt at sejle væsentlig hyppigere på abnormt travle dage, hvor færgerne sejler uden faste afgangstider.

Iøvrigt vil det være muligt på et senere tidspunkt at sejle med 5 færges drift. Der kan da blive faste afgangstider med 20 minutters mellemrum, hvis der regnes med 100 minutter for en dobbelttur.

En anden mulighed er at bevare 30 minutters mellemrummet i princippet, men at indsætte den femte færge som ekstrafærge til kapacitetsforstærkning for den mindste af de øvrige færges.

Med fem færges til rådighed i sommertiden og fire til rådighed i vintertiden, hvor der som oftest er årseftersyn, kan der altså sejles henholdsvis 3 eller 2½ henholdsvis 2 ture pr. time i hver retning.

Dette betyder for det første, at de gennemsnitlige teoretiske ventetider for de motorkørende bliver små. De motorkørende behøver i alt fald ikke at tilrettelægge kørslen efter bestemte færges afgangstider. Kort

sagt, overfarten virker næsten som en kontinuert brugelig forbindelse.

For det andet betyder det, at ruten får meget stor kapacitet.

For det tredje kan den komme til at passe godt til tunnelruten.

Hvis man regner med at bruge fire færges i de 16 »dagtrafiktimer« og enkelt i de 8 »nattrafiktimer«, alle sejlene i 120 minutters cyclus, bliver det 36 dobbeltture pr. døgn. Hertil kræves blot 9 færgebesætninger excl. reservepersonale.

Hvis der sejles med fem færges i drift i de 16 »dagtrafiktimer« og to i de 8 »nattrafiktimer«, alle sejlene i en 100 minutters cyclus, giver det 56 dobbeltture. Hertil kræves der blot 12 færgebesætninger.

Til sammenligning sejles der nu normalt med fem togfærges og tre bilfærges mellem Korsør og Nyborg. og i travle tider seks eller måske syv togfærges og fire bilfærges. De normale fem togfærges sejler vistnok 25 ture og de normale tre bilfærges vistnok 16 ture. Det giver ialt 41 ture. Dertil kræves antagelig 15 besætninger.

Tallene kan dog ikke sammenlignes umiddelbart med ovennævnte tal, fordi tog- og biltrafikken nu er sammenblandet.

»Heimdal« kan tage 50—55 biler. »Freia« og »Broen« kan tage lidt flere. Den planlagte nye bilfærge skal kunne tage betydeligt flere biler.

Regnes der med 75 biler pr. færge, bliver kapaciteten 2700 om vinteren og 4200 om sommeren i hver retning, altså i begge retninger tilsammen 8000—9000 som teoretisk døgnmaksimum og omkring 3 000 000 som teoretisk årsmaksimum.

Den praktiske overførselskapacitet er naturligvis væsentlig mindre end den teoretiske. Den må vel være 1½ eller måske 2 millioner biler om året. Dette er omkring fem gange så mange, som der overførtes i driftsåret 1952/53, da tallet var 352 301 biler (og 32 557 motorcykler).

Af disse overførtes endda en betydelig del, formentlig henimod halvdelen, med togfærgerne.

Selv om bilfærgerne sejler fra Halsskov til Sprogø, vil togfærgerne stadig kunne bruges til biltransport, i det mindste i spidsbelastingstimer-

ne og i nattimerne, således at hele Storebæltsoverfartens kapacitet faktisk bliver endnu større, end ovennævnte kapacitetstal umiddelbart antyder.

Dette må vurderes på baggrund af, at der kun behøves en bilfærgesflåde på ialt 5 skibe, hvoraf det ene endda kan være en af togfærgerne eller isbryderen »Holger Danske«, endvidere at der kun skal sejles med fire skibe i vintertiden eller på dage med jævn stor trafik, og kun med fem skibe i sommertiden eller på ferietidens weekend-dage, og endelig, at der hertil kun behøves fra 8—10 driftsbesætninger til opretholdelse af forbindelsen i de 16 timer af døgnnet, hvor næsten hele trafikken foregår, og 1—2 ekstra, hvis der også skal sejles med bilfærges i de 8 nattimer, hvor biltrafikken er mindst.

Halsskov-Sprogø-overfarten kan altså afvikle en stor trafik på rationel og billig måde. Den må derfor kunne gøre god fyldest gennem en årrække.

Kapaciteten kan let gøres endnu større ved indsættelse af togfærges eller bilfærges. Men færgerne kan ikke udnyttes mere intensivt.

Hvis man indsætter seks færges i drift i stedet for fem, kan tidsintervallerne mellem færgeturene formindskes lidt. Men de kan ikke formindskes til 15 minutter; og det er nu engang praktisk at have en stiv fartplan, hvor alle betydende klokkeslet er runde. — En ganske anden sag er, at man ved at have seks færges i drift kan forøge bruttotiden for en dobbelttur fra 100 til 120 minutter, hvorved fartplanen ikke længere bliver så stram. Men det vil næppe være af større betydning, når biltrafikken kan afvikles næsten jævnt, d. v. s. med færgerne afgående med korte og lige store tidsintervaller.

Hvis der sejles med fire færges, kan de grupperes i to par, hvor de to færges i et par sejler i modfase. Hvert par færges kan da bruge sit par færgelejer, et i Halsskov-havnen og et i Sprogø-havnen. De fire færges kræver da ialt fire færgelejer, to i hver havn.

Hvis der imidlertid skal sejles med fem færges i den daglige drift, så kræver de tre færgelejer i hver havn.

(fortsættes)

Fredagens taler var personalechef L. Buus-Pedersen, som skulle holde foredrag over emnet »DSB's personalepolitik«, men udtalte, at da han tidligere havde holdt et sådan foredrag, og dette havde været optrykt i DLT, ville han kalde sit foredrag »Aktuelle personaleproblemer«, og kom her ind på tanken om, at staben af fastansatte tjenestemænd skulle reduceres noget, og disse skulle så erstattes af mere løst antaget personale, således at man blev i stand til at afpasse den øjeblikkelige arbejdsstyrke efter det behov, man havde herfor. Ligeledes gav færre tjenestemænd bedre avancementsmuligheder for bundklasserne. Mente ikke dette forhold havde nogen øjeblikkelig betydning for lokomotivmændene, men udtalte, at det ingenlunde var nødvendigt, at f. eks. en lokomotivfører var tjenestemand. Herefter gav personalechefen en redegørelse for de bestræbelser, man fra ledelsens side havde iværksat, for at foretage en rationalisering inden for DSB.

Kursusleder J. V. Christiansen sluttede lørdag rækken af foredrag med et over emnet »Tjenestemanden og samfundet«. Indledte med at sige, at vi ville tage det i studiekredsform, således at vi kunne standse op, hvis der meldte sig særlige problemer. J. V. Christiansen gav et rids af, hvorledes de forskellige styrelsesformer inden for regering, amt og kommunale råd var opbygget og sammenlignede her tjenestemændenes styrelsesform, som tjenestemandens loven var retningsgivende for. En tjenestemand kan f. eks. ikke tage en stilling uden for sin tjenestegren, uden at meddele styrelsen dette, endvidere har han pligt til at modtage »offentligt ombud«, men kunne her ansøge om at blive fritaget for dette hverv. Kursuslederen oplyste videre, at en tjenestemand ikke kunne få et borgerbrev, hvorimod der ikke var noget til hinder for, at dennes hustru kunne få et sådant. Herefter fik man en fyldestgørende forklaring på, hvorledes en tjenestemand, der søger en opslagsstilling, bliver indstillet og bedømt, og hvad de forskellige påtegninger dækker over.

Retsreglerne for statens tjenestemænd blev belyst og forklaret, og her fik man et indblik i auditørens virksomhed, og de forskellige straffebestemmelser, som kan bringes til anvendelse, f. eks. tvangsforflyttelse, degradation samt bøder.

Det oplystes videre, at en tjenestemand, der bliver straffet, altid vil blive pådømt hårdere end civile personer, netop fordi han er tjenestemand. Forhold hvor en tjenesteforseelse skyldes spiritus straffes meget hårdt eventuelt med afsked. Ærerørende beskyldninger har en tjenestemand altid pligt til at rense sig for ved civilt søgsmål.

Under foredraget blev der stillet mange spørgsmål til foredragsholderen, som på en udmærket og fyldestgørende måde besvarede disse, så det i sig selv noget tørre emne fik et interessant islæt.

Lørdag aften var forbeholdt en festlig afslutning af kursus, og ledere og kursister samledes om et smukt pyntet bord, hvor man gensidig takkede hinanden for det gode forhold, som havde bestået under kurset. Foreningens formand E. Greve Petersen fik overrakt en liste, hvorpå var opført navnene på samtlige kursister der havde skænket

deres kampfondsandel, ligeledes fik feriehjemmets økonoma, frk. Petersen, og hendes flinke personale overrakt en lille opmærksomhed. Aftenen sluttede med sang og munter underholdning som foredroges af stedlige kræfter.

Søndag morgen slog afskedens time, og da det efterhånden nærmede sig det tidspunkt, da afrejsen skulle finde sted, tror jeg at tør sige, det var med en følelse af vemod, man tog afsked med hinanden. Ferie- og Rekreationshjemmet havde dannet rammen om det første medlemskursus, kammeratskabet og de smukke omgivelser parret med vejrgudernes milde stemning havde givet deltagerne mange uforglemmelige minder. Må jeg til slut på egne, og her formoder jeg at kunne tilføje, på samtlige kursisters vegne, rette en tak til såvel kursusleder J. V. Christiansen, gruppelederne B. A. Jensen og G. Rasmussen samt iøvrigt alle der har medvirket til at gennemføre og tilrettelægge medlemskurset og håber hermed, at dette kursus må blive en årlig tilbagevendende begivenhed til styrkelse af og forståelse for den organisation, vi alle tilhører.

L. P. Lørsen,
Enghave.

Tillidsmandskursus 1954

Hovedbestyrelsen har meddelt landsoplysningsudvalget, at det årlige tillidsmandskursus vil kunne afholdes på feriehjemmet i dagene 4.—11. september d. å.

Kursus vil få 3 grupper, A for tillidsmænd, der ikke tidligere har deltaget i et kursus, B for tillidsmænd, der ved et tidligere kursus har deltaget i grupper, hvor emnet »Tjenestemandforhold« er behandlet, og endelig gruppe C, hvor samtlige deltagere i sidste års udvidede gruppe påregnes at ville deltage.

I grupperne vil blive behandlet følgende emner:

- A. »Tjenestemandforhold«, interne organisatoriske problemer.
- B. »Fagforeningskundskab«, nationale faglige og politiske problemer.
- C. »Udvidet fagforeningskursus«, internationale faglige og politiske problemer.

Afvekslende med arbejdet i grupperne vil blive indlagt foredrag, der vil stå i nøje tilslutning til den udvidelse af selve kursusplanen, der har fundet sted.

Deltagerne vil få gratis ophold på feriehjemmet i kursustiden. Generaldirektoratet ansøges om at bevilge 3 dages ekstraordinær tjenestefrihed udover den årlige ferie, ligesom landsoplysningsudvalget vil yde 55 kr. pr. deltager til eventuel betaling af permissionsdage. Det må påregnes, at der skal bruges ialt 8 dage, ud- og hjemrejse incl.

Da deltagerantallet er begrænset, forbeholder udvalget sig ret til, i påkommende tilfælde, at udpege dem, som kommer i betragtning. Udpegelsen vil blive foretaget efter følgende retningslinier: For gruppe A's vedkommende, blandt tillidsmænd, der ikke har deltaget i kursus tidligere, og således at zonerne bliver så ligeligt repræsenteret som muligt.

For gruppe B's vedkommende: blandt tillidsmænd, der har deltaget i et tidligere kursus, og efter samme retningslinier som nævnt under gruppe A, dog vil der her blive taget hensyn til, hvornår man sidst har deltaget i et kursus. Endvidere skal der for denne gruppes vedkommende tilføjes, at deltagere der udpeges hertil, må binde sig til også at deltage i næste års udvidede fagforeningskursus.

Endelig for gruppe C's vedkommende skal det gentages, at udvalget påregner at samtlige deltagere i sidste års udvidede gruppe deltager her.

Som tidligere nævnt her i bladet, ved omtale af den udvidelse af vore tillidsmandskursus der har fundet sted, er disse kursus nu at betragte som en treårig tillidsmandsskole, hvor den enkelte deltager gennem såvel arbejdet i grupperne, som ved de indlagte foredrag, skal hente sig et teoretisk fundament, hvorpå den videre tillidsmandsvirksomhed i afdelingerne kan opbygges til gavn for samtlige medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening.

Skal der derfor være nogen mening i disse kursus, og den udvidelse der har fundet sted, må det være en betingelse, at en påbegyndt deltagelse fuldføres, også selvom man ved forfremmelse eller lign. midlertidigt ikke er aktiv tillidsmand.

Ansøgning om deltagelse i kursus må foreligge hos undertegnede senest den 20. juli. Ansøgningen må indeholde oplysning om navn, stilling og tjene-sted, samt hvilken tillidspost (afdelingsformand, bestyrelsesmedlem, underafd.repræsentant og lign.) vedkommende varetager indenfor afdelingen, ligesom det på ansøgningen skal anføres, om man har deltaget i tidligere års kursus, og i givet fald hvilket år.

Vi henstiller til vore tillidsmænd, at benytte denne mulighed for dygtiggørelse, og undlader ikke samtidig at gøre opmærksom på, at alle såvel gamle som unge, ved de 8 dages ophold på ferie-hjemmet, vil kunne modtage oplysninger og impulser, der vil være til gavn i det daglige arbejde.

På landsoplysningsudvalgets vegne
J. V. Christiansen,
Skibhusvej 137, Odense.

Fra **MEDLEMSKREDSSEN**

Det er tid!

Atter står Dansk Lokomotivmands Forening over for at skulle tage stilling til indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Sidst det var på tale var på kongressen i 1951, hvor de fredericianske afdelinger havde stillet forslag om indmeldelse. Dette forslag blev henvist til hovedbestyrelsen.

På baggrund af den foreliggende lønningslovs-revision har hovedbestyrelsen taget forslaget frem, og på det nylig afholdte formandsmøde stillede hovedbestyrelsen formændene over for problemet, og der var almindelig enighed om, at indmeldelse snarest bør ske, og hovedbestyrelsens forslag om en ekstraordinær kongres i dette efterår med dette punkt på dagsordenen blev vedtaget med kun fem stemmer imod.

DLF kan her heller ikke være sig selv bekendt indadtil som udadtil. *Indadtil* fordi dens hovedledelse endnu ikke af medlemmerne gennem indmeldelse i DsF har fået det rygstød, som den bør have ved de kommende lønforhandlinger og derfor ikke kan hente den støtte, som der eventuelt kan blive brug for i påkommende tilfælde. *Udadtil* mangler det led i den kæde, som kendetegner fagbevægelsens ubrydelighed. DLF står her som en ener, der ikke kender sit ansvar hverken moralsk eller fagligt, og derfor nærmest må betragtes som en snylter på fagbevægelsen.

Derfor syntes jeg, at vi lokomotivfyrbødere, der for ikke så længe siden stod i en organisation, en stærk faglig organisation med mange traditioner, og en af disse traditioner var, at stå såvel moralsk som fagligt solidarisk med den øvrige fagbevægelse, må vise at vi helt og fuldt går ind for indmeldelse i DsF, at vi på den måde giver vor hovedledelse al den støtte, som den i den kommende tid kan få brug for.

Der ligger en resolution fra kongressen i 1953, hvori det bl. a. hedder: at hovedbestyrelsen bemyndiges til at bruge alle til rådighed stående midler for en højnelse af lokomotivmændenes lønmæssige placering. Lad os unge nu give hovedbestyrelsen et middel mere i hænde.

Fredericia, juni 1954
Arne Honoré,
lokomotivfyrbøder.

Turistsektionen

Nu er det ikke spor for tidligt at tænke på rejsen til efteråret, for allerede den 15. juli udløber anmeldelsesfristen på de fleste af efterårets ture, og allerede nu er flere af turene meget efterspurgt og kan hurtigt blive overtegnet.

Skriv derfor snarest og forlang detaljeret program.

Følgende ture er planlagt:

58. *Alperne rundt*. En meget fin bjergtur over Paris, Grenoble med bus til Nice, Monte Carlo, over Genova og Milano til det idylliske Kandersteg i Schweiz og endelig med et ophold i Bern på hjemturen.
15.—29. august. Pris ca. 600 kr.
59. *Jugoslavien*. Gennem Østrig med ophold i Innsbruck, Zell am See og Villach, hvortil vi kommer over Grossglockner, til Beograd, hovedstaden i Jugoslavien. Besøg i Serajevo, kendt fra forrige verdenskrig, og badestedet Dubrovnik, hvor der bliver tre hveledage. Busudflugt til Cetinje, det gamle Montenegros hovedstad. Hjemturen går over Split med båd derfra til Rijeka, hvor vi gør et kort ophold på jernbaneferie-hjemmet i Lovran. Tilbage til Danmark over Ljubljana og Wien, hvor vi bliver i to dage.
26. august—15. september. Pris ca. 825 kr.
60. *Provence—Rivieraen—Paris*. En skøn og interessant Frankrigs-tur, der bringer Dem til egne, hvor der ikke kommer så mange turister. De besøger Strasbourg, Europarådets by, og Lyon,

- hvor Rhone og Saône mødes. Videre til de kendte provencalske byer Arles og Nimes og endelig Nice, hvorfra der foretages et par dejlige udflugter. Hjemturen går over Paris, hvorfra der bl. a. arrangeres udflugt til Versailles. 2.—15. september. Pris ca. 570 kr.
61. *Østrig rundt*. Denne tur har vi lavet flere gange og altid med held. I år er den lidt længere, meget bedre og lidt dyrere. De kommer virkelig rundt i Østrig. Turen går nemlig over Salzburg, Wien, Villach og Innsbruck, og der foretages undervejs flere dejlige busudflugter, bl. a. Salzkammergut rundt, Wien rundt og Kärnten rundt. 28. august—11. september. Pris ca. 460 kr.
62. *Seks lande*. En interessant og samtidig billig tur. Over Grossenbrode til Salzburg, hvorfra turen går gennem den skønne Spittal til Lovran, hvor vi bor på de jugoslaviske jernbanemænds feriehotel. Hjemturen går over Italien med ophold i Venezia og Milano og Schweiz med ophold i Lugano og Locarno. 8.—23. september. Pris ca. 450 kr.
63. *Arlberg og Venezia*. En meget billig hviletur, hvor vi efter et besøg i Salzburg slår os ned i de østrigske jernbanemænds feriehotel i Langen i Vorarlberg. Her er der tre dages hvil, inden vi rejser videre over Innsbruck til Venezia. Undervejs et kort ophold i Bolzano, og på hjemturen ophold i Milano. 10.—22. september. Pris ca. 350 kr.
64. *Det klassiske Italien*. Her får De det at se, som man »skal se« i Italien. Turen går direkte til Roma, der gennemgås grundigt. Derfra til Napoli, hvorfra vi foretager udflugter til Capri og Pompei. Videre nordpå med ophold i kunstbyen Firenze. På hjemturen to dage i Venezia. 12.—26. september. Pris ca. 450 kr.
65. *Mallorca*. En ikke særlig anstrengende badetur til Palma og Mallorca. På udturen besøg i Bern og Barcelona og på hjemturen to dage i Paris. Ved De, at Palma er et af Europas bedste badesteder, og at Spanien stadig er forholdsvis billigt. 10.—24. september. Pris ca. 610 kr.
66. *Paris og omegn*. Selv om Frankrig er et meget dyrt land, er her en mulighed for en ret billig tur til byernes by. Vi bor hele tiden i Paris, men tager på udflugt til bl. a. Versailles og champagnebyen Reims. 15.—22. september. Pris ca. 285 kr.
67. *Rhinen—Main—Neckar*. Vi har forbedret den oprindeligt planlagte Rhintur, således at vi nu starter over Köln til Koblenz. Derefter sejltur til Rudesheim. Herfra går turen videre til Miltenberg og Heidelberg. Hjemrejse over Frankfurt. Undervejs flere fine udflugter med bus. 20.—29. september. Pris ca. 250 kr. (Vi mangler endnu endelig bekræftelse på datoer og pris, men de ventes at komme i løbet af kort tid, hvorefter bestilte programmer straks udsendes).
68. *Paris og Rivieraen*. Denne tur kan vist kaldes den klassiske Frankrigs-tur. Desværre er den på grund af de stadig stigende priser i Frankrig blevet lidt dyr, men den er ovenud god. Vi lægger for med Paris med udflugt til Versailles og tager derefter fast ophold i Nice, hvorfra der foretages udflugter til Menton, Monte Carlo, en hel dag til San Remo, og en hel dag op i bjergene til Peira Cava. På hjemturen to dage i Paris. 18.—30. september. Pris ca. 440 kr.

Ændring af vederlaget for funktion

På grundlag af den mellem finansministeren og tjenestemændene indgåede lønoverenskomst fra 1. april d. å. sker der en forhøjelse i satserne for funktionsvederlag. Nedenstående bringes rettelsesblad til foreningens lommebog side 15.

Funktionen, udført af	Funktionsvederlag pr. dag i de første 6 måneder.				Funktionen udført af	Funktionsvederlag pr. dag efter 6 måneders uafbrudt funktion.			
	13 lk.	11 lk.	7 lk.	6 lk.		13 lk.	11 lk.	7 lk.	6 lk.
Lfb. grundløn	73,973 ø.	123,288 ø.	221,918 ø.	410,959 ø.	Lfb. grundløn	147,945 ø.	265,085 ø.	658,784 ø.	1331,342 ø.
1 tillæg	53,425 »	102,740 »	201,370 »	390,411 »	1 tillæg	106,849 »	223,989 »	617,688 »	1290,247 »
2 tillæg	32,877 »	82,192 »	180,822 »	369,863 »	2 tillæg	65,753 »	182,893 »	576,592 »	1249,151 »
3 tillæg	12,329 »	61,644 »	160,274 »	349,315 »	3 tillæg	41,096 »	141,797 »	535,496 »	1208,058 »
Mtf. grundløn	—	49,315 ø.	147,945 ø.	336,986 ø.	Mtf. grundløn	—	117,140 ø.	510,838 ø.	1183,397 ø.
1 tillæg	—	8,219 »	106,849 »	295,890 »	1 tillæg	—	49,315 »	410,137 »	1082,696 »
2 tillæg	—	41,096 »	82,192 »	271,233 »	2 tillæg	—	278,630 »	360,822 »	1033,381 »
Lkf. grundløn	—	—	98,630 ø.	287,671 ø.	Lkf. grundløn	—	—	393,699 ø.	1066,258 ø.
1 tillæg	—	—	41,096 »	230,137 »	1 tillæg	—	—	115,068 »	754,751 »
2 tillæg	—	—	49,315 »	156,164 »	2 tillæg	—	—	165,370 »	569,819 »

Om de nærmere regler for beregning af funktionsvederlag se side 109.



Jubilæum

Søndag d. 11. juli fejrer lokomotivfører J. P. Jacobsen, Gb. mdt. 40 års jubilæum.

Afdeling 1. Gb.

Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pensioneret lokomotivfører J. S. A. Lovmand's død og begravelse. Særlig tak for fanens nærværelse og til lokomotivfører Suneson for de smukke ord ved graven.

Elisabeth Lovmand.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum frabedes venligst

C. B. Jensen,
lokomotivfører, Frederikshavn.

Al opmærksomhed frabedes ved mit jubilæum.

Glim,
Helsingør.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

P. B. Jensen,
lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

N. J. L. Schneider,
lokomotivfører, Aarhus.



Forfremmelser til lokomotivførere (11. ukl.) pr. 1-7-54.

Elektroførerne:

H. C. Fischer, Enghave, i Korsør.
O. Christoffersen, Enghave, i Skjern.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-7-54.

Lokomotivførerne:

B. C. N. J. Kubel, Slagelse, til Roskilde.
K. A. Larsen, Korsør, til København Gb.
K. V. Jørgensen, Korsør, til Slagelse.
H. Pallesen, Skjern, til Korsør.

Lokomotivfyrbøderne:

C. J. Kongsted, Korsør, til København Gb.
J. A. J. Andersen, Roskilde, til Korsør.
P. R. Andersen, København Gb., til Odense.

S. Nielsen, Slagelse, til Korsør.
H. Kristensen (Klørup), Kalundborg, til Slagelse.
S. S. Nielsen, Roskilde, til Kalundborg.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-7-54.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

J. R. Jensen, Korsør, i Roskilde.
M. K. Nielsen, Padborg, i Roskilde.
S. E. E. Nielsen, København Gb., i København Gb.
R. W. Kristiansen, København Gb., i København Gb.
F. C. Christensen, Frederikshavn, i Frederikshavn.
S. M. Jensen, Korsør, i Gedser.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Brande: Kassererens navn og adresse rettes til:
P. K. Rosenkilde Hansen, Ørbækgaarden, opg. 2.

Byttelejlighed

Aalborg—København.

2 værelser, moderne, pris 61 kr. mdl. i Aalborg ønskes byttet med tilsvarende i København.

Liniemester *Aage Chr. Hansen,*
Herluf Trollesgade 7, 2
Aalborg.

Aarhus—København.

I Aarhus haves 3½ værelse på 3. sal med billig leje og varme, ønskes byttet med 2—2½ eller 3 værelses lejlighed stue eller 1. sal i København, gerne til august eller september. 2 voksne.

Liniemester *F. Aggerholt,*
Hejbergsgade 3, 3
Aarhus.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge P. Kistrup (4 C lægedistrikt) Østerbrogade 108, er bortrejst fra 28/6—20/7 1954.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Bennedsen, der afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokale til sædvanlig tid.

Jernbanelæge A. Schulze er bortrejst fra d. 25. d. m. til d. 17. n. md.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af følgende læger:

Dr. Funding, Aaboulevarden 4. Konsultation daglig 11—12, onsdag kun 17—18. Tlf. Nora 3377.

Dr. Hansen, Fælledvej 6. Konsultation daglig 12—13, fredag tillige 18—19. Tlf. Nora 8748.

Dr. Stenaee, Griffenfeldtsgade 58. Konsultation daglig 12,30—13,30, torsdag kun 16,30—19 og lørdag 10—11. Tlf. Nora 1083.

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.

Forlang

KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346

NYBORG

Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

H. KONGGAARD

Murermester Entreprenør

Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

I. KRUSE & BECH

Vand-
Gas- & Lysinstallationer
Telf. Nyborg 144, 381 - 1144

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

Forlang!

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen
Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

Østervembs

VINSTUE

anbefales

Carlsminde

øl og vand

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed
Mellemgade 15
Nyborg
Telefon 530

Nyborg Jernstøberi

Telf. 76 — 231

Nyborg Liggistemagasin

K. Jacobsen Snedkermester
Besørger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897.
v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammfon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus
Ingen Butiksløje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperung Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

P. Mainz

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Nicolaus
DANMARKS
FORNEMSTE
VAND

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.
Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 720

Thorvald Torntoft
AARHUS

Frederiks Alle 116 Tlf. 2551
Isenkram.
Køkkenudstyr, Glas,
Porcelæn og Fiskegrejer

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK
Aarhus København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 20 188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 5162

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 3 0333 Tlf. 2 6255 Tlf. 6 81 66

Indskudskapital ca. 44 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

Frederiksbjerg Installations Co.

Frederiksalle 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815
Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Blomster
og Kranse
paa faa Timer
overalt
i Danmark

Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning
Ryesgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB



Aarhus
Amtstidende

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010-1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

Sig det med Blomster

✕
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

DANSK FANE-INDUSTRI.



leverer alt i Forenings Fane og
Bannere. Alle Tilbehørsdele.

SILKEBORG
866

Indhent Tilbud.

Mette Andersen

Vestergade 26, Silkeborg

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB