

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 7

5. APRIL 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 heluldne Stoffe **298⁰⁰**

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

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

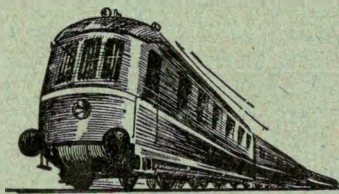
Husk: Den høje Stue * Linie 4-5-7-14-15-16 til Frederiksborggadekrydset

AGA-GAS BELYSNING SVEJSNING



GASACCUMULATOR

KØBENHAVN * ODENSE * AALBORG * AABYHØJ



BOSCH

DIESELUDSTYR OG AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

FRICHS



Regnfrakker


Statsanstalten for Livsforsikring

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt

*Billige Præmier * Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Begravelses og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

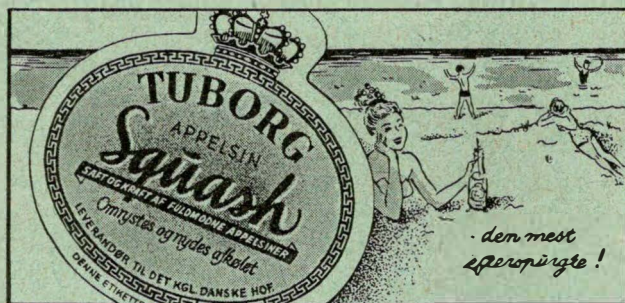
Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



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

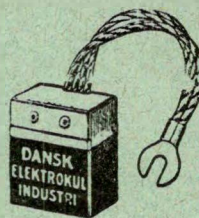
Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

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

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41
København
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



SIGI
Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

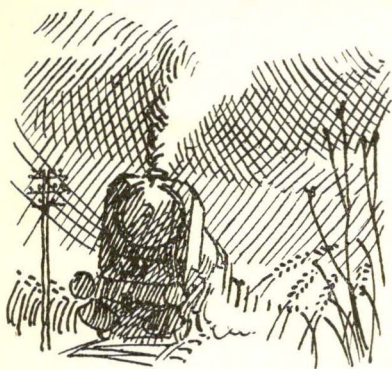
OPTIKER

Felix Schmidt's
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 7 - 54. ÅRGANG

5. APRIL 1954



Indhold:

Ferie- og Rekreationshjemmet .	77
Danske Jernbaners Idrætsforbund	78
Samarbejdsudvalgene i Norge ..	79
Fra medlemskredsen	83
Nalco-forsøgene	83
Er der håb?	84
Fra Statsbanernes virksomhed ..	84
Formandsmøde	85
Aspiranters vilkår under de nye feriebestemmelser	85
Honorarer på finansloven	85
Under DLF	86
Jubilæum	86
Opmærksomhed frabedes	86
Personalia	86
Nye adresser	86
Medlemslisten	86
Statsbanepersonalets Sygekasse .	87
Rejse til Hellas	87
Forhøjelse af emolumenter	87
Ansøgningsskema til feriehem- met	88
Feriehjemmets pensionspriser 1954	88



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.

Ferie- og Rekreationshjemmet

På grund af utallige henvendelser vedrørende den kommende sæson for Ferie- og Rekreationshjemmet og til vejledning for nye medlemmer og medlemmer, som ikke tidligere har besøgt hjemmet, har vi fundet det formålstjenligt med nogle oplysninger til støtte for de mange, som allerede har planlagt eller som overvejer at henlægge deres ferieophold til Røsnæs.

Skønt mange opfordringer fra forskellige organisationer om at stille hjemmet til rådighed for kursus og lignende i for- og efter-sæsonen, har Feriehjemsudvalget med hovedbestyrelsens billigelse ikke ment at kunne imødekomme disse ønsker, men fundet det rigtigst i videst muligt omfang alene at forbeholde hjemmet for vort eget organisationsarbejde, som efterhånden beslaglægger en rummelig del af den tid, økonomien har til disposition for det forberedende og afsluttende arbejde i tilknytning til selve feriesæsonen. Som der allerede er udgået meddelelse om fra landsoplysningsudvalget afholdes der medlemskursus fra tirsdag den 25. maj til søndag den 30. maj, og som det fremgår af en notits andet steds i dette blad, holdes der formandsmøde søndag den 23. maj. Da det før og efter mødet er nødvendigt med en dag til hen- og tilbagerejse, vil det sige, at økonomien og hendes medhjælpere i år allerede skal være klar med alle forberedelserne til fredag den 21. maj. Men med vort kendskab til frk. Petersen er vi sikre på en planmæssig overholdelse af programmet, selvom det stiller store krav til hende.

Tirsdag den 1. juni er fastsat som åbningsdag for feriegæsterne, og det vil sige, at vi i år får pinsedagene med ind i sæsonen. Noget, vi ved, mange af vore medlemmer, og ikke mindst de ældre, sætter megen pris på.

Skønt feriehemmet lukkes til med skodder og gør indtryk af at ligge i »dvale« fra slutningen af september måned til begyndelsen af maj, udfolder sig alligevel en kraftig aktivitet bag murene i de måneder, hvor der ikke er adgang for gæster. En af Feriehjemsudvalgets største opgaver er jo at udbygge og forbedre forholdene og søge at rette de fejl, som man mener at have observeret i løbet af en sæson for på den måde at skabe de bedst mulige forhold til glæde og gavn for de mange, der årligt besøger hjemmet. Når feriehemmet denne gang åbner dørene for gæsterne, vil der da også være sket en forandring i lokalerne, idet spisestuen er blevet udvidet. Gennem de senere år har tilstrømningen til hjemmet været så stor, at man hele sæsonen igennem har måttet dække op på verandaen for at kunne bispise alle. Uanset hvilket måltid der har skulle indtages, har verandaen måttet tages i brug, og det formål, denne ellers var bygget til — stedet, hvor man kunne sidde og hygge sig mellem måltiderne og om aftenen — har måttet fraviges. Når hertil kom, at de to stuer, bondestuen og skrivestuen, som vender mod nordøst, meget sjældent blev benyttet fordi de virkede noget klamme og kolde og aldrig blev betænkt med en solstråle, har hovedbestyrelsen besluttet at inddrage disse stuer til spisestuen. Ved arkitektens og håndværksmestrenes hjælp er denne ombygning gennemført med et godt og tilfredsstillende resultat. Den opfattelse, der på et vist tidspunkt har hersket om, at man ved nedlægningen af de to stuer ville tage for meget af feriehemmets karakter og stil, er absolut ikke mere til stede; tværtimod vil det opnåede resultat styrke hele miljøet, og vi tror medlemmerne vil være enige heri.

Af andet nyt til den kommende sæson skal nævnes, at vor økonomi i vinterens løb alene har syet nye gardiner til samtlige værelser, ligesom det bør fremhæves, at den del af terrænet ved det store bassin, som af nogle har været anset som en fare for de mindre

Danske Jernbaners Idrætsforbund.

Med det smukke forårsvejr som optakt afholdt Danske Jernbaners Idrætsforbund sit årlige repræsentantskabsmøde i Korsør.

I sin beretning omtalte formanden, pakhusmester Henry Klein, de store økonomiske trængsler, forbundet er ude i. For at få et hårdt tiltrængt tilskud til idrætsarbejdet var startet et mærkatsalg med de faglige organisationers støtte til kampagnen. Denne var gået jævnt godt, men det indkomne beløb kunne kun betragtes som en øjeblikkelig hjælpende foranstaltning. Fra Statsbanernes styrelse havde man søgt at få et tilskud til idrætsarbejdet, men fandt ingen tilslutning for tanken. Uforståelig uvilje ud fra den kendsgerning, at det drejer sig om et udpræget velfærdsarbejde. Hertil kom den store vekselvirkning mellem idrætsfolk i Norden, som understreger idrættens betydning for mellemfolkelig forståelse og større tolerance. Det havde heller ikke været muligt at få andel i tipsmidlerne, som forlods synes at være forbeholdt bestemte organisationer af idrætslig og kulturel karakter.

Mødet vedtog at optage jernbane-orkestrene som medlemmer af hobvafdelingen.

Hele mødets forløb bar præg af, at man ville noget og en leven op til de bedste idrætsideal. Forbundets arbejde tager mere sigte på de brede massers velfærd end jagen efter rekorder, og alt sker i fredelig kappestrid med henblik på at skabe sundhed, glæde og kammeratskab.

Det er 8 år siden, forbundet førtes ud i livet, og man må beundre den ildhu, hvormed ledelsen kæmper for den gode sag. Med udtømmelig energi tømres organisationen sammen. Arbejdet må ikke beskæmmes, fordi idrætsarbejdet indebærer uvurderlige værdier. Ikke mindst for etaten ligger der en betydning i »en sund sjæl i et sundt legeme«. For Statsbanerne ligger der en ubenyttet anledning til at tage spørgsmålet om økonomisk støtte op til alvorlig overvejelse i lighed med, hvad der ydes inden for andre etater. Pengene vil på anden måde vende gavnligt tilbage, og skal der være mening i talen om samarbejde og arbejdsglæde, er det tiden at modificere vurderingen af Statsbanernes tarv i kroner og øre.

Lige så fuldt dette kan gælde andre steder, gælder dette det idrætslige velfærdsarbejde.

børn, nu vil blive indhegnet. Det skal erkendes, at rækværk og gitter ikke hører til det, vi helst stiller op på hjemmets grund, fordi de meget let ødelægger hele den natur, som så frodigt vokser frem dernede, men børnenes sikkerhed kommer til gengæld i første række. Om det er en glædelig nyhed også for hustruerne, at vi i år vil søge at få indrettet den længe — i hvert fald af mændene — ønskede billardstue, tør vi ikke udtale os om, men nu vil vi prøve at løse opgaven.

I lighed med tidligere år må vi af hensyn til arbejdet med belægningsplanen henstille, at der til anmeldelse af ophold kun anvendes den formular, som findes her i bladet, side 88, og som vil blive optrykt i efterfølgende numre. Ansøgninger skal indsendes under adresse: *Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup*. Kuverten bedes mærket »Feriehjemmet«. Denne adressering bør overholdes, da breve med ansøgninger adresseret til enkeltpersoner på kontoret kan risikere ikke at blive imødekommet, fordi vedkommende, brevet er stilet til, ikke er på kontoret i det tidsrum, det kommer frem. Da det ikke er usædvanligt, at et af vore medlemmer påtager sig at søge ophold for flere familier, henledes opmærksomheden på, at der for at undgå misforståelser kun bør opføres een familie på hvert ansøgningsskema. Om nødvendigt kan flere skemaer rekvireres fra foreningens kontor.

På givne foranledning henledes opmærksomheden på at kun foreningens kontor modtager ansøgninger om ophold. Hjemmets økonomi er ikke i stand til at imødekomme eventuelle henvendelser. Belægningsplanen udarbejdes på kontoret, hvorfra bekræftelse på ophold m. m. udsendes, ligesom alle oplysninger hjemmet vedrørende fås her.

Pensionspriser og priser på de varer, som kan indkøbes ud over pensionen, er i år fastsat uforandret i forhold til 1953. Prisliste findes ligeledes her i bladet, side 88.

Der vil almindeligvis kun kunne bevilges ophold i indtil 14 dage, ankomst- og afrejsedagen iberegnet. Herved kan vi imødekomme så mange ansøgninger som muligt. *Ankomst og afrejse kan ikke finde sted på søndage.*

Af hensyn til de, der ikke tidligere har besøgt hjemmet, oplyses, at det er beliggende på Røsnæs ved Kalundborg fjord, ca. 6 km fra Kalundborg station, hvorfra befordring kan ske med Taxa eller rutebil, der begge har holdeplads på stationspladsen.

Legat til rekreationsophold kan søges af lokomotivmænd, disses hustruer eller enker efter lokomotivmænd, som trænger til rekreation, og det ydes enten til betaling af hele opholdet eller til nedsat betaling.

Ansøgninger om legatet tilstilles Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse, der om nødvendigt kan forlange lægeattest.

I lighed med tidligere år må vi appellere til pensionister og enker om så vidt gørligt at søge ophold uden for skolernes ferieperiode. Det betyder en stor hjælp i bestræbelserne for at yde de flest mulige et ferieophold. Send i øvrigt ansøgning ind i god tid; det kan ikke påregnes, at en ansøgning imødekommes, når den først indsendes midt i sæsonen. Efterhånden som den årlige ferie for alle i samfundet er blevet forlænget og lysten til at holde ferie borte fra de daglige stuer og stenbroen er blevet større, er det almindeligt, at folk søger deres ferie tilrettelagt på et meget tidligt tidspunkt, ligesom de i årets første måneder beslutter, hvor de agter at søge ophold. Vent derfor ikke til sidste øjeblik, så både du og din familie bliver skuffet, når I modtager afslag på ansøgning om ophold.

Samarbejdsudvalgene i Norge

Indtryk fra en studierejse i Norge, lokomotivførerne G. A. Rasmussen og P. Wichmann, Gb., har foretaget for at sætte sig ind i arbejdet med de norske samarbejdsudvalg.

Samarbejdsudvalgstanken har endnu ikke rigtig bundfældet inden for Danske Statsbaner. Tanken møder megen skepsis, således at det til trods for en årrækkes aftalemæssige betingelser gennem aftalen med staten om oprettelse af samarbejdsudvalg inden for de enkelte styrelser ikke er lykkedes at få samarbejdsudvalgene ført stort længere end til topudvalgene for Statsbanernes vedkommende.

Forståelsen af disse udvalgs betydning er temmelig vag, og ud fra en naturlig interesseret indstilling til hele ideen følte vi en brændende trang til at komme problemerne omkring dem på nærmere hold, og dette ikke mindst, fordi vi har en følelse af, at der bag det hele ligger noget virkeligt reelt med betydning for den enkelte og samfundet.

Ud fra dette slog det, at det kunne være rigtigt at se, hvorledes man uden for vore grænser greb sagen an, og det faldt naturligt at vende blikket mod vort broderland Norge, hvorom sagdes, at de var nået betydeligt længere frem end vi.

Nu kræver en sådan orientering, såfremt der skal nås et acceptabelt resultat, tid af et vist omfang og dertil et vist økonomisk grundlag, men her viste sig en glimrende udvej.

Gennem »Fondet for dansk-norsk samarbejde« gives der adgang til ophold på fondets hjem »Lysebu« i Norge. Ved stipendier formidler fondet en udveksling mellem norske og danske, som under en eller anden form ønsker at udvide kendskabet til det enkelte land, og fondets virke er udrundet af det sammenhold, som opstod af anden verdenskrig.

Vore ansøgninger om stipendium gav et lykkeligt resultat, og vi fik stipendier til ophold på fondets hjem »Lysebu« ved Voksenkollen, ca. 13 km fra Oslo.

Rejsen begynder.

Søndag den 28. februar stævnede vi mod Norge til »Lysebu«, som i 14 dage skulle være vort hjem og basis, og ved ankomsten hertil fik vi en ufor-glemmelig modtagelse af hjemmets husmoder, fru Larsen, og fornåm, at vi ville finde os hjemme i »Lysebus«s venlige og ukonventionelle atmosfære.

Efter at have fået værelse anvist og spist frokost, fik vi lejlighed til at hilse på de danske og norske, der, som vi, også var stipendiater på »Lysebu«, eller »stipper«, som de benævnes deroppe. »Stipperne« repræsenterede vidt forskellige samfundslag, kunstmalere, magistre, præster, tjenestemænd og håndværkere, og det såvel fra det »svage« som det »stærke« køn.

Beliggende i en storslået natur knejser »Lysebu« 460 m over havets overflade med en prægtig udsigt over Sørkedalen — et eventyrland så langt øjet rækker. Draget af disse skønhedsindtryk måtte vi allerede første aften ud i den storslåede natur, og



»Trikken« på vej til Oslo.

det blev en vandring, som altid vil stå prentet i erindringer.

Omend man kunne fortabe sig i alt det skønne, der omgav een, og her kunne finde virkelig mulighed for at slappe af efter det daglige opslidende og forcerede arbejde hjemme, så havde vi stadig vort mål for øje — og vi skulle næste dag søge kontakt med vore forbindelser deroppe.

Arbejdet stunder til.

Friske og udhvilede efter en nat i »Lysebu«s favn tog vi med »Trikken« (det elektriske tog) til Oslo, hvor vi efter altale skulle træffe vore norske kolleger på Norsk Lokomotivmanns Forbunds kontor. Her havde forbundets sekretær Anfinnsen beredvilligt skaffet os de fornødne forbindelser for de videre studier af driftsudvalgenes (samarbejdsudvalgenes) virke i Norge.

Efter en hyggelig sludder med Anfinnsen fulgte han os til sekretær Moe, der leder driftsudvalgenes hovedudvalgs sekretariat og alene beskæftiger sig med driftsudvalgets arbejde inden for NSB (cirklen under hovedudvalget anskueliggør sekretariatets placering i systemets opbygning). Moe gik frisk til sagen og gav en historisk oversigt over de norske driftsudvalgs arbejde, siden de startedes.

Driftsudvalgenes opståen.

Det vil naturligvis være ugørligt på en begrænset plads at give en fuldstændig historisk beskrivelse af udvalgenes opståen, og det skal derfor kort resumeres, at man allerede i årene 1919—1923 oprettede de såkaldte arbejdsråd, som havde til opgave at virke for fælles bedste i virksomhederne. I disse råd var arbejdere og arbejdsgivere ligeligt repræsenteret. Rådene led imidlertid en krank skæbne, og deres levedygtighed strakte sig kun over fire år. De væsentligste årsager til deres bortfald skal søges i deres beføjelser, idet disse gik for vidt ved at beskæftige sig med rene lønspørgsmål, og ydermere blandedes der politik op i dem.

Privatindustrien tog i 1947 tanken op igen, og belært af de tidligere erfaringer satte man stærke afgrænsninger for deres mål og virke. Det står klart, at deres karakter er af rent rådgivende art, et forhold, som dog for NSB's driftsudvalgs (nav-

net »barnet« fik) vedkommende har visse modifikationer, men herom senere.

Staten kom senere med, og inden for dennes styrelser er nu oprettet driftsudvalg ved statsbanerne, toldvæsenet, postvæsenet, politiet, havnevæsenet samt fyr- og vagervæsenet. Initiativet til oprettelse af udvalg ved NSB toges af Norsk Jernbaneforbund i 1950, hvor man efter nogen diskussion enedes om at søge udvalgene oprettet, idet man på daværende tidspunkt havde fået et ganske godt indblik i udvalgenes arbejde i privatindustrien.

Man satte sig tre hovedmål, nemlig 1) Produktionseffektivitet, 2) Planlægning af arbejdet, og 3) Kontrolforanstaltninger. Uden nærmere forklaring af første punkt, hvilket ikke er uomgængeligt nødvendigt, skal for andet punkts vedkommende anføres, at man i videst mulig udstrækning søger at få »manden i marken« med ved tilrettelægning af arbejdet, fordi man indser, at uden hans medvirken nytter det hele ikke stort. Det kloge i denne tanke viser sig også i større og større udstrækning at være fordelagtigt. Tredie punkt er også meget vigtigt, men punktets ordlyd kan synes misvisende for den skeptiske, men afgjort ikke den interesse-rede, fordi man herunder beskæftiger sig med særdeles vigtige velfærdsforanstaltninger som opholds-ove-, bade- og vaskerum etc.

Driftsudvalgenes opbygning og virke.

Som det fremgår af den skematiske opstilling af driftsudvalgssystemet vil man se, at der er oprettet en række underudvalg i driften, og herfra går disses arbejde til distriktsudvalgene, hvoraf der er 9. NSB er inddelt i 8 distrikter, men der findes 2 distriktsudvalg i Oslo distrikt. Fra disse udvalg går arbejdet sluttelig gennem sekretariatet til hovedudvalget. Dette er naturligvis en meget summarisk forklaring på arbejdsgangen, og det vil senere fremgå, hvordan arbejdet forløber i praksis. Under distriktsudvalget har man et arbejdsudvalg for hver organisation omfattende 3 medlemmer. Dette udvalg skal skabe direkte kontakt med arbejdspladsen og samtidig aktivisere interessen for arbejdet blandt personalet, hvilket det i begyndelsen manglede noget på. Driftsudvalgenes størrelse er sat til 12 medlemmer, med 6 fra hver side — administration henholdsvis personale. Formandsposten går på skift et år ad gangen mellem de to parter og det samme gælder næstformandsposten og sekretærposten. Dog kan dette princip fraviges efter fælles aftale i de enkelte driftsudvalg.

Ved hvert distriktsudvalgsmøde føres en protokol, som efter dens afslutning fremsendes til hovedudvalgets sekretariat, hvor den mangfoldiggøres og tilstilles samtlige udvalg, så alle til enhver tid kan være orienteret om, hvad der foregår i distriktsudvalgene.

Desuden udgiver flere af distrikterne et lokalt blad, som ved personligt eksemplar tilsendes alle de i distriktet beskæftigede, og i bladet kan alle komme med indlæg til dette eller hint.

Der udfoldes et stort arbejde for at skabe interesse om sagen. NSB har f. eks. ladet optage en film om udvalgenes arbejde, og Moe fra sekretariatet

holder foredrag på samtlige jernbaneskoler. Der oprettes 2 dages kursus, hvor NSB giver tjenestefrihed til deltagelse og stiller lokaler til rådighed. Organisationerne sørger for deltagernes ophold, og således deles udgifterne.

Ligesom i Danmark er der en forslagsordning, hvor antagne forslag kan præmieres, for så vidt det antagne ikke falder under eget arbejde. F. eks. kan en maskiningeniør, der fremsætter en eller anden forbedring på et lokomotiv, ikke få præmie herfor, idet det betragtes faldende ind under det arbejde, han får sin løn for.

Hvis man ønsker noget forelagt driftsudvalget, kontaktes et medlem af det førnævnte arbejdsudvalg, der giver råd og vejledning, og er man enige om, at det forelagte bør fremmes, drøftes det i distriktsudvalget, og for så vidt man også her er enige, sendes det videre til hovedudvalget, medmindre spørgsmålet rent administrativt kan klares ved distriktschefens foranstaltning. Dog — forlanger blot een mand i udvalget, at spørgsmålet skal behandles i hovedudvalget, skal dette ske.

Hovedudvalget behandler sagerne ud fra den nytte og betydning, de har for helheden og skeler ikke til lokalpatriotisme, og det kan ske, at en sag, som er vedtaget i et driftsudvalg, forkastes af hovedudvalget, men det forekommer sjældent. Efter en sags færdigbehandling oversendes den til den maskin- eller trafikafdeling o. s. v., den har betydning for. Her blev den bearbejdet og udsendt til samtlige distrikter med forespørgsel om, hvorvidt man ønsker at anvende det foreslåede. Skulle man ikke mene at kunne finde anledning for det, skal det udførligt begrundes hvorfor. Hovedudvalget sørger da for, at sagen bliver ekspederet på kortest mulig tid.

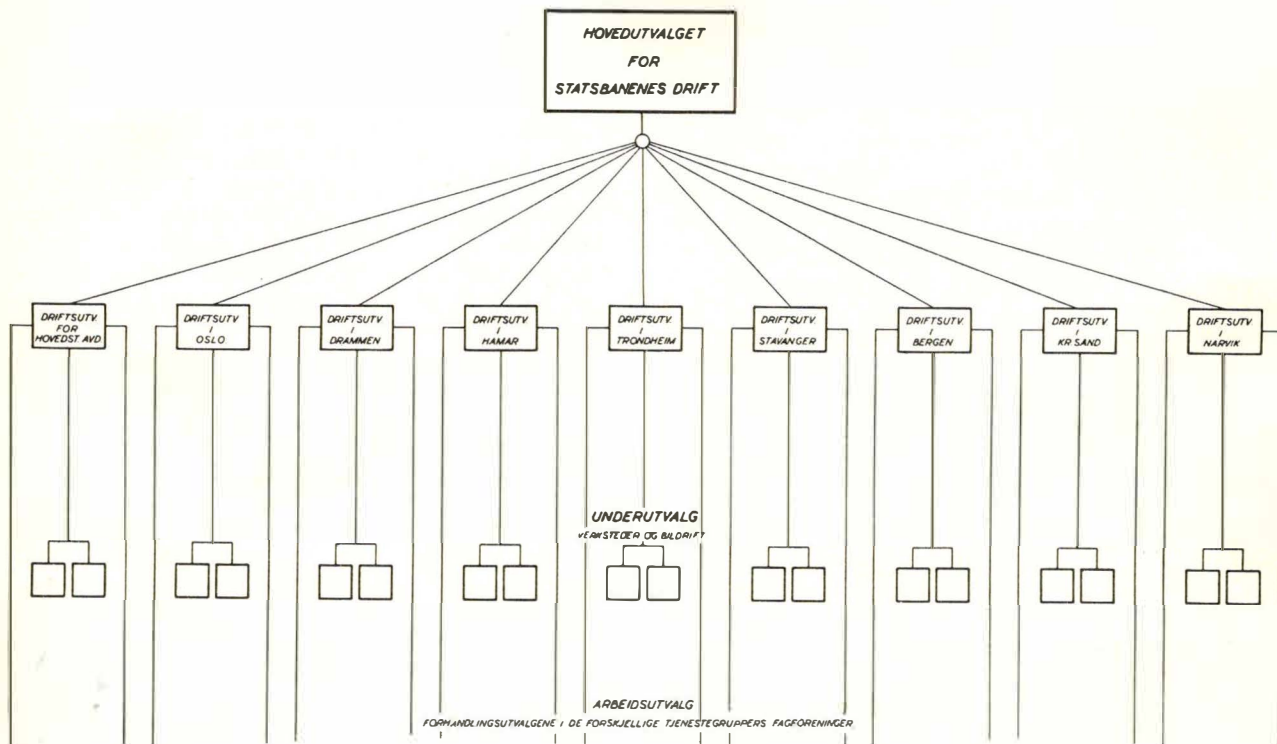
Såvel som der lægges stor vægt på at gøre driften rentabel, lægges der også stor vægt på at forhøje arbejdsglæden. Det vil sige, at man sætter ind på at skabe tidssvarende lokaler og gøre dem venlige og hensigtsmæssige og skabe tiltalende udsmykning. I remiser og værksteder o. s. v. træffes foranstaltninger til beskyttelse mod fare og deraf følgende ulykker.

Driftsudvalgene virker langt fra som spareudvalg eller ditto kommissioner. De tager udelukkende sigte på rationalisering i ordets rette forstand til gavn for samfundet og dermed den enkelte. Det oplystes, at man inden for NSB har en betydelig fordel i de forholdsvis unge distriktschefer, der er i besiddelse af en yderst demokratisk indstilling.

Distriktsudvalgsmøde i Drammen.

Vi mødte overalt den største hjælpsomhed og tilsagn om støtte i alle henseender vedrørende problemer, som kan opstå i forbindelse med sådan en studierejse, og vi havde fra distriktsudvalget i Drammen fået tilladelse til at overvære et af dets møder.

Efter togets forsinkede ankomst til Drammen blev vi venligt modtaget af sekretær Mathisen fra distriktet. Mathisen ledsagede os til distriktschef Arne Aamodt, der med venlige ord bød os velkommen og omtalte snevanskeligheder, man havde haft og stadig har, ligesom distriktschefen var interesse-



Skematisk fremstilling af systemets opbygning.

ret i, hvorledes man i Danmark klarede isvanskelighederne. Efter præsentationen for lokomotivinspektør M. Gran blev vi sammen med denne og sekretær Mathisen budt på frokost.

Forårsaget af vor forsinkede ankomst ved toget var distriktsudvalgs mødet blevet udskudt en halv time.

I en meget smuk mødesal hilste vi på udvalgets medlemmer og efter mødets åbning ved formanden, i dette tilfælde distriktschefen, forklarede han grunden til vor tilstedeværelse.

Mødets dagsorden omfattede 12 punkter. Herunder var der valg af formand og sekretær, som foresloges genvalgt for det kommende år, hvilket vedtoges. Udvalget behandlede de forskellige referater fra hoved-, distrikts- og underudvalg samt årsoversigten fra hovedudvalget. Det refereredes, hvorledes præmieringen af indkomne forslag i 1953 havde fundet sted. Efter orienterende meddelelser behandles punkterne med indkomne forslag, og man lagde mærke til den ærlige vilje, der vises ved at behandle forslagene neutralt.

Det vil føre for vidt her at give fuld oversigt over de enkelte sagers behandling, men stort set er problemerne i Norge analoge med Danmarks. Som i Danmark er der et stort underskud og en heraf følgende personaleindskrænkning, idet lønningsudgifterne tynger hårdest på budgettet, nemlig ca. 60—70 pct. af de samlede udgifter. Udgifterne skal nedbringes og alle ikke absolut påkrævede arbejder udskydes til senere gennemførelse. Man har specielle lokomotivførere, der på lokomotiverne instruerer lokomotivfyrbøderne i de rette fyringsmetoder under hensyn til det vekslende brændsel, og herigennem er sparet betydelige beløb.

Som i Danmark er oprettet et udvalg, der skal udarbejde forslag til nedskæring af personalestyrken, men til forskel fra Danmark holder man i Norge møde med organisationerne og dernæst hos personalet, hvor undersøgelser skal foretages, og der gives dette indgående oplysning om, hvad der skal ske.

En meget interessant diskussion udspandt sig om fragtt transporter fra dør til dør med lastbiler. Dette søges nu ført ud i livet, og i den forbindelse er der for os det ukendte, at der var betænkeligheder ved, at pladsen på landevejene måske ikke kunne tage denne belastning.

Efter ca. 3½ times forløb sluttede mødet, som havde været præget af ro og saglighed. Navnlig den ro og saglighed, distriktschefen lagde for dagen, gav det indtryk, at mødet var særdeles vigtigt. Ingen nervøs skelen efter uhr, kun ro og ærlig samarbejdsvilje til gavn for det norske samfund.

Sluttelig fik vi lejlighed til at takke for den venlige modtagelse og for at have fået lov til at følge mødet. Omtalte i korte træk hjemlige forhold, om vanskeligheder, som tangerede de norske, samt indførelsen af de nye diesellokomotiver. Vi overrakte formanden for udvalget et eksemplar af »Odin og Roeskilde« og udtrykte de bedste ønsker for NSB, som nu står overfor sit 100 års jubilæum.

Distriktschefen viste stor glæde ved modtagelse af bogen og ønskede os held og lykke med studieopholdet og bad os tage en hilsen med til gamle Danmark fra NSB i almindelighed og fra Drammen distrikt i særdeleshed.

Aftenen tilbragte vi hos en norsk kollega, lokomotivfyrbøder Knut Christensen og hans hustru, som med stor gæstfrihed åbnede deres døre for os.

Vi havde også fra anden side modtaget en invitation til et weekend-ophold, hvilket vi desværre måtte afslå på grund af fastlagte arrangementer.

Produktionsudvalgene i privatindustrien.

Efter studierne af driftsudvalgsarbejdet inden for NSB rejse spørgsmålet sig om sådanne udvalgs betydning for privatindustrien. Her kalder man udvalgene for produktionsudvalg, og gennem sekretær Anfinnsen blev vi sat i forbindelse med lederen af landsorganisationens (LO) rationaliseringskontor, Egil Ahlsen, hvis arbejdsområde omfattede ca. 526.000 norske arbejdere.

Ældre tillidsmænd i den norske arbejderbevægelse er ikke så begejstrede for disse udvalg og lægger et konservativt synspunkt for dagen i modsætning til de unge, der med en positiv indstilling, frem af den forholdsvis nye linie, fuldt og fast tror på, at der ad denne vej kan opnås store resultater, hvis tingene gribes fornuftigt an. Som inden for staten ses et stigende antal af lederpladserne blive besat med yngre folk, besjælet af samme interesse for samarbejdstanken som lederungdommen i LO, og dette har haft en kolossal betydning. De fælles anstrengelser trænger oplysningen igennem hos den norske arbejder, der lærer, at der er andet og mere, end inden for egne områder, og han lærer at se tingene i et forhold, der tjener samfundets bedste, og samtidig får han selv følelsen af at være en del af den virksomhed, hvori han beskæftiges.

Landsorganisationen lægger stor vægt på oplysningsarbejdet, og gennem specielle kursus har man uddannet 10 TWI-instruktører (Training with Industry, eller oversat træning i industrien), og disse rejser hele landet rundt og underviser. Der er oprettet kursus à 10 timer, hvor 1600 medlemmer fra forskellige virksomheders produktionsudvalg har været, og der er til dato gennemgået 4 af disse kursus, således at medlemmerne har fået en speciel uddannelse på 40 timer. De sendes endvidere på et 14 dages kursus på Teknologisk Institut, og omkostningerne hertil dækkes af bedriften. Efter uddannelsen går disse arbejdere tilbage i virksomhederne og deltager i alt vedrørende rationaliseringsproblemer og andet, som berører denne gren af arbejdet. Det er vigtigt at lægge mærke til, at LO med denne linie har tvunget arbejdsgiverne til at tage de samme problemer op, og der har inden for deres rammer til dato været 300 på kursus af noget mindre varighed end forannævnte, nemlig 3 dage. I begyndelsen mente arbejdsgiverne ikke, at rationaliseringsproblemerne kunne diskuteres med arbejderne, som efter deres opfattelse ikke havde de nødvendige forudsætninger for slige drøftelser, men LO's initiativ og energi har ændret dette, og nu anerkender arbejdsgiverne LO's tekniske kontor og arbejdsstudier i marken. Specialuddannelsen stiller dem på lige fod med arbejdsgiverne, og der kan således opnås store fremskridt, når samarbejdsviljen er og nødvendigvis må være til stede på begge sider af forhandlingsbordet.

Ahlsen fremdrog som eksempel forholdene på chokoladefabrikken »Freia« i Oslo. Denne virksomhed udretter et beundringsværdigt arbejde for at skabe størst mulig arbejdsglæde, idet man indser

rigtigheden af arbejdsglædens betydning for produktiviteten. Naturligvis er alt tip top moderne, og lokaliteterne er holdt i lyse, lette og muntre farver. Specielt vedrørende personalets markederiforhold skal fremhæves spisesalens udformning og interiør. Her gøres en kulturel indsats, idet salen, der benævnes »Freia-salen«, er udstyret med teaterscene til personalets brug, og her opfører dette skuespil, operetter samt arrangerer koncerter. Salens vægge er dekoreret med billeder af Norges store maler, Edv. Munk, og under vort besøg på virksomheden var der en vandrestilling med kunst af kendte malere.

Fra ledelsens side lægges der stor vægt på og udfoldes store bestræbelser for, at personalet skal befinde sig så godt som muligt, og det var vort indtryk, at personalet skønnede herpå. Der bygges arbejder- og funktionærboliger — gode rummelige huse på »Hasleby«. Som den første bedrift i Norge ansatte man en bedriftslæge, og problemerne på dette felt har de senere år været, hvorledes den lægelige kontrol skal lægges an, og hvorledes denne kan gøres mere effektiv og omfattende end hidtil.

Der er næppe heller tvivl om ordningens betydning for f. eks. børn og svangre kvinder stillet i relation til sænkningen af børnedødeligheden gennem de sidste 25—30 år. I 1915 døde i Oslo 84 børn af hver 1000, medens der nu er ca. 20 dødsfald. Med hensyn til voksne er der undersøgelser for tuberkulose, kræft, syfilis m. m. De senere års undersøgelser i Oslo viser, at indtil 5 pct. lider af tuberkulose, og f. eks. har blodprøver vist positiv reaktion for syfilis i omkring 2 pct. tilfælde.

Egil Ahlsen udstrålede en venlighed, intelligens og vitalitet, som gjorde indtryk på os, og samtalen med ham var en stor oplevelse. Han havde været i Amerika på studierejse, og efter sin hjemkomst herfra var han med til at udarbejde en stor rapport om produktivitet inden for amerikansk industri samt forskellige pjecer omhandlende de mangesidede problemer inden for dette felt.

Kulturelt islet.

Opholdet gav også lejlighed til at se norsk teater, hvor et skuespil af Fritz Hochwälder, »Det heilage eksperimentet«, på nynorsk omhandlende jesuitter, efter forestillingens slutning stilledes til debat med publikum og diskuteredes livligt. En for os uvant form.

Et besøg på Oslos monumentale rådhus fyldte en med ærefrygt, mindre på grund af dets størrelse end dets kunstneriske udsmykning. På ethvert område har Norges bedste kunstnere ydet deres bidrag til rådhusets udsmykning, og fremhævelse af de enkelte ting er svært, men de store i træ udskårne polykrome relieffer er et betagende syn. Motiverne er hentet fra den nordiske mytologi og kaldes »Yggdrasilfrisen«. Arbejdet er udført af Dagfin Wernskiold.

Forholdene i Norge kontra Danmark.

Vore studier gav en mængde erfaringer, og materialet vi fik med hjem var omfangsrigt, og det siger sig selv, at der vil gå en rum tid inden alt dette fordøjes og bundfæller. Man drager naturlig-



Omkranset af skov ligger »Lysebu« højt på fjeldet.

vis hele tiden sammenligning mellem forholdene i Norge og herhjemme, hvilket også har været formålet med rejsen. Vi må indskrænke os til at gøre vore betragtninger meget korte og umiddelbart kan det siges, at vort indtryk var, at samarbejdsudvalgene i Norge i udviklingen er nået længere end de danske, at man deroppe for statens område, selv om der visse steder er modstand, har en langt større interesse for virkeliggørelse af samarbejdsideen i praksis, og at man søger frem til resultaterne, så hurtigt der overhovedet er grundlag derfor. Hele arbejdets forløb har bestyrket os i vor tro på, at man herhjemme må sætte meget ind på at få tanken ført igennem fra top til bund. De bestående udvalg må have en »ansigtsløftning« og betænkelighederne ved oprettelse af lokale udvalg må ryddes til side ved et gennemført oplysningsarbejde.

Afskedstimen slår.

Selv om studierne havde taget tid, var der dog blevet stunder til kammeratlig omgang med »stipperne« på »Lysebu«, og da det efterhånden nærmede sig det tidspunkt, hvor vi skulle rejse hjem, var det med en følelse af vemod, vi tænkte derpå. »Lysebu« havde været vort hjem i 14 dage, havde givet os mange uforglemmelige minder, hyggelige stuer havde dannet rammen om glade og minderige timer blandt norske og danske, og da afskedstimen slog efter kammeratligt samvær med sang, spil og muntre historier i pejsestuen aftenen før afrejse-dagen, var det ikke fri for, at humøret faldt adskillige grader ved tanken om at skulle skilles fra de øvrige »stipper« samt »Lysebu«s faste funktionærer, der havde givet os en enestående behandling.

Vi føler trang til at sende »Fondet for dansk-norsk samarbejde« en dybtfølt tak for opholdet og den gode behandling, og uvilkårlig går tankerne til det norske folk, der skænkede »Lysebu« som gave til danske som tak for hjælpen i krigens år. Man vil herigennem give norske og danske lejlighed til på nærmeste hold at lære af hinanden og at lære hinanden at kende. Mange venskabsbånd er blevet knyttet her og mange vil blive knyttet, og eet står lysende tilbage — taknemligheden for friheden som ikke mindst Norge måtte betale så dyrt.

Nalco-forsøgene

I hr. kontorchef Andersens svar til lokomotivfører M. Rasmussen udtrykkes glæde over at kunne få lejlighed til at rette nogle af Rasmussens misforståelser. Desværre har Rasmussen ikke misforstået noget. Det, der fremføres, er realiteter som daglig haves for øje. Når Rasmussen taler om kedelsprængning, mener han, fordi vandstanden i glasset misviser og derved kommer vi ofte til at køre med for lav vandstand. Selvfølgelig ved Rasmussen godt, at en kedel ikke sprænges, fordi den er ren. Vil gerne ved et par eksempler påvise, hvorfor Rasmussen bruger udtrykket kedelsprængning. Et gennemkørende godstog, vandstand, godt halvfuld, lokomotivføreren har fra remisen til toget gennem udblæsningsventilen tømt cylindrene for vand, forvarmet det hele. Fyret i orden. Ved afgang åbnes regulatoren forsigtigt, og mens lokomotivføreren holder øje med glidertrykmanometret, lister han streg for streg regulatoren over i det store spjæld, alt imedens han klapper kedlen beroligende. Ligesom man tror at have overlistet »fyren«, ryger overhedermanometrets nål i bund, den gik altså ikke. Med brummende kompressor og cylindre køres videre, vi skummer ekstra gennem vandstandshaner og cylinderudblæsningen, alt mens farten aftager. Tidstab. Et andet eksempel. Lokomotivføreren har vundet den store gevinst, jeg mener været så heldig med sine overtalelsesforsøg, at maskinen nu arbejder i det store spjæld. Vandstand under øverste møtrik i glasset. Så skal der holdes. Regulatoren lukkes, og samtidig med at dette sker forsvinder vandet i glasset forneden. Vi strækker os på tåen og holder på vores vejr, som der står i sangen, og mens begge injektorer arbejder, spejdes der efter, om mudderet snart viser sig. Meget nerveberoligende, ikke sandt. Hr. kontorchefen siger, lokomotivet er mere levende, ja teoretisk set, hvis blot ikke ovenstående skete; men for os på lokomotivet synes det nu at være kedelvandet, der er levende. Mens vi nu ofte står der og venter på »noget skal vise sig«, er der god tid til at kalkulere en begravellesomkostning, og det er under sådant daglig liv i Norden, at Rasmussen og med ham alle lokomotivmænd mener, der er fare for sprængning. Lokomotivet er ikke levende, når kedelvandet går gennem skorsten som opkast, trækraften lig nul, medens dette står på. Også tidstab. Disse oplevelser sker flere gange daglig, hvilket vore overordnede kan overbevise sig om ved for en stund at overtage lokomotivførerens job på en natslæber på flere hundrede tons. Hullet i skumhanens dyse har flere lokomotivførere anmodet om at få større. Afslag. Dette tyder da ikke på manglende vilje til at bruge denne. Dersom der blandt lokomotivpersonalet blev foretaget en afstemning, om vi skulle fortsætte med Nalco eller vende tilbage til Reffo, vil det blive vanskeligt at få nogen stemme for Nalco, så eklatant en fiasko har det været, og det har lokomotivpersonalet vidst længe. Ledelsen også, for tidstabene på lokomotiv-

førrapporterne, nedbruddene, de mange reparationer på utætte stempler og gliderstokbøsninger m. m., har hele tiden været tilgængelig for dem som interesserer sig herfor. Kulbesparelsen på 2 millioner tror ingen på, tværtimod, for man hører aldrig kolleger sige »nu tager vi ikke så meget kul på den tur«, derimod har det modsatte været tilfældet. De 2 millioner stammer snarere fra, at så mange lettere damptog er inddraget. Ofte må en kedel skummes, fordi den ikke kan gå tiden ud med sit misfoster af sten, salt m. m. Dette betyder kultab. Da så mange godstog er inddraget, er de godstog, der nu løber overlæsset, ret naturligt; men glæden over at have noget at køre med går fløjten ved ikke at kunne holde tid, fordi maskinens kræfter ikke kan udnyttes på grund af Nalco. Der siges, at det skulle være let at holde kedlen vedlige under kørslen, når kedlen er ren. Dette er teoretisk rigtigt. Men hvem er det da, som er sat til at gøre dette. Er det ældre veltjente lokomotivfyrbødere. Nej, uhyre sjældent. Det er aspiranter med fra 6 ugers og op til nogle måneders tjeneste bag sig. Remisearbejdere, som kører i ny og næ, og som følge heraf er ude af træning. Man kan ikke forlange kunstfyring af ovenstående, når det kan knibe for ældre og mere erfarne at følge med, når der startes med normal vandstand. Når lokomotivfyrbøderne her bliver cirka 3 år gamle i tjenesten (da vi havde kakkelovnsprøven, endda før) og får lokomotivførerprøven tilside, forsvinder mange ud til eksersits på traktorer og rangermaskiner, nogle frivilligt, andre skræmt med Nalco på linieturene. Taler man med nogle af de afgåede lokomotivførere i 65 års alderen og spørger, hvorfor de nu holder op, svares der altid kort og godt, Nalco. Nu er det jo nemt at sidde på kontor og sige »når Nalco-forsøgene ikke går som ventet, skyldes dette, at personalet ikke fyrer rigtigt, at skumhanen ikke bruges, at der køres med for meget vand osv.« Prøv at se på det i praksis, gør hullet i skumhanen større, den skal nok blive brugt. Har hørt om en ny type hane, imødeser dens påmontering. Nu har DSB jo bestilt MY-lokomotiver, og det er rigtigt at følge med tiden; men da der så bliver mindre antal lokomotiver tilbage, må der også kunne blive råd til at have disse i en sådan stand, at de kan udnyttes med alle deres kræfter. Man vil nok spørge, hvordan? Ved kort og godt at erklære vor fjende nr. 1 Nalco krig og vende tilbage til Reffo og udvaskning hver 14. dag, også for de reparationers skyld, som kun kan udføres kolde. Bestemmer man sig til dette, vil alle lokomotivmænd hilse dette med samme glæde, som da trykluftbremsen blev indført.

Lokomotivfører *Hans Jensen,*
Struer.

Er der håb?

Kære Rasmussen.

Du skal ikke stå og græmme dig, for når nu vore gode D-maskiner skal spoleres med det forbandede skidt, så kan vi da være lige glade.

Ja, jeg ved godt, at det er dårlig lokomotivmandskab, jeg ved også, at det må skære enhver

ærlig lokomotivmand i hjertet, når vi tænker på den gang, da kørslen var let og billig, og »Nalco« en ukendt plage; men jeg kan ikke se anden udvej, hvis ikke vore nerver skal blive lige så tyndslidte som stempelringene.

Der er enkelte som mener, at maskinerne dampere bedre, ja, det er minsandten også nødvendigt, når vandet står i en tyk stråle op af skorstenen en del af tiden, så skal der jo noget til.

Der er også en og anden, der påstår, at blot vi holder skumhanen åben, så bliver der ingen slam i kedlen; — hvad søren er det så, der er i den, for det ligner da mest opslemmet ler.

Nu slipper vi vel for ret meget sne i år, jeg gad ellers nok have vidst, hvordan vi skulle have klaret den, for der er vel ingen, der tror, at man kan køre med to tommer vand i kedlen, når man skal forcere en snedrive, næ — det lader sig ikke gøre. Og så til næste vinter bliver vi forhåbentlig af med skidt, vi har da lov at håbe, at fornuften vil sejre engang.

Med hilsen og håndslag.

I. F.

Fra Statsbanernes virksomhed

Personalet.

Det samlede personale ved Statsbanerne udgjorde i 1952—53 gennemsnitligt:

Personale til overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg	27 793
Personale ved omnibusruterne	907
	<hr/>
	28 700
Personale til fornyelse af faste anlæg, nyanlæg og fremmedarbejder	1 224
	<hr/>
	29 924

Under personale er kun opført det fast ansatte personale, aspiranter og det direkte af Statsbanerne som arbejdsgiver antagne ekstrapersonale, derimod ikke personer, der — med entreprenører som arbejdsgivere — er beskæftiget ved nyanlæg til Statsbanerne eller ved arbejder i tilknytning til disses drift (f. eks. vognmandskørsel).

Det gennemsnitlige antal af det ved overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg samt ved omnibusruterne beskæftigede personale var i driftsåret 1952—53 henholdsvis 1951—52:

	1952—53	1951—52	Forøgelse	Forøgelse i %
Tjenestemænd	15 521	15 342	179	1,17
Trafikmedhjælpere og elever	324	356	÷ 32	÷8,99
Andre aspiranter	1 358	1 356	2	0,15
Fast ansatte timeløn.	2 670	2 592	141	5,58
Fast personale i alt	19 873	19 583	290	1,48
Ekstraarbejdere (herunder lær1.)	7 920	8 292	÷372	÷4,49
Ved omnibusruterne	907	870	37	4,25
I alt	28 700	28 745	÷ 45	÷0,16

Fordelt på enheder (som udtryk for arbejdspræstationer) er tallene for det ved overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg beskæftigede personale følgende:

Personale pr.	1952-53	1951-52	1950-51	1949-50	1948-49 ¹⁾
Bane- og overfartskm . . .	9,70	9,76	9,89	9,98	10,82
1000 tog- og sejladskm . . .	0,75	0,76	0,78	0,83	0,90
100 000 vognakselkm . . .	3,06	3,06	3,15	3,32	3,42

Af det nævnte personale udgør ekstraarbejderne ca. 28,5 pct. i 1952—53 mod ca. 29,7 pct. i 1951—52.

På de enkelte tjenesteområder er der følgende ændringer i personaletallet i forhold til antallet i 1951—52:

Overledelsen	+ 14
Virksomheder, der er normeret under overledelsen, men arbejdsområder uden for denne . . .	+ 2
Driftens ledelse	+ 9
Stationstjenesten	÷ 45
Lokomotivtjenesten	÷ 42
Togtjenesten	÷ 12
Værkstedstjenesten	÷ 21
Søfartsvæsenet	+ 86
Banernes bevogtning	÷ 28
Vedligeholdelse af anlæg	÷ 45

¹⁾ Tallene er ikke korrigerede under hensyn til den fra og med driftsåret 1950—51 foretagne overflytning af personale fra drift og vedligeholdelse til fornyelse af faste anlæg.

Ved normeringsloven for 1952—53 skete der følgende ændringer i antallet af tjenestemandstillinger:

Personale	Oprettelse af nye stillinger, der forøger personaletallet	Forhøjelse af antallet som følge af oprykninger fra lavere lønkl. m. v.	Nedsættelse af antallet som følge af oprykninger til højere lønkl. m. v.	Nettoforhøjelse af det bevilgede antal
1.— 2. lkl.	—	1	—	1
3.— 4. -	6	10	4	12
5.— 6. -	3	28	10	21
7. -	4	8	31*)	÷19
8.—10. -	2	—	2	—
11.—13. -	5	13	10	8
14. -	19	18	9	28
15. -	7	36	20	23
16. -	—	2	36	÷34
17a.—b. -	—	20	10	10
17c. -	—	—	10	÷10
timelønn. fast ansatte og ekstraarbejd.	—	—	4	÷ 4

*) De anførte tal er påvirket af afskrivningen af ledigblevne overtrafikassistent-stillinger, jfr. 2. betænkning fra lønningsskommissionen af 1943, 1. bind, side 210.

Formandsmøde

Hovedbestyrelsen har truffet beslutning om, at afdelingernes formænd skal indkaldes til formandsmøde søndag den 23. maj d. å. på foreningens Ferie- og Rekreatiohjem. De respektive afdelingsformænd vil modtage nærmere meddelelse om mødet.

Aspiranternes vilkår under de nye feriebestemmelser

Der synes at være nogle misforståelser med hensyn til erstatningsferiedage for aspiranter, og det er den almindelige opfattelse adskillige steder, at aspiranterne ingen ret har til sådanne dage. Man skal derfor bringe til underretning, at de pågældende jvfr. en finansministeriel afgørelse er underkastet reglerne om erstatningsferiedage på samme vilkår som tjenestemænd.

Det vil sige, at for så vidt der ikke i ferieperioden 2. maj—30. september gives aspiranten 12 ordinære feriedage, skal de i dette tal manglende feriedage erstattes i vintermånederne i henhold til de gældende regler jvfr ordreserie A. Iøvrigt er aspiranter i enhver henseende ligestillet med tjenestemænd, når de har haft fuld beskæftigelse ved Statsbanerne.

Det er måske i denne forbindelse hensigtsmæssigt at gøre opmærksom på, at aspiranter ikke har adgang til at få erstatning for manglende søn- og helligdagsfrihed.

Tjenestefrihed 1. maj

Statsministeriet har meddelt, at tjenestemænd og arbejdere i statens tjeneste, der fremsætter begæring om fritagelse for arbejdet den pågældende dag, skal have adgang dertil i den udstrækning, tjenesten tillader.

Honorarer på finansloven

Finansministeriet meddeler den 10. marts d. a.: Under henvisning til bestemmelsen i § 6 i lov af 20. maj 1952 om midlertidigt løntillæg m. v. til statens tjenestemænd m. fl. skal man herved meddele, at tillæget til de på finansloven opførte honorarer forhøjes med 5 pct. til 80 pct., at tillæget til de på finansloven bevilgede understøttelser, der ikke falder ind under den ved finansministeriets cirkulære af 8. maj 1950 etablerede understøttelsesordning, og hvortil der hidtil har været ydet procenttillæg, ligeledes forhøjes med 5 pct. til 80 pct., samt at de i tjenestemandsløvens § 969, stk. 3, hjemlede bestillingstillæg for nattillæg forhøjes med 80 pct. i stedet for som hidtil med 75 pct., alt med virkning fra 1. april 1954 at regne, hvorved bemærkes, at tillæget til de honorarer og understøttelser, der udbetales af finansministeriet, vil blive anvist ved finansministeriets foranstaltning.

Med hensyn til regulering af bestillingstillæg henvises til bestemmelsen i § 7 i nævnte lov af 20. maj 1952.



Jubilæum

Tirsdag den 13. april kan lokomotivfører H. A. M. Christensen, Nyborg, fejre sit 25 års jubilæum.

Maagaard Christensen begyndte som aspirant i Aarhus, blev få måneder efter forflyttet til Nyborg, hvor han afsluttede sin aspiranttid, han blev ansat som lokomotivfyrbøder den 1-12-1930 med station i Nyborg, ved sin forfremmelse til lokomotivfører den 1-3-1943 forblev han ved depotet. Maagaard Christensen er meget interesseret organisationsmand, sin gerning som lokomotivfører omfatter han med dygtighed, hvilket også fremgår af, at han er kørelærer og således med til at skabe vordende lokomotivmænd. Afdelingen ønsker at tilføje sin lykønskning til de mange hilsner du sikkert vil modtage på din 25 års jubilæumsdag.

S. A. J.

Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

H. A. Maagaard Christensen,
Nyborg.

Al opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører G. J. Pedersen,
Helgoland maskindepot.

I anledning af mit 25 års jubilæum den 28. april 1954 frabeder jeg mig al opmærksomhed.

Lokomotivfører P. Guldager,
Helgoland maskindepot.



Ansæt som lokomotivfyrbøder pr. 1-3-54.

Lokomotivfyrbøderaspirant:

K. Eriksen, Struer, i Fredericia.

Forfremmelse til lokomotivførere pr. 1-4-54.

Elektroførerne:

O. H. Larsen, Av., i Slagelse.

F. A. Knudsen, Av., i Korsør.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-4-54.

Lokomotivførerne:

E. Kjærgaard, Kolding, til Esbjerg.

B. P. Dons, Slagelse, til Kolding.

J. A. D. Thillemann, Korsør, til København Gb.

Lokomotivfyrbøderne:

B. B. Hohn, Roskilde, til København Gb.

W. P. Petersen, Slagelse, til København Gb.

B. P. H. Gerholm, Gedser, til København Gb.

W. C. Thomsen, Roskilde, til København Gb.

P. S. Petersen, Slagelse, til Korsør.

K. H. J. Bergholtz, Roskilde, til Gedser.

E. C. Hansen, Roskilde, til Gedser.

F. O. Jensen, Helsingør, til Gedser.

K. E. Hansen, Faaborg, til Aarhus H.

L. W. Rasmussen, Fredericia, til Aarhus H.

G. E. Nielsen, Fredericia, til Aarhus H.

J. Bardino, Roskilde, til Aarhus H.

W. D. Pedersen, Helsingør, til Aarhus H.

W. Poulsen, Fredericia, til Aarhus H.

I. T. Larsen, Fredericia, til Aalborg.

L. K. Jensen, Slagelse, til Randers.

J. S. Sørensen, Brande, til Struer.

K. M. Jensen, Assens, til Struer.

W. Brix, Nyborg H., til Randers.

H. F. J. Thielberg, København Gb, til Assens.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-4-54.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

K. A. Bagger, Korsør, i Korsør.

B. E. Bertelsen, Gedser, i Gedser.

P. Sørensen, København Gb, i København Gb.

S. Nielsen, Korsør, i Slagelse.

J. P. Jensen, Struer, i Fredericia.

B. N. Petersen, København Gb, i København Gb.

S. Christensen, København Gb, i Roskilde.

T. G. Jensen, Fredericia, i Fredericia.

K. B. Andersen, Aarhus H, i Fredericia.

J. Jespersen, Aarhus H, i Fredericia.

C. H. Honoré, Gedser, i Roskilde.

P. Hellemann, Aarhus H, i Fredericia.

T. M. Bentzen, Fredericia, i Fredericia.

T. Madsen, Aalborg, i Nyborg H.

A. C. Nielsen, København Gb, i Helsingør.

G. J. Rix, Fredericia, i Fredericia.

H. A. Pedersen, Aarhus H, i Roskilde.

A. Søggaard, Kalundborg, i Slagelse.

J. K. Madsen, Randers, i Slagelse.

K. Jelsbak, Aarhus H, i Roskilde.

A. C. Hansen (Veng), Korsør, i Roskilde.

V. Larsen, København Gb, i Helsingør.

V. Koppel, Aarhus H i Helsingør.

Afsked.

Lokomotivfører:

P. K. Pedersen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-54).

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører E. Horn, Hvilehjemmet, Sct. Jørgensvej 9, Viborg. (marts 1954).

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-nderafdeling:

Haderslev: Repræsentantens adresse rettes til Moltrupvej 38.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-3-54.

Pens. lokomotivfører M. P. M. Hansen, Martinus Rasmussensgade 25, Nyborg.

Pens. lokomotivfører V. Nielsen, Bargumsvej 15, Tønder.

Pens. lokomotivfører A. T. Christiansen, Prangervej 36, Fredericia.

Pens. lokomotivfører H. P. V. Pedersen, Taarnborgvej 85, Korsør.

Pens. lokomotivfører V. E. Johansen, Bjergagervej 25, Valby.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Øjenlæge Steffen Heegaard er flyttet fra Odense til Skive, hvor han har overtaget afdøde øjenlæge Wegener-Thomsens praksis på Brogaardsgade 14.

Konsultationstiden er kl. 11—12 og kl. 13—14, undtagen lørdage.

Rejse til Hellas

Mon det ikke står for mange jernbanefolk som en strålende, næsten uopnåelig drøm at komme til Grækenland. I tolv år var grænserne lukkede, og da de endelig i 1951 blev åbenede, var der så mange besværligheder og omkostninger forbundet med rejsen, at de fleste på forhånd opgav tanken.

Nu er rejsetiden blevet kortere, restriktionerne løsnede og et moderne indstillet rejsebureau — det engelsk-græske selskab Griecheropa — har opdaget, at der ikke blot blandt amerikanerne, men også blandt vesteuropæere findes et turistpublikum for Grækenland, omend det ikke er så velbeslået som det amerikanske publikum.

Devalueringen af drachmeren for et år siden har desuden bevirket, at priserne for turister er lavere i Grækenland end i noget andet land i Europa.

Griecheropa repræsenteres i Danmark af Dansk Folkeferie, men Griecheropa har tilbudt at arrangere en særlig selskabsrejse for ansatte ved Danske Statsbaner med pårørende.

Rejsen tiltrædes i København lørdag den 2. oktober om morgenen, den varer 18 dage og går over München—Zagreb—Beograd—Saloniki til Athen.

Prisen er 525 danske kr. for fripasrejsende. I denne pris er ikke medregnet sovevognstillæg, forætning på rejsen København—München eller visum.

I prisen er indbefattet:

Udflugter i Grækenland, befordring af de rejsende og deres rejsegodt til hotel og til banegård, ophold i 1. klasses hoteller på dobbeltværelser med rindende vand.

Morgenmad, middag og aftensmad i Beograd og Grækenland i tilstrækkelig mængde i bedste restauranter og i toget i form af madpakker, samt morgenmad i München.

Omvisning og entre i museer og templer.

Besøg i fire forskellige aftenrestaurationer i Athen med udskænkning af een cognac hvert sted.

Enkeltværelse kan reserveres mod en tillægsbetaling på 35 danske kr.

NB. Rejsen kan eventuelt forlænges med en 4-dages rejse til Kreta mod ekstrabetaling af ca. 125 danske kr., hvis et tilstrækkeligt antal tilmelder sig denne tur.

Anmeldelse modtages indtil 7 uger før afrejsen af under tegnede, hos hvem yderligere oplysninger kan indhentes.

Anna Marie Andersen, overtrafikkassistent,
Frederiksdalsvej 61, 3. tv., Virum.
Telefon 84 57 20.

Forhøjelse af emolumenter

Ved reguleringstillæggets stigning fra 1. april d. å. forhøjes samtidig satserne for time- og dagpenge samt køre- og natpenge m. v. De nye satser findes nedenstående som rettelsesblad til lommebogen side 14.

Emolumenter m. v.

	Timepenge	Fulde dagpenge	Nedsatte dagpenge	Nattillæg til fulde dagpenge	Nattillæg til nedsatte dagpenge	Tillæg til fulde dagp. 1., 2. og 3. dag s. sted	Køretimepenge	Rangergodtgørelse	Nattimepenge	Overarbejdspenge	Godtgørelse for mistede fridage	Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lokomotivinstruktører	0,88	16,40	11,05	9,10	3,45	6,90	0,68	"	0,95	"	42,00	27,80
Lokomotiv-, elektro- og motorførere	0,78	14,40	10,35	7,95	2,65	5,70	0,56	0,28	0,95	5,25	42,00	27,80
Lokomotivfyrbødere	0,68	13,40	9,95	7,30	2,05	4,50	0,45	0,22,5	0,65	4,65	37,20	24,10
Lokomotivfyrbøderaspiranter	0,68	13,40	9,95	7,30	2,05	4,50	0,45	0,00	0,65	4,65	37,20	21,35

Størrelsen af betaling for ekstraordinær tjenestefrihed fastsættes af Statsbanernes Generaldirektorat. Størrelsen af alle de andre anførte ydelser fastsættes af finansministeren. Tillæg for 1., 2. og 3. dag ydes kun i forbindelse med dagpenge. Kørepenge beregnes på den måde, at de for tjenestemænd på laveste timepengesats (lokomotivfyrbødere o. a.) fastsættes til ca. $\frac{2}{3}$ af de til enhver tid gældende timepenge. Den således udfundne kørepenge-sats forhøjes med 25 pct. for lokf., elektrof. og motorf. Fremkommer der ved beregning af selve kørepengesatsen brøkdeler af øre på $\frac{1}{2}$ eller derover, forhøjes de til hel øre; mindre brøkdeler bortkastes.

Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Afslået
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Ophold på feriehjemmet ønskes:

fra den ank. kl. til den afr. kl.

Ankomst og afrejse kan *ikke* foregå på søndage.

.....
 Stilling Navn Postadresse
 for mig selv og børn Alder: år
 min hustru børnebørn
 (Hvad ikke ønskes overstreges)

Bemærk: Der kan kun skrives *een familie* på denne formular.

..... den / 19

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
 feriehjemmet,
 Hellerupvej 44, Hellerup.

.....
 Underskrift

		Ophold pr. dag	Ophold på 3 dage og derunder pr. dag	Børn indtil 5 år pr. dag	Børn fra 5 til 10 år pr. dag	Børn fra 10 til 14 år pr. dag	1 måltid uden for døgnets		Besøgende til pensionærer	
							Børn under 10 år	Andre	1 frokost	1 middag
1	Ordinære medlemmer, dissers hustruer og børn 14-18 år	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
	Ekstraordinære ikke-tjenstgørende medlemmer, hustru og børn 14-18 år	10,00	11,00	2,00	3,00	5,00	1,50	3,00	4,00	4,00
	Enker efter medlemmer og dissers børn 14-18 år	10,00	11,00					3,00	4,00	4,00
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer og børn 14-18 år	12,00	13,00	3,00	4,00	6,00	2,00	3,50	4,00	4,00
	Andre tjenstemænd ved D. S. B., hustru og børn 14-18 år									
3	Andre voksne og børn over 14 år	14,00	15,00	4,00	5,00	7,00	2,50	4,50	4,00	4,00

Alle ovenstående priser tillægges 10% i betjeningsafgift.

p. u. v.
 E. Greve Petersen

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

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen

Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

Østervembs

VINSTUE

anbefales

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed

Mellemgade 15
Nyborg
Telefon 530

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen Snedkermester

Besørger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897

v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager

Nørregade 13 . Telf. 1060

Nyborg Jernstøberi

Telf. 76 — 231

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butiksleje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering 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



Bruunsbro 15
Tlf. 204 21
Aarhus

HEJNDORF Radio

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. 303 33 Tlf. 262 55 Tlf. 681 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 1010-104)

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

Andersson & Bardram A/S

Studiestræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

HB HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING HB