

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 8

20. APRIL 1954

54. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S

KØBMAGERGADE 43. K · C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS · KLAREGADE 7. ODENSE

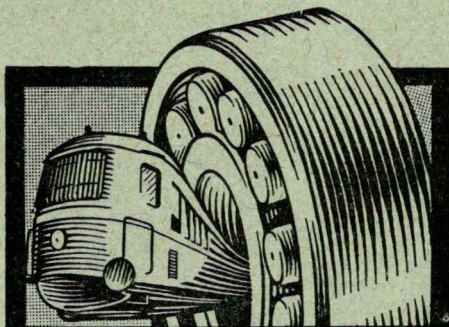
DAME- HERRE- OG BØRNEKONFEKTION

*Vi åbner gerne konto
for DSB-personalet,
uanset hvor i landet De bor*

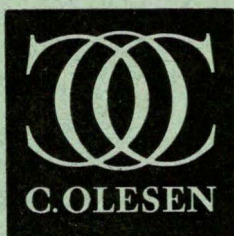


Stjerne **MAGASINET** A/S

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5 · ÅRHUS
TELEFON 236 11



Naar det kommer an paa
DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-lejer



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS
KØBENHAVN K.

^{A/s} FRICHS, AARHUS

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

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni ^{A/s}
Hans Niensens Maskinfabrik



Odense Pilsner
den mest velmagende

^{A/s} ALBANI BRYGGERIERNE

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

^{A/s} Kulimporten Dania



*Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443*

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA ^{A/s}
RANDERS

A/S »REFFO« Struer
Kedelrensningsvædsken »REFFO«
Telefon 145

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Importkompagniet ^{A/s}
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

**B
O
G
T
R
Y
K**
L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 62 61

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFORENING HB**

Elegante Kjoler og Smoking
udlejes

ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebro Runddel 140

Telefon Taga 1513

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: P. FUNDER & SØN . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 8 - 54. ÅRGANG

20. APRIL 1954



Indhold:

Lokomotivpersonalets Hjælpefond 1914—1954	89
Nordisk nyt — Sverige	90
Ved Hjælpefondens 40 års jubilæum	91
Samarbejdsudvalgs møde i 2. Distrikt	92
Fra medlemskredsen	93
Nalco-forsøgene	93
Fra børnetilskudenes overdrev ..	95
Fagforeningerne og samfundet ..	96
Feriehjemmet »Knudshoved« ..	97
Så langt for så lidt	97
Statsbanepersonalets biblioteker ..	97
Storebælts-tunnel	97
Under DLF	98
Jubilæum	98
Opmærksomhed frabedes	98
Dødsfald	98
Tak	98
Personalia	99
Nye adresser	99
Uniformsterminer fra 1. april 1954 ..	99
Ferie- og Rekreationshjemmet ..	100
Generalforsamling i »Lanternen« ..	100
Olsen og Jensen	100



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.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond

Lokomotivmandens arbejde på maskine og i motorvogn skal være præget af præcision og pålidelighed fra tjenestens begyndelse til dens afslutning. Hans udsatte post i det travle jernbaneliv kræver samvittighedsfuld udøvelse af hans gerning, men den kan tillige for selv den stabileste og ansvarsbeviste betyde, at uheldet en dag er over ham. Kun en lille fejl eller en enkelt disposition fravigende arbejdets regler kan indebære de alvorligste konsekvenser. Ved togfremførelsen er det ikke tekniske finesser eller andet veludregnet mekanisk installation, der giver sikkerhed. Den hviler på den mand, der betjener drivkraften og som med sikker hånd og vågent øje følger signaler, sporskifter, hastighedstavler m. m. Det være sig dag eller nat, i lys som i mørke, uanset vejrforhold, sigtbart eller usigtbart, under alle forhold må han være på sin post og nøje følge den mindste bevægelse af apparater i førerrummet og på strækningen.

Men det er menneskeligt at fejle, og det kan overgå enhver, at øje eller hånd svigter under arbejdets udførelse. Konsekvensen af et uheld for en lokomotivmand viser sig som regel ikke alene i form af det sjælelige pres, som umiddelbart følger hos den ansvarsbeviste og som ofte må bæres i lang tid, enten på grund af fjernelse fra den normale tjeneste eller på grund af langvarige forhør, men også som en økonomisk belastning.

Med disse kendsgerninger i behold og ud fra de indhøstede erfaringer gennem årene var det, at lokomotivfyrbøderne på initiativ af deres daværende formand Rich. Lillie i 1913 tog spørgsmålet op om oprettelse af *Lokomotivpersonalets Hjælpefond*. En idé som blev vel modtaget inden for tillidsmændenes rækker og som på den efterfølgende generalforsamling den 24. april 1914 blev vedtaget og ført ud i livet. *Hjælpefond* blev oprettet som en selvstændig institution inden for lokomotivmændenes organisation med et årligt kontingent på 1,00 kr. Medlemstilgangen skete ad frivillighedens vej, og det var således ingen betingelse, at man som medlem af foreningen også skulle være medlem af *Hjælpefond*, men det viste sig hurtigt, at tilgangen blev stor, og efter en 10-årig periode stod så godt som alle DLF's medlemmer tilsluttet fonden.

Dens selvstændighed blev dog ikke berørt heraf, det særlige repræsentantskab bestående af 5 medlemmer blev bevaret, ligesom *Lokomotivpersonalets Hjælpefond* stadig holdt sine egne generalforsamlinger, hvor de 3 medlemmer til repræsentantskabet valgtes, medens foreningens hovedledelse udpegede de 2 medlemmer.

*Hjælpefond*ens formål var og er stadig at yde støtte såvel af økonomisk som af moralsk karakter i tilfælde, hvor medlemmerne under udførelsen af deres gerning kommer i et sådan forhold, at der skønnes at foreligge grund til at yde hjælp. Hjælpen ydes ved suspension, karantæne og ved bøders betaling samt ved juridisk bistand, ligesom der gennem *Hjælpefond*en gives den nødvendige bisidderhjælp. I 1927 udvidedes hjælpevirksomheden til også at omfatte en årlig uddeling af understøttelse til medlemmer samt til enker og børn efter lokomotivmænd, som har behov herfor.



Sverige.

Kortere arbejdstid ved nattjeneste.

I følge »Signalen« har man i Sverige fremsat forslag til en ny arbejdstidslov som påregnes gældende fra 1956 omfattende forskellige arbejdstidsforkortelser.

For os er det af særlig interesse at studere bestemmelserne for beregning af timetallet ved nattjeneste, idet det for personale ved krævende sikkerhedstjeneste i jernbanedriften foreslås at forkorte arbejdstiden, når denne falder i tidsrummet kl. 23—5. Hver arbejdstime inden for denne del af døgnnet skal godskrives, som var der udført tjeneste i 1 time 20 minutter. Følgen heraf bliver, at udført tjeneste i hele tidsrummet kl. 23—5 giver en afkortning af arbejdstiden på 2 timer. Dog kan sådan tjeneste for den enkelte uge ikke forkorte ugens arbejdstimetil til mere end 40 timer.

Maksimumtjenesten for den enkelte dag foreslås til 9 timer, men kan udgøre 10 timer og een gang i løbet af en uge 11 timer på de arbejdsområder, hvor der findes begrænsningsperiode på en måned.

Den nugældende bestemmelse om et maksimalt antal overtimer på 200 pr. år foreslås begrænset til 180 timer.

Den nye arbejdstidslov skal ikke omfatte samtlige arbejdstagere, men forudsætter, at der gennemføres en partiel arbejdstidsforkortning omfattende ganske bestemte grupper med hensyntagen til arbejdets karakter. Man nærer alvorlige betænkeligheder ved at føre sagen til sin yderste konsekvens ved at give alle den omhandlede arbejdstidsforkortelse, idet dette medfører et usikkerhedsmoment for produktionen. Forslaget eller betænkningen konkluderer derfor i, at der laves en særlig arbejdstidslov for de grupper, som bør have forkortet arbejdstid.

Hjælpefonden har nu virket i 40 år, og har gennem tiderne været til uvurderlig støtte for vore medlemmer og deres familie. Det lille hjælpefondsmærke, som blev indført på stiftelsesdagen, og som siden har båret billedet af en P-maskine, er et fuldgyldigt udtryk for »mange bække små gør en stor å«. Medlemmets årlige bidrag, der indtil 1948 var 1,00 kr. og siden har været 1,50 kr., har haft sin særlige og hjertelige mission inden for vor organisation. Nogle enkelte tal belyser dette bedst, idet der i de 40 år har været udbetalt ca. 29.000 kr. i forbindelse med tjenstlige sager og i understøttelse til trængende medlemmer eller deres familier er der udbetalt ca. 33.000 kr.

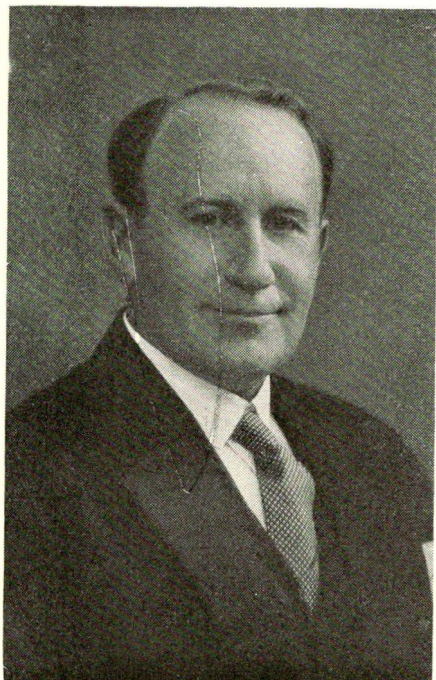
Foruden Rich. Lillie, som tog initiativet til fondens oprettelse, er der på jubilæumsdagen tillige grund til at nævne de mænd, som har virket indenfor Hjælpefonden. Og her kommer i første række det repræsentantskab som i 1914 udførte et godt arbejde for at få samtlige lokomotivmænd til at indmelde sig. Det bestod af formanden, nu pens. lokomotivfører K. Johansen (formand 1914—1933), pens. materialforvalter Rich. Lillie, pens. lokomotivfører C. L. Christiansen, Nyborg, og nu afdøde lokomotivførere K. Hviid, Esbjerg (kasserer), og Alfr. Olsen, Helsingør. Derefter har følgende haft sæde i repræsentantskabet: afdøde lokomotivmester H. Kann (kasserer 1916—1925), pens. lokomotivfører L. M. Schmidt (kasserer 1925—1943), lokomotivmester H. P. Christensen, Struer (formand 1933—1935), lokomotivfører P. Jensen, Hgl. (formand 1935—1943), afdøde lokomotivfører S. E. Boye, Aalborg (formand 1943—1948), lokomotivfører F. C. Jespersen, Gb. (formand 1948—1953), pens. lokomotivfører V. Heftholm, Frederikshavn, materialforvalter A. S. Petersen, Aarhus, lokomotivmestrene N. Horup, Fredericia og S. R. Mortensen, Gb., samt lokomotivførerne L. E. Larsen, Fredericia, Erik Christensen, Aarhus, V. H. Andersen, Aalborg, Carlo Knudsen, Gb., J. V. B. Christiansen, Odense, A. Henriksen, Fredericia og K. T. H. Jakobsen, Fredericia.

På foreningens ordinære kongres i 1953 på hvilket tidspunkt samtlige medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening også var medlem af Hjælpefonden, overgik ledelsen af denne til foreningens hovedbestyrelse, som har udpeget lokomotivfører E. Greve Petersen som formand og lokomotivfører K. Svendsen som kasserer, der begge sammen med foreningens sekretær lokomotivfører K. B. Knudsen forestår den daglige ledelse.

Fyrretyve år er nu gået, og *Lokomotivpersonalets Hjælpefond* har efter sin hensigt virket som den hjælpende hånd fra kammerat til kammerat, alt imedens udviklingen er skredet frem. En udvikling som ikke mindst har præget jernbanerne og lokomotivmandens gerning. Teknikken er gået stærkt frem og med den er vel også fulgt forandringer som har betydet lettelser for den, der står for togfremførelsen. Men den moderne teknik har også betydet forøget krav til de samme mennesker.

Selvom vi alle håber og ønsker så få sager som muligt til behandling i *Hjælpefonden*, kan det ikke undgås, at der af og til melder sig een. *Hjælpefonden* har derfor på fyrretyve årsdagen fortsat sin berettigelse og vil også have det i tiden fremover. Vor taknemmelighed er derfor stor overfor dem, der skabte ideen og førte den ud i livet den 24. april 1914.

Ved Hjælpefondens 40 års jubilæum



*Fhv. rådmand Rich. Lillie.
Grundlægger af
Lokomotivpersonalets Hjælpefond.*



*Pens. lokomotivfører K. Johansen.
Hjælpefondens energiske formand
fra 1914 til 1933.*

Man ænser så sjældent de hastende år,
og meget bli'r minder, mens tiden den går,
dens gang kan vi ikke forstyrre.
Mod fremtiden frejdigt man retter sit blik,
men et er dog sikkert, trods krav og kritik,
en dag er man færdig med 40.

Hver mærkepæl på den alfare vej
fra vugge til grav, hverken du eller jeg
vel rette betydning fornemmer.
Dog ikke tilfældigt der gøres et stop,
men nøje og nøgtern bli'r facit gjort op
for at se, om nu regnskabet stemmer.

At hjælpe hinanden, når hjælp er behov,
det er livets og lykkens uskrevne lov,
men skal gøres på rigtige måde.
En hjælpende hånd til en gæv kammerat
vil altid bringe et godt resultat,
når hjertet og hjernen må råde.

Vi bringer en tak til enhver, der forstod,
når viljen om værn først har fæstnet sin rod,
kan tillidsfuld vejen befares.
Det fond, som ved fælles kræfter blev til,
fik ikke som motto »jeg kan«, men »jeg vil«,
og trygt kan nu mindet bevares.

En mærkedag om en fortidsbedrift
behøver vist ej noget mindeskrift,
der skal ingen særlig forklaring.
Når nøden er størst, så er hjælpen dog nær —
et venskabets værk får sit blivende værd
gennem fyrre års sikre erfaring.

H. Georg Christensen.

Samarbejdsudvalgene

12. samarbejdsudvalgsmøde i 2. Distrikt afholdt den 1. februar 1954

Til behandling var 8 punkter. Efter at have budt velkommen, meddelte formanden, distriktschef Humle, at der efter de nu foretagne nyvalg skete den ændring, at den nye distriktschef P. E. N. Skov indtræder i udvalget som dets formand. For Jernbaneforeningens repræsentation sker den ændring, at stationsleder O. H. Malchau indtræder i stedet for ktl. A. C. Gørner. Togfører N. J. Olsen genvalgte af organisationsrepræsentanterne som udvalgets sekretær.

Af den regnskabsmæssige oversigt for driftsårets første 8 måneder fremhævede formanden bl. a., at takstforhøjelserne pr. 1. maj 1953 havde givet en betydelig indtægtsforøgelse. Udgiftssiden viser stigning, men ialt kan noteres et mindre driftsunderskud på 9,7 mill. kr. i forhold til sidste år. Desværre er den anlægskapital, som vi skal forrente og afskrive i stadig stigning. Statens tilskud til driften i de forløbne 8 måneder er dog ca. 6 mill. kr. mindre end i samme periode sidste driftsår. Juletrafikken var regnskabsmæssigt forløbet tilfredsstillende. Vor stykgods- og banepakkebefordring holder sig meget godt, hvorimod vognladningsgodset stadig er vort smertensbarn.

Fra organisationsrepræsentanternes side blev givet udtryk for det — såvel for personalet som administrationen — utilfredsstillende forhold, at offentligheden i almindelighed ikke havde den rette forståelse af at skelne mellem det egentlige driftsunderskud og det samlede underskud, hvori indgår beløbet til afskrivning og forrentning. Sidstnævnte post er jo steget meget voldsomt efter krigen som følge af de store nyanskaffelser og anlægsarbejder, som har været nødvendige, når man skal følge med tiden. Man glemmer ofte, at disse arbejder har givet beskæftigelse til mange mennesker.

Det var ønskeligt, om dette forhold var mere kendt ude i befolkningen.

De nylig indførte week-end billetter blev indgående diskuteret. Denne foranstaltning vil sikkert give gevinst, men ordningen har efter personalets formening visse fejl og mangler, den mest fremtrædende er, at der ikke kan rejses tilbage om lørdagen. Udvalget formener, det må kunne ordnes således, at der gives adgang til tilbagerejse på lørdage, efter at den almindelige lørdags-tilstrømning er forbi f. eks. efter kl. 18.

Der blev redegjort for udvidelse af lastbilkørslen til strækningen Tdr—Es—Sl. De forestående banelæggelser på tidligere SFJ's område blev indgående refereret. Driftsunderskudet for pågældende strækninger er så stort, at det er uforsvarligt at fortsætte med jernbanedrift, når et større tilskud til driften ikke kan opnås.

Også for Skjern—Videbæk må det forventes, at klokkerne ringer. Driftsregnskabet for denne bane ligger således, at såfremt befolkningen ikke tilfører banen større befordringer og dermed større indtægter, kan banens beståen ikke opretholdes. Det var med beklagelse udvalget måtte tage disse meddelelser til efterretning.

I 1949 nedsatte generaldirektoratet et »personvognsudvalg«.

Dette har nu afgivet en omfattende betænkning, der oplæstes. Den afgivne redegørelse toges til efterretning, idet der udtaltes tilfredshed med, at man efterhånden kommer bort fra det utidssvarende toakslede materiale. Personalerepræsentanterne fremsætter ønske om, at alle motorbivogne forsynes med tjenesterum. Der vil formentlig ikke blive anskaffet flere storrumsvogne.

Ordningen med togrevisionen fortsætter som foresøg indtil ca. 1. april, efter at den ene ass. er inddraget. Ordningen og resultatet af revisionernes virke blev indgående diskuteret, herunder blev af togf. N. J. Olsen fremført som ønskeligt, at udstedelse af erstatningsbilletterne udvides til togførerne i almindelighed, med de nugældende klipperegler kan der ikke undgås fejlklipping. Af hensyn til de rejsende er det ønskeligt, at stærkt makulerede billetter kan ombyttes med erstatningsbilletter. Om hele ordningens forbliven eller ophævelse er det generaldirektoratet, der træffer afgørelsen.

Indførelse af nye rejsebureauer i flere byer er nær forestående.

Når de nye MY sættes i drift vil der blive foretaget en indgående undersøgelse af udgifterne ved anvendelse af E-nsk og MY-lokomotiver. Til dette formål vil der blive oprettes et særligt regnskab.

Udenfor dagsordenen fremlagde ktl. Gørner et spørgsmål i forbindelse med uddannelse i bedriftsværn og bedriftsværnsledernes virksomhed. Distriktet må hævde, at denne uddannelse er forsvarligt tilrettelagt. Da der fra et enkelt sted er tilkendegivet utilfredshed med tilrettelægningsen af mødetiderne, vil man dog henlede de pågældende bedriftsværnslederes opmærksomhed på, at det vil være rigtigst forud at konferere med stedlige tillidsmænd om tilrettelægningsen.

Til afslutning blev i anledning af distriktschefens afsked af togf. Olsen på personalerepræsentanternes vegne tolket personalets tak til distriktschefen for hans virke som formand i samarbejdsudvalget. Når møderne har kunnet forme sig, som vi alle kender det, skyldes det formandens positive indstilling overfor samarbejdstanken, vi er ham meget taknemlige herfor og ønsker distriktschefen alt godt frem i tiden.

Distriktschefen takkede udvalget for dets medvirken i de drøftelser, der her føres. Tiden, der her er anvendt, er absolut ikke spildt. Takkede personalerepræsentanterne for de pæne ord og udtalte de bedste ønsker for samarbejdsudvalgets fortsatte virke.

N. J. Olsen.

Tjenestemændenes lønforhandlinger

De forestående forhandlinger om det midlertidige løntillæg m. m. til tjenestemændene står over for deres påbegyndelse, og den første forhandling med finansministeren er fastsat til fredag den 23. april d. å.

Nalco-forsøgene under debat

Fra lokomotivfører J. Bentzen, Silkeborg mdt., har vi modtaget følgende:

Nu er der skrevet så meget om Nalco, men ikke noget godt, så jeg har fået lyst til at skrive om min erfaring angående Nalco, og den er lige modsat de artikler, jeg til dato har læst her i bladet. Nu er jeg måske ikke den rette til det, da jeg ikke har kørt med togmaskiner, men kun med rangermaskiner, i den tid der er kørt med Nalco, men jeg regner med, at virkningen er den samme, enten det er en Hs- eller H-maskine, og min erfaring er altså, at Nalco er godt. Her ved depotet har vi altid, indtil udvaskningsperioden blev sat op til 3 måneder, selv udvasket rangermaskiner, og ved selvsyn set, hvad indflydelse Nalco har haft på rensning af kedlen. Vi havde altid regnet med, at maskinen var helt fri for sten efter hver udvaskning, men blev meget forbavset de første gange maskinen blev udvasket efter brug af Nalco. Der var hele klumper af sten, med facon efter støttebolte og hjørner, og efter brug af Nalco i nogen tid ser vi ikke andet end noget tyktlignende let udskyllende plumret vand, aldrig sten. Angående kulforbruget så er der besparelse, siden vi begyndte med Nalco, vi plejer at bruge ca. 20 t om måneden, nu er vi nede på ca. 16 t og bruger ca. 2 briketter daglig (tilsætning 0,3 pr. m³ vand). Angående uroligt vand mærker vi aldrig til det, og det er ligedan, enten maskinen lige er udvasket, eller vi har kørt med den i 3 måneder. Med hensyn til tæring og utætheder — er det ikke gamle svagheder i godset, som nu efter at der er rensed for kedelsten med brug af Nalco først viser sig, da kedelsten også kan virke tættende, og jeg tror, at når en lokomotivfører er ude for en maskine, der er meget urolig i vandet, er det en undtagelse, og når lokomotivføreren så kommer hjem med maskinen, skulle han tale med lokomotivmesteren, om ikke maskinen skal have dobbelt ration af Nalco, for den har antageligt været for varm engang den har været udvasket. Hvis kedlen har været for varm, vil der nemlig blive afsat en hinde på alt indvendig, så det bliver, som om det hele er lakeret, så med sådan en glat flade skal der opstå uroligt vand, men der skal mange Nalco-briketter til for at løsne denne hårde flade, men det kan lade sig gøre, når maskinen får ekstra Nalco og skummes ret kraftigt en gang ugentlig og udvaskes een gang om måneden, til kedlen er fri for denne hinde.

Betingelserne for et godt resultat ved brug af Nalco, er, for depotet, at når maskinen skal udvaskes evt. repareres, at kedlen fyldes helt op med vand og *fuldstændig afkøles*, inden klapperne slæes, og for lokomotivpersonalet, at skumhanen bruges.

Fra kontorchef J. P. A. Andersen, Generaldirektoratets Maskinafdeling foreligger følgende:

I anledning af hr. lokomotivfører M. Rasmussens bemærkninger i Dansk Lokomotiv Tidende for 20. marts 1954 vil jeg gerne anføre følgende:

På grundlag af de ret langvarige forsøg på Fyn med PR- og R-maskiner var der intet til hinder for at fastsætte en frist på maksimalt 3 måneder for udvaskningen. Når den i visse tilfælde midlertidigt har været sat ned til 1 måned, skyldes dette navnlig, at der i nogle tilfælde var konstateret betydelige aflejringer af ler og lignende fint slam i bunden af vandcisternerne på visse, især jydsk vandforsyningsstationer, der benytter åvand, altså en urenhed af en art, som »Nalco« naturligtvis ikke kan mestre. Da vandcisternerne blev rensede og systemet blev ændret, så at leret ikke føres ud med vandet til lokomotiverne, indførtes den hidtil gældende frist igen.

Lokomotivfører Rasmussens oplevelse med unormal rensning af dysen i skummehanen for *ler* tyder iøvrigt på, at det er sket i den periode, hvor der forekom ler og slam i vandtårncisternerne, og at vandet på den af hr. Rasmussen nævnte tur var særlig uroligt, men kunne bringes i ro ved en afslamning gennem bundhanen tyder nærmest på, at den eller de kolleger, der har kørt med maskinen umiddelbart før hr. Rasmussen, ikke har været så omhyggelig med hensyn til at sikre sig, at skummehanen fungerede som den skulle; det er jo en kendt sag, at en forsømmelighed i denne retning desværre som regel ikke hævner sig på den forsømmelige, men derimod på den kollega, der får maskinen senere.

Vanskelighederne kunne også have hidrørt fra, at maskinen havde henstået i remisen med for høj vandstand, således at der ikke umiddelbart før udkørslen har kunnet sættes ca. ½ glas vand med »frisk« Nalcoforsyning på kedlen, men i så fald ville hr. Rasmussen naturligtvis før udkørsel have kunnet råde bod herpå.

Kedlernes renhedstilstand kan hr. Rasmussen iøvrigt få lejlighed til at undersøge f. eks. i centralværkstederne.

Uheldet med den knækkede skummehane er naturligvis meget ubehageligt; det er en stærk utæt renseklap på førerpladsen også. Men heldigvis er den slags uheld dog meget sjældne; i de 10 år, jeg har været i distriktstjenesten, mindes jeg ikke et eneste tilfælde med en afknækket skummehane, og efter distrikternes oplysning forekommer sådanne tilfælde også nu yderst sjældent.

At der er besparelse i kulforbruget ved anvendelse af »Nalco« eller tilsvarende kedelrensnings-

midler er der ingen tvivl om; det er konstateret med fornøden sikkerhed; men jeg vil give hr. Rasmussen ret i, at det er vanskeligt at få nøjagtige tal herfor, da et lokomotivs kulforbrug som bekendt er afhængig af flere forskellige og meget betydningsfulde forhold. Hr. Rasmussen nævner, at han erindrer, at R-maskinernes forbrug har ligget på 42—48 kg pr. 1000 tkm, men nu finder forbrug på op til 70 km pr. 1000 tkm. Sådanne tal forekommer, men som lokomotivfører ved hr. Rasmussen sikkert også, at netop forbruget pr. 1000 tkm er stærkt afhængig af togart, belastning og den tur, maskinen kører i, samt om der er megen henstand under damp, rangering på stationer o.s.v.: naturligvis spiller også kullenes kvalitet og beskaffenhed en væsentlig rolle, et forhold som vi desværre ikke endnu er herre over i ønskeligt omfang. At fremsætte sådanne tal uden at nævne de nærmere omstændigheder, er uden værdi; og det anførte kan i hvert fald ikke bruges som bevis for, at »Nalco« endog skulle forøge maskinernes kulforbrug.

Det kan måske i denne forbindelse være af interesse for hr. Rasmussen at se et eksempel på, hvor stor variationen i forbrug pr. 1000 tkm kan være, når det drejer sig om forskellige togarter.

I sommeren 1951 kørte jeg en dag på maskinen (loko E 983) i togene 45—2050 Kh—Kø—Kh. Tog 45 (»Skandinavien—Italien Express«) var på 430 tons, 2050, et 60 km's godstog, på 888. Begge tog er planmæssigt gennemkørende over hele strækningen. Tog 45 havde nogen modgang (sen signalgivning samt »La«) på den første del af strækningen, og først efter Borup var der »fri bane« til at køre til for at indvinde forsinkelsen. Strækningen Bo—Kø (d.v.s. indkørselssignal, der viste stop) blev kørt med en gennemsnitsfart på 99 km/t. I 2050 er køretiden ret god, men forsinket afgang fra Kø, samt »La« medførte, at der vandtes ca. 20 min. ialt på kørslen, således at hastigheden over en væsentlig del af strækningen lå på 60 km/t.

Kulforbruget for tog 45 var, inkl. tillæg til klargøring af fyret samt reservefyre, meget nær 41 kg pr. 1000 tkm, og i tog 2050 knap 23 kg pr. 1000 tkm. Kullene var jævnt gode, men af og til temmelig smuldholdige. Damptemperaturen var ikke ganske tilfredsstillende, ikke over 310 °, hvilket dog ikke skyldtes uroligt vand (vandet behandles på Sjælland ved ICI-metoden, med tilsætning af antiskumningsmiddel).

Kulforbruget for det ene tog er altså stærkt op mod det dobbelte af det andet togs; men økonomien var den samme i begge tilfælde, da det var samme maskine, og der kørtes på så økonomisk måde som muligt; men hvis kun tallene 41. henholdsvis 23 kg pr. 1000 tkm blev anført, uden samtidig at opgive detaljerne vedrørende kørslen, ville man rent umiddelbart kunne drage helt forkerte slutninger. Det, at en R-maskines forbrug ligger på 70 kg, behøver ikke at betyde dårlig brændselsøkonomi for maskinen, men det kan gøre det og iøvrigt af ganske andre årsager end »Nalco«, og naturligvis må disse årsager efterspores.

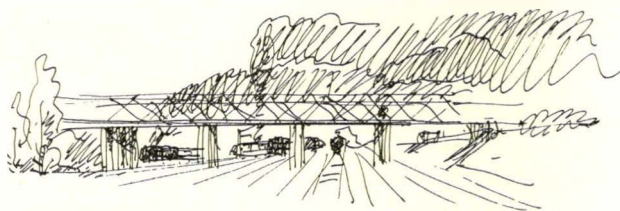
Med hensyn til hårdforkromningen skal bemærkes, at denne behandlingsmåde allerede har

været prøvet tidligere, også uden forbindelse med »Nalco«, hvor sliddet på visse armaturdele har forekommet stort. Det koster noget i begyndelsen, men da delenes levetid bliver forlænget, giver foranstaltningen en besparelse alligevel.

At uroligt vand er en meget ubehagelig ting behøver ikke nærmere at diskuteres; men det er lidt svært at forstå, at det skulle være så slemt, som hr. Rasmussens udtalelse giver udtryk for; i så fald måtte det nærmest betyde, at dampdrift næsten var en umulighed. Derimod »løfter« maskiner, der har behandlet vand (ikke alene med »Nalco«), ofte vandet en del, og det kan være en gene. Det betyder, at der ikke kan køres med samme høje vandstand som tidligere, og som desværre havde fået alt for meget indpas. Det skal ikke bestrides, at det kan være en lettelse at begynde kørslen med vandet et godt stykke oppe i den øverste møtrik; men det er ikke rigtigt, hvadenten der køres med »Nalco« eller ej, og i almindelighed behøver man ikke at være nogen »supermand« for at sætte igang med en rimelig vandstand; det hører med til lokomotivmandens almindelige kunnen.

Hr. Rasmussen spørger om, hvor Nalcometoden anvendes; det gør den bl. a. i Nordamerika, i Italien, i Tyrkiet, i Portugal og i stadig stigende omfang i Tyskland, hvor nu ca. 2000 lokomotiver er under behandling. En lignende metode anvendes i Frankrig, medens man i England, efter at en kommission har undersøgt spørgsmålet, har bestemt sig til at indføre vandbehandlingen overalt. I Sverige er man i øjeblikket ved at indføre Nalcometoden på over 200 lokomotiver, og mig bekendt er der ingen, der tænker på at vende tilbage til den gamle praksis uden vandbehandling, medens der tværtimod må regnes med, at om få år vil der så godt som ikke findes damplokomotiver, hvortil vand ikke behandles på samme måde som nu indført ved DSB. Men som sagt i mit forrige indlæg i denne sag kan det ikke forventes, at en så radikal ændring skal forløbe gnidningsfrit førend efter adskillig tids prøve; hvor lang tid er bl. a. afhængig af den rette administrering af metoden.

Sluttelig vil jeg gerne bemærke, at der er een ting, som jeg særlig har savnet i lokomotivfører Rasmussens artikler; har hr. Rasmussen ikke meddelt sine besværligheder til maskindepot, den tilsynsførende sektioningeniør eller lokomotivinstruktøren? Disse instanser har som bekendt bl. a. den opgave at tage sig af forhold som heromhandlede, både eventuelle ulemper med vandbehandlingen og maskinernes tilstand i det hele taget; der er jo andre forhold, der kan give ulemper end netop »Nalco«; men Rasmussens artikler nævner ikke med eet ord, hvilke vejledninger eller oplysninger de nævnte instanser må formodes at være fremkommet med.



Fra børnetilskudenes overdrev!

Til artiklen med ovennævnte overskrift i DLT af 5. februar ønsker undertegnede at fremkomme med nogle betragtninger, dog kun af rent diskussionsmæssig karakter. Det kan kun glæde en lokomotivmand at se det uendelig tørre stof, som fagbladene næsten normalt bringer sine læsere, og her er DLT ingen undtagelse, blive brudt, i det mindste engang imellem, med ting, der som i dette tilfælde er overmåde aktuelt. Dels fordi vi som fastlønnede ikke kan undgå at lægge mærke til den højst uønskede retning, som den momentlige samfundsstyrelse fører os ud i, og dels fordi vi som gode skatteobjekter ikke kan undgå at mærke det tryk, som skattevæsenet efterhånden har lagt på os.

Det er meget forståeligt efter gennemlæsning af hele artiklen, at første afsnit har fået betegnelsen »I Frankrig kan man leve af sine børn«. Ved fremhævelse af de skandinaviske landes eksempler i samme retning spørger man uvilkårligt sig selv: »Er vi på vej til franske tilstande«, eller i det mindste: »Hvor er grænsen«?

Det næste afsnit med sit usandsynlige udråb: »Ved næste barn får vi råd til motorcykle!« peger i virkeligheden på det moralsk forkastelige i fremgangsmåden, og man kan godt forstå ungarlene, de barnløses og andres modvilje mod et sådant system. Men hvad med os herhjemme? Kan vore ugifte, barnløse eller ældre mennesker, hvis børn er blevet voksne, ikke sige det samme, når de i dag må blive boende i gamle lejligheder, fordi de af skattevæsenet bliver lettet for den del af deres løn, der skulle betinge dem noget nyt og bedre, men som nu gennem samme væsen går til de børnerige, enten i form af hus, lejetilskud eller børnetilskud direkte? Jeg bemærker, at vi ikke har franske tilstande herhjemme, men tendensen —

Tredie afsnit, hvori der gøres rede for, hvem der betaler de franske tilskud, nemlig at arbejdsgiverne betaler det hele udregnet til alt i alt et bidrag på 25 pct. af den udbetalte lønsum pr. arbejder, synes i første omgang at kunne være rigtig nok; men ved nærmere eftertanke må så virkelig arbejdsgiverne betale?

Det er vel rigtigt nok, at fremgangsmåden med de 25 pct. fra arbejdsgiverne undgår en ruinerende af selve statskassen, men den kan dog aldrig undgå at nedsætte nationalindtægten, eller sagt med andre ord, reallønnen som helhed. Uanset hvor mange procent man pålægger arbejdsgiverne, så kommer de ikke til at betale en eneste øre af egen indtægt, fordi deres udlæg kun kan tages af de producerede varer, hvis pris forbrugerne må betale for at få. Læg flere og flere skatter og afgifter på arbejdsgiveren, og han siger ja til det hele, for han ved godt, at forbrugerne må indbetale det til ham i form af stadig stigende varepriser. At indkalkulere 25 pct. afgift i en varepris er såre nemt for en arbejdsgiver, og når som i Frankrig det hele er indgået i forfatningen som en særlig bestemmelse, hvor alle arbejdsgivere stilles lige, ja, så er der jo ingen fare ved det.

Det store antal forbrugere er de mange arbej-

dere eller egentlig arbejdende, og de betaler derfor langt den største part af deres egne sociale foranstaltninger. Hvad angår den direkte beskatning, ja, så er forholdet det samme. Det oplystes igennem den danske radio under de sidste store strejker i Frankrig — de strejkende var hovedsagelig de fastlønnede funktionærer og tjenestemænd — at disse netop ved skat betalte 57 pct. — skriver syv og halvtreds procent — af hele den franske skatteindkomst, mens landbruget, og vi ved da, at Frankrig er et udpræget landbrugsland, kun betalte 0,9 pct. Småerhvervene, forretningsfolk og de bedre stillede, herunder arbejdsgiverne, betalte de resterende 42 pct. Et enkelt tilfælde herhjemme fra viser, at for os gælder det samme. Skattestatistikken fra Københavns kommune viser, at selvom alle skatter af de indtægter, der ligger fra 20 000 og opad, bliver samlet i een sum, så kan de end ikke dække renten af kommunens gæld. Hvem betaler så resten?

Det er forståeligt, at alle regeringer såvel her som ude i den øvrige verden leder med lys og lygte efter nye skattesystemer, da de gamle forlængst har vist deres uanvendelighed. Hvad der er mindre forståeligt er, at man vil finde dem uden skyldig hensyntagen til naturens lov, som siger: »Enhver sin ret og frihed kun beskåret af andres lige så store ret til samme, dette i lige høj grad i økonomisk som i personlig henseende«.

Til artiklens sidste afsnit »Medaljens bagside« kun nogle enkelte betragtninger. Hvorledes Frankrig, det såkaldte degenererede, med sin børneavls politik vil kunne opnå den kraft folkeligt set, som det håber på, er jo vanskeligt at tro kan lade sig gøre ved umoralske og økonomiske forfejlede foranstaltninger. Jeg tror, at den uendelig dårlige mentalitet, som de fremavlede børn under sådanne forhold vokser op under, kan få fuldstændig modsat virkning for den franske nation.

Mens man næsten over hele jorden sukker over udsigten til dens snarlige overbefolkning, så gør Frankrig med flere andre lande, hvad de kan for at fremskynde denne ulyksalige tilstand, og det på så spinkelt et grundlag, som et befolkningspolitisk hensyn i virkeligheden er. Dyrtiden raser i Frankrig. Ja, men hvor i verden gør den ikke det? Den er måske værst i Frankrig, men man er jo også der kommet længst på planøkonomiens vej, hvilket hele artiklen »Børnetilskudenes overdrev« giver udtryk for. Hvor lang vejen i Frankrig endnu er, inden man møder en ny Napoleon, er ikke godt at vide. Måske er den ikke særlig lang, men det værste er, at afstanden mellem Frankrig og os muligvis er kortere, end vi tror.

Til DLT's redaktion en tak for at have fremlagt artiklen »Børnetilskudenes overdrev« og dels for eventuel optagelse af herværende bemærkninger dertil.

Lokf. A. J. Jørgensen, Sdb.

Vi jernbaneafholdsmænd og -kvinder ser altid en fare, hvor kong alkohol sidder til højbords.

Danske Jernbaners Afholdsselskab.

Fagforeningerne og samfundet

Fagforeningernes virkelige rolle i nutiden.

Medens fagforeningerne ved deres opståen var arbejderens rene selvforsvar mod skånselløs udbytning, er forholdet i vore dages højtudviklede samfund et ganske andet. Det er en historisk kendsgerning, der atter og atter gentager sig, at både organisationer og institutioner i tidernes løb skifter formål og struktur. Der sker en formålsforskydning, — ikke altid til det bedre. Det grelleste eksempel herpå har vi i de såkaldte »fagforeninger« i Sovjetrusland, der fra at være arbejderens værnere, er blevet den russiske overlases indpiskerorganer. Men også udenfor jerntæppet har fagforeningerne skiftet karakter.

Ingen af lovgivningens store opgaver af økonomisk og social art kan i vore dage løses uden fagbevægelsens medvirken, ikke alene fordi fagbevægelsen repræsenterer en stærk magt, men fordi den er et vigtigt og væsentligt led, en organisk del af det moderne samfund.

Dette vil træde endnu stærkere frem i de kommende år. De arbejdsgivere, som knapt vil anerkende fagforeningerne som ligeberettigede partnere, har endnu meget tilbage at lære. Mange af disse, især blandt opkomlingerne, betragter stadig fagforeningerne som ubekvemme repræsentanter for uberettigede arbejderkrav. De har ikke forstået, at et samfund, der som vort er baseret på industriarbejdet, ikke kan overvinde den sociale spænding, hvis ikke arbejderne gennem deres organisationer bliver medansvarlige for samfundet og hele produktionens udvikling.

Vi synes selv, at vi er midt inde i en eventyrlig teknisk udvikling, men netop atomfysikens fremskridt giver os en anelse om, at vi sandsynligvis først befinder os på tærskelen af en ny teknisk tidsalder, og at denne vil stille endnu større krav til organisering af det menneskelige arbejde.

Allerede nu findes der mange industri-virksomheder, stålværker o. l., der har både 20.000—30.000 og 40.000 arbejdere, især i Mellemeuropa (Ruhr-distriktet og Siemensværkerne) og i USA: bilfabrikerne, radiofabrikerne og de andre kæmpemæssige virksomheder. Den tid er forlængst forbi, da disse ejedes af enkeltpersoner. En af de sidste af denne art var Krupp i Tyskland. Selv Henry Ford i USA spillede ikke så stor en eneherker-rolle som Krupp. Og den allerstørste virksomhed i Tyskland (I. G.-Farben) der kontrollerede over hundredtusinde arbejdere i snese af forskellige bedrifter, var i hænderne på en række selskaber og lededes af et utal af direktører og økonomichefer. Mange af disse store selskaber, især i USA, offentliggør deres regnskaber og anser altså dette for en klog politik. Det kunne være ønskeligt, om denne skik bredte sig noget mere til Europa, hvor regnskaberne endnu i de fleste tilfælde betragtes som en art »fabrikshemmelighed«, og hvor der måske også er noget at skjule. Men man må dog ikke derfor tro, at det er tilstrækkeligt at lære selskabernes regn-

skaber at kende. Altfor mange firmaer deklarerer stadig ublufærdigt udbytter på 10, 15 og 20 pct. til aktionærerne, og det falder dem ikke ind, at de burde betale højere lønninger til arbejderne.

Dette fører os imidlertid ind på et andet vigtigt spørgsmål, nemlig om arbejderne får deres andel af den gennem de tekniske fremskridt skabte større samfundsvelstand. Spørgsmålet lader sig ikke besvare med et klart ja eller nej. Dertil er der alt for mange faktorer at tage i betragtning. Det er jo ikke nok at betragte reallønnen alene. Alle de sociale goder må på den ene side medregnes, og de vældige skatter må på den anden side »trækkes fra«. De ældre iblandt os, der i århundredets begyndelse oplevede de stadige tekniske fremskridt, der billigjorde en mængde varer, vil være tilbøjelig til at føle os uhyre skuffede over udviklingens forløb. De økonomiske vilkår, vi nu oplever, svarer ikke til de forestillinger og drømme, vi dengang nærede, eller til det ønskeland, man fra visse sider foregøglede os som et resultat af »udviklingen«. Ganske vist har to verdenskrige udmarvet samfundene, men krigene har dog samtidig givet den tekniske udvikling vældige skub fremad. Ganske vist er befolkningen flerdoblet i en række lande, men produktiviteten er samtidig steget mangefold på de fleste områder. Hvor findes da de sprækker, hvoraf den forøgede velstand siver ud? Een af disse sprækker kender vi alle: militærudgifterne. Men den forklarer ikke alt. Den højere levestandard og hygiejne får vi heller ikke gratis. Den kortere arbejdstid er også et gode, der må betales. Vort behov er desuden meget større end tidligere. En af de ting, der skiller mennesket fra dyret, er netop, at menneskets behov er ubegrænset, medens dyrets behov er begrænset. Vore krav til livet er steget umådeligt og uden vor vilje. Vi kan ikke i vore dage leje en lejlighed uden elektrisk lys, w. c. o. s. v. Men disse goder var ukendt ved århundredskiftet. Vi har næsten alle radio, og mange har telefon. Vore klæder er bedre. Vi behøver ikke at føre tankegangen videre. Enhver kan selv fuldstændiggøre listen. Og vi må sige, at fremskridtet og den større samfundsvelstand i en broget mosaik, der ikke kan adskilles uden at gå i stykker for os.

Det var maskinerne, der i sin tid gjorde arbejderen til proletar, men det var også maskinerne og tekniken, der skabte den forøgede velstand. Og det var proletartilværelsen, der fik arbejderne til at slutte sig sammen i de stolte organisationer, som sikrede arbejderklassen sin andel af velstanden, i de faglige, politiske og kooperative organisationer. Hånd i hånd med den økonomiske fremmarch gik den politiske anerkendelse, demokratiets gennembrud, den større medbestemmelsesret på en række områder. Endnu er der meget at kæmpe for, men kun ved at betragte fortiden kan man drage linierne op og erkende fremtidens mål.

CLS.

Feriehjemmet »Knudshoved«

Statsbanernes Feriehjem »Knudshoved« åbner i år den 6. juni og sæsonen varer til lørdag den 21. august inkl.

Samtlige Statsbanernes tjenestemænd og time-lønnede fastansatte (hustru og hjemmeværende børn) har adgang til ophold på hjemmet. Endvidere vil der i det omfang, pladsforholdene tillader det og fortrinsvis uden for skoleferien, blive givet adgang for pensionister og enker. Tilladelse til ophold på feriehome vil i almindelighed ikke blive givet for kortere tid end en uge.

Betalingen for opholdet udgør pr. dag pr. person fra 6.—19. juni og fra 15.—21. august 7,50 kr. for voksne, 2 kr. for børn indtil 7 år og 3,50 kr. fra 7 til 12 år. I det mellemliggende tidsrum 20. juni—14. august er priserne henholdsvis 9 kr., 2,50 kr. og 4,00 kr. Hertil må medregnes sædvanlig betjeningsafgift 12½ pct.

Anmodning om ophold indsendes til Generaldirektoratet og må, når den omfatter børn, indeholde oplysning om disses køn og alder og om, hvorvidt de vil kunne bo sammen med forældrene.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

For at opnå en så god udnyttelse af feriehome som muligt, må de gæster, der af en eller anden grund ikke kan benytte opholdstilladelsen fuldt ud, meddele dette til Generaldirektoratet så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til hjemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.

Så langt for så lidt

Nunamiuter —! hvad er det? Det er noget så spændende som en lille hidtil uudforsket eskimostamme — »verdens lykkeligste folk« — som lever helt isoleret dybt inde i Alaskas snemark. I et år har nordmanden Helge Ingstad levet blandt dem, fulgt dem på deres slæderejser, deltaget i deres jagter på rener, ulve og bjørne, og lyttet til deres sære sagn og slægtshistorier. Hans bog: »Nunamiut. Blandt Alaskas indlandseskimoer« er allerede godt på vej mod verdensberømmelsen. Så venlig, så frisk og så spændende ny en bog er i sig selv en sjælden givenhed.

På dansk er »Nunamiut« iøvrigt en prismæssig sensation; den norske udgave af »Nunamiut« koster hæftet kr. 29,50; i Danmark kan den nu fås for kr. 5,35 — i *Fremads rejsebøger*. Som de øvrige bøger i serien er den fornemt udstyret og gennemillustreret med dejlige dybtryksbilleder. I teksten er der desuden en række morsomme stregtegninger, fremstillet af eskimoen Paneaq.

Med *Nunamiut* er foreløbig første serie af de fantastisk billige rejsebøger afsluttet — seks dejlige bøger, som nok kan vække uroen i enhver rejselysten. Hvem vil ikke gerne et trip til *Grønland, Ny Guinea, Argentina, Liberia, Mongoliet* eller *Alaska*, når det kan gøres for ca. en femmer pr. tur. Hele billigserien omfatter ca. 1600 handlingsmættede sider samt lige ved 100 sider fremragende illustrationer — det tør vist kaldes *rejseeventyrligt*. Der er da også på seks måneder trykt 135.000 af disse billige bøger, og stadig flere opdager selvfølgelig, hvor vidunderligt det er at kunne rejse det meste af jorden rundt hjemme i sin egen stue — *så langt for så lidt!* Man bør nok sikre sig *Fremads* dejlige rejsebøger i tide. Enhver boghandler har dem, eller du kan tale med dit bogombud. Han leverer dig gerne bøgerne med et bind ad gangen, så du faktisk ikke mærker anskaffelsen.

Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek

Overordentlig generalforsamling afholdes onsdag den 12. maj d. å. kl. 16,00 i bibliotekslokalerne, Bernstorffsgade 16, 2. sal, København, med følgende dagsorden:

1. Forhøjelse af medlemsbidragene.
2. Ændring af vedtægterne.

Såfremt denne forsamling skulle vise sig ikke at være beslutningsdygtig, jfr. vedtægternes § 5, vil ny overordentlig generalforsamling blive afholdt samme dag kl. 16,30 med samme dagsorden.

Storebælts-tunnel

I dagspressen har været offentliggjort en plan over bygning af en tunnel under Storebælt. Denne plan har efter dens fremkomst været behandlet hos Statsbanerne, som finder de offentliggjorte oplysninger summariske eller ufuldstændige på adskilligt punkter og mener, at forslaget må gennemarbejdes meget nøje, før der endegyldigt kan tages stilling til det.

Planen tilsigter en standsning af det i Folketinget til behandling værende forslag om færgefart mellem Halsskov og Knudshoved, som efter Statsbanernes opfattelse kun er en foreløbig, men påtrængende nødvendig løsning.

Statsbanerne stiller sig tvivlende til holdbarheden af de beregnede økonomiske udgifter, der forekommer lavt ansat efter foreliggende erfaringer, og videre er beliggenheden ikke allerbedst, når man for en sydligere linies vedkommende bedre kan tage hensyn til bane- og vejtilslutninger på begge sider af bæltet. Det er også yderst tvivlsomt, om planen er gennemførlig inden for de angivne tidsfrister.

Statsbanerne finder det naturligt, at planen overgår til den siddende Storebælts-kommission til inddragelse i dennes undersøgelser og overvejelser.



Foreningens hovedkasserer K. Svendsen er flyttet til Elbagade 8, 4. s. Telf. Asta 1776.

Jubilæum

Fredag den 23. april fejrer afdelingsformand for Fredericia lokomotivførerafdeling, S. A. Rasmussen, Nørrebrogade 65, sit 25 års jubilæum. Jubilaren begyndte som aspirant i Aarhus, blev lokomotivfyrbøder i Langaa den 1. april 1930, kom tilbage til Aarhus samme år. I 1932 blev Rasmussen efter ansøgning forflyttet til Fredericia. Jubilaren har altid været stærkt interesseret i organisationsarbejdet og indtrådte i Fredericia lokomotivfyrbøderafdelings bestyrelse i 1934 og blev formand for afdelingen 1941. Rasmussen blev lokomotivfører i Kolding i 1943, kom tilbage til Fredericia 1944.

Jubilaren blev formand for Fredericia lokomotivførerafdeling i 1950, en stilling som han stadig indtager, og som vi håber, at Rasmussen endnu i mange år må have helbred og interesse for at varetage til glæde og gavn for medlemmerne.

Jubilaren er en kendt mand indenfor lokomotivmændenes rækker, han er altid rede til at tage en diskussion om de forskellige emner, og et af de ønsker, han har, er, at lokomotivmændene skal blive medlem af DsF, som han er en stor forkæmper for.

Medlemmerne og bestyrelsen ønsker dig til lykke med dagen og tak for godt samarbejde for tiden, der er gået.

M. & L.

Mandag den 3. maj kan lokomotivfører K. R. Kettner Nyborg, fejre sit 25 års jubilæum som lokomotivmand.

Kettner begyndte sin lokomotivmandsgerning i Roskilde, ved forfremmelse til lokomotivfyrbøder forflyttedes han til Padborg, for efter nogen tid at komme tilbage til Roskilde, ved forfremmelse til lokomotivfører forflyttedes han til Lunderskov, og senere til Nyborg, hvor han er faldet godt til. Kettner er meget afholdt for den pligtfølelse og interesse, hvormed han udfører sin gerning.

Til de mange hilsner du vil modtage den 3. maj fra venner og medansatte, ønsker afdelingen at tilføje sin, med tak for god kollegialitet og aldrig svigtende interesse for højnelse af vor stand.

Hjertelig til lykke

S. A. J.

Den 6. maj kan lokomotivfører H. E. C. Jørgensen, Korsør, fejre 25 års jubilæum ved DSB. Jørgensen, der bortset fra et par korte perioder, har været hele sin lokomotivmandstid i Korsør er kendt og skattet som en altid rolig og ligevægtig kollega, såvel i den daglige gerning, som når der diskuteres faglige spørgsmål.

Afdeling 17 ønsker dig hjertelig til lykke.

G. A. Hansen.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 1. maj frabedes venligst.

L. G. Larsen,
lokomotivfører Od Syd.

Al opmærksomhed på min jubilæumsdag frabedes venligst.

S. P. Christensen, lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes.

Aage Terkildsen, lokomotivfører, mdt. Ar.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 24. maj d. å. frabedes venligst.

A. K. Kleis, lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 26. maj d. å. frabedes venligst.

J. M. Kleis, lokomotivfører, Gb.

Opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum den 6. maj d. å. frabedes venligst.

H. E. C. Jørgensen, lokomotivfører, Kø.

Dødsfald

Torsdag den 1. april 1954 afgik lokomotivfører C. J. Christiansen, Gedser pludselig ved døden efter længere tids sygdom, men kun efter få dages sygeleje. Budskabet om Christiansens død kom som en ubehagelig overraskelse for os som kendte Christian og satte pris på ham. Lokomotivfører Christiansen var en interesseret organisationsmand og havde været afdelingsformand for Gedser lokomotivførerafdeling i 15 år, hvor han har lagt et stort stykke arbejde for at skabe gode arbejdsvilkår for lokomotivpersonalet. Christiansen havde et godt humør og et lune som kun få er udstyret med. Mange af hans vittige udtryk vil leve videre og altid minde os om den altid venlige og hjælpsomme Christian. Christiansen var desuden kørelærer og havde en glimrende kontakt med lokomotivfyrbøderaspiranterne som også satte pris på hans ligefremhed. Vi vil savne ham i vor midte, men vi vil mindes ham længe i taknemmelighed for den tid, vi har haft sammen.

C. B. N.

Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse i vor store sorg ved vor kære mand og far, lokomotivfører C. J. Christiansens død og bisættelse.

Lea Christiansen og børnene.

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.



Påskønnelse.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører (11. lkl.) I. Nielsen, København Gb., i anledning af, at han i en faresituation på Roskilde station den 6-7-53 udviste særdeles god agtpågivenhed. Der er udbetalt ham en ducør.

Forfremmelse til lokomotivinstruktører i 7. lkl. (efter ansøgning ifølge opslag) pr. 1-4-54.

Lokomotivførerne:

P. J. Persson, Helgoland, i Helgoland (motordriften).
S. J. Knudsen, Aarhus H., i Aarhus H. (motordriften).

Forfremmelse til lokomotivførere i 7. lkl. (efter ansøgning ifølge opslag) pr. 1-4-54.

Lokomotivførerne:

A. Andersen (Granslev), Aarhus H, i Aarhus H.
N. O. C. Nielsen, Aarhus H, i Aarhus H.
L. C. Knudsen, Fredericia, i Fredericia.
J. K. M. Andersen, Fredericia, i Fredericia.
M. Christensen, Fredericia, i Fredericia.

Forfremmelse til elektroførere i 13. lkl. (efter ansøgning ifølge opslag) pr. 1-4-54.

Lokomotivfyrbøderne:

E. S. Christensen, Aarhus H, i Enghave.
K. M. Hansen, København Gb, i Enghave.
C. E. Christiansen, København Gb, i Enghave.
B. Jensen (Helnæs), København Gb, i Enghave.
B. F. O. Jespersen, København Gb, i Enghave.
L. B. Sørensen, København Gb, i Enghave.
A. P. Larsen, Roskilde, i Enghave.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-4-54.

Lokomotivfører:

V. Laursen, Tønder, til Esbjerg.

Afsked.

Lokomotivførerne:

J. C. T. Ringsted, Aalborg, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-54).
J. A. Jensen (Lysholm), Roskilde, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-6-54).

Dødsfald blandt medlemmerne.

Lokomotivfører C. J. Christiansen, Gedser. Død 1-4-54.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører S. V. Christensen, Skraaning 9, Vejle. Død den 21-1-54.
Pens. lokomotivfører Richard J. Jensen, Mariendalsvej, Frederikssund. Død den 23-3-54.
Pens. lokomotivfører H. M. Wollenberg, Ny Munksgade 79, 2. Aarhus. Død den 5-4-54.
Pens. lokomotivfører J. C. Christensen, P. Sabroesgade 10, 1. th, København. Død den 7-4-54.
Pens. lokomotivfører J. A. M. Nielsen, Bjørnsonsvej 14, Valby. Død den 10-4-54.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Frederikshavn: Formandens adresse rettes til: Søndergade 94, 1.

Esbjerg: Kassererens navn og adresse rettes til: C. V. Sørensen Th. Dahlsvej 11, 2. tv.

Uniformsterminer fra 1. april 1954

Uniformsudvalgets betænkning er nu færdigbehandlet og endeligt vedtaget, og med indførelse af det nye »Uniformsregulativ for Statsbanernes personale«, gældende fra 1. april 1954, bringes nedestående rettelsesblad til lommebogen side 13.

Uniform.

(Tjenestemandslovens § 39 og ordre A side 142 og 226).

Til uniformspligtigt lokomotivpersonale (lokomotivførere i 7. lkl. eksklusive) leveres uniformsgenstande efter terminer (år) som angivet i nedenstående skema.

Lokomotivinstruktører og lokomotivførere (7. lkl.) er pligtig til at bære uniform i tjenesten, men opbeholder ikke fri uniform. Til disse ydes ved første anskaffelse af uniformsklædning eller enkelte dele af en uniformsklædning et tilskud på $\frac{3}{4}$ af anskaffelseessummen og derefter $\frac{1}{2}$ af denne. Tilskudene gives på grundlag af den i ordre A side 143 anførte anskaffelseessum.

Uniformspligtigt lokomotivpersonale 11.-14. lønningsklasse	Hue og jakke	Vest	Benklæder	Vinterkappe	Regnfrakke	Skindvest	Uldvest	Kittel eller overtræks-tøj og overall
Terminer (år)	1 $\frac{1}{4}$ ¹⁾	2	1	4 $\frac{1}{4}$ ²⁾	4	5	2 $\frac{1}{2}$	1 ³⁾

Sommeruniform leveres, hvor ikke andet er bestemt, efter de pågældendes derom fremsatte ønske.

1) Til lokomotivpersonale i dampdriften kan hver 4. gang leveres skindhue i stedet for almindelig uniformshue.

2) For lokomotivfyrbødere er varighedsterminen 5 år.

3) Hver 3. gang kan der i stedet for kittel leveres overall med trøje til lokomotivførere. For lokomotivfyrbødere er arbejdstøjets varighedstermin $\frac{6}{12}$ år.

Til lokomotivfyrbøderaspiranter udleveres uniformshue hvert 1 $\frac{1}{2}$ år, vinterkappe hvert 5. år og arbejdstøj hvert år.

**Det bedste
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

BASTIANSEN

Briller efter lægerecept
Leverandør til syge-
kasserne
GULD . SØLV . URE . OPTIK
Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND A/S

Kulimport — Brændselolier
Gothersgade 44, Fredericia . Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning

(lige overfor Landsoldaten)
*Store Bal-
og Selskabslokaler*
Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

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

Banegaardens Restaurant, Fredericia

*Billige
Priser* anbefales de ærede Reisende
Husk Marktenderiet!
*Hurtig
Betjening*
Telefon 187

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med Gothersgade 14
1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA
altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller
Blomster- og Kransforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

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

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

✳ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

1/8 K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21
1. Kl.s Herreskrædderi
Lev. til Vare- og Landbrugslosteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93
anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

**FREDERICIA
KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S**

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj
Struer - Telf. 109

L P EDERSEN . STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage
L P betyder ogsaa laveste Priser

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

N. Urban Sørensen

Nyborg
Telf. 111 2 L.
Altid 1ste Kl. Varer



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Prøv mine Kræmmerhuse

Tlf. Kalundborg 187

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN *Sct. Jørgensbjerg 25, Tlf. Kalundborg 71*
Kleinsmed. Aut. Gas-og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520
Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfodder m. m.

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*



Driftsudvalget

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 12 32

Ærbødigst Viltøft

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Kalundborg Tapet- og Farvehandel

Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN *Slagtermester*

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

**DET DANSKE ØL
ER BERØMT FOR SIN
KVALITET
CARLSBERG HAR MERE
END FORDOBLET SIN
PRODUKTION SIDEN 1939**

