

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 9

5. MAJ 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



Regnfrakker


Statsanstalten for Livsforsikring

*Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt
Billige Præmier * Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen Begravelser og Ligbrænding
Enghavevej 31 besørges paa bedste
Telefon: Eva 1404 og billigste Maade
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

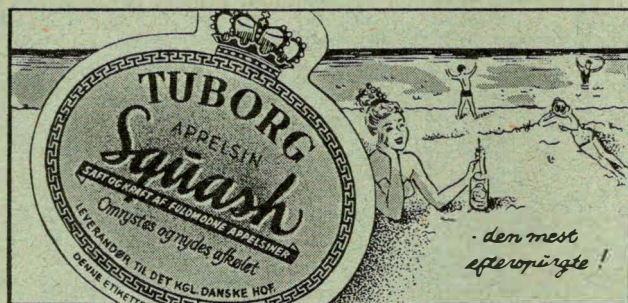
Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

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

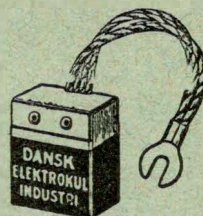
Urmager ved Statsbanerne

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



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

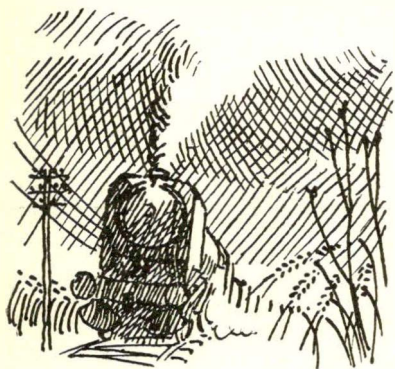
OPTIKER

Felix Schmidt's
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 9 - 54. ÅRGANG
5. MAJ 1954



Indhold:

Ny 2-årig lønoverenskomst	101
Finansministeriets officielle meddelelse om resultaterne af lønforhandlingerne	102
Faneindvielse i Næstved	105
Overnatnings- og hvileværelser i ny skikkelse	106
Landsoplysningsudvalget	108
Fællesrejsen »Norge« 1954	108
Lyntogsforbindelse København—Hamburg	109
Næste MY i Danmark	109
Statsbanepersonalets Sygekasse .	109
Fra medlemskredsen	110
Nalco-forsøgene	110
Under DLF	112
Tak	112
Opmærksomhed frabedes	112
Personalia	112
Nye adresser	112



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.

Ny to-årig lønoverenskomst

I det forslag, tjenestemandorganisationerne i marts måned fremsendte til finansministeren som forhandlingsgrundlag ved de forestående forhandlinger om det midlertidige løntillæg, havde man som et af de generelle punkter forbeholdt sig adgang til at udbygge kravene om tillæggets størrelse, når resultatet af forårets overenskomstforhandlinger mellem Arbejdsgiverforeningen og De samvirkende Fagforbund forelå. Forhandlingerne med finansministeren kunne derfor vanskeligt tage sin begyndelse før efter afslutningen af afstemningen om forligsmandens forslag, selv om det medførte en yderligere forsinkelse af resultatet for tjenestemændene. Det blev derfor ikke før fredag den 23. april, at centralorganisationernes repræsentanter kunne påbegynde forhandlingerne med finansminister Kampmann, og først efter weekenden, mandag den 26. april om eftermiddagen, opnåedes der enighed om et forslag til en to-årig overenskomst, som i den nærmeste fremtid forelægges Folketinget til godkendelse.

Forslaget, som er optrykt inde i bladet, indebærer i lighed med, hvad tilfældet var for to år siden, kompensation såvel overfor deklasseringen som nivelleringen, ligesom der også denne gang gives indrømmelser overfor de ugifte og samgifte tjenestemænd efter samme linie som i 1952. Med andre ord: organisationerne blev imødekommet på de fire punkter, deres forslag indeholdt.

Til imødegåelse af tjenestemændenes deklassering i forhold til lønmodtagerne i privatindustrien var der stillet forslag om en forhøjelse af det midlertidige løntillæg svarende til tre portioner reguleringstillæg plus den eventuelle lønstigning, der ville følge med forårsoverenskomsterne. Disse gav som bekendt det resultat, at de mandlige arbejdere fik en timelønsforhøjelse på 8 øre, medens de kvindelige arbejdere fik 7 øre mere i timen. Samtidig indførtes betaling for de skæve helligdage samt — hvad der er af særlig interesse for tjenestemændene — kompensationstillæg svarende til 6 øre i timen til de arbejdere, som i forvejen fik erstatning for de skæve helligdage og altså på dette område er ligestillet med tjenestemændene. For denne sidste gruppe af arbejdere blev forligsforslagets gennemførelse en reel timelønsforhøjelse på 14 øre, svarende til omtrentlig 3 almindelige reguleringstillægsporportioner, der hver især regnes at være lig 5 øre i timen.

Kravet til forhøjelse af det midlertidige løntillæg blev her efter, ud fra det allerede stillede forslag om 3 portioner, nu på 6 portioner med 3 af den almindelige størrelse fra 120—192 kr. og 3 på procentbasis med laveste sats 132 kr. For i nogen grad at løse nivelleringsproblemet, som efterhånden har ramt de mellemste lønningsklasser på den særlige måde, at der oprindeligt er tale om et nivellerings-deklasserings-problem, vel at mærke en deklassering tjenestemændene imellem, blev det under forhandlingerne nødvendigt at behandle det midlertidige løntillæg og det særlige tillæg under eet. På grundlag heraf stillede Centralorganisation I forslag om en ændring af den hidtidige skala

FN-nyt

Over 80 sygdomme kan overføres fra dyr til mennesker.

Man siger ganske vist, at hunden er menneskets bedste ven — men det gælder kun, så længe der er tale om en *ren* hund. Videnskaben har fundet ud af, at ikke mindre end 26 sygdomme kan overføres fra hund til menneske.

Hundegalskab er et alvorligt problem i mange dele af verden, og i 86 pct. af tilfældene er det ifølge eksperterne hunde, der er årsag til sygdommens udbredelse, mens katte har ansvaret for andre 5 pct. Spørgsmålet om vaccination af hundebestanden har vakt modstand i flere samfund, men de medicinske eksperter hævder, at det simpelthen bliver nødvendigt, hvis man skal komme hundegalskaben til livs.

Et halvt hundrede specialister indenfor medicin og veterinærvidenskab repræsenterende 20 lande drøftede disse problemer på et møde i Wien i 1952 og kom til det resultat, at mere end 80 sygdomme kan overføres til mennesket fra husdyr eller vilde dyr. FNs Sundhedsorganisation, WHO, og Levnedsmiddel- og Landbrugsorganisationen, FAO, stod bag mødets afholdelse, idet de to FN-afdelinger gennem nogen tid har arbejdet med spørgsmålet om sygdomme, hvor dyr kan være smittebærere.

WHO har nu udsendt en rapport, hvoraf det fremgår, at af de mere end 80 sygdomme, som specialisterne gav meddelelse om på mødet i Wien, forekommer 15 i Europa. Blandt disse »zoonoser«, som deres fællesbetegnelse er, findes følgende:

Kvægtuberkulose, der i nogle lande er skyld i mere end 10 pct. af tuberkulosen blandt mennesker. Smitten kan overføres gennem rå mælk og ved indånding.

Kalvekastningsfeber, der forekommer blandt køer, svin, får og geder, og som i almindelighed overføres til mennesket enten ved direkte kontakt eller gennem rå mælk og frisk ost.

Leptospirose (også kaldet Weils sygdom eller »rottesyge«) er en svøbe i risdyrkende egne. Flere arter af sygdommen, der kan være dødelig, findes hos gnavere der bringer smitten videre.

for portionernes beregning, således at grænsen mellem 144 og 132 kr. bliver 2900 mod tidligere 3000 kr., og skellet mellem faste portioner og procentberegnete flyttes fra 4500 kr. til 6000 kr., samt forhøjelse af portioner på 162 kr. til 168 kr., hvorved forholdene bedredes noget for 12. og 11. lønningsklasse.

Det endelige resultat af forhandlingerne om de to tillæg blev tilslutning fra de to forhandlingsparter om en overenskomst for 1454/56, hvorefter det midlertidige løntillæg forhøjes med 4 portioner i finansåret 1954/55 og yderligere forhøjes med 1 portion i finansåret 1955/56. I hvert af årene tillægges der det særlige tillæg 1 til procentbasis omregnet ordinær reguleringstillægsportion. Såvel de 5 nye portioner som de omregnede ydes efter den nye skala, der findes side 104.

Organisationernes ønske om en yderligere forbedring af de ugiftes kår efter samme linie, som har været fulgt ved tidligere forhandlinger om det midlertidige løntillæg, blev imødekommet ved en nedsættelse af aldersgrænsen fra 30 til 25 år, dog således, at kun 3 af de 4 nye portioner ydes med det fulde beløb til ugifte over 25 år i finansåret 1954/55 og i året 1955/56 yderligere en portion. Af den 4. portion i år får de ugifte under 30 år $\frac{2}{3}$, medens de ugifte over 30 år får det fulde beløb. Af de omregnede portioner får de som efter de nugældende regler. Også de samgifte tjenestemænd fik indrømmelser denne gang, men til gengæld kom de med ind under aldersbegrebet, idet samgifte tjenestemænd med laveste reguleringstillæg følger reglen for ugifte. Pensionisterne oppebærer som hidtil 70 pct. af det midlertidige løntillæg, medens det særliges tillæg ydes efter samme regler som for tjenestemænd.

For de på finansloven optagne honorarer betyder den foreslåede forhøjelse af det midlertidige løntillæg en stigning i procenttillæget med 5 pct. fra 80 til 85 pct. i år og med yderligere 5 pct. fra 1. april næste år. Samme procenttillæg ydes til bestillingstillægene. Dette har betydning bl. a. for depotforstanderhonorarerne og kørelærerhonorarene m. v.

*

Der er al mulig grund til at betegne den nye lønoverenskomst som god og acceptabel. Det er et resultat, hvori der er taget hensyn til alle de interesserede i det omfang, det har været gørligt under de givne forhold. Alle de mange skønhedsfejl tjenestemandsløven af 1946 efterhånden lider af, kan nu en gang ikke rettes i kraft af det midlertidige eller særlige tillæg. De værste urimeligheder kan fjernes, men der vil fortsat være steder, hvor såvel nivellering som deklassering gør sig gældende. Finansministerens meddelelse under forhandlingerne om, at han snarest agter at indkalde organisationernes repræsentanter til en drøftelse om nedsættelse af en lønningskommission, som nu skal være en kendsgerning, kan derfor hilses med tilfredshed. Ganske vist ved vi, hvad vi har, men ikke hvad vi får, men alt for mange lapperier af tilsvarende karakter, som dem der allerede har fundet sted, kan ikke fortsætte, uden helt nye skalaer må bringes i anvendelse. Og skal det være tilfældet, bliver det hele så kompliceret, at den enkelte mand vanskeligt kan regne sin løn ud, det kan være galt nok med den opbygning lønningerne har i dag.

Finansministeriets officielle meddelelse om resultaterne af lønforhandlingerne

I det efterfølgende gengives lønforslaget og på side 104 findes en oversigt over forhøjelse af det midlertidige løntillæg og det særlige tillæg, ligesom der er angivet, hvor stor lønfremgangen bliver for de enkelte lønningsklasser.

I anledning af, at loven om det midlertidige løntillæg til statens tjenestemænd er udløbet den 31. marts d. å., har der været ført forhandlinger mellem finansministeren og statstjenestemændenes 3 centralorganisationer samt Danmarks Lærerforening.

Under forhandlingerne opnåedes der enighed mellem organisationerne og finansministeren om for finansåret 1954/55 og 1955/56 at søge lovhjemlet følgende lønordning:

1) Det midlertidige løntillæg ydes i 1954/55 med 13 portioner i stedet for som hidtil med 9 portioner. Samtidig sker der for pensionsgivende lønninger under 6000 kr. en vis forhøjelse af portionernes størrelse, idet de nytilkommende portioner for pensionsgivende lønninger mellem 2900 og 2999 kr. forhøjes til 144 kr. og portionerne i intervallet 4500—5599 kr. til 168 kr. For pensionsgivende lønninger på 5600 kr. og derover udgør portionerne 3 pct. af den pensionsgivende lønning, dog midst 180 kr.

Fra 1. april 1955 forhøjes tillæget med yderligere 1 portion, der beregnes som anført.

2) Det til imødegåelse af den stedfundne nivellering hidtil ydede særlige tillæg, der for finansåret 1953/54 har repræsenteret 9 til procentbasis omregnede ordinære reguleringstillægsportioner, forhøjes for finansåret 1954/55 ved tilsvarende omregning af yderligere 1 portion. For de under 1) nævnte lønintervaller sker omregningen til de anførte satser for så vidt angår den pr. 1. april 1954 ydede nye portion.

For finansåret 1955/56 sker der en omregning på det anførte grundlag af yderligere 1 reguleringstillægsportion.

3) Ugifte tjenestemænd over 30 år oppebærer som hidtil det midlertidige løntillæg med samme beløb som forsørgere. For ugifte tjenestemænd mellem 25 og 30 år beregnes 10 portioner af det midlertidige løntillæg med $\frac{2}{3}$, medens 3 portioner i finansåret 1954/55 og 4 portioner i 1955/56 beregnes som for forsørgere. For ugifte tjenestemænd under 25 år beregnes tillæget efter de hidtidige regler. Det særlige tillæg til ugifte tjenestemænd ydes efter samme regler som hidtil.

4) Den højstlønnede af samgifte tjenestemænd oppebærer såvel det midlertidige løntillæg som det særlige tillæg med det fulde beløb for forsørgere.

For den lavestlønnede samgifte beregnes det særlige tillæg efter samme regler som hidtil, dog således, at de pr. 1. april 1954 og 1. april 1955 ydede nye portioner udbetales fuldt ud til den lavestlønnede samgifte over 25 år.

For den lavestlønnede samgifte ydes 9 portioner midlertidigt løntillæg efter samme regler som hidtil, d. v. s. med $\frac{2}{3}$ af beløbet for forsørgere. Tilsvarende gælder de pr. 1. april 1954 og 1. april 1955 tilkommende nye portioner for den lavestlønnede samgifte tjenestemand under 25 år, medens sådanne tjenestemænd over 25 år oppebærer disse portioner fuldt ud.

5) Pensionister oppebærer som hidtil 70 pct. af det midlertidige løntillæg, medens det særlige tillæg ydes efter samme regler som for tjenestemænd.

Lønnings-klasse	Pensions-givende løn	Regulerings-tillæg			Midlertidigt løntillæg 1954/55			Midlertidigt løntillæg 1955/56			Særligt tillæg a			Særligt tillæg b		
		gifte og ligestillede	øvrigt tje-nestemænd	gifte samt ugifte over 30 år	ugifte mellem 25—30 år	ugifte under 25 år	gifte samt ugifte over 30 år	ugifte mellem 25—30 år	ugifte under 25 år	gifte	ugifte over 30 år	ugifte under 30 år	gifte	ugifte over 30 år	ugifte under 30 år	
6. grundløn	6360	5040	3360	2480.40	—	—	2671.20	—	—	391.56	823.56	—	43.50	91.50	—	
1. alderstillæg ..	6720	5040	3360	2620.80	—	—	2822.40	—	—	526.56	958.56	—	58.50	106.50	—	
2. » ..	7080	5040	3360	2761.20	—	—	2973.60	—	—	661.56	1093.56	—	73.50	121.50	—	
7. grundløn	4980	4620	3080	2130.00	—	—	2298.00	—	—	94.56	490.56	—	36.00	80.00	—	
1. alderstillæg ..	5580	4620	3080	2178.60	—	—	2346.60	—	—	364.56	760.56	—	43.50	91.50	—	
2. » ..	6060	5040	3360	2363.40	—	—	2545.20	—	—	391.56	823.56	—	43.50	91.50	—	
11. grundløn	4260	4200	2800	1872.00	1392.00	1248.00	2016.00	1440.00	1344.00	67.56	427.56	45.00	24.00	64.00	16.00	
1. alderstillæg ..	4680	4620	3080	2130.00	1588.00	1420.00	2298.00	1644.00	1532.00	94.56	490.56	63.00	36.00	80.00	24.00	
2. » ..	5220	4620	3080	2130.00	1588.00	1420.00	2298.00	1644.00	1532.00	229.56	625.56	153.00	36.00	80.00	24.00	
12. grundløn	4140	4200	2800	1872.00	1392.00	1248.00	2016.00	1440.00	1344.00	67.56	427.56	45.00	24.00	64.00	16.00	
1. alderstillæg ..	4500	4620	3080	2130.00	1588.00	1420.00	2298.00	1644.00	1532.00	94.56	490.56	63.00	36.00	80.00	24.00	
2. » ..	4860	4620	3080	2130.00	1588.00	1420.00	2298.00	1644.00	1532.00	94.56	490.56	63.00	36.00	80.00	24.00	
13. grundløn	3900	4200	2800	1872.00	1392.00	1248.00	2016.00	1440.00	1344.00	—	360.00	—	24.00	64.00	16.00	
1. alderstillæg ..	4200	4200	2800	1872.00	1392.00	1248.00	2016.00	1440.00	1344.00	67.56	427.56	45.00	24.00	64.00	16.00	
2. » ..	4380	4200	2800	1872.00	1392.00	1248.00	2016.00	1440.00	1344.00	67.56	427.56	45.00	24.00	64.00	16.00	
14. grundløn	3360	4200	2800	1872.00	1392.00	1248.00	2016.00	1440.00	1344.00	—	360.00	—	24.00	64.00	16.00	
1. alderstillæg ..	3510	4200	2800	1872.00	1392.00	1248.00	2016.00	1440.00	1344.00	—	360.00	—	24.00	64.00	16.00	
2. » ..	3660	4200	2800	1872.00	1392.00	1248.00	2016.00	1440.00	1344.00	—	360.00	—	24.00	64.00	16.00	
3. » ..	3810	4200	2800	1872.00	1392.00	1248.00	2016.00	1440.00	1344.00	—	360.00	—	24.00	64.00	16.00	

1954/55: Det midlertidige løntillæg forhøjes med 4 portioner og det særlige tillæg med 1 portion.

Procenttillæget til honorarerne forhøjes fra 80 til 85 pct.

1955/56: Det midlertidige løntillæg forhøjes med 1 portion og det særlige tillæg med 1 portion.

Procenttillæget til honorarerne forhøjes fra 85 til 90 pct.

Til forsørgere og ugifte over 30 år udbetales disse portioner efter den nye skala, der ser således ud:

1500—2899 kr. pensg. lønning	132 kr. pr. portion
2900—4499 » » » »	144 » » » »
4500—5599 » » » »	168 » » » »
5600 » » » »	3 pct. af pensg. løn, mindst 180 kr.

1954/55:

Ugifte 25—30 år: 3 af de 4 nye portioner med det fulde beløb $\frac{2}{3}$ af den 4. og den omregnede portion. Portionernes størrelse efter ovennævnte skala.

Ugifte under 25 år: $\frac{2}{3}$ af samtlige portioner efter ny skala.

1955/56:

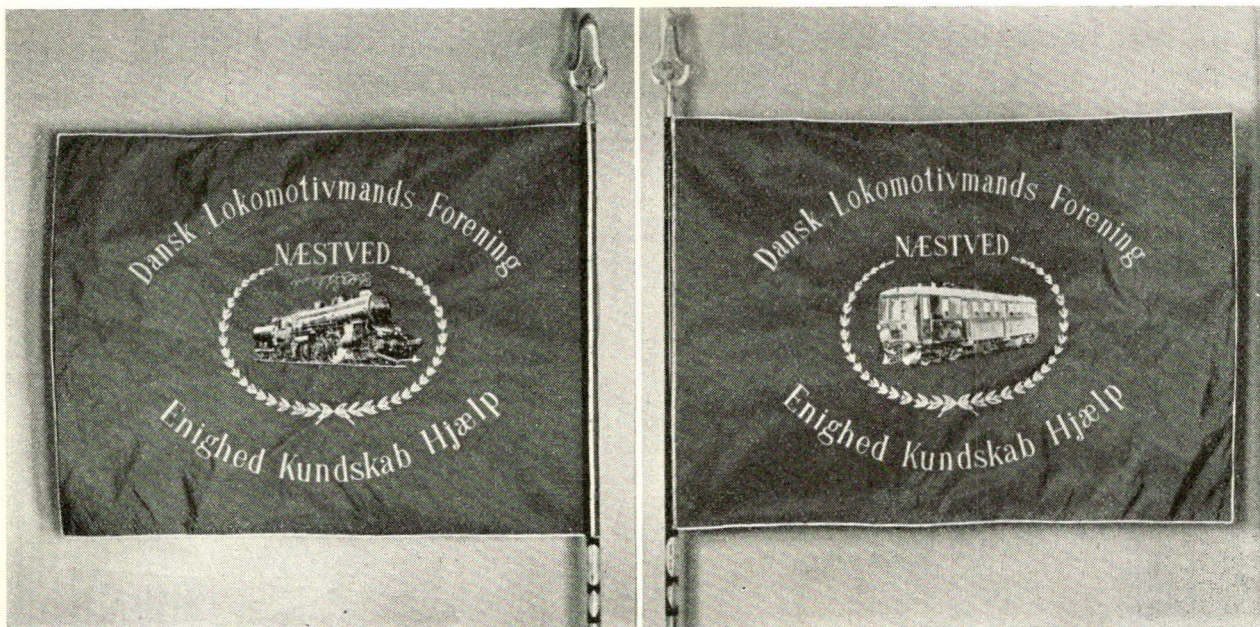
Ugifte 25—30 år: Den nye portion med det fulde beløb og $\frac{2}{3}$ af den omregnede portion. Portionernes størrelse efter ovennævnte skala.

Ugifte under 25 år: $\frac{2}{3}$ af den ny og den omregnede portion efter den nye skala.

Pensionister får 70 pct. af det midlertidige løntillæg og det særlige tillæg fuldt ud.

Lønnings-klasse	Lønstigning 1954/55				Samlet lønstigning 1955/56			
	gifte	ugifte over 30 år	ugifte 25—30 år	ugifte under 25 år	gifte	ugifte over 30 år	ugifte 25—30 år	ugifte under 25 år
6. grundløn	807	855	—	—	1041	1137	—	—
1. alderstillæg . . .	865	913	—	—	1125	1221	—	—
2. » ..	923	971	—	—	1209	1304	—	—
7. grundløn	708	762	—	—	912	1000	—	—
1. alderstillæg . . .	708	752	—	—	912	1000	—	—
2. » ..	765	819	—	—	985	1091	—	—
11. grundløn	600	640	544	400	768	848	704	512
1. alderstillæg . . .	708	752	640	472	912	1000	832	608
2. » ..	708	752	640	472	912	1000	832	608
12. grundløn	600	640	544	400	768	848	704	512
1. alderstillæg . . .	708	752	640	472	912	1000	832	608
2. » ..	708	752	640	472	912	1000	832	608
13. grundløn	600	640	544	400	768	848	704	512
1. alderstillæg . . .	600	640	544	400	768	848	704	512
2. » ..	600	640	544	400	768	848	704	512
14. grundløn	600	640	544	400	768	848	704	512
1. alderstillæg . . .	600	640	544	400	768	848	704	512
2. » ..	600	640	544	400	768	848	704	512
3. » ..	600	640	544	400	768	848	704	512

Tallene for 6. og 7. kl. angivet ved tilnærmede værdier.



Faneindvielse i Næstved

Lørdag den 10. april 1954 blev en mærkedag for lokomotivpersonalet i Næstved, idet vor nye fane blev indviet.

Højtideligheden foregik i »Bygningen«s festsal, hvor lokomotivfyrbøder K. Jakobsen på festudvalgets vegne bød velkommen.

Som det naturlige midtpunkt var vor organisations formand og dennes hustru, desforuden havde vi den glæde at se vor gamle ven, lokomotivfører Johannes Knudsen og hustru, samt repræsentanter for vore nærmeste medarbejdere fra lokomotivremisen, håndværker Poul Nielsen og remisearbejder Preben Olsen.

Efter middagen blev fanen ført ind i festsalen, medens alle rejste sig.

Faneudvalgets formand, lokomotivfører Brettschneider, redegjorde derefter for fanens tilblivelse, og udtalte bl. a. at midlerne var tilvejebragt i løbet af 4 år, dels ved årlige bevillinger af afdelingernes midler, dels ved medlemmers private bidrag.

Der blev ved redegørelsen rettet en tak til alle, der på en eller anden måde havde været delagtig i fanens tilblivelse.

Fanen er syet på blått dobbelt silkedug med en håndbroderet E-maskine på den ene side og en MO-vogn på den anden.

Efter gammel skik blev fanen indviet over foreningens motto.

Det første søm slog lokomotivfører E. Greve Petersen i for *enighed*; andet søm slog Brettschneider i for *kundskab*, og tredje søm slog K. Jakobsen i for *hjælp*, hvorefter Brettschneider på faneudvalgets vegne afleverede fanen til Dansk Lokomotivmands Forenings eje til glæde og styrke i afdelingerne 9 og 10, samt til fanebærernes varetægt.

Derefter blev der udbragt et leve for Dansk Lokomotivmands Forening, og nu blev fanen præ-

senteret for forsamlingen, og senere da man havde taget plads, blev der ved et glas vin udbragt et hurra for vor fane.

Damerne havde ønsket at tilkendegive deres sympati og glæde for vor fane ved at skænke en meget smuk faneplade, og samtidig ønskede damerne held og lykke, samt at det måtte blive det samlingsmærke, som det var håbet.

Derefter blev der af håndværker Poul Nielsen og remisearbejder Preben Olsen på deres gruppers vegne talt for kammeratskabet og bragt et hjertelig tillykke, hvorefter hver overbragte et varigt minde om faneindvielsen, nemlig to smukke faneplader.

Endvidere blev der overrakt to smukke buketter blomster, en fra lokomotivfører Johannes Knudsen og hustru, og en fra gartner Albrechtsen, Næstved.

Derefter havde E. Greve Petersen ordet, og fremhævede betydningen af fanen som samlingsmærke samt pegede på den betydning fanerne havde og ville få om nogle generationer, hvor deres motiver ville tale sit eget sprog om maskinkraftens udvikling igennem tiderne inden for DSB.

Lokomotivfører Johannes Knudsen talte for sammenholdet og om de tider, da afdelingerne blev stiftet, og lokomotivfører Haubye talte fornøjeligt for damerne, lokomotivfører W. Buch takkede festudvalget for den smukt arrangerede fest.

Derefter svarede Brettschneider med en tak til alle, der på en eller anden måde havde været delagtig i at gøre aftenen til den uforglemmelige festaften, den havde været, og udtalte derefter på festudvalgets vegne et: »Velbekomme«.

Man rettede så benene, medens der blev dækket af, og så gik det fornøjeligt med dansen til de små timer.

L. B.

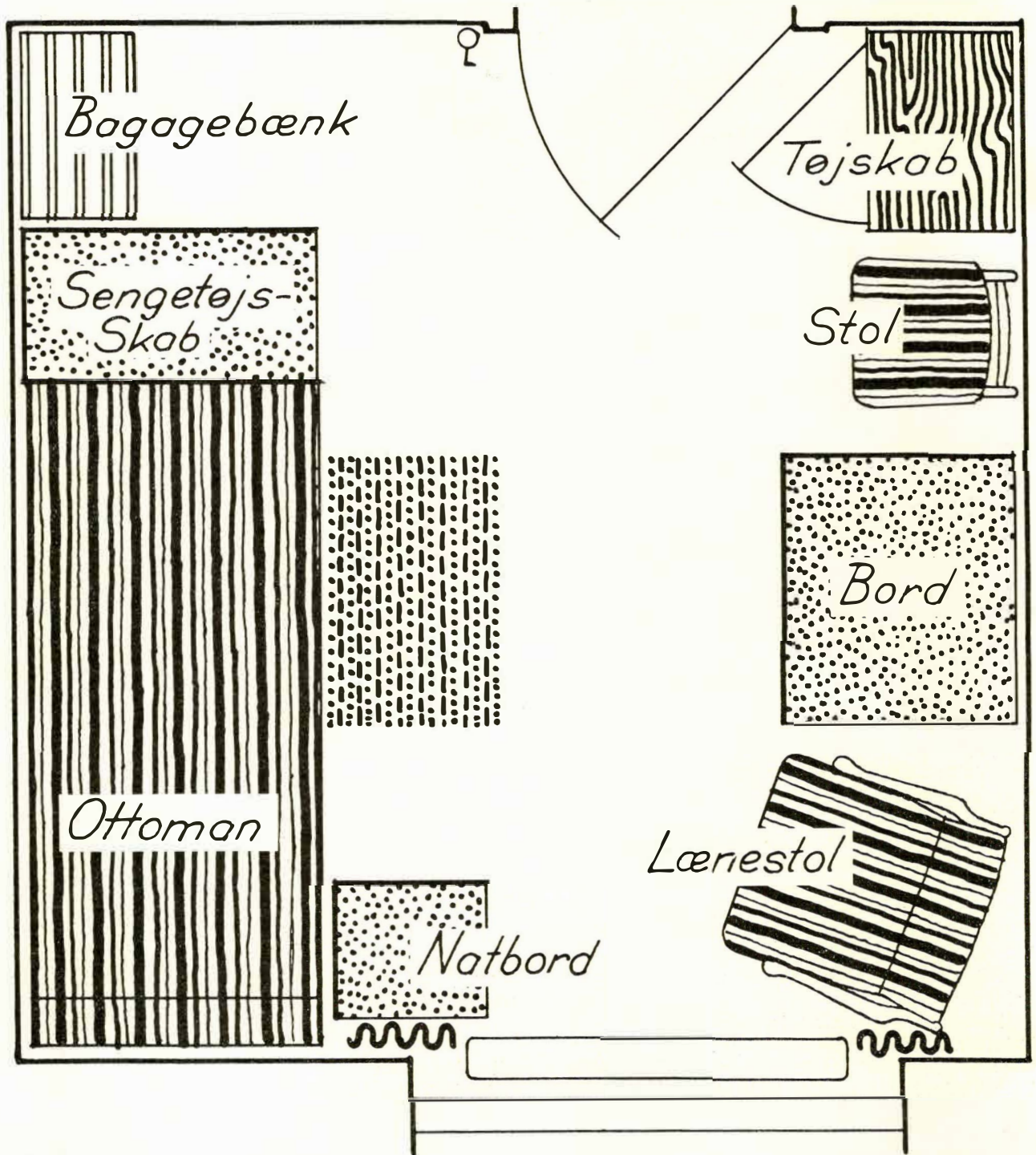
Overnatnings- og hvileværelser i ny skikkelse

Indslag i velfærdsarbejdet til opnåelse af større arbejdsglæde

Som tidligere meddelt i DLT nr. 3 d. å. er Statsbanernes og organisationernes bestræbelser sat ind på at skaffe det kørende personale tids-svarende og hensigtsmæssige overnatnings- og

hvileværelser, og af hosstående får man et ganske godt indblik i, hvorledes disse bestræbelser tager form.

Den viste tegning og fotografierne er udtryk



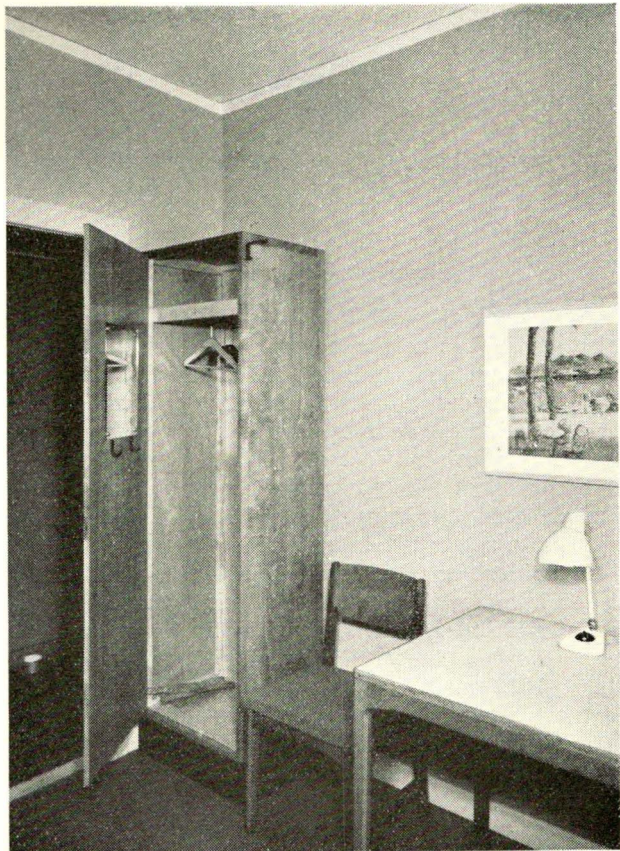
Ovenstående tegning viser inventarets placering.

for en standardtype på nævnte værelser, som fremtidig bliver indrettet rundt om i landet, og det er næppe for meget sagt, at resultatet er særdeles tilfredsstillende.

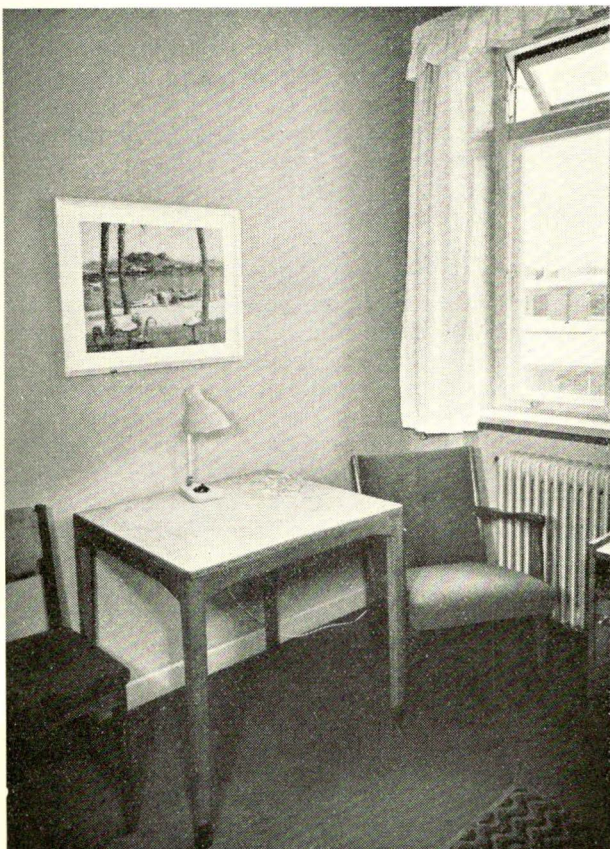
Værelsernes størrelse bliver mindre end de hidtil kendte, hvilket kun er en fordel. Samtidig opnås en betydelig besparelse i byggeomkostning. medens omkostningerne for inventaret til gengæld kommer til at ligge højere, men som slutfacit opnår Statsbanerne en økonomisk gevinst, og personalet får virkeligt tiltalende forhold.

Det turde være unødvendigt med en detaljeret beskrivelse af inventaret, idet illustrationerne taler for sig selv. Soveottoman og stole er mekkabetrukne. Bordpladerne er belagt med plastic. Udsmykningen til væggene fremskaffes af organisationerne, og Statsbanerne sørger for indramningen.

Det er vor tro, at der vil blive almindelig tilfredshed med den nye værelsestype, og vi nærer ingen tvivl om, at personalet vil behandle værelserne sådan, at der vises fuld forståelse for bevarelse af de indførte ændringer. Vort arbejdes karakter medfører uundgåelig, at den daglige påklædning tilsmudses, og dette skulle ikke gerne betinge, at de hyggelige værelser får en »afrakket« tilstand. Den enkelte vil sikkert også forstå, at forholdene betinger en hensynsfuld omgang med inventaret — med andre ord en behandling, som findes helt naturligt i det hjemlige.



Et rummeligt og praktisk garderobeskab.



Det nye i værelset — en lænestol.



Briksens afløser — en soveottoman.



Landsoplysningsudvalget

Fællesrejsen »Norge« 1954

Som meddelt i DLT nr. 5 vil dette års fællesrejse gå til vort nordiske broderland Norge.

Rejsen vil som tidligere af landsoplysningsudvalget arrangerede fællesrejser blive en kombineret ferie- og studierejse, idet udvalget har bestræbt sig på at lægge rejsens rute således, at vi får lejlighed til besøg såvel i de to norske storbyer og kulturcentre Oslo og Bergen, som den storslåede og pragtfulde natur i Vestlandet.

Endvidere er selve rejseruten tilrettelagt således, at den kommer til at gå over så vidt berømte jernbanestrækninger, som Bergensbanen, hvor vi passerer Norges højst beliggende jernbanestation Finse (1222 m.o.h.), ligesom en af rejsens udflugtsdage er reserveret en tur på den brømte turistbane, Flåmsbanen, og endelig skal også nævnes, at besøget på statsbanernes værksteder i Drammen bliver en realitet.

Programmet for rejsen vil, med forbehold for eventuelle nødvendige rettelser og forbedringer, blive som følger:

Søndag den 27/6: Afrejse fra Københavns Hovedbanegaard kl. 21,20 i sovevogn over Hälsingborg—Göteborg.

Mandag den 28/6: Morgenmad i spisevognen, ankomst til Oslo Ø. kl. 9,20, hvorfra vi i bus kører til vort standkvarter »Studentbyen«s sommerhotel, beliggende i udkanten af Oslo. Resten af dagen er til fri rådighed.

Tirsdag den 29/6: Byrundtur pr. bus, hvor vi bl. a. besøger »Framhuset« med skibet, der førte Fridtjof Nansen til Nordpolen i 1933 og Roald Amundsen til Sydpolen i 1910. Vi besøger et museum af nyere dato, »Kon-Tiki«, med tømmerflåden, der i 1949 førte norske videnskabsmænd 8000 km over Stillehavet for vind og strøm. Endvidere skal vi besøge de berømte norske vikingskibe, der vel nok er en af byens største seværdigheder. Efter middag på hotellet kører busserne os til havnen, hvor der om eftermiddagen bliver en 2½ times sejltur gennem det indre af Oslo fjord.

Onsdag den 30/6: For damerne arrangeres en udflugt, og for herrerne bliver der besøg på N.S.B.s værksteder i Drammen.

Torsdag den 1/7: Afrejse fra Oslo Ø kl. 8,35 ad Bergensbanen over Finse til Voss, hvor vi ankommer kl. 17,27, hvor vi skal bo på Nørrings Pensjonat. Frokost spises i spisevognen.

Fredag den 2/7: Hviledag.

Lørdag den 3/7: Kl. ca. 10,00 startes med bus langs Lunelven forbi søerne Melsvatn og Lønevatn til Stahlheim. Fra Stahlheim køres til Gudvangen ved bunden af den smalle Nærøy fjord med imponerende fjelde på begge sider. Herfra sejles op gen-

nem fjorden og ned i Auerlandsfjorden. Vi spiser frokost ombord og ankommer til Flåm kl. ca. 15,00, hvorfra vi fortsætter til Myrdal ad den kun 20 km lange Flåmsbanan, der har en stigning på 1 : 18, og ikke færre end 20 tunneler. Fra Myrdal fortsættes med tog til Voss, ankomst kl. 17,27.

Søndag den 4/7: Vi kører i bus fra Voss gennem Espelandsdalen til Ulvik, hvorfra der sejles over Eidfjord til Brimnes. Herfra videre i bus langs den smukke fjord til Kinsarvik ved Sørfjord, hvorfra vi sejler i smukke moderne både til Kvandal, frokost ombord. Fra Kvandal kører vi i bus til Granvin, hvorfra vi fortsætter med tog til Voss. Middag på hotellet.

Mandag den 5/7: Heldagsudflugt med tog til Bergen. Frokost på »Bergenhus«. Kl. ca. 17,30 er vi tilbage i Voss, hvor middagen er parat.

Tirsdag den 6/7: Kl. 9,45 påbegyndes hjemrejsen fra Voss. Vi spiser frokost i spisevognen og ankommer til Oslo kl. 18,45, hvor vi indtager turens sidste måltid i banegårdsrestauranten. Kl. 20,15 stiger vi ind i sovevognen i eksprestotog til København.

Onsdag den 7/7: Kl. 8,49 ankomst til Københavns Hovedbanegaard.

Prisen for hele rejsen, alle ture og udflugter, samtligede i programmet nævnte måltider og overnatninger, samt sovevogn København Oslo retur, er foreløbig ansat til kr. 502 for deltagere, der ikke har frirejse i Sverrig/Norge. For frirejseberettigede er prisen ansat til kr. 339.

Prisen er desværre ikke endelig, idet de forskellige hoteller og selskaber først kan opgive den faste pris, når de endelige deltagerantal foreligger. Dog kan så meget siges, at det er udvalgets absolutte opfattelse, at den ansatte pris vil kunne holde, idet der i priserne er taget hensyn til et deltagerantal af samme størrelse, som det vore fællesrejser erfaringsmæssig ligger på.

Anmeldelse om deltagelse i rejsen bedes snarest tilsendt undertegnede og senest 15. maj, idet forholdet er dette, at jo før vi ved det nøjagtige deltagerantal, jo før kan vi få de endelige spørgsmål om priser o. l. klarlagt.

Der vil i lighed med tidligere år blive anmodet Generaldirektoratet om velvillig behandling af permissionsansøgninger for deltagelse i rejsen. Man må dog her have opmærksomheden henledt på, at indførelsen af de nye ferieregler har skærpet dette forhold ganske væsentlig, hvorfor man i videst muligt omfang må påregne selv at skulle skaffe sig den fornødne tjenestefrihed.

Iøvrigt kan det oplyses, at samtlige deltagere såsnart det er muligt, vil modtage et udførligt program med anvisning på alle de for rejsen nødvendige forhold. Det kan dog allerede nu oplyses, at udvalget til sin tid sørger for de nødvendige frirejsehjemler i Sverrig/Norge.

Sluttelig kan det oplyses, at allerede indsendte anmeldelser til rejsen er behandlede og anførte som deltagere, hvorfor ny anmeldelse ikke skal indsendes.

P. I. v.

J. V. Christiansen,
Skibhusvej 137,
Odense.

Lyntogsforbindelse København—Hamburg

Med sommerkøreplanens ikrafttræden den 23. maj dukker et nyt billede op inden for samfærdselens rammer, idet Danske Statsbaner og Tyske Forbundsbaner har indgået overenskomst om at lade et tysk lyntog befære strækningen København—Hamburg og omvendt i en dagforbindelse over Gedser—Grossenbrode.

Toget har fået navnet »København Express« og skal gennemkøre forbindelsen på ca. 7 timer, idet der bliver afgang fra København kl. 15,10 med ankomst til Hamburg kl. 22,19. Fra Hamburg sker afgang kl. 6,26 med ankomst til København kl. 13,30.

Toget, et nyt moderne tysk diesel-elektrisk lyntog bestående af 3 vogne, kan inden for sine vægge rumme 24 passagerer på II klasse og 236 på III klasse. Medens det med en maksimalhastighed på 120 km/t haster mod sit mål foretages pas- og toldkontrol ombord, og således bydende publikum et højt mål af rejsebekvemmelighed forkortes den lange rejse endeløshed med små 2 timer.



Næste MY i Danmark

Onsdag den 21. april d. å. landsattes MY 1102 fra færgeren på Helsingør—Hälsingborg-overfarten, og dermed er de to første diesellokomotiver af bestillingen på fire taget i brug. De to sidste leveres i løbet af kort tid, og det påregnes at have alle fire diesellokomotiver i drift i sommerkøreplanen.

Prøvekørslerne med MY viser fortsat glimrende resultater, og dimensioneringen af maskineriet er sådan, at der under danske forhold er ringe chance for at overbelaste lokomotiverne.

General Motors Electro-Motive Division har iøvrigt for ganske nylig færdigbygget lokomotiv nr. 15000 af denne type. Som det vil erindres, er de til Danmark leverede diesellokomotiver bygget hos Nohab i Sverige på amerikansk licens, og for nogle af konstruktionernes vedkommende i samarbejde med A/S Frichs.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Statsbanepersonalets Sygekasse meddeler, at arbejdet med de til interessenterne i januar måned d. å. udsendte skemaer angående bemidlethed i folkeforsikringslovens forstand har været noget besværligt og færdigbehandlingen forsinket dels som følge af, at en stor del — ca. 2000 — af de indkomne skemaer ikke var forsynet med medlemsnummer, og dels på grund af, at det har været nødvendigt at erindre mere end 2500 interessenter om indsendelsen.

Da ca. 600 skemaer endnu ikke er modtaget tilbage, skal man, af hensyn til, at arbejdets tilendbringelse er af betydning for sygekassens økonomi, *indtrængende* anmode de interessenter, der endnu ikke har tilbagesendt skemaet, om at gøre dette *snarest*.

Har en interessant fejlagtig ikke modtaget skema, eller er dette bortkommet, bedes et nyt rekvireret fra sygekassens kontor.

»Nalco«-forsøgene

Hr. kontorchef Andersen! Det var, som jeg har gjort opmærksom på, i indeværende efterår, at det med at rense dysen under kørselen med K-maskine til 929 Ab.—Fh. skete, og på dette tidspunkt havde ordningen med at tilsætte vandet »Nalco« inden det kom i tenderen, virket over et år i Ab. og Fh., så hvis vandet alligevel indeholder sådanne urenheder, som »Nalco« en ikke kan opløse, må det blive på andre steder ansvaret lægges, og ikke hos mig eller mine kolleger, — *thi vi har ofte klaget over uroligt kedelvand til depoterne, men oftest med negativt resultat!* — Der var endnu 14 dage til udvask — blev der svaret! — Og slamning af kedelvandet måtte ikke gerne finde sted, det forrykkede analyserne af kedelvandet! — Med hensyn til den afslamning, jeg selv foretog, blev det udførligt bemærket på rapporten over turen, og mere eftertrykkelig kunne jeg vel ikke meddele, at maskinen havde været smadder urolig i vandet, da det, som jeg tidligere har gjort opmærksom på, var en maskine jeg benyttede hver 6. nat i tog 2049 Ar.—Ab., indsat ca. en time før min overtagelsestid, af fast personale, og jeg har aldrig haft den mindste grund til at klage over maskinens tilstand ved overtagelsen med hensyn til de forhold, som en lokomotivfører har ansvar for, når han afleverer sit lokomotiv i remisen, og når maskinen har arbejdet nogenlunde tilfredsstillende Ar.—Lg. — Tilfredsstillende som vi nu var vant til, — meget forsigtig kørsel op til Mu. med tidsstab, som måtte forsøges oprettet på den øvrige kørsel, og da maskinen først tager vandet fra Lg. til Rd., kan der ihvert fald ikke lægges andre kolleger noget til last derfor, og ingen får mig fra den faste overbevisning, at det udelukkende skyldtes for meget opsamlet slam i bunden af kedlen, og som, da maskinen skulle udføre et virkelig stykke arbejde, hvirvlede op fra bunden af kedlen, og så var det sket — afspærring — frisk vand på kedlen — trykket ned til 10 atm — langt udlagt styring — ringe åbning af regulatoren — kort sagt — »rangertempo« resten af vejen til Rd., og hvis det ikke var for, at maskinen var fuld af slam i kedlen, hvorfor blev den da rolig i vandet efter afslamningen, og arbejdede fri og let fra Rd. til Ab. og endda med overbelastet tog.

Det er jo så let at sige, »kør ikke ud med for høj vandstand« — ja vel, men når en H-maskine skal gå op fra Ar. til Mu. med ca. 900 t i »H. 800« tog, da ville jeg gerne have lov til at hilse, og tage min hat af for de to lokomotivmænd, der har *mod og evner* til at starte et sådan tog fra Ar. med 10 å 11 atm. og et halvt glas vand, og som brændsel have det rene »snus«, holde tid til Mu. og alligevel være sådan kørende med vand og damp, at der ikke behøves afspærring ved det første fald på strækningen. Dem tror jeg, vi godt kan kalde noget i retning af »supermænd«. Men mon ikke de fleste af os gerne ville have lidt mere vand på kedlen,

for at have lidt at tære på, indtil fyret har fået en sådan tykkelse og er så gennembrændt, at der kan holdes op til 350 grader i overhederen, og injektoren kan stå på så længe, at det er mærkbart på vandstanden. Vi er jo ikke interesseret i at være længere om turen end nødvendig, om ikke for andet, så det rent menneskelige. Det er vor egen fritid, det går ud over, om vi kommer sent hjem.

Sammenligningen — en afknækket skumhane og en utæt renseklap — syntes jeg halter lidt. Det er to forskellige begreber; thi enhver lokomotivmand vil give mig ret i, at om så hele pakringen på en renseklap er blæst væk, kan man med en nøgle spænde renseklappen fast på selve rensehullet. Den udstrømmende damp vil nok volde gene, men næppe mere end toget kan gennemføres, og det er jo sket så tit; men når damp og kedelvand presses ud af et ca. 14 mm hul og med 12 å 13 atm. tryk, og står som en dødbringende stråle over imod tenderen, og derfra breder sig som en vifte ud over hele førerhuset og til sidesejlene, som er iukkede, da er der kun en ting at gøre, om de to mænd ikke vil skoldes ihjel — ud af sidevinduerne, og da prise sig lykkelige, om der er en smal løbeskinne forned langs den udvendige side af førerhuset. Lad være at dette uheld kun er sket en gang i 10 år, *men det er den ene gang for meget.* Denne gang gik det godt, men næste gang kan ingen svare for. Lovligheden af at anbringe disse skumhaner på den måde, der er anvendt, er der vel ingen tvivl om, men er det ikke bedre at finde en anden måde, der giver en bedre betryggelse hos personalet allerede nu?

Jeg er ikke blind for, at kulforbruget kan variere på de samme maskintyper alt efter det arbejde, der ligger til dem år for år, men fra 42 til 70 er der et langt spring, lægger vi så 10 pct. til, om der ikke havde været anvendt »Nalco« — skulle det så blive 77 kg pr. 1000 tkm på en R-maskine, eller 35 kg mere end i 1927 til 31, hvorfra jeg har de 42 kg pr. 1000 tkm, og det til trods for, at maskinerne i dag skulle være bedre udnyttet end dengang — det var jo dog for en bedre udnyttelse, at maskinerne skulle køre i »ring« — det er jo lidt vanskeligt stadig at tro på de reelle værdier af de store forbedringer, der tid efter anden er anvendt på lokomotiverne for at bringe kulforbruget ned, og af disse er der vel kun to, der i virkeligheden er kulbesparende, og det er indførelse af overhederen for ca. 40 år siden, og så, at der igennem omløbsventilerne er skabt mulighed for et friere løb under afspærringen. Var fødevandspumperne ikke et forsøg på, og et opreklameret universalmiddel på, at bringe det dyre kulforbrug ned? Hvad blev resultatet, og hvor er disse pumper i dag? I hvert fald ikke på lokomotiverne.

At ledelsen indenfor depoterne og maskinafdelingen ikke skulle være klar over de genvordigheder, der følger med brugen af »Nalco«, er utænkelig, og mon det ikke er sådan indenfor lokomotivpersonalet, at vi har mere eller mindre opgivet det håbløse i, at rende på kontor o. dsl. hver gang en maskine »brækker« sig, for næste dag er det dog det samme igen. Der er et gammelt ord, der siger: »Mands vilje — mands himmerig«, eller me-

re populært: »Lad bare tøsene mere sig — skidt med hvad det koster«. Ja, hvad koster det ikke at bruge »Nalco« i daglig brug! — Her er det igen »rygter« jeg har at støtte mig til, men hvis det passer, skulle en »Nalcobriket« koste ca. 90 øre, og da en sådan briket kun er i stand til at rense 2½ m³ vand, lidt mere eller mindre, alt efter vandets beskaffenhed, er det jo ikke helt billig, når der i et tog som 2049 Ar.—Ab. bruges ca. 25 m³ vand, og til rensning af vandet medgår der 10 briketter à 90 øre = 9 kr. for en enkelttur. Dertil kommer udgift til analysering plus en lokomotivmester 6. lkl. Man kan vist rolig regne med, at en »Nalcobriket« koster 1 kr. pr. stk. Jeg ved ikke, hvor mange m³ vand der bruges til lokomotiver årlig her i Danmark, men hvis vi siger 2½ mill. m³. Til dette kvantum vand skulle der bruges en million »Nalcoer« = en million kr., eller svarende til 100 remisearbejdere à 10.000 kr. årlig. Remisearbejderne har vi herhjemme. »Nalcoen« hentes i udlandet, og er valuta, der går ud af landet. Kulene hentes også fra udlandene, ja nok! Det gør de »ædlere metaldele« også, så hvis der er sparet lidt i kulforbrug, så går det til på anden måde, i hvert fald udskrives der stadig samme daglige kvantum ud til rangermaskinen, som er gjort i mange år, og deraf ser vi i hvert fald ingen mindskelse i kulforbruget.

Jeg har aldrig tvivlet om, at »Nalco« har evne til at opløse kedelsten og gøre kedelrørene rene, og jeg takker for tilbudet, om at overbevise mig derom ved selvsyn på centralværkstedet, dog er det ikke altid så let at afse tid af sin fritid til sådanne jævnlige besøg, ligesom det muligvis også ville vække lidt opsigt, om jeg jævnlig stillede på værkstedet for at undersøge, ikke alene kedlernes tilstand, men også alle de kasserede haner og ventiler, og måske forhøre mig om, hvordan det kan være, at vi i dag ofte må være to mand for at lukke en regulator på en P-maskine — eller en anden maskintype med spjældregulator op fra det lille spjæld til det store. At der er en måde, det kan gøres på, er sin side af sagen, men det er afgjort ikke lært hos de gamle førere, jeg kørte med som ung lokomotivfyrbøder, derfor var det rart nok at få at vide årsagen dertil — men er det ikke »Nalco«, hvad er det så?

Formodningen om, at »Nalco« er et »universalmiddel«, der kan klare alle de fremmede bestanddele, der er i vandet, og at maskinen kan optræde som evighedsmaskine uden udgift til mandskab ved udvask og lignende, det lader sig ikke gøre, med mindre vandet bliver kemisk rensset for alle urenheder, før det bruges i lokomotiverne. Da dette er ugørlig, på grund af de store mængder, der her ville blive tale om, er der vist ingen vej udenom, at fjernelsen af den i kedlen ophobede slam må ske noget oftere, f. eks. ved jævnlig aftapning af et halvt glas vand igennem bundhanen, og med kedlens fulde tryk. Da vil jeg formene, når »Nalco«, og fjernelse af det uopløselige slam arbejder hånd i hånd, at der er en mulighed for, at vi endnu engang kan redde de i dag så forklejnedes og »umoderne« damplokomotiver, der nu i halvandet hundrede år har tjent menneskeheden troligt, fra at

blive gjort umulige ved en påtvungen forringelse! Dette har damplokomotiverne ikke fortjent, dertil har deres indsats været for stor, det er ikke for at være sentimental, at jeg skriver dette, et lokomotiv er dog, når alt kommer til alt, et »dødt« stykke værktøj i menneskenes hænder.

Jeg er nu kommet dertil, hvor jeg begyndte i mit første indlæg, efterlysning af konkrete resultater af forsøgene, gjort op med plus og minus, om de store besparelser, der forventes, kan opveje de ulemper og forringelser, der er opstået af forsøgene, og om ikke besparelserne er så ringe, at de ikke står i rimelig forhold til ulemperne, der er opstået. Dette er og har været mit syn og ledetråd i mine indlæg, at det ikke har været helt ved siden af, ser jeg af den interesse, der i andre indlæg og ved personlig samtale med mine kolleger har været lagt for dagen, og jeg takker derfor.

Til min kollega fra Silkeborg, lokomotivfører J. Bentzen. — Gode kollega! Min oprigtigste lykønskning til dig — tænk, at du er i den situation i dag, hvor vi andre knapt nok er nået halvejen, at kunne bruge et lokomotiv som i gamle dage — et helt glas vand — fuld tryk på kedlen, og så slår vi et »slag«, så vognene er ved at ryge »14 dage ind i næste uge«, uden at man mærker noget til uroligt vand, det lyder vel nok forjættende. — Tænk, ikke at skulle bruge alle sine kræfter, for at få regulatoren lukket igen, men kan næsten gøre det med den lille finger, hvor det ville være vidunderligt! — Du husker jo nok, hvordan vi før i tiden fik vore stopbøsninger til regulatoren smurt med god gennemfedtet pakning, som sålunde kunne holde et par udvasker, og hvor regulatorspejlet blev smurt ved hver udvask, men sådan er det jo ikke mere. Nu går der to måneder, før en maskine vaskes ud, og pakningerne er som sten, den mindste uro i vandet gør, at en regulator ikke er til at slæbe; sådan er det med de »grise«, jeg er »beridder« af i dag. Her må vi nøjes med det lille spjæld, hvad enten det er »slag« eller store træk, der skal køres med, så får det gå med farten, som det bedst kan, hvad vi ikke når i vor vagt, kommer der vel andre og gør færdig i deres, for bruge det store spjæld kan vi ikke — jo, når vi blot har 7 à 8 atm. tryk og vandet under laveste vandstand, så går det nogenlunde, men det var vel ikke efter den recept, at F- eller H-maskinen i sin tid blev konstrueret og bygget.

Jeg vil såmænd gerne give dig ret i, at der ikke er megen forskel på en Hs- og en H-maskine, især når vi eliminerer det lille »s«, så er et »H« jo et »H«, hvad enten det står på hoved eller hale, eller om det læses forfra eller bagfra, det er dog ens alligevel, men dermed hører vist nok al sammenligning op imellem en Hs- og en H-maskine. Det med den lakerede invendige side af kedlen, syntes mig at være en fordel, thi alt hvad der er lakeret, er dog let at vaske snavs af, men der kan man se, man skal lære, så længe man lever, men at jeg på mine gamle dage også skulle lære at køre med små »russere«, havde jeg mindst af alt ventet.

M. R.



Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand og vor kære far, pens. lokomotivfører J. C. Christensens død og bisættelse.

En særlig tak til de københavnske afdelinger for fanens tilstedeværelse.

Olivia Christensen og børn,
P. Sabroesgade 10, 1., København.

Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

N. C. R. Jeppesen, Lokomotivfører, Helgoland.

Al opmærksomhed på min jubilæumsdag den 26. maj d. å. frabedes venligst.

T. Lorentzen, lokomotivfører, Struer.

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

V. F. Schophuus, lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed i anledning af mit 25 års jubilæum den 2. juni frabedes venligst.

A. Enghave, lokomotivfører, Tønder.



*Forfremmelse til lokomotivinstruktør i 6. lkl.
efter ansøgning pr. 1-4-54.*

Lokomotivinstruktør i 7. lkl.:

C. M. C. Knudsen, Fredericia, i Fredericia.

Forfremmelse til lokomotivførere i 7. lkl. (efter ansøgning iflg. opslag) pr. 1-5-54.

Lokomotivførerne:

H. R. Pedersen, Aarhus H., i Aarhus H.

A. P. Knudsen, Aarhus H., i Aarhus H.

P. A. Rønna, Fredericia, i Fredericia.

J. C. Jensen (Ingstrup), Aarhus H., i Aarhus H.

W. L. A. Jürgensen, Fredericia, i Fredericia.

H. C. R. Jensen, Aarhus H., i Aarhus H.

H. Majland Hansen, Fredericia, i Fredericia.

S. K. T. Nielsen, Fredericia, i Fredericia.

V. C. M. N. Pedersen, Aalborg i Aarhus H.

A. M. Jørgensen, Aarhus H., i Aarhus H.

K. V. Sørensen, Aalborg, i Fredericia.

Tildelt hverv som depotforstander efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-5-54.

Lokomotivfører:

M. J. K. E. Nielsen, Sønderborg, i Sønderborg.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-5-54.

Lokomotivførerne i 11. lkl.:

C. C. F. Rasmussen, København Gb., til Roskilde.

H. J. Jørgensen, Nykøbing F., til Gedser.

H. E. Møllerstrøm, Gedser, til København Gb.

A. F. Heuck, Fredericia, til Sønderborg.

Lokomotivfyrbøderne:

S. Christensen, Roskilde, til København Gb.

A. C. Nielsen (Baun), Helsingør, til København Gb.

V. Larsen, Helsingør, til København Gb.

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

L. Christensen, Slagelse, til Nyborg H.

A. C. Hansen (Veng), Roskilde, til Nyborg H.

E. J. Mortensen, Roskilde, til Kalundborg.

F. D. Hansen, Kalundborg, til Aarhus H.

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

J. Jespersen, Fredericia, til Aarhus H.

P. Hellemann, Fredericia, til Aarhus H.

F. K. P. Borggaard, Nyborg H., til Struer.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-5-54.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

H. Pedersen, Nyborg H., i Nyborg H.

E. L. M. Christensen, København Gb., i København Gb.

S. A. Jensen, København Gb., i Fredericia.

B. A. Sjøstrand, Nyborg H., i Nyborg H.

P. H. Andersen, Aarhus H., i Fredericia.

L. Krøyer Rasmussen, København Gb., i Helsingør.

V. J. Knudsen, Fredericia, i Fredericia.

R. E. Johansen, Aarhus H., i Fredericia.

A. Toftdahl, Struer, i Assens.

S. H. Jørgensen, Fredericia, i Fredericia.

W. P. Andersen, Aarhus H., i Roskilde.

B. Marcussen, Nyborg H., i Helsingør.

P. E. Sørensen, Kalundborg, i Slagelse.

C. S. Andresen, Padborg, i Padborg.

H. K. Peitersen, Helsingør, i Helsingør.

J. A. J. Andersen, Korsør, i Roskilde.

S. A. Frederiksen, Nyborg H., i Nyborg H.

K. L. Larsen, Aarhus H., i Roskilde.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-4-54.

Lokomotivmester H. J. Andreasen, Nr. Voldgade 62, 2., Nyborg.

Pens. lokomotivfører L. J. Berg, Chr. Winthersvej 59, Aabyhøj.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Aarhus: Formandens navn og adresse rettes til: N. K. Jensen, Silkeborgvej 19, 2.

Kassererens navn og adresse rettes til: B. N. Kristensen, Rødkløvervej 18,2.

H U S K

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

Forlang

KAFFE

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

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

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

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

H. KONGGAARD

Murermester *Entrepenør*

Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

Drevsen & Nellemann

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

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

I. KRUSE & BECH

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

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

Forlang!

HJ. MARTENS EFT.

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

Østervembs VINSTUE

anbefales

Carlsminde

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori
anbefales

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed
Mellemgade 15
Nyborg
Telefon 530

øl og vand

Nyborg Liggistemagasin

K. Jacobsen Snekermester
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.
Aldt 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Brunnsbro 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. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

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

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER



Aarhus
Amtstidende

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.

Indhent Tilbud.

**SILKEBORG
866**

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