

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 4

20. FEBRUAR 1955

55. 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

Vandforsynings- og
vandbehandlingsanlæg
til lokomotivfødevand

Elektrolytisk vand-
behandling

Pumper . Ventilation

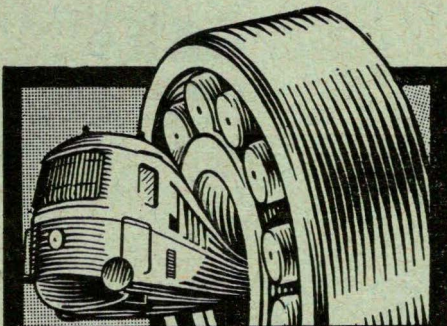
Generalrepræsentant for
National Aluminate Corp.
(Nalco)

J. Krüger A/S

KØBENHAVN K

Christians Brygge 22 . Tlf. 4726

Telgr.: Softwater



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

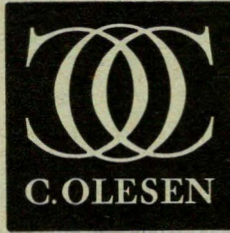
OPTIKER

Felix Schmidt
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

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

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser Husk Marketenderiet Hurtig Betjening
Telefon 1232 Ærbødigst Viltøft

Importkompagniet ^{A/s}

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

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

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

FRICHS

Elegante Kjøler og Smoking

udlejes

ELKLÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513



Odense Pilsner
den mest velmagende

^{A/s} ALBANI BRYGGERIERNE

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni ^{A/s}

Hans Nielsens Maskinfabrik

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFORENING HB**

Andersson & Bardram ^{A/s}

Studiestræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA ^{A/s}

RANDERS

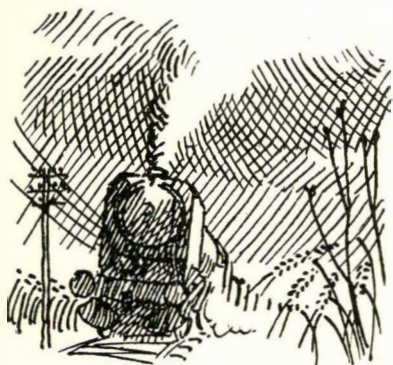
THÜRMEERS

originale Snittøj

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. 4 - 55. ÅRGANG

20. FEBRUAR 1955



Indhold:

Generaldirektørskiftet	37
Nordisk Nyt, Danmark	38
Fra arbejdspladsen — Maskinde- potet Københavns Godsbane- gaard	39
Udviklingen i rangertjenesten ...	41
Landsoplysningsudvalget	45
Medlemskursus	45
Fællesmøder	45
Valg af bestyrelse il Statsbane- personalets Sygekasse	46
Hellasrejser	46
Statsbanernes driftsindtægter og udgifter	47
Under DLF	47
Tak	48
Jubilæum	47
Opmærksomhed frabedes	47
Lokomotivførernes Sangforening.	48
Lanternen	48
Nye adresser	48
Personalia	48
Dødsfald	48
Medlemslisten	48
Byttelejlighed	48
Olsen og Jensen	48



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.

Generaldirektør-skiftet

Distriktschef P. E. N. Skov afløser generaldirektør
E. Terkelsen den 1. maj 1955

Den 25. april fylder generaldirektør E. Terkelsen 70 år og træder med udgangen af samme måned ud af statens tjeneste.

Endnu ca. et halvt år før skiftedagen har denne begivenhed været til offentlig debat i dagspressen. I vide kredse har der været almindelig interesse for, hvem den nye chef for Danske Statsbaner blev fra 1. maj. I dette, som i lignende tilfælde ved et betydningsfuldt personskifte, har der tillige været nævnt mange forskellige kandidater til posten. Personer i og udenfor etaten har i denne forbindelse været nævnt. Tekniker eller ikke-tekniker er gået ind i debatten, som egnede til leder af landets største transportforretning. Det har stort set ikke manglet på forslag, og på et givet tidspunkt gik et par blade endog så vidt, at de stillede en svensk jernbanemand op som kandidat.



P. E. N. Skov.

Men uanset hvem det var, der blev stillet i forslag eller omtalt i denne forbindelse, kunne det fremsatte kun være formodninger, thi trafikministeriet, hvorfra indstillingen skulle komme, havde endnu ikke udsendt den officielle bekendtgørelse om pladsbesættelsen. Denne var til gengæld af mange ventet allerede i efteråret 1954, idet man anså det for givet, at den nye generaldirektør — ikke mindst hvis han skulle hentes udenfor etaten — måtte have en rimelig tid til at sætte sig ind i den daglige virksomhed, før overtagelsen af stillingen fandt sted. Men ministeriet og regeringen lod vente på sig og forøgede den spænding, som efterhånden var opstået. Den lange ventetid skyldtes bl. a. trafikministerens langvarige sygdom, men kort tid efter sin tilbagevenden tog ministeren til gengæld omgående fat på opgaven og udløste spændingen ved at indstille distriktschef P. E. N. Skov overfor Kongen.

Et navn som ikke tidligere havde været nævnt i denne forbindelse, og et valg, der derfor kom overraskende for de fleste. Men lad det være sagt med det samme for vort vedkommende — ikke som nogen ubehagelig overraskelse. Tværtimod, kan vi tilføje, fordi vi altid gerne har set, at også den øverste chefpost besættes fra jernbanemændenes egne rækker på lige fod med de øvrige lederstillinger indenfor virksomheden DSB. Vi har nu ca. 10 år med gode erfaringer for, hvorledes livet former sig for de øvrige ansatte, når det er en jernbanemand, der har sæde i generaldirektørstolen og kan derfor kun hilse med tilfredshed, at også fremtiden kan give os samme vilkår.



Kooperationen undersøger mulighederne for etablering af nordisk samhandel med og produktion af byggematerialer.

Næppe noget område inden for erhvervslivet udviser vel større interesse for skabelsen af et fælles nordisk marked end den kooperative bevægelse, hvis forskellige organisationer allerede nu søger at forberede sig til fuld udnyttelse af de muligheder for et større nordisk kooperativt samarbejde, som beslutningerne i Nordisk Råd måtte have til følge.

Om ganske kort tid vil der således i København blive afholdt et møde mellem fremtrædende repræsentanter for de kooperative organisationer i Finland, Sverige, Norge og Danmark og økonomiminister Jens Otto Krag. På dette møde vil man bl. a. drøfte, hvilke muligheder der fremtidig måtte kunne opstå for et samarbejde mellem bolig- og byggeorganisationerne med det formål at etablere fælles samhandel med og produktion af byggematerialer.

Hæderfuld indbydelse til Keramikfabrikken »Søholm«.

Da den berømte Harrogate-udstilling i England åbnedes den 31. januar, var Keramikfabrikken »Søholm« som den første virksomhed uden for det britiske imperium indbudt til at deltage. »Søholm« ejes som bekendt af Keramisk Forbund og fabrikkens medarbejdere.

Udstillingen, der besøges af købere fra hele verden, er et kæmpe-mæssigt opbud af gave- og souvenirvarer. — »Søholm« er repræsenteret ved en række figurer af kunstmaleren Orla Muff. — I anledning af 150-året for H. C. Andersens fødsel har man valgt at udstille skikkelser fra den store danske digters eventyr.

Og vi har kun grund til at stille de bedste forhåbninger om at møde samme betingelser under den nye generaldirektør, som vi ikke står fremmed overfor, men har lært at kende både som en dygtig og handlekraftig men tillige forhandlingsvenlig mand. Med disse egenskaber hos P. E. N. Skov følger endvidere en betydelig indsigt i jernbanedriftens mangeartede forhold. Efter snart 35 års tjeneste ved DSB med en livlig aktivitet inden for stort set alle områder har han fulgt banernes udvikling og taget del i problemerne under gode og dårlige tider.

Efter overstået elevtid og fortsat uddannelse som trafikassistent flyttede Skov fra tjenesten på stationerne i 1934 som 30-årig overtrafikassistent ind i 2. Distrikts trafikkontor for ca. 3/4 år efter at overgå til trafikkontoret i Generaldirektoratet. Her fulgte hurtigt udnævnelsen til trafikkontrollør efter og senere stillingen som trafikinspektør I, og den 1. april 1946 udnævntes han til kontorchef for trafikkontoret. Den voksende rutebildrift i efterkrigsårene blev en af de store opgaver Skov kom til at beskæftige sig med, og som ved hans medvirken blev løst på en måde, der fortjener anerkendelse. En kendsgerning, som ved udnævnelsen blive noget af et kuriosum i forbindelse med den »sensation«, der i dagspressen var fremme om den svenske jernbanemand, der skulle være et særligt godt emne som generaldirektør, da han havde særlig kendskab til rutebildrift erfaret ved anlæggelse af Svenske Järnvägers ruter.

Under sin tjeneste på trafikkontoret var Skov tillige lærer på Jernbaneskolen, og for kun et år siden kunne vi lykønske ham med udnævnelsen som distriktschef for 2. Distrikt.

Lokomotivmændene gentager denne lykønskning i forbindelse med det nu forestående avancement og giver »de sortes« håndslag på fortsat tillid og vilje til godt samarbejde.

*

Vi skal ikke allerede nu tage afsked med generaldirektør E. Terkelsen, det vil der senere blive lejlighed til. Men som medarbejder i virksomheden ved vi, at der foran os ligger store problemer, som allerede er taget op til behandling, men endnu ikke endelig løst, fordi mulighederne ikke har været til stede. Blandt disse er problemet om den fremtidige trækraft, der såre naturligt ligger os stærkt på sinde. Dels fordi det har vor interesse at følge denne udvikling og medvirke til opnåelsen af de bedste resultater på dette meget vigtige område for derved at styrke DSB's konkurrenceevne, dels fordi en omlægning af driften ved ændret trækraft skaber store problemer for lokomotivpersonalet. Forståelsen heroverfor har været stor hos vor nuværende generaldirektør, der har fulgt med i alle de mange detaljer personalet vedrørende og som — sin oprindelse fra trafiktjenesten til trods — tillige har været en virkelig foregangsmand og forkæmper for trækraftens modernisering.

*

Måtte vi møde samme forståelse — hvad vi har troen på — hos den nye generaldirektør, styrkes vi i bevistheden om et fortsat godt kompagniskab mellem administration og organisation og mellem ledelse og underordnede. Det er samarbejdet, der skal være fundamentet i vor tids bestræbelser for at skabe en sund og god virksomhed.

Fra arbejdspladsen

Maskindepotet Københavns Godsbanegaard

Maskindepotet Københavns Godsbanegaard — hvad dækker denne betegnelse? For den lokomotivmand, der aldrig har haft lejlighed til at komme som tjenestegørende til dette depot, kunne det måske interessere at høre, hvordan forholdene er her, dog, naturligvis taget i grovere træk.

For at få et indblik i størrelsesforholdene skal oplyses, at hele »forretningen« dækker et areal på ca. 15000 m². I remisen er der plads til 96 lokomotiver, fordelt på fire sporafdelinger, A-B-C- og D-stykket, med henholdsvis 16, 30, 20 og 30 pladser. Der er stationeret 10 lokomotivmestre, 1 overtrafikassistent, 248 lokomotivførere, 98 lokomotivfyrbødere, 51 lokomotivfyrbøderaspiranter, 25 kørende håndværkere, 41 remisehåndværkere, 1 kontorassistent, 7 remiseformænd, 4 afløserer for disse, 163 faste og 41 løse remisearbejdere, ialt 690, en ganske anseelig personalestyrke. Det vil være let forståeligt, at der er mange og ofte store problemer at løse for tillidsmændene på så stor en arbejdsplads; man har derfor oprettet et fællesudvalg, hvor samtlige organisationer er repræsenteret, og udvalget tager sig af fællesinteresser.

De stationære anlæg. På D-stykket er der i den ene side, sporene 9 og 10, indrettet vort smertensbarn og hovedpine gennem lang tid, nemlig dampspuleanlægget. Det har knebet med at få dette anlæg adskilt fra den øvrige del af remisen, men man er nu, ved vor organisationsformands mellemkomst, igang med opførelsen af et beskyttende plankeværk, og vore trængsler skulle hermed være forbi.

På samme sporafdeling, men i spor 2, er der indrettet en sænkegrav, som bruges flittigt af håndværkerne ved nedtagning af hjul m. m.

Inden vi går videre, skal det oplyses, at A-stykket har 12, B-stykket 14, C-stykket 11 og D-stykket 10 spor.

D-stykkets ti spor løber ud til den store drejeskive, fra denne går samtidig ud- og indkørselsspor, sidstnævnte løber fra rensegraven. Bag den omtalte drejeskive er en mindre i reserve.

Når vi følger indkørselssporet, kommer vi først til rensegraven, der er delt i to spor, men i øvrigt i princippet med ophejsning af kasser som ved mange af landets andre depoter. Ved siden af dette anlæg, er opført en bygning, der huser 5 olieautomater, hvor al den til kørslen nødvendige olie købes. I denne bygnings nordlige ende er et nyt centralvarmeanlæg indrettet. Der anvendes hoved-



Artiklens forfatter
afdeling 1's formand
lokomotivfører
G. A. Rasmussen.
Fotos ved lokomotiv-
fyrbøder B. W. Gutte.

sageligt røggkammersmuld som brændsel, hvilket sparer store beløb på denne post i regnskaberne.

Længere tilbage er kulsiloanlægget opført. Her er tre spor, et ud- og to indkørselsspor, med hver to forsyningsslidsker, således at det normalt ikke skulle være nødvendigt, at holde under siloerne med skorstenen. Kullene hentes i havnen i særlige til formålet byggede vogne, der hver tager 18 tons kul. Disse bringes op til siloerne af en speciel opkørselsrampe. Man får et indtryk af nødvendigheden af dette anlæg, når det oplyses, at der på et døgn bruges ca. 300 t kul. Over hver spor for udkørende maskiner, er sandsiloerne anbragt.

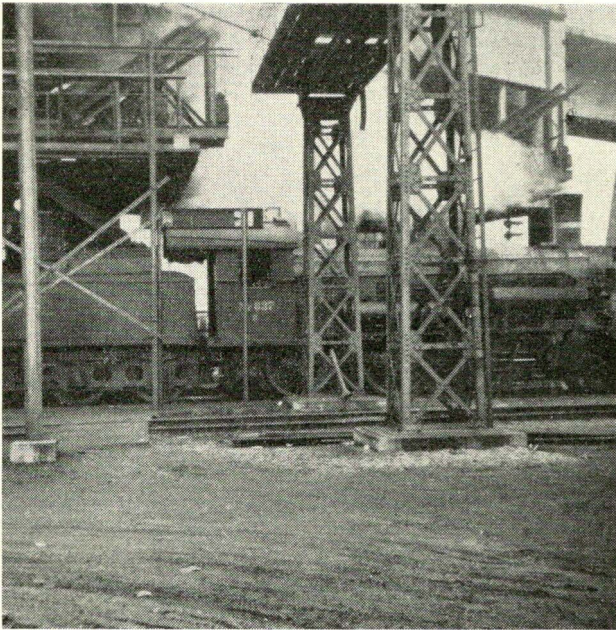
Umiddelbart ved siden af remisens hovedbygning er vandtårnet beliggende.

Overfor tårnet ligger en flad træbygning, populært kaldet »Pandekagen«, hvor en del af remisearbejderne har omklædnings- og vaskerum. Det er dog meningen, at denne skal fjernes inden længe, idet man har påbegyndt opførelsen af en ny overnatningsbygning og for at få plads til denne, må »Pandekagen« vige. I den nye bygning skal der endvidere indrettes et nyt lokomotivmesterkontor.

Omtrent sammenbygget med »Pandekagen« er



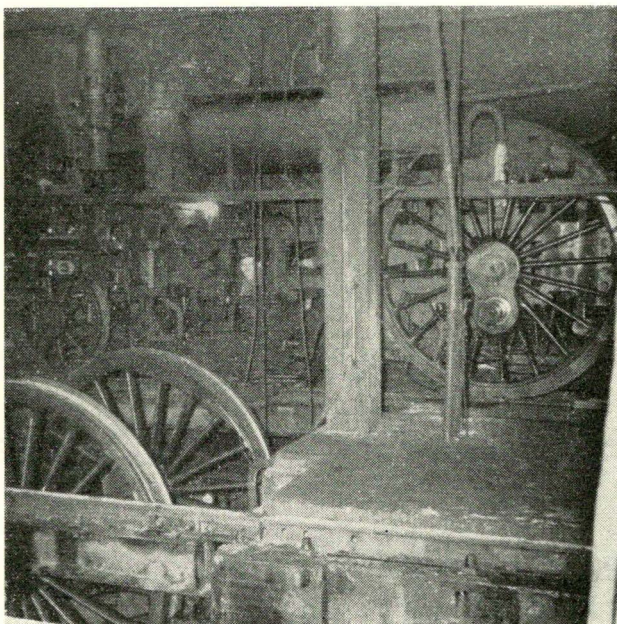
Eksteriør fra maskindepotet.



Kul- og sandpåfyldning.

marketenderiet, et lyst og venligt lokale, med både kaffe- og blandethandel, ja næsten en hel købmandsforretning. Dette foretagende ledes af bestyrer Rasmussen, der med stor dygtighed sørger for, at intet mangler i denne vor egen forretning. Til hjælp har han en stab, der står for den daglige ekspedition. Rasmussen er samtidig bestyrer af de øvrige marketenderier under maskinafdelingen.

Fra »Tutten« går vi ind i hovedbygningen, og her har vi i stueetagen, lokomotivmesterkontor, 5 omklædnings- og vaskerum for håndværkere og remisearbejdere, samt magasinet, hvor udlevering af diverse ting såsom tvist, sæbe, uniformsgenstande og rettellesblade til vor ordresamling finder sted. I denne etage findes også skadestuen, som der dog kun i enkelte tilfælde er brug for.



Arbejde ved sænkegrav.

På første sal »bor« lokomotivpersonalet, her findes også reserve-, nedbruds- og læsestue.

På anden sal er soverum for personale ude fra, disse er dog meget gamle og utidssvarende, men dette ændres jo når den før omtalte nye bygning bliver færdig. Det er så meningen, at den gamle fløj skal gennemgå en hårdt tiltrængt ombygning, og det er et af personalets mest brændende ønsker, at der må ske hurtige skred i tingene, så vi snart kan få lyse og venlige lokaler at færdes i. Det skal dog siges, at det ikke er uvilje fra ledelsens side, at dette ikke er sket før, men pengespøgelset har været til hinder for udførelsen, et forhold der jo ikke kendetegner Statsbanerne alene.

Efter denne gennemgang, skal vore største problemer omtales. Det der voldte mest kvaler i den senere tid, var dampspuleanlægget, men som tidligere omtalt, skulle dette problem være løst. Røgplagen i remisen arbejdes der med for tiden, men denne fjernes sikkert først på tilfredsstillende måde, når der er skaffet plads til alle damplokomotiver under nye, af aluminium fremstillede aftræk. Der er ca. 20 af de gamle aftræk med klapper tilbage, men når disse ikke er i brug mere, skulle røgplagen være væk.

Rengøringsproblemet i remisen har været stort, men fællesudvalget har ved henvendelse i distriktet, hvor man var venlig stemt for dette, fået bedret på forholdet. Der er dog en del tilbage, vi kunne ønske en bedring på, det drejer sig om rengøring af lokomotiverne, når disse har stået i hus et stykke tid. Det er og kan være årsag til mange irritationsmomenter. Når lokomotivpersonalet til daglig gør en indsats for at holde maskinerne i pæn og ordentlig stand, skaber det stor bitterhed, at de gang på gang må overtage disse meget snavset. En ændring af dette forhold er påkrævet.

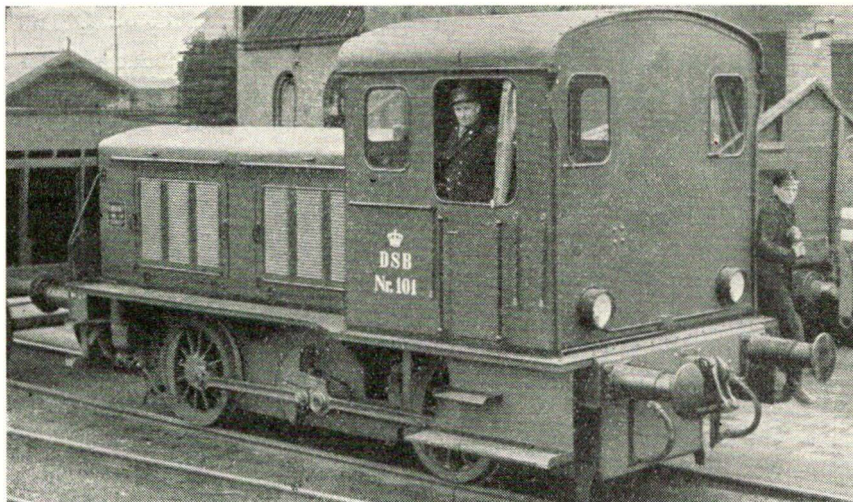
Nu skal man dog ikke tro, at der kun er sorger og bekymringer i det daglige, mange menneskelige hensyn og goder tages og gives fra begge sider, og sådan bør og skal det være. At der kan være en og anden der falder ud af rollen, så der ryger et par splinter af brættet, kan vi i denne henseende se stort på, i de fleste tilfælde har vi selv lim med til at lime splinterne på igen. Omend forholdene langt fra er ideelle, må vi dog anerkende, at fællesudvalget har opnået betragtelige resultater, og vi møder under forhandlingerne med ledelsen god vilje til at løse problemerne.

Det gode danske humør, florerer bravt blandt lokomotivmændene på Gb. Man undlader sjældent at lave grin med hinanden, alt i godmodig fordragelighed, men når der tages alvorligere problemer op til drøftelse, holdes diskussionen altid i en saglig og god tone. At hjælpe hvor det er nødvendigt er heller ikke fremmed på Gb. I hvert fald skal lokomotivfører J. C. M. Johansen, populært kaldet Marius, nok sørge for at propforeningen ikke bliver glemt. For denne har han alene i 1954 »høvlet« 422,00 kr. ind. For hans indsats igennem årene er der fra »Proppen« modtaget et diplom og to sølvplader, hvilket er både hans og vor stolthed.

Må jeg til slut udtrykke ønsket om, at kolleger ved andre depoter vil fatte pennen og fortælle om deres »arbejdsplads«.

Udviklingen i rangertjenesten

Sammenfatning af problemerne omkring bemanning af rangertraktorer.



Det turde efterhånden være en kendt sag, at der inden for ranger-tjenesten sker en udvikling, som i omfattende grad berører lokomotivpersonalet når henses til omlægning af trækraften fra damp- til motor-drift.

Det er ikke for meget sagt, at hele spørgsmålet har været fulgt med en til tider meget voldsom interesse ude i medlemskredsen, og der er ikke altid ført en diskussion med fuld saglig forståelse af nødvendigheden og hensigtsmæssigheden i de forandringer, som foretages.

Til belysning af sagens gang skal der i det følgende gives en oversigt over hovedpunkterne i forhandlingerne, der faktisk har stået på i ca. 3 år og endelig er bragt ind i en afsluttende fase, hvor det er muligt at give konkret oplysning om fremtiden på dette felt.

Indledningsvis vil det være rigtigt at anføre baggrunden for den hidførte udvikling, hvori ingen ansvarlig i hovedsagen er uenig om målet, hvorimod der nok kan være nogen uenighed om enkeltheder.

Den udvikling og det opsving, trafikken har faet i luften og på landevejen, har ført jernbanedrift ind i en trængselsperiode, således at man må kæmpe med formidable vanskeligheder i konkurrencen, på sin vis ret ulige, og dette betyder svigtende rentabilitet for jernbanedrift som helhed, et forhold der ikke blot er udtalt for vort lands vedkommende, men som i høj grad

gælder jordens øvrige lande med jernbaner — for nogle endog langt større besværligheder end for os. Ud fra disse kendsgerninger må jernbaneledelserne gennemføre sådanne foranstaltninger, så at der opnås en rationel arbejdsform på et hvert område, hvor der overhovedet er saglig begrundelse og mulighed derfor.

— — —
Uden at komme ind på de mange områder, hvor der allerede er blevet eller vil blive sat ind, vil vi holde os til det, der direkte berører lokomotivpersonalet.

Netop trækraftområdet er et grundlag for opnåelse af større rentabilitet, et forhold som nøje knytter sig til kraftstofforbruget. Der ligger i omlægningen fra kul- til olieforbrug en væsentlig driftsmæssig fordel kombineret med mindre personale- og vedligeholdelsesudgifter samt muligheden for større tog-hyppighed med mindre maskinpark. At sætte ind her fører ikke blot til større konkurrenceevne for banerne, men brændselsindkøb til oliens lave priser betyder samfundsmæssigt en ringere belastning af landets anspændte valutasituation.

Disse forhold er i store træk betingelserne, hvorunder organisationen måtte optage forhandlingerne med jernbaneledelsen.

Langt fra at have i tankerne at bremse udviklingen lå der i organisationens overvejelser det alternativ, at være aktivt med til påtænkte foranstaltningers gennemførelse sam-

tidig med eller kun at skabe lokomotivpersonalet de gunstigst mulige økonomiske og arbejdsmæssige forhold og mildne de hårde indgreb, så overgangen ikke skar hårdt ind i erhvervede rettigheder.

Hvorvidt dette er sket får sin bevisførelse i historien; men for at lade al tvivl ude kan man pege på, at de gennemførte resultater bygger på fornuftig og saglig vurdering af den planlagte udvikling sammenstillet med de krav, der fra administrationen er ført i marken, hvorfor resultaterne er et produkt af det muliges kunst ved de mange, lange og besværlige forhandlinger, som på et givet tidspunkt blev ført i en tilspidset atmosfære. En beskuelse af enkeltheder ud i fremtiden er ikke gørlig, men der ligger hos organisationens forhandlere en fast tro på, at den anlagte linie har friet lokomotivpersonalet for det, der var langt værre; nemlig at miste følingen med et arbejdsfelt som gennem tiderne er anset suverænt for lokomotivpersonalet, dog med den sidebemærkning, at der for visse mindre rangertraktorer vedkommende har fundet betjening sted af disse med en anden personalekategori i endog en meget lang årrække.

Efter dette stærkt sammentrængte resumé af de forhold, hvori grundprincippet ligger for udviklingens gang, vender vi os til forhandlingskemaet, som i sig selv er et godt udtryk for vanskelighederne, organisationen havde at kæmpe med til

trods for god vilje til fordomsfri behandling af problemerne.

Med dette er det ønskeligt, at der i medlemskredsen kan ses en forståelse af foreliggende, hvis retningslinier i den hengangne tid har været trukket op gennem bekendtgørelse af forhandlingernes forløb i den interne »Beretning om sagers behandling«, hvor afdelingsformændene er tilstillet oplysninger i enkeltheder af ret omfattende karakter og har haft mulighed for at viderebringe disse for en bredere kreds på kompetente forsamlinger.

I efteråret 1951 trådte heromhandlede udvikling ind i sin første fase, og ved forhandlingsbordet skitseredes fra administrationens side den ordning, man ønskede gennemført, idet det fra første færd sloges fast, at med indførelse af den nye traktortype (Ardelt) på 150 hk, hvis konstruktion og betjeningsform er enkel, var der ikke som for dampmaskinens vedkommende samme begrundelse for at anvende faglig arbejdskraft ved betjeningen af dem, ligesom der ej heller stilledes særligt store krav om uddannelse for at kunne betjene dem. Man ville dog gerne stille sig imødekommende overfor lokomotivpersonalet, da der

fandtes nogen saglig begrundelse for deres anvendelse, idet de kunne udføre mindre, forekommende reparationer på traktorerne, men i øvrigt måtte man være klar på, at betjeningen fremtidig måtte ske ved lokomotivpersonale af lavere charge end lokomotivføreren set i relation til betjeningsenkelheden. Dog ville man, under hensyn til lokomotivmandens ansvarlighed for traktoren ved reparationer, stille sig imødekommende med forslag til normeringsloven om placering i 13. lønningsklasse, men turde dog ikke garantere for, at de bevilgende instanser ville gå ind for dette synspunkt.

Ved selve arbejdets udførelse ville det forekomme, at trafik- og lokomotivpersonale skulle gå i tur sammen, sådan at det sidste forrettede tjeneste de steder, hvor der var hele vagter à 8 timer. I alle andre tilfælde skulle betjeningen ske ved trafikpersonale, der i traktorens stillestående perioder skulle forrette tjeneste ved pakhusarbejde eller lignende.

Den for rangeringsarbejde almindeligt betalte godtgørelse ville ikke have gyldighed ved kørsel med traktor.

Dansk Jernbane Forbund for sin part kunne ikke tiltræde de betingelser, der stilledes dem, idet man fandt det ugørligt at gennemføre en ordning, hvorefter trafik- og lokomotivpersonalet gik i turnus sammen, og slet ikke, når deres folk skulle placeres en lønningsklasse lavere i 14.

Heroverfor mente Dansk Lokomotivmands Forening ikke, at der fra vor side skulle lægges hindringer i vejen for disse principper, eller at det skulle afstedkomme dårlige arbejdsforhold, men havde forøvrigt, som sin væsentligste grund for at gå med dertil, den opgave at bevare mest muligt af arbejdsområdet for sig.

Da de indkøbte traktorer (6 stk.) imidlertid skulle sættes i drift, og under hensyntagen til de indtagne standpunkter, gik administrationen med til en forsøgsvis periode over 2 år, hvor traktorerne stationeredes ved maskindepoter, der kunne få fuld udnyttelse for dem, og betjeningen skulle ske ved lokomotivfyrbødere. Efter denne periode skulle forhandlingerne så optages påny.

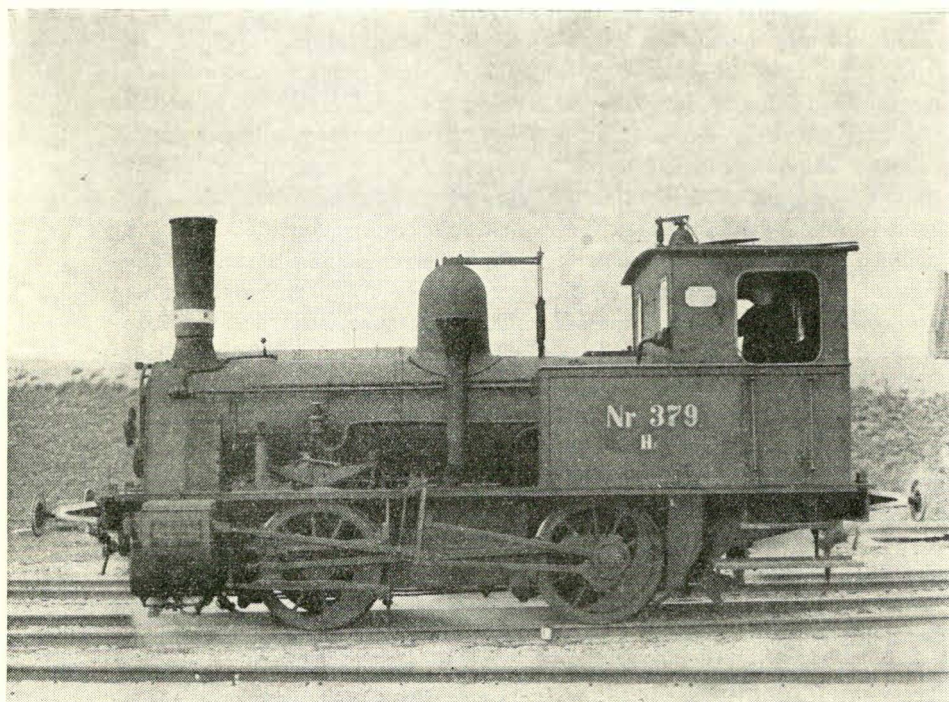
Spørgsmålet om rangergodtgørelse afgjorde finansministeriet derhen, at betaling skal ske som for andre rangermaskiner.

Hertil kom rent overgangsmæssigt, at lokomotivførere, på steder hvor traktorerne stationeredes, kunne forblive dér til betjening af dem, såfremt særlige forhold knyttede stærkt til det pågældende sted.

Forsøgsperioden gik derefter sin gang, indtil nye forhandlinger på grund af sammenstødende omstændigheder først optoges i sommeren 1954.

Her stilledes man overfor den kendsgerning, at der, udover de eksisterende 6 Ardeltraktorer, var bestilt yderligere 20, som bl. a. skulle afløse de ældre mindre traktorer på stationer, hvor traktorbetjening altid havde fundet sted ved trafikpersonale under hensyn til en effektiv udnyttelse af personale ved en vekselvirkning i arbejdet mellem ranger- og pakhus-tjeneste o. lign.

Det var således nødvendigt at få afklaret betjeningsspørgsmålet af hensyn til den kommende udvikling.



Den veltjente maskine som udskiftes.

I sit forslag til betjeningen fremstillede administrationen forholdene sådan, at hvor der af andre grunde end traktorernes stationering opretholdtes maskindepot, skulle betjeningen fremtidig ske ved lokomotivpersonale, og for at mildne vilkårene for dette personale og lade en del af rationaliseringsudbyttet komme personalet til gode, kunne man gå med til, at det lokomotivpersonale, der skulle betjene traktorerne, placeredes som motorførere i 13. lønningsklasse. Begrundelsen for denne placering skulle yderligere ses under den synsvinkel, at de udover reparationsarbejde på traktoren, hvilket ikke kræves af trafikpersonalet, skal anvendes på dampmaskine ved traktoreres udsættelse, hvorfor de også skal have den praktiske lokomotivførerprøve.

Forslagets konsekvens ville for lokomotivpersonalet være, at der i et vist omfang skete udløsning af den mindre damprangermaskine, og andet betjeningsmandskab på rangermaskiner end lokomotivførere ville medføre en indskrænkning i disses antal. Dette var organisationsforhandlerne fuldt ud klar over, men så heri et vægtigt underbygget argument til at skabe sig kompensation for dette følelige indgreb, og skulle der være mening i rationaliseringsdogmet om udbyttedeling, så måtte man fra administrationens side afgive noget af den indvundne økonomiske gevinst ved omlægningen af trækraftformen.

I virkeligheden foretog man en omfattende nedrykning af et antal stillinger fra 11. til 13. lønningsklasse, og det lå nær at modvirke dette områdes forringelse ved at give det adgang til kompensation, og der stilledes krav om et antal pladser oprykket fra 11. til 7. lønningsklasse.

Ganske vist måtte dette krav fastholdes til det øjeblikkelige forhandlingsobjekt, men som ansvarlige for organisationens fremgang og trivsel måtte en detalje som denne integreres i de almindelige hovedlinier for bedring af medlemmernes fremtidige livsvilkår, hvorefter der jo som hovedregel arbejdes for en økonomisk bedre slutstilling end den gældende, og det fandtes derfor nødvendigt i en

ugunstig situation at fremtvinge en udfaldsport, ad hvilken opnåedes en ændret placering inden for lønningsklasserne, der imødekom de stadigt udviklede krav til den stilling, som hovedsagelig er den endegyldige for lokomotivmanden. Hertil kom fuld erkendelse af umuligheden i under den siddende lønningskommissions arbejde at få hele vor begyndelsesklasse hævet, medens der længere op gjorde sig sådanne forhold gældende, at der skulle være virkelig baggrund for at fremføre vore krav.

— — —

Fra administrativ side anså man alene oprettelsen af et antal motorførerstillinger svarende til behovet ved betjening med lokomotivpersonale som værende kompensation for den indskrænkning, omlægningen medførte, idet man til eksempel anførte forholdene fra andre arbejdsområder og deraf følgende konsekvenser.

Til dette fremførtes fra organisationen, at der for vort områdes vedkommende var en forskel, idet man samtidig med afskrivning af et antal stillinger yderligere foretog en nedrykning, og derfor faldt grundlaget bort for en parallelløbende sammenligning. Vore krav fastholdtes, og omend argumentationen syntes stærk, så kunne eller ville administrationen ikke give efter for den, hvilket dybest set havde sin årsag i de ulyksa-

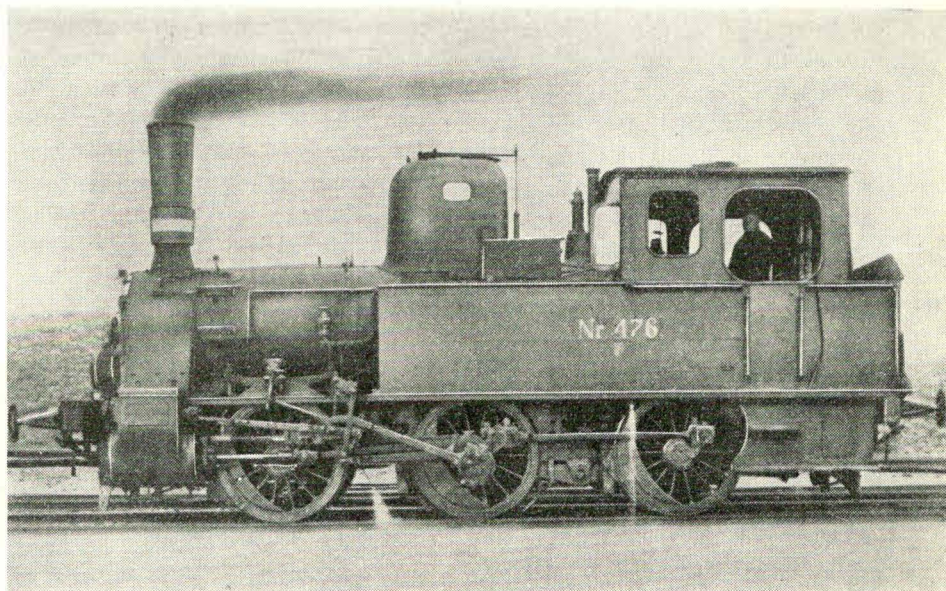
lige konsekvenser, man stadig stilles overfor.

Det er logisk for den, der er i stand til at se betydningen i at få blot et lille antal stillinger skudt længere op på lønningsklassestigen, at dette forud for den siddende lønningskommissions arbejdes afslutning vil skabe en præcedens, som kommissionen må tage ind i sine overvejelser, og heri ligger grunden til administrationens stejle standpunkt og konsekvenserne som før nævnt. At give efter er forlods anerkendelse af vore fremførte argumenter, og dette må kommissionen tage hensyn til ved bedømmelse af kategoriernes placering i lønningsklasser.

Forhandlingerne gik i hårdknude; men enhver forhandlingsmulighed måtte prøves og udnyttes i fuld forståelse af alvoren i drastiske skridt, hvis positive resultat lå uvis, mens konsekvenserne af disse i nogen grad var til at overskue.

Tilbage stod at søge kontakt med allerhøjeste myndighed og prøve på at få forståelse for vor sag. Det er vel næppe at fortænke nogen i, at der ikke nåedes overdreven optimisme, når der på samme tid opstod en for landet vanskelig valutasisituation, som krævede dybtgående foranstaltninger til en stabilisering, og hvor statens udgifter måtte underkastes strenge restriktioner.

Vor henvendelse blev ikke afvist,



Spørgsmålet er hvornår kraftigere traktorer vil fortrænge litra F.

men situationen taget i betragtning måtte drøftelserne ligge tungt, og der måtte nøje overvejelse til, før der kunne vises imødekommenhed; men til den ende viste vor henvendelse sig ikke at være forgæves. Det lykkedes at finde en formel, som bragte spørgsmålet ud af dødvande, og organisationen kunne igen optage realitetsdrøftelser med jernbaneledelsen.

Indtil dette forløb havde hele sagen været behandlet separat; men i den mellemliggende tid var på ordinær vis foreningens forslag til normeringslov fremsat, og heri havde man forbeholdt sig at optage traktorsagen til behandling, såfremt der ikke forinden var fundet en løsning.

Normeringsloven omtales i et følgende nr. af bladet; men for traktorspørgsmålets vedkommende skal fremføres, at der fra administrationens side blev tilbudt oprettelse af 40 motorførerstillinger, og herudover førtes drøftelser om oprykning af et antal stillinger i 7. lønningsklasse på grundlag af trækraftens omlægning i rangertjenesten. Her havde man, i det øjemed at sikre forslaget smertefri gennemførelse i alle bevillende instanser, blikket vendt mod kørelærerinstitutionen, hvor der, som rimeligt erkendes, er tale om et udvidet, kvalificeret arbejdsfelt, der i første række kan have adgang til oprykning. Dette accepteredes på den anden side forhandlingsbordet, og administrationen gik ind for 20 kørelærerstillinger i damp-tjenesten oprykket til 7. lønningsklasse, idet man i øvrigt stillede sig afventende til kørelærerinstitutionens omfang i dampdriften. Organisationen ønskede 40 stillinger oprykket, men det var ugørligt at komme igennem med det på indeværende tidspunkt.

Det er måske ikke alle, der forstår betydningen af slutresultatet, men ubeskedent må det være tilladt at bemærke, at der er lagt et udmærket grundlag at bygge videre på, og det er under alle forhold et betragteligt resultat, når det rinder i hu, hvor nær organisationen stod ved at miste et traditionsmæssigt arbejdsfelt, fordi stærke kræfter satte ind for ufaglært arbejdskrafts beskæftigelse.

Den principielle linie er fastlagt for betjening af rangertraktorer, og medlemmerne kan roligt se fremtiden i møde, for så vidt ikke noget ude fra skal vende op og ned på tingene; men så bliver i øvrigt hele samfundet lige dårligt stillet.

Til orientering bringes efterfølgende udkastet til betjeningsreglerne:

1. Ardelt-traktorer og eventuelle nye traktorer af lignende type og størrelse betjenes af lokomotivpersonale på de tjenestesteder, hvor der til almindelig lokomotivtjeneste er stationeret lokomotivpersonale med lokomotivmester eller depotforstander.

På alle andre tjenestesteder betjenes Ardelt-traktorer og eventuelle nye traktorer af lignende type og størrelse af stationstjenestens personale.

De ældre traktorer betjenes som hidtil af stationstjenestens personale. (Ved eventuel fremtidig udveksling af ældre traktorer med Ardelt-traktorer gælder bestemmelserne for betjening i nærværende protokol).

2. Der søges på normeringsloven for 1955/56 oprettet stillinger som motorførere i 13. lønningsklasse, til hvilken stilling henføres det under pkt. 1 ovenfor nævnte lokomotivpersonale, der betjener Ardelt-traktorer.

Motorførerne er ud over den egentlige kørsel med traktorerne forpligtet til at udføre sådanne mindre reparationer ved traktorerne, som de med deres fagmæssige uddannelse måtte være i stand til. De er naturligvis ligeledes forpligtede til at foretage de foreskrevne arbejder under forberedelses- og afslutningstjenesterne samt til at pudse og renholde traktorerne i det omfang, i hvilket dette arbejde kan foretages i pauser under rangerarbejdet.

3. Lokomotivførere, der for tiden anvendes som traktorførere for Ardelt-traktorer på steder, hvor der efter pkt. 1 skal anvendes stationspersonale, kan, såfremt de i særlig grad er knyttet til stedet, forblive der indtil videre. Lokomotivfyrbødere, der for tiden anvendes på sådanne steder, må derimod søge forflyttelse; men der vil blive givet en rimelig frist, såfremt vedkommende, ønsker dette. Depotforstanderhonorarer bortfalder ved stationer, hvor der kun er stationeret rangertraktorer, med udgangen af finansåret 1954/55.

4. Lokomotivfyrbødere, der ud nævnes som motorførere med tjeneste ved Ardelt-traktorer, skal have bestået den praktiske lokomotivførerprøve og skal forblive ved traktortjenesten i mindst 2 år.

5. Strækingskørsel med rent lokale godstog fra stationer, hvor rangertraktorer betjenes af stationspersonale, kan foretages med sådanne traktorer betjent af stationens personale.

Sluttelig er der grund til at henlede opmærksomheden på, at der visse steder fremdeles må påregnes betjening ved lokomotivførere under hensyn til bestemmelsen om den særlige tilknytning til det nuværende stationeringssted; men det er en fordel for de pågældende og for avancementsmulighederne en tid fremover.

Ordningen føres nu ud i livet, og det er vel givet, at der kan opstå problemer, idet man vanskeligt kan opstille overskuelige regler, som dækker alle detaljer, og noget nyt frembringer gerne forhold, som man bagefter må tage under behandling; men hertil står organisationen klar, så overgangsvanskelighederne søges gjort mindst mulig generende.





Landsoplysningsudvalget

Medlemskursus

Selvom det måske for mange vil syntes at være noget af et paradoks, på nuværende ret kølige tid af året, at begynde at tale om sol og sommer, og selvom mange måske vil synes, at der er længe til, inden vintertøjet kan gemmes bort i mølposen, så er det dog en glædelig kendsgerning, at dagene længes, og vi nærmer os med raske skridt den dag, da vort smukke feriehjem atter slår sine døre op, og byder sine mange gæster velkommen.

Ligesom tilfældet var sidste år, vil feriehjems-sæsonen også denne gang blive indledt med et medlemskursus.

Kursus finder sted i dagene 22.—27. maj, med ankomst til feriehjemmet den 22. om eftermiddagen og afrejse den 27. om formiddagen.

Arbejdsplanen på kursus vil blive lagt efter studiekredsprincippet. Kursisterne vil blive inddelt i to grupper, der vil blive ledet af henholdsvis lokomotivførerne Carl Schmidt, Ng og G. A. Rasmussen, Gb.

På kursus vil blive behandlet følgende emner indenfor tjenestemandsløven:

1. Lønningsregler.
2. Pensionsregler.
3. Sygefradragsregler.
4. Tjenestetidsregler.
5. Flyttegodtgørelsesregler.

Foruden emnerne der behandles i grupperne, vil deltagerne få lejlighed til at overvære foredrag, og det kan nævnes at foreningens formand og hovedkasserer har lovet at medvirke her.

Ansøgning om deltagelse i kursus skal afleveres til undertegnede senest den 10. marts d. å. Ansøgningen skal indeholde oplysning om navn, stilling og tjenestested, ligesom det bedes anført, om man har deltaget i studiekredse e. l. i denne vinter, og i påkommende tilfælde hvem der har arrangeret disse oplysningsarbejder.

Deltagerne i kursus vil få gratis ophold og kost på feriehjemmet i den tid kursus varer. Derudover ydes der intet fra udvalget, hvorfor eventuelle deltagere må påregne, at skulle bruge 5—6 permissionsdage ankomst og afrejse incl.

Da vi indenfor udvalget må påregne, at kursus overtegnes, må vi forbeholde os ret til — ved lodtrækning — at udtage deltagerne. Det kan i denne forbindelse oplyses, at lodtrækningen vil blive foretaget således, at deltagerne fordeles ligeligt zonerne imellem. De således udpegede deltagere vil i god tid forud for kursus modtage det endelige program, ligesom deres navne vil blive bragt her i bladet.

Er du interesseret i at få dit kendskab til de interne arbejdsforhold uddybet og udvidet, da meld dig til dette kursus, og du vil i den skønnest tæn-

kelige ramme hurtigt erfare, hvorledes du — under hyggelige og kammeratlige former — indhøster viden der vil være såvel dig som din organisation af uvurderlig betydning.

Skulle du blive skuffet over at din ansøgning eventuelt ikke bliver taget til følge, da lad være at fortvivle af den grund, der vil jo blive chancer ved fremtidige krusus.

P. L. V.

J. V. Christiansen,
Skibhusvej 137,
Odense.

Fællesmøder

Under henvisning til henstilling herom på foreningens ordinære kongres 1953 i København vil der i februar og marts måneder blive afholdt fællesmøder rundt omkring i foreningens afdelinger. Ved disse møder, hvor foreningens formand E. Greve Petersen og sekretær K. B. Knudsen er til stede, vil formanden give beretning om organisatoriske forhold.

Der er ved mødernes tilrettelægning tilstræbt at gøre disses antal færrest mulig under hensyn til fastlagte møder og forhandlinger, og som fremgående af efterfølgende mødeoversigt vil det i nogle tilfælde forekomme, at visse afdelinger bliver slået sammen ved møderne. Dette er en uundgåelig konsekvens for at give ledelsen mulighed for at afvikle foreliggende problemer.

Mødernes rækkefølge bliver, idet førstnævnte by angiver mødestedet, følgende:

Tirsdag d. 22. februar: Nyborg kl. 15,00, Borger- og Håndværkerforeningen (Havestuen).

Onsdag d. 23. februar: Odense kl. 19,30, Fyns Forsamlingshus.

Torsdag d. 24. februar: Esbjerg kl. 19,30, Palads Hotel.

Fredag d. 25. februar: Tønder kl. 10,00.

Fredag d. 25. februar: Padborg/Sønderborg kl. 19,30, Padborghus (Lille sal).

Mandag d. 28. februar: Korsør/Slagelse kl. 19,30

Tirsdag d. 1. marts: Gedser kl. 19,30, Gedser Hotel (Riddersalen).

Onsdag d. 2. marts: Næstved kl. 19,30, Bygningen.

Mandag d. 14. marts: Fredericia kl. 19,30.

Tirsdag d. 15. marts: Brande/Herning kl. 19,30.

Onsdag d. 16. marts: Struer kl. 19,30, Folkets Hus.

Torsdag d. 17. marts: Viborg kl. 19,30.

Fredag d. 18. marts: København/Roskilde/Helsingør kl. 19,00, Rossini, Gl. Jernbanevej, Valby.

Mandag d. 21. marts: Frederikshavn kl. 19,30.

Tirsdag d. 22. marts: Aalborg kl. 19,30.

Onsdag d. 23. marts: Randers kl. 19,30.

Torsdag d. 24. marts: Aarhus kl. 19,30, Håndværkerforeningen.

Fredag d. 25. marts: Kalundborg kl. 19,30, Hotel Postgaarden.

Hvor mødestedet ikke er angivet, må man henvisse til de stedlige afdelingers bekendtgørelser, idet vi til dette skrives ikke har modtaget underretning om alle mødesteder.

Valg af bestyrelse til Statsbanepersonalets Sygekasse

Perioden 1. april 1955—1. marts 1959

Valg af bestyrelse og dennes suppleanter har fundet sted. Valget formede sig som et fredsvvalg, og der blev til sygekassen kun fremsendt een kandidatliste, nemlig en af Dansk Jernbane Forbund, Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmands Forening og Fællesorganisationen D. S. B. indsendte fællesliste. De på denne liste opstillede kandidater og suppleanter er herefter valgt uden afstemning.

Sygekassens bestyrelse samt suppleanter til denne består fra 1. april d. å. af formanden, afdelingschef L. Buus-Pedersen, og de efternævnte repræsentanter og suppleanter.

Bestyrelsesmedlemmer i Statsbanepersonalets Sygekasse og disses suppleanter for perioden 1. april 1955—31. marts 1959.

Repræsentanter valgt af de ubemidlede interessenter:

1. håndværker E. J. Danielsen Centralv., København.
2. overmatros V. E. Hansen, Korsør.
3. overportør J. K. Jensen, København H.
4. banebetjent N. A. Jensen, Aarhus.
5. pens. banebetjent S. Jørgensen, Næstved.
6. remisearbejder J. K. Kristensen, Aarhus.
7. overtrafikassistent C. A. A. Larsen, København H.
8. forretningsfører P. Madsen (rangerfmd. i Nyborg).
9. jernbanepakmester J. P. Pedersen, Aarhus.
10. lokomotivfører E. Greve Petersen, Godsbanegaarden.

Som suppleanter:

1. suppleant for den under 1) anførte:
kobbersmed Johs. Møller, Centralværkstedet, Aarhus.
1. og 2. suppleant for den under 2) anførte:
overmatros S. B. Smith, Korsør,
overskibsfyrbøder K. H. Laugesen, Korsør.
1. og 2. suppleant for den under 3) anførte:
overportør N. K. B. Kolding, Aalborg,
overporør A. J. Ludvigsen, Kolding.
1. og 2. suppleant for den under 4) anførte:
baneformand H. E. Hansen, Godsbanegaarden,
baneformand C. H. Koch, Tørsbøl.
1. og 2. suppleant for den under 5) anførte:
pens. rangermester M. B. Jørgensen, Durup.
stationsmester M. B. Jørgensen, Durup.
1. og 2. suppleant for den under 6) anførte:
remisearbejder E. A. Munk Sørensen, Kbhvn. vops.,
magasinpasser H. Christensen, Centralv., Aarhus.
1. og 2. suppleant for den under 7) anførte:
kontorassistent frk. R. L. Christensen, Kolding,
trafikassistent E. Svendsen, Skodsborg.
1. og 2. suppleant for den under 8) anførte:
rangerformand N. Meldgaard Kristensen, Godsbg.,
togfører E. Rasmussen, København H.
1. og 2. suppleant for den under 9) anførte:
togfører N. J. Olsen, Fredericia,
jernbanepakmester C. M. Albrecktsen, Kbhvn. H.
1. og 2. suppleant for den under 10) anførte:
lokomotivfører S. A. E. Suneson, Godsbanegaarden,
lokomotivfører E. E. Tandrup, Struer.

Repræsentanter valgt af de bemidlede interessenter:

1. stationsleder O. H. Malchau, Aarhus.
2. værkfører H. K. Henriksen, Centralv., København.

Suppleanter:

1. suppleant for de under 1) og 2) anførte:
lokomotivfører C. C. S. Schmidt, Nyborg.
2. suppleant for de under 1) og 2) anførte:
overtrafikassistent M. S. Lyngesen, København H.
3. suppleant for de under 1) og 2) anførte:
stationsforstander L. P. R. Rieck, Glyngøre.

Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter

i tidsrummet april—december 1954 sammenlignet
med tilsvarende tidsrum i 1953

Indtægten af personbefordringen (herunder også rejsegods og automobiloverførsler på færgerne) er steget med ca. 5,2 mill. kr. til ca. 208,9 mill. kr. Indtægten af godsbeholdningen er steget med ca. 6,8 mill. kr. til ca. 128,0 mill. kr., og forskellige andre indtægter er faldet med ca. 0,8 mill. kr. til ca. 28,5 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne steget med ca. 11,2 mill. kr. til ca. 365,4 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter er steget med ca. 8,6 mill. kr. til ca. 363,4 mill. kr. Der har været stigning på ca. 11,4 mill. kr. på lønninger og ca. 3,5 mill. kr. på en række andre udgifter, medens udgiften til brændsel er faldet med ca. 1,2 mill. kr. og til vedligeholdelsesarbejder med ca. 5,1 mill. kr. Lønstigningen skyldes de fra 1. april f. å. udbetalte nye løntillæg ifølge den særlige lov samt stigninger i lønningerne til ekstraarbejderne på linie med stigningerne i privaterhvervene.

Udgifterne til afskrivning og forrentning er steget med ca. 4,0 mill. kr. til ca. 38,0 mill. kr., hvorefter det endelige resultat bliver, at der er et regnskabsmæssigt underskud på ca. 36,0 mill. kr. mod ca. 34,6 mill. kr. i perioden april—december 1953.

	April—december		
	1954	1953	Afviselser
Personbefodr.	208.930.000	203.770.000	5.160.000
Gods- og kreaturbef. . .	127.950.000	121.200.000	6.750.000
Postbefordring	13.830.000	13.630.000	200.000
Andre indtægt.	14.640.000	15.600.000	÷960.000
Indtægter i alt	365.350.000	354.200.000	11.150.000
Driftsudgifter .	363.350.000	354.760.000	8.590.000
Driftsoverskud	2.000.000	÷560.000	2.560.000
Afskrivning . .	14.080.000	12.470.000	1.610.000
Forrentning . .	23.880.000	21.540.000	2.340.000
Statens tilskud til driften . . .	35.960.000	34.570.000	1.390.000

Turistsektionen

Skitur Lapland.

Vore svenske kolleger har tilbudt et antal danske kolleger plads på deres feriehjem i *Björkliden* i Lapland ikke lang fra Narvik.

Der kan være tale om at ankomme til *Björkliden* den 13. marts med afrejse igen den 20. marts. (Det vil sige afrejse fra København den 11. marts kl. 21,10, hjemkomst København den 22. marts kl. 6,20). Anden gruppe kan ankomme til *Björkliden* den 20. marts og afrejse derfra den 27. marts. (Det vil sige afrejse fra København den 18. marts kl. 21,10 og hjemkomst den 29. marts kl. 6,20).

Der bliver undervejs tale om et ophold i Stockholm på ca. 1 dag.

Prisen for selve opholdet i *Björkliden* bliver ca. 150 danske kr.

Hertil kommer altså kost og evt. sovevogn undervejs frem og tilbage.

Hvis De ønsker at deltage på første gruppe, må anmeldelse ske *aldeles omgående*. Deltagelse på anden gruppe må anmeldes *senest den 25. februar*.

Vi minder om

— en praftfuld tur ad *Bergensbanen* til de *vestnorske fjorde* midt i maj, pris ca. 340 kr.,

— turen til *Hollands blomstrende tullipanmarker og Hamburg* omkring 1. maj, pris ca. 200 kr.

Læsekredsen.

Nye læsere kan optages til *National Geographic Magazine*, verdens bedste geografiske tidsskrift. De får for en ringe betaling lov at låne bladet i en uge.

Læsere kan endvidere optages på *Deutsche Bundesbahn Nachrichten*, de tyske baners officielle publikumsblad, og på *Railway Gazette*, bladet med det sagligt strålende indhold, med alle oplysninger om engelske jernbaneforhold.

Hellasrejser

Atter i år arrangeres rejser til Hellas.

Da flere har ønsket at feriere i forsommeren, er første rejse fastlagt med afgang søndag den 8. maj. I efteråret er afrejsen fastsat til 1. oktober, begge disse rejser varer 20 døgn og prisen bliver inkluderet 2 II kl. jugoslaviske og 2 III kl. græske sovevogne ca. 720 kr.

Yderligere er planlagt en kombineret Hellas—Ægyptenrejse i oktober med afrejse antagelig 6. oktober eller 13. oktober, varighed 22 døgn, pris omkring 1400—1450 kr. inkl. 2 II kl. jugoslaviske sovevogne. Det er endnu ikke afgjort, om rejsen gennem Hellas skal foregå om natten eller om tilfaldelse til dagbefordring kan opnås.

Ikke over 24 deltagere på nogen af turene.

Tilkøb III kl./II kl. jugoslavisk sovevognsstrækning ca. 50 kr.

Enkeltheder i programmet for ovennævnte ture kan fås ved henvendelse til:

Anna Marie Andersen, overassistent,
Frederiksdalsvej 61, 3. tv., Virum.
Tlf.: 84-57-20.



Tak

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved vor kære far, pens. lokomotivfører N. P. Nielsen's, Esbjerg, død og begravelse. Tak for fanernes tilstedeværelse.

Børnene.

Jubilæum

Lokomotivfører A. P. M. Olesen, Østersøvej Nyborg, kan den 23. februar fejre sit 40 års jubilæum ved DSB.

Jubilaren har gjort tjeneste i såvel 1. som 2. Distrikt som en god lokomotivmand og kollega, der har formået at skaffe sig mange venner hvor han har været stationeret.

Afdeling 19 ønsker dig hjertelig til lykke på jubilæumsdagen, med tak for tiden som er gået, og de bedste ønsker for fremtiden.

S. A. J.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

A. K. Nørrvig, lokomotivfører, Randers.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

O. Henriksen, lokomotivfører, Slagelse.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes.

J. M. Andersen, lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

C. M. Sjøby, lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

A. V. Andersen, lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 8. marts frabedes.

A. M. Mikkelsen, lokomotivfører, Viborg.

Enhver art af opmærksomhed i anledning af min 40 års dag ved DSB frabedes venligst.

H. W. Glerup, lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 5. marts frabedes venligst.

J. E. Jacobsen, lokomotivfører, Vejle.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum d. 12. marts frabedes venligst.

E. K. R. Jensen, lokomotivfører, Helsingør.

Lokomotivførernes Sangforening

Den årlige generalforsamling afholdes tirsdag den 1. marts 1955 kl. 14,00 i Cirkelordenens selskabslokaler, Falkoner Alle 96, med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent og sekretær.
2. Forhandlingsbogen.
3. Beretning fra formanden.
4. Regnskabet.
5. Valg af kasserer og 1 bestyrelsesmedlem.
6. Indkomne forslag.

Efter generalforsamlingen stort præmie-keglespil til kl. 17,30, hvorefter vi mødes med vore damer til spising: krystader, kalvesteg, is, øl, vin og kaffe. Pris pr. deltager 11,00 kr.

Indtegnning på de ophængte lister Gb, Kk og Hgl eller ved henvendelse til formanden, telf. Ry 6052 og kassereren, telf. Valby 5831. Sidste dag den 24. februar 1955 kl. 12,00.

Bestyrelsen.

Lanternen

Lanternen afholder agitationsfest onsdag den 2. marts kl. 19,30 pr. i K.B.-Hallen (Pejsesalen), hvor Ove Sopp optræder med sin Radio-Cabaret og bagefter spiller op til dansen, der varer til kl. 24,00.

Giv dig selv, dine venner og bekendte en fornøjelig aften. Billetter à 3,50 kr. incl. baltegn kan købes hos B. A. Jensen, Syvens Alle 2, telf. Asta 2572, G. A. Rasmussen, Krusaagade 26, 2. telf. Hilda 1152, samt hos Kaj Petersen, Gb. mdt. Alle er velkommen.

Bestyrelsen.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Korsør: Formandens navn og adresse rettes til:

E. P. R. Jensen, Jernbanevej 6.

Aarhus: Kassererens navn og adresse rettes til:

C. A. Lundberg, Michelsengade 3.

Esbjerg: Kassererens navn og adresse rettes til:

A. K. Berg, Peter Gydesvej 28.

Nyborg: Kassererens navn og adresse rettes til:

N. T. Christensen, Provst Hjortsvej 2.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Brande: Kassererens navn og adresse rettes til:

G. S. Hansen, P. Sabroes Alle 14.

København Gb: Kassererens navn og adresse rettes til:

P. Noltensmejer, Olfert Fischersgade 45, 4.

Odense: Kassererens navn og adresse rettes til:

F. J. Hansen, Vestergade 78, 1, havehuset.

Randers: Kassererens navn og adresse rettes til:

Orla Petersen, Jyllandsgade 6 st.

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.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-2-55.

Lokomotivfører:

A. Andersen, Padborg, til Vejle.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører A. Rosenkilde-Laursen, Rundholmen 2, 2. th., Vanløse (død den 8-2-55).

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-2-55.

Pens. lokomotivfører A. C. Henriksson, Palnatokesgade 5, 4. tv., København V.

Pens. lokomotivfører P. K. Christensen, Skolegade 18, Struer.

Pens. lokomotivfører V. S. J. Hechmann, Revvej 16 D, Korsør.

Pens. lokomotivfører L. Christensen, Rosenvangs Alle 39, Rosenvang pr. Aarhus.

Byttelejlighed

Odense—København.

Odense: 4 værelser + kammer, central beliggenhed, rundtræksdøgnbrænder, leje 85—90 kr. pr. md.

København: 3½—4 værelser, gerne med centralvarme og bad ønskes, helst i nærheden af S-tog.

Overbaneformand Aa. Nellemann Sørensen, Nedergade 52, 1., Odense, eller Fyrrevang 83, Virum.



— Her står ikke et ord om nedsat hastighed på dette sted, Jensen.

**Det bedste
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

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*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med **Gothersgade 14**
1. Kl.s Mejeriprodukter

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

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

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRÆNDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Alt i herre- og drengetøj

**Farve-
bøtten**

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

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

Mylius **HANSEN**
GULØSMED
URMAGER

Vendersgade 9 . Fredericia

Værkstedet med mange års erfaring
Eget maskinsliberi for briller
Leverandør til sygekassen

**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**

Aut. Installatør
HENRY BERTELSEN

Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

**NYBO-
STRUER**

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

»Moselunds«
Rugbrød

Tlf. 309

anbefales

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER

Esbjerg

Telf. 118-828



**STJERNENS
ØL
OG MINERALVANDE**

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90
Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler
Tlf. Kalundborg 187 Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slakteriets 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

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*

★
Driftsudvalget

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

Leverandør
til Danske
Statsbaner

AKTIESELSKABET
Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

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

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning
P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343
Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

★
Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

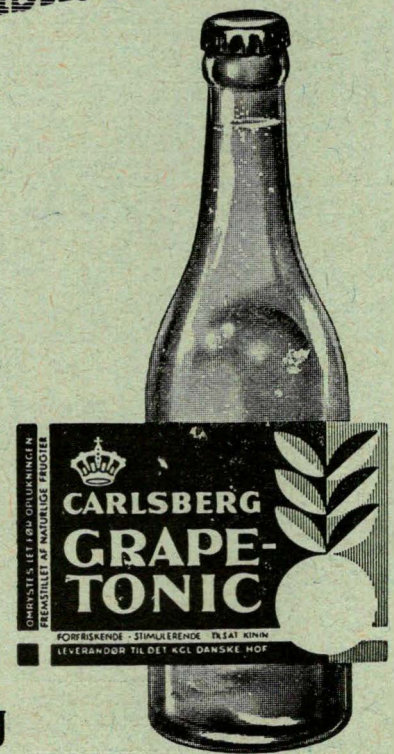
Kød- og Paalægsforretning
Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173
Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

En forfriskende Smag...

ALLE KAN LIDE DEN



Carlsberg