

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 7

5. APRIL 1955

55. ÅRGANG

## Uden Udbetaling

Som Tjenestemand har De den særlige Fordel, at De kan købe hele Familiens Tøj paa den samme Konto UDEN Udbetaling og UDEN Afbetalingskontrakt.



### Til Herrerne:

Maalkonfektion, syet efter Deres Ønske i helulden Kamgarn med Silkefoer og Super Canvas Indlæg **258<sup>00</sup>**

Færdig Kamgarnshabit med Silkefoer og Super Canvas Indlæg **198<sup>00</sup>**

Helaarsfrakker i originale Tweed'er, moderne Faconer med Bælte **228<sup>00</sup>**

### Til Damerne:

Elegante Kjoler - Nyeste Faconer i meget smuk Taftbrocade og mange moderne Farver **168<sup>00</sup>**

Velourfrakker med lækkert svært Silkefoer. I alle Efteraarets Modifarver **198<sup>00</sup>**

Mohairfrakker i den moderne Koksfarve, 100% uldent Stof **265<sup>00</sup>**

## J. ALBERTSEN

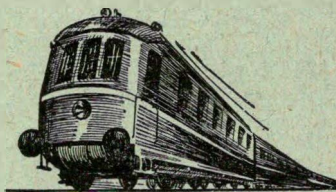
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

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

*Urmager ved Statsbanerne*

**L. Beyer Holgersen & Søn**

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637


OPTIKER

**Felix Schmidt's**  
EFTF.

**Nørreport**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

**Majami**   
**TUBORG**

**Alt i elektriske Maaleinstrumenter**

1918  1953

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

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

**Vesterbros Ligkistemagasin**

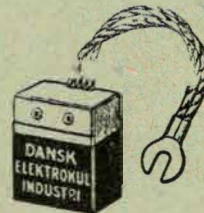
Chr. F. Christensen  
Enghavevej 31  
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding  
besorges paa bedste  
og billigste Maade

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

**Dansk Maskinpakning A/s**

Amaliegade 41  
København  
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damso 3132



**SIGI**  
Hygiejniske Gummivarer

*Katalog gratis*

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi

Spørg om vort ny kontosystem

**I. B. Schilder**

Nørregade 7  
København K

**De forenede Kulimportører**

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K

Telefon 211



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 7 - 55. ÅRGANG

5. APRIL 1955



### Indhold:

|  |    |
|--|----|
| Ferie- og Rekreatiøshjemmet . . .  | 73 |
| FN nyt . . . . .   | 74 |
| Om værktøjskabe . . . . .  | 75 |
| Ombudsmanden valgt . . . . .   | 75 |
| Samarbejdsudvalgsmøde i 2. Di-<br>strikt . . . . .                                     | 76 |
| Ny udstilling på Københavns Ho-<br>vedbanegaard . . . . .                              | 76 |
| Samarbejdsudvalgene i søgelyset  | 77 |
| Turistsektionen meddeler . . . . .   | 81 |
| Forhøjelse af time- og dagpenge  | 81 |
| Landsoplysningsudvalget . . . . .  | 82 |
| Moders dag . . . . .   | 82 |
| Hovedbestyrelsen . . . . .   | 82 |
| Under DLF . . . . .  | 83 |
| Tak . . . . .  | 83 |
| Jubilæum . . . . .   | 83 |
| Opmærksomhed frabedes . . . . .  | 83 |
| Foredrag om signaler . . . . .   | 83 |
| Personalia . . . . .   | 83 |
| Medlemslisten . . . . .  | 83 |
| Nye adresser . . . . .   | 83 |
| Ansøgningsskema til feriehjem-<br>met . . . . .  | 84 |
| Lejlighed søges . . . . .  | 84 |
| Ændringer af byers og kommu-<br>ners henførelse til stedtillægs-<br>satserne . . . . . | 84 |



### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarhavende)  
K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10—16.  
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.

## Ferie- og Rekreatiøshjemmet

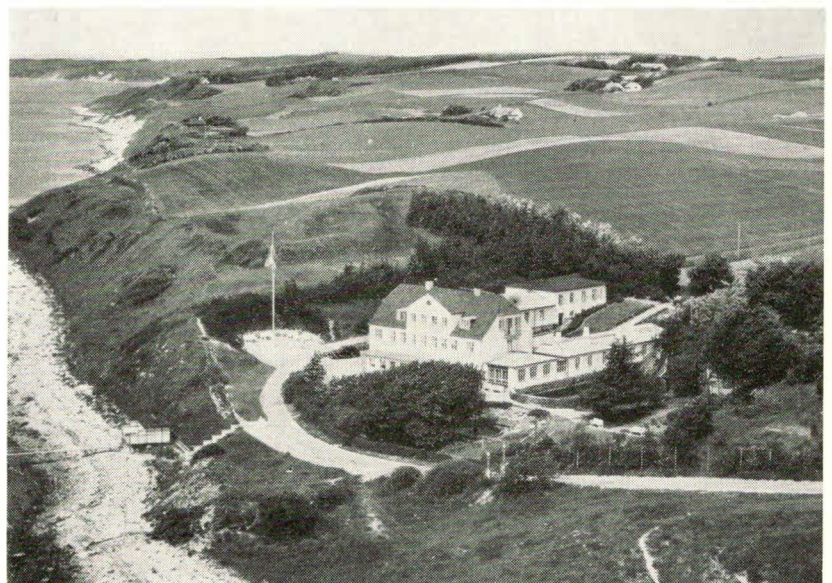
Vejrforholdene taget i betragtning kan det betragtes som en dårlig vittighed og måske en ondskabsfuldhed, når vi henleder medlemmernes opmærksomhed på, at tiden nu er inde til at fremsende ansøgning om ophold på Ferie- og Rekreatiøshjemmet. Men det er nu hverken for at være morsom eller ondskabsfuld, at vi fremkommer med denne oplysning, thi tiden er nu så langt fremskreden, og feriehjemmets økonoma har allerede antaget det nødvendige personale til den kommende sæson.

Denne bliver i år lidt længere end sædvanlig, idet første feriedag er fastsat til lørdag den 28. maj (pinselørdag) og sidste dag i sæsonen bliver mandag den 5. september. Når Feriehjemsudvalget har valgt en mandag som afslutningsdag, imødekommes et fra mange husmødre fremsat ønske. En del har været kede af at skulle slutte og foretage hjemrejsen på en lørdag, fordi forretningerne er lukkede ved hjemkomsten, så de nødvendige indkøb til det tomme spisekammer ikke kan foretages.

Ligesom sidste år har Feriehjemsudvalget med hovedbestyrelsens billigelse besluttet ikke at foretage nogen forhøjelse af pensionspriserne, skønt der i de sidste år er forekommet væsentlige prisstigninger med efterfølgende regulering af lønninger. Til gengæld har man foretaget en ændring i den hidtidige beregning af pensionspriserne, idet betjeningsafgiften nu er inkluderet i de opgivne priser, hvilket alene er sket for at forenkle pristavlen og dermed økonomaens arbejde.

Prisliste og ansøgningsskema om ophold findes bag i bladet, og af hensyn til arbejdet med belægningsplanen henstilles, at der til anmeldelse af ophold kun anvendes denne formular, som vil blive optrykt i efterfølgende numre af bladet.

Ansøgninger skal indsendes under adresse: Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup. Kuverten bedes mærket »Feriehjemmet«. Denne adressering bør overholdes, da breve med ansøgninger adresseret til enkeltpersoner på kontoret kan risikere ikke at blive imødekommet, fordi vedkommende, brevet



## **FN-nyt**

### **Salt giver billig regn**

*Kunstig nedbør på en nye måde  
i Pakistan.*

Pakistan er et af de steder i verden, hvor man i de sidste år har eksperimenteret med at skabe kunstig regn for at øge landbrugsproduktionen i de tørre områder. Efter tre års undersøgelser og eksperimenter har en engelsk, FN-ekspert E. M. Fournier d'Albe, nu kunnet øge nedbørsmængden betydeligt ved ganske simpelt at sprøjte salt op i luften fra hustage eller blot fra markerne.

d'Albe og de andre specialister har konstateret, at man i koldere lande kan få skyerne til at afgive regn ved at sprøjte dem ovenfra med kemiske produkter, som gør, at vandet i skyerne fryser til sne eller is og dermed bliver tungere og falder til jorden. Denne metode kan man ikke anvende i områder, hvor luften er så varm som i Pakistan. Imidlertid havde videnskabsmænd fastslået, at saltholdigheden i luften i de tørre indlandsområder i Pakistan var betydeligt mindre end i kystegnene, hvor der falder mere regn. Man drog den konklusion, at det måske var fine saltpartikler fra havet, der medvirkede til at udløse regnen. Med de enkleste tænkelige, hjemmelavede sprøjter begyndte man at sprøjte salt, der var malet så fint som overhovedet muligt, op i luften. Med de sprøjter, man havde til rådighed, kunne der blæses fem milliarder partikler op pr. sekund — og hele regnapparatet kostede ikke mere end 30 dollars. Man fortsatte i to måneder med saltblæsningen i et par områder, hvor tørken var særlig ødelæggende. Og det viste sig, at man her pludselig fik mere regn, end man nogensinde før havde haft. Nu agter regeringen i Pakistan at oprette den slags regnstationer mange steder i landet.

er stilet til, ikke er på kontoret i det tidsrum, det kommer frem. Da det ikke er usædvanligt, at et af vore medlemmer påtager sig at søge ophold for flere familier, henledes opmærksomheden på, at der for at undgå misforståelser kun bør opføres een familie på hvert ansøgningsskema. Om nødvendigt kan flere skemaer rekvireres på foreningens kontor.

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

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

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

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

---

Foreningens kursusarbejde følger den begyndte linie op fra sidste år, idet feriehjemmet danner ramme om årets medlemskursus, som afholdes i dagene 22.—27. maj. Indtegningen til deltagelse i dette kursus er sluttet, og glædeligvis har det vist sig, at interessen blandt medlemmerne fortsat er så stor, at landsoplysningsudvalget med optimisme ser hen til de resultater, der forventes af det udbyggede oplysningsarbejde.

I begyndelsen af september måned afholdes det traditionelle tillidsmandskursus og nærmere om dette, med indkaldelse til deltagelse heri, vil fremkomme ved meddelelse på et senere tidspunkt fra landsoplysningsudvalget.

Ombygningen af feriehjemmets spisesal har vist, at man samtidig med en påkrævet udvidelse, for at kunne imødekomme feriehjemmets gæster med gode spiseforhold, også har fået et foredragslokale som på udmærket måde falder i tråd med kravene til oplysningsvirksomhed. Feriehjemsudvalget har med dette initiativ nået en landvinding, som på en gang tjener to praktiske formål.

## Om værktøjskabe

I 1948 indledes forhandlinger om en nyordning for værktøjskaberne på toglokomotiver, og efter derom opnået enighed blev der i 1949 på 6 lokomotiver litra P opsat prøveskabe. Det var meningen, at disse 6 skabe skulle sidde i ca. ½ år, hvorefter der så igen skulle samsnakkes, om de indhøstede erfaringer, før en påmontering af samtlige maskiner blev iværksat. Men som så ofte før blev tiden forhalet, idet der viste sig store vanskeligheder med at fremskaffe stilbare nøgler. Disse skulle leveres fra Sverige, men dette var ikke muligt på daværende tidspunkt, og først ved afdelingsingeniør V. Voldmester's mellemkomst blev nøglerne leveret fra Tyskland.

I den udformning prøveskaberne havde, fik de betegnelsen ideelle. Det var jo også en meget stor omvæltning til det gode, der her var sket. De fleste lokomotivmænd husker endnu de gamle skabe, hvis indhold som oftest var en samling vragsjern, som kun i formen mindede om værktøj.

De nye skabes indhold er standardværktøj, der er af en god kvalitet og brugbart i en given situation, i modsætning til tidligere hvor man skulle være heldig med at finde en nøgle, der passede til møtrikerne på maskinens forskellige dele.

Da togmaskinerne var forsynet, var det meningen, at man ville ophænge skabe på litra Q, dog forsøgsvis til at begynde med, men dette blev standset, og først i 1954 kom disse på rangermaskiner og traktorer. Det vakte naturligvis glæde hos personalet, idet mange småreparationer foretages på de forskellige rangerpladser, og det var en stor lettelse, da også disse maskiner blev forsynet med brugbart værktøj. Da såvel ledelse og personale er tilfredse med den nye ordning, må det siges, at der er opnået et særdeles godt resultat.

Skabene er forsynet med Rukolåse, hvortil kun lokomotivførere og fungerende lokomotivfyrbødere har nøgle, og det har bevirket, at det er yderst sjældent, at der forekommer mangler, idet det påhviler personalet ved eftersynet at overbevise sig om, at al værktøjet er tilstede. Manglerne indskrænker sig til 4 à 5 nøgler på et år i 1. Distrikt, og da der her findes ca. 175 skabe, er det jo en meget lille procent.

Naturligvis passer ordningen ikke sig selv, og vi har på Gb. et særligt lille værksted, der ledes af lokomotivfører J. Hestbæk.

Hestbæk for sin part udtaler om ordningen: »Min opgave er at overvåge, om udrustningen er komplet før og efter en reparation, og med udleveret nøgle til værktøjskabet hæfter personalet i virkeligheden for værktøjet som »en for alle og alle for en«.

Lokomotivpersonalets interesse og ansvar er ingenlunde blevet ringere, hvilket nemt kan påvises i de ca. 6 år, ordningen har været i brug.

I sig selv er den en besparelse gennem mindre værktøjsudgifter, og den medfører en lettelse for både ledelse og personale. At ordningen er fuldstændig, skal jeg ikke hævde, og der vil måske være anledning til, udover de gennem årene hidførte, at foretage flere ændringer«.

Når et lokomotiv af en eller anden årsag går til



reparation i centralværkstedet, tages skaberne ned. Der foretages eftersyn af alt inventar samt lås, og eventuelle skader eller mangler udbedres. Selve skabet renses og males over det hele, silhuetmales indvendigt og når reparationen af maskinen i værkstedet er færdig, og denne kommer tilbage til depotet, sættes skabet op igen. Hestbæk foretager endvidere eftersyn af den plomberede værktøjskasse samt andet løst inventar på maskinen, herunder også sikringer, elektriske pærer samt lysfakler og op-hængningsremme til disse. Pærer og sikringer er på lokomotiv litra E anbragt i venstre klædeskab i bajonetfatninger, der er påmonteret et særligt brædt. Ved denne anbringelse undgår man de mange ødelagte pærer forårsaget af rystelser, når maskinen kører. Den daglige udlevering af reservepærer og sikringer sorterer også under Hestbæk.

Det vil være let forståeligt, at der fra såvel ledelse som organisation er gjort en stor indsats for at skabe de bedst mulige forhold for lokomotivmændene, på det her omtalte felt, og for meget er vel ikke sagt, når man siger, at dette så afgjort er lykkedes.

Stud. nys.

## Ombudsmanden valgt

Efter lange og trange forhandlinger nåede Folketinget den 29. marts d. å. frem til en afslutning på spørgsmålet om, hvem der skal være ombudsmand, idet man uden forudgående diskussion valgte professor Stephan Hurwitz.



## Samarbejdsudvalgsmøde i 2. Distrikt

Af den økonomiske oversigt fremgår at antallet af solgte billetter i 2. Distrikt fortsat er faldende. Faldet rammer navnlig dobbeltbilletter. For hele landet viser faldet i salg af dobbeltbilletter ca.  $\frac{1}{4}$  mill. stk. i november måned, medens salget af enkeltbilletter i samme måned er steget med ca. 131.000 stk. Det er selvsagt salget af week-end billetter, der fremkalder denne forskydning, idet der i tilkøb til week-end rejser er solgt ca. 138.000 stk. Etablering af week-end rejser har således været medvirkende til at faldet i antal rejser ikke blev større.

I denne forbindelse rejses spørgsmålet om togstammernes størrelse. Og mulighed for tilpasning efter behovet på de forskellige ugedage, således at dels undgås tomløb og dels på de stærkt trafikerede dage har tilstrækkelig stort antal pladser i togene. Herunder blev af personalerepræsentanterne fremdraget mange tilfælde, hvor der havde været pladsmangel, og hvor de ved week-end ordningen erhvervede rejsende knapt kunne opnå en ståplads. Der bør gives sådanne rejsende en fair behandling.

Forsinkelsesondet blev debatteret. Årsagerne kan være mange, men de efterhånden stramme køre- og holdetider, i forbindelse med ofte for stramt tilrettelagt plan for motorvogne og i særdeleshed for maskinerne, giver meget nemt forsinkelser, som igen med de stramme planer overføres til andre tog. Der må ydes rettidig toggang den største opmærksomhed, vi må køre til de tider, vi lover. Det giver for banerne en god omtale og et godt økonomisk resultat, i mange tilfælde endnu større økonomisk betydning for de rejsende, når disse kan regne med, at de opgivne tider overholdes.

Indtægten af gods- og kreaturbefordringen har stort set holdt stand, og godsmængden er steget.

Af de nye MY får distriktet de 10, og da de 2, der bygges hos Frichs, også skal anvendes her, skulle distriktet i løbet af 1956 have ialt 16 MY.

Der blev herefter givet underretning om ibrugtagne nye sikringsanlæg, forenklet betjening af mindre stationer, herunder problemet bevogtning af overkørsler på stationer, og de herved opnåede personalebesparelser; i Kolding er således ved det nye sikringsanlægs ibrugtagen sparet 6 mand.

På anledning udtalte distriktschefen, at man påregnede en omlægning fra tog- til bilbefordring af endnu et antal tog på Aabenraabanen. Videbækbanen ønskes stadig nedlagt hvad personbefordring angår; muligvis en mindre omlægning på Løgstørbanen, derudover forventes ikke større overgang fra tog- til biltrafik på kommende køreplan.

Overtrafikinspektøren redegjorde for personalets behandling af de udleverede ordresamlinger og rettelser dertil. Efter de nye tilkomne kursus, bl. a. for arbejdsledere, har det vist sig, at der var et betydeligt behov for rettelserblade, en enkelt ansat har således rekvireret over 300 stk. Udsendelsen betyder et stort ekstra arbejde, men værre er, at beholdningen af ældre rettelser ikke kan strække til. Man må derfor anmode samarbejds-

udvalgets medlemmer om deres medvirken til at opnå en mere økonomisk behandling af ordreret-telser.

Den fra 1. april gældende nyordning med fragtbrevs bogføring og de nye fragtbrevsformularer refereredes.

Af driftsmæssige oplysninger vedrørende for-årets nye køreplan fremgår, at indsættelse af MY ikke endnu kan slå helt igennem for alle hovedtogene, dertil er antallet endnu for lille. Der tilstræbes dog visse forbedringer i køretiderne, således vil tog 717 blive fremskyndet 7 kvarter på strækningen Fredericia—Thisted.

Der er nu indført en ny ordning med salg af slagger, og overmaskiningeniøren forklarer, at ordningen er offentlig licitation med hensyntagen til trafikerhvervelse. Gennemsnitssalgsprisen er steget med 50 pct., og der er i forbindelse med salget erhvervet transport af 250 vognladninger cement. Nyordningen har således også i denne henseende givet et godt resultat.

Et forslag fra en pakmester i 1. Distrikt om indførelse af et knaphulsmærke, som skulle bæres af deltagere i større selskabsrejser, er behandlet og oversendes hovedudvalget.

Til afslutning besvaredes forespørgsler, bl. a. vedrørende mindelundens vedligeholdelse og op-sætning af ny navnsten.

N. J. O.

## Ny udstilling på Københavns Hovedbanegaard

Som det vil erindres åbnede Statsbanerne i 1953 en permanent udstilling i tunnelgennemgangen til perron 5 på Københavns Hovedbanegaard. Det viste sig, at denne udstilling gjorde lykke. Publikum — og ikke mindst de unge — viste ikke alene udstillingen meget stor interesse, men der blev fra publikums side vist de udstillede genstande et så stort hensyn, at man nu ønsker at stille endnu en udstilling til gratis rådighed for det publikum, der passerer Københavns Hovedbanegaard på vej til og fra togene.

Den nye udstilling er blevet placeret i tunnelgennemgangen til perron 6.

Den fremtræder som en slags generalnævner for det gode samarbejde, der altid findes jernbanerne imellem, og da naturligvis ikke mindst mellem jernbaner, der er naboer. Man har valgt at vise modeller, billeder m. m. fra jernbanerne i vore nabolande Norge, Sverige, Tyskland og England. Mellem modellerne er anbragt tavler, der fortæller om, hvormange forbindelser der daglig findes fra Københavns Hovedbanegaard til det pågældende land.

Midt på tunnelens to langvægge er anbragt to store kort; det ene viser Danmark og det øvrige Norden og det andet Danmark og det øvrige Europa. På kortene fortæller blinkende lys om billetpriser til de større byer, medens andre blinkende lys fortæller om Statsbanernes selskabsrejser, priser m. m. Efterhånden udskiftes de udstillede genstande med andet af interesse for publikum.

# Samarbejdsudvalgene i søgelyset

Fortsat fra DLT nr. 6 side 68.

## Lokomotivfyrbøder E. C. L. Christiansen Brande

\* \* \*

I artiklen i DLT den 20. marts d. å. bringes samarbejdsudvalgene under diskussion, hvilket kun kan betragtes som glædeligt, da man ellers nemt kan få det indtryk, at denne udmærkede institution helt skulle uddø, thi et samarbejdsudvalg skulle jo gerne komme både administration og personale tilgode.

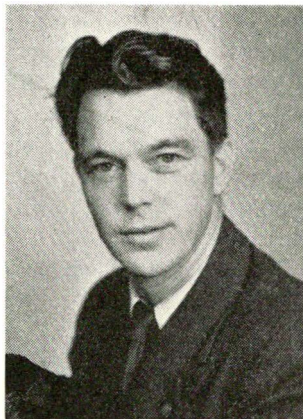
Når der her skrives administration og personale, mener jeg selvfølgelig, at førstnævnte må være bekendt med at uden personalets hjælp lykkes en rationalisering ikke helt og fuldt.

Til gengæld er personalet klar på, at rationaliseringen kræver et nært samarbejde med administrationen for der igennem at forbedre deres kår inden for etaten.

Men når nu begge parter er indforstået med at rationalisering og samarbejde er nødvendig, og man alligevel på nuværende tidspunkt har det indtryk at samarbejdsudvalgene har ført en tilbagetrukket tilværelse, må det skønnes at der endnu ikke er fremkommet positive forslag til rationaliseringen.

Jeg har i hvert fald det indtryk, at de fra personalets side betragtes som en art velfærds institutioner.

Men har administrationen virkelig rakt personalet hånden til samarbejde på en sådan måde, at vi, personalet, ikke behøver at ængstes at fremkomme med forslag til forenkling af driften, og at disse ikke vil give sig udslag i en spændetrøje, som personalet er gået frivillig med til.



I denne forbindelse tænker jeg på det forslag, som lokomotivpersonalet i Kristiansand i Norge, som hidtil havde været levende interesseret i rationaliseringen, blev enige om (DLT d. 5. november 1954 under Nordisk nyt).

Men når nu den norske lokomotivmand kan udsættes for en sådan tilsidesættelse inden for rationaliseringen, har man jo ret til at tro det samme kan gentage sig her i landet.

Vi kan jo blot se på § 5, der siger, at der ikke kan foretages afstemning om eventuelle forslag; opnås der ikke enighed i udvalget, skal dette føres til protokols, hvorefter denne forevises centraludvalget, som består af fire fra administrationen og fire fra personalet. Kan disse ikke blive enige, afgøres spørgsmålet af finansministeren.

Man vil ud fra dette punkt i samarbejdsloven kunne se, at muligheden for et forslag til forenkling af driften fremsat af personalet med dertil følgende krav om eventuelle fordele, nemt kan forbigås og administrationen kan drage den fordel, som forslaget indebærer, uden vederlag til personalet.

Men § 5 indeholder flere misvisende stykker, når der er tale om samarbejde, og hvis disse blev ændret, ville det fremme samarbejdet betydeligt. F. eks. bestemmelsen om at personalet ikke må få indblik i anlægs- og byggeplaner medmindre de vedrører personalets velfærd.

Endvidere står der, at regnskabet passende vil kunne vises inden for de rammer, som sædvanligt følges ved opstilling af statsregnskab. Det vil med andre ord sige, at personalet ikke får det fornødne indblik i regnskabet og nybyggerierne.

I hvert fald mener jeg, at administrationen kun ville få fordel af at give manden med den praktiske erfaring mere indblik i disse punkter.

Når nu loven engang er affattet og sikkert ikke vil kunne ændres, kunne der måske indføres et nyt punkt, som vil virke til udgligning af de nævnte punkter, nemlig kompensations-teori, der forklarer, hvorledes rationaliseringen skaber nyt arbejde i stedet for det sparede.

Der skulle vel ikke være noget, der hindrer et sådant forslag gennemført på en sådan måde, at det ikke vil gribe ind i de forskellige organisationers arbejdsfelt.

Man kunne jo f. eks. i samarbejdsudvalgene drøfte kompensations-teorien, hvis en sådan eksisterede og hvis enighed opnås, da sende forslaget videre til den pågældende organisation, som berøres af forslaget, og som så derefter må forelægge den administrationen.

Lad os nu tænke os, at et spørgsmål om traktorerne kom til drøftelse i samarbejdsudvalgene, og man da havde den fornødne indsigt i regnskabet og samtidig kunne drøfte kompensations-teori (at der her omtales traktorer er rent vilkårligt, det kunne være et hvilket som helst andet emne og skal ikke betragtes som et mishag med denne ordning) vil man se, at lokomotivmanden er den, der i første instans berøres.

Ville man nu gå rationelt frem, måtte man se regnskabet over besparelsen for denne kategori, hvor mange mand der overflødiggøres. Lad os tage et tal, f. eks. 100 mand, man har da til hensigt at bemane disse traktorer med mandskab fra en anden kategori, som ikke før havde dette arbejde.

Af disse skal der bruges 100 til erstatning for de overflødige lokomotivmænd.

Det ville være interessant at se regnskabet over hvor meget det vil koste at erstatte disse mænds arbejde, om det ville være nødvendigt med ansættelse af flere til denne kategori, der nu vil komme til at forrette rangering som erstatning for disses tidligere arbejdsområde; først når dette resultat er fremkommet, delagtiggøres de berørte organisationer igen nem samarbejdsudvalgene, sådan at når de går til forhandling om spørgs-

målet har det fornødne materiale at arbejde med.

Selvfølger kan der skubbes personalet meget i skoene angående den tilstand hvori samarbejdsudvalgene befinder sig; men for den mand inden for personalet, der har forsøgt at følge med tiden inden for rationaliseringen og studeret de diskussioner, der er blevet ført inden for arbejdsgivere og arbejdsorganisationer, er samarbejdsudvalgene inden for de Danske Statsbaner blevet en skuffelse.

For den tanke jeg har gjort mig

om samarbejdet inden for DSB, kan jeg formulere i tre punkter. 1) Der må skabes garanti for, at personalet ved rationalisering ikke får deres forfremmelsesmuligheder forringet. 2) Da rationaliseringen på mange måder befordrer et højere arbejdstempo med en stigende indsats af den menneskelige arbejdskraft, må der opnås udbetaling af en bedre penge-løn. 3) Personalet må drages ind i et samarbejde som medinteresseret i virksomhedens drift og udvidelse til gavn for samfundet som helhed.

E. C. L. Christiansen.

## Formanden for Jernbaneforeningen M. S. Lyngesen

\* \* \*



De, der ved samarbejdsudvalgenes skabelse havde gjort sig store forhåbninger om snarlige resultater, må med beskæmmelse indrømme, at disse både har været meget små og sjældne, medens de, der stillede sig afvisende eller i hvert fald kølig overfor tanken om dette nye, har kunnet se tilbage over en række tilfælde, der har retfærdiggjort det farisæiske: »Hvad sagde jeg?»

Følelsen over for samarbejdsudvalgenes hidtidige udvikling kan vist rettest betragtes som *skuffelse*, medens *skepsis* udtrykkes for fremtiden. Det er da meget rimeligt at søge afklaret årsager og muligheder.

Samarbejdsudvalgstanken har gennem tiderne haft forskellige udformninger, og det nuværende system skyldes verdenskrig nr. 2. I bestræbelserne for at øge produktionen tog man i den vestlige verdens krigsindustri arbejderne med på råd om tilrettelægning af arbejdet samtidig med, at man søgte at give arbejderne større arbejdsglæde ved gennemførelse af velfærdsforanstaltninger. Efter befrielsen kopieredes systemet herhjemme først i industrien, men

der næst inden for statens virksomheder.

Her blev en skæbnesvanger fejl begået: I stedet for at lave særlige regler om samarbejdsudvalg inden for statens virksomheder byggedes fuldstændigt over privatindustriens læst.

Styrelsesrepræsentanterne i staten har ikke som industriens uindskrænkede magt til gennemførelse af samarbejdsudvalgenes forslag, men er bundet af love og bevillinger. Her ved forflygtiges ofte muligheden for at se resultater af udvalgsvirksomheden.

Samarbejdsudvalgene er tænkt som en overbygning på forhandlingsreglerne, således at de spørgsmål, der ikke falder ind under forhandlingsreglerne, skal kunne behandles i udvalgene, men da forhandlingsreglerne ikke — i hvert fald ved statsbanerne — er betragtet som maksimumsregler, men snarere det modsatte, og da såvel ledelsen som organisationerne ofte har taget initiativ til drøftelse om spørgsmål, der ligger langt uden for reglerne, er grænsen for udvalgenes arbejde blevet stærkt

flydende, og den omstilling, der skulle til for at give samarbejdsudvalgene det, de kunne tilkomme, har vel ingen af parterne helt mestret.

Endvidere må det nok indrømmes, at der er begyndt ved den forkerte ende. Hovedudvalget og distriktsudvalgene opbyggedes først, medens lokaludvalgene kun i et meget begrænset antal endnu er kommet i gang. Og netop ude på arbejdspladserne er der de mange problemer, som repræsentanterne for ledelsen og personalet med stort udbytte skulle kunne samles om at søge løst. Problemerne, der er for generelle til at løses lokalt, skulle da videresendes til distrikts- henholdsvis hovedudvalg til behandling.

Reglerne om repræsentation burde nok gøres smidigere — f. eks. flere eller færre repræsentanter, således at alle berettigede interesser altid kunne repræsenteres.

Skuffelser og skepsis må manes i jorden. Samarbejdsudvalgene bør ved god vilje og indsats fra begge sider udbygges, så de kommer til at danne bro mellem styrelse og personale og mellem personalet indbyrdes.

Styrelsen vil utvivlsomt få hårdt brug for personalets gode medvirken i tiden fremover, der jo ikke tegner sig alt for lys for D.S.B. Gennemførelse af rationaliseringsforanstaltninger og forbedring af arbejdsforholdene må ske i takt. Styrelsen har ret til at kræve den størst mulige indsats, men personalet har krav på at vide, til hvilket formål denne eller hin foranstaltning indføres — og til



at få det at vide, inden den sættes i kraft.

Det hævdes — og med rette — at arbejdskraft er dyr, og at den derfor i stort omfang bør erstattes med tekniske hjælpemidler. Ledelsen har pligt til at medvirke til, at den nødvendige arbejdskraft er så dyr som mulig, idet en vellønnet og veluddannet stab af medarbejdere, der er velinformerede om ledelsens hensigter, og derfor interesseret, altid vil være den stærkeste støtte.

M. S. Lyngesen.

## Overmaskiningeniør S. Haldbo

\* \* \*

Samarbejdsudvalgene er et nyttigt instrument for såvel administrationen som personalet, fordi man der mødes med repræsentanter for flere — evt. alle — jernbaneorganisationer. Noget tilsvarende finder jo som regel ikke sted ved de almindelige møder med organisationerne, og alle, der har været med til sådanne møder, kender jo dette, at man ved drøftelse af problemerne kommer ind på områder, der tangere en eller flere af de andre — ikke repræsenterede organisationer, hvilket evt. medfører, at det foreliggende problem ikke kan løses før efter nye møder og forhandlinger til anden side.

Imidlertid tror jeg ikke, man får personalet »i marken« med på samarbejdsudvalgstanken, før der bliver oprettet flere lokale samarbejdsudvalg. Jeg kender kun eet af disse udvalgs arbejde nærmere, men det har siden oprettelsen af dette udvalg været mit absolutte indtryk, at personalet var glad for udvalget, og dette indtryk er blevet forstærket af, at personalerepræsentanterne under formandens langvarige sygdom flere gange har givet udtryk for, at man ønskede afholdt et samarbejdsudvalgs møde. Et ønske, der efterhånden blev så stærkt, at der måtte afholdes et møde under de samme former og med i det væsentlige de samme deltagere som et ordinært samarbejdsudvalgs møde. Reglerne for samarbejdsudvalgene indeholder jo intet

positivt om, hvorledes der skal forholdes, når formanden har forfald, hvilket må siges at være en mangel.

For så vidt angår administrationen tør det siges, at dette lokale samarbejdsudvalgs tilstedeværelse ganske givet har afværget adskillige henvendelser til administrationen fra de respektive organisationer angående forhold af lokal karakter, idet man har kunnet lufte sine meninger og iøvrigt tale sig til rette om mange ting på

samarbejdsudvalgs møderne. At man af og til kommer sammen og taler om tingene er absolut godt. Mange misforståelser såvel personalet imellem indbyrdes som mellem administrationen og personalet ryddes let af vejen, når problemerne bliver alsidigt belyst, og der kommer en fornuftig forklaring frem til de utilfredse, ligegyldigt på hvilken side af bordet de befinder sig.

S. Haldbo.

## Lokomotivfører E. G. Appel Aarhus

\* \* \*

Set udefra, nærmere betegnet af et ikke-samarbejdsudvalgs medlem, kan en bedømmelse af samarbejdsudvalgenes arbejde og muligheder i fremtiden kun blive en skønsnæssig vurdering, idet der ikke er andet og mere at bygge på, end de referater, der med regelmæssige mellemrum er optaget i organisationernes fagblade.

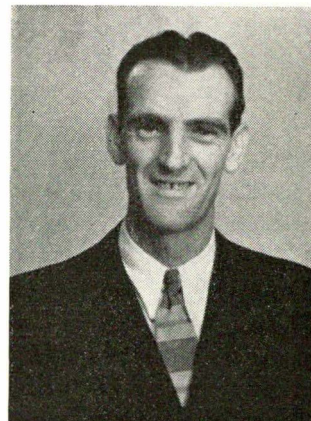
Overensstemmende med den almindelige opfattelse fra personale side, vil det være rigtigt at pege på, at såvel i de private som i statens virksomheder er samarbejdsudvalgene ikke blevet det ventede instrument — og har ikke — i hvert fald på nuværende tidspunkt nået et stade, som er helt tilfredsstillende.

Realisationen af den forestilling (bedriftsrådstanken in mente) at arbejdere og funktionærer herved ville få virkelig betydende medindflydelse på virksomhedernes ledelse, kan allerede nu afskrives, eller i det mindste udskydes på et længere åremål, hvilket alene ses af den omstændighed, at samarbejdsudvalgene ikke er nogen besluttende myndighed, men kun et organ for samarbejde, oplysning og rådgivning.

Tilbage bliver om samarbejdsudvalgene indenfor de nu afstukne

rammer alligevel opfylder en mission, og her vil først være at bemærke en forskel mellem samarbejdsudvalgene i de private erhverv og i statens virksomheder, i dette tilfælde DSB, da det synes rigtigt, når det hævdes, at samarbejdsudvalgene i de private virksomheder er mere effektive, og har bedre resultater at fremvise, end tilfældet er hos os.

Denne forskel må imidlertid efter min opfattelse i første række søges i den omstændighed, at omlægning til en mere rationel drift, hvilket jo er samarbejdsudvalgenes hovedopgave, i privatindustrien betyder øget produktion og øget udbytte til medarbejderstaben under forudsætning af, at afsætningsmulighederne er til stede, i modsætning til DSB, hvor en omlægning til mere rationel drift, falder sammen med indskrænkninger i personalestyrken, og det øgede udbytte derfor ikke er iøjnespringende, og i hvert fald ikke på forhånd givet, hvilket selvsagt må formodes at være initiativhæmmende fra personalerepræsentanternes side, hvad der også understreges af, at det af referaterne fremgår, at personalerepræsentanternes interesser i samarbejdsudvalgene går mere i retning af velfærdssager



— mindre i retning af rationel drift.

Selvom det næppe kan være anderledes, end at initiativet til større rationaliseringsopgaver som f. eks. bedre tekniske hjælpemidler — MY-lokomotiver, traktorer, forenkling af betjening af mindre stationer o. l. — kommer fra administrationen, er personalerepræsentanternes rolle ved gennemførelse af disse moderniseringer i højere grad end nødvendigt henvist til defensiven, hvis der da overhovedet kan tales om, at samarbejdsudvalgene spiller nogen rolle i forbindelse med gennemførelsen af større rationaliseringsplaner, hvilket igen kan tilskrives to årsager — dels at personalerepræsentanternes indsigt i administrative forhold er for dårligt — dels at administrationen efter referaterne at dømmе ikke fuldt opfylder bestemmelserne i samarbejdsreglernes § 5, stk. b, der fastslår, at omlægninger og indskrænkninger i en institutions virksomhed i så god tid som muligt skal forelægges og behandles af udvalget. Af denne bestemmelse må kunne udledes, at rationaliseringsplaner skal forelægges samarbejdsudvalgene allerede medens planerne kun er overvejelser, men på dette punkt spores manglende vilje fra administrationsside.

Personalerepræsentanterne bliver i for mange tilfælde ikke bekendtgjort med ændringer i arbejdets karakter før ændringerne er indtrådt, hvad der igen afføder, at de reelle muligheder for at afbøde eventuelle ulemper ved overgangen ikke er til stede, ligesom muligheden for at være rådgivende i detailspørgsmål elimineres.

Uanset at det her anførte hører hjemme på den negative side, og at den positive side er vanskeligere at gøre op, derved at mange af de af udvalgene behandlede emner også tidligere ville være at behandle, blot ad andre kanaler, er det sikkert og forhåbentlig blot et tidsspørgsmål til samarbejdsudvalgene finder den rette form, da det relativt korte åremål udvalgene har eksisteret kun kan være at betragte som barneår, og ingensinde har vel en institution været fuldendt fra starten.

Den fair play der gennem samar-

bejdsudvalgene ydes de mange småforslag til besparelse og forenkling i driften, må ikke overses, ej heller samarbejdsudvalgenes betydning som informationskilde, hvad angår virksomhedens ledelse og drift, der sammen med de orienterende artikler af samme art, der bringes i »Vingehjulet«, efterhånden må kunne give personalet tilstrækkelig indsigt i administrative forhold til at samarbejdsudvalgene herved langsomt men støt aktiviserer både indefra og udefra.

## Sekretær i Fællesorganisationen D. S. B. A. Gorm Pedersen

\* \* \*

Er samarbejdsudvalgene tilfredsstillende, og er vi ad denne vej nået frem til bedre arbejdsforhold mellem arbejdere og arbejdsgiver?

Der er vel ingen tvivl om, at ved oprettelsen af disse udvalg forventede vi i et nærmere fællesskab at kunne nå frem til bedre resultater til gavn for begge parter. Især inden for en statsvirksomhed har man grund til at forvente dette.

Det skal indrømmes, at nogle resultater er nået, men ved fortsat arbejde forventer vi at kunne nå frem til flere og større resultater. Fra medansatte sendes der mange ideer og forslag til udvalgene, i hvilken alle forslag bliver grundig behandlet.

Af forskellige grunde er det ikke alle indsendte forslag, der lader sig realisere, men det tyder dog på, at personalet er vågent for D. S. B.s trivsel. Og selv om nogle af forslagene lider en krank skæbne, så er det godt at få snakket ud om tingene, det ilter luften.

Men vejen til at drøfte problemerne må ikke være lang og trang. Ude på D. S. B.s store arbejdsområder bør der i den udstrækning, der er mulighed for, oprettes lokale samarbejdsudvalg.

I den rette ånd og med fornøden vilje fra begge sider, må samarbejdsudvalgene også indenfor nuværende rammer have en fremtid som institution, thi hvad der end vil kunne anføres af negativer, formår alligevel ikke at fortrænge den vigtige kendsgerning, at samarbejdsudvalgene er bestående organer, hvor nye impulser kan komme til orde, og ved deres prøvelse her vederfares ubetinget retfærdighed.

Lokomotivfører E. G. Appel, Aarhus.



Interessen herfor tror jeg er til stede, og den skal styrkes gennem resultater fra arbejdet i samarbejdsudvalgene.

Men ledelsen må forstå, at foruden de talmæssige oplysninger og oversigter over planer, der arbejdes med, er det af stor betydning, at organisationernes repræsentanter i god tid bliver orienteret og får lejlighed til at drøfte påtænkte ændringer og indskrænkninger i arbejds- og personaleforhold, om nødvendig ved oftere udvalgs møder, end tilfældet er.

For at give samarbejdsudvalgene en større indflydelse vil det være ønskeligt, at formålsparagrafen for samarbejdsudvalgene ændres dertil, at udvalgene foruden at være et organ for samarbejde, rådgivning og oplysning også bliver et organ med større bemyndigelse.

Det er min opfattelse, at der er og fortsat kan udrettes noget godt i samarbejdsudvalgene, og i troen herom ønsker jeg, at samarbejdsudvalgene fortsætter deres arbejde, til gavn for D. S. B.s og dens store stab af medarbejdere.

A. Gorm Pedersen,  
udvalgsmedlem, 1. Distrikt.

## Turistsektionen meddeler

Hvis De ønsker at rejse i selve sommertiden eller i foråret, er det på høje tid at melde sig til nedenstående ture.

*Sommerturen gennem Danmark* med kolleger fra andre nordiske lande, 12.—19. juni for ca. 300 kr.

*Siljansøen rundt* og til *midsummerfest i Leksand*. Turen foregår på cykle med overnatning på vandrehjem og omfatter besøg i Dalarnes smukkeste egne. Ikke anstrengende og meget billig. 18.—26. juni. Kun ca. 150 kr.

*Midnatssolens rige*. En særdeles bekvem rejse til *Nordkap*. Sejltur fra Narvik. 25. juni—5. juli. Med bus- og bådbilletter kan turen gøres for kun 450 kr.

*Rundtur i Finland*. Var det ikke en ide at besøge Finland med den smukke natur og de skønne byer og borge. En nem og billig rundtur gennem hele det sydlige Finland med lange sejlture på søerne. 26. juni—4. juli. Pris ca. 420 kr. (inclusive skipsbillet Stockholm—Åbo og tilbage).

*Den romantiske rute*. Med bus og tog gennem Tysklands kendte middelalderbyer sammen med kolleger fra andre lande. Tyskerne har i år gjort ekstra meget ud af denne tur. Således vil togrejserne gå i særlig vogn (2. klasse til alle deltagere) eller særtog. Alligevel er turen i år holdt meget billigt, kun ca. 295 kr. 5.—14. juni. De skulle benytte Dem af dette særlige tilbud, der ikke vil blive lige så fordelagtigt i de kommende år.

*Paris, Rivieraen, Korsika*. Har De nogensinde været på Korsika? Denne ø er så ejendommelig, at De må besøge den. Turen her er god og giver Dem i tilgift et par dage i Paris og et par dage i Nice med forskellige udflugter, medens selve Korsika besøges pr. bus. 12.—26. juni. Pris formentlig ca. 580 kr.

*Schweiz-Italien-Jugoslavien-Østrig*. En morsom rundrejse gennem et interessant område af Europa. Der bliver rig lejlighed til at studere forskellen mellem de forskellige lande. Ophold på de jugoslaviske baners feriehjem ved Adriaterhavet med gode bademuligheder. Afslutning i Wien. 12.—27. juni. Pris ca. 650 kr. (NB. en mindre stigning i forhold til den først meddelte pris).

*Driveferie på de jugoslaviske baners feriehjem i Lovran*. Mange kender allerede Lovran, det hyggelige fiskerleje ved Adriaterhavet, og mange flere bør benytte sig af tilbudet om en god og forholdsvis billig ferie i fremmedartede omgivelser. Her er rige muligheder for bad og traveture og specielt gode muligheder for at ligge på ryggen ved vandet og dase. 10.—25. juli. Pris ca. 580 kr.

Men vent nu ikke for længe med anmeldelsen. Sidste frist er for alle de nævnte ture i maj måned (for de to første den 10. maj, de to næste den 20. maj, Romantiske rute og Korsika den 1. maj, rundrejsen allerede 15. april og Lovran 15. maj).

Iøvrigt fås alle oplysninger hos *Turistsektionen*, Sølvgade 40, K.

## Forhøjelse af time- og dagpenge

Fra 1. april d. å. forhøjes satserne for time- og dagpenge. De nye satser findes nedenstående som rettelserblad til lommebogen side 14.

### Emolumenter m. v.

|   | Timepenge | Fulde dagpenge | Nedsatte dagpenge | Nattillæg til fulde dagpenge | Nattillæg til nedsatte dagpenge | Tillæg til fulde dagp. 1., 2. og 3. dag s. sted | Køretimepenge | Rangergodtgørelse | Nattimepenge | Overarbejds-<br>penge | Godtgørelse for mistede fridage | Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed |
|---|-----------|----------------|-------------------|------------------------------|---------------------------------|---|---------------|-------------------|--------------|-----------------------|---------------------------------|---|
|   | Kr.       | Kr.            | Kr.               | Kr.                          | Kr.                             | Kr.   | Kr.           | Kr.               | Kr.          | Kr.                   | Kr.                             | Kr.                                       |
| Lokomotivinstruktører . . . . .               | 0,88      | 16,40          | 11,75             | 12,65                        | 4,15                            | 6,90  | 0,68          | „                 | 0,95         | „                     | 42,00                           | 27,80                                     |
| Lokomotiv-, elektro- og motorførere . . . . . | 0,78      | 14,40          | 10,95             | 11,20                        | 3,30                            | 5,70  | 0,56          | 0,28              | 0,95         | 5,25                  | 42,00                           | 27,80                                     |
| Lokomotivfyrbødere . . . . .                  | 0,68      | 13,40          | 10,35             | 10,25                        | 2,75                            | 4,50  | 0,45          | 0,22,5            | 0,65         | 4,65                  | 37,20                           | 24,10                                     |
| Lokomotivfyrbøder-<br>aspiranter . . . . .    | 0,68      | 13,40          | 10,35             | 10,25                        | 2,75                            | 4,50  | 0,45          | 0,00              | 0,65         | 4,65                  | 37,20                           | 21,35                                     |

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



## Landsoplysningsudvalget

### Sommerens fællesrejse

Som tidligere meddelt her i bladet, vil dette års fællesrejse gå til Østrig og Norditalien.

Rejsens program er nu så vidt tilrettelagt, at det, bortset fra opholdet i Wien og Venedig, hvor arrangementerne endnu ikke er endelig udarbejdede, vil blive som nedenanførte rejseplan viser.

Prisen for rejsen alt iberegnet er foreløbig ansat til ca. 340 kr. for fripasrejsende og ca. 530 kr. for fuldt betalende. Disse priser er det udvalgets håb, vil kunne holde, det skal dog oplyses, at der for fuldt betalende er regnet med mindst 25; ved et mindre antal her må der påregnes en mindre stigning i prisen, idet den procentvise nedslag i billetprisen gennem Tyskland da vil blive noget lavere.

Dersom der opnås et tilstrækkelig antal deltagere, kan der eventuelt fremskaffes en ekstra sovevogn. Prisen for soveplads udgør 40 kr. pro persona tur/retur.

Ved tidligere rejser har det været udvalget muligt at skaffe den fornødne tjenestefrihed til deltagerne. Vi beklager at måtte meddele, at dette efter al sandsynlighed ikke vil kunne lade sig gøre denne gang, hvorfor vi må henstille til hver enkelt, der ønsker at deltage, selv at skaffe den fornødne frihed ved feriebytning e. l.

#### Program for rejsen:

Fredag d. 12/8. Deltagere fra Jylland/Fyn. Kl. 10,41: Afrejse fra Fredericia med tog 13. Kl. 15,37: Ankomst Hamburg Hbf. Kl. 17,08: Afrejse fra Hamburg Hbf.

Deltagere fra Sjælland. Kl. 9,28: Afrejse København H over Gedser/Grossenbrode med Skandinavien—Italien-Express. Kl. 19,45: Ankomst Hannover. Kl. 20,11: Afrejse Hannover.

Lørdag d. 13/8. Morgenmad i spisevognen. Kl. 12,40: Ankomst Wien Westbf. Indkvartering på hotel. Eftermiddagen til fri rådighed.

Søndag d. 14/8 og mandag d. 15/8. Wien, nærmere program for opholdet her vil fremkomme senere.

Tirsdag d. 16/8. Kl. ca. 7,00: Morgenmad på hotellet. Kl. 8,00: Afrejse fra Wien Westbf. Middagsmad og aftensmad i spisevognen. Kl. ca. 21,30: Ankomst Venedig. Indkvartering på hotel.

Onsdag d. 17/8. Venedig, nærmere program vil fremkomme senere.

Torsdag d. 18/8. Formiddagen til fri rådighed. Kl. ca. 13,00: Afrejse fra Venedig. Kl. ca. 16,30: Ankomst til Bolzano. Indkvartering på hotel.

Fredag d. 19/8. Morgenmad på hotellet. Heldagsbustur til Gardasøen. Middag på hotel i Limone.

Lørdag d. 20/8. Formiddagen til fri rådighed. Kl. 16,46: Afrejse fra Bolzano med Alpen-Express. Aftensmad i spisevognen.

Søndag d. 21/8. Morgenmad i spisevognen. Kl. 10,42: Ankomst Hamburg Hbf.

Deltagere fra Jylland/Fyn. Kl. 12,00: Middag på banegårdsrestauranten i Hamburg. Kl. 14,48: Afrejse

fra Hamburg Hbf. med tog 14. Kl. 19,30: Ankomst Fredericia.

Deltagere fra Sjælland. Kl. 11,14: Afrejse Hamburg Hbf. over Grossenbrode/Gedser. Middag i spisevognen. Kl. 19,20: Ankomst København H.

Da det af hensyn til hotelreservering o.s.v. er nødvendigt så hurtigt som muligt at få det nøjagtige deltagerantal, bedes de interesserede om at tegne sig snarest og senest den 25. april. Det bedes på anmeldelsen samtidig anført, om man ønsker sovevognsplads.

Med venlig hilsen

p. l. v.

J. V. Christiansen, Ormslevvej 69, 1., Viby J.

## »Mors Dag« er også Mødrehjælpens dag

Når De på »Mors Dag« har sendt Deres egen mor en kærlig hilsen eller aflagt hende et lille besøg, tænk da også på de mange anonyme mødre landet over, der lever under dårlige kår, og som har Deres støtte behov.

Mødrehjælpsinstitutionerne, der hvert år modtager henvendelse fra ca. 50.000 mødre, formidler en stor del af den hjælp, som samfundet stiller til rådighed for disse vanskeligt stillede mødre, men mange af de hjælpeforanstaltninger, der bringes i anvendelse, er i høj grad afhængige af de private gaver, der skænkes institutionerne.

Dette gælder tøj til småbørn under skolealderen. Det kan være svært for en mor at klare dette problem, enten hun er enligstillet eller gift og har mange børn. Det gælder den meget vigtige opgave at kunne sende udslidte og modløse mødre på rekreation. Mange er de kvinder, som Mødrehjælpen i tidens løb har kunnet sende bort fra en alt for lille lejlighed og det daglige bryderi til en velfortjent og hårdt tiltrængt hvile, der giver styrket fysik og forøget energi til igen at møde hverdagen.

Uddannelseshjælp til enlige mødre er ligeledes en af de opgaver, hvis varetagelse i dag beror på private tilskud. De enligstillede mødre tæller ca. 40.000, og deres gennemsnitsindkomst er væsentlig lavere end for andre forsørgere. For disse kvinder betyder en uddannelse eller en genoptræning af tidligere erhverv en virkelig hjælp til selvhjælp, idet de opnår bedre indtjeningsmuligheder til gavn for børnene.

Der skal derfor hermed rettes en indtrængende opfordring til alle gode viljer om at ville støtte *Danske Kvinders Nationalråds indsamling til Mødrehjælpen på »Mors Dag«*.

Giro 3432.

## Hovedbestyrelsen

Efter eget ønske er elektrofører B. A. Jensen udtrådt af hovedbestyrelsen, og i stedet er indkaldt den på den ordinære kongres 1953 valgte suppleant for zone 1, lokomotivfører G. A. Rasmussen, København Gb.



### Tak

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved min kære mand og vor kære fars, pensioneret lokomotivfører H. A. Henriksens død og begravelse. Tak for fanernes tilstedeværelse.

*Lene Henriksen og børn.*

Hjertelig tak for udvist opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum.

Tak til 2. maskinsektion, repræsenteret ved trafikkontrolør Freund-Nielsen, endvidere til instruktør Knudsen, Fa., og Assens maskinafdelings personale for den smukke gave til brug under tjenesten. Tak til overassistent K. Hansen med følge i 2. Distrikt's lønningskontor, endvidere til de tre fhv. Assens-lokomotivførere E. B. Larsen, K. Svendsen og S. A. Madsen, Nyborg, og tak til DLF's hovedbestyrelse.

*J. J. Birkbo, depotforstander, Assens.*

### Jubilæum

Tirsdag den 19. april kan lokomotivfører N. P. G. Olsen, Nyborg, fejre sit 40 års jubilæum ved D.S.B.

Jubilaren har været her i Nyborg gennem en lang årrække og er kendt som en altid rolig og god kollega. Til de mange hilsner du vil modtage på jubilæumsdagen, beder vi dig modtage afdelingens bedste ønsker for dagen og fremtiden.

*S. A. J.*

### Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 19. april frabedes venligst.

*N. P. G. Olsen,  
lokomotivfører, Nyborg.*

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 27. april frabedes.

*R. P. Andersen,  
lokomotivfører, Fredericia.*

### Foredrag om signaler

De københavnske afdelingers oplysningsudvalg afholder foredrags- og diskussionsaften, torsdag d. 21. april 1955 kl. 19,30 i salen på Københavns maskinskole, Jagtvej 163.

Emne: De nye signaler.

Indleder: Hr. afdelingsingeniør Wessel Hansen, signalvæsenet bistået af hr. signalingeniør J. F. J. Stefensen, også fra Signalvæsenet.

Udvalgets mening med denne aften er, at give lokomotivpersonalet lejlighed til, med generaldirektoratets eksperter, at diskutere de nye signaler, der nu har været i brug et stykke tid og samtidig udveksle erfaringer.

Medlemmer samt lokomotivfyrbøderaspiranter fra alle afdelinger er velkomne til at deltage.

Se iøvrigt opslag på opholdsstuerne på Gb. og Av. Udvalget.



*Forflytninger efter ansøgning pr. 1-4-55.*

Lokomotivfyrbøderne:

- P. B. Clemmensen, Roskilde, til Kalundborg.
- E. Andersen, Roskilde, til Kalundborg.
- M. W. Pedersen, København Gb, til Roskilde.

*Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-4-55.*

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- E. M. Nielsen, Fredericia, i København Gb.
- I. Møller, Frederikshavn, i København Gb.
- P. E. Laursen, København Gb, i København Gb.
- B. A. F. Lassen, København Gb, i København Gb.
- B. B. Christensen, Gedser, i København Gb.
- K. J. A. Weiss, Gedser, i Roskilde.

*Byttet tjenestested efter ansøgning pr. 7-3-55.*

Lokomotivfyrbøderne:

- B. K. Larsen, København Gb., og E. Nielsen (Bennedsen), Korsør.

*Afsked.*

Lokomotivfører H. P. Petersen, R. af Dbg., København Gb, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-55).

Lokomotivfører J. E. P. Gelsing, Helgoland, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-55).

## MEDLEMSLISTEN

*Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-3-55.*

Pens. lokomotivfører H. C. E. Hansen, Ørevadsvej 13, København NV.

Pens. lokomotivfører J. M. Nejland, Ingerslevs Boulevard 14, 1. tv., Aarhus.

Pens. lokomotivfører S. O. S. Jensen, Max Müllersgade 19, Aarhus.

Pens. lokomotivfører J. A. Nielsen, Luthersvej 42, 2., Fredericia.

*Dødsfald blandt pensionister.*

Pens. lokomotivfører H. A. Henriksen, Østergade 7, Padborg (død d. 6-3-55).

## NYE ADRESSER

*Landsoplysningsudvalget:*

Formandens adresse rettes til: Ormslevvej 69, 1., Viby J.

*Lokomotivfører-afdeling:*

Korsør: Formandens adresse rettes til: Jernbanevej 10.

*Lokomotivfyrbøder-afdeling:*

Slagelse: Kassererens adresse rettes til: Bagervej 36.

*Jubilæumsforeningen 1. Distrikt.*

Kassererens navn og adresse er: Lokomotivfører Preben Wichmann, Puggaardsgade 8, st., København V. Tlf. Byen 3762.



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

## Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger  
Papir  
Musik

## KØB HOS ANNONCØRERNE

## Drevsen & Nellemann

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

## NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

## Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

## I. KRUSE & BECH

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

## JOHS. WICHMANN'S

### Træskoforretning

anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

## HJ. MARTENS EFT.

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

## Østervembs

### VINSTUE

anbefales

## Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

## WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed

Briller med Dobbelglas  
anbefales til Tjenestebrug.  
Deres Sygekasse giver Tilskud.

## Forlang!

Carlsminde

øl og vand

Støt annoncørerne,  
de støtter dig!

## Nyborg Ligkistemagasin K. Jacobsen Snedkermester

Besøger alt vedr. Begravelse el.  
Ligbrænding. Grdl. 1897  
v/ Slottet . Tlf. 171

## Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-  
Pladelager

Nørregade 13 . Telf. 1060

## C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

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

Ingen Butiksløje  
derfor billigste Priser

## RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest  
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313 altid bedst H. Nicolaisen

## N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid  
**TOP**-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



**Nicolaus**  
DANMARKS  
FORNEMSTE  
VAND

**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

**Chr. Christensen**

Sten- og  
Billedhugger Etbl.  
Frederiksgade 26, Aarhus  
Telefon 20720

**Thorvald Torntoft**

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

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

Aktieselskabet

**Aarhus Discontobank**

Tlf. 20188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

**PRØVEN**

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 25322

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn  
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37  
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166  
Indskudskapital ca. 46.6 Mill. Reserver ca. 4.8 Mill.

Køb hos annoncørerne

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  
Leverander  
til DSB

**RADIO-THYGESEN**

Raadhushuspladsen 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

**A/s Kulimporten Dania**

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.  
Central 3443

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj

**HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB**