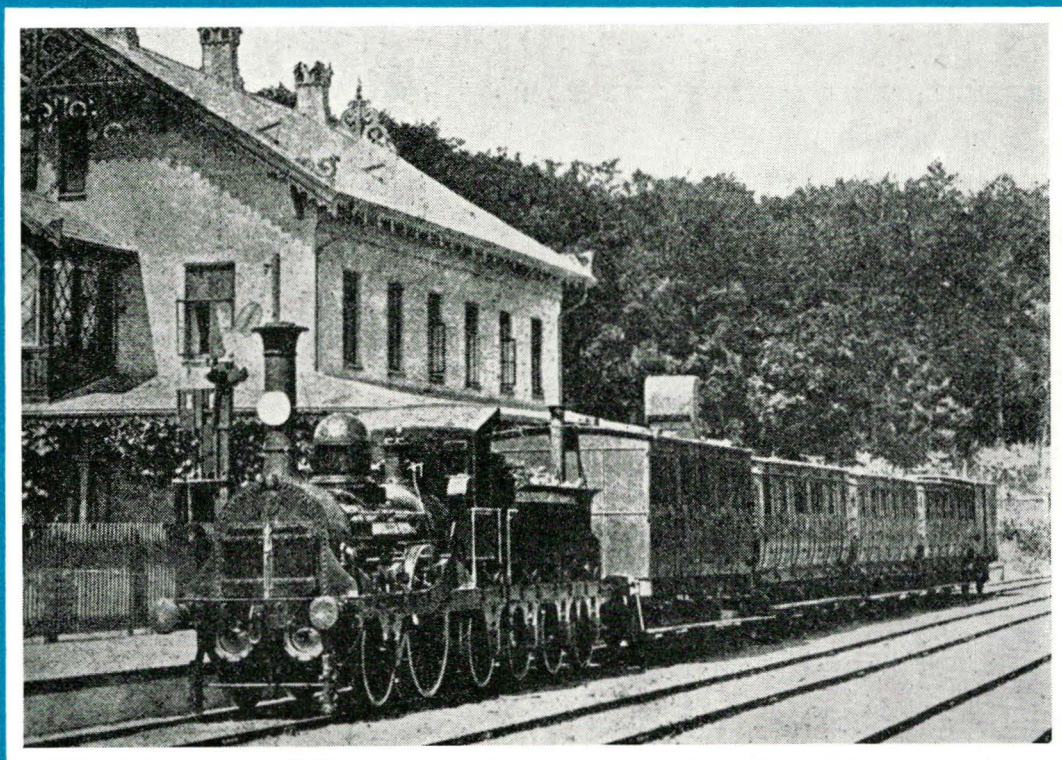


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 22 . 20. NOVEMBER 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



## Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

## HOVEDBANEGAARDENS RESTAURANT

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft



### Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur  
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

**1/2 RONDO RADIO** Byens største udvalg  
Stengade 24 og 28  
Tlf. Helsingør 21 20 04  
i **FJERNSYN**

### ESBJERG



Værksted: NIELS JUELSGADE 2 - TLF. 559

Privat: P. GYDESVEJ 71 - TLF. 6475

ESBJERG

### REVISORKONTORET

TAGE MØLLER

Statsautoriseret revisor

Bredgade 5 - Slagelse - Telefon 52 10 50

### A. Henriksen & Søn's Eftf.

H. ØRTZ SØRENSEN - malermester

Værksted: Smedegade 35 - Telf. 52 47 45 - Privat: Nyvej 1 - Slagelse

Alt malerarbejde udføres - Tilbud uden forbindelse

### OTTO CHRISTENSEN

Tømrermester og bygningsnedker

Alt tømrerarbejde udføres - vi giver gerne tilbud

Klosterbakken 8 - Slagelse - Telf. 52 29 79

## Uden udbetaling



Som ansat ved

D S B

kan De få en

**beklædningskonto**

til et beløb af

**600 kr.**

mod betaling af

60 kr. pr. måned

i 10 måneder

## J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

2 minutter fra Nørreport Station

### HOLSTEBRO

Det er så naturligt, at du køber dit forbrug af  
dag- og ugeblade, samt dækker dit tobaksforbrug i

**BANEGÅRDSKIOSKEN**

Holstebro

Tage Skjød Pedersen

### Ringkøbing Amts Vareindkøbsforretning

Holstebro

Kolonial - Isenkram - Manufaktur

### Dalgaard

Radio . Fjernsyn

Vestegade 8 . Holstebro . Tlf. 1695

Nørregade 27 . Holstebro . Tlf. 1602

Struer afd.: Østergade 5 . Tlf. 695

### ULBJERG



Ost i fineste  
VIBORG

kvaliteter

TLF. ULBJERG 60

### NYKØBING F.

#### GEORG CHRISTENSEN

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Grøntorvet 8, Nykøbing F. Tlf. 850339

Centralvarme - Oliefy

Vand - Sanitet

#### Carl Møller

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Frisegade 39-41, Nykøb. F. Tlf. 852611

Alt bygningsarbejde  
udføres



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 22 - 61. ÅRGANG

20. NOVEMBER 1961



Rekruttering og uddannelse af lokomotivpersonale .....	339
25 års jubilæum .....	352
Fra Medlemskredsen: Tanker omkring udvidelsen af ferie-hjemmet .....	352
Under DLF .....	353
Personalialia .....	354
Nye adresser .....	354
Danske Statsbaners Tjenestemænds Personaleforening ...	354
Fællesmøder .....	354
Lokomotivfører A. Henriksen og hustru's legat .....	354
Lommebogen 1962 .....	354

Forsidebilledet:

Danmarks første lokomotiv »ODIN«  
på Klampenborg station.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon: Hell. 7269.  
Kontortid 10-16.

Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.  
Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

# Rekruttering og uddannelse af lokomotivpersonale

Lokomotivmandsudvalget har afsluttet sit arbejde og har afgivet betænkning. Fra denne bringer vi i uddrag de væsentligste dele for fremtidig rekruttering og uddannelse m.m. af lokomotivpersonale.

Udvalgsarbejdet er efter knapt et års forløb afsluttet den 14. november med afgivelse af en grundigt udarbejdet betænkning, der indledningsvis omhandler nedsættelse af udvalget, begrundelsen for udvalgets fremkomst med trækraftomlægningen ved statsbanerne og endelig en summarisk gennemgang af lokomotivpersonalets hidtidige rekruttering og anvendelse.

## B. Udvalgets indstilling vedr. lokomotivpersonalets fremtidige rekruttering og anvendelse.

Udvalgets arbejde har i første række været rettet mod at komme til klarhed over, i hvilket omfang det er påkrævet at benytte faglært arbejdskraft ved fremførelsen af de trækkende køretøjer.

Den stedfindende udvikling vil som allerede nævnt i indledningen medføre, at lokomotivfyrbødertjenesten efterhånden bortfalder. Der må derfor fremtidig ved såvel aspirantantagelsen som uddannelsen tages mere direkte sigte på lokomotivførertjenesten.

Om de forskellige tjenestegøringsområder m.v. skal anføres følgende:

### 1. Almindelig lokomotivførertjeneste.

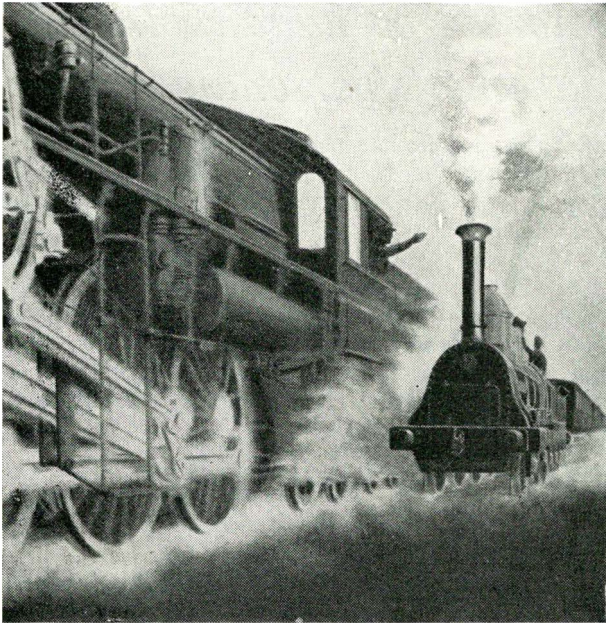
Der har fra begyndelsen været enighed i udvalget om, at der til det personale, der som lokomotivførere skal betros betjeningen af og omsorgen for de kostbare lokomotiver og motorvogne, må stilles krav om de absolut nødvendige kvalifikationer, og at det derfor bl.a. er vigtigt, at aspiranterne ved antagelsen har den rette håndværksmæssige foruddannelse. Dette gælder lokomotivførertjeneste såvel ved togfremførelse som ved rangering med rangerlokomotiver.

### 2. Elektroførertjeneste.

Med hensyn til elektroførerstillingen kan der ikke med samme styrke fremhæves grunde for krav om faglig uddannelse, idet de elektriske motorvogne som allerede tidligere anført er forholdsvis lette at betjene. Udvalget mener derfor at måtte give udtryk for den opfattelse, at der rent teknisk set intet ville være til hinder for at lade S-togsfremførelsen bestride af ufaglært personale, der naturligvis måtte have den nødvendige tekniske og sikkerhedsmæssige uddannelse. En sådan ordning måtte også påregnes i det lange løb at ville give den fornødne stabilitet over personalestyrken, idet der derfra næppe ville være mulighed for at opnå mere eftertragtede stillinger, således som det har været tilfældet for det lokomotivuddannede personales vedkommende.

På den anden side vil der kunne påpeges fordele ved at bibeholde lokomotivuddannet personale til tjeneste i S-togsdriften. Først og fremmest kan anføres, at lokomotivpersonalet gennem den første uddannelse ved statsbanerne erhverver den sikkerhedsmæssige uddannelse, der kræves ved enhver form for togfremførelse. Af hensyn til reservehold for denne inden for det københavnske trafikområde så vigtige tjenestegren vil dette naturligvis være af stor betydning, idet der til enhver tid ved de store københavnske maskindepoter vil kunne være en tilstrækkelig reservestyrke med den fornødne uddannelse til rådighed.

Under hensyn til dampdriftens bortfald og den deraf følgende ændring i lokomotivpersonalets anvendelse i retning af udførelse af egentlig førertjeneste på et tidligere tidspunkt i forhold til antagelsen



Udviklingen karakteriseret indtil DSB's 100 års jubilæum i 1947.

ved statsbanerne må udvalget endvidere se det som en fordel, at de unge lokomotivmænd får adgang til inden for den i visse henseender i sammenligning med den egentlige linietjeneste enklere S-togstjeneste at erhverve sig erfaring, for så vidt angår strækningsskørsel. En sådan ordning må dog medføre, at elektroførerstillingen påny bliver gennemgangsstilling, men med fastsættelse af en passende karenstid for denne specielle tjenestegren mener udvalget, at der alligevel må kunne sikres den nødvendige stabilitet inden for området.

Med hensyn til de økonomiske konsekvenser af ordningen er udvalget klar over, at der vel kan blive tale om forøgede udgifter til uddannelse ved påny at gøre elektroførerstillingen til gennemgangsstilling, men det må efter udvalgets opfattelse i denne forbindelse tages i betragtning, at en gruppe af ufaglærte tjenestemænd i elektroførerstillingen som slutstilling (lukket stilling) i det lange løb næppe vil kunne påregnes placeret i en lavere lønningssklasse end togførerstillingen, hvorimod elektroførerstillingen, hvis udvalgets forslag om at anvende lokomotivpersonale i S-togsdriften følges, ikke er tænkt som nogen egentlig avancementsstilling, men kun på linie med anden lokomotivtjeneste indgår som led i en automatisk avancementsordning, jf. herom i det efterfølgende.

Alle forhold taget i betragtning mener udvalget herefter at burde foreslå, at tjenesten som fører af de elektriske motorvogne i den københavnske nærtrafik fortsat bestrides af lokomotivuddannet personale. Det foreslås, at der som betingelse for overgang til denne tjeneste kræves, at vedkommende skal forblive ved tjenesten i mindst 5 år.

### 3. Traktorførertjeneste.

Der er i udvalget enighed om, at faglig uddannelse ikke er påkrævet for det personale, som skal udføre rangertjeneste med de under afsnit III A

omtalte traktorer af størrelse 167 hk og derunder. Udvalgets indstilling må derfor gå ud på, at rangertraktorerne principielt bør betjenes af stationstjenestens personale. Da de nye typer af rangertraktorer (»Ardelt« og »Frichs«, begge på 167 hk) imidlertid i et vist omfang indsættes på større stationer, hvor der er stationeret lokomotivpersonale til såvel linietjeneste som rangertjeneste, vil udvalget af hensyn til ensartetheden finde det hensigtsmæssigt at lade disse traktorer på sådanne stationer betjenes af lokomotivpersonale. Det er herved en forudsætning, at rangeringen på disse stationer stadig er så intensiv, at lokomotivmandens arbejdstid kan udnyttes fuldt ud. Forslaget begrundes bl.a. med, at traktorerne på stationer med lokomotivpersonale er reserve for traktorer på andre stationer og i givet fald skal kunne erstattes med damp- eller motor-rangerlokomotiver.

Udvalget stiller herefter følgende forslag til:

### Hovedretningslinier vedr. personaleanvendelse ved betjening af Ardelt-traktorer og Frichs-traktorer (167 hk).

I. Ovennævnte traktorer og eventuelle nye traktorer af lignende type og størrelse betjenes af lokomotivpersonale på de tjenestesteder, hvor der er stationeret lokomotivmester. Dog skal herudover også de nævnte traktorer ved stationerne Slagelse, Svendborg, Sønderborg, Tønder og Herning indtil videre betjenes af lokomotivpersonale.

På alle andre tjenestesteder betjenes de nævnte traktorer af stationstjenestens personale.

II. Lokomotivpersonalet 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 pågældende er endvidere forpligtede til på steder, hvor der ikke er stationeret remisearbejdere, at pudse og renholde traktorerne i det omfang, i hvilket dette arbejde kan foretages i pauser under rangerarbejdet.

III. Lokomotivførere, der for tiden anvendes som traktorførere for traktorer af nævnte art på steder, hvor der efter pkt. I skal anvendes stationspersonale, kan, såfremt de i særlig grad er knyttet til stedet, forblive der indtil videre.

Der ydes ikke depotforstanderhonorar på steder, hvor lokomotivpersonale kun er stationeret af hensyn til betjening af rangertraktorer.

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

### 4. Lokomotivfyrbøderstjeneste.

Da den hidtidige lokomotivfyrbøderstilling har været en forberedelses- og gennemgangsstilling til lokomotivførerstillingen, har det hidtil været anset for påkrævet, at lokomotivfyrbøderne rekrutteredes fra de faglærtes rækker. Lokomotivfyrbøderstjenesten vil imidlertid i fremtiden være reduceret meget væsentligt som følge af den stærkt aftagende dampdrift, hvorfor lokomotivfyrbøderstillingen ik-

ke mere kan være det normale grundlag for lokomotivførergerningen.

Der er i udvalget enighed om, at den resterende lokomotivfyrbødertjeneste i fornødent omfang vil kunne bestrides af ufaglært personale, men det forudsættes dog, at tjenesten bestrides af lokomotivmedhjælperaspiranter med fornøden uddannelse, lokomotivmedhjælpere og lokomotivassistenter (jf. udvalgets forslag til fremtidige stillingsbetegnelser), når sådant personale er til disposition. Da det er af vigtighed, at der til enhver tid haves den fornødne reservestyrke til lokomotivfyrbødertjeneste under udsving i trafikken, foreslår udvalget, at reglerne for remisearbejderes anvendelse til lokomotivfyrbødertjeneste ændres således, at de hidtidige begrænsninger for så vidt angår lokomotivtyper og togarter bortfalder.

##### 5. Lokomotivpersonalets stillingsbetegnelse og advancementsforhold.

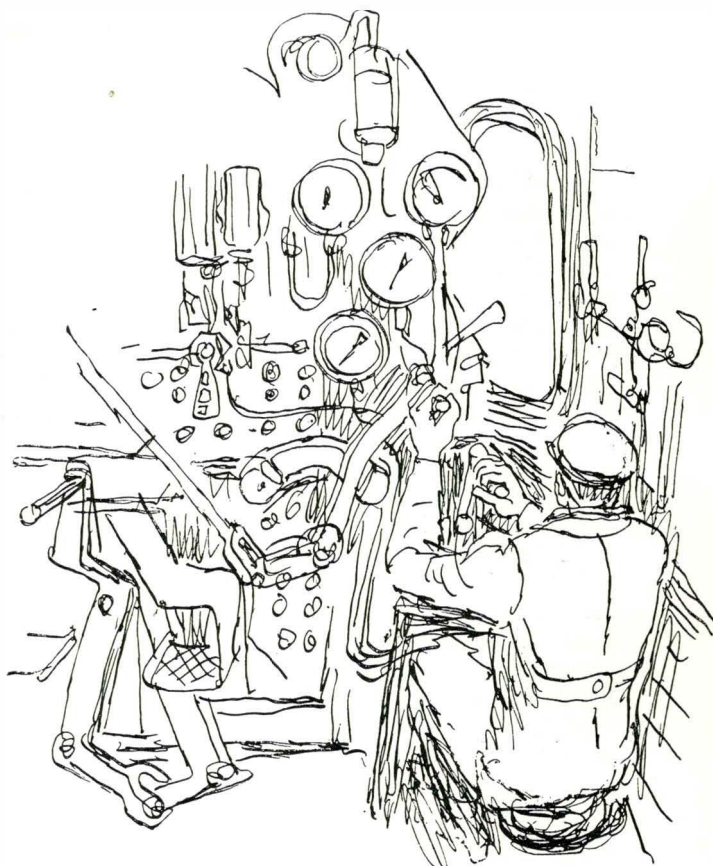
Som det fremgår af foranstående punkt 4 kan stillingsbetegnelsen »lokomotivfyrbøder« ikke i fremtiden siges at dække indholdet af den tjeneste, som de unge lokomotivmænd kommer til at udføre, indtil udnævnelse i lokomotivførerstilling kan finde sted. Udvalget foreslår derfor, at der ved fremtidige ansættelser anvendes stillingsbetegnelsen »lokomotivmedhjælper«, hvilken stilling ligesom lokomotivfyrbøderstillingen foreslås placeret i 7. lkl.

Under hensyn til den stedfindende ændring af driftsformen, hvorefter trækraftmateriellet fremtidig bliver enmandsbetjent, og hvorefter lokomotivpersonalet allerede straks fra første ansættelse vil blive beskæftiget ved førertjeneste, foreslår udvalget, at der indføres en automatisk advancementslinie til lokomotivførerstilling i 12. lkl. gennem en nyoprettet stilling i 10. lkl. med stillingsbetegnelsen »lokomotivassistent« således, at de pågældende efter 4 års ansættelse som lokomotivmedhjælper oprykkes til lokomotivassistent og efter 5 års ansættelse som lokomotivassistent (d.v.s. normalt 11 år efter antagelse som lokomotivmedhjælperaspirant) oprykkes til lokomotivfører i 12. lkl.

Det er herved fra udvalgets side en forudsætning, at elektroførerstillingen bortfalder som advancementsstilling for de fremtidigt ansatte, idet elektroførerertjenesten på linie med anden lokomotivtjeneste vil indgå som led i heromhandlede automatiske advancementsordning, jf. udvalgets forslag under afsnit III B 2. Det er ligeledes en forudsætning, at der ikke bliver tale om ydelse af vederlag for funktion i en højere stilling, hvortil der er automatisk oprykning på grundlag af anciennitet.

Der er i udvalget enighed om, at der ikke bør ske ændring i de hidtidige bestemmelser om, at stillingerne som lyntogslokomotivfører, lokomotivfører (15. lkl.) og lokomotivfører med depotforstanderhverv besættes efter opslag.

Med hensyn til elektroførerertjenesten, der er tænkt indordnet under det skitserede automatiske advancementsystem, foreslår udvalget, at ledige pladser ved S-togstjenesten bekendtgøres i »Vingehjulet« (evt. kan bekendtgørelsen gælde for et ikke



Færre og færre af os vil komme til at tjenestegøre på damplokomotiv.

nærmere fastsat antal pladser, men for et bestemt tidsrum, f.eks. ½ år) således, at pladserne kan søges af lokomotivassistenter og af lokomotivmedhjælpere, der har bestået attestkørsel på motorvogne litra MO, dog tidligst 1 år efter ansættelsen som lokomotivmedhjælper. Disse pladser bør normalt ikke kunne søges af lokomotivførere. Ifølge det førnævnte forslag skal de pågældende, der overgår til S-togstjeneste, forpligte sig til at blive ved denne tjeneste i mindst 5 år. Det er herved forudsat, at oprykning til lokomotivassistent henholdsvis lokomotivfører, 12. lkl. sker efter de almindelige regler.

Bestemmelserne vedrørende overgang til S-togstjeneste for fremtidig ansat lokomotivpersonale foreslås affattet således:

»De pågældende, der overgår til S-togstjeneste, skal forpligte sig til at blive ved denne tjeneste i mindst 5 år. Oprykning til lokomotivassistent henholdsvis lokomotivfører 12. lkl. sker efter de alm. regler.

Når en lokomotivmand på et tidspunkt efter karens-tidens udløb ønsker at gå tilbage til almindelig lokomotivtjeneste, skal ansøgning herom indsendes til distriktet. Sådant overgang skal være sket inden det fyldte 42. år; i modsat fald forbliver pågældende ved S-togstjenesten resten af sin tjenestetid ved statsbanerne.

Lokomotivmænd, der således overgår fra S-togstjeneste til alm. lokomotivtjeneste, kan tidligst indkaldes til motorkursus II 1 år efter overgangen.

I forbindelse med overgangen skal der gives de pågældende nogle dages indøvelse som 2. mand på motorvogne litra MO.

#### 6. Antagelsesbestemmelser.

I forbindelse med spørgsmålet om den krævede håndværksmæssige foruddannelse har udvalget været opmærksom på den inden for jern- og metalindustrien i de senere år skete udvikling med hensyn til opdeling af smede- og maskinarbejderfaget i et større antal selvstændige oplæringsbrancher. Der er enighed i udvalget om, at antagelsesbestemmelserne under hensyn til den skete udvikling og for at sikre statsbanerne den nødvendige tilgang bør lempes således, at der i højere grad end hidtil gives de antagende myndigheder beføjelse til at udøve skøn ved afgørelsen af, hvilken faglig uddannelse samt beskæftigelse efter udstået læretid der i de enkelte tilfælde kan anses for tilstrækkelig med henblik på lokomotivmandsgerningen. I øvrigt foreslås som hovedretningslinje bibeholdt de i de nugældende antagelsesbetingelser nævnte fagområder (maskinarbejdere, klejnsmede og elektromekanikere). Udvalget foreslår derhos – ligeledes med henblik på at skaffe fornøden tilgang – at aldersgrænsen for antagelse hæves fra 24 år til 26 år.

Udvalget stiller herefter følgende forslag til:

#### *Antagelsesbetingelser.*

Der kræves som betingelse for antagelse som aspirant til lokomotivmedhjælperstillingen, at pågældende

- 1) ikke er fyldt 26 år,
- 2) er sund og kraftig uden fremtrædende eller for lokomotivmandsstillingen skadelige legemsfejl (højde mindst 165 cm) og har fornøden synsstyrke samt normal farvesans og høreevne; den pågældende må ikke lide af latent hypermetropi (skjult langsynethed),
- 3) er fri for militærtjeneste (fraset lovbestemte genindkaldelser),
- 4) kan skrive en tydelig håndskrift,
- 5) er udlært som maskinarbejder, klejnsmed eller elektromekaniker. Endvidere kan antages andre faglærte arbejdere, som kan blive medlemmer af Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, for så vidt de kan skaffe bevis for, at de efter udstået læretid har været beskæftiget på en sådan måde, at deres faglige kunnen efter statsbanernes skøn må anses for tilstrækkelig med henblik på lokomotivmandsgerningen.

#### *C. Lokomotivpersonalets uddannelse.*

Hidtil har de unge lokomotivmænd i hele aspiranttiden og i hvert fald de første 2–3 år efter ansættelsen som lokomotivfyrbøder udelukkende forrettet tjeneste under dampdriften. Dette har uddannelsesmæssigt været en fordel, idet damplokomotivtjenesten har givet et udmærket grundlag for oplæring af de unge i lokomotivmandsgerningen, især derved, at de pågældende igennem en årrække under deres daglige arbejde var i nær kontakt med den erfarne lokomotivmand på maskinen.

Personalets uddannelse i motorvæsen skal efter

de nugældende bestemmelser påbegyndes inden udgangen af det 3. år efter ansættelsen som lokomotivfyrbøder. I praksis er denne uddannelse dog sket på et væsentligt senere tidspunkt, idet de fastsatte terminer ikke har kunnet overholdes, bl.a. som følge af, at motordriften var indstillet under 2. verdenskrig i årene fra 1940 til 1945.

Udvalget har overvejet, hvorvidt uddannelse i dampdriften bør bibeholdes, og der er opnået enighed om, at man som følge af den stedfindende udvikling med hensyn til trækraftmateriellets motorisering fremtidig bør lægge hovedvægten på motoruddannelsen, medens uddannelse i damplokomotivtjeneste bør betragtes som underordnet og kun gives i strengt nødvendigt omfang af hensyn til udførelse af lokomotivfyrbødertjeneste, og kun som en rent praktisk uddannelse uden kursus på jernbaneskolen. Det er herved fra udvalgets side taget i betragtning, at samtlige nuværende lokomotivførere og lokomotivfyrbødere er kvalificeret til at forrette førertjeneste på damplokomotiver således, at betjeningen af disse lokomotiver herigennem må påregnes at være sikret i den tid, dampdriften vil bestå. Udvalget finder derfor, at der må kunne ses bort fra almindelig videregående uddannelse i dampdriften for de fremtidige aspiranters vedkommende.

For så vidt angår den teoretiske del af aspirantuddannelsen finder udvalget det rigtigst af hensyn til læsestoffets omfang, at kursusundervisningen på jernbaneskolen deles i to afsnit med mindst 2 måneders mellemrum, nemlig først lokomotivmedhjælperkursus (omfattende bl.a. de sikkerheds- og reglements-mæssige fag) og derefter motorkursus I (omfattende udelukkende tekniske fag).

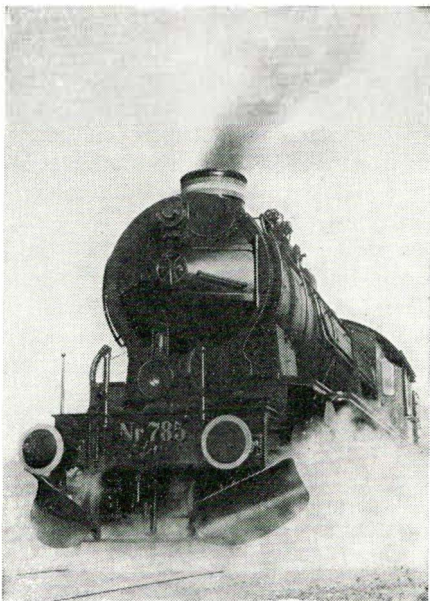
Udvalget foreslår endvidere, at uddannelsen i motorvæsen deles i to hovedafsnit således, at 1. del gennemgås i aspiranttiden (jf. foran), medens 2. del først gennemgås efter udnævnelse til lokomotivfører i 12. lkl. på det tidspunkt, hvor tjeneste på dieselelektriske lokomotiver litra MX og MY kan blive aktuel.

Udvalget har ikke fundet anledning til at foreslå ændringer i de hidtidige bestemmelser for uddannelse til elektroførertjeneste.

Under henvisning til foranstående stiller udvalget herefter i vedføjede bilag 1 forslag til uddannelsesregler for fremtidig antaget lokomotivpersonale. Det bemærkes, at detailbestemmelserne vedrørende det automatiske advancementssystem af hensyn til dettes sammenhæng med uddannelsen er indarbejdet i nævnte forslag.

For så vidt angår uddannelse i motorvæsen af de nuværende lokomotivfyrbødere m.fl., som endnu ikke har fået denne uddannelse, henvises til afsnit IV.

Udvalget har i forbindelse med spørgsmålet om kursusundervisningen på jernbaneskolen været opmærksom på de vanskeligheder, som tid efter anden har gjort sig gældende med hensyn til fremskaffelse af de nødvendige lærerkræfter. Til undervisning i de tekniske fag har der hidtil været anvendt ingeniøruddannet personale, og det har navnlig i de senere år som følge af den almindelige man-



H-maskinen her er udtryk for fortættet kraft.

gel på ingeniører voldt betydelige vanskeligheder at afse sådant personale til kursusvirksomhed. Det er udvalgets opfattelse, at det må være muligt i hvert fald for visse af de tekniske fags vedkommende at anvende lærerkræfter uden egentlig ingeniøruddannelse, og man foreslår derfor, at der fremtidig ved opslag af sådanne ledige lærerhverv åbnes adgang også for ansatte inden for den praktiske lokomotivtjeneste, idet udvalget her tænker på lokomotivmestre, værkmestre, lokomotivinstruktører og evt. kørelærere.

#### D. Normering af lokomotivpersonale.

Efter de hidtidige normeringsprincipper for lokomotivpersonale er normativerne beregnet på grundlag af mindstebehovet, d.v.s. på grundlag af vinterkøreplanens behov for personale til faste linie- og rangerture samt særtogskørsel, sidstnævnte beregnet som et gennemsnit af anvendt personale til særtogskørsel i den foregående periode.

Der er i udvalget enighed om, at statsbanerne under hensyn til udviklingen ikke fortsat vil kunne ansætte normativerne efter de foran anførte principper, idet mulighederne for at anvende en reservestyrke med begrænset, kortvarig uddannelse bortfalder samtidig med, at man overgår til enmandsbetjent trækraftmateriel. Udvalget er derfor af den opfattelse, at normativerne, når fuld motorisering er gennemført, bør fastsættes på grundlag af sommerkøreplanens behov, og således at styrken bliver tilstrækkelig til at bestride kørslen også under toptrafik. I forbindelse hermed har udvalget drøftet spørgsmålet om beskæftigelse af lokomotivpersonalet under trafiksvage perioder. Selv om det forudsættes, at personalets uddannelse henlægges til vinterkøreplansperioden, må det dog under de anførte forhold påregnes, at der vil forekomme perioder, hvor der ikke vil være anvendelse for alt disponibelt lokomotivpersonale til kørsel.

Udvalget må under hensyn hertil lægge vægt på, at der tilvejebringes mulighed for beskæftigelse ved håndværkertjeneste i remiserne af sådant lokomotivpersonale, som periodisk ikke vil kunne beskæftiges ved kørsel.

Efter en vurdering af forholdene, således som disse må påregnes at ville udvikle sig i de nærmeste år, er der i udvalget opnået enighed om som foreløbig retningslinie at foreslå, at der ud over aspiranter til uddannelse periodisk skal kunne beskæftiges lokomotivmænd ved håndværkertjeneste i følgende omfang ved nedennævnte maskindepoter:

København Gb	indtil 20 mand
Enghave	» 4 »
Helgoland	» 6 »
Korsør	» 3 »
Næstved	» 1 »
Kalundborg	» 1 »
Helsingør	» 1 »
Gedser/Rødbyhavn	» 3 »
Århus	» 20 »
Fredericia	» 3 »
Padborg	» 3 »
Esbjerg	» 3 »
Struer	» 3 »

Det vil også i denne forbindelse være af væsentlig betydning, at de store periodiske eftersyn på motormateriellet, som kræver en midlertidig forøgelse af den normale håndværkerstyrke, henlægges til trafiksvage perioder således, at en hensigtsmæssig vekselvirkning opnås, for så vidt angår lokomotivpersonalets anvendelse ved henholdsvis lokomotivtjeneste og håndværkertjeneste. Det må ifølge sagens natur blive de yngste lokomotivmænd, der i påkommende tilfælde overføres til håndværkertjeneste, og det er fra udvalgets side en forudsætning, at lokomotivmedhjælpere og evt. lokomotivassistenter udtages depotvis til denne tjeneste efter anciennitet (de yngste først).

Det må endvidere være en forudsætning, at der ikke vil blive foretaget afskedigelser eller forflytninger til anden by af remisehåndværkere i anledning af lokomotivpersonalets beskæftigelse ved håndværkertjeneste i remiserne.

Udvalget har drøftet spørgsmålet om aflønning af lokomotivmedhjælpere og lokomotivassistenter under udførelse af håndværkertjeneste, idet det må findes rimeligt, at de pågældende efter udstået aspiranttid for sådan tjeneste oppebærer en løn, der nogenlunde svarer til remisehåndværkerlønnen. Der er herefter enighed i udvalget om, at der til udligning af lønforskellen bør ydes de pågældende et vederlag, som af praktiske grunde foreslås fastsat til et bestemt beløb pr. dag uanset vedkommendes anciennitet som tjenestemand. Udvalget finder, at nævnte vederlag indtil videre passende kan ansættes til 6,00 kr. pr. dag, på hvilken der er forrettet håndværkertjeneste, idet udvalget i denne forbindelse skal henvise til den ordning, der en overgang fra 1959 har været praktiseret med hensyn til beskæftigelse af overtallige lokomotivfyrbødere ved håndværkertjeneste.

Det er fra udvalgets side tillige en forudsætning, at der med hensyn til lokomotivpersonalets turplacering ved afgivelse til håndværkertjeneste i remiserne gives meddelelse herom fra depotets ledelse til vedkommende lokale tillidsmand. Udvalget er endvidere enig i, at heromhandlede nyordning, når den har virket en passende tid, og erfaringer er indhøstet, kan tages op til drøftelse med de forhandlingsberettigede organisationer.

Hvad angår fremtidige regler for normativberegning, er udvalget af den opfattelse, at aspirantstyrken under hensyn til de begrænsede muligheder for dennes anvendelse til førertjeneste indtil videre bør holdes uden for normativet. Til gengæld bør der ved fastsættelse af afløsningsprocenten ses bort fra uddannelse, idet videre uddannelse i lokomotivtjenesten, som foran anført, er forudsat henlagt til vinterkøreplansperioden, hvorved det må tages i betragtning, at normativberegning fremtidig er tænkt foretaget på grundlag af behovet for sommerkøreplanens toptrafik.

Procentsatserne for afløsning af personalestyrken til fast linie- og rangertjeneste må herefter fastsættes under hensyntagen til det gennemsnitlige antal af sygedage, feriedage, ekstraordinær tjenestefrihed, særlige feriedage hidrørende fra manglende helligdagsfrihed samt spildage som følge af forflytninger m.v. og kørsel for strækningskendskab.

Afløsningsprocenten vil herefter blive 17 for så vidt angår lokomotivførerne og 13 for øvrigt lokomotivpersonale, idet der regnes med 300 afløsningsdage årlig pr. mand i afløserstyrken, hvilket efter udvalgets opfattelse vil være rimeligt. Ganske vist vil afløserstyrken i et vist omfang ved afløsning for sygdom få tildelt de i pågældende ture fastlagte fridage således, at der eventuelt kunne blive tale om at regne med et højere antal afløsningsdage, men under hensyn til det usikre heri og i øvrigt i betragtning af den uregelmæssighed, der er i særtogskørslen, finder udvalget, at der bør ses bort fra dette forhold. Der må som hidtil beregnes afløsning for afløserstyrken, og udvalget mener, at denne sidste afløsning bør sættes til 13 pct. af den i hen-

hold til foranstående beregnede samlede afløserstyrke.

Det vil muligt være hensigtsmæssigt med tiden, når det foreslåede automatiske avancementsystem er trængt igennem, at fastsætte en gennemsnitlig afløsningsprocent for den samlede styrke, men dette spørgsmål har udvalget ikke ment at burde komme nærmere ind på.

Med hensyn til køredygtige remisearbejderes anvendelse som led i den bevægelige styrke, så længe dampdrift forekommer, henvises til afsnit III B 4.

Med henblik på en vurdering af personalebehovet for de nærmeste år har udvalget ladet foretage en normativberegning ud fra den forudsætning, at alle i bestilling værende MX- og MH-lokomotiver ville være sat i drift, men i øvrigt med sommerkøreplanen for 1961 som grundlag. Den foretagne opgørelse viser følgende tal for det skønnede fremtidige behov samt den nuværende personalestyrke:

	1. distrikt	2. distrikt	i alt
Fremtidigt behov	ca. 925	ca. 1090	ca. 2015 mand
Styrke 1/8 1961	899	1118	2017 »

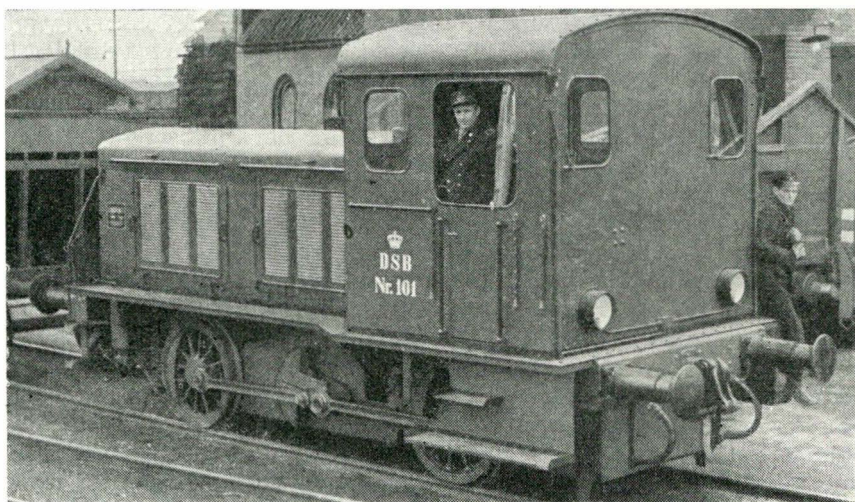
Til nærmere belysning af personaleforholdene er i bilag 2 foretaget en opgørelse over beskæftiget personale, dets fordeling i aldersklasser inden for fødselsårgangene 1891-1905 samt anslået afgang i tiden 1961-1972.

Det vil heraf kunne ses, at snarlig rekruttering er påkrævet, og udvalget foreslår derfor, at der snarest antages et hold på 20 aspiranter i hvert af de to distrikter og derpå efter ca. ½ års forløb i hvert fald et hold på 20 aspiranter, evt. fordelt mellem de to distrikter.

#### IV

##### Overgangsbestemmelser.

Gennemførelsen af den i de senere år stedfundne omskoling af lokomotivførere til tjeneste på de nye dieselelektriske lokomotiver litra MY og MX har



Ardelt-traktoren er afløseren til det lettere rangerarbejde.



haft til følge, at den normale uddannelse i motorvæsen af lokomotivfyrbødere er blevet stærkt forsinket. Der findes således pr. 1/8 1961 i alt 363 lokomotivfyrbødere, som endnu ikke er motoruddannet.

Udvalget er af den opfattelse, at der af hensyn til uddannelsen af de fremtidige aspiranter, bør træffes foranstaltninger til fremskyndelse af lokomotivfyrbødernes motoruddannelse. Der er enighed i udvalget om, at denne motoruddannelse bør deles i to dele (motorkursus I og II). For så vidt angår motorkursus I, stiller udvalget forslag til en særlig uddannelsesplan, således som det fremgår af vedføjede bilag 3.

Motoruddannelsens 2. del foreslås gennemgået efter den i bilag 1 opstillede uddannelsesplan for motorkursus II.

Man foreslår under hensyntagen til den endnu stedfindende ret intensive uddannelse af personale i MY-MX tjeneste følgende plan for etablering af motorkursus I:

	1. distrikt	2. distrikt
2. halvår 1961	1	—
1. » 1962	2	2
2. » 1962	2	2

og derefter fremdeles hvert halvår to kurser i hvert distrikt, indtil førnævnte styrke er uddannet.

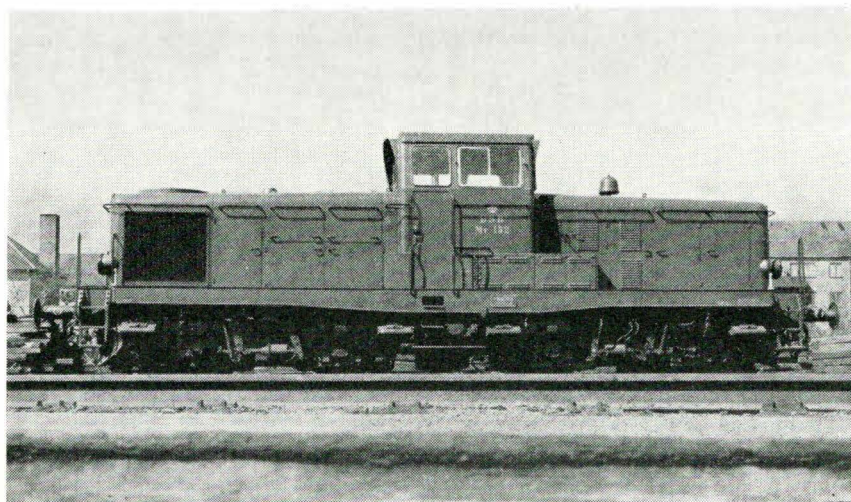
Det forudsættes, at eventuelle senere MY-MX kurser ikke medfører bortfald af de således planlagte motorkursus I.

Udvalget foreslår derhos efter omstændighederne, at man midlertidigt, indtil omhandlede uddannelsesplan er gennemført, forhøjer antallet af deltagere på hvert motorkursus til 24 (mod normalt 20).

Da der ud over førnævnte lokomotivfyrbødere findes et antal lokomotivførere, som af forskellige grunde hidtil ikke har gennemført motoruddannelsen, og da udvalget finder, at det er vigtigt, at flest mulige af lokomotivpersonalet er i stand til at betjene motorkøretøjerne, foreslås, at lokomotivførere under 60 år, som ikke bestod motoreksamen i første

omgang, og som endnu ikke har indstillet sig til ny eksamination, meddeles tilladelse til at gå op til motoreksamen I påny og med adgang til at deltage i den forudgående kursusundervisning. Endvidere foreslår man, at 3 lokomotivførere (under 60 år), som på grund af manglende psykoteknisk prøve ikke har gennemgået uddannelse i motorvæsen, gives adgang til motoruddannelse uanset den manglende prøve.

For så vidt angår elektroførerstillingen, har der under drøftelserne i udvalget været enighed om, at det under hensyn til udviklingen vil være rimeligt i et vist omfang at lade de nuværende elektroførere, for hvilke nævnte stilling principielt er slutstilling, få mulighed for at overgå til almindelig lokomotivtjeneste. Der findes for tiden i alt 90 elektroførere, hvoraf 8 er over 60 år. De øvrige 82 elektroførere er alle under 50 år, men kun 1 af disse har gennemgået motoruddannelse. Udvalget foreslår, at der gives de af nævnte elektroførere under 50 år, som måtte ønske det, adgang til at gennemgå motoruddannelse med henblik på overgang til alm. lokomotivtjeneste ved ledighed i lokomotivførerstillinger. Det er herved en forudsætning, at sådan overgang tidligst skal kunne tillades efter 5 års ansættelse som elektrofører, hvorhos de pågældende skal forpligte sig til senere at gennemgå motorkursus II, ligesom de i det omfang, det i den første tid måtte blive nødvendigt, skal gennemføre den praktiske lokomotivførerprøve i damplokomotivtjenesten. Af hensyn til denne mulighed har udvalget foranlediget, at der af 1. distrikt er udsendt forespørgsel til de pågældende elektroførere om, hvorvidt de i givet fald måtte ønske at overgå til alm. lokomotivtjeneste. Af de 82 elektroførere, som i denne forbindelse kan komme på tale, har 63 svaret bekræftende og 19 benægtende. Af de 63, som har svaret bekræftende, har kun 1 gennemgået motoruddannelse. Af hensyn til fordeling af dette personales afgang fra S-togstjenesten over et passende tidsrum foreslår udvalget, at antallet af elektroførere til motoruddannelse begrænses til 4 deltagere på hvert motorkursus i København, d.v.s.



MT-lokomotivet er sammen med MH-lokomotivet indsatsen for fuldstændig afløsning af damplokomotiver i rangerdriften.

højest 16 mand årlig. Udvalget har ikke ment at burde fastsætte nogen aldersgrænse for elektroførernes overgang til lokomotivførerstilling.

Endvidere foreslår udvalget, at elektroførerstillingen i 10. lkl. bibeholdes som advancementsstilling for de nuværende lokomotivfyrbødere således, at der som betingelse for ansættelse som elektrofører kræves, at vedkommende skal forblive ved S-togstjenesten i mindst 5 år.

I forbindelse med forslaget om indførelse af en automatisk advancementslinie for det nyantagne lokomotivpersonale har udvalget drøftet spørgsmålet om de nuværende lokomotivfyrbøderes og elektroføreres advancementsforhold. Udvalget finder det rimeligt, at der drages omsorg for, at de pågældende advancementsmæssigt går forud for det nyantagne personale. Udvalget henstiller derfor, at generaldirektoratet, hvis der på det tidspunkt, hvor det første hold af lokomotivmedhjælpere automatisk skal oprykkes til lokomotivassistent (formentlig omkring januar 1968), endnu findes lokomotivfyrbødere og eventuelt elektroførere i 10. lkl., som uden egen skyld ikke har opnået forfremmelse til lokomotivførerstilling, da søger hjemmel til at placere disse i stillingen som lokomotivfører i 12. lkl. Det bemærkes i denne forbindelse, at de senest rekrutterede blandt det nuværende lokomotivpersonale er antaget i året 1955.

## V

### Afsluttende bemærkninger.

De af udvalget i det foregående stillede forslag til regler for rekruttering og uddannelse m.v. er fremsat under den forudsætning, at de nugældende bestemmelser med hensyn til enmandsbetjening af lokomotiver og motorvogne bevares uændret.

Udvalget er klar over, at der ud over de forhold, der er behandlet i nærværende betænkning, kan opstå spørgsmål med hensyn til forflytelsesregler og turvalsregler m.v. samt spørgsmål vedrørende anciennitetsmæssig indplacering, for så vidt angår de elektroførere, der i henhold til det foreslåede overgår til alm. lokomotivtjeneste. Udvalget har imidlertid ikke ment at burde tage stilling til disse spørgsmål, der forudsættes drøftet mellem generaldirektoratet og den forhandlingsberettigede organisation, efterhånden som de bliver aktuelle.

Udvalget er endvidere klar over, at det eventuelt

senere kan vise sig påkrævet at ændre visse af de i uddannelsesplanerne foreslåede timetal for undervisningsfagene på jernbaneskolen, og der bør derfor være mulighed for evt. senere efter indhøstede erfaringer at kunne tage disse timetal op til revision. Der er dog enighed i udvalget om, at den samlede undervisningstid på de enkelte kurser så vidt muligt ikke bør udvides, og det bør derfor være en forudsætning for eventuel forhøjelse af timetallet for enkelte fag, at der tilsvarende spares timer i andre fag.

### Resumé.

Der er enighed i udvalget om, at der bør kræves faguddannet personale til al førertjeneste på lokomotiver og motorvogne, herunder også de elektriske motorvogne i den københavnske nærtrafik.

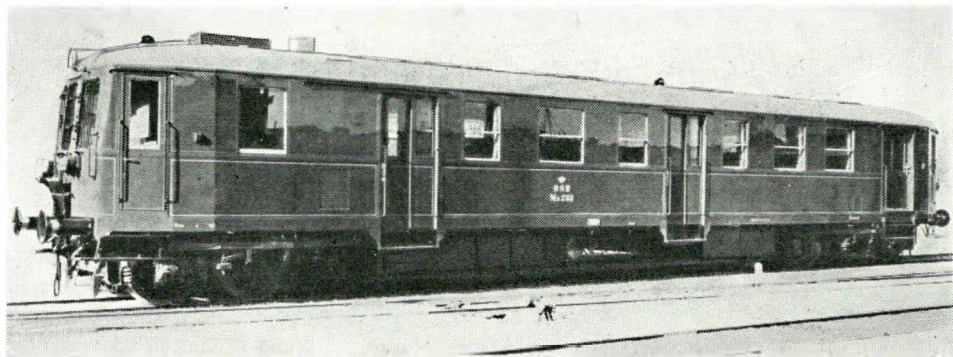
Udvalget er enig i, at remisearbejdere skal kunne benyttes som reserve til lokomotivfyrbødertjeneste på alle damplokomotivtyper og i alle togarter.

Udvalget fremsætter forslag til antagelsesbetingelser, uddannelsesregler samt indførelse af en automatisk advancementsordning med nye stillingsbetegnelser for fremtidigt antaget personale. Endvidere fremsættes forslag til motoruddannelse af de lokomotivfyrbødere m.fl., som endnu ikke har fået denne uddannelse samt forslag til hovedretningslinier vedr. personaleanvendelse ved betjening af Ardelt-traktorer og Frichs-traktorer (167 hk) og endvidere forslag til ændrede retningslinier for normativberegning samt retningslinier med hensyn til lokomotivpersonalets anvendelse til håndværkertjeneste i trafiksvage perioder.

Under hensyn til udviklingen anser udvalget det for rimeligt, at de nuværende elektroførere løses fra denne stilling som slutstilling, og udvalget stiller forslag om fremtidig 5-årig karenstid for tjeneste ved S-togsdriften.

Der er endelig enighed i udvalget om, at der til sin tid bør tilvejebringes en særlig advancementsordning for lokomotivfyrbødere og elektroførere (10. lkl.), som uden egen skyld endnu ikke måtte være avanceret til lokomotivførerstilling, når det første hold af lokomotivmedhjælpere automatisk skal oprykkes til lokomotivassistent.

Udvalget henstiller, at der snarest iværksættes antagelse af et antal lokomotivmedhjælperaspiranter.



Motorvognen (litra MO) er repræsentanten for lettere togtjeneste.

## Forslag til uddannelsesregler for fremtidig antaget lokomotivpersonale.

### I. Uddannelse til lokomotivmedhjælper.

Straks efter antagelsen som lokomotivmedhjælperaspirant anbringes den pågældende ved et af maskindepoterne i København (herunder Helgoland), Korsør, Århus og evt. Fredericia og Struer, hvor han gennemgår den nedennævnte uddannelse.

Der begyndes med 1 uges orientering, hvori gennemgås elementær jernbanelære og grundbegreberne vedr. trækkræftermateriellet. Denne orientering tilrettelægges lokalt og ved distriktets foranstaltning. Derefter beskæftiges aspiranten i ca. 3 måneder ved reparationsarbejder fortrinsvis ved rangertraktorer og motorrangerlokomotiver litra MH og MT. Efter disse 3 måneder kører aspiranten i alt 4 uger hos to forskellige dertil egnede lokomotivførere på MH- og MT-lokomotiver, under hvilken kørsel han under lokomotivførernes vejledning i hovedtrækkene skal lære at betjene køretøjet samt sætte sig ind i de vigtigste bestemmelser i signal- og sikkerhedsreglement og enkelte vigtigere bestemmelser vedr. lokomotivtjenesten.

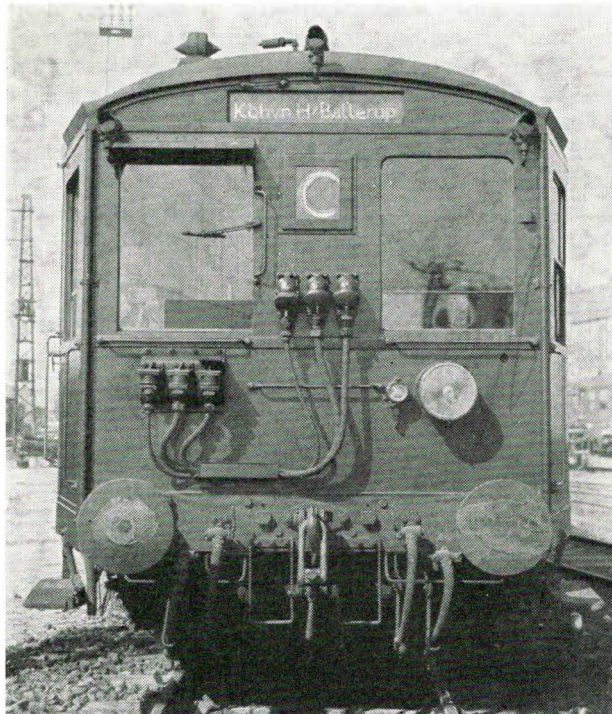
Efter forløbet af de 4 uger skal lokomotivførerne afgive en erklæring om, hvorvidt aspiranten skønnes at egne sig for den videre uddannelse i lokomotivmandsgerningen. Skulle en af lokomotivførerne udtale, at aspiranten er mindre egnet, indberettes det til distriktet gennem sektionssingeniøren. (Se skema side 350).

Hvis ingen af de to lokomotivførere vil erklære, at aspiranten skønnes egnet, afskediges han straks. Hvis den ene lokomotivfører erklærer, at aspiranten skønnes uegnet, sættes han til 2 ugers kørsel hos en tredje lokomotivfører. Er denne lokomotivfører enig i, at aspiranten må skønnes uegnet, afskediges aspiranten.

Efter at have opnået tilfredsstillende erklæring om de 4 ugers kørsel sættes aspiranten påny til håndværkertjeneste (mindst 1 måned), indtil han, når der haves et passende antal aspiranter, under hensyntagen til trafik og skoleforhold, indkaldes til lokomotivmedhjælperkursus på jernbaneskolen.

Straks efter afslutningen af kursus underkastes de pågældende lokomotivmedhjælpereksamen, ved hvilken der eksamineres i de foran under 1)–5) nævnte fag samt i »elementær jernbanelære«, til hvilken fornødent kendskab dels er givet i den foran nævnte orientering, dels må erhverves ved selvstudium. For det under 5) anførte fags vedkommende er eksamen en skriftlig opgave.

Med hensyn til eksamens afholdelse, karaktergivning m.v. gælder de i ordreserie A, side 46, givne fællesregler. Der gives 3 karakterer i faget »sikkerhedstjeneste«, i hvilket der eksamineres i 3 spørgsmål, hvoraf de 2 skal vedrøre henholdsvis signalreglement og sikkerhedsreglement. I faget »motorlære og transmission« gives 2 spørgsmål, et i motorlære og et i transmission, og der gives 1 karakter for hvert spørgsmål. I faget »bremser, vognlære m.m.« gives 2 spørgsmål, et i bremser og et i vognlære, og der gives 1 karakter for hvert spørgsmål. I hvert af de øvrige fag gives 1 karakter. Til »bestået« kræves foruden det i ordreserie A, side 46,



Den københavnske nærtrafik kan imødesee stor udvidelse

nævnte, at hver af karaktererne i »motorlære«, »transmission«, »bremser«, »signalreglement« og »sikkerhedsreglement« mindst er 4.

En eksaminand, som ikke består eksamen, kan – såfremt han ikke straks afskediges – efter passende tids forløb underkastes en ny eksamen uden forudgående ny kursusundervisning og uden dagpenge. Bestås eksamen heller ikke 2. gang, bliver den pågældende afskediget.

Såfremt det skønnes nødvendigt af hensyn til driften, kan aspiranten efter bestået eksamen gives en lokomotivfyrbøderuddannelse, der skal strække sig over mindst 4 uger, heraf højst 1 uge som 2. mand på et damptrangerlokomotiv og den øvrige tid som 3. mand på et damplokomotiv. Lokomotivfyrbøderuddannelsen tilrettelægges i enkeltheder af distriktet. – Efter at denne uddannelse er gennemgået med tilfredsstillende resultat, kan aspiranten lejlighedsvis benyttes som lokomotivfyrbøder, men i øvrigt beskæftiges som remisehåndværker i motorremiserne, indtil der efter et passende tidsrum, dog mindst 2 måneder efter bestået lokomotivmedhjælpereksamen, kan etableres et motorkursus I, der omfatter: (Se skema side 350).

Motoreksamen I afholdes umiddelbart efter kursus. Der eksamineres i de nævnte 3 fag: Motorlære I, transmission I samt trykluftbremse. Med hensyn til eksamens afholdelse, karaktergivning m.v. gælder i øvrigt de almindelige i ordreserie A givne fællesregler. Til »bestået« kræves desuden, at hver af karaktererne i motorlære og transmission er mindst 4.

Den eksaminand, som ikke består eksamen, kan eventuelt efter passende tids forløb underkastes en ny eksamen uden forudgående kursusundervisning og uden dagpenge. Bestås eksamen heller ikke 2. gang, bliver den pågældende afskediget.

Efter bestået motoreksamen I sættes aspiranten, jfr. punkt 5 ovenfor, i ca. en uge til attestkørsel på MH- og MT-lokomotiver. Herved skal aspiranten søge at opnå en sådan færdighed i betjening af disse køretøjer, at en af generaldirektoratet udpeget maskinteknisk tjenestemand i forbindelse med en lokomotivinstruktør eller en som censor udpeget kørelærer kan udstede attest for, at den pågældende aspirant selvstændig kan betjene loko litra MH og MT.

Herefter kan aspiranten udover at udnyttes til lokomotivfyrbødertjeneste anvendes til rangering med loko litra MH og MT, endvidere til rangering med traktorer af alle typer efter, at der ved distriktets foranstaltning er givet ham den fornødne instruktion. – Aspiranten må endvidere benyttes til at fremføre lokaltog med de nævnte motorkøretøjer.

I den tid, hvor aspiranten ikke anvendes til kørsel eller rangering, kan han anvendes til håndværkertjeneste.

Efter 2 års tilfredsstillende aspiranttid og forudsat bestået lokomotivmedhjælpereksamen og motoreksamen I udnævnes aspiranten til lokomotivmedhjælper i 7. lkl.

## II

### *Videre uddannelse i lokomotivtjenesten.*

I løbet af det første år efter ansættelsen som lokomotivmedhjælper skal vedkommende sættes til attestkørsel på motorvogne litra MO. Denne tjeneste består i 1 uges kørsel med disse vogne, hvor han selvstændig skal betjene vognen under vejledning af en kørelærer. Der udstedes attest analogt med det under attestkørsel med loko MH og MT anførte.

Efter bestået attestkørsel udleveres der den pågældende et af vedkommende distriktschef udstedt bevis herfor.

Efter 4 års ansættelse som lokomotivmedhjælper, oprykkes, forudsat bestået attestkørsel på motorvogne litra MO og forudsat tilfredsstillende tjenestegøring, den pågældende til 10. lkl., og benævnes lokomotivassistent.

Efter 5 års ansættelse som lokomotivassistent i 10. lkl. finder, forudsat tilfredsstillende tjenestegøring, ansættelse sted som lokomotivfører i 12. lkl.

Lokomotivførere, der er fyldt 35 år, indkaldes til motorkursus II med efterfølgende motoreksamen II. Indkaldelse sker efter behovet for lokomotivførere til betjening af lokomotiverne litra MX og MY. Motoreksamen II skal være bestået inden det fyldte 45. år. (Se skema side 350).

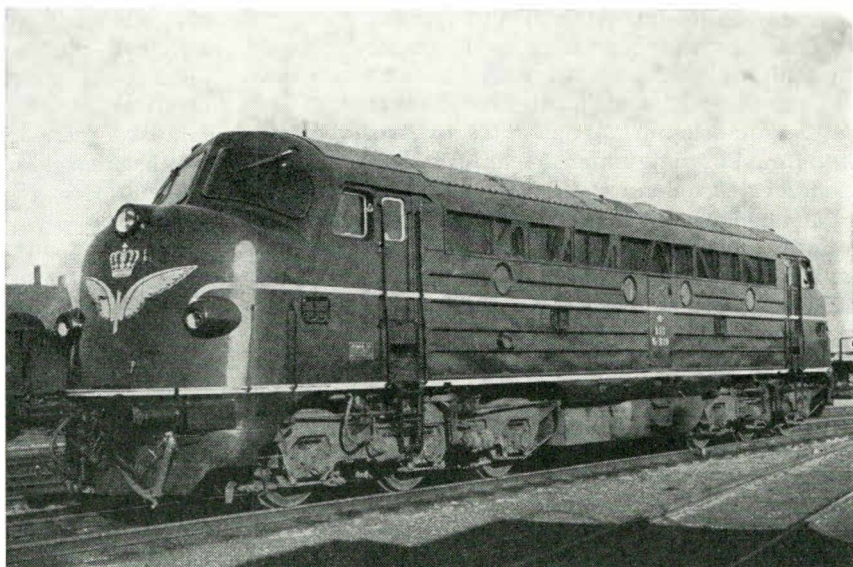
Motoreksamen II afholdes umiddelbart efter kursus. Der eksamineres i alle nævnte 3 fag. Med hensyn til eksamens afholdelse, karaktergivning m.v. gælder i øvrigt de almindelige fællesregler. Til »bestået« kræves dog, at ingen af karaktererne er under 4.

Den eksaminand, som ikke består eksamen, kan evt. efter en passende tids forløb underkastes en ny eksamen uden forudgående kursusundervisning og uden dagpenge. Ansøgning herom indsendes ad tjenstlig vej til generaldirektoratet. Mere end to gange tillades det ikke at indstille sig til eksamen.

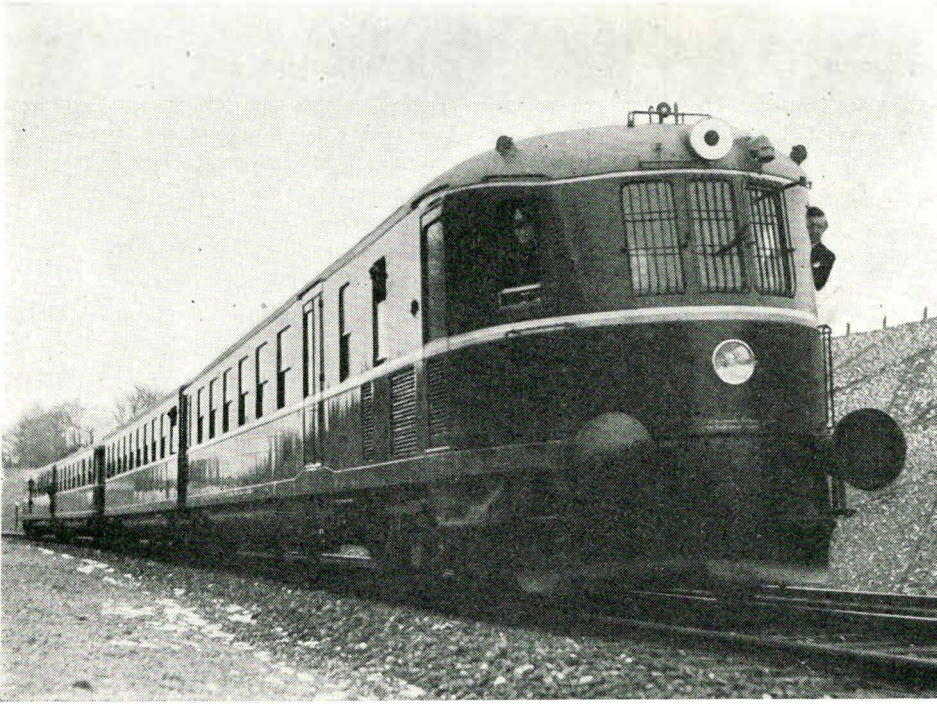
Efter bestået eksamen og under forudsætning af, at den pågældende inden for de sidste 5 år har udført strækningstjeneste i mindst 1 år, sættes han til attestkørsel, jfr. punkt 4 ovenfor, på MX- og MY-loko i 8 dage hos en bestemt lokomotivfører (kan dog være forskellige for MX og MY). Attestkørslen afsluttes med en prøve for en af generaldirektoratet udpeget maskinteknisk tjenestemand i forbindelse med en lokomotivinstruktør eller en som censor udpeget kørelærer, der – såfremt prøven består – udsteder attest for, at den pågældende selvstændigt er i stand til at føre dieselektriske lokomotiver af nævnte typer.

Efter at motoreksamen II er bestået, og attest er erhvervet, kan lokomotivføreren benyttes til fremførelse af MY- og MX-lokomotiver. Ansættelse som lokomotivfører i 15. lkl. sker ved ledighed i disse stillinger og efter opslag.

Uddannelse i betjening af specielle typer af lokomotiver og motorvogne samt lyntog sker ved distrikternes foranstaltning.



*MY-lokomotivets tilkomst indledte afskaffelsen af damplokomotivet som trækraft på strækningerne.*



Det gode, gamle lyntog som siden 1935 har transporteret tusinder og atter tusinder af rejsende. En ny og hurtigere type er i arbejde.

Forslag til 1. del af motoruddannelse for de lokomotivfyrbødere m.fl. som endnu ikke har fået denne uddannelse.

(Gyldig fra og med sidste halvår 1961)

Uddannelsen foregår efter følgende plan:

1. Instruktionskursus på jernbaneskolen (teoretisk undervisning i visse grundprincipper vedr. motorkøretøjer (spec. MO-vogne samt MH- og MT-loko) ..... 3 dage
2. Systematisk gennemgang af motorkøretøjer, fortrinsvis motorvogne litra MO samt MH- og MT-loko, på et større maskindepot (ledes af en lokomotivinstruktør, lokomotivmester eller lokomotivmesteraspirant) ..... 1 uge
3. Indøvelseskørsel (som 2. mand) på dieselmotorlokomotiver (1½ uge) og dieselmotorvogne (1½ uge) ..... 3 uger

Under indøvelseskørslen, der skal gives samlet, skal den pågældende for hver enkelt type køretøj så vidt muligt køre med en og samme dertil egnet lokomotivfører (evt. kørelærer).

4. Motorkursus I på jernbaneskolen (25 undervisningsdage med 150 undervisningstimer)

- a) Motorlære ..... 67 timer
- Der undervises fortrinsvis i dieselmotorvogne litra MO, endvidere gennemgås MH og MT i et omfang svarende til ca. 18 timer. Den hydrauliske transmission m.v. i MH gennemgås i det omfang, der er nødvendigt af hensyn til betjening; hertil anvendes ikke over 3 timer. Opvarmningssystemet, såvel egenvarme som damp, gennem-

## II. Styrkens fordeling efter fødselsår for årene 1891-1905:

	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	i alt
Lkfb .....																0
Elf (10. lkl.) .....																0
Elf (12. lkl.) .....				1	1	2	1	1	2							8
Lkf (12. lkl.) .....		3	14	21	31	43	42	34	12	7	14	6	1	0	3	231
Lkf (15. lkl.) .....			1	2	13	19	33	21	1	10	8	10	1	0	16	135
Del (15. lkl.) .....						1		1			1					3
Lki (15. lkl.) .....					1	1	2									4
Lki (18. lkl.) .....		1				1	1									3
Lkm (21. lkl.) .....					1		1	2	1	1	1			1	1	9
Lkm (18. lkl.) .....					1	2				1	1	1	2	1	1	10
Lkm (15. lkl.) .....																0
Samlet fordeling .....	0	4	15	24	48	69	80	59	16	19	25	17	4	2	21	403

## Lokomotivmedhjælperkursus

afholdes med efterfølgende eksamen i aspiranttiden. Omfatter 43 undervisningsdage med i alt 258 undervisningstimer fordelt på følgende fag:

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 1) motorlære og transmission i forholdsvis store træk vedr. loko MH og MT; den elektriske transmission i MT gennemgås kun i det omfang, som er fornødent for betjeningen . . . . . | <b>63 timer</b> |
| 2) bremses, vognlære m.m. . . . .  | <b>67 timer</b> |
| 3) sikkerhedstjeneste (herunder benyttelse af køreplaner og togplaner) . . . . .   | <b>59 timer</b> |
| 4) særlige bestemmelser vedr. lokomotivtjenesten og trækraftmateriellets pasning samt praktisk indøvelse i forholdsregler ved indtræffende uheld med dette materiel . . . . .      | <b>42 timer</b> |
| 5) affattelse af tjenstlige indberetninger og førelse af lokomotivførerrapporter (herunder kendskab til lønnings- og tjenestetidsregler m.v. . . . .                               | <b>21 timer</b> |
| 6) orientering om kundebetjening og trafikervehøvelse . . . . .  | <b>2 timer</b>  |
| 7) første hjælp . . . . .  | <b>4 timer</b>  |

## Motorkursus II

Lokomotivførere, der er fyldt 35 år indkaldes til motorkursus II med efterfølgende motoreksamen II. Indkaldelse sker efter behovet for lokomotivførere til betjening af lokomotiverne litra MX og MY. Motoreksamen II skal være bestået inden det fyldte 45. år.

Uddannelsen på motorkursus II omfatter:

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 1) Indøvelse og erhvervelse af lokomotivkendskab<br>Denne indøvelse sker for den enkelte hos en og samme lokomotivfører på MX-, henh. MY-loko  | <b>6 dage</b>   |
| 2) Motorkursus II på jernbaneskolen i alt 84 undervisningstimer (14 dage) motorlære II . . . . .   | <b>33 timer</b> |
| a) Motorerne på loko MX og MY gennemgås for de almindeligst forekommende typers vedkommende. Endvidere gennemgås dampvarmekedlen.  |                 |
| b) Transmission II . . . . .<br>Loko MX's og MY's elektriske udstyr gennemgås, ligesom i motorlære II for de almindeligst forekommende typers vedkommende. Under transmission II gennemgås sikkerhedsindretningerne («dødmandsindretningerne») | <b>40 timer</b> |
| c) Trykluftbremse . . . . .  | <b>11 timer</b> |
| 3) Motoreksamen II på jernbaneskolen . . . . .   | <b>2 dage</b>   |
| 4) Attestkørsel . . . . .  | <b>8 dage</b>   |

## Motorkursus I

afholdes tidligst 2 måneder efter bestået lokomotivmedhjælpereksamen og omfatter:

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 1) systematisk gennemgang af motorkøretøjer, fortrinsvis motorvogne litra MO, ved et af maskindepoterne i København (herunder Helgoland), Korsør, Århus og evt. Fredericia og Struer (ledes af en lokomotivmester eller -aspirant, evt. lokomotivinstruktør) . . . . .   | <b>1 uge</b>    |
| 2) Indøvelseskørsel (som 2. mand) efter en bestemt plan på rangertraktorer, dieselrangerlokomotiver og dieselmotorvogne . . . . .<br>Under indøvelseskørslen, der skal gives samlet, skal aspiranten for hver enkelt type køretøj så vidt mulig køre med en og samme dertillegnet lokomotivfører (fortrinsvis kørelærer) | <b>3 uger</b>   |
| 3) motorkursus I på jernbaneskolen (132 undervisningstimer) (22 dage)  |                 |
| a) motorlære I . . . . .<br>Der gives en videregående undervisning på basis af det til lokomotivmedhjælperkursus lærte om motorer til de hyppigst forekommende traktortyper og dieselrangerlokomotiver samt dieselelektriske motorvogne, fortrinsvis MO. Endvidere gennem-   | <b>48 timer</b> |

gås opvarmningssystemet, såvel egenvarme som damp. Under undervisningen i motorlære I kan foretages enkelte studiebesøg i centralværksteder og evt. ved motordepoter; hertil anvendes dog højst 4 timer.

- |  |                 |
|--|-----------------|
| b) Transmission I . . . . .<br>Som indledning gives undervisning i magnetisme og elektricitet i det omfang som er strengt nødvendigt for forståelsen af den elektriske transmission m.v. Hertil beregnes højst 12 timer.<br>Det elektriske udstyr i de dieselelektriske køretøjer, fortrinsvis loko litra MT og motorvogn litra MO. Under transmission I gennemgås sikkerhedsindretninger (dødmandsindretningerne) på dieselrangerlokomotiverne og -motorvognene. Under undervisningen i transmission I kan foretages enkelte studiebesøg i centralværksteder og evt. ved motordepoter; hertil anvendes højst 6 timer. | <b>72 timer</b> |
| c) Trykluftbremse på traktorer, dieselrangerlokomotiver og -motorvogne . . . . .   | <b>12 timer</b> |
| 4) motoreksamen I på jernbaneskolen . . . . .  | <b>2 dage</b>   |
| 5) attestkørsel på rangerloko litra MH og MT   | <b>6 dage</b>   |

gås. Under undervisningen i motorlære kan foretages enkelte studiebesøg i centralværksteder og evt. ved motordepoter; hertil anvendes højst 4 timer.

b) Transmission ..... 69 timer

Som indledning gives undervisning i magnetisme og elektricitet i det omfang, som er strengt nødvendigt for forståelsen af den elektriske transmission m.v. Hertil beregnes højst 12 timer.

Det elektriske udstyr i de dieselelektriske køretøjer, fortrinsvis loko litra MT og motorvogn litra MO gennemgås. Under transmission gennemgås endvidere sikkerhedsindretningerne (dødsmandsindretningerne) på dieselrangerlokomotiverne og motorvogne. Under undervisningen i transmission kan foretages enkelte studiebesøg i centralværksteder og evt. ved motordepoter; hertil anvendes højst 6 timer.

c) Trykluftbremse på dieselrangerlokomotiver og -motorvogne ..... 12 timer

d) Orientering om kundebetjening og trafikervhervelse ..... 2 timer

5. Motoreksamen I på jernbaneskolen ..... 2 dage

6. Attestkørsel på rangerloko litra MH og MT ..... 6 dage

7. Attestkørsel på dieselmotorvogne litra MO ..... 6 dage

Attestkørslerne 6 og 7 udføres snarest efter bestået motoreksamen, men behøver ikke at ske i den anførte orden. Attestkørslen skal finde sted hos en dertil egnet lokomotivfører, fortrinsvis kørelærer, og under denne tjeneste skal eleven søge at opnå en sådan færdighed i betjeningen af de nævnte køretøjer, at en af generaldirektoratet udpeget tjenestemand i forbindelse med en lokomotivinstruktør eller en som censor udpeget kørelærer kan udstede attest for, at den pågældende selvstændigt kan betjene de omhandlede køretøjer.

## Antagelse af aspiranter til lokomotivmandsstillingen

*Som det fremgår af betænkningen har Lokomotivmandsudvalget indstillet antagelse af aspiranter til lokomotivmandsstillingen. Generaldirektoratet har imødekommet dette og i begyndelsen af 1962 vil der finde antagelser sted.*

## 25 års jubilæum

En god ven og samarbejdsfælle, sekretær Egon Rasmussen, Dansk Jernbane Forbund, fejrer den 1. december 25 års jubilæum for sin ansættelse ved DSB.

Egon Rasmussen har nu i mere end en halv snes år virket i jernbaneforbundets daglige ledelse, og der er bud efter hans arbejdskraft. Ved siden af sit sekretærhverv er han viceforretningsfører i forbundet, redaktør og adskilligt mere.



Med en god portion sund fornuft og en ukuelig energi kaster han sig over problemerne, resultater skal nås, og det sker. Der står respekt om arbejdet, Egon Rasmussen, udfører. Vi for vor del drager direkte nytte deraf gennem Centralorganisation I og Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, hvor han varetager sekretærforretningerne.

Egon Rasmussen har sine meningers mod, han er ikke ræd for at sige dem lige ud, så det slår gnister, men der ligger bag en redelig og idealistisk mål-sætning.

Vi er glade for samarbejdet og venskabet med ham og benytter lejligheden til at bringe en hjertelig lykønskning med jubilæet og udtrykker samtidig ønsket om, at samarbejdets hidtidige gode form må bestå.

### *fra* **MEDLEMSTRÆKSEN**

#### Tanker omkring udvidelsen af feriehjemmet

I anledning af moderniseringen og udvidelsen af vort feriehjem tillader undertegnede sig at knytte et par bemærkninger dertil.

Som deltager i adskillige af vore kongresser har det altid glædet mig at høre, når feriehjemsregnskabet er blevet gennemgået af formanden og hovedkassereren, at dette omtrent har balanceret, eller også hvad der har været det mest glædelige har givet et lille overskud.

Men når man nu af formanden hører, at der igennem flere år er blevet oparbejdet et temmeligt stort underskud på bygningerne, så bliver man for at sige det ligeud, noget utilfreds.

Som kongresdeltager er man måske lidt medskyldig, men vil dog gerne efter mening sige, at det har været umuligt for almindelige mennesker at ud-drage dette af de opstillede regnskaber.

Afdelingsformanden her i Næstved, E. Søltoft, har fra kongressens talerstol efterlyst et bedre over-skueligt regnskab, således at enhver har kunnet aflæse plusser og minusser.

Håber på en sådan løsning før kongressen i 1962.

Til dette vil jeg da også gerne sige at det, når man ikke kan aflæse det af regnskaberne, må være hovedkassererens eller vore folkevalgte revisorer's pligt at oplyse dette til deltagerne.

Når disse kritiske bemærkninger er skrevet, vil jeg gerne prøve at udlede, hvorfor man iblandt visse kredse af lokomotivmænd, når talen bliver om feriehjemmet, at disse bliver lige som man stikker en rød klud foran en tyr.

I første række er det min personlige mening, at alt for få lokomotivmænd har set så meget som skyggen af, eller har været på hjemmet.

Dette vil sikkert kunne blive anderledes, når vi får flere til at prøve et ferieophold deroppe på vor fælles skønne plet.

Derfor må hovedbestyrelsen hvert år udsætte nogle gratis ferieophold på hjemmet i årene frem-over, dette vil i nogen grad standse den ganske unødvendige kritik.

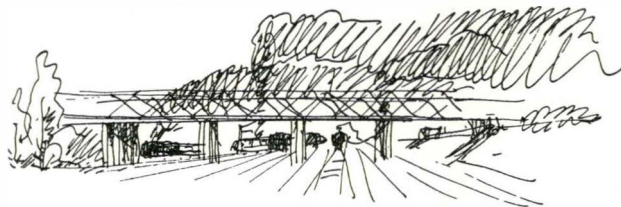
Selvfølger skal vi da ikke sælge vort feriehjem, som der er nogle, der foreslår.

Nu er det så, at hovedbestyrelsen vil udvide for 2½ million kroner, dette er unægteligt et meget stort beløb, som uden tvivl gør flere af medlemmerne forskrækkede, men når vore hovedbestyrelsesmedlemmer, som vi selv har været med til at vælge, går ind for udvidelsen, må vi selvfølgelig stå bag dem og tegne en aktie til gavn for DLF og dens feriehjem.

Venlig hilsen  
Knud Jakobsen.

#### Manglende arbejdsglæde

Som svar på det i indlægget fra Blach Andersen, Odense, i sidste nummer af DLT om P-hanerne på MO-varmekedlen skylder vi den oplysning, at generaldirektoratet forlængst har imødekommet foreningens anmodning om afhjælpning af generne ved disse haners anbringelse. Os oplyst er ændring indtil nu foretaget på henvend halvdelen af MO-vognene i 2. distrikt.







## Hovedbestyrelsen

Med udnævnelsen til lokomotivfører pr. 1. oktober d.å. har A. Højsgaard og K. Ravn måttet udtræde af hovedbestyrelsen. I stedet er indkaldt stedfortræderne, lokomotivfyrbøderne J. B. Larsen, Gb., og P. H. Andersen, Fredericia.

## Tak

Min hjerteligste tak for udvist deltagelse ved min mands, lokomotivfører A. Tillebæk, død og bisættelse.  
*E. Tillebæk.*

## Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*H. W. Pedersen,*  
lokomotivfører, Århus H.

Påtænkt opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

*P. Espensen,*  
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*H. A. Christensen,*  
lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*W. F. T. Ackermann,*  
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum 1-12 frabedes.

*F. G. Jensen,*  
lokomotivfører, Århus.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst (er bortrejst).

*J. Zeilberger,*  
lokomotivfører, Esbjerg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*Carlo C. Rasmussen,*  
elektrofører, Av.

Opmærksomhed i anledning af vort jubilæum frabedes venligst.

*F. S. Jensen,*  
*A. J. H. Christensen,*  
lokomotivførere, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 1. december frabedes.

*B. Revald,*  
lokomotivfører, Ålborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Bortrejst.

*Alfred Nielsen,*  
lokomotivfører, Padborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

*R. V. Larsen,*  
lokomotivfører, Randers.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 1-12-61 frabedes venligst.

*K. E. D. Kofoed,*  
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 2. december frabedes venligst.

*Johan Rohde,*  
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*H. Schneider,*  
lokomotivfører, Roskilde.

## 25 års jubilæum

Onsdag den 20. december 1961 kan lokomotivfører O. E. Søltoft, Rosenvej 3, Næstved, fejre 25 årsdagen for sin ansættelse ved Danske Statsbaner.

Søltoft har i adskillige år både som lokomotivfyrbøder og lokomotivfører aktivt interesseret sig for organisationsarbejde, og har siden 1955 virket som afdelingsformand i Næstved, en stilling han stadig beklæder til sine kammeraters fulde tilfredshed. Med sit aldrig svigtende gå på mod har Søltoft i særlig grad kastet sig over oplysningsarbejdet og gjort en stor indsats til glæde for afdelingens medlemmer på dette område.

Afdeling Næstved ønsker dig hjertelig til lykke på jubilæumsdagen og siger dig tak for din indsats og håber, at vi endnu i mange år må få glæde af din store indsigt og erfaring i organisationsarbejde.

*Afdeling Næstved.*

## Underholdning og bancospil

De københavnske afdelinger afholder, tirsdag den 28. november 1961, kl. 20, aftenunderholdning og bancospil i »Folkets Hus« Enghavevej 40.

Hypnotisøren Frithiof August underholder, og der spilles 6 spil om 72 ænder (syvtito) med 12 bancovindere i hver spil.

Prisen pr. plade pr. spil er 1 kr. Entrébilletter à 2 kr. kan købes hos: J. Thillemann, Gb., tlf. 34 18 53, K. Ravn, Gb., He 2073 x.

N. V. Ø. Jensen, Hgl., Ta 7122 x. H. Henningsen, Av., tlf. 78 47 35.

Ingen salg af billetter ved indgangen.

## Afskeds- og velkomstfest

Godsbanegårdens afdeling indbyder herved samtlige medlemmer og pensionister, til at deltage i vor årlige afskeds- og velkomstfest, fredag den 1. december 1961, kl. 12,00 i »Folkets Hus« Enghavevej 40. Ved denne lejlighed tager vi afsked med kolleger der går over i pensionisternes rækker, og byder nytilkomne velkommen i afdelingen. Vi serverer traditionen tro et stykke med sild, 2 stykker godt belagt og 1 stykke med ost, hertil serveres øl med og uden guldkant og naturligvis snaps.

Efter spisningen er der kammeratligt samvær i lokalerne ved siden af over en kop kaffe og en cigar.

Prisen for dette har vi i år fastsat til 10 kr.

Tilmelding kan ske på indtegningslisterne der er fremlagt på opholdsstuerne på Gb., eller på telefon Asta 3093 eller Hellerup 2073 x. Indtegningen slutter tirsdag den 28. november 1961 kl. 18,00. Vel mødt.

P. b. v.  
*Poul Busk.*



*Forfremmelse til lokomotivførere i 15. kl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-11-61.*

Lokomotivførerne (12. kl.):

- H. J. M. Pedersen, Nyborg, i Nyborg.
- K. G. Skarritsø, Padborg, i Padborg.
- E. A. Lindengren, Padborg, i Padborg.
- A. Skovø, Nyborg, i Fredericia.
- K. Svendsen, Nyborg, i Fredericia.
- C. R. Nielsen, Fredericia, i Fredericia.
- K. A. P. Petersen, Fredericia, i Fredericia.
- A. Hansen, Fredericia, i Fredericia.
- E. Seitzberg, Fredericia, i Fredericia.
- H. A. B. Pedersen, Fredericia, i Fredericia.
- O. Frederiksen, Århus, i Århus.
- P. G. Odgaard, Århus, i Århus.

*Forflytninger efter ansøgning pr. 1-11-61.*

Lokomotivførerne (12. kl.):

- I. J. Christensen, Helgoland, til Struer.
- E. M. Lyhne, Fredericia, til Struer.
- G. S. Hansen, København Gb., til Helgoland.

*Afsked.*

Lokomotivførerne (12. kl.):

- J. A. Hansen, Struer, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-61).
- J. R. J. From, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-62).
- C. L. Preisler, Roskilde, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-62).
- J. E. Petersen, Struer, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-62).

*Dødsfald blandt pensionister.*

- Pensioneret lokomotivfører A. P. F. Karm, Falkevej 3, Fredericia, er afgået ved døden den 11-10-61.

## **NYE ADRESSER**

Enghave afdeling:

- Kassererens adresse rettes til: Hvidovrevej 524, 2. th., Hvidovre.

## **Danske Statsbaners Tjenestemænds Personalefortegnelse**

De store ændringer i personalestyrken nødvendiggør ny udsendelse af håndbogen Danske Statsbaners Tjenestemænd. Det erkendes, at skal bogen have virkelig værdi, må der ske en å jourføring. Glædeligt er det derfor at erfare, at håndbogens redaktion har under overvejelse at udsende en ny udgave, såfremt der kan regnes med tilstrækkelig interesse gennem bestillinger af håndbogen.

Der kan i nærmeste fremtid forventes udsendt

tegningslister, og viser det sig, at der bestilles et tilstrækkeligt antal eksemplarer, vil den ny håndbog komme frem i løbet af februar 1962.

## **Fællesmøder**

I tidsrummet 20. november-13. december afholdes en række fællesmøder hvor foreningens formand vil gøre rede for blandt andet resultatet af »Lokomotivmandsudvalget«s udarbejdelse af regler for uddannelse m.v. af den fremtidige lokomotivmand samt arbejdet for moderniseringen af feriehjemmet. Omstændighederne har betinget at flere afdelinger må holde møde sammen og møderne afholdes således:

20/11 kl. 19.30 i Ålborg, hvortil Frederikshavn indbydes.

21/11 kl. 19.30 i Århus, hvortil Randers, Langå, Horsens og Skanderborg indbydes.

24/11 kl. 7.30 i København, hvortil Godsbanegården, Helgoland Enghave, Helsingør, Roskilde og Hillerød indbydes.

27/11 kl. 20.00 i Struer, hvortil Thisted indbydes.

28/11 kl. 13.00 i Herning, hvortil Brande og Silkeborg indbydes.

28/11 kl. 19.30 i Viborg.

4/12 kl. 19.30 i Esbjerg, hvortil Skjern indbydes.

5/12 kl. 19.30 i Fredericia, hvortil Vejle og Kolding indbydes.

7/12 kl. 15.30 i Padborg, hvortil Sønderborg, Tønder, Åbenrå, Haderslev og Tinglev indbydes.

8/12 kl. 19.30 i Nyborg, hvortil Odense, Svendborg og Fåborg indbydes.

11/12 kl. 19.30 i Korsør, hvortil Slagelse indbydes.

12/12 kl. 19.30 i Kalundborg.

13/12 kl. 19.30 i Næstved, hvortil Gedser og Nykøbing F. indbydes.

## **Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus legat**

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked fra statsbanernes tjeneste var stationeret ved Fredericia maskindepot, eller trængende enker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3 000 kr., legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup, senest 10. december.

## **Lommebogen 1962**

I løbet af december måned er foreningens lommebog 1962 klar til afsendelse, og i den anledning gøres opmærksom på, at interesserede som tidligere kan erhverve den til fremstillingsprisen + forsendelse, ialt kr. 6,50.

Bestillinger indsendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Betaling for bestilte lommebøger bedes sendt over foreningens postkonto 245 42.

**PHILIP W. HEYMAN A/S****KONSERVES**

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehemmet

**HORSENS**

Telefon HORSENS 24850

**Worm's**

sandkage

**Hatting**

tvebakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSENS

**HERNING***Der er go' grund -*

Herning Stor-Vaskeri

v/ K. Vestergaard

Tlf. Herning 1818 . Østergade 27 (Højmarks gaard)

*Mænd beundrer Deres hår***INGRID E. LEY** sætter det for Dem

Bryggergaarden - Herning - Telefon 639

**Pianoer . Radio . Fjernsyn . Musikinstrumenter**

så

**BRØDR. JØRGENSEN**

Fonnesbechsgade 7 . Herning . Telefon 2808

**Hammerum Herreds  
Spare- og Laanekasse****VARDE****Varde og Omegns  
ANDELSVASKERI**

Smedegade 20. Tlf. 746

Vasker alt for alle

**Isenkram - køkkenudstyr  
glas - porcelæn - kunst****Chr. Blinkenbergs Eftf.**

v. Poul E. Sørensen

Storegade, Varde. Tlf. 127

**Parfumeriet**

K. Jørgensen

Smedegade 2, Varde . Tlf. 554

**ANDELSBANKEN**

A. m. b. A.

**Varde-Afdeling**

Tlf. 945

*Salon »Alice«*

A. Vetter

Smedegade 4, Varde

Tlf. 21352

**EBBE CLAUSENS****BOGHANDEL**

VARDE - TELF. 21

**Garmester H. C. Nielsen**

Spigerborggade 3. Varde

Tlf. 279

**Nordholts  
Margarinefabrik**

Østervold 9, Varde

Tlf. 21533

**Slagtermester  
SV. KRISTIANSEN**

Søndergade 6, Varde

**Vestjysk Maskinliberi**

Brd. Sloth

Lundvej 47, Varde . Tlf. 743

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

IMPORT AF



Forhandler af Fredericia Gaskoks

KULPLADS OG KONTOR:  
VESTHAVNEN  
TELEF. 935**FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s**

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon  
170-888  
4 linier**»LA BELLA«**

blomster- og kransforretning

anbefales de værdige medlemmer

Gothersgade 15, Fredericia 598

v. Doris Sørensen

**»BLICON«**

Blikkenslager

Gas - Vand - Sanitet - Oliefyv  
og centralvarme

Fredericia - Tlf. 97

**Fredericia Mejeri**

Gothersgade 14

Anbefaler sig med

1. kl.s mejeriprodukter

**Centralværkstedernes  
Marketenderi**Da Marketenderierne i Cen-  
tralværkstedet og Remiserne  
drives af Fællesorganisation  
D. S. B. og Dansk Lokomotiv-  
mandsforening, anbefaler vi  
Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget.

**Det bedste i  
FJERNSYN OG RADIO**

V. Petersen

Jyllandsgade 22, Fredericia

Tlf. 1033

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

STRUER . Tlf. 119

**Frisørsalonen**

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales

Gustav Jensen

**ANDELSBANKEN**

A. m. b. A.

Struer, Telf. 50677

**NYBO**

STRUER

**Parfumeriet**

M. Madsen

Østergade 32, Struer

Telf. 50283

**H. Grønnes Eftf.**

ved K. Jochumsen

Østergade 23 . Struer

Telefon 5 11 44

**SØNDERBORG****Chr. Hansen Damm's Eftf. A/s**

Sønderborg - Telefon (044) 2 2152

Tekniske artikler en gros

**KILEREMME - BRANDSLANGER**

## AARHUS



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 21144

Specialværksted for engelske og tyske fjernsyn

Særlig udstyr for hjemme service

**Alf Liideking**  
tandtekniker  
NØRREGADE 2 · TLF. 35874

### DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9  
Haandskomager - Sko modtages til farvning  
Spee.: Dame-luxusforsaaling - TLF. 6 53 67

Medlemmerne anbefales

v/ H. P. Rasmussen

**BAGERFORRETNINGEN**

Lømsøgade 29 - Tlf. Aarhus 2 56 13



### SKOTØJSREPARATIONER

Godt og solidt arbejde

J. JACOBSEN, Arendalsvej 30, tlf. 6 98 53

Jernbanens fru er anbefales

*Fruer Kjoler*

Borggade 11 · Aarhus · Telefon 2 56 50

### Dansk Stoker og Varmekedel Kompagni A/S

Ny Banegaardsgade 45 - Aarhus  
Tlf. (061) 21122

Kom med Deres vask i morgen - eller lad os hente og bringe Deres tøj

### S. B. vask

HJORTENSGADE 1 - TLF. 21285

Jernbanefunktionærerne anbefales

### TOBAKSHUSET

Randersvej 29, Aarhus, Tlf. 6 92 97

Alt i vin - spiritus og tobakker

### Sygevoagne

nye og brugte til salg eller udleje

Karl Jensen, Sygevognsfabrikant

Ndr. Strandvej 37 · Risskov  
Telefon Aarhus 7 98 58

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

### BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

### "GRETHES" KJOLESALON

*Systue for kjoler*

SDR. RINGGADE 2, AARHUS · TELEF. 31041

### LÆR SKØNHEDSPLEJE OG FODPLEJE

i Aarhus

Grundig undervisning i teori og praksis. Afslutning med eksamination og diplom. Forlang skolens program.

COSMETOLOG-SKOLEN I AARHUS

Salon Cosmé - Søndergade 10-12

Aarhus, tlf. 20102 og 40205

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

*Inventar og Bolig Montering*

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kordilgade 10  
Telefon 173  
Privat 1243

Alltid første Kl. Varer

OTTO NIELSEN

Malmester

o

Tlf. Kalundborg 447

*M. H. Iversen*

Mode- og Manufakturforretning  
Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

»Køb det hos

*Schow*

lige i nærheden«

### KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

TH. TRETEN

*Fineste*

### Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44  
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

### Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

*Svenn Høj*

Kystens Købmandshandel  
Sdr. Nyrup pr. Kalundborg  
Telf. Raklev 43

### Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Alltid friske Torske- og Rødspættefilet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

Kalundborg

Fællesbageri

### A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed, Aut. Gas- og Vandmester

Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Sct. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

### Kul, Koks, Briketter & Brændselsoilier

IMPORTKOMPAGNIET A/S

KALUNDBORG

Telf. \*33 (Flere Ledn.)

## SØNDERBORG

Blikkenslager - Centralvarme - Oliefy - Sanitet

*Aut. Gas- og Vandmester*

PAUL MÜLLER

v/ Reinhard Müller

Løkken 14, Sønderborg · Telf. 22768

## HADERSLEV

### MØBELGÅRDEN

v/ M. Schmidt

Møbler i 4 etager

10 % kontant rabat

HUSK: Sønderbro 12 ind i gården

Haderslev - Telefon 2 41 62

## RADIO - CENTRALEN

Storegade 8 - Haderslev - Telf. 2 32 55

*Aut. forhandler af LL-radio og fjernsyn*

## ODENSE

### BANZON

Maskinentrepris - Odense - Tlf. 128877

Alle jord- og planeringsarbejder