

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 4 . 20. FEBRUAR 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



PETERSEN & CHRISTENSEN

murermestre

Langelandsvej 18 — Esbjerg — Telefon 58 33

Alt bygningsarbejde — nyt som reparationer

Ikast & Kølvråa BETONVAREFABRIKER

Alt i Betonvarer

Ny, moderne

RIMAS

Betonrørvibrationspresser

v. Emil Olesen

Tlf. Ikast 80

Karup 222



Spunsplanker i alle længder

Ikast ▲ 308

Kølvråa ▲ 378

Vi leverer alt i

smedearbejde

**A og E svejsning for
serieproduktion**

Hestehave Smede- & Maskinværksted

CHR. JØRGENSEN

Svenstrup — Hestehave
pr. Nørre Asmindrup St.

Telefon 113

Forlang tilbud



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 4 - 61. ÅRGANG

20. FEBRUAR 1961



Indhold:

Færdigbehandling af nye tjenestetidsregler	51
25 års jubilæum - Faktor G. Olsen - Lokomotivfører E. E. Sørensens	52
Møder i afdelingerne	52
Nye tjenestetidsregler	53
Vor Stand	55
Viggo Jeppesen død	55
Moderne gasturbinelokomotiver	56
Frankrig - ak, Frankrig!	58
Den morgenfriske skinnebusfører	59
Frontruden	60
En større serie diesellokomotiver fra NOHAB	61
Under DLF	61
Personalia	62

Forsidebillede:

Tog 244 forspændt P 911 i Svebølle.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

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

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Færdigbehandling af nye tjenestetidsregler

På grundlag af de henvendelser vi modtager ude fra vore afdelinger, forstår vi, at der er opstået en vis utålmodighed overfor spørgsmålet om en snarlig afslutning på det af lønningskommissionens nedsatte udvalgs arbejde for nye tjenestetidsregler. Som det fremgår af andet sted i bladet, er der fra finansministeriet gennem cirkulære nu udsendt officiel bekendtgørelse om de almindelige og dermed generelle regler, og som det tidligere er oplyst overfor medlemmerne, skal de enkelte etatsorganisationer på grundlag heraf og af betænkningen fra tjenestetidskommissionen føre forhandlingerne videre med de enkelte styrelsesgrene om de underbestemmelser, som denne gang i modsætning til den tidligere kommission ikke er udarbejdet under kommissionsarbejdet.

Medens rammen om de generelle regler således er en kendsgerning, foreligger til gengæld kommissionsbetænkningen endnu ikke. Ud fra den betydning tjenestetidsreglerne har for lokomotivpersonalet, har det af hovedbestyrelsen indenfor foreningen nedsatte udvalg, som også udarbejdede vort forslag til centralorganisationen, imidlertid besluttet at føre forhandlingerne videre, uanset den manglende betænkning. Selvom det naturligvis er af største betydning for indarbejdelsen af reglerne i ordreserie A også at kende de tanker og meninger, kommissionen har nedlagt, og som formentlig kommer til udtryk i betænkningen, har vi ment det nødvendigt at medvirke til en fremme af det endelige resultat og ikke sinke dette yderligere. På den anden side lægger vi ikke skjul på det uheldige i, at arbejdsvilkårene på dette meget vigtige område er blevet så dårlige for etatsorganisationernes repræsentanter. Det har længe været en kendsgerning, at de nye reglers ikrafttræden fastsattes til 1. april 1961, og det er ligeledes almindelig kendt, at for statsbanernes vedkommende kræves der en temmelig lang forberedelsestid for udarbejdelse af kørselsfordelinger for det kørende personale, hvorfor det havde været rimeligt, om tjenestetidskommissionen havde taget behørigt hensyn hertil. Såvel for etaten som for personalet er det af største værdi med de klareste mulige belysninger af de regler, der nu skal være gældende, og denne klarlægning bør i det omfang, det er muligt, komme for dagen, inden reglerne afleveres til personalet ude i driften. Skønt tjenestetidskommissionens stadig beståen måske skal tages som et udtryk for, at man venter en del fortolkningssager i overgangsperioden fra det gamle til det nye, er der grund til ved den lokale tilrettelæggelse at nå den størst tænkelige enighed mellem parterne og undgå alt for mange appeller til kommissionen. Det vil kun være til skade for alle parter og skabe usikkerhed ude omkring på tjenestestederne.

Med fuld forståelse for den utålmodighed, der gør sig gældende i medlemskredsen, må vi imidlertid henstille, at man søger at bevare roen endnu et stykke tid, og så snart det endelige resultat foreligger, vil afdelingerne blive underrettet.

25 års jubilæum



Søndag den 5. marts kan faktor Gunner Olsen, Frederiksberg Bogtrykkeri, fejre 25 årsdagen for sin antagelse i virksomheden.

Gunner Olsen hører til en af Dansk Lokomotiv Tidendes bedste medarbejdere og har i virkeligheden været knyttet til bladet i et stadig stigende omfang fra den første dag, han blev ansat ved trykkeriet og indtil nu, hvor han som daglig leder af den tekniske afdeling følger Lokomotivtidende fra manuskript bliver indleveret, til oplaget afleveres til forsendelse.

Fra lærlingetiden var afsluttet og til en mere fast beskæftigelse kunne øjnes, har Gunner Olsen også oplevet vanskelige tider, bl.a. under de knappe beskæftigelsesforhold i 30'erne, men den gang som nu var der livslust og en sprudlende energi, og de ledige stunder blev udnyttet til en videre uddannelse og sluttet blandt andet med et godt resultat til HD-eksamen, der senere blev et godt aktiv under de stadig stigende krav inden for håndværks- og erhvervslivet.

Med sin aldrig svigtende interesse for de opgaver, der kan komme fra en redaktør eller en institution, har jubilaren tillige et dejligt humør, og selvom der af og til kan ramle en lidt hård afvisning fra den gode faktor, når han synes, redaktionen går for langt uden for de tekniske rammer, er han en af de sjældne behagelige at være i samarbejde med. Den tekniske viden med et stadigt ønske om at følge udviklingen og medvirke til, at bogtrykkeriet står på højde hermed, svigter han til gengæld heldigvis aldrig, men siger derimod altid sin reelle mening som en god og solid vejledning for den kunde, han skal betjene.

Med en tak for de mange år den nuværende redaktion og tidligere har haft med faktor Gunner Olsen, ønsker vi hjertelig til lykke med jubilæumsdagen.

25 års jubilæum

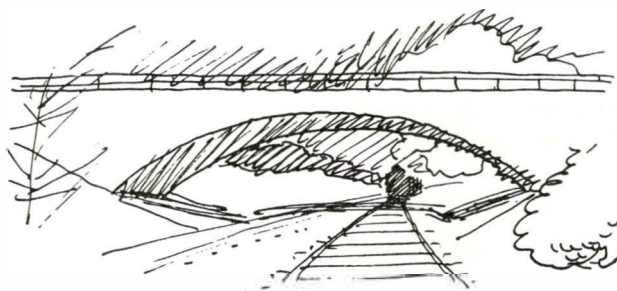
Lokomotivførere og kørelærere ved motortjenesten E. E. Sørensen, Helgoland, fejrer den 23. februar sin 25 års jubilæum. Jubilaren vil være en velkendt skikkelse blandt de fleste lokomotivmænd og ikke mindst blandt kollegerne på Sjælland-Falster. Lige siden 1941 har han aktivt interesseret sig for vort organisationsarbejde og var en årrække en meget anerkendt og respekteret kasserer for lokomotivfyrbøderne på København Gb. Efter udnævnelsen til lokomotivfører fortsatte organisationsinteressen, men da Sørensen tillige erhvervede sig en ekstraordinær stor viden om den teoretiske og praktiske del om og betjening af trækraftmateriellet ved Danske Statsbaner, og samtidig lagde gode pædagogiske evner for dagen, blev der mindre tid til den del af arbejdet, der var tilknyttet organisationen. På den sidst afholdte ordinære kongres blev jubilaren valgt som revisor i foreningen.

For den aldrig svigtende støtte til foreningen og for en virkelig god indsats i arbejdet med at holde kollegerne orienteret om den tekniske udvikling, benytter vi lejligheden til at bringe jubilaren en hjertelig tak og knytter hertil vor lykønskning på jubilæumsdagen.

Møder i afdelingerne

Den i månederne februar og marts tilrettelagte række møder med afdelingerne, og hvor foreningens formand E. Greve Petersen skulle give beretning om organisatoriske forhold, er det nødvendigt at aflyse indtil videre.

Så snart forholdene gør det muligt, vil møderækken blive etableret påny, men herom vil der tilgå afdelingerne meddelelse i en god tid forud.



Nye tjenestetidsregler

Finansministeriets cirkulære af 30. januar 1961 om de for statens tjenestemænd og aspiranter til tjenestemandstillinger gældende arbejdstidsregler m.m.

Dette cirkulære angiver de generelle tjenestetidsregler. Underbestemmelserne, som f.eks. uafbrudt tjeneste, maksimumstjeneste m.v. på den enkelte dag, forhandles der i øjeblikket med styrelsen om.

Der fastsættes følgende almindelige regler med hensyn til tjenestetid, fridage og overarbejde for statens tjenestemænd og aspiranter til tjenestemandstillinger.

I. Tjenestetid.

A. 1. Tjenester, for hvilke der fastsættes en højeste tjenestetid henføres for en måned på 30 dage med 4 fridage til en norm på 195 timer.

Nævnte højeste tjenestetid skal tilige anses som normal tjenestetid for det pågældende personale.

2. Normen opgøres iøvrigt for den enkelte måned efter dennes dageantal med fradrag af fridage samt af syge- og feriedage.

Tjeneste på mistede fridage, der senere erstattes med andre fridage eller betaling i penge, medregnes i den udførte tjeneste, men ved opgørelse af månedens dageantal tillægges der da 1 dag for hver mistet fridag. Frihed, der i henhold til III. pkt. 4, gives som erstatning for et i en tidligere måned udført overarbejde, betragtes ved opgørelsen som tjeneste; det samme gælder fridage og anden frihed, der i henhold til II. pkt. 3 gives som erstatning for de i tidligere måneder mistede fridage, for fridagenes vedkommende således at de betragtes som tjeneste i 7½ time.

3. Når arbejdet efter forholdets natur ikke kan fordeles nogenlunde jævnt over året, fastsættes normen for længere perioder end 1 måned.

4. Ved tjenestetid forstås tiden mellem mødetid på arbejdsstedet (det beordrede mødested) og det tidspunkt, da tjenestemanden (aspiranten) atter kan forlade dette, dog med fradrag af hvilepauser på ½ time eller derover. Ved hvilepauser forstås sådanne afbrydelser i tjenesten, i hvilke tjenestemanden (aspiranten) kan forlade arbejdsstedet.

5. Såfremt en mindre del af en tjeneste, der er henført under den i pkt. 1 nævnte norm, ikke er kontrollabel med hensyn til varigheden, vil der for denne del af tjenesten kunne fastsættes en gennemsnitsvarighed for den enkelte dag.

6. Ved tjeneste uden for hjemstedet medregnes halvdelen af rejsetiden til og fra arbejdsstedet som tjenestetid, dog ikke for rejse til og fra et sted, hvor pågældende er udstationeret til tjeneste over 7 dage.

For det tekniske og det kørende personale i trafiketaterne samt for andet i nævnte etater eller andre styrelser ansat personale, for hvis vedkommende forholdene i særlig grad taler derfor, kan der ved udformningen af de specielle tjenestetidsregler for de pågældende styrelsesgrene fastsættes andre regler for beregningen af rejsetiden, således at denne under særlige omstændigheder kan medregnes fuldt ud.

Arbejdsfri ophold uden for hjemstedet på indtil 2 timer, for lokomotivpersonale med tjeneste på damplokomotiver indtil 2½ time (hvis den overvejende del af opholdet falder i tiden kl. 21-6 dog indtil henholdsvis 3 timer og 3½ time) medregnes fuldt ud.

Såfremt det arbejdsfri ophold uden for hjemstedet er af længere varighed end anført i stk. 3, men ikke overstiger 6 timer, medregnes hele opholdet med ⅓ af tiden.

Iøvrigt medregnes arbejdsfri ophold ikke.

7. Når personalet i en del af tjenestetiden må opholde sig på tjenestestedet for at være til rådighed, medregnes kun ¾ af rådighedstiden som tjeneste. Tilsvarende tjeneste i hjemmet medregnes med ⅓ af tiden.

8. a. Tjenesten skal, når det er muligt, være samlet, og det bør tilstræbes, at pauser i videst muligt om-

fang udfyldes med arbejde, der ikke er bundet til bestemte tider af døgnet. Tjenesten må inden for døgnet ikke falde i mere end 3 dele, dog at der, når tjenstlige grunde gør det påkrævet, kan tilrettelægges 4-delt tjeneste ved kørsel på sidebaner samt – på enkelte ugedage – på tjenestesteder af mindre betydning, hvor personalet har bopæl i nærheden af tjenestestedet, alt under forudsætning af, at det i betragtning kommende personale, eller når flere går i tur sammen mindst halvdelen af de pågældende, giver tilslutning her til.

En delt tjeneste må ikke tilrettelægges således, at den strækker sig ud over 12 timer regnet fra første tjenesteafsnits påbegyndelse til sidste tjenesteafsnits afslutning, medmindre personalet er enig heri. Dog kan der for søfartspersonale fastsættes særlige regler i pågældende styrelser specielle tjenestetidsbestemmelser.

b. Inden for tjenesteområder, hvor det vil være praktisk muligt og tjenstligt forsvarligt, kan week-end indføres under forudsætning af, at ordningen gennemføres ved en omlægning af arbejdstiden, således at arbejdstidsforkortelsen om lørdagen modsvares af en tilsvarende forlængelse af arbejdstiden fordelt på ugens øvrige arbejdsdage.

9. Ved opstilling af tjenesteliste e.l. skal det for så vidt gørligt iagttages, at den længste tjenestetid på en enkelt dag à 24 timer ikke overskrider visse bestemte tider, der fastsættes under hensyn til de særlige forhold inden for de enkelte styrelsesgrene.

Det skal endvidere iagttages, at hviletiden mellem to døgn hovedarbejder udgør mindst 11 timer. Hviletiden kan dog med tilslutning af det i betragtning kommende personale nedsættes til 8 timer, når tjenstlige forhold gør det ønskeligt, og styrelsen ud fra sikkerhedsmæssige og lignende hensyn skønner det forsvarligt.

10. Ved fordelingen af tjenesten skal der inden for de grænser, som tjenestens tarv kræver, tages størst muligt hensyn til personalets ønsker,

og der skal derfor gives personalet adgang til gennem de stedlige tillidsmænd for de forhandlingsberettigede tjenestemandorganisationer at gøre sig bekendt med forslag til tjenestefordelingen og ændringer i denne.

B. 1. For følgende tjenestemænd (aspiranter) vil en højere tjenestetid ikke kunne fastsættes og de dermed i forbindelse stående regler ikke være gældende:

- a. Overordnede tjenestemænd og dermed i lønningmæssig henseende ligestillede, hvorved forstås tjenestemænd i 16. og højere lønningsskasser.
- b. Tjenestemænd i administrationskontorer.
- c. Tjenestemænd hvis normale tjeneste unddrager sig kontrol.

2. Normeringen af antallet af de under pkt. 1 nævnte tjenestemænd bør foregå ud fra det synspunkt, at det krav, der stilles til deres arbejde, er af nogenlunde samme omfang som for andre tjenestemænds vedkommende, medmindre der er tale om tjenestemænd i egentlige chefstillinger, dommere, læger, tjenestemænd ved videnskabeligt arbejde m.v.

II. Fridage.

1. Der tilkommer med den i pkt. 4 nævnte begrænsning hver tjenestemand (aspirant) 52 årlige fridage, hvoraf ingensinde mindre end 4 må falde i en enkelt måned. I de finansår, hvor der forekommer 53 søndage, forhøjes antallet af fridage med 1, hvis placering inden for finansåret fastsættes i de enkelte styrelsesgrene.

For de måneder, i hvilke der forekommer helligdage uden for søndage*), forhøjes antallet af fridage tilsvarende. Denne regel gælder dog ikke for tjenestemænd, der har ret til ferie i mere end 18 arbejdsdage årlig i henhold til andre bestemmelser end i § 3 i finansministeriets regulativ af 13. januar 1959 vedrørende de for statens tjenestemænd og aspiranter til tjenestemandstillinger gældende ferieregler.

Fridagene skal så vidt muligt lægges på søn- og helligdage.

*) Herunder ikke grundlovsdag.

I det omfang, det er muligt, skal tjenestemændene (aspiranterne) i løbet af hvert finansår, i hvilket de har forrettet tjeneste hele året, have adgang til mindst 22 dages frihed på søn- og helligdage. For tjenestemænd (aspiranter), der ansættes i løbet af finansåret, nedsættes adgangen til helligdagsfrihed i forhold til tjenestetiden inden for finansåret, således at tallet 22 formindskes med 2 for hver måned. Ved afgørelsen af, hvorvidt der er ydet den fornødne helligdagsfrihed, bortses fra søn- og helligdage, som falder i sygeperioder. For hver 14 sygedage i løbet af finansåret nedsættes tallet 22 med 1. Søn- og helligdage, der falder i ferier, betragtes som helligdagsfrihed. Ved helligdagsfrihed forstås frihed mellem kl. 2 den pågældende helligdag og kl. 5 næste dag. Såfremt en tjenestemand (aspirant) ikke i løbet af et finansår får den ham tilkommende helligdagsfrihed, ydes der ham i det følgende finansår et antal særlige feriedage, således at der for hver mistet helligdagsfrihed indtil 8 incl. gives $\frac{1}{2}$ feriedag med afrunding opad til hele feriedage og for hver yderligere mistet helligdagsfrihed 1 feriedag. De foranstående bestemmelser gælder dog ikke for tjenestemænd, der har ret til ferie i mere end 18 arbejdsdage i henhold til andre bestemmelser end i § 3 i finansministeriets regulativ af 13. januar 1959 vedrørende de for statens tjenestemænd og aspiranter til tjenestemandstillinger gældende ferieregler.

2. Fridagen skal have en længde af mindst 40 timer, dog at den kan betragtes som givet, uanset at fritiden kun har udgjort 36 timer, når tjenesten dagen før fridagen slutter senest kl. 18, 19 eller 20 og efter fridagen tiltrædes tidligst henholdsvis kl. 6, 7 eller 8. Når flere fridage undtagelsesvis sammenlægges, skal den første opfylde forannævnte betingelser, medens de efterfølgende skal vare 24 timer.

3. Må en fridag på grund af indtrufne uforudsete omstændigheder inddrages, erstattes den snarest med en anden fridag, med tillæg af yderligere fritid, svarende til $33\frac{1}{3}$ pct. af den på den mistede fridag præste-

rede tjeneste afrundet opad til hele timer. Fridage, der falder inden for sygeperioder, erstattes ikke.

Underretning om tildeling af erstatningsfridag skal gives senest 48 timer forud for det tidspunkt, da sidste tjeneste før fridagen tiltrædes.

Bortfaldne fridage af den i pkt. 1, stk. 2, nævnte art erstattes med kontant vederlag, såfremt de ikke efter det foran anførte er erstattet med frihed inden udløbet af de følgende 2 kalendermåneder. Hvis det undtagelsesvis bliver umuligt at erstatte andre mistede fridage med frihed inden udgangen af de følgende 2 kalendermåneder, ydes også her et kontant vederlag.

Når en bortfalden fridag erstattes med kontant vederlag, bortses fra det i stk. 1 omhandlede tillæg af yderligere fritid.

Såfremt den bortfaldne fridag er erstattet med en anden fridag inden for den i stk. 3 nævnte frist, men der ikke inden fristens udløb er ydet tjenestemanden (aspiranten) den i stk. 1 omhandlede yderligere fritid, ydes der ham i stedet herfor et kontant vederlag beregnet efter satserne for overarbejdspenge.

En fridag anses som bortfaldet, når vedkommende tjenestemand (aspirant) beordres til tjeneste på fridagen. En tjenestemand (aspirant) kan dog efter aftale med pågældende styrelse frivilligt påtage sig ganske kortvarig tjeneste på dage, hvor ekspeditionsstedet ellers er lukket, eller hvor det kun er åbent ganske kort tid og betjenes af kun 1 tjenestemand, uden at hans fridag betragtes som bortfaldet. I så tilfælde ydes der tjenestemanden (aspiranten) et vederlag, som fastsættes til satserne for overarbejde opgjort efter tjenestens varighed forlænget med 50 pct. og således, at der mindst ydes betaling for 1 time. Hvis det undtagelsesvis er nødvendigt at lade ordningen omfatte sådan tjeneste 2 gange på en fridag, forlænges tiden for det 2. tjenesteafsnit med 100 pct., og der beregnes mindst 1 time for hvert af de 2 tjenesteafsnit. Afstanden mellem de 2 mødetider må højst være 3 timer. For tjenestemænd (aspiranter), der falder uden for

reglerne om overarbejdspenge, be-
regnes vederlaget efter de for tilsva-
rende eller eventuelt nærmest lavere
lønningsklasse gældende satser for
overarbejdspenge.

4. Tjenestemænd (aspiranter), der
er udkommanderet til søs, indgår
ikke under foranstående regler. Det
samme gælder sådanne tjeneste-
mænd (aspiranter) under I. B. 1. c.,
for hvem afløsning ville medføre
urimelige vanskeligheder eller ufor-
holdsmæssig bekostning.

III. Overarbejde.

1. Overarbejde bør så vidt muligt
undgås.

2. Som overarbejde betragtes:

- Tjeneste, der ved tjenesteliste e.l.
midlertidigt er pålagt en tjeneste-
mand (aspirant) udover den efter
I. A. fastsatte norm.
- Tjeneste, der ved tilkaldelse til
ekstratjeneste pålægges en tjene-
stemand (aspirant) udover nor-
men.
- Tjeneste, der fremkommer ved
en overskridelse af normen for-
anlediget ved tilfældig forlængel-
se af den ordinære tjeneste, for
så vidt overskridelsen af denne
udgør mere end 15 minutter pr.
dag.

Ventetid foranlediget ved forsinkel-
se, som ikke eller kun rent uvæsent-
ligt påfører tjenestemanden (aspi-
ranten) merarbejde, medregnes kun
med halvdelen; dette gælder også,
når der bliver spørgsmål om, hvor-
vidt der er hengået de 15 minutter,
som efter foranstående skal over-
skrides, forinden tjenestetiden over-
hovedet betragtes som overskredet.
Den heromhandlede regel kan, hvis
der forekommer flere ventetider i et
døgn, kun anvendes på 2 af disse.

3. De i pkt. 2 under b. og c. nævn-
te tjenesteoverskridelser skal for den
enkelte dag afrundes opad til man-
gefald af $\frac{1}{2}$ time; overskridelse af
den under a. nævnte art afrundes
månedsvist opad til $\frac{1}{2}$ time.

4. Overarbejde indtil 20 timer i en
måned skal inden udløbet af den føl-
gende kalendermåned så vidt muligt
søges godtgjort med fritid, der skal
være af samme varighed som det
præsterede overarbejde med tillæg
af $33\frac{1}{3}$ pct. afrundet opad til hele

timer. Sådant erstatning med fritid
skal, såfremt overarbejdet er af til-
strækkeligt omfang, fortrinsvis gives
som hele fridage. Erstatningsfritiden
skal ydes med passende varsel, hvor-
ved der i tilfælde, hvor fritiden gives
som hele fridage, forstås et tidsrum
af mindst 48 timer forud for det
tidspunkt, da sidste tjeneste før fri-
dagen tiltrædes.

5. Såfremt den i pkt. 4 nævnte fri-
tid ikke er givet inden fristens ud-
løb, udbetales overarbejdspenge. Der
bortses herved fra det i pkt. 4, 1.
punktum omhandlede tillæg.

6. Reglerne om overarbejde gæl-
der ikke følgende tjenestemænd
(aspiranter):

- Tjenestemænd i de under I. B. 1.
nævnte stillinger.
- Tjenestemænd, for hvem en over-
skridelse af tjenesten unddrager
sig kontrol.
- Andre tjenestemænd, hvis tjene-
ste helt eller delvis består i at

tilrettelægge arbejdet for andre
eller i at kontrollere arbejdets
udførelse, og som derigennem
har indflydelse på arbejdstidens
længde og på, at denne udnyttes
på rette måde.

For de under b. og c. nævnte tje-
nestemænd finder reglerne om over-
arbejde dog anvendelse i de i pkt. 2.
a. og b. nævnte tilfælde.

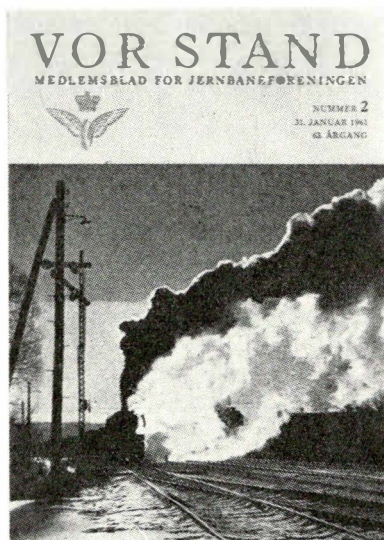
IV.

Ovenstående regler gælder ikke
for statens lærerpersonale.

V.

Nærværende cirkulære træder i
kraft den 1. april 1961. Samtidig op-
hæves finansministeriets bekendtgø-
relse af 23. september 1949 angående
de for statens tjenestemænd gælden-
de arbejdstidsregler m.m. som ænd-
ret ved finansministeriets bekendt-
gørelser af 30. marts 1953, 2. juli
1958 og 21. oktober 1960.

Vor Stand



Med årsskiftet har Jernbanefor-
eningens medlemsblad »Vor Stand«
fuldstændig ændret udseende. For-
matet, der ser ud til at være et B-
format, er mindre, og hele det typo-
grafiske udstyr er lagt om. Det nye
format er et farvel til den traditio-
nelle størrelse for fagblade og tids-
skrifter i A 4 formatet. I stedet for
det kendte grønne omslag er forsiden
for de tre fjerdedele vedkommende
reserveret et billedmotiv. Den grøn-

ne farve har man bevaret i bladets
navn og vingehjulet. Blikfanget er
i orden. Ændringen kan tages som
udtryk for et generationsskifte i
Jernbaneforeningen.

Vi hilser »Vor Stand« med ønsket
om, at de nye kræfter bag det må
have held til at ruske op i den mang-
lende interesse for fagblade i vor tid,
hvor så mange spændende ting ellers
tager mennesket fangen.

Viggo Jeppesen død

Den 8. februar d.å. er smedefor-
bundets næstformand, Viggo Jeppe-
sen, død efter længere tids sygdom.

Midt i en mandomsgerning, 63 år
år gammel, er han gået bort, og det
er et hårdt tab for smedeforbundet
at miste en mand af hans format. I
1932 indvalgte han i forbundets for-
retningsudvalg og hovedbestyrelse,
1938 fulgte valget til sekretær og
1944 som næstformand. Gennem alle
disse år har han ydet en helstøbt og
værdifuld indsats for sit forbund og
dansk arbejderbevægelse.

Vi mindes ham fra vore kongres-
ser, hvor han ofte var vor gæst.
Overalt vandt han respekt og skabte
anseelse om sin person.

Æret være hans minde.

Moderne gasturbinelokomotivtyper

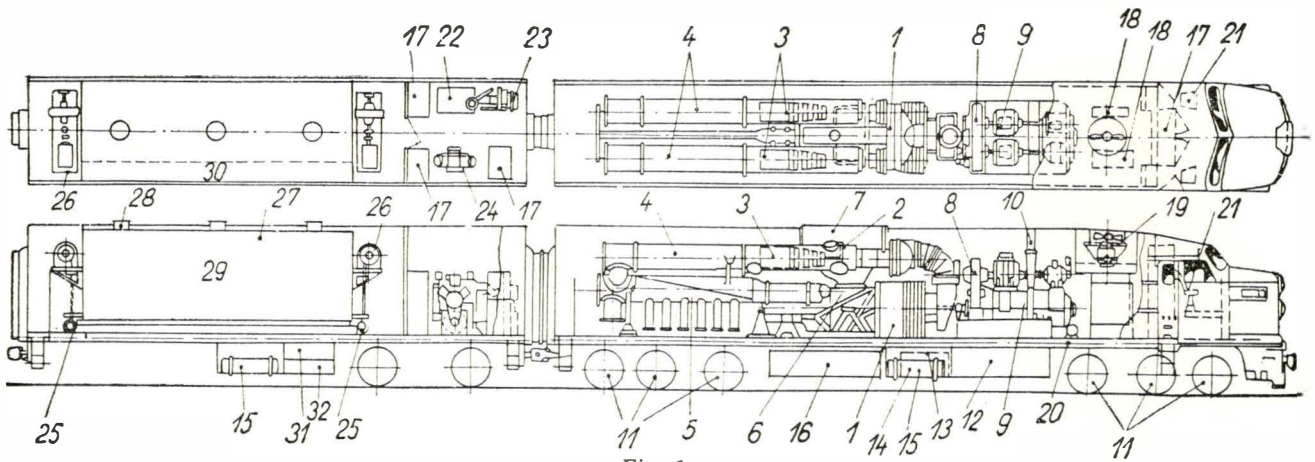


Fig. 1.

Industrien i adskillige lande har levende bestræbt sig på at bringe udviklingen af gasturbinelokomotiver for tung jernbanedrift udover eksperimentalstadiet. Lokomotivfabrikker i USA, USSR og Frankrig f.eks., ligger i stadig kappestrid med hinanden, og resultatet er nogle få prototyper af gasturbinelokomotiver, og som vi her bringer en kortfattet beskrivelse af samt illustrering af disses opbygning ved stregtegninger.

Figur 1 viser det moderne ameri-

kanske ALCO-ALLIS gasturbinelokomotiv, der består af 2 enheder, nemlig maskinenheden på 2 treakslede bogger og en tender. Det er indrettet til kulstøvfyring. Tallene på figuren står for:

1. Kompressor
3. Forbrændingsrum
4. Forlængelse af forbrændingsrum
5. Askeudskiller
6. Turbine
7. Turbineindblæsning

8. Tandhjulsudveksling
9. Generator
10. Generatorventilator
11. Drivmotorer
12. Brændstoftank
13. Smøreolie
14. Kølevand
15. Luftbeholder
16. Askegrav
17. Elektrisk apparatur
18. Turbinestyring
19. Smøreoliekøler
20. Smøreoliepumpe

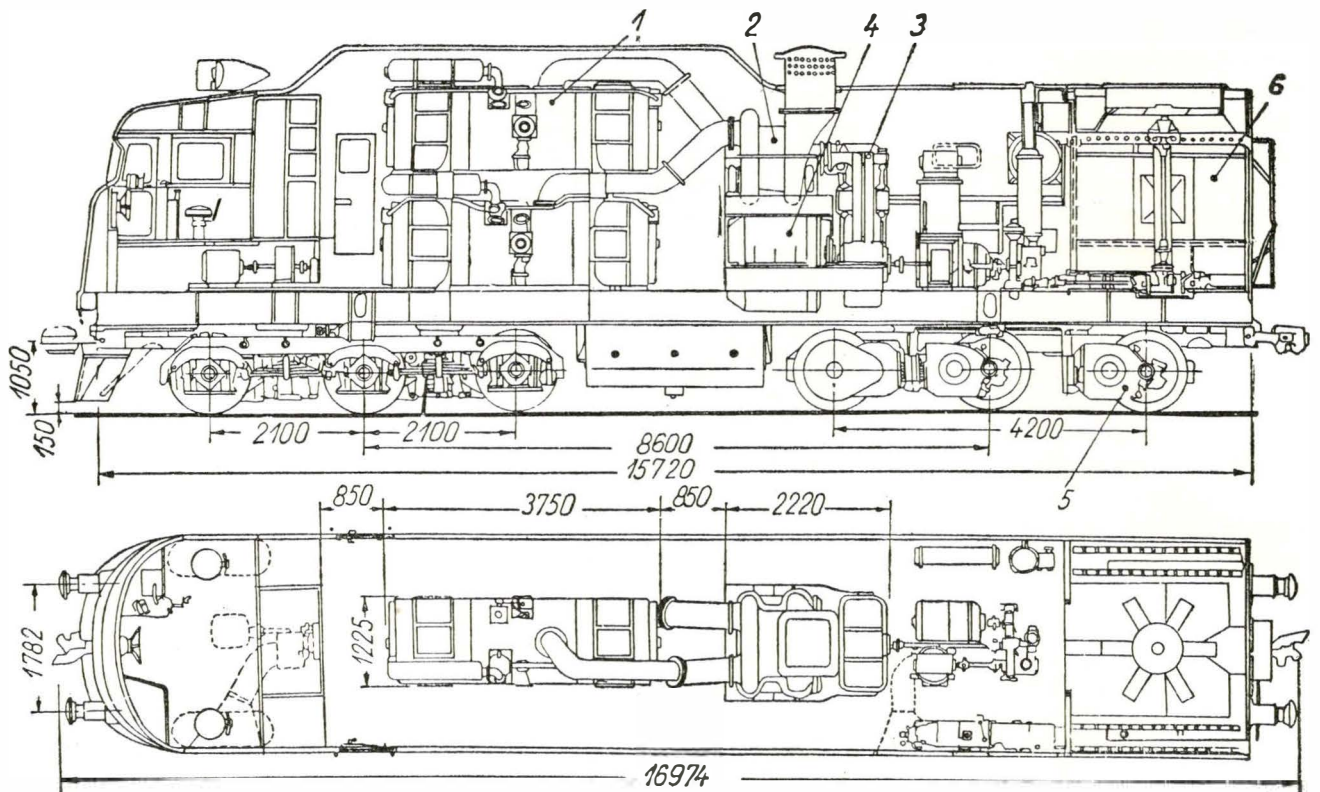


Fig. 2.

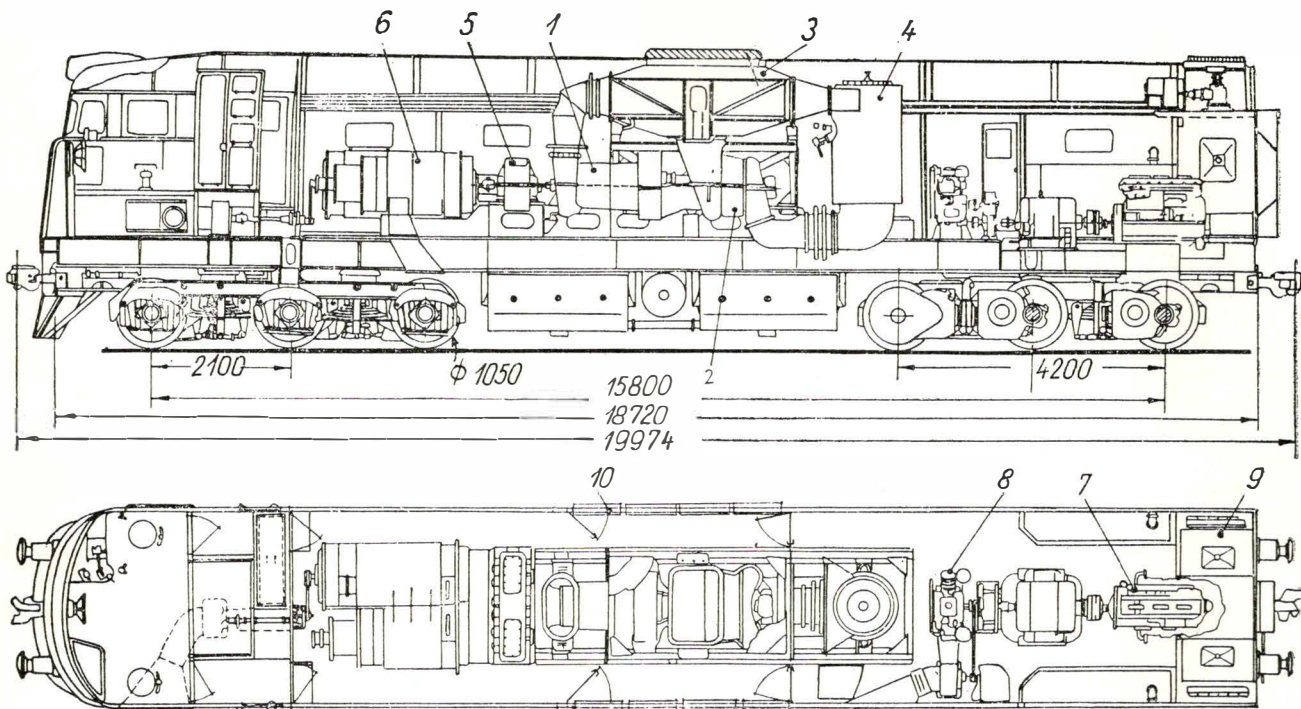


Fig. 3.

- 21. Førerhus
- 22. Dieselmotor
- 23. Hjælpedynamo
- 24. Luftkompressor
- 25. Kulpumpe
- 26. Kulforstøver
- 27. Kulforråd
- 28. Abning til kulpåfyldning
- 29. Ventilation
- 30. Forbindelsesgang
- 31. Dieselolie
- 32. Akkumulator

- 2. Turbine
- 3. Varmeudligner
- 4. Forbrændingsrum
- 5. Reduktionsgear
- 6. Elektrisk generator
- 7. Hjælpedieselmotor
- 8. Luftkompressor
- 9. Oliekøler
- 10. Luftfilter
- 5. Gasakkumulator
- 6. Gasgenerator
- 7. Rørledning
- 8. Rørstump
- 9. Turbineomløb
- 10. Turbineindblæsningsåbning
- 11. Luftbeholder
- 12. Akkumulatorer
- 13. Akseldrev
- 14. Kardanakslens mellemstykke
- 15. Bogie
- 16. Kardanaksel
- 17. Turbine
- 18. Kardanaksel
- 19. Smøreolie
- 20. Hovedfordeler af drivkraften
- 21. Dieselmotor

Sluttelig viser figur 4 det nye franske Renault-Sigma-gasturbinelokomotiv. Tallene betyder:

- 1. Førerhus
- 2. Køler
- 3. Ventilator
- 4. Luftfilter

- 5. Gasgenerator
- 6. Gasturbine
- 7. Reduktionsgear
- 8. Elektrisk generator
- 9. Drivmotorer

Tallene betyder:

- 1. Gasgenerator
- 2. Gasturbine
- 3. Reduktionsgear
- 4. Elektrisk generator
- 5. Drivmotorer

Sovjetunionen har et andet to-delt gasturbinelokomotiv, der ligesom det foran nævnte er bygget på lokomotivfabrikken i Charkow. Det har en vægt på 274 t og udvikler 6500 hk. På figur 3 betyder tallene:

- 1. Kompressor

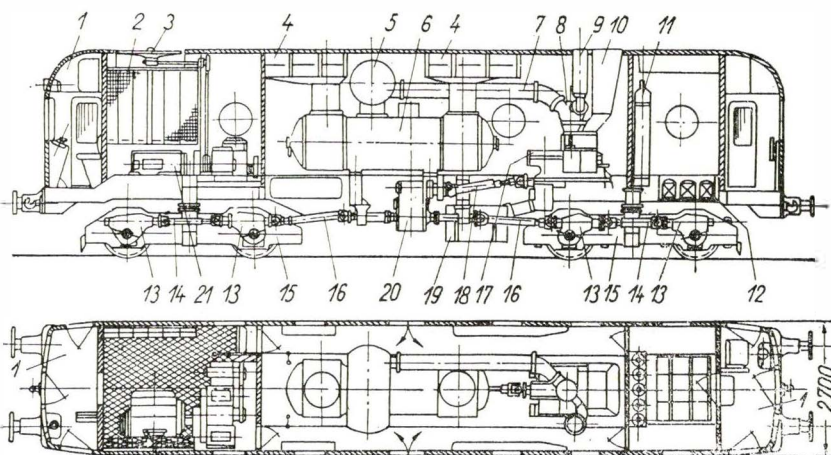


Fig. 4.

Frankrig

– ak, Frankrig!

45-timers-uge – uden kompensation!

Det har vakt berettiget opsigt, at de store nationaliserede automobilfabrikker i Frankrig, der beskæftiger ca. 50.000 arbejdere, har rædsat den egentlige arbejdstid fra 48 til 45 timer. I alle andre lande ville en sådan nedsættelse være bleven hilst med glæde. Men det er ikke tilfældet i Frankrig – af flere grunde. Først og fremmest fordi lønnen nedsættes tilsvarende, dernæst fordi man befrygter, at det er indledningen til nedgang i konjunkturerne og fald i produktionen på mange andre områder. Frankrig står med andre ord overfor svære krisetider, som De Gaulle ikke vil kunne klare.

Overarbejde nødvendigt.

Det lyder som et paradoks, at overarbejde er nødvendigt – men det er nødvendigt for arbejderne, da deres indkomst og deres økonomi hviler derpå. Det skyldes følgende mærkelige forhold.

Lige efter krigen indførtes i Frankrig ved lov 40-timers arbejdsuge. Overtimer skal betales med 25 og 50 pct. tillæg. Da der allevegne arbejdes 48 timer, betyder overtids-tillægget et uundværligt løntillæg, som alle arbejdere regner med. Forlængst har fagforeningerne krævet en faktisk arbejdstid på 40 timer ugentlig, men med løn for 48 timer. Det har dog lange udsigter med gennemførelsen af dette krav. Jo færre overtimer en arbejder har, desto dårligere klarer han sig økonomisk. Heri ligger spiren til den »onde cirkel«, som landet befinder sig i.

Vareproduktionen stagnerer.

I talrige grene af industrien hersker der stagnation. Ganske vist viser statistiken, at produktionen nu er 7 pct. højere end for et år siden, men i de sidste måneder har den været i tilbagegang – helt i modsætning til Tysklands og Italiens økonomiske udvikling. Det er betegnende, at det især er den gren af industrien, som fremstiller elektriske husholdningsgenstande, der stagnerer. I denne industri udnyttes kun 60 pct. af produktionskapaciteten. I løbet af sidste år er f.eks. produktionen af elektriske vaskemaskiner sunket fra 582.000 til 500.000 stk. I samme tidsrum steg produktionen af denne artikel i Vesttyskland fra 580.000 til 720.000. For støvsugere ligger tallene endnu ugunstigere. Produktionen faldt fra 451.000 til 340.000 stk. Men i Vesttyskland steg den til godt 1½ million stk.

Hvorfor køber franskmændene stadig mindre?

Når det er et faktum, at franskmændene køber langt færre støvsugere, elektriske komfurer og køleskabe, kunne man tro, at hjemmene i Frankrig var velforsynede med disse ting. Men det er ikke tilfældet. Den officielle statistik viser, at kun 21

pct. af hjemmene i Frankrig har køleskab, kun 22 pct. har vaskemaskine, kun 25 pct. har støvsuger og kun 75 pct. radio, som dog ellers hører med til et hjemms udstyr i vore dage.

Der er to forskellige årsager til denne tilbagegang. Den ene er den faldende købekraft hos lønmodtagerne. Den anden årsag er rationaliseringen og bedrifternes koncentration. Antallet af arbejdspladser er sunket med 200.000 i løbet af de sidste 2 år, deraf alene 150.000 i industrien. Mange arbejdere er udvandret – især til Schweiz. Og købekraften hos de øvrige arbejdere er lavere end for 2 år siden. Samtidig er priserne steget betydeligt. De familietillæg, som udbetales til børnerige familier, har i løbet af de sidste 3 år tabt 17 pct. af deres købekraft. Man har beregnet, at en familie med 2 børn for at kunne dække sit normale behov (og hertil hører hverken støvsuger eller vaskemaskine) skulle have en indtægt på 105.000 frcs (efter den gamle valutaberegning), men ⅓ af de franske arbejdere tjener kun 65.000 frcs. pr. måned.

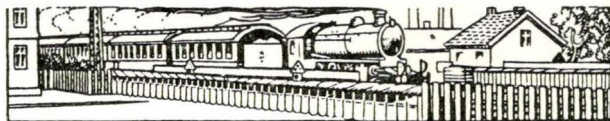
Voksende social uro.

Stagnationen i industrien samt de færre overtimer har i de sidste uger ført til ny social uro. For nogle måneder siden var det funktionærerne i forskellige offentlige institutioner, der strejkede. De opnåede dengang små fremskridt. Nu er det tekstilarbejderne, der går til aktion; de kræver lønforhøjelse på 12 pct., betaling for alle helligdage og en garanteret månedsløn. Kulminearbejderne kræver kortere arbejdstid med fuld lønudligning.

»Forståelse« alene mætter ingen.

De Gaulle og hans ministre betyder ved enhver lejlighed, at alt går fremad i Frankrig. Der er ganske vist »mangler« forskellige steder – indrømmer man – men man har »forståelse« for arbejderklassens nødsituation. Imidlertid kan man ikke leve af »forståelse«. Den kan ikke bruges til at købe mad for. Og arbejderne harmes ved at være vidne til, at De Gaulles økonomiske politik hidtil især har givet sig udslag i høje kurser på børspapirer og i respektable dividender. Det gælder særlig de 2000 storfirmaer, som i vid udstrækning dominerer det økonomiske liv. De brede massers købekraft er langt lavere nu end under »den fjerde republik«. Der må derfor regnes med hårde sociale kampe i Frankrig i de nærmeste måneder – foruden de mange andre vanskeligheder, som landet må kæmpe med, ikke mindst Algierkrigen, der tapper statskassen for utallige milliarder. Imidlertid har de franske fagforeninger vist, at deres kampkraft og kampånd er bedre end nogensinde; dog – Frankrig er for tiden – som så ofte før – Europas smertensbarn.

CLS.



Den morgenfriske skinnebusfører

De fleste mennesker har som regel travlt, og når de skal ud at rejse, er det derfor udmærket, vi har tog, rutebiler, skibe og flyvemaskiner, der hurtigt, sikkert og bekvemt kan bringe dem til deres mål.

På grund af den større eller mindre hastighed, disse befordringsmidler bevæger sig med, ser folk imidlertid ikke ret meget på deres rejser, og derfor er den ideelle måde at rejse på at gå på sine dertil indrettede ben, idet man undervejs kan standse når som helst og hvor som helst, det passer én.

Den morsomme og smukke plakat »Med DSB – og så til fods«, som ses rundt omkring på stationerne og andre steder, er der nok en del, der omsætter til virkeligheden, men endnu flere bør gøre det, idet de derved vil møde megen glæde såvel på togrejsen som ved oplevelser ude i naturen på traveture og derved hente sundhed og styrke til bedre at kunne klare hverdagens mere eller mindre ensformige arbejde, og samtidig vil de bidrage til en bedring af banernes økonomi.

Undertegnede vandringsmand og jernbaneven har i mange år i stor stil dyrket denne kombinerede form for rejser og har haft umådelig megen fornøjelse deraf.

Det er jo ikke særlig spændende at trave inde på byens brosten, og derfor bør man tage med toget et lille stykke ud i oplandet og så gå en eller anden runde i ukendt terræn og derpå tage med toget hjem.

På mine store vandringer går jeg som regel ud og tager med toget hjem og nyder hvilen og varmen i vore dejlige tog efter dagens oplevelser og strabadser. I december var jeg atter ude på en af mine store ture en søndag, men da togtiderne for denne tur passede bedre om morgenen, valgte jeg undtagelsesvis at køre ud og gå hjem, og jeg vil her fortælle læserne lidt om denne tur.

Rejsen begyndte med et meget tidligt eksprestog med kun en halv snes rejsende og derefter med et persontog, hvor jeg var eneste passager, men til gengæld var der en mængde gods og post med toget, og da jeg på en overgangsstation forlod dette tog, var der ingen rejsende med, da ingen steg på.

Jeg skulle så med en privatbane, og det var stadig meget tidligt på dagen og brandmørkt. Toget her bestod af en enlig skinnebus, og der var 6-7 rejsende med ved starten, og toget betjentes af en enkelt person, som til gengæld havde nok at gøre til op over begge ører, men det var en sand fornøjelse – trods det tidlige tidspunkt – at se denne mand arbejde med alt muligt og med et humør, der ikke kunne andet end virke smittende på vi andre mere eller mindre »morgensure« rejsende.

Han solgte billetter og billetterede, og tilsyneladende kendte han alle de rejsende og var dus med dem alle undtagen med den fremmede vandringsmand, som vakte lidt opsigt, og som der blev hvisket om i krogene. Hvem mon han er, hvor mon han er fra, og hvor mon han skal hen så tidlig?

Motorføreren – eller hvad han nu kaldes – kørte toget hurtigt, sikkert og præcist gennem det vintermørke landskab, standsede ved de lukkede stationer og læssede aviser, post og gods af, modtog nye rejsende og satte blinklyssignalerne ved overkørslerne i gang, og tilsyneladende uden at have fået besked derom standsede han ved flere trinbrætter for at afsætte rejsende, som han altså måtte kende og vide, hvor de skulle af.

Kort og godt kan det vist med rette siges, at denne jernbanemand gik op i sin gerning med liv og sjæl og udførte sit arbejde til alles fulde tilfredshed. Han gjorde god fyldest for sin løn og er banen en god mand.

Efter en dejlig og afvekslende togrejse på ialt 2½ time nåede jeg mit bestemmelsessted, og jeg begyndte straks, kl. 7½, på den lange vandring hjem, som tog mig 14½ time, idet turen var på 56 km, og jeg var hjemme kl. 21 efter en yderst vellykket tur helt igennem.

Det anbefales hermed læserne at prøve en sådan tur eller måske en nogen mindre, da denne tur kræver god træning. Efter en sådan dag er man godt tilpas, har en god appetit, en god fordøjelse, får en god søvn, føler en behagelig træthed og er veloplagt til dagens gerning, og man har nogle gode minder fra en begivenhedsrig tur.

O. Bøye.

Grosserer A. Collstrops rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner til et samlet beløb af ca. 8.000 kr. af Grosserer A. Collstrops Rejselegat, hvis bestyrelse for tiden består af:

Telefondirektør C. Steenbuch, Nørregade 12,
København K.

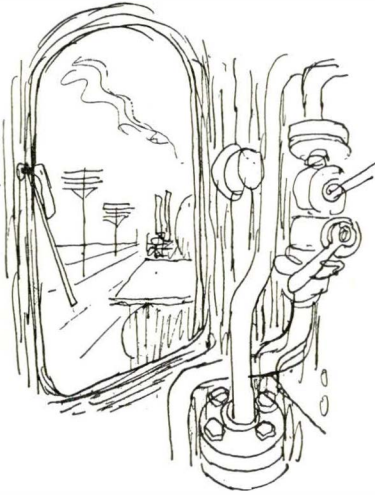
Direktør, civilingeniør Jens Møller, I/S Elektricitetselskabet Vestkraft, Esbjerg.

Direktør Otto Nielsen, Varde-Nørre Nebel Jernbaneselskab A/S, Varde, og

Generaldirektør P. E. N. Skov, Sølvgade 40,
København K. (formand).

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås ansatte ved Danske Telefonselskaber, Danske Elektricitetsværker, Danske Privatbaner og Danske Statsbaner til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 31. marts 1961 til formanden, Sølvgade 40, København K, og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.



Forstads-mylder

Italiens statsbaner står overfor at måtte udvide nærtrafikkens materiel i de store byer, fordi der i morgen- og de sene eftermiddagstimer er et sådant mylder af rejsende til og fra arbejde, at trafikken er nær sammenbrud. Det forstår man ved at høre, at der f.eks. i Milano bliver kørt 120.000 mennesker om dagen til og fra deres boliger i forstæderne. Det sker i 164 tog. I Turino er antallet ca. 33.000 i 84 tog og i Rom, hvor man endnu ikke har fået S-banenetten særligt udbygget, befordres daglig 25.000 mennesker i 81 tog til og fra arbejde.

Ekspres-godstog med 100 km/t til sommer

På den europæiske godstogs-konference i Budapest sidste efterår vedtog 18 lande, som kort omtalt tidligere, fra sommerkøreplanen i år at indføre særlig hurtige godstogsforbindelser gennem Europa under navnet TEEM (Trans-Europ-Express-Marchandises). Det er nu bestemt, at disse tog skal køre med en fart af 85-100 km i timen og kun gøre få, korte ophold undervejs. Ved hver grænsestation vil der højst blive to timers ophold.

De hurtige godstog vil få stor betydning for den europæiske samhandel. Som eksempel herpå kan nævnes, at forbindelsen fra England og Belgien gennem Tyskland til Østrig og Balkan er fremme en halv snes

timer hurtigere. På samme måde vil de hurtige godstog fra Italien over Chiasso, Schweiz og Vesttyskland ankomme til Oslo 29 timer og til Stockholm 19 timer tidligere end nu. De gennemgående godsvogne fra England vil endvidere nå Balkan og Italien indtil 12 timer tidligere.

Akropolis-Ekspressen München-Athen

Grækenland har i det sidste årstid investeret store beløb i modernisering af sine jernbaner, hvorved kapaciteten er sat stærkt i vejret.

Strækningerne Piræus-Inoi og Tesalonika-Amphipolis får dobbeltspor, og strækningen fra Alexandropolis til den bulgarsk-tyrskiske grænse er blevet udbygget. Endvidere er anvendt betydelige summer til indkøb af diesellokomotiver og personvogne, og man venter sig meget af den nye Akropolis-Ekspres, der vil blive sat ind mellem München og Athen til juni eller juli, hvor den kører strækningen med 140 km i timen på 34-36 timer. Beslutning om dette nye tog blev truffet på den europæiske køreplanskonference i Wien, og det er Grækenlands statsbaner, som sørger for anskaffelsen af det nødvendige rullende materiel.

Akropolis-ekspressen skal bestå af fem vogne, heraf en godsvogn, som kan tage fire biler, en første klasses vogn til 30 rejsende og tre anden klasses vogne, der hver har 60-70 siddepladser. Trækraften bliver diesellokomotiver på 2.000 hk.

Det ventes, at den nye ekspres vil få stor betydning for turisttrafikken i Mellemeuropa.

Czekiske lokomotiver til Sovjet

I de næste tre år skal Czekoslovakiet levere 150 dieselelektriske rangerlokomotiver til Sovjetunionen. Maskinerne vejer 74 ton og er på 750 hk. Næste år skal Czekoslovakiet også levere dieselelektriske lokomotiver til de østrigske rigsbaner. Der er her tale om en mindre type rangermaskiner på 410 hk og med en vægt af kun 22 ton.

Lille jernbane som opera-tema

Den tyske komponist Cesar Bresgens har skrevet en opera, der er blevet opført i München, og som hedder »Det gamle lokomotiv«. Temaet har han hentet fra den lille, idylliske lokalbane mellem Salzburg og Bad Ischl i Østrig, hvor der på det smalle spor kørte et lille eventyrtoget, forspændt et lokomotiv med »præriekorsten«, og som begejstrede alle turister.

Denne lokalbane eksisterer dog ikke mere, men er blevet afløst af moderne busser. Som en trøst til de turister, der i Østrig gerne vil opleve sådanne lilleputbaner, kan forbundsbanerne dernede dog fortælle, at man har andre lignende lokalbaner i drift stadigvæk. For eksempel kan nævnes jernbanen fra Unzmarkt i Steiermark til Mauterndorf og den smalsporede bane fra Gmünd til den romantiske lille by Heidenreichstein og jernbanen fra Waidhofen til Kienberg-Gaming i de nordlige østrigske alper.

Stålboks i sovevogne

Nye strømlinjede personvogne bliver nu sat ind i driften på Sovjets jernbaner. Hver vogn udstyres med elleve sovekupeer med hver to køjer, varmt og koldt vand, radio, stort bagagerum m.v., og desuden er der i hver kupé to stålbokse, i hvilke de rejsende kan opbevare deres værdisager.

Mægtig reklame for Sverige i Berlin

Det var en fin idé, svenske statsbaner fik med at kåre en Lucia-brud og hendes terner mellem de ansatte ved banerne og sende de unge piger på besøg i Berlin umiddelbart inden jul. Der var i den gamle tyske hovedstad arrangeret modtagelse af pigerne med stort orkester og den svenske generalkonsul, optog gennem Kurfürstendamm, hvor titusinder af berlinere var mødt op for at kigge på, og stort Luciabal. Hele arrangementet blev en fin reklame for Sverige, og pressen dernede ofrede det megen spaltepads.

En større serie diesellokomotiver fra NOHAB



Sveriges statsbaner foretager nu en betydningsfuld udvidelse af dieseltrækkraften, der vil reducere antallet af damp-tog-km, som i dag er 375.000 pr. måned, til ca. 75.000 km, udtaler overinspektør K. Nilsson, svenske statsbaners maskintjeneste.

Dieseldriften ved banerne begyndte i 1949 med leveringen af to engelske maskiner til rangertjenesten. Senere fulgte et diesellokomotiv, bygget af NOHAB, Nydqvist & Holm i Trollhättan, hvor også de danske MY'er delvis bygget på amerikansk licens. Derefter gik svenske statsbaner over til at anskaffe 800 hk dieselmaskiner fra MAK til både stræknings- og rangerkørsel. De blev kombineret med hydraulisk kraft og indsattes bl.a. på linien Stockholm-Göteborg.

I halvtredserne sluttede NOHAB aftale med General Motors i Chicago om de kendte diesellokomotivers bygning i Sverige, hvis statsbaner bestilte en serie af disse maskiner, som blev leveret i 1956, og herefter gik man over til at anvende maskintypen T 4, som er dieselektrisk og har 1425 hk. De er meget driftssikre, og i oktober sidste år havde hvert af disse lokomotiver kørt mellem 10.000 og 12.000 km på de 31 tjenestedage. Dette tal siges at være det bedste for nogen lokomotivgruppe, man hidtil har opnået i Sverige.

Den nye serie diesellokomotiver, som leveres i årets løb og skal erstatte dampdriften, har fået litra T 43 og er gjort lettere, og til gengæld har man valgt at gøre boggiene to-akslede, som giver bedre kørselsegenskaber og forhøjer adhæsionsvægt og trækkraften. T 43 er ikke udrustet til togopvarmning, men de nødvendige ledninger vil dog kunne få plads i maskinen, hvis man senere bestemmer sig herfor. Hvert T 43-lokomotiv koster 875.000 sv. kroner eller omtrent samme pris som vore nye MX-dieselmaskiner.

De nye svenske maskiner får et enkelt førerhus og bliver enmandsbetjent. I februar kommer den første fra NOHAB, og derefter følger fra april og indtil juni 1963 resten af serien. Det bliver Nordlands kystbaner, der vil få de første af disse maskiner, som sparer 55.000 damp-tog-km om måneden. Den næste gruppe leveres fra december til april 1962 til Indlandsbanen, hvor besparelsen andrager 45.000 damp-tog-km hver måned. I maj-oktober kommer gruppe fire, som stationeres i Halmstad og skal indsættes i Götaland, og så fremdeles.

Strækningen Borå-Alvesta og Nynäsbanen skal elektrificeres, og alene herved regner man med at spare 260.000 damp-tog-km om måneden. I hele Sverige køres for tiden 375.000 km med damp-tog pr. måned mod i 1951 ikke mindre end 2,3 mill. km hver måned. Man regner altså med at komme ned på ca. 75.000 km, når alle nye dieselmaskiner er i drift i sommeren 1963.

Jubilæer

Onsdag den 1. marts kan lokomotivfører S. A. Bertramsen, Svendborg, fejre 25 års jubilæum.

Jubilæaren kom fra Tønder til Svendborg ved statsovertagelsen den 1-4-1949.

I Svendborg kan Bertramsen rigtig dyrke sin fritidsinteresse motorsejlsport, og er lige blevet færdig med at bygge sig en ny motorbåd.

Afdelingen ønsker til lykke på jubilæumsdagen med de bedste ønsker for dagen og fremtiden.

P. J.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

P. M. Taubro,
lokomotivfører, Randers.

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

A. H. Nurup,
lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. J. Lorenzen,
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

B. M. Stokkendahl,
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Lüdeking,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. P. Honoré,
lokomotivfører, Esbjerg.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. A. Bertramsen, lokomotivfører, Svendborg.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

P. I. Andresen, lokomotivfører, Fredericia.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-2-61.
Pensioneret lokomotivfører

A. P. Andersen, Fr. Hansens Alle 6, 1., Fredericia.

O. H. Ottzen, Vermundsgade 12, Kongsvang, Århus.

H. E. Kunckel, Silkeborgvej 222, 1., Abyhøj.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning i følge opslag pr. 1-2-61.

Lokomotivfører 12. lkl.:

K. T. Andersen, København Gb., i København Gb.

Overgået til stilling som tegner (9. lkl.) efter ansøgning pr. 1-2-61.

Lokomotivfyrbøder:

J. Nielsen (Agger), København Gb., til maskinkontoret.

Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

H. N. K. Leth, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-4-61).

G. S. Pedersen, Esbjerg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-4-61).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

A. V. A. Rundstrøm, Nyborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-3-61).

P. M. Hansen, Sønderborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-61).

A. Bentsen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-4-61).

Lokomotivfyrbøder:

B. Aagaard, København Gb., er afskediget efter ansøgning (28-2-61).

Navneændring.

Lokomotivfyrbøder:

A. C. Hansen (Veng), Nyborg, hedder A. C. Veng pr. 12-1-61.

Dødsfald.

Lokomotivfører C. M. Jørgensen, Odense, er afgang ved døden den 7. februar 1961.

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører

K. Kristensen, Østergade 1, Langå, er afgang ved døden.

NYE ADRESSER

Helsingør afdeling:

Formandens navn og adresse rettes til: Lokomotivfører R. G. Holm, Ydunsvej 12 D.

Kolding afdeling:

Repræsentantens navn og adresse rettes til: Lokomotivfører G. F. Pedersen, DSB maskindepot, Kolding.

Viborg afdeling:

Kassererens navn og adresse rettes til:

Lokomotivfyrbøder Ib Jørgensen, Klosterstræde 17.

Statsbanepersonalets sygekasse

Fra 1. marts d.å. ændrer jernbanelæge Else Sjøstrøm Pay, Frederiksberg Alle 74, København, sin aftenkonsultation fra onsdag til mandag.

Jernbanelægens konsultationstider vil herefter fra 1. marts d.å. være følgende: Mandag kun klokken 17-19, alle øvrige hverdage klokken 9-10.

Statsbanepersonalets sygekasse meddeler, at sygeforsikringsloven af 10. juni 1960, der træder i kraft den 1. april d.å., vil medføre visse ændringer for sygekassen, bl.a. påregnes de i lovens afsnit II omhandlede dagpenge til lønarbejdere i tilfælde af sygdom eller fødsel ydet også til sygekassens medlemmer og udbetalt gennem sygekassen, ligesom medlemmerne vil få adgang til mod særlig betaling at sikre sig dagpenge i tilfælde af sygdom eller fødsel efter de i sygeforsikringslovens §§ 25-32 fastsatte regler for medlemmer af anerkendte sygekasser.

Nærmere underretning om ændringerne vil blive tilsendt kassens medlemmer, når fornøden lovhjemmel hvad angår dagpenge foreligger.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

- 4/6 Afrejse fra København med Alpen-Express kl. 11.15.
- 5/6 Deltagerne samles i Flüelen kl. 11.30.
Med skib sejles til Luzern på den smukke Vierwaldstättersee.
- 6/6 Afrejse morgen fra Luzern til Interlaken.
Mulighed i tilfælde af fint vejr at tage med tandhjulsbanen op til Jungfrauoch i ca. 4000 m højde. Ellers kan De tage på Schynige Platte (ca. 2000 m) og så er Interlakenområdet fyldt med fine muligheder for fine ture.
- 7/6 Med skib på Thuner-Brienzer søen til Thun og videre til hovedstaden Bern.
Broget aften i Kursalen sammen med kolleger fra Schweiz.
- 8/6 Fra Bern over Spiez-Zweisimmen-Gstaad til Montreux ved Geneve-sø. En ualmindelig naturskøn jernbanerejse igennem Berner-Oberland, hvor De til slut, medens De kører ned til Montreux, har udsigt til Mont Blancs sneklædte massiver. Eftermiddagen er til egen rådighed.
- 9/6 Formiddagen er fri i denne naturskønne perle, evt. udflugt til Chillon-slottet.
Eftermiddag afsejling på Geneve-sø til Lausanne, ankomst hen under aften. Hjemrejse om aftenen til Basel eller forlængelse af opholdet efter ønske.
- 10/6 Ankomsten til København eller Jylland/Fyn om aftenen.
Pris ca. 240 kr. (liggevogn).

Sidste frist for anmeldelse til Schweizrejsen: 10. april 1961.

Anmeldelse bedes indsendt til:

Dansk Jernbanemænds Turistorganisation,
Bernstorffsgade 18, København V.

Gudmindrup Lyng ved Sejrobugten

Fin badestrand
Carlshøjs naturgrunde, skøn beplantning
fri til udstykning
rimelig pris og udbetaling.

Nærmere aftale med ejendomshandler

SVEND NIELSEN

Tlf. Grevinge (03) 459 - 152
Bedst inden 10 og efter 18

ESBJERG

Jernbanepersonalet anbefales
BANEGAARDSRESTAURATIONEN
Esbjerg - Telefon 681

FREDERICIA

Medlemmerne anbefales
Restaurant Rosenlund
Nørrebrogade 1 - Fredericia
Tlf. 568

Parfumeri
Mille Fleurs
v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia
Elisabeth Arden-Marinello
Helene Rubinstein-Jardy

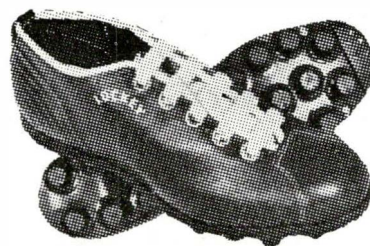
Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen
alle reparationer udføres
Fredericia - Tlf. 1458

>BLICON<

Blikkenslager
Gas - Vand - Sanitet
og centralvarme
Fredericia - Tlf. 97

LOCKEY - Milano



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

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**
Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243
Altid første Kl. Varer

OTTO NIELSEN
Malermester
○
Tlf. Kalundborg 447

M. H. Iversen
Mode- og Manufakturforretning
Kalundborg - Tlf. 82
Leverandør til Feriehjemmet

Spis mere OST,
ring så kommer Fallesen
Leverandør til Feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029

Fineste
Kød, Flæsk, Paalæg
Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161
Leverandør til Feriehjemmet

**KALUNDBORG
KULKOMPAGNI**
Aktieselskab
Tlf. TRETEN

Fiskehus Nr. 1
Viktor Nielsen
Tlf. Kalundborg 659
Altid friske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars.
Leverandør til Feriehjemmet.

J. Kjær Christensen
aut. installatør
Kordilgade 4 . Telefon 520
Lev. til feriehjemmet

»Køb det hos
Schow
lige i nærheden«

Kalundborg
Fællesbageri

HERNING

Den lave butik med de små priser
Møbelforretningen „Centrum“
Viggo Nielsen Søndergade 9 Herning . Telf. 443



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 21144

Specialværksted for engelske og tyske fjernsyn

Særlig udstyr for hjemme service

Tandlægepraksis påbegyndt

Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus
Telefon Aarhus 55105

KONSULTATION EFTER AFTALE

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

Her får De altid en god kop kaffe med hjemmebagt - og godt smørrebrød

Tlf. Aarhus 71214

E.B.M.

Østergade 1 - Aarhus



Silkeborgvej 11

Aarhus

Tlf. 2 36 81



25 års erfaring



SKOTØJSREPARATIONER

Godt og solidt arbejde

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

Alf Lüdeking
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-luxusforsaaing - TLF. 65367

Rustfri stålvaske

naturligvis fra

G. A. L. Thorsens Fabrikker 1/2

Lystrup St. - Telf. 061 - 92211 - 60

Dans - Ballet - Gymnastik

GRETE NEDERGAARD

Kr. Koldsvej 6 · Aabyhøj
Tlf. 58814

Gymnastik- og Afspændings Institutet

GRETE NEDERGAARD

Privatsalen, Nørre Alle 26 · Tlf. 58814
Træffes bedst kl. 12-14

De er på rette spor,
når De handler hos -

Postordre portofrit
over hele landet

ILLUSTR FOTO

St. Billes Torv 20
Tlf. Aarhus 67366

Renseriet »Norden«

Vestre Strandalle 49 - Aarhus
Telefon 7 77 44

Spec. tørrrensning

Silkeborgvej 202 Sdr. Ringgade 19
57810 44620

TAXA

TELEFON 2 65 00

Hvilehjemmet

»TOFTEN«

Rolige hyggelige omgivelser og god forplejning

ANNA BØNNERUP
sygeplejerske

Toftevej 2, Brabrand, tlf. Århus 60360

BERNINA symaskine

- det fuldenndte schweizer produkt

Bruunsgade 51 - Aarhus
Telefon 3 31 21

FRUEN OVER FYRRE

Vil De prøve en færdig kjole, men alligevel have den forarbejdet efter Deres maal, prøv da en af vore modeller

ELVEGA

GRETHES KJOLESALON
SDR. RINGGADE 2 - TLF. 31041

Bruno Arndt's Eftf.

Aut. El-installatører
ved KJÆRGAARD & HOLM

Tlf. Aarhus
35675 - 22760

AXEL GREBINGS

KØRESKOLE

Træffes pers. hver dag m. 12-14

Teglværksgade 12 - Aarhus
Telefon 2 05 01

Skræderi

Målkonfektion

Kem. rensning

Chr. Frandsen

Stationsbakken 1 - Tlf. 60576

Palle Olesen

Gl. Munkegade 6 - Aarhus
Telefon 2 81 83

Nye møbler efter opgave
Ompolstring samt reparationer

CYKLEFORRETNINGEN

Jordbøvej 4 (overfor posthuset)

Alle reparationer udføres
samvittighedsfuldt

Aflæg os et besøg og se vort store udvalg i CYKLER

J. Sørensen - Tlf. 6 74 81

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

S. B. vask

HJORTENSGADE 1 - TLF. 2 12 85

Medlemmerne anbefales

BAGERFORRETNINGEN

v/ H. P. Rasmussen

Læssøgade 29 - Tlf. Aarhus 25613

Reserveret



STRUER

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 · Struer

anbefales
Gustav Jensen

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

STRUER · Tlf. 119

P. WEILING

Struer · Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksrade. Struer. Tlf. 308

Besøg Hotel **NYBORG STRAND**

Nyborg · Telefon 112