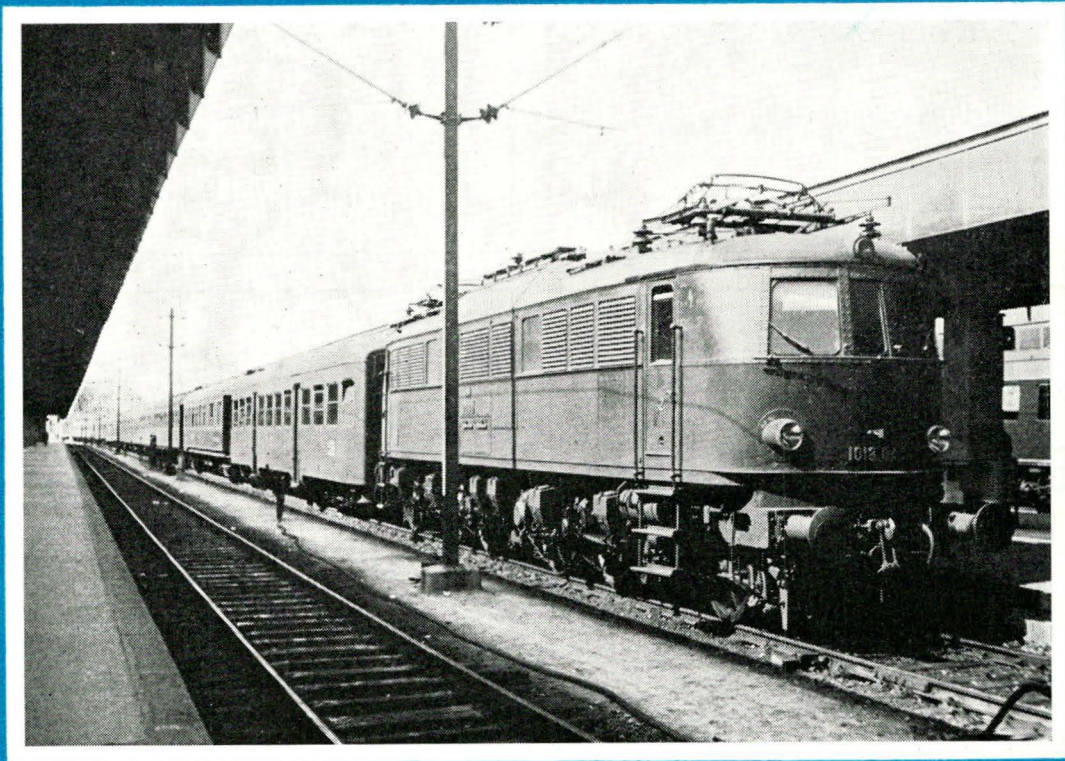


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 6 . 20. MARTS 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

Finsensvej 78 - København F.

Telf. FA. 6767



Specialfabrik for
elektriske signal- og sikringsanlæg

Leverandør til D. S. B.

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

Ikast & Kølvråa BETONVAREFABRIKER

Alt i Betonvarer

Ny, moderne

RIMAS

Betonrøsvibrationspresser

v. Emil Olesen

Tlf. Ikast 80

Karup 222



Spunsplanker i alle længder

Ikast ▲ 308

Kølvråa ▲ 378

Otto Nielsen

&

John Bryø Jensen

Malermestre

Kordilgade 7 . Kalundborg

Telefon 447 og 1315

Regulering af løn og arbejdstid

Umiddelbart før store prisstigninger på mælk og fløde har Statistisk Departement beregnet januar-pristallet, som steg med 5 points. Detailpristallet er herefter 460, medens særpristallet, det lønregulerende pristal, er 454. Væsentligste årsag til stigningen må tilskrives huslejen, som indregnes een gang årlig i januar måned. Virkningen af stigningen bliver, at vi fra 1. april d.å. skal have en dyrtidsreguleringsportion mere. Der er imidlertid ingen anledning til større tilfredshed, når vi tænker på, at prisstigningerne for mælk og fløde ikke er kommet ind i pristallet, samt at huslejestigningen kun indregnes een gang årligt. Retfærdigvis burde denne indregnes oftere. Vi kan dog nu græde tørre tårer over denne pristalsberegning, som vi har set for sidste gang. Fra april fastsættes pristallet på nyt grundlag.

Lønreguleringen, som sker over pristalsberegning, er et tilnærmet udtryk for dækning af prisstigninger i fastlagte forbrugsgrupper o.s.v., og der er et nok så vigtigt lønspørgsmål som optager os i tiden – lønglidningen.

Lønglidningen – ikke nøjagtig udtrykt i tal – er symptomatisk for det høje beskæftigelsesniveau. Det præger vort erhvervsliv, og specielt i bygningsindustrien er skabt betragtelig lønfremgang. Det gælder i øvrigt for beskæftigelsesgrene med mangel på arbejdskraft, at arbejdsgiverne forledes til at give overløn for at sikre egen produktion og indtægtsfremgang.

Blandt de løngrupper, herunder tjenestemændene, som må se på at lønglidningen finder sted, medens de selv sakker agterud, hersker stor utilfredshed med tingenes tilstand, og der ses med utålmodighed hen til snarlige forhandlinger med finansministeren om et antal overenskomstillægsportioner. Forhandlingen afventer afslutningen af overenskomstforhandlingerne på det private arbejdsmarked, der vil være vejledende for tjenestemændenes endelige lønkrav. Disse skal bygges dels på lønglidningen dels på resultatet fra det private arbejdsmarkeds forhandlinger, et resultat der, når dette skrives, ser ud til at være svært at hale i land uden en konflikts destruerende virkninger.

Det kan ikke diskuteres, at alt for mange får en urimelig betaling for sit arbejde. De bør have en bedre økonomisk evne til at skære en større del af samfundskagen. Imidlertid gælder det, at der ikke blot kræves mere for at få større del i denne, men der søges fra lavest lønnede en udjævning i lønningerne, medens højere lønnede søger lønforskellen opretholdt og endog gjort større. Dette er en stærkt medvirkende faktor til arbejdsgivernes betænkeligheder ved at hæve mindstelønningerne til de fremsatte krav. Præcis det samme vil gælde for tjenestemændene og kan belaste fællesskabet, når kravene sammenfattes. At få mere i løn »skæpper i posen«, men »det skæpper« måske nok så meget at være foran naboen.

Alt imens fortsætter bestræbelserne for at hale ind på prisstigningerne – håbløst formentlig.

Mens vi venter på igangsætning af lønforhandlingerne, er resultaterne fra normeringslovforhandlingerne fremme. Værdien af disse underkastes mindre eller større subjektiv bedømmelse, og det bør næppe heller siges, at der ad denne vej nås de helt



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 6 - 61. ÅRGANG

20. MARTS 1961



Indhold:

Regulering af løn og arbejdstid . . .	83
DSB's feriehjem	84
Forbedringerne i tjenestetidsreglerne	85
TV ikke konkurrenten	87
Nu forsvinder romantikken	88
Frontruden	91
Fra medlemskredsen - Tjenestetidsbehandling	92
Landsoplysningsudvalget	92
Feriehjemmet 1961	92
Under DLF	93
Personalia	93
DSB Spareklub	93
Medlemslisten	93
Nye adresser	93
Emolumenter m.v.	93
Ansøgningsskema	94

Forsidebillede:

*Arlbergekspressen ankommer til Wien
Westbahnhof*



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

DSB's feriehjem

Statsbanernes feriehjem på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1961 gæster fra søndag den 4. juni til lørdag den 26. august.

Samtlige statsbanernes tjenestemænd og timelønnede fast ansatte med familie (hustru og hjemmeværende børn) har adgang til ophold på hjemmet. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis uden for skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Da der i de seneste år har været fuldt belagt praktisk taget hele sæsonen, henledes opmærksomheden på, at det ikke vil være muligt at give opholdstilladelse for andre familiemedlemmer end de nævnte.

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person:

	18/6-12/8	4/6-17/6 og 13/8-26/8
Voksne	10,00 kr.	9,00 kr.
Børn 4-11 år (incl.)	6,00 kr.	5,00 kr.
Børn indtil 4 år . .	3,00 kr.	2,50 kr.

Hertil betjeningsafgift 12½ pct.

Såfremt der undtagelsesvis gives tilladelse til kortere ophold end 5 dage, vil der yderligere blive opkrævet 1 kr. pr. person for forbrug af sengelinned.

Til brug ved anmodning om ophold på feriehjemmet er fremstillet en særlig blanket, som vil kunne fås på stationer og ekspeditionssteder. Blanketten indsendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til generaldirektoratet.

Stationer og ekspeditionssteder, som måtte få brug for blanketten, der har nr. A 849, bedes i nødvendigt omfang rekvirere denne i billet- og blanketforvaltningen.

Belægningen foretages af generaldirektoratet i den rækkefølge, hvori anmodningerne indgår; dog vil alle anmodninger, som er modtaget inden 15. april blive betragtet som indgået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det endvidere anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

store ting. Det har imidlertid fortsat været muligt at skabe bedre placeringer for flere og flere i vore rækker, ikke så hurtigt og omfattende som vi finder saglig begrundelse for, men under en udvikling præget af administrationens bestræbelser på at give færrest mulige opnormeringer og fordeling af opnåede i ligeligt hensyn til organisationerne. For vort vedkommende gav det nye finansårs normeringer adgang til oprykning af kørelærere i motordriften. Hermed er et gennem en årrække fremsat ønske blevet virkeliggjort. Vi har syntes, at der var naturlig baggrund for opnormeringen, men har gang på gang måttet se forslaget afvist uden saglig begrundelse og formentlig uden anden end konsekvenser eller ligeligt hensyn til organisationerne. Sammen med disse ligger fortsat opnormering af stillinger til betjening af MY- og MX-lokomotiverne i det omfang disse leveres til statsbanerne. Langt den overvejende del af MX-serien ventes afleveret i det nye finansår, og stillingerne til betjeningen af dem besat.

Faldende nøje i tråd med den økonomiske side af vort arbejde som beskrevet foran, er de nye tjenestetidsregler gennemført. Det fremgår af den efterfølgende artikel i dette blad, hvilke forbedringer der er opnået. Der vil måske være delte meninger om resultatets storhed, men rækkevidden af ændringerne er vanskelig at vurdere ikke mindst på baggrund af den nye regel om, at der ved tilrettelægning af en delt tjeneste kun må være 12 timer fra første tjenesteafsnits begyndelse til sidste tjenesteafsnits slutning, medmindre der indgår et ophold ude på 11 timer, som med personalets samtykke dog kan nedsættes til 8 timer. Dens udformning har sikkert i bedste mening taget sigte på at begrænse ophold ude og sikre længere ophold i hjemmet, men den kan anvendes med den stik modsatte virkning. Foreningen har derfor ved forhandlingerne stillet sig dér, at spørgsmålet om underbestemmers udformning skal optages til fornyet behandling efter at vi har set reglernes virkninger i et år.

Hovedbestyrelsen har ved opstilling af forslag til nye regler antaget en realistisk vurdering af de ændringer, som mentes burde gennemføres. Der har ikke været nogen mening om blot at forhøje et tal eller nedsætte et andet. Der har alene været ideen om at skabe et moderniseret tjenestetidsreglement ikke blot i konsekvens af arbejdstidsforkortelsen men i hensynet til de ændrede arbejdsforhold med den stadigt stigende eenmandsbetjening. De udarbejdede forslag er ikke imødekomet til 100 pct., men det foreliggende resultat er, forholdene taget i betragtning, ikke dårligt. Det indeholder gode enkeltheder som f.eks. betaling for ubekvem tjeneste eller med et andet udtryk, godtgørelse for søn- og helligdagstjeneste, tidsintervallet for nat-timberegning udvidet med 3 timer, en bestemmelse om uafbrudt tjenestes længde når den overvejende del falder i tiden kl. 21-6 og en månedlig begrænsning af nattimetallet.

Første kvartal af 1961 er således rammen om en række be-givenheder af stor betydning for os. Løn og arbejdstid underkastes betydelige reguleringer. Der bliver en større bid af samfundskagen, men spørgsmålet er, om lønfremgangen modsvarer et øget behov gennem mere fritid - det er ikke sandsynligt.

Forbedringerne i tjenestetidsreglerne

Ved et cirkulære af 30. januar 1961 har finansministeriet givet meddelelse om de almindelige regler som fastsættes med hensyn til tjenestetid, fridage og overarbejde for statens tjenestemænd og aspiranter til tjenestemandstillinger. Dette cirkulære omfatter det vi kalder for de generelle regler, og de træder i kraft den 1. april 1961.

I modsætning til den tjenestetidskommission, som udarbejdede tjenestetidsreglerne, der trådte i kraft i 1949, har man ikke i den sidste nedsatte kommission beskæftiget sig med underbestemmelserne, men derimod henvist dem til behandling mellem de enkelte styrelser og organisationerne. Disse underbestemmelser er for statsbanepersonalets vedkommende fastlagt i ordreserie A.

For vort vedkommende har de afsluttende forhandlinger med styrelsen fundet sted, og der nåedes et resultat, men det aftaltes, at man om et år skulle genoptage forhandlingerne, idet den mellemliggende tid skal give et billede af reglernes virkninger og dermed klarlægge, hvad der yderligere bør ændres.

I det følgende behandles kun ændringerne, som tjenestetidsreglerne af 1949 er undergået i forhold til de regler, der træder i kraft 1. april 1961.

Generelle tjenestetidsregler

Tjenestetidsnormen er for en måned på 30 dage med 4 fridage nedsat til 195 timer imod tidligere 208. Der er for lokomotivpersonalet i øvrigt det at tilføje, at også lokomotivførere i 15. lkl. nu er underkastet en højeste tjenestetid og dermed månedsnormen som foran.

For rejsetid er der hidtil beregnet halv tjeneste, men med de nye regler ændres reglen for det kørende personale således, at dette kan beregne sig fuld tjeneste, bortset fra tilfælde hvor man rejser til og fra en udstationering, som varer over 7 dage.

Det arbejdsfrie ophold udenfor hjemstedet er forlænget med $\frac{1}{2}$ time for lokomotivpersonale med tjeneste på damplokomotiver, d.v.s. at opholdet indtil $2\frac{1}{2}$ time (hvis den overvejende del af opholdet falder i tiden kl. 21-6, dog indtil $3\frac{1}{2}$ time) medregnes fuldtud.

Er det arbejdsfrie ophold uden for hjemstedet af længere varighed, men ikke overstiger 6 ti-

mer, medregnes hele opholdet med $\frac{1}{3}$ af tiden. Hidtil gjaldt bestemmelsen indtil 4 timer.

Rådighedstjeneste på tjenestestedet, som hidtil har været beregnet som $\frac{2}{3}$ tjeneste, skal efter de nye regler beregnes som $\frac{3}{4}$ tjeneste.

En delt tjeneste må ikke tilrettelægges således, at den strækker sig udover 12 timer, regnet fra første tjenesteafsnits påbegyndelse til sidste tjenesteafsnits afslutning, medmindre personalet er enig heri. Ved delt tjeneste forstås en tjeneste, hvori indgår tjenestefri ophold, der ikke fuldt ud medregnes som tjeneste. De 12 timer beregnes som klokketimer.

Mellem to døgn's hovedarbejder skal der være en hviletid på mindst 11 timer mod tidligere 10, som dog kan nedsættes til 8 timer, når tjenstlige forhold gør det ønskeligt, og personalet er enig heri.

Fridage.

Fridagsantallet er uændret, men der skal falde mindst 4 i en enkelt måned, og i de måneder hvor der er helligdage uden for søndage, skal antallet forhøjes tilsvarende. Eksisterer der en ordning med fridag hver 6. dag, er hermed søgnehelligdagene betalt.

De tidligere bestemmelser om søn- og helligdagsfrihed er uændrede, men der er kommet en bestemmelse om betaling for tjeneste på søn- og helligdage, men herom senere.

En ordinær fridags længde er uændret 40 timer, men den kan betragtes som givet, selv om den kun er på 36 timer (rammefridag), når tjenesten dagen før fridagen slutter senest kl. 18, 19 eller 20, og efter fridagen tiltrædes tidligst henholdsvis kl. 6, 7 eller 8. En rammefridag kunne tidligere udgøre 33 timer.

Når en fridag inddrages skal den snarest erstattes med en anden og et tillæg af yderligere fritid svarende til $33\frac{1}{3}$ procent af den på den mistede fridag præsterede tjeneste. Tidligere 25 procent.

Underretning om erstatningsfridag skal gives senest 48 timer forud før sidste tjeneste op til fridagen tiltrædes. Tidligere 24 timer.

Overarbejde.

Ved tilfældig forlængelse af den ordinære tjeneste kan man beregne overtid for den overskridelse, der udgør mere end 15 min. pr. dag.

Overarbejde indtil 20 timer i en måned skal

søges godtgjort med fritid, der har samme varighed som overarbejdet med tillæg af $33\frac{1}{3}$ procent, og denne erstatningsfritid skal fortrinsvis gives som hele fridage med passende varsel af mindst 48 timer forud for det tidspunkt, sidste tjeneste op til fridagen tiltrædes. Overarbejdsbetalingen beregnes fremtidig på grundlag af gennemsnitstimelønnen + $33\frac{1}{3}$ %. Gennemsnitstimelønnen = årsløn + stedtillægssats A : 2150 timer.

Tjenestetidsreglernes underbestemmelser

Som resultat af forhandling med styrelsen om tjenestetidsreglernes underbestemmelser kan anføres, at reglen om en nattime for ikke effektiv tjeneste i tidsrummet kl. 0-6 blev ændret til kl. 22-6, således at man ved afgørelse af, om godtgørelsen skal ydes, skal regne fra kl. 22.01-5.59.

Tjenestetid.

Tjenestetid til udførelse af bæreøvelser og til pligtig deltagelse i repetitionskursus i syges og såredes behandling regnes som effektiv tjeneste og giver dermed adgang til nattimebetaling.

Tjenestens tilrettelæggelse.

Det var ikke muligt at få anerkendelse for nedsættelse af reglerne om maksimumstjeneste på den enkelte dag og uafbrudt tjeneste, men der indføres den regel, at der kun må anordnes 8 timers uafbrudt tjeneste på eenmandsbetjente køretøjer, når den overvejende del ligger mellem kl. 21-6. For lokomotivpersonale fastsættes en begrænsning i nattimeantallet, således at dette højst må udgøre 70 timer pr. måned. Dette nattimetal beregnes på grundlag af tidsrummet kl. 21-6.

Hvor det er muligt, vil generaldirektoratet henstille, at der tildeles personale i reserven en fast fridagsordning, således at der f.eks. er en fast fridag hver 12. dag.

Overgangsbestemmelser.

Man har af praktiske grunde fundet det hensigtsmæssigt at lade tjenestetidsreglernes ikrafttræden udskyde til køreplansskiftet d. 28. maj 1961, dog får arbejdstidsforkortelsen og betaling

for søn- og helligdagstjeneste virkning fra 1. april 1961. Med hensyn til arbejdstidsforkortelsen betyder det, at man beregner sig overarbejde efter reglerne herom. Når der er gået et år, vil drøftelserne om underbestemmelserne blive taget op påny, for at man på grundlag af de nye reglers virkning kan se, om og hvor der bør ændres. Som kompensation for overgangsperioden til køreplansskiftet ydes der 3 ekstra fridage, der så vidt muligt skal gives i april og maj, og kan dette ikke lade sig gøre, må det forventes, at de først afvikles efter sommerkøreplanens ophør.

Særlige ydelser m.v.

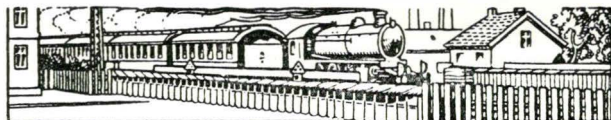
Nattimebetalingen er ændret til en enheds-sats, og denne udgør nu 1,21 kr. Der er ligeledes sket en forhøjelse af satsen for overarbejde og betaling for mistet fridag. Overarbejdsbetalingen udgør for 15., 12., 10. og 7. lkl. henholdsvis kr. 11,23, 10,15, 9,63 og 8,95. Man har udvidet tidsrummet for betaling af nattjeneste til også at gælde i tiden kl. 18-21 med 60 øre pr. time.

Intervallerne for at oppebære fulde dagpenge er udvidet til 25 dage og 1., 2. og 3. dagstillæg er udvidet med 1 dag, og der er samtidig foretaget en forhøjelse af satserne for nattillæg. Som tidligere nævnt er procenttillægget for erstatningsfrihed fastsat til $33\frac{1}{3}$ procent, en forhøjelse fra de tidligere 25 procent.

Godtgørelsen på 2,25 kr. i særlige tilfælde, hvor der ikke oppebæres køre-, sejl-, eller time- og dagpenge er forhøjet til 2,50 kr.

Der ydes betaling for tjeneste, der er mere end 3-delt, nemlig 1,50 kr. for den følgende del.

I tilslutning til 12-timersbestemmelsen ydes der betaling for tjeneste udover 12. klokke-time, for så vidt tjenesten er forud tilrettelagt. Der ydes 60 øre pr. time for de overskydende. Endelig er der betalingen for søn- og helligdagstjeneste, hvor der i tidsrummet kl. 6-18 ydes 95 øre pr. time og i tiden kl. 18-21 60 øre pr. time. Der er dog ikke fuld enighed om, hvorvidt denne betaling skal ske for effektiv tjeneste eller klokke-timer, og spørgsmålet er derfor sendt til afklaring i tjenestetidskommissionen, men det er lovet, at spørgsmålet skal blive afklaret inden 1. april 1961.



TV ikke konkurrenten, men et nyt værdifuldt hjælpemiddel

På baggrund af en drøftelse på Dansk Folkeoplysnings Samråds repræsentantskabsmøde i december har der i blade og dagspresse været diskuteret om forholdet mellem TV og oplysningsarbejdet.

Naturligvis har man heller ikke undgået de meget bekymrede og pessimistiske vurderinger i retning af, at nu måtte man frygte yderligere vanskeligheder for mødevirksomhed og aftenskoler.

Folk vil i større omfang blive hjemme og hygge sig ved skærmen.

Det skal ikke benægtes, at der heri ligger en vanskelighed og en udfordring; men der ligger en chance for at få løst oplysningsarbejdets opgaver bedre i fremtiden, for bedre kvalitet – for at nå længere ud.

Fjernsynet er jo bare et teknisk hjælpemiddel. – Det kan bruges, og det kan misbruges.

Fjernsynets første store udfordring til enhver bevægelse eller organisation, der har folkeoplysning med i sit program eller formål, er at bidrage til, at fjernsynet ikke bliver et middel til spredning af fordummelse og irrationelle tankegange, fordomme og manglende sans for proportioner, hvad enten dette så truer fra den kommercielle reklame, de ideologiske propaganda eller fra TV-medarbejderes vurdering af, hvad der er den hurtigste vej til ros, magt og popularitet.

Vi må erkende vort medansvar for, at radio og TV så kraftigt som muligt medvirker i kulturspredningen og i oplysningsarbejdet ved at lukke op for en større verden for hver enkelt lytter og seer.

Der skulle vel nok være lidt at forbedre på endnu. Det bør ikke kunne byde på uoverstigelige vanskeligheder at få TV-medarbejdere, programfolk og det øvrige oplysningsarbejdes repræsentanter til i fællesskab at finde frem til en bedre koordination af bestræbelserne. Der er endnu for meget tilfældighed over de kulturelle og oplysende udsendelsers indhold, sammenhæng og placering til, at udsendelserne direkte

kan anvendes bare nogenlunde planmæssigt af studiekredse, dagligstuekredse, mindre møder o.l. Det må for en række emners vedkommende være muligt at forene hensynet til familiens hyggekigning med hensynet til anvendelsen som et nyt audio-visuelt materiale i oplysningsarbejdet.

Den anden store udfordring til oplysningsarbejdet ligger i, at vi selv kan gå hen og gøre TV til en ubehagelig konkurrent. Vi må regne med det forhold, at viden og endda mange kunstneriske oplevelser vil kunne meddeles levende og effektivt via TV. Det kan da blive meget ubehageligt for det oplysningsarbejde i aftenskoler eller foreninger, der absolut vil meddele nøjagtig den samme viden, bidrage til nøjagtig de samme oplevelser og gøre det efter samme princip, nemlig at deltageren skal være passivt modtagende i tavs beundring af »eksperten« på talerstolen eller katederet. Det er forståeligt, at folk på egen hånd finder ud af, at man kan komme til passivt at kigge på endnu større eksperter i TV, og at stoffet dér bliver serveret på en morsommere og mere anskuelig måde. I tilgift kan man blive hjemme i sin egen varme stue.

Det er klart, at manglende omstillingsevne kan give megen ubehagelig »konkurrence« fra TV, men fjernsynet er nu engang kommet ind i de danske hjem for at blive der. Folkeoplysningens medarbejdere må tage konsekvensen heraf.

På de områder, hvor fjernsynet hurtigst, bedst og lettest forståeligt kan meddele viden, skal vi naturligvis bruge fjernsynet dertil.

Der er opgaver nok endda.

Selv hvor det drejer sig om ren meddelelse af viden, gælder det på mange områder, at man når bedre resultater ved at arbejde sammen med andre, f.eks. ved gruppearbejde. Lysten til at sætte sig ind i nyt stof hænger også sammen med lysten til at diskutere det med andre. Dertil kommer så oplysningsarbejdets muligheder for at imødekomme menneskelige behov som f.eks. behov for

præstation, selvstændighed, anerkendelse og kontakt med andre.

Dette stiller krav om en modernisering og en pædagogisk kvalitet, hvor »læreren« stiger ned fra katederet og opgiver rollen som den bedrevidende »ekspert« og i stedet bliver holdets hjælper og alt efter emnet bliver instruktør eller inspirator for fælles problemløsning med hovedvægt på et accepterende klima. Det stiller også krav til en anskueliggørelse af problemerne gennem brug af moderne hjælpemidler.

Dyrkelsen af lokale kulturpaver og alt det, som Ebbe Munk i en artikel i »Arbejderhøjskolen« så træffende har kaldt formynderskabsskolen, vil måske få trange kår i konkurrencen fra fjernsynet – lad der blive grædt tørre tårer herover. Til gengæld vil tidssvarende, demokratiske folkeoplysning kunne sætte ind på alle de områder, hvor intet massekommunikationsmiddel kan klare sig alene; og at befolkningens grundfond af viden skulle blive større gennem massespredning, herunder TV, og gennem grundlæggende undervisning i folkeskole og ungdomsundervisning, det vil ikke gøre behovet for voksenoplysning mindre i fremtiden. For det første lever vi i et dynamisk samfund, et samfund i stadig udvikling. Ingen kan i dag regne med én gang for alle at erhverve sig den nødvendige viden. Hele livet vil blive uddannelsestid og læretid. Jo flere, der medvirker, jo bedre. For det andet viser det sig ifølge sociologiske undersøgelser, bl. a. den af Dansk Folkeoplysnings Samråd foranstaltede »Slagelseundersøgelse«, at det snarere er de, der trænger aller mest til oplysning, som ikke deltager i noget som helst, mens de, der har en større grundfond af viden og interesser, i større omfang udnytter oplysningsarbejdets tilbud.

Et sådant undersøgelsesresultat burde give flere oplysningsfolk stof til eftertanke i retning af, at det man er så tilbøjelig til at kalde »konkurrenter«, måske i virkeligheden er hjælpemidlerne, der rigtigt anvendt kan skabe grundlaget for kontakt med nye kredse, fornyelse og bedre kvalitet i dansk folkeoplysning.

Bent Pihl.



Nu forsvinder romantiken

I løbet af meget kort tid forsvinder den sidste rest af det, rigtige »jernbanefolk« forstår ved romantik. Inden længe fløjtes der afgang for dampdriften, og så er det for alvor – det kan man beklage, eller man kan lade være – definitivt forbi med den gammeldags jernbaneromantik.

De gamle damplokomotiver vil inden længe være væk. Nye tip-top moderne hydrauliske maskiner kommer i stedet. I stedet for romantik får man nu kold og larmende teknik. For eftertidens jernbanedrift vil der kun eksistere to begreber – et tryk på en knap – og maskinen kører – eller den kører ikke. Så enkelt er det, nemt og ligetil, men i højeste grad uromantisk, selv om også røgen, dampen og snavset forsvinder fra jernbanen. Det bliver mere renligt at være jernbanemand, det skulle også blive nemmere.

– Lad bare det med renligheden og nemheden være, sagde en gammel jernbanemand. Jeg er bange for, at det hele bliver så nemt og renligt, at det bliver kedeligt at være jernbanemand, sagde han. Men han er også en af de gode, gamle med fløjten i

munden og med de store armbevægelser. En af dem, der, når en streng arbejdsdag i regn eller bidende kulde og blæst var endt, kunne sige til sine hjælpere: »Dejlig da' i da'. Kobbel a'«.

Gamle »grise« har sjæl.

Det var jernbanemanden. Men hvad siger de gamle dampmaskiner, lokomotiverne, rangermaskinerne, dem der gik og endnu går under betegnelsen »Grisene«? – Siger de ikke noget? – nej, vil De måske svare, sådan noget pjat, en maskine kan da ikke tale!

– Er De vis på det? Gamle lokomotiver – gamle »grise« – har nemlig sjæl! Gamle F-ere har en rigtig, levende sjæl. Skal vi se på en af F-erne på en af dem, der siden 1899 har slæbt tonsvis af gods over skinnerne.

Endnu i disse dage kan man se dem pulse afsted over skinnelegemet på rangerpladsen, hvor de som godmodige dyr, som arbejdselvanter, trækker eller støder til gods- og personvognene, alt efter hvor vogne og

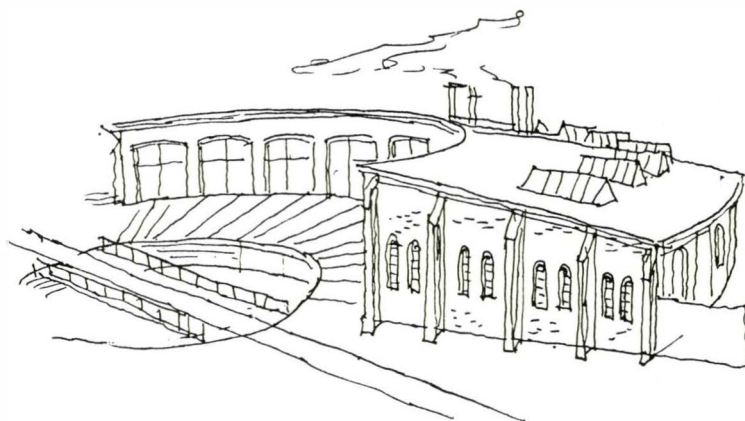
Inden længe fløjtes der afgang for statsbanernes dampdrift, og så er det for alvor forbi med den gammeldags jernbaneromantik.

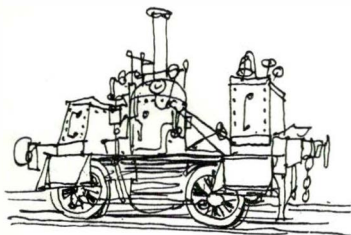
waggoner skal placeres på læssespor, ved pakhuse, på vaskepladsen eller i togstammer.

Men det er for farligt for ikke jernbanemænd at bevæge sig over arealet på en rangerbanegård. Den ene jernbanevogn efter den anden kommer rullende snart her, snart der. Men i remisen, i stalden, er der mere fredeligt, og en af »grisene« er oven i købet hjemme.

Hænger lidt med skuffen.

Ganske vist hænger den lidt med askeskuffen, skråskuldret er den tilmed, i dag måske en kende mere end sædvanligt. Lytteglassene er en smule duggede, måske ikke så meget af sorg, som af sod – og dog. Selv om det endnu koger i dens bug, i kedlen, selv om ilden luer i fyrrummet, i hjertekulen, og selv om røgkammeret, sjælen, stadig er intakt, er det, som om »grisen« er sig sin skæbne bevidst. De kan tro mig, den ved, at dens tid snart er forbi. Det er jo derfor, gangtøjet klirrer i leddene, trods megen smørelse og god pasning. Astmatisk hoste har den også, husk





på 62 år for en »gris« er en høj alder. Den gamle F-er er i dag helt, helt anderledes, end den dag den prangende af vellyst arriverede til tjeneste. De skulle have kendt den i sine velmagtsdage – dengang der var jernbaneromantik til, dengang båndet om dens skorsten var rødt og hvidt – nu er det blevet sort – som et sørgebånd. Nu er tjenesten forbi. Inden længe stiller afløseren på pladsen. Den gamle F-maskines, »grisens«, damplokomotivets funktioner hører op.

Passet som præmiedyr.

En moderne hydraulisk rangertraktor tygger ikke brød, som den sorte »gris« tyggede kul, selv når den stod i remise. Den nye tingest sluger kun olie, og kun hveranden dag – den er nemlig drøvtygger. F-eren kunne æde, den kunne guffe kul og vand i sig. Halvanden tons kul og treethalvt tons vand ad gangen tre

gange i døgnet, et må indrømmes, det medfører fordel at anskaffe det nye. Driften bliver billigere, tid sparer man også, tiden til pasningen. De gamle F-ere skulle jo passes hele døgnet rundt, som præmiedyr, der hele tiden skulle være klar til dyrskue. Røgkammeret, hvor sjælen gemte sig, skulle renses ud, askeskuffen skulle tømmes, vand skulle der på kedlen og kul i kassen, og endelig skulle der sand i beholderen bag skorstenen, for at den gamle hyggelige »gris« ikke skulle skride på glatte skinner, når den hostende slæbte sig afsted med et stort træk vogne efter sig.

Det kunne pipe og hvine.

Jo vist var den gamle F-er en tolvler, sagt på nutidsjargon. Det kunne pipe og hvine i ventiler, i stempler og i glidere, og ildingen kunne præse ud gennem cylindrene, men krammet holdt. »Grisen« var en slider, fyren kunne bestille noget. Den kunne få arbejdet fra skinnerne, så der ind imellem kunne blive tid til et hvil og en pipe tobak for jernbanemændene. Det hørte med til romantikken.

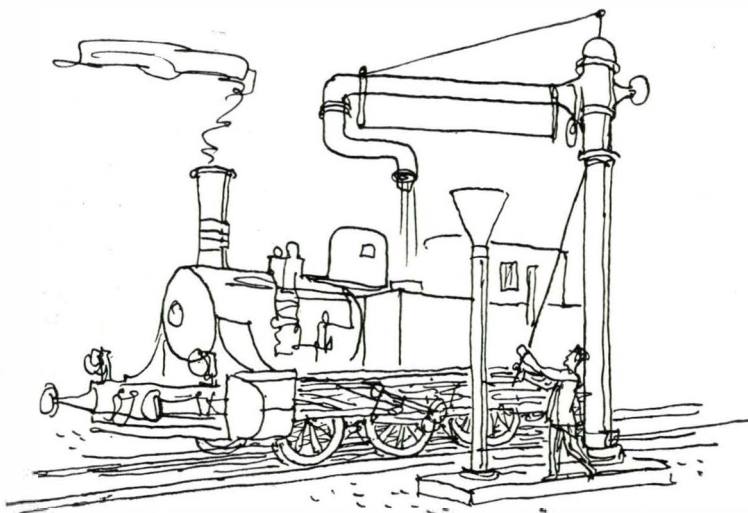
»Grisen« var kort sagt en ener. En maskine, som var over sit arbejde, når det gjalt stødrangeringen. Den var handy og kunne smutte frem og tilbage på skinnelegemet – og den kunne snegle sig afsted. Langsomt og

forsigtigt, for at godset og vognmateriel ikke skulle blive ødelagt, kunne den gå til en vogn. Næsten kælent kunne koblingerne smyges sammen, for rangerhastigheden på en bane-gård må ikke være over fem kilometer i timen, skridtgangsfart, afpasset efter de tre mænd, som til stadighed og til fods følger rangertrækket. Men trods ringe hastighed drives tiden ikke bort. Med 12 atmosfæres tryk på kedlen var der næsten ingen grænser for, hvad en »gris« kunne bestille. Den lokomotivfører eller fyrbøder, som gav sig tid til at lære sin »gris« at kende, kunne trække uanede kræfter af den, og han kunne køre billigt, kunne spare vand og kul, selv under krigen, hvor foderblandingen var halvt stenkul, halvt brunkul. »Grisen« var en rigtig gris, den var altædende, men alligevel dyr i drift.

Ikke personalebesparelse.

Selv om F-eren var en stærk maskine, der på strækningen havde en kapacitet på 390 tons trækraft eller det samme som 30 fuldtlastede godsvogne af almindelig størrelse, og selv om man undertiden har set en F-er slæbe 600–700 tons med sig under en rangering, har man indtil i dag manglet en afløser, en erstatning.

Til hurtig og effektiv opløsning af godstogsstammer har man ment, at F-maskinen ikke var tilstrækkelig,



i hvert fald ikke under hensyn til de krav som i dag stilles i retning af hurtighed og godsmængde.

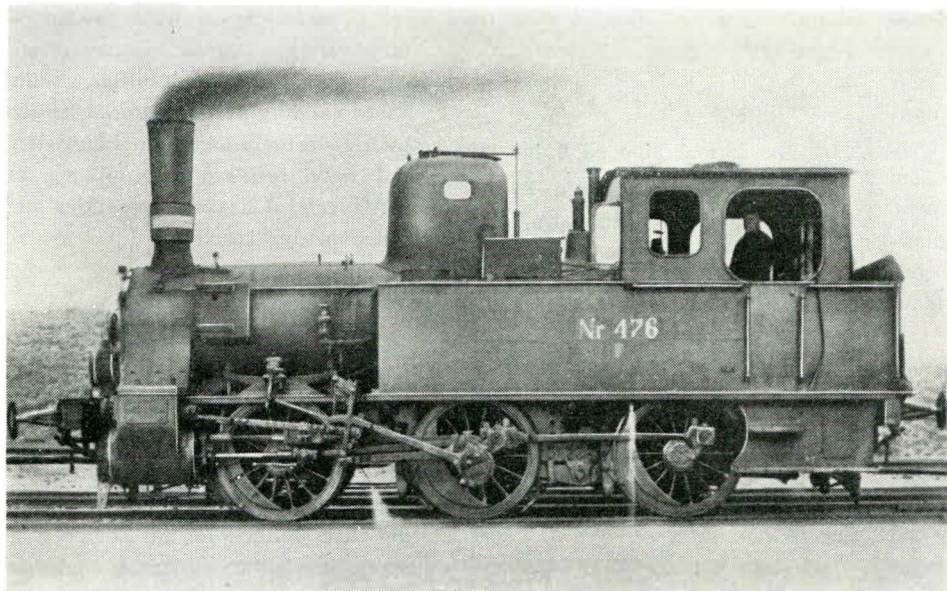
Derimod er udskiftningen af F-maskinerne ikke et spørgsmål om personalebesparelse, men udelukkende et spørgsmål om besparelse i driften. Godstogene bliver større, flere vogne sættes ind i takt med forøgelsen af gods og produktivitet, flere mennesker skal der til, og med de nye MH-rangertraktorer når man i fremtiden en mere kontinuerlig drift.

Et bedre stykke værktøj.

De nye MH-maskiner er simpelt hen en eminent erstatning, et bedre stykke værktøj, end F-eren var det. MH-maskinens kapacitet er, oven i købet set med nutidens øjne, fantastisk. Den slæber med største lethed 300 tons mere end F-eren. Den er hurtig, den er sikker, og den er ydedygtig, og hvad der er af største vigtighed: Den er udstyret med alle tænkelige sikkerhedsforanstaltninger. Termostatstyrede kølerjalousier luk-

ker og åbner automatisk, når kølevandets temperatur falder og stiger. Styringen sker gennem trykluftslæg, gearet skiftes automatisk. Fra den moderne udstyrede førerkabine er der god udsigt til alle sider. Desuden har MH-eren grundinstallation for rangerradio, men prisen er også derefter – hele mekanikken koster næsten en halv million kroner. – Jo vist er det dyrt at afskaffe romantikken.

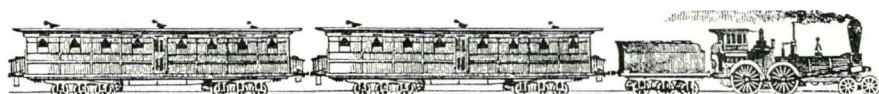
H-C. Jørgensen.



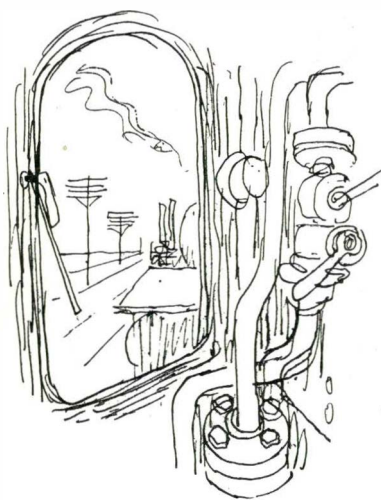
Rangerlokomotivet litra F – veltjent; men det kører sit endeligt i møde.



MH-lokomotivet – det nye ansigt i rangerarbejdet.



Frontruden



Alpebanernes skaber har trukket sig tilbage

En af de mest berømte jernbaneingeniører, schweizeren Paul Schneller, har på grund af alder netop trukket sig tilbage. Han udførte en fantastisk præstation ved at anlægge den 150 km lange bane i det mest vilde og uvejsomme alpeområde omkring Brig-Visp-Zermatt-Gorner-Furka-Oberalp og Schöllenen.

Takket være dette dristige baneanlæg blev Schneller berømt i hele verden, og mange lande søgte hans råd, når bjergbaner skulle anlægges. Han opfandt en lang række sikringsanlæg mod fjeld- og lavineskred, så jernbanetrafikken selv i de vildeste alpeområder kunne foregå trygt og præcist i al slags vejr og på alle årstider.

Samtidigt blev han herigennem en slags »banebryder« for vintersporten i de tidligere så afsides beliggende alpedale – det bedste eksempel herpå er vel Zermatt.

Schweiz' ældste køretøj på skinner

I Schweiz har man statens såkaldte trafikhus eller trafikmuseum i Luzern, hvor der er samlet modeller af alle trafikmidler på skinner, landevej og i luften. Det er altså en stærkt udvidet form af det jernbanemuseum, Danske Statsbaner gerne ser oprettet ved Østerport i København.

Trafikhuset i Luzern bliver besøgt af et stort antal turister, som i hal-

len med det rullende materiel særlig har opmærksomheden henledt på en model af den farverige Spanish-Brötli jernbane. Modellen er fra 1947 og en nøjagtig gengivelse af originalen fra 1847, som var åbningsåret for den første jernbanelinje i Schweiz.

Ved indgangen til trafikhusets skinnahal står et lille, usandsynligt køretøj, den såkaldte Grubehund, der var forløberen for jernbanedrift på skinner i Schweiz. Grubehunden løb på træskinner og blev anvendt i året 1780 i kulgruben Schwarzenmatt ved Boltigen i Simmental. Grubehunden er et vidnesbyrd om, hvordan man i Schweiz for første gang anvendte skinneteknik, og man regner den for at være et af trafikhusets mest sjældne udstillingsgenstande.

Elektrisk tog over Semmering

Med overgangen til sommerkøreplanen i 1960, vil togforbindelsen fra Wien til Mürzzuschlag være elektrificeret, hvad der ikke mindst på strækningen over Semmering vil betyde tidsbesparelse og større behagelighed foruden en væsentlig besparelse af dyr valuta til importerede kul.

Hvor persontogene i dag skal benytte to – og godstogene ofte tre – damplokomotiver for at komme over Semmering, kan det fremtidige elektriske lokomotiv klare sig alene – og i de fleste tilfælde også hurtigere end damplokomotiverne.

Semmeringbanen hører til de mest betydningsfulde østrigske bane-strækninger – over den går den korteste forbindelse til landets sydligste provinser og videre til Italien og Jugoslavien. For godstrafikkens vedkommende er det den bedste forbindelse til Adriaterhavs-havne Triest og Rijeka (tidl. Fiume).

I de senere år har man fra Tjecoslovakiet og Polen ledt godstrafikken over Ungarn til Rijeka i stedet for som tidligere over Semmering. Efter elektrificeringen af strækningen, håber man igen at få denne godstrafik tilbage gennem Østrig.

Forud for elektrificeringen er gået et kæmpearbejde med ombygning og forbedring af skinneløbet

– alene på strækningen fra Gloggnitz til Mürzzuschlag (42 km) er der anvendt 300 millioner Schilling (80 mill. kr.) – heraf alene 100 mill. Sch. til den nye tunnel gennem Semmering, som var nødvendigt for at kunne gennemføre elektrificeringen. Mange broer og via-dukter er blevet forstærket fra 14 til 20 tons bæreevne for uden risiko at kunne tage de svære elektriske lokomotiver. Når det første elektriske tog til næste år kører over Semmering, er dette kæmpe-elektrificeringsprojekt, der har været mere end 10 år, bragt til en lykkelig afslutning.

De strækninger i Østrig, man ikke tænker på at elektrificere, bliver i løbet af de nærmeste år omstillet fra damp- til dieseldrift. For det første regner man med en besparelse på ca. 30 % i forhold til damplokomotiverne, og for det andet er bestanden af damplokomotiver efterhånden nået til grænsen af sin levetid, så man ville snart stå foran en udskiftning af hele parken. Dieseltogene er lettere at holde vedlige og hurtigere klar til brug, hvorved naturligvis opnås en bedre udnyttelse af materiellet. Endvidere regner man med, at diesellokomotivernes kraftforbrug af olie er fra 45 til 60 % mindre end damplokomotivernes kulforbrug.

Anskaffelsen af de siden 1952 anvendte diesellokomotiver har vist sig at være en succes. I aaret 1975 anser man det for udelukket, at der benyttes flere damplokomotiver i Østrig. Inden hele behovet for diesel-trækraft er dækket, skal man anskaffe yderligere 390 lokomotiver, og et sådant udvidelsesprogram kan af økonomiske grunde ikke gennemføres på kortere tid.

Kæmpemæssig jernbanekongres

Allerede nu er man i fuld gang med forberedelserne til en international jernbanekongres under forsæde af AIC – Association Internationale des Chemins de Fer, som skal afholdes i München i sommeren 1962. Der vil blive indbudt repræsentanter for 50 lande, og man venter ca. 1200 deltagere.

Tjenestetidsbehandling

Under denne overskrift har Arne Clausen, Padborg søgt at skyde herværende afdeling i skoene, at man søger at påvirke tjenestetidsbestemmelserne i negativ retning ved at diskutere og holde afstemning om visse ting, som efter hans formening skulle være sivet ud.

Indledningsvis citerer indsenderen følgende: »Vore medlemmer ser med stor interesse hen til dagen for tjenestetidskommissionens betænkning«.

Indsenderen har åbenbart læst denne artikel, som en vis anden herre læser bibelen, for havde han blot læst næste linie med, hvori der står »Hvad denne i hovedsagen (betænkningen) går ud på, kan betragtes som almindelig bekendt«.

De generelle regler blev jo forelagt og vedtaget med alle stemmer mod 4 på CO I's repræsentantskabsmøde d. 26. oktober 1960, hvilket klart og tydeligt fremgår af lederen i DLT af 5. november s.å., men dette er åbenbart undgået indsenderens opmærksomhed.

Der har således ikke været tale om at drøfte noget, der er sivet ud eller påvirke tjenestetidsbestemmelserne i negativ retning, men man har udelukkende vurderet disse ud fra, hvad der nu engang er nedfældet i de nye regler, og her skete det, at et overvældende flertal af deltagerne i generalforsamlingen gik ind for, at når der er tale om ophold på fremmed depot, bør man benytte sig af den bestemmelse, som er indeholdt i de generelle regler, hvor opholdet kan gå ned til 8 timer, når personalet er enig herom.

Det primære må dog også være at få så meget af sin frihed hjemme som vel muligt, hvilket indsenderens egen afdeling jo selv er tilhænger af, idet afdelingen på kongressen i 1959 selv fremsatte et forslag om, at al ophold på fremmed depot udover 8 timer skulle betragtes som fuld tjeneste.

Det er også bevidst usandhed, når indsenderen påstår, at man her fra afdelingens side åbent erkender, at det kun er for at bevare den engang opnåede kørsel ved depotet, det er en af de ting, man nu engang overlader til distriktet at finde ud af.

Arne Clausen mener, at vi her i afdelingen beskæftiger os med egoistiske synspunkter, det gør vi også, når det drejer sig om at få den størst mulige fritid i hjemmet, men jeg kan forsikre ham om, at hvad der vedtages på vore generalforsamlinger, i hvert fald ikke bliver ændret efter hans henstilling, vi vil betragte ham som en meget dårlig læremester i herværende afdelings interne anliggender.

Til slut henstiller indsenderen, at vi her i afdelingen lever op til foreningens motto, men hertil kan jeg forsikre ham om, at det har vi altid gjort og vil fortsat vedblive hermed, og netop derfor er det særligt beskæmmende for os at se vort motto anvendt som punktum i en artikel, der en og alene bygger på uvidenhed, mistænkeliggørelse og usandhed.

Fredericia i marts 1961.

S. A. Rasmussen.



Landsoplysningsudvalget

Vinterens oplysningsarbejde

Til samtlige afdelinger er udsendt spørgeskemaer, vedrørende det i afdelingerne afholdte oplysningsarbejde i sæsonen 1960/61. Udvalget anmoder om, at afdelingsformændene udfylder de tilsendte skemaer efter deres udvisende snarest belejligt, og vi anmoder samtidigt alle, der har deltaget i studiekredse – brevskoler e.l., at de oplyser deres afdelingsformand herom således, at vi vil kunne få et virkeligt billede af aktiviteten, i afvigte sæson.

Brevskolen

Samtlige, der i vinter har deltaget i brevkursus i emnerne: »Arbejdsforhold historisk og aktuelt«, samt »Kommunen er Deres«, bedes indsende oplysning til udvalget om, hvor langt man er kommet i kurset.

Vi gør samtidig opmærksom på, at kurserne gerne skulle kunne afsluttes omkring 1. april, idet den normale oplysningssæson beregnes at være afsluttet ved denne tid.

Udvalget vil også gerne fra de enkelte deltagere høre lidt om, hvordan arbejdsgangen har været i brevkurserne, og hvilke udbytte der har været.

Feriehjemmet 1961

Efter indstilling fra feriehjemsudvalget har hovedbestyrelsen besluttet at begynde årets sæson for feriegæster lørdagen før pinse den 20. maj. Feriehjemmet lukker igen for gæster lørdag den 2. september, hvorefter vi vil følge de sidste års traditioner og invitere 50 svagføre i tiden fra den 4. til den 11. september. Fra tirsdag den 12. september og ugen fremefter er hjemmet reserveret for landsoplysningsudvalget til det årlige tillidsmandskursus.

Som det fremgår heraf er der en udvidelse i perioden for egentlige feriegæster, idet der bliver cirka 10–12 dage mere end hidtil. Den overvejende del heraf falder i maj måned, og selv om hovedbestyrelsen har været noget betænkelig herved, har man besluttet denne udvidelse i håb om, at den store part af vore pensionister og enker vil benytte sig af disse ekstra dage og de efterfølgende 3 uger i juni måned inden børnenes skoleferie begynder. Vi skulle på denne måde kunne imødekomme flere ansøgere, så de fleste af vore medlemmer med deres familier kan nå at få et ferieophold.

På baggrund af de øgede prisstigninger som allerede var mærkbare i 1960, men som ikke fik indflydelse på sidste års pensionspriser, har vi i år fastsat en mindre forhøjelse. Det fremgår af skemaet på side 94, hvilke pensionspriser der er fastsat og på samme side findes ansøgningsskema, som venligst bedes benyttet ved ansøgning om ophold.



Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. B. Axelsen, lokomotivfører, Ålborg.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 5. april frabedes.

Edwin Rasmussen, lokomotivfører, Slagelse.

»Lanternen«

Lanternen afholder sin ordinære generalforsamling onsdag d. 5. april kl. 16.00 i »Folkets Hus«, Enghavevej. Opgang Rejsbygade, 3. sal. Med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer.
2. Protokol.
3. Beretning.
4. Regnskab.
5. Indkomne forslag.
6. Valg.
 - a. Kasserer.
 - b. 1 bestyrelsesmedlem.
 - c. 1 bestyrelsessuppleant.
 - d. 1 revisor.
 - e. 1 revisorsuppleant.
7. Eventuelt.

Indkomne forslag bedes være formanden i hænde senest den 1. april.

Efter generalforsamlingen vil der blive kammeratligt samvær, herunder serveres følgende:

1 stk. m. sild. Bøf stroganoff og 1 stk. m. ost, hertil serveres 1 øl samt 1 snaps.

Pris pr. deltager 8,00 kr.

Indtegningen til generalforsamlingen samt spising sker på maskindepoterne Gb., Hgl. og Ar. eller ved telefonisk henvendelse til K. H. Petersen Da 4659x eller S. O. Steen 30 21 54.

Indtegningen slutter lørdag d. 1. april kl. 12.

Vel mødt.

Bestyrelsen.



Ordensdekoration.

Lokomotivfører (15. lkl.) E. L. Kristensen, Randers, er udnævnt til R. af D. (11-2-61).

Afsked.

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

Dødsfald.

Lokomotivfører H. F. V. Nielsen, Frederikshavn, er afgået ved døden den 4. marts 1961.

DSB Spareklub

Resultatet af den årlige lodtrækning blev, at blandt vore medlemmer er følgende udtrukket som vinder af 100 kr. hver:

Nr. K 50-5019, K 50-5045, S 50-21, S 50-84.

Vinderne er underrettet.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-3-61.

Fhv. lokomotivfører E. Knudsen, Granlien 28, Ålborg.

Pensioneret lokomotivførere:

O. J. Nielsen, Egealle 22, Hvidovre.

L. O. Nielsen, Lindevej 47, Roskilde.

J. M. Kleis, Arkonagade 23 st., København V.

C. A. Jespersen, Færøgade 55 2, Ålborg.

NYE ADRESSER

Viborg afdeling:

Kassererens adresse rettes til: Klostervænget 17 2, Viborg.

Rettelsesblad til lommebogen

Rettelsesblad til lommebogen side 14. Satserne er gyldige fra 1. april d.å. Samme gælder rettelsesbladet til funktionsvederlag, som blev bragt i forrige nummer af DLT.

Emolumenter m. v.

Ydelsens art	Time- og dagp.				
	18. lkl.	15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.
Timepenge	1,00	1,00	0,90	0,90	0,90
Fulde døgne	18,80	18,80	16,80	16,80	16,80
Hertil natillæg	16,30	16,30	14,35	14,35	14,35
Tillæg for 1.—4. dag	8,10	6,60	6,60	6,60	6,60
Nedatte døgne	18,55	18,55	16,80	16,80	16,80
Hertil natillæg	5,50	5,50	4,45	4,45	4,45
Kørpenge	0,80	0,80	0,66	0,66	0,66
Rangergodtgørelse	—	0,40	0,33	0,33	0,33
Overarbejdspenge	—	11,23	10,15	9,63	8,95
Godtgørelse for mistede fridage	—	89,84	81,20	77,04	71,60
Betaling for ekstraordinær tjenestefrid	1/100 af nettomånedslønnen inkl. stedtillæg pr. dag				
Natpenge	Kl. 18—21 0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
	Kl. 21—6 1,21	1,21	1,21	1,21	1,21
Søn- og helligdags-tjeneste	Kl. 6—18 0,95	0,95	0,95	0,95	0,95
	Kl. 18—21 0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
For mere end 3-delt tjeneste...	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
For delt tjeneste udov. 12. time	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60

Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for				personer	
Stilling:	mig selv		} sæt x			
Adresse:	min hustru					
Vi (jeg) ankommer:	kl.				Alder	
Vi (jeg) afrejser:	kl.					
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		egne børn				
		fremmede børn				

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

..... den / 19

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
feriehjemmet,
Hellerupvej 44, Hellerup.
(Foreningens telefon-nr. er Helrup 7269)

.....
Underskrift

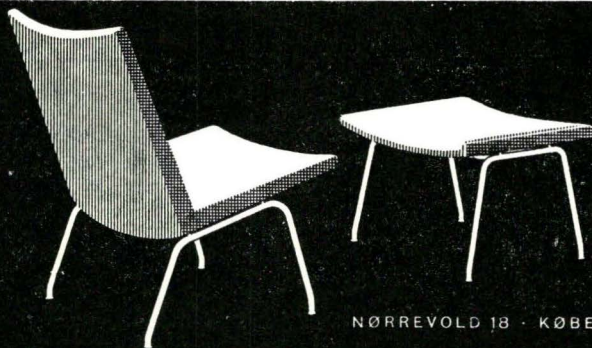
KLIP HER!

Priser for ophold på feriehemmet

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år incl.	Måltider udenfor døgnets	
					Voksne	Børn
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn indtil 18 år.	15,00	5,00	8,00	Morgenkaffe . . . 3,00	3,00
2	Andre voksne og børn over 14 år.	20,00	7,00	10,00	Frokost, middag på hverdage . . . 5,00	3,00
					og på søndage . . 6,00	3,00

E. Greve Petersen.

— en Wegner stol



Vinkelstole
— en go' stol

ØNSKEBO

NØRREVOLD 18 · KØBENHAVN K · CENTRAL 4410 · PALÆ 4480

STRUER

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 · Struer

anbefales
Gustav Jensen

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

★ STRUER · Tlf. 119

SKANDERBORG

TAPET — FARVER — LINOLEUM
RULLEGARDINER

Laurberg

Adelgade 127 — Skanderborg — Tlf. 275

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/S

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

► **BLICON** ◀

Blikkenslager

Gas - Vand - Sanitet - Oliefy
og centralvarme

Fredericia — Tlf. 97

Parfumeri

Mille Fleurs

v/ Kirsten Nørgaard — Fredericia

Elisabeth Arden-Marinello
Helene Rubinstein-Jardly

Det bedste i

FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen

Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63
BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

Medlemmerne anbefales

Restaurant Rosenlund

Nørrebrogade 1 — Fredericia

Tlf. 568

Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen

alle reparationer udføres

Fredericia — Tlf. 1458

► **LA BELLA** ◀

blomster- og kransforretning

anbefales de ærede medlemmer

Gothersgade 15, Fredericia 598

v. Doris Sørensen

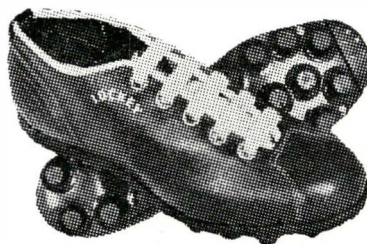
Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med

1. kl.s mejeriprodukter

LOCKEY — Milano



Rustfri stålvaske

naturligvis fra

G. A. L. Thorsens Fabriker A/S

Lystrup St. — Telf. 061 — 92211 — 60

Jernbanepersonalet anbefales

BANEGAARDSRESTAURATIONEN

Esbjerg — Telefon 681

HERNING

Den lave butik med de små priser

Møbelforretningen „Centrum“

Viggo Nielsen Søndergade 9 Herning · Telf. 443

Knallerter - Cykler og symaskiner

Stort udvalg · Reparationer udføres

JENS MICHAELSEN

Vestergade 9 · Herning · Tlf. 2249

BRANDE

Brande Sogns Spare-
og Laanekasse
Brande

AARHUS

Maja Gammelgaard

Bog- & papirhandel

Ny Munkegade 4 — Aarhus
Telefon 2 17 37



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 2 11 44

Specialværksted for engelske og tyske fjernsyn

Særlig udstyr for hjemme service

Tandlægepraksis påbegyndt

Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus
Telefon Aarhus 5 51 05

KONSULTATION EFTER AFTALE

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

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

Tlf. Aarhus 71214



Silkeborgvej 11

Aarhus

Tlf. 2 36 81



25 års erfaring



SKOTØJSREPARATIONER

Godt og solidt arbejde

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

AARHUS-HERNING CADMIERINGSANSTALT

v/ Charles Nielsen

Aarhus:

Nørreport 20

Tlf. 2 32 22

Omg. levering, evt.

fra dag til

dag

Herning:

Lundgaard pr. Herning

Tlf. 18 38

Vi er altid til tjeneste FOR DEM

Jernbanens fruier anbefales

Frue Kjoler

Borggade 11 . Aarhus . Telefon 2 56 50



NØRREGADE 2 · TLF. 358 74

DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER H. LÆGS HELGE RODESVEJ 9

Haandskomager - Sko modtages til farvning

Spee.: Dame-luxusforsaalng - TLF. 6 53 67

BERNINA symaskine

- det fuldenkte schweizer produkt

Bruunsgade 51 - Aarhus

Telefon 3 31 21

CYKLEFORRETNINGEN

Jordbrovej 4 (overfor posthuset)

Alle reparationer udføres

samvittighedsfuldt

Aflæg os et besøg og se vort store

udvalg i CYKLER

J. Sørensen - Tlf. 6 74 81

Renseri »Norden«

Vestre Strandalle 49 - Aarhus
Telefon 7 77 44

Spec. tørrensning

Silkeborgvej 202 Sdr. Ringgade 19
57810 44620

Hermanns Budcentral

Al budtjeneste udføres
Dødsbo- og pulterkammeroprydning

Akovvejen 69 - Aarhus

Telefon 2 70 78

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

»Køb det hos

Schau

lige i nærheden«

KALUNDBORG
KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester

Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Sct. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

Kalundborg

Fællesbageri

Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspøttelefilet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

AARHUS

Medlemmerne anbefales

BAGERFORRETNINGEN

v/ H. P. Rasmussen

Læssøgade 29 - Tlf. Aarhus 2 56 13

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

S. B. vask

HJORTENSGADE 1 - TLF. 2 12 85

TAXA

TELEFON 2 65 00

Skræderi

Målkonfektion

Kem. rensning

Chr. Frandsen

Stationsbakken 1 - Tlf. 6 05 76

Palle Olesen

Gl. Munkegade 6 - Aarhus

Telefon 2 81 83

Nye møbler efter opgave

Ompolstring samt reparationer

AXEL GREBINGS

KØRESKOLE

Træffes pers. hver dag m. 12-14

Teglværksgade 12 - Aarhus

Telefon 2 05 01

Sygevoгне

nye og brugte
til salg eller
udleje

Karl Jensen, Sygevognsfabrikant

Ndr. Strandvej 37 . Risskov

Telefon Aarhus 7 98 58