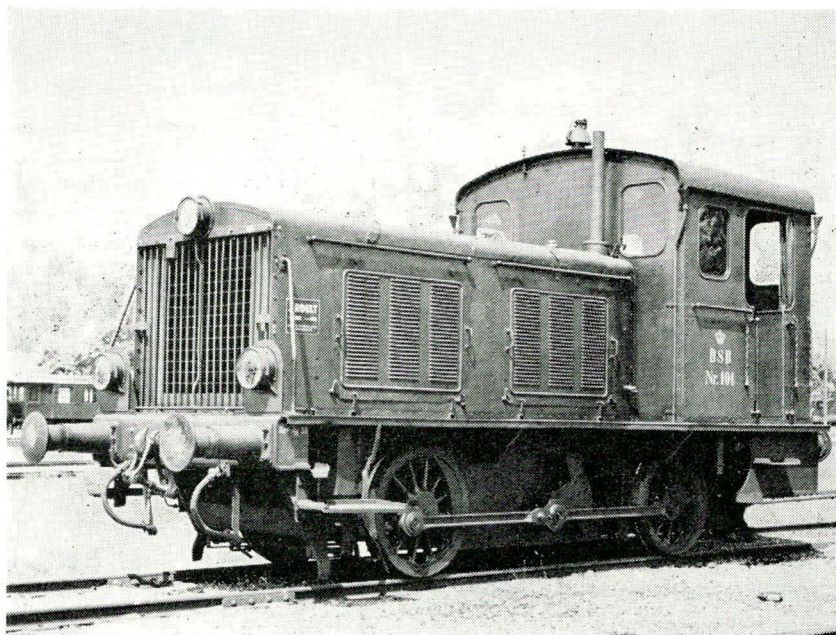


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 10 20. MAJ 1962 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



## FREDERICIA

### FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon  
170-888  
4 linier

### MØBELMAGASINET

v/ Hermann Hansen & Søn

- det moderne magasin for møbler - vi ompolstrer Deres møbler

Gothersgade 32 - Fredericia - Tlf. 822

Køb Deres frugt og grønt hos

### HOUSTRUP's Eftf.

Jyllandsgade 16 - Fredericia - Telefon 367

Læs byens blad...

### FRIT FOLK

- et blad i udvikling

### JENS FR. ALSING

Danmarksgade 42 - Fredericia - Telf. 2290

Specialforretning for knallerter og cykler

Stort udvalg i førende mærker

1. kl. reparationsværksted

### Calvi Bageri og Konditori

v/ H. Møller Nielsen

Vestebrogade 34 - Fredericia - Telf. 1006

- vi leverer det bedste brød

- vi anvender kun de bedste råvarer

### Børge Laursens Ligkistemagasin

(Stanley Thomsens Eftf.)

Danmarksgade 33 - Fredericia - Telf. 290

Alt vedr. ligbrænding og begravelser ordnes

### MØBELFIRMAET

Gunnar Jensen

Vestergade 35 - Telf. 575 - Fredericia

Moderne møbler for alle hjem - Gerne konto

### AASE NEERGAARD

statsexam. ejendomsmægler

Prinsensgade 60 - Fredericia - Tlf. 1554

### LA BELLA

blomster- og kransforretning  
anbefales de ærede medlemmer

Gothersgade 15, Fredericia 598

v. Doris Børnsen

### Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med

1. kl.s mejeriprodukter

### BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser  
Festsange - Telegrammer

Det bedste i

### FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen

Jyllandsgade 22, Fredericia

Tlf. 1033

## SLAGELSE

### A. Henriksen & Søn's Eftf.

H. ØRTZ SØRENSEN - malermester

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

Alt malerarbejde udføres - Tilbud uden forbindelse

## Uden udbetaling



Som ansat ved

D S B

kan De få en

**beklædningskonto**

til et beløb af

**600 kr.**

mod betaling af

60 kr. pr. måned

i 10 måneder

## J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

2 minutter fra Nørreport Station

## HOLSTEBRO

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

**BANEGÅRDSKIOSKEN**

Holstebro

Tage Skjød Pedersen

### PEDER LYNDS Bageri og Konditori

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -

### RINGPARKENS MALER

v/ ERIK ORLA ANDERSEN, malermester

Ringparken 11 - Holstebro - Telf. 2576

Værksted: Fredensgade 3

Vi udfører alt malerarbejde - Spec. tapet og bygningsarbejde

## KOLDING

### KOLDING FOTO v/ R. Hartimmer

Jernbanegade 32, Kolding Telf. 54

Vi fremkalder og kopierer Deres film . Pas- og kørekortfoto på 2 min.

## OLAF CHRISTENSEN

Tandteknik

Slotsgade 19, st. Kolding. Telf. 4216

### Fa. Chr. F. Jensens Vognmandsforretning

v/ K. E. Jensen - Grundlagt 1882

**Flytteforretning - Piano-transport**

Teglgaardsvej 32 - Kolding - Telf. 638



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 10 - 62. ÅRGANG

20. MAJ 1962



### Indhold:

#### Kongressen 1962

|  |     |
|--|-----|
| Formandens åbningstale . . . . .                   | 147 |
| Uddrag af formandens beretning                     | 149 |
| Dansk Lokomotivmands-Forbunds kongres . . . . .    | 164 |
| Statsbanepersonalets Bibliotek .                   | 164 |
| Under DLF . . . . .                                | 165 |
| Jubilæer . . . . .                                 | 165 |
| Sommerudflugt . . . . .                            | 165 |
| Brevveksling med tysk jernbanelentusiast . . . . . | 165 |
| Statsfunktionærernes Låneforening . . . . .        | 165 |
| Nye adresser . . . . .                             | 165 |
| Opmærksomhed frabedes . . . . .                    | 166 |
| Personalia . . . . .                               | 166 |
| Byttelejligheder . . . . .                         | 166 |

### Forsidebillede:

Ardelet-traktor.



### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon: Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

Lørdag 9-12.

### Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

## Lokomotivmændenes kongres 1962

### Formandens åbningstale

På hovedbestyrelsens vegne har jeg den glæde og ære at byde vore gæster og tillidsmænd hjertelig velkommen til kongres.

Når vi i de kommende dage skal drøfte virksomheden i den forløbne 3 årige periode, vil jeg tro, vi kan nå til enighed om ikke at ofre mange af kongressens timer på den tid, der er forløbet, men i større udstrækning hellige os opgaverne for den kommende tid.

Med de fastsatte terminer, hvor vi gennem beretninger har holdt tillidsmændene à jour med hovedbestyrelsens arbejde, har vi tillige kunne redegøre for de opnåede resultater. Hertil kommer formandsmøde og de afholdte møder i afdelingerne med orientering om såvel interne sager som om sager af fælles interesse med andre tjenestemænd.

Det endelige resultat i de emner vi har behandlet er ganske vist ikke altid blevet, hvad den enkelte kunne ønske sig, ligesom hovedbestyrelsen heller ikke overalt har givet et anerkendende stempel. Men ud fra de muligheder, der har været til stede, har vi, om fremskridtet har været stort eller lille, akcepteret. En mindre landvinding ad forhandlingens vej er nu en gang at foretrække, fremfor stagnering eller tilbagegang på grund af stædighed eller usmidighed.

Det har selvsagt og uden overdrivelse været en indholds- og arbejdsrig periode. Til tider mere hektisk end ønskeligt. Den fortsatte omlægning af etatens driftsform med levering af nye og forskellige lokomotivtyper og den deraf følgende nødvendige omskoling har fremkaldt mange uforudsete problemer. Fra dag til dag har der meldt sig overgangsvanskeligheder af den ene eller anden karakter ved det ene eller andet maskindepot.

Hensynet til enkelte medlemmers personlige og naturlige ønsker har skulle parres med det lige så naturlige og nødvendige hensyn til helheden og den samlede medlemsmasse.

Men det skal erkendes, at jeg under arbejdet hermed synes, retfærdighedens termometer ofte har svinget lidt rigeligt mellem frysepunkt og kogepunkt. Vel vidende at fællesskabet er grundpillen, og at den ene derfor kan udsættes for en noget større prøvelse end den anden og måske derfor skal ofre sig lidt mere end kollegaen, har den personlige interesse ofte været ved at få overtaget. Selv om enhver er sig selv nærmest, må vi ikke glemme, at enhver ikke er sig selv nok. I en tid hvor det nye skal indpasses, må man ikke af egoistiske hensyn ryste fællesskabet af sig, selv om man på denne måde måske kan opnå en øjeblikkelig personlig fordel eller tilfredsstillelse. På længere sigt bliver dette kun en fattig tid, der til gengæld kan blive den kostbareste tid.

Glædeligt har det da også været, at vi i de tilfælde, hvor egoismen var ved at få overtaget gennem drøftelse af problemerne har fundet frem til en afgørelse, der gavnede helheden og dermed samtlige medlemmer.



Jeg forstår fuldtud den usikkerhed, der har præget mange i denne vanskelige overgangsperiode, hvor det gamle anciennitetsprincip, omend ikke afskaffet, så dog omlagt af hensyn til opslagspladserne, der er blevet mere dominerende end tidligere. Og hvor opslagspladser af hensyn til normativer og styrketal ikke har kunnet følge samme retningslinier, som er almindelig gældende. Tilpasningen ved maskindepoterne i forhold til det bestående styrketal har betinget en fravigelse. Derfor har eventuelt interesserede til disse pladser måtte tælle på knapperne, når personlig alder, familieforhold, flytteomkostninger m.v. skulle tages i betragtning, men det er også min opfattelse, at hovedbestyrelsen i samarbejde med administrationen har undgået de allerstørste urimeligheder ved pladsernes besættelse.

På tilsvarende måde har vi ad denne vej hindret usaglige forflytninger i forbindelse med nedlægning af maskindepoter eller ved ændring af de mindre rangertraktors bemanding.

På kongressen i 1959 blev det besluttet at opheve kategoriopdelingerne. En udbygning af det tidligere samarbejde, kategorierne imellem, har derfor fundet sted i den nu afsluttede kongressperiode. De betænkeligheder, som en del delegerede gav udtryk for, kan vel siges at have været ubegrundet, men der er anledning til ved denne kongres' åbning at rette en tak til de lokale tilidsmænd og medlemmerne for den gnidningsløse måde, hvorpå denne opgave blev løst.

Om kort tid slutter en ny generation sig til vore rækker. Fra nytårsskiftet 1961/62 og i de efterfølgende måneder har Danske Statsbaner antaget de første aspiranter til uddannelse efter de af Lokomotivmandsudvalget fastsatte regler.

Med disse unge mennesker begynder et nyt afsnit af lokomotivmandens historie. Tilværelsen vil i fremtiden for den nyansatte afvige væsentlig fra den hidtidige. Med dampmaskinens udryddelse og enmandsbetjeningens udvidelse bliver uddannelsesperioden af en anden karakter. Vi må derfor have vor opmærksomhed henvendt herpå. Det at træde ind i aspirantstillingen og følge en ældre kollega gennem en kortere tid og dernæst en eller flere lokomotivførere gennem længere tid styrkede og gav rige erfaringer. – Her afleverede den gamle generation sin viden og erfaring til næste generation, hvilket var et værdifuldt led i uddannelsen til gavn for den kommende lokomotivmand og for etaten. Et stykke tid fremover kan vi endnu følge denne linie, omend det må blive i et noget begrænset omfang. Derfor må vi allerede nu prøve at indpasse en erstatning her-

for, f.eks. ved hver enkelt lokomotivmands medvirken i den daglige omgang med nuværende og fremtidige aspiranter.

Ligesom ved mine indledende bemærkninger om indholdet af terminsberetningerne og dermed hovedbestyrelsens arbejde kan jeg henvise til samme beretninger om resultater opnåede ved samarbejde med andre organisationer. Uden at vi har haft sager til direkte behandling i landsorganisationen, har vi ved kontakt hermed fulgt udviklingen på det private arbejdsmarked og haft gavn af de resultater, De samvirkende Fagforbund har opnået. I Centralorganisation I har vi med støtte af sekretariatet og de øvrige tilsluttede organisationer dels behandlet enkelte sager af intern karakter for lokomotivmændene, dels i fællesskab sager af almen interesse for samtlige tjenestemænd. Såvel her som inden for Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har vi på sædvanlig måde haft det bedste samarbejde. Også vor tilslutning til Nordisk Jernbanemand Union og International Transportarbejderforbund har været udbytterigt, og det har været os en glæde fortsat at kunne kontakte ligestillede organisationer uden for landets grænser.

Afstandene mellem landene bliver på denne måde symbolsk kortere og kortere. Landegrænserne i den vestlige verden bliver mere og mere åbne, og hvad der tidligere var tilstrækkeligt inden for den nationale række må nu udvides til i større omfang også at omfatte de internationale områder. Dette bliver ikke mindre aktuelt med Danmarks tilslutning til det nye fællesmarked, for selv om vi som tjenestemænd umiddelbart kan forvente uforandrede forhold inden for vort tjenesteområde, vil denne sammenslutning få så stor betydning for vor tilværelse, at vi på organisationsbasis må medvirke fra den første dag.

Skønt der stadig er uro på det store verdensmarked, og denne kendsgerning har været konstateret ved hver åbning af vore kongresser, må vi stille vor lid til, at det skal lykkes for stormagterne at finde hinanden i en fredelig løsning af de problemer, der hidtil har ligget på forhandlingsbordet. Det er også vort håb, at den tekniske udvikling alene må blive til gavn for menneskeheden og ikke anvendt i våben nationerne i mellem.

I ønsket om en fredfyldt verden, et fortsat godt samarbejde, nationerne imellem, og imellem de organisationer, der i de enkelte lande er et led i hele samfundets opbygning, erklærer jeg Dansk Lokomotivmands Forenings ordinære kongres 1962 for åbnet.

# Uddrag af formandens beretning

## Lønninger m. m.

Den stærke økonomiske udvikling, der gjorde sig gældende i sidste kongresperiode er fortsat også i de forløbne 3 år. Kun kort tid efter sidste kongres synes tiden at skulle løbe fra den nye lønningslov, og tjenestemændene komme bag ud i lønning i forhold til indtægterne for andre medborgere. Ifølge lønningsloven kunne § 88 først bringes til anvendelse i efteråret 1961, men for centralorganisationerne stod det klart, at en dispensation herfra var nødvendig.

På grundlag af den udarbejdede statistik over lønninger i privatindustrien fremsendtes derfor en anmodning til finansministeren om et antal overenskomstportioner svarende til den reelle lønstigning. Forinden havde der været en del uro i visse tjenestemandsgrene, som dog ikke alene skulle ses på baggrund af et sammenligningsgrundlag med tjenestemandslønninger og lønninger for andre. Opfattelsen af, at den oprindelige grundløn til disse tjenestemænd ikke var tilfredsstillende, gjorde også sit udslag til, at en af de sjældne tjenestemandstrejker blev en kendsgerning.

Som det allerede vil være bekendt, blev det ingen vellykket forhandling med den daværende finansminister. Efter forskellige drøftelser med tilbud, der lå betydeligt lavere end det fremsatte krav, blev der fra ministerens side stillet et ultimatum omfattende 40 overenskomstportioner for finansårene 1961/62 og 1962/63. På dette tidspunkt var centralorganisationernes standpunkt: 43 portioner fra 1. januar 1961 til 31. marts 1962 og yderligere 6 portioner fra 1. april 1962 til 31. marts 1963, hvor overenskomsten for arbejdsmarkedets parter udløber. Da lønudviklingen i privatindustrien måtte forventes fortsat at have stigende tendens, ønskede tjenestemændenes centralorganisationer tillige adgang til forhandling i foråret 1962. Et forslagsforslag fra ministeren havde tidligere været fremme, og det indeholdt 41 portioner samt en forhøjelse af den laveste portionsstørrelse for aktive tjenestemænd på 36 kr. til 48 kr. Det siger sig selv, at centralorganisationerne ikke kunne acceptere en partiel lønningslovsrevision og på et så tidligt tidspunkt efter lønningslovens godkendelse prøve at forrykke udgangspunktet for den fremtidige regulering. Konsekvensen heraf måtte nødvendigvis blive, at ikke mindst de tjenestemandsgrener, som ikke havde anerkendt loven af 1958,

måtte kunne få genoptaget de spørgsmål og ønsker som på det tidspunkt var blevet afvist.

Finansministeren var urokkelig i sit standpunkt, og han fik senere tilslutning fra samtlige partigrupper i finansudvalget. Forinden afgørelsen var truffet i finansudvalget, rettede centralorganisationerne en skriftlig henvendelse til udvalget, hvori der klart blev redegjort for tjenestemændenes berettigede krav og rigtigheden i det udarbejdede bevismateriale, der heller ikke var tilbagevist af ministeren.

Det erkendes, at dette var en bitter dag for de tjenestemænd, som reelt var gået ind for en ny paragraf, hvis formål skulle være en rimelig regulering af tjenestemændenes lønninger i forhold til udviklingen i privatindustrien, så man kunne undgå de mere tilfældige forhandlinger og forslag, som havde fundet sted med visse mellemrum siden 1948.

Den utilfredshed, der hermed bredte sig i tjenestemandskredse, måtte naturligt medføre en fornyet henvendelse til finansministeren. I mellemtiden havde et ministerskifte fundet sted, idet den radikale Kjeld Phillip var blevet afløst af socialdemokraten Hans R. Knudsen. Den nye minister gav over for offentligheden udtryk for forhandlingsvilje, men som det var ventet, havde han ingen mulighed for ad politisk vej at få omstødt de beslutninger truffet af hans forgænger. Ganske vist var der politiske partier, som ved et senere lovforslags behandling søgte at tilkendegive en særlig sympati for tjenestemændene og deres krav om overenskomstportionerne. Denne aktion var alene medvirkende til en forsinket gennemførelse af lovforslaget.

For centralorganisationerne var denne situation yderst vanskelig. § 88 blev indført med det formål, som jeg allerede har nævnt, men når man på forhånd ingen udsigt har til, at ministeren eller andre politikere ønsker at følge dette afsnit i tjenestemandsløven, må man nødvendigvis søge andre veje for gennemførelse af en økonomisk forbedring for medlemmerne, og disse veje må søges, medens forhandlingerne endnu ikke er afbrudt.

Med en kritik af politikernes vrangvillige indstilling og tilsidesættelse af de løfter, tjenestemændene fik ved lovens ikrafttræden, skal der udtrykkes tilfredshed over for vore forhandlere med det, der blev opnået ved de sidst førte forhandlinger.

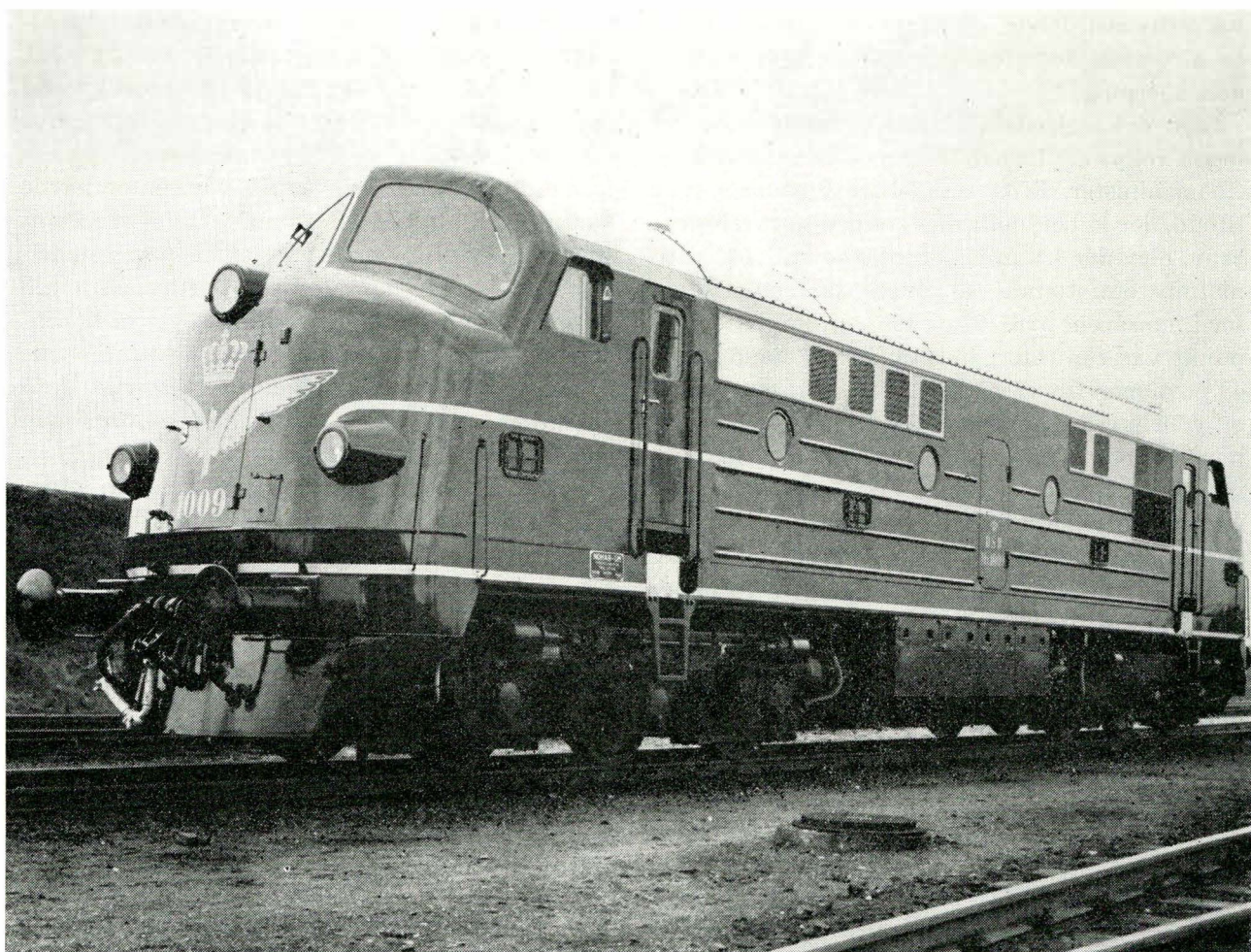


Med virkning fra 1. april 1962 fik stedtillægs-satserne en forhøjelse på kr. 240,- årlig, og der blev samtidig oprettet en ny stedtillægssats med henblik på, at ydelsen kunne komme de flest mulige tjenestemænd til gode. Et gammelt ønske om en bedre feriegodtgørelse, end den der oppebæres ved den egentlige lønning, blev samtidig imødekommet, hvorefter der tilfalder tjenestemændene 1 procent i feriegodtgørelse af den normale årlige nettoløn pr. 1. april. Altså grundløn med alderstillæg evt. personligt pensionsgivende tillæg, dyrtidstillæg og overenskomsttillæg med fradrag af pensionsbidrag.

For at opnå feriegodtgørelsen er det en betingelse, at man har ret til den fulde ferie på 18 eller 24 arbejdsdage, i modsat fald fastsættes godtgørelsen som svarende til  $\frac{1}{18}$  eller  $\frac{1}{24}$ , beregnet efter det antal måneder, man har været beskæftiget i det pågældende ferieår. Ifølge en afgørelse fra finansministeriet vil feriegodtgørelsen først være til udbetaling på det tidspunkt, hvor tjenestemanden første gang har søgt og fået bevilget en ferieperiode på mindst 6 dage.

Denne bestemmelse skal vist tages som udtryk for, at man vil sikre sig, at tjenestemanden virkelig holder ferie eller i hvert faldt en del af ferien. Hos os er dette problem vist ikke særligt aktuelt, og jeg skal erkende, at jeg ikke er tilhænger af dette barnepigesystem, som alene vil være til besvær og fremkalde ubehageligheder på de enkelte tjenestesteder. Vi er i forvejen handicappet i henseende til ferietildeling på tider, hvor andre almindelige mennesker kan holde ferie, og yderligere klausuler er overflødige.

For tjenestemandorganisationerne har det naturligtvis måtte beklages, at der i dette lønforlig ikke var mulighed for et tillæg til pensionisterne, men godkendelsen af det opnåede må ses på baggrund af det, jeg allerede har nævnt og tilføjede, fordi organisationerne ikke har afskrevet sig retten til at genoptage sit tidligere forslag med et eventuelt supplement, når den egentlige overenskomstsperiode i privatindustrien udløber til foråret 1963. Det skal yderligere bemærkes, at det økonomiske resultat ikke skal modregnes i eventuelt senere overenskomstportioner.



*Leveringen af de bestilte loko litra MX er endnu ikke tilendebragt. En del af stillingerne hertil vil derfor først blive besat i løbet af året 1962.*



## Pristalsregulering.

På vore kongresser og møder landet over har man ofte fremsat ønske om, at tjenestemændene fik samme adgang til opnåelse af regulerings-tillægsportioner, som arbejderne har. Selv om man givetvis kun kan følge overenskomstsituationerne fra år til år, og at der under forhandling mellem arbejdsmarkedets parter kan opnås enighed om en ændring, hvorfor forskellen mellem arbejdere og tjenestemænd atter kan indtræde, er der mellem finansministeriet og centralorganisationerne opnået enighed om en ændring i den hidtidige dyrtidsregulering. Udgangspunktet har været arbejderens overgang til dyrtidsregulering efter priserne i juli 1949 mod tidligere juli 1914.

Herefter vil tjenestemandslønningerne blive forhøjet og nedsat med portioner, der varierer fra 19,20 kr. til 748,80 kr. for hver fulde 3 points udsving i pristallet udover 148. Med udsving i pristallet under 148 skal reguleringen ske med portioner på mellem 12 kr. og 468 kr. svarende til den portionsskala, som er fastsat i tjenestemandsløven. For vore medlemmer ligger de fremtidige beløb mellem 230,40 kr. og 403,20 kr. regnet fra begyndelsesløn i 7. lkl. og slutløn i 18. lkl. Vi har således nu to forskellige reguleringsstillægsskalaer, nemlig A-skalaen, hvorefter vi på nuværende tidspunkt oppebærer 4 portioner og B-skalaen, som vi har fået 2 portioner efter.

For at undgå en forringelse af dyrtidsreguleringen, der i fremtiden vil ske ved ændringer i pristallet, der er  $1\frac{1}{2}$  gang så store som ændringerne på 6 points i det hidtidige pristal, har man altså forhøjet skalabeløbene, og man opnår for tjenestemændene, at dækningsgraden er øget fra de tidligere 86,0 procent til 89,6 procent. For honorarernes vedkommende sker der ligeledes en ændring i den tidligere regulering med 5 procents ændring for hver 12 points udsving til 4 procents ændring for hver 3 points udsving, hvorved dækningsgraden øges fra 85,3 procent til 88,9 procent.

Et af de udvalg, som blev nedsat i forbindelse med lønningsskommissionen, men sluttede sit arbejde noget senere, var tjenestetidsudvalget. Da en del af de arbejdsemner, udvalget skulle behandle, på grund af den økonomiske udvikling ikke kunne afvente det afsluttende arbejde, tog man på et tidligere tidspunkt stilling til en regulering af de særlige ydelser og ændring i tidsrummet for ydelse af nattimebetaling. Time- og dagpengene forblev uændrede i grundbeløbene, men den fremtidige regulering sker med samme

beløb som hidtil for hver 3 points, pristallet stiger, mod tidligere for hver 12 points. Retten til at oppebære fulde dagpenge blev udvidet fra 25 til 28 dage, og det særlige tillæg på kr. 2,50 for arbejde uden for tjenestetedet, hvor der ikke kan oppebæres time- og dagpenge, blev fastsat til 3,00 kr. Der skete samtidig en ændring i overarbejdssatserne, som foruden en forhøjelse fik tilføjet en ny reguleringsform, og tilsvarende forhøjelse fandt sted for betaling for mistede fridage.

Når time- og dagpengene forblev uændret, skete der heller ingen forandring i kørepenge-satserne, hvis regulering følger førstnævnte. Man kan i nogen grad kritisere denne tilbageholdenhed over for time- og dagpenge, men det må her erindres, at der i den forløbne tid trods alt er sket en forbedring i betalingen for de mennesker, der er tjenestgørende på fremmed sted. Det er bl.a. sket ved udvidelsen af antal dage for det særlige tillæg i forbindelse med fulde dagpenge og nu ved en forhøjelse af dageantallet for fulde dagpenge. Også natpengesatserne, betaling på søn- og helligdage, vederlag for delt tjeneste og vederlag for delt tjeneste, der strækker sig over mere end 12 klokke-timer, er blevet reguleret, og der er fastsat en fremtidig reguleringsform, hvorefter der for nattjeneste, betaling for søn- og helligdage, vederlag for tjeneste udover 12 timer ydes 5 øre for hver  $3 \times 3$  points, pristallet stiger, medens reguleringen i vederlag for delt tjeneste sker med 10 øre efter samme pristalsstigning.

## Tjenestetidsreglerne.

Det skulle næppe være nødvendigt med en systematisk gennemgang af de ændringer i tjenestetidsreglerne, der blev opnået under udvalgsarbejdet med finansministeriet. Resultatet heraf er kendt af alle tillidsmændene, og for de fleste reglers vedkommende er de indarbejdet i kørselsfordelingerne og praktiseret for personalet i reserven. I modsætning til de tidligere tjenestetidsudvalg beskæftigede dette udvalg sig alene denne gang med de generelle regler, medens underbestemmelserne blev henvist til forhandling mellem etatsorganisationerne og de respektive styrelser. Men det bør fastslås, at der i de generelle regler blev opnået resultater svarende til de forslag, som også Dansk Lokomotivmands Forening havde fremsat. Som et hovedprincip kan det konstateres, at der er lagt vægt på en tjenestetidsramme, der betinger størst mulige fri-

hed på hjemstedsdepotet tilligemed en nedsættelse af tjenestetidsnormen. Denne skal, som hidtil, beregnes som månedsnorm, hvilket er så naturligt for vort vedkommende. Det, der har givet anledning til de fleste problemer, er den nye 12 timers-regel, og personalets medvirken når denne regel skal bringes til anvendelse og når 11 timer tjenestefrit ophold skal reduceres fra 8 til 11 timer.

For det sidstes vedkommende er der i virkeligheden tale om en overførsel af den gennem mange år kendte bestemmelse, hvorefter personalet kunne gå med til 8 timers tjenestefrit ophold, selv om maksimum lå højere. Den har været nødvendig for stedligt personale, der ønskede anden overgang fra f.eks. dagtjeneste til nattjeneste og på denne måde opnå en bedre fridagslængde. Bestemmelsen har til gengæld aldrig haft adresse til det kørende personale, som i forvejen må fordele sin fritid mellem hjemsted og fremmed depot. Med den karakter den har nu, bør den kun bringes til anvendelse over for det kørende personale i ganske specielle tilfælde og kun, såfremt den ingen indflydelse har på det almindelige tjenestefrie ophold på mindst 11 timer på hjemstedet.

12 timers-reglen, der giver adgang til betaling, når en delt tjeneste strækker sig udover 12 klokke-timer, har givet anledning til en hel del besværligheder. I første omgang var der enighed mellem administrationen og organisationerne om reglens praktisering. Ingen var i tvivl om, at betalingen skulle ydes efter klokke-timer, og udgangspunktet for beregningen var fra første tjenestes begyndelse til sidste tjenestes afslutning, med mindre der forelå en afbrydelse på over 8 timer, som var anerkendt af personalet. Senere udsendte generaldirektoratet meddelelse om, at der kun kunne ydes betaling for den tjenestetid, der forekom efter 12 klokke-timer. Vi kom derefter i den ejendommelige situation, at det ene distrikt afregnede efter den første fortolkning og det andet distrikt efter den sidste.

Umiddelbart før denne kongres foreligger den endelige afgørelse fra tjenestetidsudvalget, og den giver udtryk for, at klokke-timebegrebet skal bringes i anvendelse. Herefter vil der være en hel del af vore medlemmer, som må indsende regning på efterbetaling for tidsrummet fra 28. maj 1961 og indtil dato.

Det ville være urigtigt, hvis jeg gav udtryk for min tilfredshed med 12 timers-reglen i al almindelighed. Efter min opfattelse er det ikke alle regler, der kan opstilles generelt for samtlige

statstjenestemænd. Man kan fastsætte længden af en fridag, tjenestefrie ophold på hjemstedsdepotet og tilsvarende bestemmelser for tjenestefrie ophold på fremmed sted med brøkdels beregning eller lignende, men når man fastsætter en ramme for en arbejdsdag, må man være opmærksom på, at denne former sig yderst forskellig for de enkelte kategorier, og der er væsentlig forskel på vilkårene for det kørende personale og vilkårene for det stedlige personale.

Et af lokomotivmændenes almindelige og berettigede ønsker, som vi desværre ikke har fået en løsning på inden denne kongres, er nedsættelse af timetallet for uafbrudt tjeneste og timetallet for den daglige sammenlagte tjenester. 10 timer uafbrudt på enmandsbetjent køretøj er for stor en belastning under de nuværende trafikforhold. Det er hverken forsvarligt over for lokomotivmanden eller over for sikkerhedsbestemmelser, men det må stå enhver klart, at jo mere vi rammer den daglige tjeneste ind, jo vanskeligere bliver det at opstille en både passende og tilfredsstillende tjeneste.

Et døgn har kun 24 timer og skal den daglige tjeneste afvikles inden for de 12 timer, og lokomotivmanden herefter have 11 timers hvil, er der kun 1 time tilbage af døgnets 24. Hvis toggangen var således indrettet på alle strækninger, at der var frem- og returløb flere gange i timen og ensartet i alle døgnets timer, kunne opgaven løses på en tilfredsstillende måde.

Skal de anførte principper imidlertid praktiseres, og såfremt vi fortsat klemmer vor tjeneste ind under et bestemt timetal i ønsket om altid at have sin fritid på hjemstedet, vil kørselsfordelingerne efter min opfattelse i alt for mange tilfælde blive reduceret i dageantal og tjenesten henlagt til reservekørsel, ligesom antallet af anstrengende tjenestedage vil blive større end antallet af lette tjenestedage. Dette er ikke at foretrække, fremfor en jævnere fordeling med en passende fordeling af hviletiden mellem fremmed sted og hjemsted.

Om tjenestetidsreglerne i almindelighed skal det endelig fastslås, at lokomotivpersonalet i 15. kl. nu også er underkastet reglerne.

### **Lokomotivmandsudvalget.**

Som jeg gav udtryk for på sidste kongres og som fremhævet ved tidligere lejligheder, måtte Danske Statsbaner snarest søge antaget nye aspiranter til lokomotivtjenesten. Det har længe stået mig klart, at styrketallene af lokomotiv-



mænd ved depoterne ikke var tilstrækkelige, og at de normativtal, distrikterne fastsatte, ikke stod i et rimeligt forhold til det praktiske liv. Det erkendes, at enkelte maskindepoter i en overgang havde overtallige lokomotivfyrbødere, men den samlede styrke for hele landet var ikke tilstrækkelig til den fastsatte trafik. Medens det hidtil ikke havde givet det ønskede resultat om antagelse af aspiranter og udarbejdelse af nye uddannelsesregler svarende til fremtidig beskæftigelse, blev der i efteråret 1960 af generaldirektoratet nedsat et udvalg til behandling af dette emne. Under udvalgsarbejdet blev det klart tilkendegivet fra begge distrikters repræsentanter, at en øjeblikkelig antagelse af aspiranter var nødvendig, såfremt man skulle klare fremtidens trafik.

Jeg skal ikke rette nogen kritik over for disse ønsker, men det kan næppe bebrejdes mig, når jeg påny gentager, at der må foreligge en fejlurdering af personalesituationen, ikke mindst i 2.

distrikt. Efter de normativer, der har været lagt til grund for stationering og udnævnelser gennem de senere år, skulle der fortsat være en overtallighed, det til trods for at det fastsatte uddannelsesprogram ikke har kunnet overholdes, og at fridage og orlovsdage ikke overalt kunne tildeles. Vel vidende at rationalisering og modernisering kan afføde reducere i personalestyrken, er forholdene ikke så uoverskuelige, at det skulle være nødvendigt at komme så langt bagefter, som tilfældet er nu.

Betænkning fra lokomotivmandsudvalget er tilsendt samtlige medlemmer gennem Dansk Lokomotiv Tidende, og den foreligger tillige under sagers behandling på kongresdeltagernes bord. Det opstillede uddannelsesprogram afviger naturligvis fra det tidligere. Udvalget måtte lægge vægt, at de kommende aspiranter kun i begrænset omfang ville blive beskæftiget ved damptjenesten, hvorfor hovedvægten måtte lægges på uddannelsen inden for motortjenesten.



*Efter de nye uddannelsesregler vil uddannelsen af lokomotivførere, der ønsker at overgå til denne driftsform, finde sted efter anciennitets rækkefølgen.*



Den næste generation af lokomotivmænd vil derfor på et tidligere tidspunkt end hidtil blive beskæftiget ved egentlig førertjeneste. Når aspirantens uddannelsesetid er overstået, vil han få en vekslende tjeneste mellem egentlig lokomotivmandsgerning og håndværkergerning. Tilsvarende vil gøre sig gældende for ham i de første tjenestemandår for, at der kan opnås den nødvendige elasticitet i personalestyrken. Behovet herfor er jo varierende alt efter, om det er sommerkøreplan, højtidstrafik eller den noget svagere belastede vinterkøreplan.

Antagelsesbetingelserne er stort set uforandrede, dog er aldersgrænsen fastsat til 26 år, og den psykotekniske prøve vil nu blive afholdt inden for de 2 distrikters maskintjenester. Antallet af uddannelsesdepoter er reduceret til at omfatte København Gb., Århus, Fredericia og evt. Korsør og Struer.

Der skal gennemgås et kursus i aspiranttiden, og som følge af ændringerne i trækraften bygges dette kursusprogram hovedsagelig på motordriften. Den videre uddannelse går over et motorkursus svarende til det nuværende, og der er fastsat obligatorisk uddannelse til litra MY og MX, således at alle fremtidige lokomotivmænd står ens rustede på dette område.

Lokomotivfyrbøderstillingen bortfalder efterhånden, og de nye aspiranter ansættes som lokomotivmedhjælper i 7. lønningsklasse, hvorfra de efter 4 års forløb automatisk avancerer til 10. lønningsklasse med stillingsbetegnelsen lokomotivassistent. Lokomotivførerstillingen i 12. lønningsklasse opnås efter 5 års tjeneste i 10. lønningsklasse, yderligere advancement i lokomotivførerlinien kan tidligst ske efter det fyldte 35. år, og kursus for MY og MX skal være overstået inden det fyldte 45. år.

En nærmere redegørelse over de enkelte detaljer i uddannelsesprogrammet kan jeg afholde mig fra med henvisning til betænkningen, men der er grund til at fastslå, at der også i dette program kan melde sig visse uforudsete spørgsmål, og at overgangstiden kan fremkalde problemer. Det er ikke givet, at det, der nedlagt i betænkningen, ikke kan eller bør rettes, efterhånden som erfaringerne indhøstes.

Under hensyn til en tilpasning af det bestående og det nye er der oprettet et særligt overgangskursus for de nuværende lokomotivfyrbødere og for elektroførere. Lokomotivfyrbøderne skal alle have opnået forfremmelse til lokomotivfører i 12. lønningsklasse inden oprykning af den første lokomotivmedhjælper til lokomotivassistent.

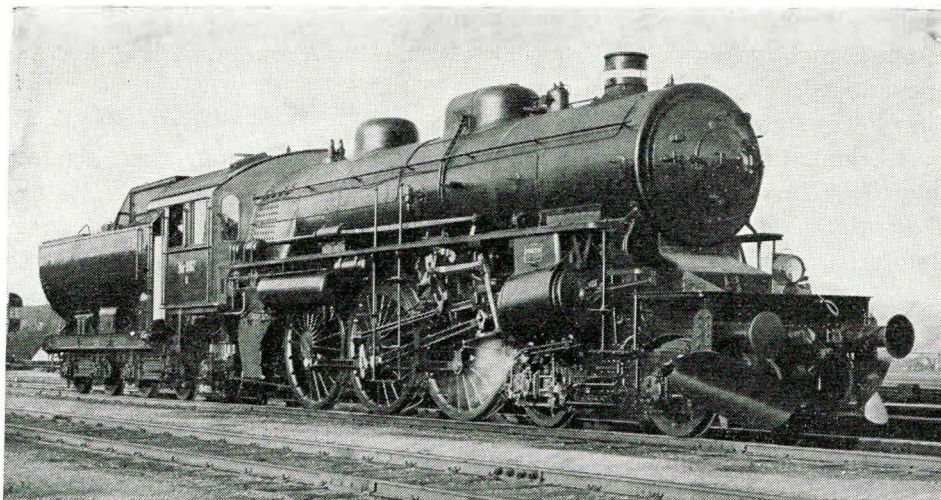
Resultatet af udvalgsarbejdet må betragtes som tilfredsstillende. Jeg lægger stor vægt på bevarelsen af faguddannet personale såvel på lokomotiver som motorvogne og ved den elektriske drift. For den sidstes vedkommende har der naturligvis være visse indsigelser, men ved en nøjere eftertanke blev der enighed om ikke at ændre dette forhold. Der blev tillige givet tilslutning til for de nuværende elektroførere at overgå til anden lokomotivmandstjeneste. Der vil hvert år blive overført 16 mand svarende til 4 mand til hvert kursus i 1. distrikt.

Hver enkelt elektrofører er forespurgt, og den fastsatte frist for besvarelsen er udløbet, hvorfor de tilbageblevne, der ikke har ønsket at overgå, vil slutte i stillingen som elektroførere. Denne stillingsbetegnelse vil efterhånden bortfalde, idet tjenesten ved S-togsdriften vil indgå som et led i de fremtidige stillinger. En lokomotivmedhjælper eller lokomotivassistent, der søger over til denne driftsform, vil følge samme automatisk oprykning med stillingsbetegnelser som ved de andre driftsformer, dog er der forbundet en karenstid på 5 år ved S-togsdriften.

Under denne omtale af uddannelsen skal jeg tillige sige et par ord om uddannelse i almindelighed og den omskoling, som har været nødvendig under driftsformernes omlægning. Gennem årene har foreningen i samarbejde med administrationen opstillet uddannelsesplaner med henblik på at få tilendebragt motoruddannelsen for samtlige lokomotivmænd. Det drejer sig i første omgang om MO-kursus, hvortil der på et vist tidspunkt manglede ikke så få lokomotivførere. Hele denne kategori er nu færdiguddannet, og vi er kommet et godt stykke ned i rækken af lokomotivfyrbødere. Af disse resterer der dog fortsat et væsentligt antal, som kunne have været uddannet, hvis vi alene skulle gennemføre MO-kursus. I mellemtiden har vi imidlertid måttet oprette de nødvendige kursus for uddannelse til litra MY og MX, og vi må påregne i løbet af efteråret at skulle have de første lokomotivmedhjælperkursus. Hele dette uddannelsesprogram kræver en ikke uvæsentlig styrke udover det nødvendige behov til den daglige drift, hvorfor der også i den kommende tid vil være vanskeligheder på grund heraf.

Uddannelsen til litra MY og MX skal principielt ske efter anciennitet uden hensyntagen til den pågældendes stationeringssted, men det har været nødvendigt enkelte steder at dispensere fra disse retningslinier, da det ikke var muligt at tilflytte personale til depotet uden samtidig at





*Da der fortsat vil være en del damplokomotiver i drift, har Lokomotivmandsudvalget ikke ment helt at kunne se bort fra uddannelse til denne driftsform.*

gennemføre uansøgte forflytninger. I fremtiden skulle dette kunne undgås. Dog må vi dispensere for Rødby Havn, hvortil den overvejende part af personalet fra Gedser maskindepot skal overflyttes. Samme dispensering vil ske for enkelte lokomotivfyrbødere til MO-kursus under hensyn til, at der ved det depot udelukkende bliver tale om motordrift.

Det skal fuldt erkendes, at vore erfaringer ved dispenseringer ikke er de allerbedste. For kort tid siden imødekom vi et ønske fra 2. distrikt, fordi vi anså det materiale, der blev forelagt os, for at være reelt og ærligt, men det viste sig desværre at være et falsum. Bevæggrunden til ønsket om dispensation var alene ønsket om at undgå udkommandogodtgørelse. Vor aftale med 1. distrikt er imidlertid bygget på et reelt grundlag med fuld hensyntagen til personalet og statsbanernes tarv.

Besættelsen af stillingerne som lokomotivførere i 15. lønningsklasse er i det væsentligste sket uden større gnidninger. Det har for de mennesker, der har måttet tage dette specialkursus, været en drøj tid, men det har været glædeligt at se eksamensresultaterne, der er et klart udtryk for en god indsats fra personalet og interesse for arbejdet. Vi har fået pladserne besat i takt med lokomotivernes levering, men det har ikke været muligt altid at præcisere det endelige tidspunkt for en eller flere pladseres oprettelse, hvorfor vi har benyttet en kollektiv form ved opslagenes udarbejdelse. Det har været ensbetydende med et opslags gyldighed i indtil 12 måneder ved de fleste pladseres besættelse.

Fra 1. januar 1962 er dette system ophævet, og de fremtidige stillinger vil blive opslået i

»Vingehjulet« enten ved ledighed eller ved oprettelsen af nye. Ansøgningslisterne vil altså for fremtiden kun have gyldighed til de stillinger, opslaget har givet udtryk for. I forbindelse med det nu ophævede system har der været en del utilfredshed bl.a. med de pladser, der blev besat 1. februar d.å., idet man mente, at besættelsen ikke kunne finde sted efter ansøgerlisten, der udløb med december måned 1961. Denne påstand er ikke rigtig, thi inden ansøgerlisten blev annulleret, havde besættelsen fundet sted med henblik på udnævnelser pr. 1. januar, men forskellige tekniske spørgsmål, herunder færdiguddannelse og nødvendige lægeerklæringer var ikke afklaret så betids, at 1. januar kunne komme i betragtning, hvorfor vi måtte udsætte udnævnelserne til pr. 1. februar.

Oprindeligt skulle et antal udnævnelser have fundet sted pr. 1. maj d.å. i 2. distrikt. Distriktets indstilling om pladsernes placering og vurdering af ansøgenes kvalifikationer var tilendebragt, så tidsfristen kunne overholdes. Imidlertid har distriktet i slutningen af april måned, dels nedskåret antallet af pladser, dels meddelt at nogle af ansøgerne ikke er færdiguddannet. Da det ikke var de yngste i anciennitetsrækken, der var tale om, men ansøgere hist og her i anciennitetsrækken, vil udnævnelserne først finde sted pr. 1. juni.

Det er en sag, der ikke bør ofres megen tid og tale på, men jeg har fundet det rigtigst at nævne den for at undgå spørgsmål rettet herom. Det er beklageligt, at vi fra det samme distrikt gentagne gange skal præsenteres for irritationsmomenter. Opslaget har i særdeles god tid været fremme i »Vingehjulet«, og distriktet vidste,



hvilke forpligtelser det havde over for personalet. Ønsker distriktet loyalitet og tillid af sit personale, så burde dets ledere selv vise større menneskelighed over for medansatte. Vi er ikke gået ind i hele denne omlægning af driftsformen og givet tilslutning til en så væsentlig forøgelse af kravene til lokomotivmændene for at udsætte os for unødvendige forhandlinger eller for chikannerier.

Spørgsmålet om et passende honorar til de lokomotivførere, der har påtaget sig den ikke ubetydelige opgave at instruere kollegerne teknisk og teoretisk i litra MY og MX er rejst over for generaldirektoratet, og forhandling har fundet sted. Vi har imidlertid ikke en endelig afklaring færdig, men håber, det vil være tilfældet umiddelbart efter kongressen. Jeg skal være den første til at erkende, at det har taget uforholdsmæssig lang tid at nå frem til et resultat. Men det er en af de sager med en overordentlig masse sympati, uden noget at have den i. Ingen benægter rigtigheden af, at lokomotivførerne har påtaget sig en meget stor og værdifuld opgave, at de har ofret hele fritiden på fremmed depot og i adskillige tilfælde også mange timer på hjemstedet.

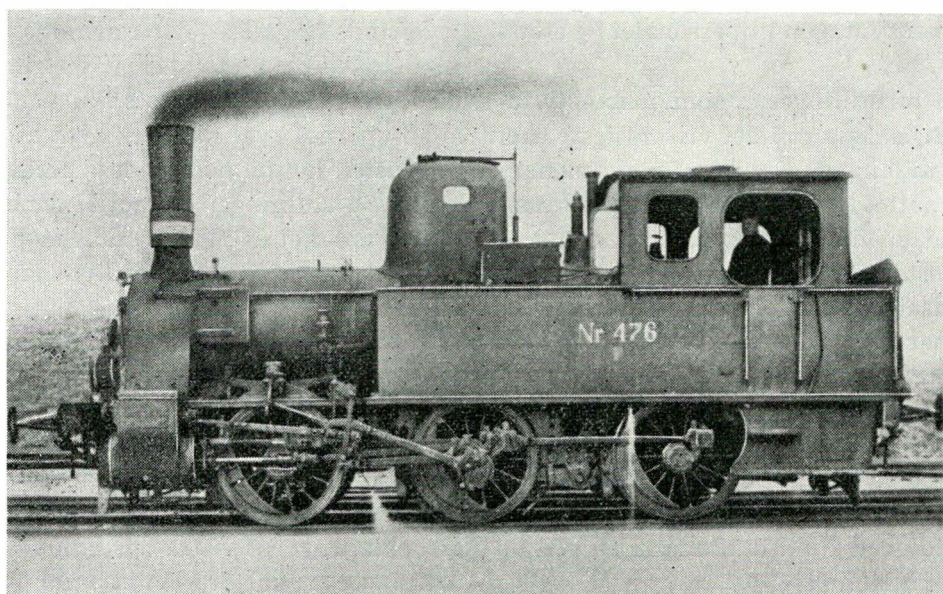
Det tilbud, der skal danne grundlag for den kommende forhandling går ud på at éngangstillæg for det arbejde, der er udført, siden lokomotivernes levering, medens man for fremtiden kun vil betale for den overtid, undervisningen medfører. Vi anser ikke denne ordning for tilfredsstillende, hverken for lokomotivmændene eller

for statsbanerne, og håber derfor resultatet af forhandlingerne må blive et andet.

### Auditørsager.

Også i denne kongresperiode har vi behandlet en del auditørsager af større eller mindre karakter. Med den fortsatte udvidede enmandsbetjening, det mere komplicerede signalsystem, der i den tid, omlægningen finder sted, er stærkt vekslende fra strækning til strækning, og de øvrige forøgede krav til lokomotivmandens gerning medfører også større risiko for en fejlvurdering og dermed en tjenesteforseelse. De fleste af sagerne har da også forbindelse med signalobservationen, og jeg har ikke til hensigt at ville tilkendegive andet end lokomotivmandens pligt til at være opmærksom under tjenestens udførelse.

Men det forekommer mig, at administrationen i for stor udstrækning lader lokomotivmanden dømmes og føre ham til en auditørundersøgelse med efterfølgende bødeforlæg. Der kan vel forekomme ligegyldighed og svigtende interesse, men som hovedregel kan det fastslås, at ingen lokomotivmand med vilje passerer et fejlagtigt signal. Når det hævdes, at auditørundersøgelsen gennemføres også af hensyn til den tiltalte, forekommer der sager, hvor denne påstand kan drages i tvivl. Det må ikke glemmes, at lokomotivmanden er alene i førerrummet, og derfor aldrig har vidner til underbygning af sin forklaring. Rigtigheden af, at det tekniske aldrig kan svigte, ønsker vi så vidt gørligt at støtte, men det kan



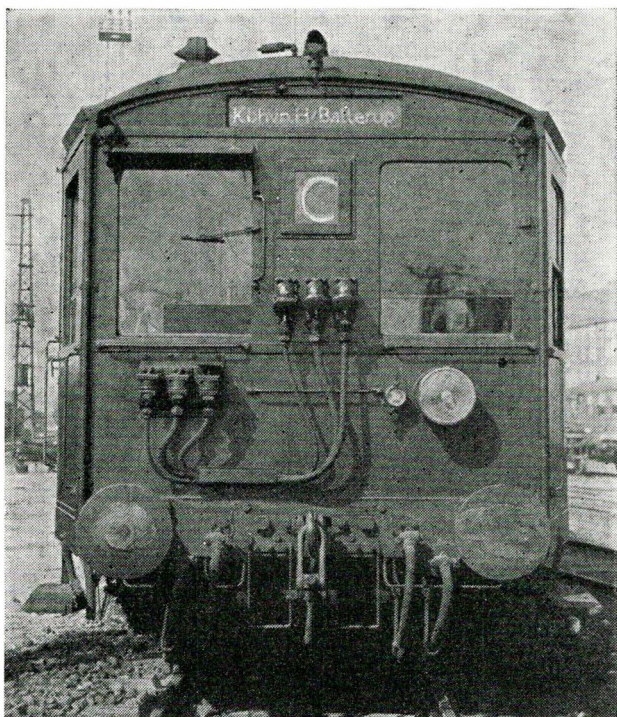
*Også ved rangertjenesten vil der nogle år fremefter være damplokomotiver i drift særlig af de forskellige typer litra F.*



ikke være ensbetydende med, at skylden derfor altid hviler på manden i førerrummet.

Vi har desværre også haft sager i forbindelse med større uheld og ulykker. En af disse var ulykken ved Hedehusene i februar måned 1961. Vi måtte den gang tage til orde over for de udtalelser, der blev givet pressen. Sagen er afsluttet med en uforholdsmæssig stor bøde til lokomotivføreren, der passerede et dårligt placeret signal i stopstilling og under de tænkeligst mulige vanskelige vejrforhold. Han førte sit tog til standsning inde på stationens område dækket af signaler i begge retninger, men i en fælde hvor det tekniske ikke var i orden. Lokomotivføreren har begået en forseelse, men den lovede og fra vor side ønskede redegørelse til den dagspresse, der efterlyste den, er udeblevet. I offentlighedens øjne står lokomotivføreren for Kalundborgtoget derfor fortsat som den egentlige skyldige.

Inden for lokomotivmændenes rækker har vi altid stået solidarisk med vor administration og de mennesker, som er med i kædeleddet under en sikker togafvikling, men vist der fortsat føres den samme politik, som i den senere tid, vil vi ændre standpunkt og opfordre medlemmerne til i større udstrækning at notere forekomne fejl ved sikringsanlæggene, uanset om de er af større eller mindre karakter.



*De, der i fremtiden søger over til S-togstjenesten, forpligter sig til at blive ved denne driftsform i mindst fem år.*

## Organisationsforhold.

Efter gennemførelsen af lønningsloven i 1958 fandt centralorganisationerne det ønskeligt at præcisere tjenestemændenes organisationsmæssige tilhørsforhold. Som bekendt blev forhandlingsretten ifølge §§ 21-24 overdraget centralorganisationerne I og II samt Danske Statsembedsmænds Samråd. Det er ikke ensbetydende med nogen ændring i vor tilværelse, men vore love skal i fremtiden anerkendes af finansministeriet. Derimod måtte det fastslås, hvilke etatsorganisationer der rettelig hørte til de enkelte centralorganisationer. Et udvalg til behandling af dette emne har afgivet sin indstilling, der i hovedprincippet går ud på en inddeling efter lønningsklasser og medlemmets ret til forbliven i sin organisation, når avancement foregår i lige linie uanset yderligere uddannelse eller omskoling. Den eneste fravigelse fra dette system forekommer for lokomotivmænd, der overgår til lokomotivmesterstillinger, der fortsat skal organiseres i Jernbaneforeningen.

Der kan naturligvis siges for og imod denne ordning, men den tilsigtede er at undgå grænsestridigheder.

Til varetagelse af og forhandling om de sager, der har fælles interesse for samtlige statstjenestemænd under de forhandlingsberettigede centralorganisationer er der oprettet et fællesudvalg sammensat af repræsentanter for de allerede nævnte organisationer og Danmarks Lærerforening. Ud fra de erfaringer man har indhøstet gennem de år, hvor forhandling om løn m.m. måtte finde sted oftere end tidligere og under hensyn til ønsket om en samlet optræden bl.a. i forbindelse med § 88 tillæggene, har man fundet det formålstjenligt med et snævrere forhandlingsudvalg. Vedtægterne herfor er stort set opbygget efter princippet i vedtægterne for »Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg«.

Det er naturligvis glædeligt, at tjenestemændene uanset stilling eller position kan finde hinanden i et mere intimt samarbejde. Det skulle jo borge for en efterhånden større samling og lette arbejdet i de bestræbelser, der føres for tjenestemændenes og funktionærernes sammenslutning. Et nordisk møde om dette emne har netop fundet sted her i København for ca. en uge siden. Men et er en tilværelse i bejlerklæder, noget andet alvorligt mente hensigter med ægteskabet.

Som i andre af livets forhold må vi naturligvis også i denne sag være optimister, men forhåbningerne må ikke overskygges af realiteterne og



kendsgerningerne. Imod tilfredshed med, at en borger er organiseret, hvilket enhver fagfor- eningsmand må anse for det primære, er vi glet- det over i en magtkamp, hvor dette nærmest er det sekundære. Derfor vandrer vi omkring – uan- set hvor vi befinder os i organisationsverdenen – funktionær- og tjenestemandspøblem, som katten om den varme grød. Lad os derfor ikke foregøgle os, at de, der i dag er samlet under Fæl- lesrådet for Tjenestemænd og Funktionærer, ind- melder sig i LO, De samvirkende Fagforbund. Omend nok så stor sympati og måske endog med- lemsskab til arbejderbevægelsen, vil disse men- nesker af uforklarlige grunde søge andre veje. Veje, der udadtil kaldes upolitiske.

Vi kan finde hinanden på alle fronter. Det være sig i forsikringsvirksomhed, marketenderidrift og i kravet om, at hvad der sker af fremgang på det lønningsmæssige, arbejds- og tjenestetidssager og sociale goder i det hele taget på det private marked, skal overføres også til tjenestemændene, men optræde i fællesskab med de, der danner skole for os, det kan vi ikke. I Sverige er forholdene de samme. TCO er i stadig vækst. I Norge omtrentlig tilsvarende, dog har man indtrykket af, at her er man kommet hinanden nærmere end i de øvrige nordiske lande. Vi må kunne opnå noget tilsvarende, men vil Muhamed ikke komme til bjerget, må bjerget komme til Muhamed.

Der er stadig forskel i eksistensvilkårene for tjenestemænd og for funktionærer og arbejdere, men vi tilstræber og har allerede opnået udlig- ning på dette område. Vi kan nå endnu længere, hvis vi i en generaldebat om emnet ikke alene søger kontakt, hvor kontakt skal søges, men til-

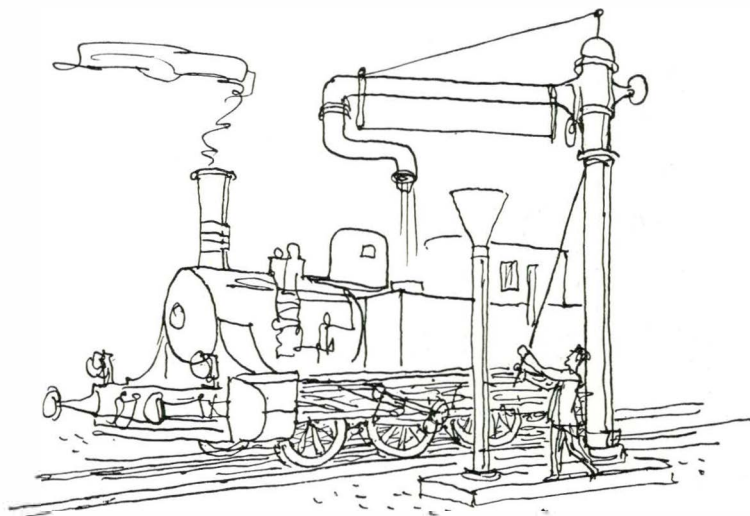
lige indrømmer de fejl, vi selv har begået og sam- tidig viser resignation.

## Forskelligt.

I april måned 1959 forelå fra generaldirektora- tet forslag og henvendelse om en ændring i sik- kerhedsreglementets § 31, stk. 2, der foreskriver, at lokomotivpersonalet skal underrettes om for- andringer i fastsatte sporbenyttelser gennem en tidligere togfølgestation. Er lokomotivføreren ikke underrettet, skal toget standses foran sta- tionen, hvor sporbenyttelsen ændres og lokomo- tivføreren underrettes, hvorefter indrangering finder sted.

Med blandt andet henvisning til fjernstyrede stationer, hvor der normalt ikke forekommer per- sonale, som deltager i sikkerhedstjenesten og til det vanskelige for personalet på andre stationer i at iagttage toget eller høre fløjtesignal fra dette, foreslog generaldirektoratet et system med ha- stighedssignalisering fra signalerne opdelt efter strækninger med AM-signaler uden fremskudte signaler og strækninger udstyret med fremskudte signaler.

Hovedprincippet i forslaget var altså bortfald af den sinkende indtagning for underretning på en forudliggende station eller standsning foran stationen med ændret sporbenyttelse. Vi har i hovedvægten anerkendt dette princip, uanset at det tillige medførte en ombytning af lanterneerne i hovedsignalerne, idet der nu kan forekomme brandgult lys over grønt lys og brandgult lys over rødt lys, ligesom det gule lys i fremskudte signaler får en anden betydning end den, vi er





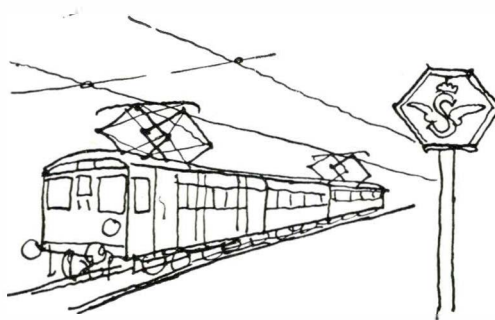
vant til, fordi der gennem det fremskudte signal skal signaliseres til lokomotivføreren om forsigtig kørsel mod hovedsignalet og ind på stationen.

Efterhånden som systemet er bragt til anvendelse, må det erkendes, at vi har modtaget en del protester, som i det væsentlige bygger på utilfredshed med, at der forekommer unødvendige tidstab, fordi den anførte signalgivning på fremskudt signal under alle forhold må anvendes for indkørsel med middelstor eller lav hastighed eller til afkortet togvej. Med fuld forståelse for at der med det nye følger en vis tilpasningstid, og at der igennem de senere år er sket så store forandringer i signalsystemet, at det kan være vanskeligt at opnå en fuldstændig fortrolighed hermed, er det min opfattelse, at der ikke i denne signalisering er grundlag for et krav om tilbagevenden til det tidligere system. Det, der gør det særdeles vanskeligt, er naturligvis den uensartethed, som forekommer strækningerne imellem, indtil signalsystemet er ombygget overalt, men netop af denne grund valgte man at medtage samtlige strækninger i den nye signalisering for hastighedsangivelse.

Siden min indtræden i hovedbestyrelsen i 1943 har det været aktuelt og et stadig stående problem at finde frem til en egnet førerrumstol til de forskelligartede førerrum i de ældste motorvognstyper. Det er vist næppe for meget sagt, når jeg fastslår vor tilfredshed, hver gang en ny type stole er kommet frem. Efter en passende prøvetid i begge distrikter har vi modtaget anerkendelse fra medlemmerne for efter kort tids forløb igen at modtage kritik af stolene. Med de eksisterende førerrum for en del af vogntypernes vedkommende skal det erkendes at være en, omend ikke håbløs, så dog vanskelig opgave. Det at skulle tilpasse en egnet stol i et uegnet førerrum og finde en stoltype, der tilfredsstillende alle lokomotivmænd, er dog en håbløs opgave. Det fremgår tydeligt af de nye lokomotivtyper, at der må et rummeligt førerrum til, for at en egnet stol kan placeres. Det af hovedbestyrelsen nedsatte velfærdsudvalg, der har til opgave blandt andet at varetage denne sag, har imidlertid i den forløbne periode i samarbejde med kolleger ved Helgoland maskindepot fundet frem til en stoltype, som det hævdes at være den bedste, der hidtil er konstrueret. Det er mit inderlige håb, at denne påstand er rigtig, og vi dermed har fundet en løsning på dette problem.

Ved en omtale af disse enkelte spørgsmål af mere teknisk art er der grund til tillige at berøre spørgsmålet om dødmansanordninger og dermed de forskelligartede dødmanspedaler. Om værdien og sikkerheden i disse systemer kan vist ingen med bestemthed udtale sig om, men det bør fastslås, at de med deres eksistens ikke alene er nødvendige for togenes betjening af én mand, men også vil være medvirkende til i de allerfleste tilfælde, hvis ulykken skulle indtræffe, at nedsætte risikoen for en ulykke af større omfang. Det er dog som om administrationens teknikere tager for lidt hensyn til det menneskelige, når pedalerne anbringes. Der lægges større vægt på den tekniske udformning og virkning uden hensyntagen til, at betjening heraf er betinget af så store anstrengelser, at lokomotivpersonalet pådrager sig legemlige skader.

Antallet af tilfælde med for højt blodtryk har været stigende inden for vore rækker. Selv om der er sket en nedsættelse i den månedlige norm for tjenestetid, og der på anden måde er opnået lettelser i tjenestetidsreglerne, viser det sig alligevel, at belastningen af lokomotivmanden i hans daglige gerning er for stor. Årsagen hertil skal utvivlsomt findes i de vekslende tjenester med møde- og afslutningstider, det store pres der følger med den megen nattjeneste og det særlige ansvar ved tjenesten på enmandsbetjente køretøjer. Efterhånden som man stadig forøger kravene til manden i førerrummet, må man derfor være opmærksom på, hvilken belastning det er for ham. Det er ikke tilstrækkeligt blot at finde frem til et andet arbejdsområde, thi vanskelighederne hermed er stigende i takt med det forøgede antal tilfælde af denne lidelse. Desværre må vi se den kendsgerning i øjnene, at der må søges gennemført en lavere afskedsalder for lokomotivpersonalet.





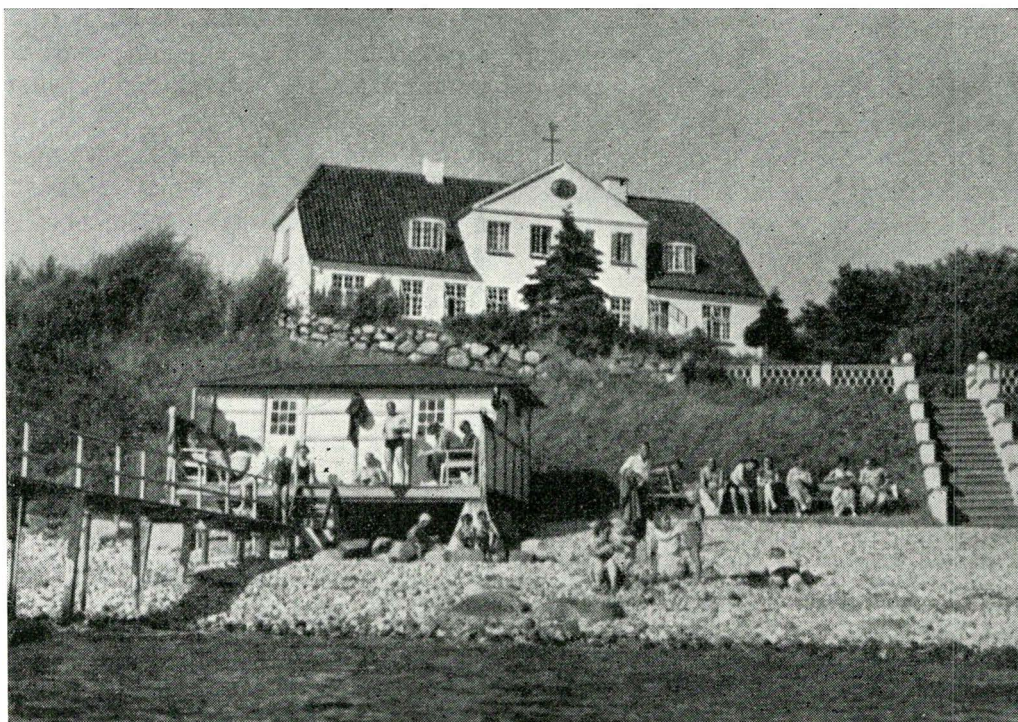
## Feriehjemmet.

Den 17. juli kan feriehomeet fejre sin 40 års fødselsdag og samtidig se tilbage på en årrække, hvor det har været til stor glæde for lokomotivmændene og deres familier. Tiderne har imidlertid skiftet, og nye betingelser for feriehome-driften er dukket op gennem de senere år. Selv om vi gennem årene har kunnet notere en nogenlunde pæn belægning i de forløbne sæsoner, må vi erkende, at der i de senere år har været en tilbagegang, ligesom mulighederne for at få den nye generation af vore medlemmer til homeet i nogen grad har svigtet. Når hertil kommer nødvendige ændringer og modernisering af de bestående bygninger, fandt feriehomeudvalget med tilslutning fra hovedbestyrelsen det ønskeligt at foretage en ombygning og en tilbygning med helårsdrift for øje. Foranlediget heraf lod vi udarbejde et forslag og tilskrev samtidigt samtlige medlemmer om oprettelse af en ny andelskonto efter omtrentlig samme princip som for de gamle andelsbeviser, dog med forrentning af de indbetalte beløb.

Vi førte samtidig forhandlinger med udvalget for teknisk uddannelse, der den gang hørte under handelsministeriet, men senere er henført under undervisningsministeriet. De krav, der efterhånden stilles til teknisk uddannelse på alle områder

og ikke mindst til lærere ved de forskellige fag på tekniske skoler betinger ikke så få lokaler hele året rundt, dels til undervisning, dels til demonstration. Direktøren for udvalget og hans nærmeste medarbejdere fandt ikke alene feriehomeets beliggenhed velegnet, men tillige planerne om nybygningerne særdeles gode til formålet. Udvalget kunne i vinterhalvåret udnytte det ombyggede feriehome med cirka 70 procents belægning og kunne tillige anvende en del af værelserne i sommerhalvåret. Der ville dog ikke blive tale om en nedsættelse i det antal værelser, medlemmerne og andre feriegæster hidtil havde disponeret over.

Om byggeplanernes enkeltheder kan oplyses, at med helårsdrift er det nødvendigt at indrette et antal fritidsrum, badeværelser, og hvad der i øvrigt må siges at være påkrævet for at kunne virke tiltrækkende og opfylde de betingelser, en moderne tid stiller til et feriested. Da det tillige er strengt nødvendigt med en ombygning af personalets værelsesregioner, tog vi alle disse betingelser med ind under planerne, hvortil også kommer særlige ønsker fra vort eget landsoplysningsudvalg. I første omgang arbejdede vi med et budget på 1,5 mill. kroner, dette måtte senere også under hensyn til den økonomiske udvikling ændres til cirka 2,5 mill. kr.



*I den foreslåede ombygningsplan er der taget hensyn til den nuværende arkitektur. Hovedbygningen vil således bevare sit hidtidige udseende.*



Jeg erkender, det er en stor plan og et omfattende budget, men det er stadig min opfattelse, at vi skal op i disse dimensioner for at imødekomme et tiltrængt behov. Ingen kan garantere en langfristet kontrakt med det tekniske udvalg, men også en kortfristet vil være acceptabel, thi jeg tror, tiden fremover stiller krav om mange uddannelsessteder. Feriehjemmets beliggenhed ved Kalundborg by og fjord, hvortil der efterhånden er mange faste forbindelser, og endelig det frie område med bygninger, der er lokomotivmændenes, er velegnet både som ferie- og som kursussted.

Den stigende landevejstrafik betinger en omlægning af den gamle kommunevej, der løber sydvest om feriehjemmets hovedbygning og op langs nordvest-siden af det store anneks. Skønt den egentlige hovedvej er ført nord om hjemmet, er der efterhånden alligevel en livlig biltrafik gennem vore arealer. Vi har derfor ført forhandling med vejdirektoratet for Holbæk Amt og de lodsejere, der ligeledes har færdselsret på vejen. Samtidig har vi købt en halv tønde land af engjorden nordøst for bygningerne og gården med henblik på omlægning af vejen.

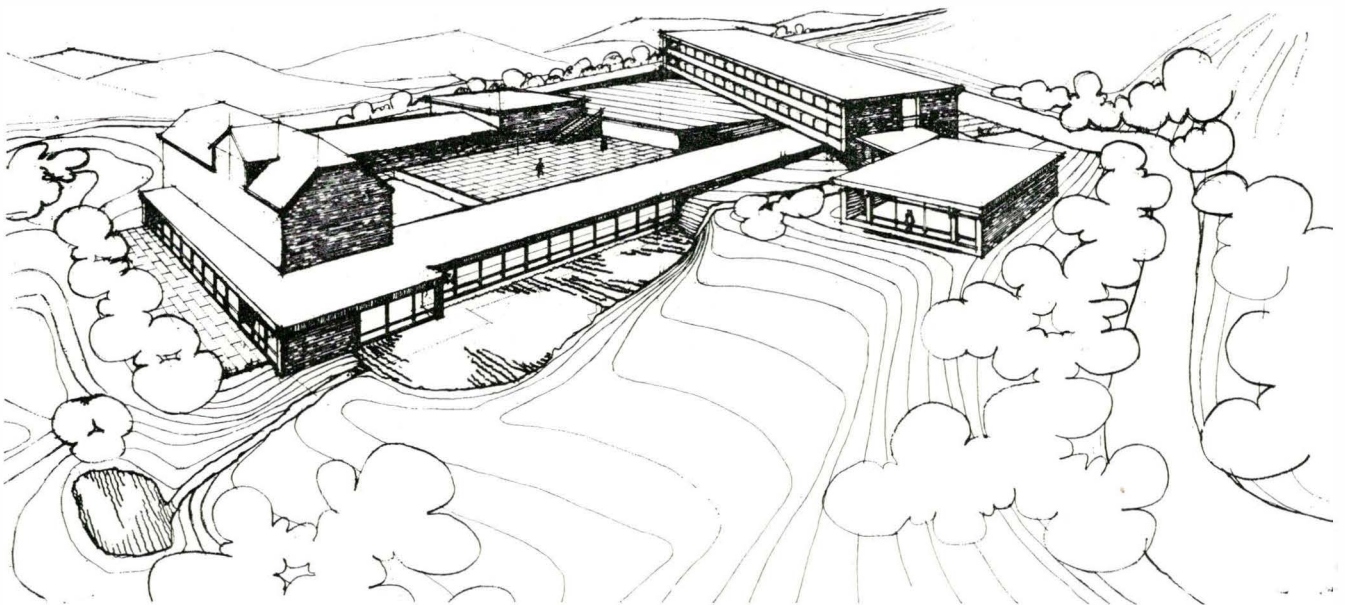
Denne skal herefter dreje af mod nord umiddelbart før hovedindkørslen til feriehjemmet og slutte til den eksisterende vej i det nordøstlige hjørne af den nyerhvervede grund. Forhandlinger med amtet og lodsejerne gav et positivt resultat, hvorfor vi har til hensigt at iværksætte arbejdet.

Med støtte fra boligministeren og borgmesteren i Kalundborg lykkedes det os at nå frem til

en byggetilladelse, men min optimisme om tilsvarende sympati i medlemskredsen må jeg erkende var større, end der blev givet udtryk for. Da der samtidig skete et ret betydeligt fald i kurserne, og der fra forskellig side blev givet udtryk for ønsket om en udtalelse fra vor kongres, er sagen stillet i bero, indtil dette har fundet sted. Det fremgår af kongresforslagene, at man som alternativ ønsker at sælge feriehjemmet og de tilstødende jorde. Hvilket resultat kongressen end kommer til, vil jeg inderligt håbe, at dette forslag ikke vedtages.

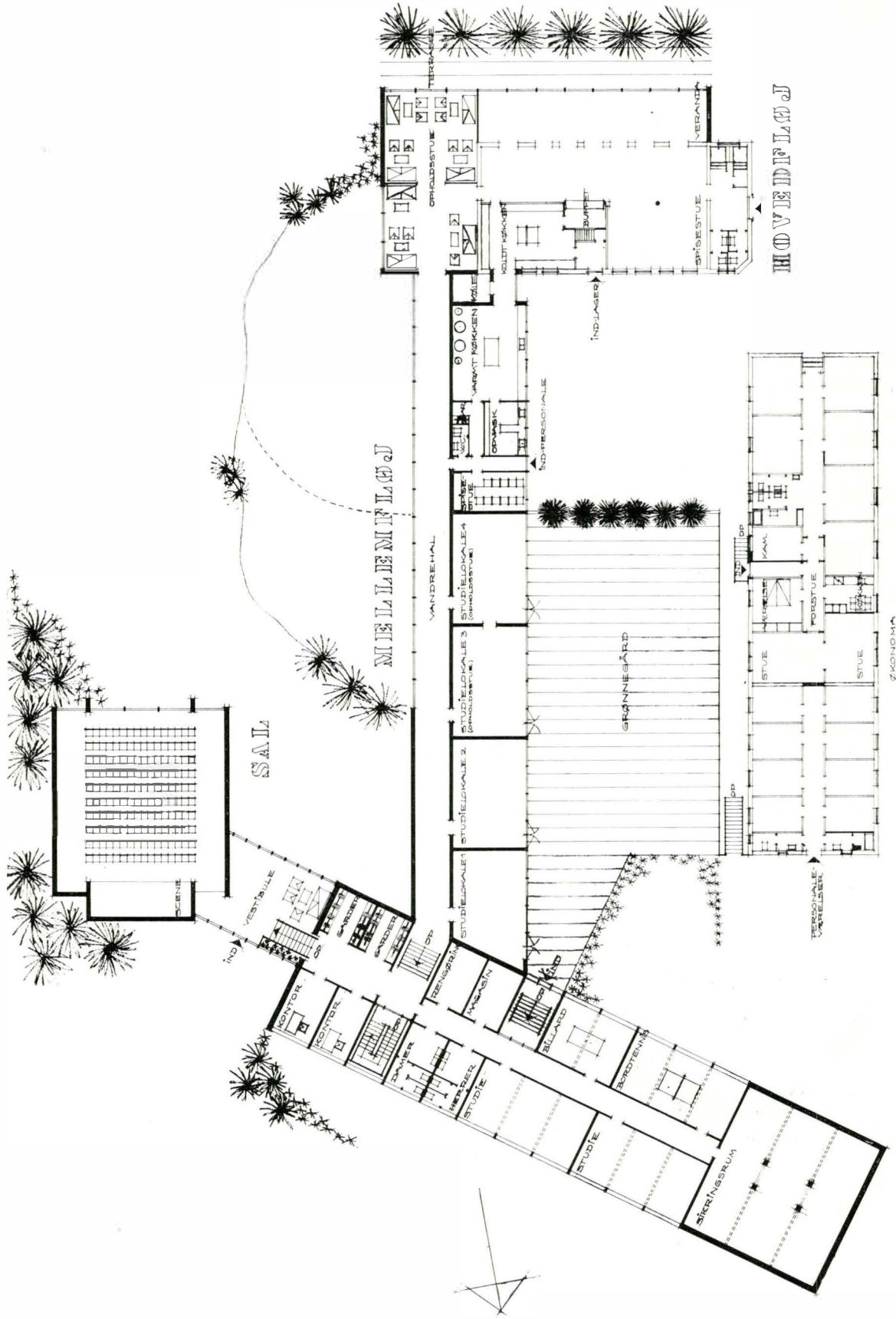
Vi har modtaget dette fristed fra de tidligere generationer af lokomotivmænd, og da de for 40 år siden investerede ca. 100.000 kr. for senere at investere yderligere ca. ½ mill. kr., var den økonomiske byrde forholdsmeæssig større end den, der følger denne ombygningsplan. Jeg vil ikke bortforklare risikomomentet, men også dette var tilstede i 1922, og efter min opfattelse bør vi føre denne opgave videre, som vi har fået i arv fra vore forgængere.

Der er tidligere på kongressen været tilkendegivet, at feriehjemmets mangearige økonoma, frk. J. Petersen, på grund af alder ønskede at fratræde sin stilling. Da det hidtil har været forbundet med vanskeligheder at få det nødvendige personale til sæsonarbejde, har frk. Petersen fortsat sin gerning, der dog nu slutter med udgangen af juni måned. Vi har antaget hendes afløser, frk. Karla Rasmussen, der dog først kan tiltræde den 1. juli, men hvis forbliven i stillingen i nogen grad afhænger af helårsbeskæftigelse.



Arkitekten har i sit forslag formået at få nyt og gammelt indpasset i hinanden. Til højre er skitseret den nye vej, der bliver den fremtidige tilkørselsvej til hovedindgangen.





ANNEX

VEBLESFELD

HOFVEBLESFELD

MELLEVEBLESFELD



## Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Om Lokomotivpersonalets Hjælpefond kan oplyses, at der har været afgivet bisidderassistance, når ønske herom er fremsat. Udgifterne hertil har været 2.360,10. I erstatninger, sagførersalær, lægeregninger m.m. er udbetalt kr. 2.903,10. I den årlige juleunderstøttelse er udbetalt kr. 4.650,00. Yderligere uddybning af hjælpefondens virksomhed må anses for unødvendig, men jeg skal i øvrigt henvise til foreningens regnskaber.

Onsdag den 28. oktober 1959 afgik lokomotivfører A. C. Henriksen, Fredericia, ved døden godt 66 år gammel. Henriksen var en meget interesseret og aktiv organisationsmand. Han havde i mange år været medlem af hjælpefondens bestyrelse, inden ledelsen af fonden blev overdraget hovedbestyrelsen. Hans hjælpsomhed udstrakte sig til mange områder. Mange yngre lokomotivmænd vil huske hans vilje og energi for at instruere nyantagne i lokomotivmandens gerning i praksis og teori og syge og svagelige for hans hjælpsomhed og trøst.

Efter hans ønske oprettedes »Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus legat« med en legatkapital på kr. 3.000, hvoraf der årligt af renterne kan udbetales indtil 3 portioner til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked fra tjenesten var stationeret ved Fredericia Maskindepot eller til enker efter disse. Legatet administreres af bestyrelsen for Lokomotivpersonalets Hjælpefond. Legatuddelingen finder sted hvert år i december måned samtidig med hjælpefondens juleunderstøttelse. I den korte tid legatet har eksisteret er der ingen portioner udbetalt.

## Afslutning.

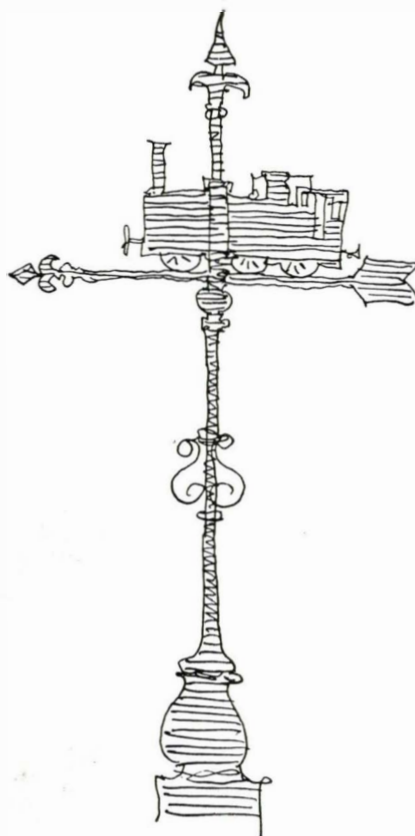
I denne mundtlige beretning har jeg alene taget hovedpunkterne i de største af de sager, hovedbestyrelsen har beskæftiget sig med. Der har naturligvis været et betydeligt antal af andre sager, hvorom enkelthederne imidlertid fremgår af de udsendte kvartalsberetninger. Det er mit håb, jeg med det fremførte klart har tilkendegivet de bevæggrunde, hvormed hovedbestyrelsen har taget det ene eller det andet standpunkt, og at jeg har fået belyst så meget af enkelthederne i sagerne, at kongressen er fuldt orienteret.

Som jeg gav udtryk for i åbningstalen, er en del af resultaterne opnået ved samarbejde med andre organisationer, ligesom vi har haft en god støtte ved stadig kontakt med vore stedlige tillidsmænd. Jeg benytter derfor lejligheden til at

rette en tak til tillidsmændene, det være sig dem, der er tilstede her på kongressen, som dem, der er trådt fra i årenes løb. Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og Statstjenestemændenes Centralorganisation I takker jeg for godt kammeratskab og udbytterigt samarbejde. Også over for vort landsoplysningsudvalg er jeg taknemmelig ikke mindst for den indsats, de yder gennem vore kursus og ved fortsat at holde gang i dette særlige arbejde ude i vore afdelinger. Jeg forstår fuldtud de vanskeligheder, som er forbundet hermed, og værdsætter netop derfor det uegennyttige arbejde, der lægges for dagen.

Uden for landets grænser har vi ved møder og forhandlinger i Nordisk Jernbanemands Union og International Transportarbejder Forbund glædet os over mange gode råd og vejledning og samtidig været med i opbygningen af det organisationsarbejde, der strækker sig over hele den frie verden. Det er til gengæld vort håb, at vi såvel her som i de indenlandske organisationer har kunnet bidrage med de erfaringer og den indstilling, vi har, i et sådant omfang, at den plads vi indtager har været udfyldt.

Hermed overlader jeg denne beretning og det øvrige fra hovedbestyrelsens arbejde til kongressens videre behandling og vurdering.





# Dansk Lokomotivmands- Forbunds 24. ordinære kongres

Torsdag den 10. maj afholdte vor broderorganisation for lokomotivpersonalet ved de danske privatbaner ordinær kongres i Forsamlingsbygningen, Enghavevej 40 i København.

Under overværelse af 42 delegerede og gæster fra samarbejdende organisationer i indlandet og lokomotivmandsorganisationer i Norge og Sverige åbnede formanden, pens. lokomotivfører Karl Hansen, Ålborg, kongressen. Efter en velkomsttale med opfordring til fortsat samling inden for organisationen og forhåbning om en fredelig løsning af problemerne stormagterne imellem mindedes formanden de afdøde aktive og passive medlemmer.

Kongressen beskæftigede sig i særlig grad med tjenestetidssager og tilkendegav sin utilfredshed med, at lokomotivmændene ved privatbanerne ikke var kommet på samme lønningsniveau, som kollegerne ved statsbanerne. Man fandt det ligeledes utilfredsstillende, at heller ikke emolumenter og særlige ydelser var reguleret i takt med statens satser.

Efter forslag fra hovedbestyrelsen fastsattes kontingentet til hovedkassen til kr. 16,00 pr. måned mod tidligere kr. 12,00 månedlig. Til U-landshjælpen bevilgedes kr. 2.000,00.

På grund af alder ønskede Karl Hansen ikke at fortsætte som formand. Ved sin overgang til pensionist ved nytårsskiftet 1961/62, havde han besluttet også at forlade organisationsarbejdet. Der blev udtalt mange anerkendende ord fra såvel delegerede

de som gæster for den indsats, han havde ydet i sin formandsperiode. Som ny formand blev forskellige bragt i forslag, idet flere af de delegerede fra de 42 afdelinger ønskede formandshvervet overflyttet til deres afdeling. Efter skriftlig afstemning blev lokomotivfører Georg Larsen, Lollandske Jernbaner valgt med stor majoritet.

## Det Jysk-Fynske Statsbanepersonales Bibliotek

Bibliotekets ordinære generalforsamling afholdes i bibliotekslokalet på hovedbanegården i Århus, opgang F, fredag den 29. juni 1962 kl. 16.30 med dagsorden:

1. Beretning om virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede regnskab.
3. Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer i henhold til statutterne. (De afgående er: pens. rangerformand O. B. Eriksen, pens. hdvk. A. Thomsen og overtrafikkontrollør S. A. Fischer).
4. Valg af revisor. (Den afgående er stationsforstander Brøsted).
5. Valg af 2 suppleanter for bestyrelsen. (De afgående er trafikkontrollør Amdi Petersen og hdvk. G. Jensen).
6. Eventuelt.

Det reviderede årsregnskab for 1961/62 vil være fremlagt i bibliotekets udlånslokale i tiden 19.-29. juni 1962 til gennemsyn for bibliotekets medlemmer.

P. B. V.  
S. Svane Knudsen.

*I rangertjenesten er det et stigende antal af de nye traktortyper.*







## Jubilæer

Fredag den 1. juni kan lokomotivfører M. S. Jeppesen fejre sit 25 års jubilæum ved De danske Statsbaner.

Jeppesen der begyndte som aspirant i Nyborg den 10. maj 1937, har tilbragt hele sin jernbanetid i Nyborg, bortset fra ca. et halvt år, hvor han ved sin lokomotivførerforfremmelse var i Padborg og Assens. Han er kendt inden for maskinafdelingen i Ng. for sin noble optræden. Kammeraterne ser i ham en god kollega, og en dygtig håndværker, som er sit arbejde bevidst.

Inden for organisationen har han deltaget i arbejdet som bestyrelsesmedlem og i flere perioder varetog han posten som sekretær. Senere har han især viet sine kræfter til privatlivet, hvor arbejdet med hans ejendom, og i ny og næ en fisketur, optager hele hans fritid.

Vi ønsker til lykke på »dagen«, og held og lykke fremover.

Også lokomotivfører K. L. Olesen kan den 1 juni holde 25 års jubilæum.

Olesen der hører til de gemytlige mennesker der altid har et smil på læben, startede som aspirant i Gedser, kom senere til Gb, og blev lokomotivfyrbøder i Glyngøre. Efter 4 års forløb kom han tilbage til København, hvor han gjorde tjeneste ved S-togene. Den 1. april 1947 blev Olesen udnævnt til lokomotivfører i Glyngøre, hvorfra han søgte til Nyborg, og her har han været siden 1. januar 1950.

Det var ganske naturligt, at afdelingen valgte Olesen til festudvalgsformand, han har forstået at arrangere festerne, så deltagerne har moret sig, og man ser hen til hver fest med stadig ny forventning.

Sammen med de mange gode venner som vil hylde dig på din jubilæumsdag, sender også vi vore gode ønsker for en lys fremtid. Til lykke.

A. T.

Lokomotivfører H. Olsen, Næstved, har den 1. juni 1962 25 års jubilæum ved DSB. Jubilaren var aspirant på Gb., blev lokomotivfyrbøder i Struer, men søgte tilbage til sin barndomsby Næstved.

Olsen hører til de beskedne mennesker og gør sig helst ikke bemærket, men passer sit arbejde med respekt for arbejdets karakter, og er et fint eksempel for vore kolleger, som også nyder gavn og glæde af jubilarens menneskelige egenskaber, hvor tolerance står øverst.

Afdelingen ønsker til lykke med jubilæet og ønsker alt godt i fremtiden for dig og din familie.

Lokomotivfører S. R. Laursen, Næstved, kan den 1. juni 1962 fejre 25 års jubilæum ved DSB. Jubilaren var aspirant på Gb., og har efter en periode i Padborg været stationeret i Næstved.

Kammeraterne har nydt godt af Laursens evner som organisationsmand. Her i Næstved har jubilaren haft sæde i afdelingernes bestyrelser flere gange. Laursens store interesse er nu at skaffe boliger, og han er en initiativrig formand i et herværende boligselskab, men afdelingen gør ofte brug af jubilaren som dirigent til vore møder, og kammeraterne lytter gerne til jubilarens indlæg i debatterne.

Afdelingen ønsker til lykke med jubilæet og ønsker alt godt i fremtiden for dig og din familie.

P. a. v.

E. S.

## Sommerudflugt

DLF Randers afdeling afholder sommerudflugt søndag den 3. juni 1962.

Vi mødes på Randers station kl. 13.20 præc., hvor vi med tog tager til Skørping, derfra går turen til Rebildhus, hvor der er fælles kaffebord. Efter kaffen bliver der lejlighed til at nyde de smukke omgivelser. Kl. 19.00 mødes vi igen på Skørping kro, hvor det store kolde bord venter en med alle sine herligheder.

Efter spisningen vil der blive dans til Skørpings orkester. Kl. 23.44 tager vi med toget til Randers, ankomst kl. 0.35.

Pris pr. par 10 kr.

Pensionister og enker efter disse indbydes venligst. Indtegning kan ske til bestyrelsen senest den 24. maj 1962.

*Bestyrelsen.*

## Brevveksling

En tysk jernbaneentusiast ønsker at korrespondere med en dansk lokomotivfører og forespørger gennem bladet her, om nogen vil reflektere herpå. I så fald, skriv da til:

Gerd-Joachim Horn,  
3 Hannover,  
Stöckener Str. 150,  
Deutschland.

## Statsfunktionærernes Låneforening

Statsfunktionærernes Låneforening har den 10. april d.å. udsendt bonus fra Statsanstalten for livspolicer, som er deponeret for ordinært løbende år gennem foreningen.

Låntagere med Statsanstalt-policer som endnu ikke har modtaget bonusbeløbet, bedes snarest henvende sig til Låneforeningen. Det bedes dog bemærket, at policer, tegnet senere end 1960, endnu ikke er bonusberettigede.

## NYE ADRESSER

Haderslev underafdeling:

Repræsentantens navn og adresse rettes til: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Vestergade 42, 1., Haderslev.



## Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved vort jubilæum frabedes venligst. Bortrejst.

*N. O. V. Pedersen og H. V. Jensen,*  
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*A. M. J. Hansen,* lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*H. C. Zerling,* lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. juni frabedes venligst.

*P. E. H. Lisvad,* lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. juni frabedes venligst.

*Chr. Petersen,* lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. juni frabedes venligst.

*P. H. Nielsen,* lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. juni frabedes venligst.

*J. P. M. Nielsen,* lokomotivfører, Randers.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

*E. Lissau-Andersen,* lokomotivfører, Gedser.

I anledning af mit jubilæum den 1. juni frabedes enhver form for opmærksomhed venligst.

*K. Alkærsgig,* lokomotivfører, Nyborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*H. C. Hanssen,* lokomotivfører, Århus.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. juni frabedes venligst.

*M. Rasmussen,* lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

*N. P. R. Hansen,* lokomotivfører, Esbjerg.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*C. C. Poulsen,* lokomotivfører, Århus.

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

*H. P. H. Hansen,* Nøl.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*S. K. Jensen,* lokomotivfører, Ålborg.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. juni frabedes venligst.

*J. Holst Sørensen,* lokomotivfører, Århus.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*E. Laursen,* lokomotivfører, Skanderborg.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. juni frabedes venligst.

*Henning Nielsen,* lokomotivfører, Århus H.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*H. W. Svendsen,* lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*S. R. Laursen,* lokomotivfører, Næstved.



*Overgået til stilling som lokomotivmester (15. lkl.)  
efter ansøgning pr. 1-4-62.*

Lokomotivfører (15. lkl.):  
*H. E. Larsen,* København Gb.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-5-62.*

Lokomotivfører (12. lkl.):  
*C. H. Christensen,* Fredericia, til Struer.

*Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1-5-62.*  
*E. H. M. Nielsen,* København Gb.

*Uansøgt forflyttelse pr. 1-6-62.*

Lokomotivfører (12. lkl.):  
*H. P. Møller,* Åbenrå, til Fredericia.

*Afsked.*

Lokomotivfører (12. lkl.):  
*J. K. K. Christiansen,* København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-5-62).

*Dødsfald blandt pensionister.*

Pensioneret lokomotivfører *H. F. P. Gliim,* »Rølligheden«, Mads Holmsvej 47 D, Helsingør, er afgang ved døden den 3. marts 1962.

Pensioneret lokomotivfører *F. N. Frederiksen,* Kongshaven 36, Valby, er afgang ved døden.

Pensioneret lokomotivfører *A. A. E. Gütthler,* Brogade 9, 3., Holbæk, er afgang ved døden den 6. maj 1962.

Pensioneret lokomotivfører *A. Andersen,* Vejlegade 12, 4., Århus, er afgang ved døden den 8. maj 1962.

*Byttelejligheder.*

*Randers-København.*

Haves: 3 vær. med fjernvarme, eget toilet, leje 107 kr. med varme.

Ønskes: 3 vær. (evt. stor 2 vær. lejlighed) til rimelig leje.

*Portør K. Kristensen,* Meisnersgade 3, Randers.

2 værelser + 2 kamre i Viborg, indskud 2.600 kr., leje 250 kr. mdl. (incl. varme) ønskes byttet med tilsvarende eller større i Randers eller København (3-kantbygning).

*C. G. Kjelgaard,* postkontoret, Randers.



## VEJLE

Mere fritid med PFAFF SCAN-MAID  
Vaskemaskiner - Støvsuger - Køleskabe  
PFAFF symaskiner  
ved Johs. Lund  
Vissingsgade 5, Vejle. Tlf. 3123. (Pfaff Service System)

### Bjorholm's Begravelsesforretning

v/ Torkild Bjorholm  
Grejsdalsvej 3 - Vejle - Telf. 3061  
Alt vedr. ligbrænding og begravelser ordnes

### Egon Pedersens Bogbinderi

(Viggo Lauritzens Eftf.)  
- vi indbinder gerne Deres fagblad  
Tønnesgade 9 - Vejle - Telefon 1003

### Malte Vestergaard & Co. A/s

Autoriseret  Forhandler  
Dæmningen 23 Vejle  
Telf. 1100

### A/s MARTIN BILLESCHOU

Nørrebrogade 11-13, Vejle. Telf. 840  
Gravmonumenter - Marmorvarefabrik

## RANDERS

### HULTEN SKJORTEFABRIK

Leverandør til etaterne  
KLOSTERVEJ 40 - RANDERS - TLF. 3725

## HORSENS

Telefon HORSENS 24850

**Worm's**  
sandkage



**Hatting**  
tvæbakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSENS

## ODENSE

### BANZON

Maskinentreprise - Odense - Tlf. 12 88 77  
Alle jord- og planeringsarbejder

Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



### Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

### PHILIP W. HEYMAN A/s

**KONSERVES**  
JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehuset

## HERNING

### De holder på varmen, når De indsætter TERMOGLAS

Tilbud gives uden forbindelse  
Poul Juul - glarmester  
Th. Niensengade 39 - Herning - Telf. 772

### Midtjyske Betonvarefabrikker

HERNING  
Telf. 464 - 465 - Lind 45

### N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen  
URMAGER OG GULDSMED  
Telefon 507 HERNING  
Stort udvalg i ure, guld og sølv. Reparationer udføres

### Der er go' grund -

Herning Stor-Vaskeri  
v/ K. Vestergaard  
Tlf. Herning 1818. Østergade 27 (Højmarks gaard)

Knallerter - Cykler og symaskiner  
Stort udvalg. Reparationer udføres

JENS MICHAELSEN  
Vestergade 9. Herning. Tlf. 2249



Hammerum Herreds  
Spare- og Laanekasse

## VARDE

### Varde og Omegns ANDELSVASKERI

Smedegade 20. Tlf. 746  
Vasker alt for alle

Glarmester H. C. Nielsen  
Spigerborggade 3, Varde  
Telf. 279

### Isenkram - køkkenudstyr glas - porcelæn - kunst

Chr. Blinkenbergs Eftf.  
v. Poul E. Sørensen  
Storegade, Varde. Tlf. 127

### Vestjysk Maskinsliberi

Brd. Sloth  
Lundvej 47, Varde. Tlf. 743

### Slagtermester SV. KRISTIANSEN

Søndergade 6, Varde

## HØJBJERG

### UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg. 7 km sydl. Århus  
Et vidunderligt højskoleophold på Danmarks mest moderne højskole med levende undervisning for vor tids unge. Kursus beg. novbr. og jan. Program sendes. Understøttelse kan søges.

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

### BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København S

### Tegn forsikringer i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur  
og Understøttelsesforening af 1891

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning  
Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes



## AARHUS

### Restaurant »DEN RØDE OKSE«

Nyt, moderne og hyggeligt – altid et besøg værd

Haandværkerforeningens restaurant og selskabslokaler

Aarhus, telf. 20233

### Sygevogne

nye og brugte  
til salg eller  
udleje

Karl Jensen, Sygevoognfabrikant

Ndr. Strandvej 37 . Risskov  
Telefon Aarhus 7 98 58

### HENNING NIELSEN

Tømrermester

Tunøgade 32 . Aarhus  
Tlf. 3 09 32

Nyt tømmerværksted

Jernbanefunktionærerne  
anbefales

### TOBAKSHUSET

Randersvej 29, Aarhus, Tlf. 6 92 97

Alt i vin - spiritus og tobakker

### BRANDE

Evalds Kolonial, Viadukten

Altid friskbrændt kaffe  
og udsøgte varer

Varer bringes overalt, også på landet

BRANDE . TELEFON 277

### Besøg Hotel NYBORG STRAND

Nyborg . Telefon 112

## STRUER

### STRUER BRÆNDELSFORRETNING

v/ Henry Christiansen

Søndergade 17 – Struer – Telf. 5 00 33

Alt i brændsel og fyringsolier – SHELL og CALTEX brændselolier

Et DUBARRY præparat, som er tilpasset de forskellige hudtyper. DUBARRY er den moderne kvindes skønhedspleje. Derfor glædede den lille gave fru Hansen, og hun glemmer ikke at fortælle, at DUBARRY forhandles af

*M. Madsens parfumeri*

Østergade 32 . Struer . Telf. 5 02 83

## NYBO

STRUER

### ANDELSBANKEN

A. m. b. A.

Struer, Telf. 50677

### ERIK AMBY

KOLONIAL . VIN . TOBAK

Anlægsvej 40 . Struer

For Synet en Vinding,  
køb Brillen hos Sinding!

★  
STRUER . Tlf. 119

### Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales  
Gustav Jensen

### Thomas Hansen's Bageri

bringes i velvillig Erindring  
Brødet bringes overalt i Byen  
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

### P. Lauridsen

Bryggergade 2 . Struer . Tlf. 50825

AUTOUDLEJNING

Lystfiskeriartikler . Sandorm

### Købmand Harry Hansen

Østerg. 32 . Struer . Tlf. 50 023

Gå til Centralkøbmanden  
og få råd til mere

### Esso Service

E. Møller Eriksen  
Holstebrovej . Struer

Telf. 50875

### H. Grønnes Eftf.

ved K. Jochumsen

Østergade 23 . Struer

Telefon 511 44

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

### KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

### Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspætte-  
filet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

### A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester  
Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Sct. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

Fineste

### Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

»Køb det hos

*Schau*

lige i nærheden«

### Kul, Koks, Briketter & Brændselolier

IMPORTKOMPAGNIET ½

KALUNDBORG

Telf. \*33 (Fløre Ledn.)

Kalundborg

Fællesbageri

*M. H. Iversen*

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

*Sven Høj*

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

Spis mere OST,

ring så kommer Føllesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

## NÆSTVED

### Kør sikkert med TAXA

der er altid moderne vogne ved

BANEGÅRDEN i NÆSTVED Telf. 72 4001

### Salon FEMITA

salon for den moderne dame

moderne hårpleje - formskæring - permanent

Skallet 1 - Næstved - Telf. 72 27 81



### OTTO NIELSEN - TØMRERMESTER

Kälersvej 3 - Næstved - Telf. 72 06 27

Alt tømrer- og bygningsnedkerarbejde udføres

Tilbud gives gerne

### MØBELHUSET

Riddergade 10-14 - Næstved - Telf. 72 06 51

- moderne møbler til moderne hjem

- vi er altid til tjeneste

## ULBJERG

**ULBJERG**  **Andelsmejeri**  
Ost i fineste kvalitet  
VIBORG TLF. ULBJERG 50