

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE

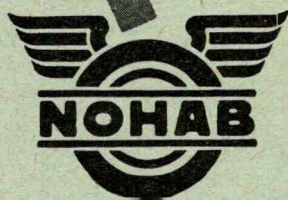
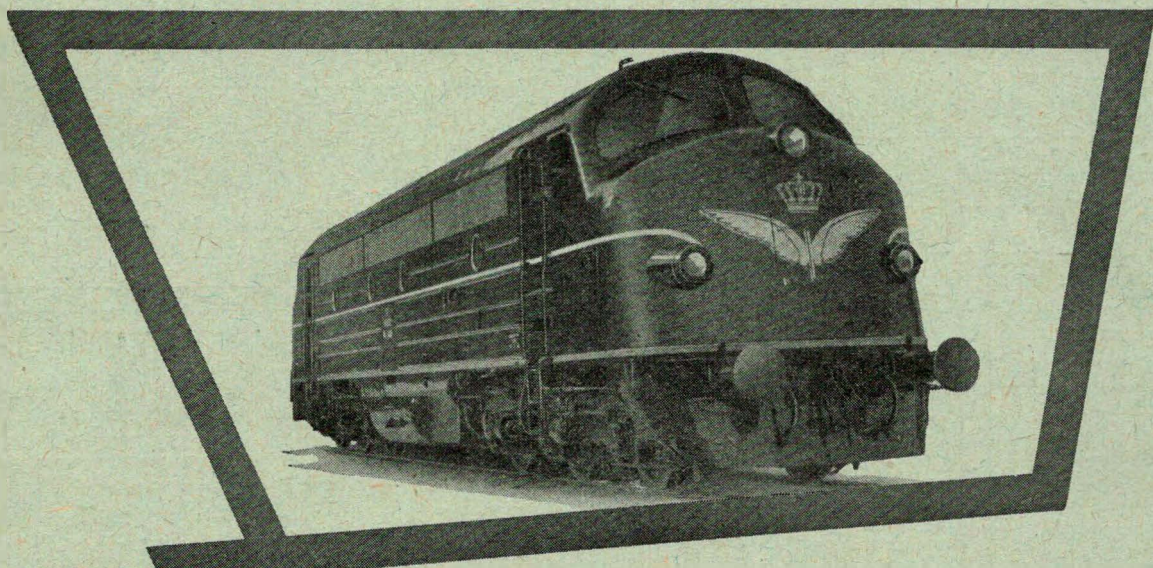


UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 2

20. JANUAR 1955

55. ÅRGANG



20 NOHAB 1750 HK DIESEL- LOKOMOTIVER TIL D. S. B.

De fire dieselelektriske lokomotiver, type NOHAB-GM, som vi leverede i foråret til D. S. B. har efter overstået prøve vist sig så fordelagtige i drift og økonomi, at D. S. B. nu yderligere har bestilt 20 stykker af denne type.

Lokomotivtypen er et resultat af det samarbejde, som er etableret mellem os og Amerikas største diesellokomotivfabrikant General Motors, Electro-Motive Division (EMD).

En omkonstruktion er foretaget af den tunge amerikanske standardtype og tilpasset det lavere akseltryk, som gælder for nordiske og vesteuropæiske jernbaner. Således har lokomotivet en treakslet boggie i stedet for den amerikanske toakslede, og lokomotivets skrog er lettere. Også bundrammen er nykonstrueret af hensyn til overgangen fra den i USA almindelige centralkobling til europæisk buffe- og trækkrogsanordning. Underleverandør af boggier, bundrammer og lokomotivstamme: A/S Frichs, Aarhus.

NYDQVIST & HOLM AKTIEBOLAG, TROLLHÄTTAN, SVERIGE



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN
anbefales de ærede Rejsende
Billige Priser Husk Marketenderiet Hurtig Betjening
Telefon 1232 Ærbødigst Viltøft

Importkompagniet ^{A/s}

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

B O G T R Y K
L. A. Jørgensen
Rosengårde 13
Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIE**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



Elegante Kjøler og Smoking
udlejes
ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebros Runddel 140 Telefon Taga 1513



Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni ^{A/s}
Hans Nielsens Maskinfabrik

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING HB**

Andersson & Bardram ^{A/s}

Stuistræde 10 . Tlf. 8638 . København K
Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

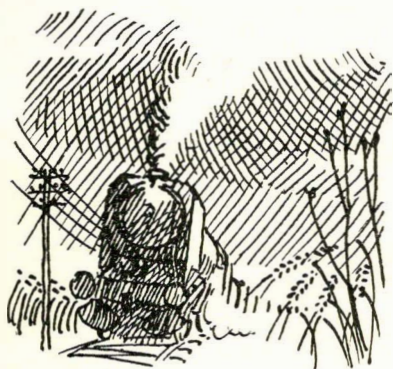
SCANDIA ^{A/s}
RANDERS

THÜRMEERS
originale Snittøj

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 2 - 55. ÅRGANG

20. JANUAR 1955



Indhold:

Et smertensbarn	13
Nordisk Nyt, Sverige	14
Generaldirektørens tak til perso- nalet	15
Automatisk pristalsregulering ...	15
Samfundskagens deling	16
Træk fra dagliglivet	17
Fra Medlemskredsen	18
DLF — DSF	18
Jernbaneskolens virksomhed i første halvår 1955	19
Repræsentantskabsmøde i Den gjensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd ved Stats- banerne	20
En håndsrækning når selvangivel- sen skal udfyldes	22
Turistsektionen meddeler	23
Under DLF	24
Tak	24
Opmærksomhed frabedes	24
Personalía	24
Afsked	24
Navneændring	24
Medlemskredsen	24
Nye adresser	24
Byttelejlighed	24
Olsen og Jensen	24



Redaktører:

E. Greve Petersen

(ansvarhavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon Hell. 7269.

Kontortid 10—16.

Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,

Howitzvej 49.

Et smertensbarn!

Storebæltsoverfarten med overgangsstationerne Korsør og Nyborg hører til Statsbanernes vigtigste knudepunkter og kan måske endog betegnes som det mest betydningsfulde. Her ligger hovedforbindelsen mellem landsdelene og her skal stort set hele trafikken af personer, gods og biler over. Her udfoldes en livlig trafik på alle tider af døgnet — et rigtigt jernbaneliv med sin særegne karakter. Færger lægger til og lægger fra. »De flydende skinner« kontakter de landfaste og henter og bringer fra den ene til den anden side af bæltet. Der sker noget i hvert minut af døgnetimer ved denne altid-til-tjeneste-overfart.

Når vi har anvendt overskriften »Et smertensbarn«, sigter vi da heller ikke til en kritik af overfarten og den indsats, som her ydes fra DSB — tværtimod. Men for lokomotivpersonalet hersker der ved de to overgangsstationer et efter vor opfattelse uheldigt forhold, som vi længe har ventet skulle blive rettet, men som stadig består ved det gamle. Under de mange bestræbelser for stadig at skabe bedre og bedre forhold ved overfarten, som blandt andet har givet sig udtryk i større og mere moderne færger, påbegyndelsen af oprettelse af nyt overfartsted for biler, overbyggede og bedre landgangsbroer m. v. har vi indtrykket af, at man helt fra teknikernes side har glemt de ganske utilfredsstillende tilstande, der hersker, når maskinerne skal frakobles og rangeres til maskindepotet fra et ankommet tog. Frakørselsforholdene er her så langt fra tidssvarende og har for den sags skyld ikke været det i mange år. En femårig periode med besættelsesmagten har naturligvis ikke alene sinket en forbedring heraf, men tillige afholdt os fra fremsættelsen af ønsket om en omlægning af sporene. Det er til gengæld ikke første gang, vi gør opmærksom på disse uheldige tilstande. Allerede før 1940 blev det påpeget herfra, og under besættelsen blev der da også indført en særlig skærpelse af bestemmelserne for maskinernes afkobling og rangering til maskindepot. På grundlag heraf havde vi blandt andet lov til at håbe på en forandring af sporlægningen i årene umiddelbart efter besættelsestiden. Dette er ikke sket endnu, hvorfor vi påny henleder opmærksomheden herpå.

Omend det kan være galt både i Nyborg og Korsør, må sidstnævnte station anses for at være det værste sted. Mange er de timer lokomotivpersonalet gennem år og dag må holde i »bunden« uden at kunne komme til den afsluttende del af deres tjeneste.

Det ligger i sagens natur, at når man gennem sin forenings repræsentant har fået godkendt en kørselsfordeling i distriktet, eller at man af sin lokomotivmester har fået tildelt en bestemt tjeneste med et togpar til Korsør og således er bekendt med karakteren af den tjeneste som falder på den enkelte dag, så bør man kun kunne møde de forsinkelser og dermed ændringerne i tjenesten, som fremkommer på grund af unormal drift. Når der i togplanen er fastsat bestemte rangertider for de enkelte stationer, efter hvilke maskintjenesten i høj grad må rette sig ved opstilling af kørselsfordelingerne, er det selvfølgelig urimeligt, at tjenesten forlænges, fordi den fastsatte rangertid ikke kan overholdes. Ligeså urimeligt er det naturligvis, at de i forvejen ret



Sverige

Arbejderbeskyttelse lønner sig.

Til den kampagne som foregår under mottoet »Arbejderbeskyttelse lønner sig« har den svenske jernbanestyrelse sluttet sig og den komité, der indenfor SJ er nedsat i samme anledning, er sammensat af repræsentanter fra såvel administrationen som personaleorganisationerne.

Til belysning af hvor vigtigt det er at følge disse opgaver er for SJ's vedkommende fremført en statistik for driftstjenesten i 1953, som viser at de ulykkestilfælde som medførte længere fravær fra tjenesten end 3 dage omfatter cirka 7.500, altså mere end 20 sådanne ulykkestilfælde pr. dag. Dertil kommer alle de ulykkestilfælde, som medførte fravær af højst 3 dage. Dette betyder, at i gennemsnit har mindst 500 arbejdstagere været borte fra tjenesten hele året på grund af ulykkestilfælde ved arbejdet. Af ulykkestilfældene havde 20 dødelig udgang.

Ulykkestilfælde medfører lidelser for det enkelte menneske og dennes familie. For jernbanen og landet udgør ulykkestilfældene en økonomisk belastning. Udgifterne ved ulykkestilfælde i arbejdet er beregnet til 7 mill. kroner pr. år for SJ og 600 mill. kroner for hele landet. Selvom antallet af ulykkestilfælde ved SJ er formindsket de sidste to år, er det stadigvæk stort, og de fleste kunne undgås. Årsagerne til ulykkestilfældene er mange, men faktum er, at de fleste indtræffer på grund af svigtende kundskaber til eller ligegyldighed med udarbejdede regler og beskyttelsesbestemmelser. Det gælder derfor om at sprede kendskab til risikoen, og den igangsatte kampagne følges op med brevkursus i arbejderbeskyttelsesspørgsmål, og disse kursus stilles gratis til rådighed for al personale. Desuden er anskaffet et antal arbejderbeskyttelsesfilm, som skal vises på større pladser, og endelig skal hver eneste ansat tilstilles en illustreret brochure om de almindeligt forekommende ulykkestilfælde.

(SJ nytt).

beskedne tjenestefrie ophold på fremmed depot eller den fritid som skal tilfalde tjenestemanden i hans hjem bliver afkortet, fordi der findes et forældet sporsystem på en station. Den slags fremkalder selvfølgelig irritation blandt personalet, og selvom dette er vant til at indordne sig under det eksisterende og meget vel ved, at der altid hengår nogen tid, før en forbedring kan ventes gennemført, har de her anførte tilstande nu stået på i så mange år, at der ikke længere bør ventes, men skrives til handling.

Men lad ikke dette være sagt alene for personalets skyld, også for Statsbanerne må det være af betydning med andre fra kørselsforhold, fordi der heri ligger en økonomisk gevinst. Det at skulle have personale og maskine holdende uproduktivt hører ganske givet ikke til i en rationel drift, selvom det i første omgang er personalets fritid, det går ud over.

*

Ved en omtale af dette problem som ligger det lokomotivpersonale stærkt på sinde som fremfører tog til Korsør, vil vi tillige gerne rette en appel til de personalegrupper som står for togenes opstilling og afsendelse fra de to overfartstationer.

På stationer med så stærk en trafik, som tilfældet er i Korsør og Nyborg, kan det ikke undgås, at der opstår forsinkelser, og meget ofte er der tale om et så betydeligt tidstab, at det ikke er muligt for stationernes personale at indvinde tiden igen. Mange gange bliver det modsatte tilfældet, fordi en forsinkelse forandrer rytmen i det daglige arbejde på stationen og en yderligere udskydelse af afgangstiden bliver slutresultatet.

Lokomotivpersonalet er i almindelighed ubekendt med disse forsinkelser. Dets kørselsfordelinger med den fastsatte tjenestetid for det forberedende arbejde på maskinen er opstillet efter planmæssig toggang, og alt imens de ekstraordinære forhold opstår ude i driften udføres arbejdet i remisen, og når tidspunktet er inde, hvor maskinen skal være ved sporgrænsemærket, køres der frem for at blive afhentet af stationstjenesten. Herfra har man til gengæld ikke fundet anledning til at underrette maskindepotet om den opståede forsinkelse, og såfremt man ikke får lov at holde med sin maskine ved grænsen mellem station og maskindepot, bliver man rangeret over på et andet spor for at afvente afslutningen af arbejdet med togets opstilling.

Enhver vil utvivlsomt give os ret i, at dette ikke alene er uheldigt for personalet, men også for Statsbanerne. Blæsende sikkerhedsventiler, unødigt fyring, fordi man på maskinen stadig er i den tro, at afgangstiden er nær forestående, er det ene uheldige moment. Et andet er det manglende led i samarbejdet, som giver den ene part opfattelsen af, at samarbejdet kun er noget, man taler om, men ikke anvender i praksis. Ændring af lokomotivpersonalets tjenestetid kan naturligvis ikke forekomme i dette tilfælde, da maskinen må være klar til hurtig udrykning, men denne bør ikke finde sted, før stationstjenestens arbejde med togets sammensætning er tilendebragt, og såfremt det er et personførende tog, hvortil togstammen er klar, må eventuelle forsinkelser have indflydelse på tidspunktet for maskinens afhentning.

En forandring af disse forhold vil ikke alene betyde meget for lokomotivmændene, men også være til gavn for alle parter og dermed etaten.

Generaldirektørens tak til personalet

I en nytårsudtalelse, fremsat af generaldirektør E. Terkelsen i »Vingehjulet«, siger generaldirektøren blandt andet:

»— Med det »værktøj«, som gives os i henseende til anlæg og materiel inden for de finansielt mulige bevillingers langtfra altid rundelige



rammer, gør vi så vort arbejde. Vi prøver på at tilrettelægge det på saglig fornuftig og personalemæssigt rimelig måde. Og vore ansatte tager fat, gerne med arbejdsmod og heldigvis hyppigt med godt humør. Både ledelsen og personalet hører fra offentlighedens side nu og da ros, nu og

da ris. Det er lidet rimeligt at lade ris gå til personalet som helhed eller grupper af dette — det er paradoksalt tåbeligt, når automobilister en en uvejrsdag laver tudehornskoncert ved Storebælt over en forsinkelse, som personalet har stridt alvorligt for at gøre så lille som mulig.

Her skal der fra ledelsens side ved nytårsskiftet siges tak til vort personale for al god villie, for vel udført arbejde, for al vågen interesse i det svundne år. Uden store fagter tør det siges, at vi kan være arbejdet bekendt.

I denne forbindelse kan jeg ikke undlade at nævne den gode indsats, der også af store dele af personalet ude i marken er udført i trafik-erhvervens tjeneste, og jeg vil gøre mig til talsmand for troen på, at meget fortsat kan vindes, når enhver målbevidst gør sin del også på dette felt.

Det er skik og brug at ønske godt nytår. Hverken det første eller de senere kommer for Statsbanerne til at stå i det roligt trygges tegn. Snarere må vi frygte, at tidens vanskelige økonomiske vilkår vil bl. a. begrænse den udbygningsvirksomhed, der er så nødvendig for os, hvis vi skal følge med. På den anden side har vi lov til at tro på, at der stadig vil være brug for os, når vi kan få mulighederne for at tilpasse os efter tidens vilkår og krav.

I det sind ønsker vi ved Danske Statsbaner hinanden og vor etat et glædeligt nytår.«

Automatisk pristalsregulering

En nytårsudtalelse af formanden for De samvirkende Fagforbund, Eiler Jensen.

»Vi er i fagbevægelsen imod prisstigninger, for selv om vi som et led i den 2-årige overenskomst har en automatisk pristalsregulering, taber arbejderne ved prisstigningerne, bl. a. fordi reguleringen kommer så lang tid bagefter, og fordi adskillige notorisk får for lidt dækning. Angrebene på den automatiske pristalsregulering er begyndt igen. Ikke mindst venstrepolitikere rejser krav om annullering af den automatiske pristalsregulering, til trods for at man ved, at den er et led i en aftale, hvis konditioner ville blive ganske anderledes, hvis den var uden denne regulering.

Jeg har tidligere sagt, at vi i fagbevægelsen ikke står fremmed over for overenskomster uden automatisk regulering af lønnen i forhold til pristallet, og jeg har sagt, at hvis det er et stærkt ønske, så kan vi ved overenskomstudløbet forhandle herom. Det skal blot understreges, at der da ikke kan blive tale om langvarige overenskomster, men om overenskomster på ganske andre vilkår. Men det Venstre taler om, det er et indgreb i de bestående overenskomster, indgreb af den karakter, som man foretog i den mørke besættelsestid, og det er muligvis vanetænkning fra den tid, der får en mand som Thorkil Kristensen til sammen med sine fæller stadig at beskæftige sig med indgreb i trufne aftaler.

I det forlig, som Socialdemokratiet måtte søge De Radikales bistand til, forlangte De Radikale visse stigninger på ca. 1½ points holdt uden for pristalsberegningen. Vi protesterer herimod for selv om indgrebet var svagt, forsvarer vi vort princip, som vi anser for et vigtigt fundament. En aftale er en aftale og skal holdes af alle parter — også af arbejderne. Derfor går vi også stærkt og kraftigt mod enhver ulovlig strejke, således som vi ville gå imod ulovlig lockout.

Det er næsten tragikomisk at lægge mærke til, at Venstre, der mener at repræsentere landbruget, samtidig må høre på, at landbruget gør sig til talsmand for automatisk pristalsregulering ikke mindst hvad angår langtidsaftaler med udlandet, men også hvad angår indenlandske priser.«



Samfundskagens deling



Hvilke grupper skal begrænse deres forbrug?



En af de gode, gamle hidtil uomstødt marxistiske læresætninger lyder: »Arbejderen skaber en merværdi, som går i arbejdsgiverens lomme.« — Når det i løbet af 1954 lykkedes arbejdere og tjenestemænd at gennemføre en beskeden lønforhøjelse på nogle få procent, lyder det derfor mærkeligt, at »nu må vi alle indskrænke forbruget, thi der er alt for megen købekraft i samfundet«. — Denne erkendelse vågnede dog først, da valutamiseringen opstod. Og de borgerlige økonomer og politikere, som bagefter bebrejdede regeringen, at den ikke havde kunnet forudse dollarunderskuddet og truffet foranstaltninger derimod, må bære deres del af ansvaret, thi ingen fra den kant advarede mod dollarnød eller forudså den stedfundne udvikling. Deres hykleriske indignation kan vi derfor lade ligge. Tilmed ønsker deres politiske talerør jo slet ikke, at der skulle have været spærret for import af udenlandske luksusvarer. Som bekendt er »importregulering« jo nærmest et uartigt ord i politik i vor tid, og regeringen stod derfor og står stadig i en vanskelig situation med hensyn til dollarunderskudet. — De borgerlige blade og politikere fandt så straks ud af, at det måtte være lønforhøjelserne i foråret og sommeren, der havde bragt Danmarks økonomi på sammenbrudets rand, og vi hørte den gamle historie om samfundets kage, der skal deles ud til os alle, men er for lille, og derfor må vi alle undvære lidt. Lad os se lidt nærmere på det!

Den elastiske samfundskage.

Sammenligningen med en kage, som vi alle skal have en bid af, halter jo stærkt. Det er i hvert en meget elastiske kage, thi hvis vi sætter produktionen op, bliver kagen jo større. Det er måske bedre at sammenligne nationalproduktet med en suppegryde, til hvis indhold vi alle yder vort bidrag, og som vi alle øser af — dog mere eller mindre. Og af de mange dejlige udenlandske boller på suppen (biler m. m.) er der ikke nok til os alle, så de tilfalder de heldige, der har en tilpas stor ske til at fange dem. Pludselig er der underskud på de udenlandske krydderier, og hvis vi skal skaffe os dem, må vi alle afse lidt af suppegrydens indhold for at få dem. Altså må vi alle spare! Forhåbentlig kan dette lidt drastiske billede give et indtryk af den nationaløkonomiske situation.

Hvem har levet over evne?

Desværre har vi ingen statistik over, hvem der har brugt den udenlandske valuta, som vi kom til at mangle i 1954. Men det kan dog næppe være arbejderklassen. Vi kommer nok sandheden langt nærmere, når vi lægger ansvaret andre steder, og

når handelsstatistikken til sin tid foreligger, vil det nok vise sig, at valutaen er brugt til varer, der ikke er gået til arbejderklassen. Foruden til luksusvarer er der selvsagt brugt meget valuta til landbrugets foderstoffer og industriens investeringsbehov. Fhv. minister Ludv. Christensen har netop pegt på dette forhold i en tale ved Arbejderbevægelsens Erhvervsråds møde den 22. november 1954. Han udtalte, at produktionen af forbrugsvarer kun er steget med 1—2 pct., men produktionen af produktionsmidler med 9—10 pct. Når de nye virksomheder eller udvidede bedrifter begynder at producere, vil importbehovet falde, og den større færdigvareproduktion vil dels give anledning til en større eksport, dels til en større forsyning af hjemmemarkedet, så importen af færdigvarer fra udlandet vil gå ned. Udviklingen i Vesttyskland i de sidste 4—5 år illustrerer dette. — Medens udbygningen af produktionsapparatet stod på, havde Vesttyskland et stort valutaunderskud, men nu er landet den største kreditnation i den europæiske betalingsunion. — Den udvikling af vor valutasituation, der har fundet sted siden slutningen af november, viser rigtigheden af de anførte betragtninger.

Køb dansk!

Mon ikke der kan være anledning til at tage dette slagord fra 30'erne op på ny og udbygge dets indhold lidt. — Vi er alle klar over, at det gælder om at holde produktionen oppe og samtidig spare på valutaen. Altså må det være rigtigt at koncentrere vort forbrug om varer, der ikke bruger megen valuta, og vor produktion om varer, der er valuta-skabende. Lad os få en agitation igang med dette formål for øje. De industrier, der producerer varer, som næsten ikke bruger fremmed valuta, f. eks. skotøjsindustrien, må kunne bidrage til oplysning blandt det købende publikum om dette forhold. Når vi ikke kan begrænse vor import ad lovgivningens vej, må vi kunne gøre det ad frivillighedens vej. Lad os ikke gøre vore indkøb tankeløst, men lægge vægt på valutabesparende varer, indtil vor valutastilling atter har nået en naturlig balance. Vi behøver ikke at begrænse vort forbrug, hvis vi for et stykke tid lægger det om. Selv om Danmark er et land, der hovedsagelig lever af eksport, betyder hjemmemarkedet dog også meget.

Større frivillig opsparing.

Vor udmærkede finansminister har erklæret, at vor opsparing ikke er stor nok, i hvert fald ikke, hvis vi skal opbygge en valutareserve og imødekomme investeringsønskerne. Han har sikkert ret

i dette. Han tilføjer, at »opsparingen ikke alene kan måles med, hvor meget indskud i banker og sparekasser stiger. Den virkelige opsparing må være stigningen i kapitaldannelsen, fortrinsvis i erhvervslevet, men også i boligbyggeriet og offentlige anlæg.« Det er naturligvis også rigtigt, men man må dog af indskudene i sparekasserne kunne se, om det er den jævne befolkning, der har opsparet, eller om det er overklassen. Statistiken over indskudene i sparekasserne viser imidlertid, at de gennemgående har været 200 millioner højere i hver af sommermånederne 1954 end i 1953. Hvis vi samtidig betragter seddelomløbet, der er en meget god målestok for detailomsætningen, viser dette kun en stigning på ca. 100 mill. kr. pr. måned i de tilsvarende måneder i 1954 sammenlignet med 1953. Formentlig hidrører derfor en stor del af de forøgede indskud i sparekasserne netop fra arbejderklassen. Om opsparingen kan sættes yderligere i vejret, er et andet spørgsmål. Men selvsagt er det »bedre at løse valutavanskelighederne gennem opsparing ud af en stor produktion end ved at skære denne produktion ned og derved skabe arbejdsløshed! — Vi kan vist alle tilslutte os disse sidste ord af finansministeren og hver på sin vis hjælpe til at få det bedst mulige økonomiske resultat ud af indeværende år.

CLS.

Ingen tiltale for Rörvik

Lokomotivfører Sture Johansson, Malmö, bliver ikke tiltalt for togkatastrofen i Rörvik. Det må anses for bevist, at ulykkestoget havde for høj hastighed, men der findes intet, som taler for, at Johansson har været uopmærksom, udtaler landsfoged Bertil Anckar i Jönköping, som den 13. december foretog det sidste politiforhør i forbindelse med udredning af katastrofen.

Tåge og det dårlige vejr, som rådede ulykkesnatten, har været anledning til, at Johansson ikke så signalerne ved Rörvik station. Signalerne stod til højre for skinnelegemet, hvilket betyder, at Johanssons muligheder for at observere signalerne formindskes, da han må se gennem lyskeglerne fra lokomotivets projektører. At signalerne er placeret på banelegemets højre side indebærer imidlertid ikke, at SJ har gjort sig skyldig i nogen fejl. Det var nødvendigt at placere signalerne på højre side, da arbejdet foregik på venstre side.

Refleksanordningerne på orienteringsmærket har været dækket af fugt, udtaler landsfoged Anckar videre, og dette har gjort, at de har været svære at få øje på. Johansson har ikke set dem og derfor bremsset for sent. Udredningen har dog vist, at han har stået og set efter signalerne og således ikke har vist nogen uopmærksomhed. At orienteringsmærket er flyttet sønderud, har ingen værdi for ansvarsspørgsmålet.

Træk fra dagliglivet

I anledning af artiklen med ovenstående titel i Dansk Lokomotiv Tidende nr. 23 af 5/12 1954 beder jeg på 5. Trafiksektions personalets vegne om optagelse af følgende:

Tog 2980 er et af døgnets vigtigste tog, fordi hele morgentoggruppens rettidige afsendelse fra Fredericia er betinget af, at tog 2980 ankommer dertil. Vi skal derfor ofre tog 2980 særlig megen opmærksomhed. Da toget i oktober og november fik betydelige forsinkelser, gav en undersøgelse bl. a. det resultat, at kørslen Ab—Ar var forholdsvis dårlig, og det formodedes for en del at skyldes fremførelse med T-maskine, der normalt kører toget over hele strækningen Fh—Ar.

Som *forsøg* blev det derfor ved henvendelse til lokomotivmesteren, Aalborg, foranlediget, at tog 2980 i 3 dage, nemlig fredag den 12., lørdag den 13. og mandag den 15. november 1954, fik R-maskine fra Aalborg i stedet for T-maskine.

Det har senere vist sig, at der i anden anledning blev indsat R-maskine i stedet for T i tog 20 Fh—Ab søndag den 14. og i togene 2049—2980 Ab—Fh—Ar mandag den 15. november. Dette har trafiksektionen ikke fået nogen underretning om, skønt det er foreskrevet i ordre P og 2. Distrikts Rundskrivelser. Trafiksektionen kan ikke have pligt eller grund til at foretage tidsspildende telefonopringninger til mdt. Fh for at spørge, om de faste maskintyper kommer til at løbe i de bestemte tog. —

Angående tog 95's forsinkelse kan oplyses, at krydsningerne er ordnet af stationerne uden trafiksektionens medvirkende. Lokomotivføreren, der kører tog 95, har allerede på sin rapport kritiseret forholdet, og den rejste sag er tilbagesendt maskintjenesten med bemærkning om, at det ville have været rigtigt, at togene 95 og 960 havde krydset i Tolne, men at der, som sagen udviklede sig, ikke kan bebrejdes stationerne noget. —

Tog 2049's overbelastninger går man ud fra drejer sig om strækningen Randers—Aalborg. En undersøgelse har vist, at der i november 1954 i kun 4 tilfælde er tilladt nedsættelse (overbelastning) af toget, og da altid kun Randers—Hobro. Den planmæssige belastning (800 t) er overskredet med henholdsvis 31, 52, 11 og 4 t, og togets forsinkelser til Hobro har været henholdsvis 9, 10, 26 og 5 min.

Tog 2069, som må være det andet godstog, der sigtes til i artiklen, har de pågældende dage haft henholdsvis 32, 15, 23 og 28 vogne.

Jeg vil gerne slutte med at udtale, at trafiksektionen — naturligvis — ønsker det bedst mulige samarbejde til alle sider til gavn for Statsbanerne.

A. Frederiksen.

Vi takker 5. Trafiksektion for ovenstående redagørelse, og vi er naturligvis enig i, at der skal være samarbejde, og det gælder mellem alle kategorier; men det forskertser ikke retten til at øve saglig kritik, når man mener, at der disponeres uhensigtsmæssigt.

Red.

DLF - DsF

Der har i den seneste tid udfoldet sig en livlig polemik i DLT vedrørende ovennævnte spørgsmål. Flere af artiklerne kunne der være god grund til at kommentere, også fordi evnen — eller viljen — til at forstå forskellen mellem forenings- og statsdemokrati ikke er til stede, det understreger formandsmødets beslutning i maj d. å. et eklatant eksempel på.

Martinsens artikel dateret september 54, indleder med at fastslå, at gennem de sidste 30 år har skiftende hovedbestyrelser i DLF beskæftiget sig med spørgsmålet indmeldelse i DSF.

Denne konstatering siger mere end de talrige artikler, der igennem årene har været optaget i DLT, plus kongresdebatterne og hovedbestyrelsens gennemtrævelse af landets afdelinger, er overtalelsens kunst resulteret i en tilspidsning af spørgsmålet.

Martinsens konstatering understreger med al tydelighed, at hovedbestyrelsen og dens meningsfæller gennem de mange år, ikke har formået at vinde medlemsflertallet for indmeldelse i DSF. Mindretallet funderer i sine artikler over årsagen, og fremfører forskellige beskyldninger mod modstandere af indmeldelsen, der naturligt medfører et skærpet modsætningsforhold parterne imellem.

Martinsen fremhæver, at han finder det ganske naturligt og nødvendigt, at Greve Petersen går ind for indmeldelse i DSF, på linie med sine forgængere, men fortier den sandhed, at han forud for sin indtrædelse i hovedbestyrelsen, overfor sin forgænger højtideligt erklærede: »Du får os ikke ind i DSF.«

At Greve Petersen så foretager det, der almindeligt kaldes en »kovending«, så snart han har fået benene indenfor hovedbestyrelsen, det er en handling, som alle, der stod bag ham før omvendelsen, naturligt reagerer overfor, og medfører øget modstand mod indmeldelsen i DSF, fordi de føler sig svigtet af hans givne tilsagn. Dernæst den af hovedbestyrelsen, og formandsmødet vedtagne form for indmeldelsen — uden urafstemning — har både blandt ældre og yngre fremkaldt yderligere reaktion.

Den af Martinsen fremhævede tankegang, at hovedbestyrelsen ikke har gjort urafstemningen til et kabinetsspørgsmål, har naturligvis gjort sit til, at hovedbestyrelsen heller ikke på dette punkt har kunnet hævde sit renommé.

Hovedbestyrelsens argument overfor dette spørgsmål i DLT af 20. september d. å., har ikke kunnet gardere den overfor urafstemningerne, der har påført DLF et smerteligt prestigetab, ikke mindst uadtil.

Martinsen har i en karakteristik svunget svøben over sine modstandere, der minder for meget om politisk slogan.

Apropos — ja undskyld jeg nævner politik i forbindelse med DSF. Nævnte forbund er jo så ensrettet politisk inficeret, som tænkes kan, da den ofrer hovedparten af sine årsindkomster til at støtte

den socialdemokratiske presse, så tør man nok bruge den sandhed om DSF.

Her er et andet område, hvor også politiske modsætninger tårner sammen, et område som Martinsen åbenbart betragter som en biting, vel fordi hans politiske anskuelse falder nøje i tråd med den DSF driver, og tager det som en naturlig selvfølgelighed, at alle medlemmer lydigt må underkaste sig denne ensretning på solidaritetens alter. En sådan tankegang vil være noget for syndikalistisk præget, og indebærer konsekvenser for DLF's fremtid.

Martinsen tvivler på, at vi kan undvære DSF, som det forbund, der påvirker tjenstemændenes vilkår i dette land. Denne påstand er gentaget før, med lidt forskellige nuancer, som noget af et motto for DSF's tilhængere.

I 1951 ville der have været rig lejlighed til for Martinsen, at få uddybet spørgsmålet, derfor tages hans påstand ikke så højtideligt, fordi min artikel dengang nøgtern behandlede dette spørgsmål.

Carl Schmidt, Nyborg, bruger i sin artikel to spalter alene til moralprædiken, og fagforeningernes historiske opbygning.

God moral, herunder god tone, er og bliver fremdeles det, der gør stærkest indtryk overfor sine omgivelser.

Når medlemmerne kommer ud for så megen forherligelse og stavsbundet tankegang vedrørende DSF, da kræves der en del moralsk viljestyrke til ikke at overskride grænsen, som debattørerne altså ikke har kunnet overholde.

Carl Schmidt følger troligt den socialdemokratiske ideologi til yderste konsekvens, denne anerkendelse tillader du nok jeg yder dig, i henhold til den oratoriske udfoldelse, som du anvender i afsnittet: »Den faglige og den politiske arbejderbevægelse er så inderligt forbundet med hinanden.« o.s.v. . .

I næste afsnit behandler du den socialdemokratiske sociale forsyning, og stiller medlemmerne spørgsmålet om vore forældre er rentenydere, så vær glad for den socialdemokratiske arbejderbevægelse, der har kæmpet for disses kår. Undskyld at jeg berøver dig lidt af glæden, når jeg nævner det radikale forslag om en mere retfærdig udligning af rentesatserne mellem København, byerne og landkommunerne, der koster en del penge, hvorfor socialdemokraterne gik modstræbende med.

På skole- og ungdomsuddannelsens område, ligger det radikale parti fuldt på højde med socialdemokratiet. Jeg behøver blot at nævne den radikale fhv. undervisningsminister Jørgen Jørgensen, der var pioner for det arbejde, som den nuværende Julius Bomholt arbejder på linie med.

Vedrørende arbejdernes lønkamp, erindrer jeg den sidste lønkamp, hvor DSF's formand i radioen gjorde gældende, at med denne lønforhøjelse kunne arbejderne få råd til en biograftur eller anden fornøjelse. Den socialdemokratiske regering offentliggjorde derefter, at befolkningen nu havde fået for stor købekraft, Ja, sådan kan det gå, når en arbejderregering sidder med landets styre, fordi den manglede overblik over den økonomiske udvikling.

I folkepensioneringsspørgsmålet ligger socialdemokratiet agter ud for det radikale parti. I 1945

fremsatte partiet forslag om folkepensionering, og udsendte pjecer derom, men spørgsmålet var dengang uden interesse for socialdemokratiet. Dengang havde vi ikke atlantpagtens byrder, og derfor langt bedre betingelser for, at gennemføre forslaget på et kort åremål.

Socialdemokratiets store valgnummer ved sidste folketingsvalg »folkepensionering over en 60 års periode«, forekommer lidt magert, i forhold til betingelserne i 1945.

Hvem var det, der fik finansminister Kampmann til månedlig at båndlægge 10 mill. kr. med folkepensioneringen for øje? Den radikale Bertel Dalggaard.

Hvem skaffede tjenestemændene forhandlingsret i 1909, den der siden blev kaldt tjenestemændenes grundlov? Indenrigsministeren i den radikale regering P. Munch.

Spørgsmålet om 8 timers arbejdsdag, blev ført ud i livet under det radikale ministerium Zahle, hvor Th. Stauning i sin egenskab som socialminister fik gennemført forslaget. Altså kommer arbejderbevægelsen til at dele æren med det radikale ministerium, uden dets sanktion, kunne Stauning naturligt ikke forelægge forslaget for rigsdagen.

Så anfører Schmidt, at den private arbejders lønkamp i aller højeste grad også er tjenestemændenes kamp.

Ja, under den synsvinkel, at når livsfornødenhederne stiger, må tjenestemændene vel være lige så berettiget til at få compensation, som enhver anden lønmodtager. Nu har den store arbejderklasse den fordel, at have 2-årige overenskomster, fremfor tjenestemændene, hvis lønningsslov gennemgående kommer til revision hvert 12 år, kan man deraf udlede andet, end det må være naturligt, at tjenestemændene indenfor et så langt åremål, da på lige fod, følger de private arbejder?

Ethvert nøgternt menneske vil kunne se, at det må være en logisk selvfølge, og at tjenestemændene ikke derved kommer til at stå i noget gældsforhold.

Når Schmidt nævner årstallene 1946—48, da erindrer jeg, at pristallet indenfor denne 2-års periode steg fra 290 til 300, at selv indenfor arbejderens 2-års overenskomst — som af dig fremhævet — løb priserne fra lønningerne, og det vil igen sige, at tjenestemændenes lønninger, der løber på 6 gange længere åremål blev forholdsvis mere handicaped end den private arbejder, derfor fik vi 2½ portion midlertidig løntillæg.

Når Schmidt på nævnte grundlag kan skrive: »Straks meldte tjenestemandorganisationerne sig til lønforhandling og stillede krav om samme lønforbedring.« Du har jo i samme åndedrag understreget, at priserne var løbet fra lønningerne, ja, så må man have lov til at tro, at det kun er de organisationer, der er tilsluttet DSF, der havde berettiget krav på at få samme lønforbedring.

Kunne Schmidt da have tænkt sig, at den daværende finansminister H. C. Hansen, kun skulle have tildelt de tjenestemandskategorier, der er tilsluttet DSF samme lønforbedring, som den private arbejder opnåede? Er dette tilfældet, så havde socialdemokratiets kongstanke »ligelønsprincippet« få-

et et skud for boven, konsekvenserne deraf tør nok siges at være uoverskuelige.

At få vore nidkære medlemmer til at forstå, at arbejderens lønniveau ikke udelukkende kan tilskrives DSF, men i væsentlig grad er konjunkturbestemt, det synes at være lige så uløselig opgave, som den, de tro tilhængere af DSF fører i deres overtalelseskunst for dette forbund, men modparten ved, at tjenestemændenes lønninger er afhængig af, den af rigsdagen m. m. nedsatte lønningskommission, hvis resultat igen skal godkendes af finansudvalget, altså et andet forum end det, der fastsætter den private arbejders løn.

Jeg kunne også have lyst til at omtale lønningssloven af 1946, men nøjes med at hævde, at lokomotivmændene ved denne lejlighed forspildte en enestående chance for at opnå en bedre lønplacering, en chance, der åbenbart havde givet et pænt resultat, dersom vore gode socialdemokrater havde kontaktet deres parti, og havde fået tilsvarende tilsagn, som det, der opnåedes fra det radikale parti.

Der bliver nok lejlighed til at drøfte dette emne ved en senere lejlighed; jeg må ligesom Schmidt erkende, at min artikel vist allerede er blevet for omfangsrig.

Artiklen er i modsætning til Schmidts m. f., ikke skrevet for at slå politisk mønt, men udelukkende for at sætte de rejste spørgsmål i en sådan belysning, at de kan stå for en neutral saglig kritik.

Så skal det vise sig om denne form for propaganda, som socialdemokratiet og fagbevægelsen fører, og som dens meningsfæller indenfor vor medlemskreds følger op, om den tjener sin sag fremover.

Jeg vil i modsætning til Schmidt — slutte med ønsket om, at man vil øge sammenholdet over en bred front indenfor DLF, ved at undgå en forcering af spørgsmål, der skiller medlemmerne, så meningsdannelsen kan finde sit naturlige leje indenfor medlemskredsen, og at ledelsen er lydhør overfor disse strømninger. Det er en given forudsætning for, at DLF kan genskabe tilliden og sammenholdet, som mål for genskabelsen af DLF's renommé.

Korsør i december 1954.

P. C. Christensen, lokomotivfører.

Plan for Jernbaneskolens virksomhed i 1. halvår 1955

Der påtænkes afholdt følgende kursus og eksamener:

Motorkursus:

15. februar—19. marts med eksamen 21.—22. marts.

Motorkursus i Aarhus:

18. februar—23. marts med eksamen 24.—25. marts.

Lokomotivfyrbøderkursus:

6. januar—28. februar med eksamen 1.—3. marts, 4. marts—2. april og 14. april—7. maj med eksamen 9.—11. maj.

Den gjensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd ved Statsbanerne

Repræsentantskabsmøde den 21. septbr. 1954
på »Sølyst«, Klampenborg.

Foreningens formand, P. Madsen, bød de fremmødte velkommen og rettede en særlig velkomst til »Danmark«s repræsentanter, foreningens æresmedlemmer, repræsentanter for tjenestemændenes øvrige forsikringsforeninger og til redaktørerne for fagpressen samt til forretningsfører L. Klüwer, Norges Jernbanefunktionærenes Gjensidige Brannkasse.

Siden sidste repræsentantskabsmøde er foreningens mangeårige medarbejder og æresmedlem, pens. banearbejder N. C. Madsen, afgang ved døden. Mødets forsamling rejste sig, udtalte P. Madsen følgende mindeord:

»Ved N. C. Madsens død har foreningen mistet en af sine solideste og trofaste medarbejdere. Han var vor første tillidsmand og deltog fra foreningens stiftelsesdag med levende interesse i akquisitionsarbejdet. På sin jævne og bramfri måde talte han vor sag blandt kammeraterne på tjenestestederne, hvor han var med til at samle de første medlemmer til vor forening. Han var således med til at lægge de første spirer til den organisation, som nu tjener den store part af jernbanemændene, og vi er derfor N. C. Madsen megen tak skyldig.«

Dagsordenen godkendtes enstemmigt, og på forslag fra bestyrelsen valgtes billetkasserer P. From Hansen til mødets dirigent.

Til protokolfører valgtes lokomotivfører E. Greve Petersen.

Formanden udtalte, at den forløbne 2-årige periode for foreningen har være fremgangsrig, og vi har fortsat kunnet glæde os over tilgang af nye medlemmer. Såvel foreningens kasse som fælleskassen er yderligere blevet konsolideret. I denne forbindelse ønsker jeg gerne at udtale en tak til vore repræsentanter over hele landet og til »Danmark«s direktion, der på alle måder har ydet os en betydelig og uvurderlig hjælp.

Kulanceerstatningerne har i perioden været mere fremherskende end tidligere. Har forsikringsbetingelserne ikke kunnet dække den skade, et af vore medlemmer har lidt, men som til gengæld har været en hård belastning for den pågældende, har vor kasse kunnet træde hjælpende til, enten ved supplement eller selvstændigt.

Tegning af forsikringer blandt månedslønnede hjælpearbejdere er i fortsat stigning, og der hersker hos denne gruppe almindelig tilfredshed med Forsikringsagenturforeningen. Også hos rutebilchaufførerne har der været ønsker fremme om at komme ind i foreningen, og vi har i den anledning ført flere forhandlinger, som er sluttet med en tilfredsstillende ordning. Et af de vanskeligste problemer har været afkortning af kontingentet i lønningerne. Vi har her mødt megen forståelse i Generaldirektoratets bogholderkontor og Centralværkstedernes lønningskontor.

Skønt alle vore akkvisitører er jernbanemænd og medlemmer af de respektive jernbaneorganisationer, har man fra Dansk Funktionær Forbund anset det for korrekt, at de i et vist omfang også står tilsluttet dette forbund. Efter forskellige drøftelser er der opnået en tilfredsstillende ordning med funktionærforbundet, hvorefter de pågældende repræsentanters indtægt ved tegning af forsikringer er bestemmende for, hvornår medlemskab i funktionærforbundet kræves.

Formanden sluttede med de bedste ønsker for Forsikringsagenturforeningen i tiden fremover.

Forretningsføreren, kontorchef Poul Vejre, af lagde følgende beretning:

Der skal ved dette repræsentantskabsmøde aflægges beretning for regnskabsårene 1952 og 1953, og der er omdelt oversigtsbilag, som jeg senere skal komme tilbage til, idet jeg først vil fremsætte nogle almindelige betragtninger om forløbet af virksomheden i denne periode.

Efterhånden som vi når de højere procenttal, der angiver medlemstal i forhold til vor samlede medlemskreds' størrelse — nu ca. 18 000 af de ca. 31 000 ansatte jernbanemænd, pensionister og enker, svarende til ca. 57 pct. — vil der naturligvis ikke mere være det liv over tilgangen, som vi kunne glæde os over i foreningens første tid.

Vil man op på de allerhøjeste procenter mellem 90 og 100 indenfor en kortere til, ville det muligvis kunne lade sig gøre ved en stærkt forøget aktivitet i akquisitionen, der vil medføre en udvidet økonomisk indsats i form af provision, møder og gratialer — en så kraftig aktivitet, at formen måske ikke ville blive modtaget med samme velvillighed som hidtil.

Så længe vi derfor kan konstatere en jævn, omend noget mindre fremgang, end tidligere, mener vi fra administrationens side og fra foreningens daglige ledelses side, at denne naturlighed i væksten vil gavne Forsikringsagenturforeningen mest over det lange løb.

Fra personalekontorerne under Statsbanerne holdes vi a jour med antagelser og ansættelser, således at vore tillidsmænd allerede meget hurtigt kan få lejlighed til at indtegne nye tilkomne som medlemmer af Forsikringsagenturforeningen.

Samtidig med en mindre forhøjelse af grund-ejerforsikringspræmierne, der var at betragte som en a jourføring af præmierne i forhold til konjunkturerne, benyttede man lejligheden til at gøre de forsikrede opmærksom på nødvendigheden af en forhøjelse af indbo-brandforsikringen, og dette medførte en stærk stigning i præmieindtægten, idet det viste sig, at mange på det tidspunkt endnu havde for lavt forsikret.

Endvidere udarbejdede vi i 1952 et kartotek over samtlige ansatte ved Statsbanerne med angivelse af, hvem der havde forsikret og med hvilke summer, og hvem der ikke havde forsikret hos os.

Dette materiale blev fordelt blandt foreningens tillidsmænd, og i tiden derefter gav det gode tegningsresultater.

Den 20. maj 1953 afholdt foreningen sit hvertandet årige tillidsmandsmøde på lokomotivmændenes feriehus ved Kalundborg, og i mødet deltog ialt 41 tillidsmænd.

I anledning af mødet var der i tiden forinden arrangeret en tegningskonkurrence, der havde betydet en ekstraordinær tilgang i denne periode.

På disse møder behandler vi spørgsmål af akquisitionsmæssig og forsikringsteknisk interesse, og sagkyndige fra »Danmark«s forskellige afdelinger holder foredrag og besvarer spørgsmål fra tillidsmændene.

Vi har i den forløbne periode ændret policens udseende noget, ligesom vi som følge af de tilgæede brancher har udvidet policeteksten.

Ansvarsforsikringssummerne er forhøjet fra 10, 30 og 100 000 til henholdsvis 20, 60 og 150 000 for tingskade, personskade og katastrofer.

Under den nye forsikringsdækning er medtaget skade som følge af ild og eksplosion, der før har været undtaget.

Præmien er samtidig forhøjet fra 6 til 9 kr. årlig.

Sommerhusforsikring og ansvarsforsikring for hunde, som tidligere har været genforsikret i »Danmark«, er overtaget for egen regning, og af reassurance har vi nu kun indbo-brandforsikring på over 30 000 (burde måske forhøjes til 50 000) og ansvarsforsikring for skade over 12 500 kr.

Vandskadeforsikringspræmien er nedsat, således at der nu kun beregnes 30 og 40 øre pr. 1 000 kr., uanset om der er tale om brøkdels- eller totalforsikring.

Af det omdelte bilag til beretningen fremgår det, at det samlede medlemstal pr. 1. januar 1954 udgør ialt 17 334 med et samlet forsikringsantal på 48 006, hvilket svarer til 2¾ forsikring pr. medlem.

Tilgangen på de 2 år har ialt været 2 211 medlemmer svarende til ca. 1 000 pr. år.

Med en afgang på ca. 200 pr. år vil nettotilgangen være ca. 800, og det vil vare ca. 15 år, førend vi har alle 100 pct., men som allerede sagt vil de sidste 10—15 pct. nok blive sværere at få i land.

Den samlede indtegnede brandforsikringssum andrager ca. 225 millioner, og af den samlede årspræmie falder 106 000 kr. på brandforsikringen, hvilket igen vil sige, at den gennemsnitlige brandforsikringssum pr. medlem udgør 13 250 kr.

Den samlede årspræmie ligger nu på over 300 000 kr. og den gennemsnitlige præmie pr. medlem andrager ca. 17,00 kr.

Kontoret har i den forløbne periode ialt behandlet 2 419 skadesager til et samlet erstatningsbeløb på ca. 140 000 kr.

Hvert 7. medlem anmelder skade, og der er til hvert 7. medlem udbetalt en erstatning på gennemsnitlig 60 kr.

Af de 2 419 anmeldte er 294 afviste som ikke erstatningsberettigede, heraf alene 218 under ansvar.

Skadesbehandlingen foretages med meget vidtgående hensyn. I tvivlstilfælde kommer tvivlen den forsikrede til gode, og en del ikke erstatningsberettigede tilfælde er blevet forelagt bestyrelsen til afgørelse.

Ansvarsforsikringen er den branche, hvor vi har de fleste anmeldelser — ca. 1400 af de nævnte 2400 — og det er også den branche, der giver mest anledning til tvivl og afvisninger.

Til gengæld er erstatningsudbetalingen pr. ansvarsskade gennemsnitlig kun ca. 40 kr. i modsæt-

ning til 110 kr. pr. tyveriskade, 85 kr. pr. grund-ejerskade og 72 kr. pr. brandskade.

Og dette til trods for, at risikoen for store erstatningsudbetalinger netop ligger under ansvar — vi havde en ansvarssag fra Hillerød, der kostede 12 500 kr., og som blev endelig reguleret i 1953.

Det kan lyde meget, at man af 1400 anmeldte ansvarsskader afviser over 200 som ikke erstatningsberettigede, men forholdet er det, at alt for mange mennesker er uvidende om, hvad en ansvarsforsikrings formål er og forveksler ofte denne forsikring med en ulykkesforsikring eller en almindelig uheldsforsikring, som skal erstatte skader uanset skyld eller ikke skyld hos forsikringstageren.

Der er grund til at takke for godt og venskabeligt samarbejde til alle sider — til jernbaneorganisationerne og til fagbladene, til de mange dygtige tillidsmænd, til Statsbanernes administration — bogholderkontor, afkortningssteder og personalekontorer — og også for den kammeratlige forbindelse med »Vejlekassen« og »Uheldsforsikringsforeningen«.

Uden denne koordination af mange gode kræfter — og her må vi også nævne »Danmark«s direktionssagkyndige bistand og vort jernbanekontors dygtige personale — ville det ikke have været muligt at gøre Forsikringsagenturforeningen til det omfattende foretagende, som vi ser i dag.

Jeg vil derfor slutte med ønsket om et fortsat godt samarbejde viden om til glæde for os selv og til gavn og udbytte for Forsikringsagenturforeningens fremtidige virke.

Regnskabschef A. Fensten forelagde driftsregnskaberne.

Kassereren E. Greve Petersen forelagde foreningens regnskaber. Begge regnskaber godkendtes.

Til næstformand genvalgtes billetkasserer P. From Hansen.

Til kasserer genvalgtes lokomotivfører E. Greve Petersen.

Maskinarbejder Hjalmar Jensen og hovedkasserer L. Thorup genvalgtes.

Genvalgt blev sekretær E. Rasmussen.

Overtrafikassistent H. A. Christensen og pens. overmatros C. F. W. Poulsen genvalgtes som revisorer. Som suppleant genvalgtes rangerformand Meldgård Kristensen.

Efter forslag af bestyrelsen vedtoges de nødvendige vedtægtsændringer for optagelse af rutebilchauffører i foreningen, og tegning af sanitetsforsikring.

Formanden forelagde og anbefalede på forretningsudvalgets vegne ny 10-årig overenskomst mellem foreningen og Forsikringsselskabet »Danmark«. Skønt forretningsudvalget ved overenskomstens udløb havde overvejet at føre foreningen videre som et selvstændigt forsikringsselskab, måtte dette efter foretagne økonomiske beregninger fraråde repræsentantskabet at tage dette skridt på nuværende tidspunkt.

Den nye overenskomst vedtoges enstemmigt.

E. Greve Petersen.

En håndsækning, når selvangivelsen skal udfyldes

Under forudsætning af, at enhver er kendt med størrelsen af sin årsindtægts faste lønningsdele, herunder stedtillæget, og med henvisning til ordre A. og de forskellige afsnit om løn og tillæg i foreningens lommebog, hvor også årsindtægten for aktive lokomotivmænd i 1954 findes side 69 — dog uden medregnen af indtægter af særlige ydelser, betaling for eventuelt overarbejde eller for mistede fri- eller orlovsdage — skal vi i det efterfølgende oplyse om de bevægelige lønningsdele og om forskellige beløb, der er fradragsberettigede på selvangivelsen.

Reguleringstillæg.

For 1954 udgjorde reguleringstillæget 35 portioner. Om størrelsen af portionerne se lommebogen 1955 side 87.

Midlertidigt løntillæg.

Om størrelsen af dette tillæg se lommebogen 1955 side 90, hvor satsene findes for gifte og dermed ligestillede samt andre tjenestemænd over 30 år, mellem 25—30 år og samgifte over 25 år.

Til de øvrige tjenestemænd udgjorde tillæget $\frac{2}{3}$ af det for gifte m. v. anførte beløb.

Til pensionister er tillæget ydet med 70 pct. af det beløb, der efter foranstående regler tildeles tjenestemænd, med tilsvarende lønning som beregningsgrundlag for tillægets størrelse, idet pensionens størrelse træder i stedet for den pensg. lønningsindtægt, der lægges til grund.

Særligt tillæg.

Det særlige tillæg fremkommer ved en omregning af 13 reguleringstillægsportioner til at være lig 3 pct. af den pågældendes pensionsgivende lønning. I årets tre første måneder har tillæget været lig 9 omregnede portioner. I den resterende del af året 13 omregnede portioner. Tillæget ydes efter en særlig skala, hvorefter lønningerne er inddelt i grupper med 500 kr.s mellemrum (se lommebogen 1955, side 88).

Tillæget ydes til pensionister med det fulde beløb; men det har kun betydning for pensioner, hvis grundbeløb er på over 4000 kr.

Uniform.

Værdien af fri uniform, der almindeligvis be- regnes til 100 kr., skal ligeledes opgives. Uniformstilskud til selvbeklædere antages at dække merudgiften til uniform. Fradrag i den forbindelse er derfor ikke tilladt.

Fradrag.

Foruden retten til fradrag af det beløb, der i det svundne kalenderår er betalt i skat (der ses bort fra evt. børnetilskud), er det tilladt indtil et beløb på højst 600 kr. at fradrage udgifter til forsikringer m. m. På dette område er sket en ændring, således

at pensionsforsikringen holdes udenfor forannævnte beløb på 600 kr. og fradrages med det fulde beløb.

Pensionsbidraget udgør 5 pct. af den pensionsgivende lønning (grundløn, alderstillæg og almindeligt pensionsgivende tillæg); sygekassekontingent for aktive tjenestemænd udgjorde 1,5 pct. af den samlede lønningsindtægt ÷ stedtillæget. For pensionister har sygekassekontingentet været $1\frac{1}{2}$ pct. af den pensionsgivende indtægt, altså den indtægt, der er lagt til grund for pensionens størrelse ÷ 2,50 kr. pr. måned. Tillige skal nævnes bidrag til begravelseskasse, livs- og ulykkesforsikringer og invalideforsikringer samt renter af lån, dog ikke de månedlige afdrag på disse.

Som fradragsbestemmelse er vedtaget en lov, hvorefter enhver lønmodtager kan fradrage et fast beløb på 400 kr., dog højst 10 pct. af indtægten. Der kræves ingen dokumentation for, hvilke udgifter de 400 kr. omfatter, men for dem, der tidligere har haft større fradrag, gælder, at hvad de 400 kr. overskrides med, skal der fremføres dokumentation for overfor skattevæsenet. Såfremt både mand og hustru arbejder for løn for fremmede, skal de begge have fradraget, og hvis et eller flere af børnene også arbejder for løn, tilkommer der ligeledes dem fradraget. De 400 kr. kan ikke fradrages i pension.

Det er som sædvanligt tilladt at trække halvdelen af de indtjente natpenge fra; men dette fradrag indgår i lønmodtagerfradraget.

For foreningskontingentet gælder den regel, at årets kontingent kan fradrages i særlig rubrik på selvangivelsen, hvorved undgås, at dette fradrag kommer ind under de 600 kr., der er fastsat for forsikringer m. m. Foreningskontingentet har udgjort 9 kr. for medlemmer, der har stået i foreningen i over 5 år. Medlemmer med under 5 års medlemsskab har betalt 11 kr. pr. måned.

Adgang til frikort

Foreningen har til nogle afdelinger udsendt en meddelelse vedrørende anciennitet for en række lokomotivføreres adgang til frikort efter 25 års tilfædsstillende tjeneste.

Dette spørgsmål har været genstand for behandling i Generaldirektoratet med det resultat, at dette er indgået på, at der i de tilfælde, hvor den de pågældende tillagte lønningsanciennitet giver et gunstigere beregningsgrundlag end jubilæumsancienniteten (denne regnet fra ansættelsesdato tillagt to års aspiranttid), skal kunne udstedes frikort efter derom fremsat anmodning.

På givne foranledning skal man, for at undgå misforståelser, gøre opmærksom på, at i de tilfælde, hvorom der i denne sag er tilskrevet en afdeling, er det jubilæumsancienniteten, som giver det gunstigste beregningsgrundlag.

Turistsektionen

Nedenfor finder De vort program for 1955 i store træk. Ture i Norden og visse andre ture gennemføres som fællesskandinaviske ture.

Vi forsøger allerede nu at opgive omtrentlige priser, men da disse ikke alle er bekræftede, må vi tage forbehold overfor ændringer.

De angivne priser er uden billetomkostninger, men omfatter i øvrigt alle udgifter på turen (hoteller, forplejning, autobusudflugter, fører, pladsbilletter og evt. dampskibsbilletter). Forkortelser: a = aften, m = morgen.

Rejseprogram for 1955.

Rejser i Norden.

Nr. 1. 12-3 a. 21-3 m. Skisportrejse til N.S.B.s feriehjem 800 m o. h., Holu, Ål st. på Bergensbanen. Anm. inden 1-2. *Pris ca. 125 kr.*

Nr. 2. 14-5 a. 23-5 m. Pragtfuld forårstur ad Bergensbanen og vestnorske fjorde, bl. a. frugttræblomstringen i Hardanger. Anm. inden 10-4. *Pris ca. 340 kr.*

Nr. 3. 12-6 m. 19-6 a. Sommertur gennem Danmark, Vejle—Aarhus, Silkeborg, Aalborg. *Fællesskandinaviske tur.* Anm. inden 10-5. *Pris ca. 300 kr.*

Nr. 4. 18-6 a. 26-6 a. Cykletur i Sverige. Siljansøen rundt. Midsommerfest i Leksand 24-6. Overnatning på S.T.F.s vandrehjem. Incl. leje af cykler. Anm. inden 10-5. *Pris ca. 150 kr.*

Nr. 5. 25-6 a. 5-7 a. Midnatsolens rige og Nordkap. Bus Narvik—Tromsø, skib til Nordkap og tilbage til Trondheim, tog til Oslo—København. Incl. bus og skibsbilletter. Anm. inden 20-5. *Pris ca. 450 kr.*

Nr. 6. 26-6 a. 4-7 a. Rundtur i Finland via Stockholm—Åbo, gennem sø og skovlandskab til Helsinki m. m. Incl. skibsbilletter. Anm. inden 20-5. *Pris ca. 420 kr.*

Nr. 7. 20-8 m. 29-8 m. Vandretur i Jämtland (Sverige). Fjeldtur med dagsmarcher på 12—20 km. Overnatning på turiststationer. Anm. 15-7. *Pris ca. 150 kr.*

Nr. 8. 21-8 m. 28-8 m. Ferieophold på D.S.B.s feriehjem Knudshoved. *Fællesskandinaviske tur.* Anm. inden 15-5. *Pris ca. 90 kr.*

Rejser i det sydlige udland.

Nr. 51. 27-4 m. 3-5 a. Holland, tulipanblomstringen. Besøg i Amsterdam, busture rundt i Holland. Anm. inden 15-3. *Pris ca. 185 kr.*

Nr. 51A. 1-5 m. 18-5 a. Barcelona og Mallorca via Paris (2 dage). Hjem over Schweiz. *Fællesskandinaviske tur.* Anm. inden 1-3. *Pris ca. 660 kr.*

Nr. 52. 5-6 m. 14-6 m. Tysklandstur til de gamle byer Rothenburg, Dinkelsbühl, Nordlingen, Harburg, Augsburg. *Fællesskandinaviske tur.* Anm. inden 1-5. *Pris ca. 300 kr.*

Nr. 53. 12-6 m. 26-6 a. Paris, Rivieraen, Korsika, 3 dage i Paris, 7 dages autobustur på den herlige ø. Hjemrejse via Paris. Anm. inden 1-5. *Pris ca. 580 kr.*

Nr. 54. 12-6 m. 27-6 a. Schweiz—Italien, Jugoslavien, Østrig. Lugano, 2 dages bustur til nord-

italienske søer, Venezia, feriedage i Loran, 2 dage i Wien. Anm. inden 15-4. *Pris ca. 570 kr.*

Nr. 55. 10-7 m. 25-7 a. Ferie i jugoslaviske jernbaners feriehjem i Lovran. Udrejse over Innsbruck—Grossglockner—Alpenstrasse, hjem over Venezia. Anm. inden 15-5. *Pris ca. 580 kr.*

Nr. 56 7-8 m. 20-8 a. Wien—Villach—Zell am See Innsbruck, 3 dage i Wien. Autobustur til Tarvisio med vinfest. Over Grossglockner til Zell am See. *Fællesskandinaviske tur.* Anm. inden 15-6. *Pris ca. 460 kr.*

Nr. 57. 7-8 m. 19-8 a. Frankrigstur. Mont Blanc-egnen, ophold i franske jernbaners feriehjem i Savoyen, hjem over Paris, her 3 dages ophold. Anm. inden 15-6. *Pris ca. 350 kr.*

Nr. 58. 17-8 m. 31-8 a. Store Alpetur. Paris—Grenoble—Rivieraen, Genova, Milano, Schweiz. 2 dage i Paris, bustur ad Route Napoleon til Nice, langs Lago Maggiore, Kandersteg, Bern. Anm. inden 20-6. *Pris ca. 625 kr.*

Nr. 59. 17-8 m. 31-8 a. Norditalienske søer Como, Maggiore, Gardasøen, bustur rundt til Coma, Stresa, Riva, Bolzano, Cortina—d'Ampezzo—Venezia. Anm. inden 20-6. *Pris ca. 560 kr.*

Nr. 60. 4-9 m. 24-9 a. Jugoslavien og Østrig. Innsbruck—Grossglockner. Beograd, Sarajevo—Dubrovnik, Europas smukkeste bustur til Cetinje. Skib til Split og Rijeka, feriedage i Lovran—Wien (3 dage). Anm. inden 1-7. *Pris ca. 820 kr.*

Nr. 61. 7-9 m. 21-9 a. Klassisk Italienstur, Roma, Napoli, Capri, blå grotte, Pompei, Firenze—Venezia. Anm. inden 1-7. *Pris ca. 550 kr.*

Nr. 62. 11-9 m. 20-9 a. Rhinen, vinhøsttur. Koblenz, St. Goar, Rüdesheim, Heidelberg, Hamburg. Anm. inden 1-8. *Pris ca. 300 kr.*

Nr. 63. 11-9 m. 18-9 a. Hamburg og Harzen. 5 dage i Harzen, Bad Harzburg og Goslar. Anm. inden 1-8. *Pris ca. 200 kr.*

Nr. 64. 9-9 m. 23-9 a. Badeferie på Mallorca via Geneve—Barcelona, fly til Palma, 5 feriedage på øen, 2 dage i Barcelona, hjem via Paris (2 dage). Anm. inden 10-7. *Pris ca. 630 kr.*

Nr. 65. ca. 18-9 m. ca. 25-9 a. Paris, Rivieraen med bustur Nice—Grenoble—Geneve. *Fællesskandinaviske tur.* Anm. inden 15-7. *Pris ca. 580 kr.*

Nr. 66. 18-9 m. 25-9 a. Paris, Versailles, Reims. Anm. inden 20-7. *Pris ca. 290 kr.*

Nr. 67. 25-9 m. 12-10 a. Store Italienstur. Roma, Napoli—Capri, Sicilien—Palermo—Agrigento, Taormina. Righoldig tur. Anm. inden 15-7. *Pris ca. 600 kr.*

Nr. 68. 18-9 m. 9-10 a. Store Spanienstur. Paris—Madrid—Sevilla—Granada, Valencia, Barcelona—Geneve—Bern, Luzern. *Fællesskandinaviske tur.* Anm. inden 15-7. *Pris ca. 900 kr.*

Nr. 69. 9-10 m. 27-10 a. Grækenland, ophold i Zagreb og Beograd, 11 dage i Hellas, heraf 5 dages bustur rundt i Pelopones til alle de græske oldtidsbyer. Anm. inden 20-7. *Pris ca. 660 kr.*

Nr. 70. 9-10 m. 29-10 a. Marokko—Nordafrika, oasebyerne Fez—Marrakesh og Oran. Iberegnet sejlads fra Marseilles til Oran og retur på turistklasse. Anm. inden 20-7. *Pris ca. 900 kr.*

Detaljerede programmer med alle oplysninger kan bestilles hos Turistsektionen, Sølvgade 40. K,

mod 30 øre i frimærker pr. program + svarporto, ligesom turene senere vil blive nærmere omtalt her i bladet. Angiv ved bestillingen nummeret på de ture, De ønsker program for. Programmerne vil blive udsendt, efterhånden som de foreligger endeligt udarbejdede.

Det bemærkes, at der på flere af turene kun er plads for et begrænset antal deltagere, hvorfor det tilrådes at melde sig i god tid, idet der vil blive lukket for tilmelding, når en tur er overtegnet. På turene her i Norden er det meningen at samle deltagere fra alle de 4 nordiske lande, således at deltagere på disse ture vil få lejlighed til et samvær med andre nordiske kolleger.



Tak

Vor hjerteligste tak for venlig deltagelse ved vor kære mand og fader, lokomotivfører T. C. M. R. Nielsens død og begravelse.

Tak til lokomotivmester Laursen og lokomotivfører Berner for de smukke ord ved graven.

Tak til lokomotivfører- og lokomotivfyrbøderafdelingerne i Padborg, Fredericia, Esbjerg og Tønder for æresvagten og fanernes tilstedeværelse.

Hilda Nielsen og børn, Tønder.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum 10. februar 1955 frabedes venligst.

A. H. Sørensen, lokomotivfører, Herning.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

N. Martinsen, lokomotivfører, Helgoland.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

Hans Nielsen, lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

E. H. Sørensen, lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

Th. Hansen (Elberg), lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

K. V. Sørensen, lokomotivfører, København Gb.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-underafdeling:

Horsens: Repræsentantens adresse rettes til:
Claus Cortsensgade 11, 4.



Afsked.

Lokomotivfører J. M. Nejland, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (28-2-55).

Navneændring pr. 10-12-54.

Lokomotivfører P. L. I. Jensen, København Gb., hedder P. L. Ingstrup.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-1-55.

Pens. lokomotivfører K. M. Sørensen, Lyshøjgaardsvvej 31, 2., Valby.

Pens. lokomotivfører J. Nielsen Schmidt, Gasværksvej 10 A, 4., København V.

Pens. lokomotivfører H. H. Christiansen, Ahlmannsvej 1, Odense.

Byttelejlighed

Esbjerg—København.

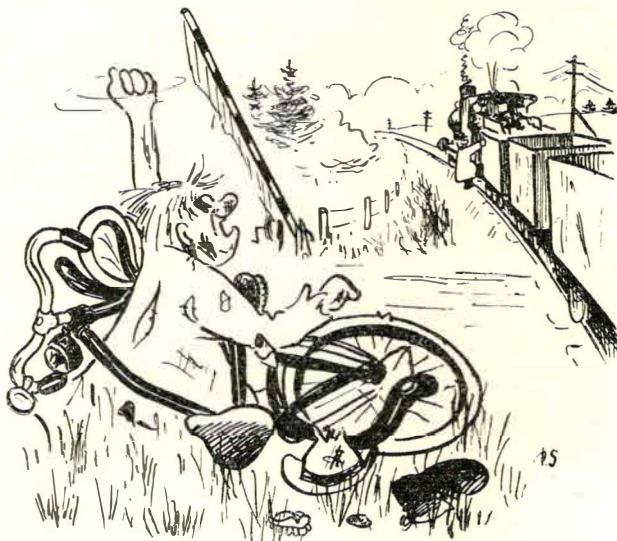
Velholdt 2½ værelses lejlighed, moderne med altan, mdl. leje kr. 110,00 excl. varme, ønskes byttet med lignende lejlighed i København eller nærmeste omegn.

Stationsbetjent *M. Dalgaard*,
Jyllandsgade 126, Esbjerg.

Odense—Herning. 1. februar 1955.

Haves: 2 vær. moderne lejlighed i Odense (centralvarme), husleje 1200 kr. årlig incl. varme.
Ønskes: Tilsvarende eller større lejlighed i Herning.

Henvendelse til: Politibetjent *Daugaard Christensen*,
Buchwaldsgade 61 A, Odense.



— Labaner! — Nu har I punkteret mit bagdæk! —

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal-
og Selskabslokaler
Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen
Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
Leverandør til
Brugsforeningen

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
1. Kl.s Mejeriprodukter
Gothersgade 14

»LA BELLA«

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

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

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks



KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Ougaard & Jensen
Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332
Alt i herre- og drengetøj

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

Mylius **HANSEN**
GULD SMED
URMAGER

Vendersgade 9 . Fredericia

Værkstedet med mange års erfaring
Eget maskinsliberi for briller
Leverandør til sygekassen

**Thomas Hansen's
Bageri**

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

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

✱ **STRUER . Tlf. 119**

Aut. Installatør
HENRY BERTELSEN
Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer

P. WEILING
Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

**NYBO
STRUER**

- et godt Sted at handle

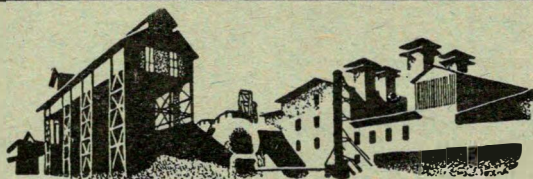
Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Ærb. Gustav Jensen

»Moselunds«
Rugbrød

Tlf 309 anbefales

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*
Skotøjsbørsens Fodtøj
Struer - Telf. 109



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90
Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler
Prøv mine Kræmmerhuse
Tlf. Kalundborg 187

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161 Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN Sct. Jørgensbjerg 25. Tlf. Kalundborg 71
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520
Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab
Tlf. TRETEN

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*

★
Driftsudvalget

Leverandør
til Danske
Statsbaner

A/S »REFFO« Struer
Kedelrensningsvædsken »REFFO«
Telefon 145

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspætteleter
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Hævefliser,
Flagstangsfødder m. m.

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning
P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343
Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

★
Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning
Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173
Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

Vandforsynings- og
vandbehandlingsanlæg
til lokomotivfødevand

Elektrolytisk vand-
behandling
Pumper . Ventilation

Generalrepræsentant for
National Aluminate Corp.
(Nalco)

J. Krüger A/S

KØBENHAVN K

Christians Brygge 22 . Tlf. 4726
Telgr.: Softwater