

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 21 · 5. NOVEMBER 1956 · 56. ÅRGANG



DSB – 3. ordre på  
NOHAB lokomotiver



NYDQVIST & HOLM  
AKTIEBOLAG

Trollhättan

Telefon: 12590 Telegram: NOHAB Telex: 5284



**FIONETTE**

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

## Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pigetøj på vor populære

**10 Maaneders**

**FAMILIE-KONTO**

**J. ALBERTSEN**

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

**HB**

forbrugernes  
egen  
virksomhed

HØVEDSTADENS BRUGSFØRENING



**Vesterbros Ligkistemagasin**

Chr. F. Christensen  
Enghavevej 31  
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

**Dansk Maskinpakning A/s**

Amaliegade 41  
København  
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.  
Telefon Damsø 3132



**SIGI**

Hygiejniske Gummivarer  
Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri  
Vestergade 3 · København K  
Tlf. Byen 4195

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi  
Spørg om vort ny kontosystem

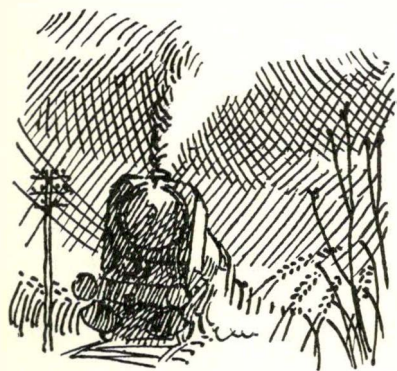
**I. B. Schilder**

Nørregade 7  
København K

**De forenede Kulimportører**

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 · København K  
Telefon 211



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 21 - 56. ÅRGANG

5. NOVEMBER 1956



### Indhold:

Dampmaskinens afløser .....	299
Nordisk nyt — Ny formand i SJF	300
Arbejderkooperationens strukturproblemer .....	301
Samarbejdsudvalgsmøde i 1. dc.	301
Fra armlængde til metermål ....	302
Landsoplysningsudvalget .....	303
Besøg på færgen »Halsskov« ...	303
Fra Tyske Forbundsbaners el-program .....	304
Hvor fortiden taler .....	305
Uheldsforsikringsforeningen ...	307
Generalforsamling og sikkerhedsråd .....	308
Skærpet lægekontrol med motorførere .....	308
Oktoberpriсталlet .....	309
Lønrevision i Norge .....	309
Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter .....	309
Fremad-bøger .....	309
Under DLF .....	310
Opmærksomhed frabedes .....	310
Afskeds- og velkomstfest på Gb.	310
Personalia .....	310
Medlemslisten .....	310
Dødsfald .....	310
Danske Jernbaners Idrætsforbund .....	310



### Redaktører:

E. Greve Petersen

(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup

Telefon Hell. 7269.

Kontortid 10—16.

Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

## Dampmaskinens afløser

*Med en enkelt stemmes overvægt, har et flertal i traktionsudvalget foreslået, at Danske Statsbaner fortsætter med overgangen fra damp- til dieseldrift.*

Resultatet af traktionsudvalgets 5-årige arbejde er nu offentliggjort og overfor statsbaneledelsen har man forelagt en indholdsrig og interessant betænkning om, hvilken driftsform Danske Statsbaner bør vælge for fremtiden. Spørgsmålet om hvilken trækraft der bør være dampmaskinens afløser har til gengæld ikke været helt let at besvare. På grundlag af de i øvrigt meget grundige undersøgelser udvalget har foretaget, har man måttet afstå fra at samle medlemmerne i en fælles konklusion. Opdelt i to grupper har de derfor afgivet deres indstilling, hvorefter 6 medlemmer foreslår en overgang til elektrisk drift med delvis anvendelse af diesellokomotiver i overgangsperioden, medens 7 medlemmer anser det for rigtigst, at banerne fortsætter med den allerede iværksatte overgang fra damp- til dieseldrift med henblik på, at der i tiden fremover nøje følges med i og indhøstes erfaringer om den tekniske udvikling af elektrisk banedrift i andre lande.

Der er således hos begge grupper almindelig stemning for el-driften, og det der adskiller medlemmerne er alene spørgsmålet om, hvornår denne driftsform bør indføres. Flertallet — efter hvilket man formentlig vil rette sig — har ikke fundet erfaringerne tilstrækkeligt underbygget, selvom denne driftsform har været i anvendelse i vore nabolande gennem flere år. En direkte sammenligning med de øvrige nordiske lande har vel heller ikke umiddelbart kunne drages, da elektricitetsfremstillingen i Danmark sker under helt andre betingelser end der, hvor naturkraften bringes til anvendelse, og selvom atomenergien kan ventes at blive fremtidens energikraft, kan der ikke i dag endelig fastslås noget tidspunkt for dens indførelse her i landet, tværtimod kan man vist rolig regne med, at der vil hengå et ikke ringe antal år, før det er en kendsgerning.

Da det af udvalgets beregninger er tilkendegivet, at der kun er en ringe forskel i de årlige driftsudgifter mellem dieseldrift og el-drift og førstnævnte endog, når de nuværende forhold tages i betragtning vil ligge noget lavere, er dette i sig selv en fordel. Men hertil kommer, at såfremt Danske Statsbaner skal modernisere, og herom kan der ingen tvivl være, hvis de skal tage kampen op med konkurrenterne, er det nødvendigt, det sker så hurtigt som overhovedet muligt og med et tempo, der svarer til tidens krav. Dette imødekommes bedst med dieseldrift, hvortil anlæggene stort set over det hele er indrettet, medens den elektriske drift kræver betydelige nye anlægsarbejder, som det ikke alene vil tage lang tid med at få udført, men hvortil det også kan blive vanskeligt at opnå de nødvendige bevillinger. Selv om det samme kan gøre sig gældende, når administrationen søger penge til indkøb af diesellokomotiver, har den senere tid dog vist, at man hos bevillingsmyndighederne efterhånden er blevet klar over, at man ikke bør sidde på penge kassen, når teknikkerne fremsætter ønske om en mere moderne trækraft til den i for-





## Ny formand i SJF



Siden 1947 har Herman Blomgren været formand for de svenske jernbanemænd, men nu forlader han denne post, idet han fra 1. december skal være næstformand i den svenske landsorganisation.

Gennem det nordiske samarbejde har vi lært at sætte pris på Blomgren og værdsætte ham som en god kammerat og for den indsats han har ydet for jernbanemændene i de nordiske lande, og vi vil i denne sammenhæng medgive ham de bedste ønsker for arbejdet i hans nye ansvarsfulde job.

Som hans afløser i jernbaneforbundet har dettes forbundsråd udpeget Gustav Kolare, der i 1935 begyndte som snedker ved Svenska Järnvägers hovedværksted i Örebro. Indtil 1947 arbejdede han her og beklædte adskillige tillidshverv, hvorefter han 1. september 1947 afløste Herman Blomgren i forbundet som ombudsmand for værksteds- og lagerarbejderne. Siden den 1. april i år har han været »udlånt« til Statstjänarkartellen som odmbudsmand, og i den tid har han forberedt forslag til en ny lønplan.

Vi hilser Kolare og ønsker ham til lykke med formandshvervet, idet vi udtrykker håbet om, at samarbejdet mellem de nordiske jernbaneorganisationer stadig må ligge i den gode gænge, der hidtil har kendetegnet det.

vejen hårdt konkurrencetrængte jernbanedrift. Noget grønt lys med adgang til indkøb af lokomotiver, efterhånden som der er behov herfor, kan vel ikke siges at være tændt, men modstanden, som en overgang var ret kraftig, er i hvert fald svækket betydeligt, og der blæser i øjeblikket en mere gunstig vind for de teknikkere, som har anvist vejen for dieseldriften som afløser for dampdriften. Der er tillige skabt en fornyet interesse indenfor dansk industri, som i kraft af valget af MY-lokomotiverne ikke alene har fået en væsentlig del af det arbejde, som ligger i de leverede og bestilte maskiner fra udlandet, men som også nu søger at komme på højde med udlandets lokomotiver i kvalitet og styrke og på den måde skabe en ny indenlandsk produktion. Og en yderligere udvidelse heraf er allerede i udsigt i forbindelse med andre dansk-konstruerede lokomotivtyper af noget mindre størrelse end MY-lokomotiverne.

Uden at kaste ideen om el-driften over bord må flertallets indstilling derfor være at foretrække. Det giver den øjeblikkelige chance for en modernisering af driften uden større anlægsudgifter og uden at tiden skal gå med en hel omlægning af strækningerne. En allerede påbegyndt fremstilling af lokomotiver i dansk industri kan fortsætte, da man kun har de bedste forhåbninger om tilfredsstillende resultater, selvom en del af det endnu står på prøvestand. Iøvrigt er erfaringerne om dieseldriften fra andre lande ikke mindst af betydning, når valget skal træffes. Og her ligger det jo således, at det indhentede materiale, både fra lande på denne og den anden side Atlanterhavet, styrker ideen om, at dieseldriften nu må indføres ved Danske Statsbaner som afløsning for dampdriften.

\*

Traktionsudvalget har nu talt, og uanset medlemmernes opfattelse om den fremtidige driftsform er hele udvalgsbetænkningen dødsstødet for damplokomotivet. Det kommer til gengæld ikke overaskende for nogen, når landets største sagkundskab kun finder anvendelse for den gamle trækraft i forbindelse med ekstraordinære trafikforhold ved højtider og lignende, hvor den fortsat har en mindre plads i samfundet, fordi den som reserve stadig kan forrente sig. Skal dieseldrift eller el-drift kunne svare sig, skal maskinerne arbejde uafbrudt døgnet rundt og kun benytte værksteds- eller remisespor, når de periodiske eftersyn skal finde sted. Nye energikilder er tidens løsen, både fordi kullene forekommer i mindre og mindre mængder, og fordi de samtidig slås ud af priserne for de nye brændselsarter.

\*

Det er nu ca. 110 år siden, det første damplokomotiv blev leveret til danske baner. I august 1846 ankom »Odin« fra England til Københavns havn, og siden da har damplokomotivet været den dominerende trækraft ved banerne. Skønt der i de sidste ca. 30 år har fundet angreb sted fra motorverden, for at gøre det rangen stridig, har det hidtil kunnet bevare førestillingen. Til gengæld må dampen nu vige pladsen, og skal programmet fra statsbanernes maskinafdeling gennemføres i den udstrækning, man har planer om, vil der næppe hengå lang tid før damplokomotivet vil blive en sjældenhed på de danske strækninger og stationspladser.



# Arbejderkooperationens strukturproblemer til debat

Det danske erhvervsliv befinder sig for tiden midt i en udvikling, der lader ane fremtidige, betydningsfulde ændringer i selve vort samfunds økonomiske struktur. For en lang række af samfundets bestående institutioner gælder det, at deres nuværende struktur og opbygninger har forudsætninger i en tid, hvor der stilledes andre krav og opgaver end i nutidens samfund.

Det gælder eksempelvis for fagbevægelsen, hvis hele opbygning for tiden er til indgående debat, og det gælder *kooperationen*, der må se i øjnene, at den effektiviseringsproces, bevægelsen er inde i, ikke alene vil give sig udslag i en teknisk rationalisering, men også med tiden må medføre ændringer i selve bevægelsens sammensætning.

At man inden for dansk arbejderkooperation er klare over, hvilke perspektiver der her åbner sig — og hvilke krav der melder sig — foreligger der flere eksempler på fra de senere år. Dette gælder således for de store bybrugsforeninger, der gennem deres sammenslutning, De samvirkende Brugsforeninger, er tilsluttet arbejderkooperationens hovedorganisation, Det kooperative Fællesforbund, idet disse efter i 1951 at have gennemanalyseret foreningernes driftsforhold har sat ind med en kraftig rationaliseringskampagne, som allerede nu har givet bemærkelsesværdige resultater. I effektiviseringsbestræbelserne inden for denne gren af kooperationen sætter man ikke alene ind for at forbedre de bestående foreningers drift, men arbejder også ihærdigt på — i de byer, hvor der findes mere end een brugsforening — at sammenslutte disse.

På en kongres fornylig i Det kooperative Fællesforbund behandlede hele dette problemkompleks i et særligt punkt på dagsordenen om fremtidig virksomhed.

Det blev understreget i den langvarige og dybtgående debat om dette punkt, at der måtte udvises fordomsfrihed over for fremtidens krav. Kooperationen burde finansiere nye virksomheder på felter, hvor den ikke hidtil har virket, medens til gengæld virksomheder, der har overlevet sig selv, ikke burde holdes i live. Der opfordres til en samlet planlægning af det kooperative arbejde i de enkelte byer, således at man kunne sikre en mere intim tilknytning mellem de lokale virksomheder, ligesom kooperationen opfordredes til at undersøge, hvilke områder af prisdannelsen, der ikke er underkastet tilstrækkelig kooperativ kontrol og muligheder for her at sætte ind.

Også selve Det kooperative Fællesforbunds struktur blev taget op til drøftelse, idet der i diskussionen opfordredes til en større centralisering af arbejdet. Det gælder for de fleste af fællesforbundets medlemsvirksomheder, at de er tilsluttet organisationen via egne branchesammenslutninger. Mange af de opgaver, der påhviler branchesammenslutningerne, burde i større omfang, hævdedes det, lægges over på hovedorganisationen, som herved ville sikres større myndighed og effektivitet.

Inden for arbejderkooperationen vil disse mange problemer blive taget op til yderligere drøftelse og praktisk løsning i de kommende år, der vil stille stadig nye krav om såvel tekniske forbedringer som moderniseringer i bevægelsens sammensætning.

Det oplystes iøvrigt på kongressen, at Det kooperative Fællesforbund nu spænder over 600 medlemsvirksomheder med en samlet omsætning i 1955 på ca. 630 mill. kr.

## Samarbejdsudvalgene

### Møde i 1. distrikt

Formanden indledte mødet med at forelægge en oversigt over statsbanernes samlede indtægter og udgifter i finansårene 1954/55 og 1955/56, og gav derpå forskellige talmæssige oplysninger vedrørende de drifts- og trafikmæssige præstationer i 1. distrikt i perioden april—juli 1955/56, sammenlignet med tilsvarende periode året forud. Han udtalte i denne forbindelse, at udsigterne ikke tegnede sig særligt lyse, men akkvisitionen var blevet forøget, bl. a. ved oprettelsen af et antal nye rejsebureauer hhv. i Næ., Nf., Sg. og inden længe i Hk., for derigennem at yde det rejsende publikum den bedste betjening.

Godstransporterne var i forhold til året forud steget med 192.000 tons, og stigningen ville vel have været større, om ikke konflikten i foråret havde sat en lille bremse på al transport i denne periode.

Han redegjorde for en bevilling, der var søgt gennem finansudvalget, til ombygning af pakhuis U, Gb., og opførelse af en ny læssehal på samme station for derigennem at centralisere og rationalisere transporterne fra og til Kbh. Det nye pladslæsningsanlæg på Gb. håbede formanden ville blive færdiggjort i løbet af 3—4 måneder fra arbejdets begyndelse.

I Hg. var der mulighed for snart at få ændret såvel de spor- som sikkerhedsmæssige forhold, og i Kø. tilstræbtes en ændring af sikkerhedsanlægget, så udkørsel fra godspladsen ikke sinkede anden trafik. I Ge. skulle opføres et rampeanlæg i anledning af den nye tyske tresporede færge, der havde 2 dæk som »Halsskov«, ligesom der til højre for stationen skulle indrettes en bilparkeeringsplads, der kunne tage 500 biler.

Formanden oplyste påny vedr. automatiseringen af vestbanen, at der ville blive indrettet automatiske bomme i Gøderup og ved Adamshøj, ligesom vestbanens landstationer måtte forenkles på en sådan måde, at døgn-tjeneste ikke blev nødvendig. I Bo. ville man anlægge en perrontunnel i forbindelse med et nyt overhalingsspor, medes man i Vy. skulle have et læssespor. I Ky. derimod påtænkte læssesporet nedlagt, da der sidste år kun var befordret 34 vogne. Billetsalget for Bo. var desværre også nedadgående. I Fj. havde man kun solgt 15 billetter pr. dag i gennemsnit, og i Fr. havde man endda solgt endnu færre, hvorfor man stærkt overvejede at indrette Fr. som blokpost. Det var afgjort nødvendigt at billiggøre driften på disse stationer og forøvrigt også andre stationer på vestbanen, ligesom Vst. og Rm. også måtte have radikale ændringer i driftsformen. Videre oplyste formanden, at man på Kk. havde fået indrettet automatisk lysafgangssignal, og fra udgangen af august var der indrettet lysafgangssignal i Kl. kommandopost, hvorved

man havde sparet den fungerende på perronen. I Hl. havde man tilsvarende ændringer under overvejelse.

Overtrafikinspektøren gav en række trafikale oplysninger om vinterkøreplanen og meddelte herunder, at der pr. dag ville blive kørt 41.785 plantogkm, hvoraf kun 5.800 eller knap 14 pct. ville blive fremført ved damp. MY'erne havde fremskyndet visse store tog med indtil  $\frac{1}{4}$  time til Kbh. Oplyste, at godsvognsparken var faldet fra 13.497 til 12.910, men at der også i visse perioder havde været vognmangel, især på lukkede vogne. I stykgodslæsningen var et fald på ca. 3 pct., medens vognladningsgodset var steget ca. 6 pct.

Videre blev det nu oplyst, at man nu agtede at lukke østre station i Ch., ligesom godset ville blive flyttet fra nuv. pakhuis over i stationsbygningen. Af B-normer havde Jernbaneforeningen kun 8 og Forbundet 22.

Overmaskiningeniøren gav udtryk for, at MY'erne var en køreplansmæssig revolution, indeholdende betydelige besparelser, ikke alene på kul, der var relativt dyrere end olie, men også personalemæssigt var der store besparelser ved depoterne. En del håndværkere havde været på kursus og ville efterhånden overgå i motordriften. Der ville i vinter være en betydelig dampreserve, idet man af 23 E-maskiner kun skulle køre med 11, af 22 P-maskiner ville kun 3 blive lagt i fast tur, og

af 25 S-maskiner skulle kun 14 placeres i fast tur. Det ville naturligt blive depoterne på Gb., i Kp. og Ge., der stærkest blev berørt af motoriseringen, idet der havde været en reduktion af ekstraarbejdere. Der var også rigeligt med lokopersonale, dog var der mere en rigeligt anvendelse for alle lokoførere. Den midlertidige personalerigelighed ville blive udnyttet ved uddannelse af motor- og elektroførere og til fremme af uddannelse til lokoførerprøven.

Oversignalingeniøren omtalte den automatiske blok mellem Kbh.—Val., der nu snart var færdig, og gav endvidere en teknisk beskrivelse af fjernstyringsanlægget ved Storstrømsbroens krydningsstation, hvis system formentlig kunne demonstreres ved et senere møde.

Med hensyn til det af pakm. Rasmussen, Kb., i sin tid fremsatte forslag til praktisk læssebro ved udlæsning af containers fra pak - til ladvogn blev det oplyst, at såvel Sg., Jy. som Ks. nu havde gennemprøvet en ny model, som alle havde erklæret som velegnet til formålet, når blot stopvinklen blev gjort lidt højere.

H. Sunke ønskede hurtigt etablering af det anerkendte lokale samarbejdsudvalg ved Hgl. maskindepot, og overmaskiningeniøren lovede at tale med den sektioningeniør, der skulle lede dette udvalg.

M. K.

## Fra armlængde til metermål

### *Hvordan er metersystemet opstået?*

I en af Paris' forstæder — Sevres — findes en organisation, som næppe er kendt af ret mange. Det er det internationale Måle- og vægtekantor. Her finder vi også under streng bevogtning det, som vi kan kalde oprindelsen eller ophavet til det metriske system, nemlig meterstokken, en platinstang, der er officielt anerkendt som den internationale standard for en meter.

Når vi køber stof eller varer af forskellig art, kan vi i vore dage stole på, at vi får korrekt mål eller vægt. Det hele er en ren rutinesag, og vi tænker ikke nærmere over, hvad der ligger til grund for den forskning og standardisering, der er gået forud for fremstillingen af metersystemet. Det var anderledes i gamle dage. En tid lang i middelalderen levede mange mennesker af at beklippe pengestykkerne. Hvis det var guldmønter, behøvedes der blot en ubetydelig afklipping eller affiling for at skabe en god og sikker levevej.

Vore forfædre levede i nær kontakt med naturen, og deres teoretiske kundskaber var meget begrænsede. Først, da de lærte sig at tælle, måle og veje blev der mulighed for videnskabelig indsats. Ingen kan se på en bunke kartofler, om den rummer 200 eller 201 stykker, men det kan konstateres ved at tælle bunken. Endnu nøjagtigere bliver dog bestemmelsen, hvis man kan veje bunken nøjagtigt. I begyndelsen har man ved målinger klaret sig med fingermål og armlængder. Derom vidner mange af vore målsbetegnelser den dag i dag: en fod, en alen (lat.: ulna = (under)arm, en tomme (tommelfinger). Efterhånden opfandt man nye mål, så man

kunne fastslå en mands højde, størrelsen af et jordstykke eller en bondegård, afstandene på rejser, vægten af madvarer o. s. v.

*1 meter er en timilliontedel af afstanden fra polen til ækvator.*

I middelalderen og op i den nyere tid herskede der imidlertid ren forvirring. Der var alt for mange forskellige måleenheder, som desuden var for unøjagtige og for varierende. I det 18. århundredes Frankrig var det f. eks. sådan, at afstanden mellem Paris og Bordeaux var helt forskellig, alt efter om den blev målt fra Paris eller fra Bordeaux. Under den store franske revolution bestemte de nye ledere at skabe orden i kaos. De gav ordre til, at der skulle udarbejdes en metrisk skala, baseret på decimalsystemet.

To astronomer, Delambre og Mechain, fik til opgave at udføre arbejdet. De opmålte kvart-meridianen mellem Barcelona og Dunkerque, og udregnede derefter nøjagtigt, hvor stor en timilliontedel af afstanden fra polen til ækvator var. Denne enhed blev kaldt en meter, og den udgør således fundamentet for hele vort målesystem. Hele arbejdet varede 6 år. Senere opmålinger har vist, at deres beregninger ikke var helt nøjagtige; i virkeligheden er jordkvadranten 10,002,288 m. Man har dog ikke ændret noget ved det først fastsatte mål. Foruden platinstangen, der jo udvider sig i varme, har man fremstillet en normal-meterstav af et mere bestandigt og hensigtsmæssigt materiale. Af meteren afledes så alle andre mål, f. eks. flademålet 1 ar og rummålet 1 liter =  $\frac{1}{1000}$  m<sup>3</sup> o. s. v.



*Traditioner er svære at bryde.*

De fleste andre lande tog begejstret imod metersystemet, efter at det ved lov var bleven gennemført i Frankrig i 1799. Metersystemet er jo meget rationelt, og de mange mindre lande, der havde hvert sit målesystem, fik her pludselig en lejlighed til at nå frem til et praktisk målesystem i samhandelen med andre lande.

I 1875 dannede 18 nationer i fællesskab »Det internationale mål- og vægskontor«, som i dag er en af verdens ældste internationale institutioner. Det er denne institution, som har meterstandarden i sin varetægt sammen med et kilolod, af hvilke dele der tages afstøbninger til brug i andre lande. Nogle lande, bl. a. England og Amerika, ville dog ikke gå over til metersystemet og bruger stadig deres egne målesystemer, hvilket naturligvis volder dem adskillige vanskeligheder i samkvemmet med andre nationer. Ved ordet »ton« må man således altid i England anføre, om det er metriske tons eller engelske tons, der er tale om, da der er en lille forskel i vægten. Det samme gælder mange andre punkter.

De forenede Nationer har naturligvis også behandlet spørgsmålet om ensartede mål- og vægtforhold over hele verden, og det kan vel tænkes, at de endnu udenforstående lande vil antage metersystemet, hvis der en dag kommer indtrængende henstilling til dem fra De forenede Nationer.

S.



## Landsoplysningsudvalget

### Besøg på den nye færge »Halsskov«

Vintersæsonen for oplysningsarbejdet er nu indledt, og omkring i afdelingerne vil i de kommende vintermåneder blive afholdt studiekredse — foredrag o. s. v., hvor vore kammerater vil benytte mørketiden til at udbygge bestående kundskaber, eller søge nye arbejdsområder på den personlige dygtighedsområde.

Som tilfældet har været i tidligere oplysnings-sæsoner, vil landsoplysningsudvalget også i den kommende vinter iværksætte arrangementer af forskellig art, såsom de fra tidligere år kendte besøgsarrangementer, ligesom udvalget — som tidligere beskrevet her i bladet — vil stille gruppelederne fra vore kursus til rådighed ved foredrags- og studiekredsvirksomhed ude i afdelingerne.

Hvad besøgsarrangementerne angår, løber det første af denne gren af oplysningsvirksomheden af stabelen torsdag den 15. november d. å., hvor udvalget — med velvillig støtte fra statsbanernes søfartsafdeling — har arrangeret et besøg på den nye dobbeltdækkede automobilfærge, »Halsskov«.

Vi vil ved besøget på færgen, under ledelse af færgens fører og maskinmester, få lejlighed til at bese såvel kommandobro som maskinrum, og i det hele taget alle de mange installationer der er nød-

vendige, for at et moderne skib kan opfylde de krav, tiden stiller til sikkerhed og komfort.

Da færgen »Halsskov« er det første led i automobilfærgeruten Knudshoved—Halsskov der er færdig, har udvalget fundet det rigtigst, at vi også benytter lejligheden til at bese de store anlægsarbejder, der er i gang, for at denne hurtigrute kan etableres.

Arrangementet for besøget vil tage sig ud som følger:

Deltagere fra Sjælland ankommer til Nyborg H med tog 23, medens deltagere fra Jylland/Fyn ankommer med tog 50. Fra Nyborg H vil transporten til Knudshoved foregå samlet, og man vil her få lejlighed til at bese arbejdet på færgehavnen, der omfatter såvel bygning af dækmoler, som bygning af færgelejer.

Transporten fra Knudshoved til Nyborg H vil ligeledes foregå samlet, og den vil ske så betids, at vi alle vil kunne samles på færgen »Halsskov«, inden afgang fra Nyborg kl. ca. 14,00. Under overfarten fra Nyborg til Korsør, vil den ovenfor beskrevne rundgang på færgen herefter finde sted.

Ankomsten til Korsør finder sted kl. ca. 15,30, og det vil her være muligt for deltagerne fra Jylland/Fyn at returnere med tog 55, afg. Korsør kl. 16,33, medens deltagere fra Sjælland vil kunne nå tog 58.

Tegningslister for besøget er fremlagt på opholdsstuerne, og må tilbagesendes undertegnede senest den 9. november d. å.

Samtidig med meddelelsen om dette besøg, henleder udvalget afdelingernes opmærksomhed på den ovenfor nævnte mulighed ved foredrags- og studiekredsvirksomhed ude i afdelingerne, der vil kunne foretages efter følgende retningslinier:

1) Såfremt der ikke i afdelingen er mulighed for at oprette en studiekreds, kan udvalget tilbyde foredragsholder til følgende emner, der vil kunne behandles enkeltvis eller samlede, alt efter afdelingens eget ønske:

- lønnings- og pensionsbestemmelser.
- tjenestetidsbestemmelser.
- sygefradragsregler (herunder føring af sygeliste).

2) Er der i afdelingen oprettet studiekreds, kan vi tilbyde hjælp til såvel ledelse af enkelte af kredsens møder, som foredrag der er sideløbende med de i studiekredsen behandlede emner.

Vi gør opmærksom på, at den her tilbudte hjælp er uden udgift for afdelingerne. Kun for så vidt man ønsker møderne afholdt udenfor opholds- eller læseværelser, vil der påløbe udgifter til salsleje, men hertil vil der — efter de gældende regler — kunne opnås tilskud, når det endelige regnskab over vinterens arbejder indsendes til udvalget til foråret.

Landsoplysningsudvalget håber med de her givne tilbud om støtte til det lokale oplysningsarbejde, at have budt på noget, der vil kunne samle og interessere alle lokomotivmænd, og vi anmoder samtlige afdelinger om at gøre en virkelig indsats for oplysningsarbejdet i den kommende vinter.

p. u. v.

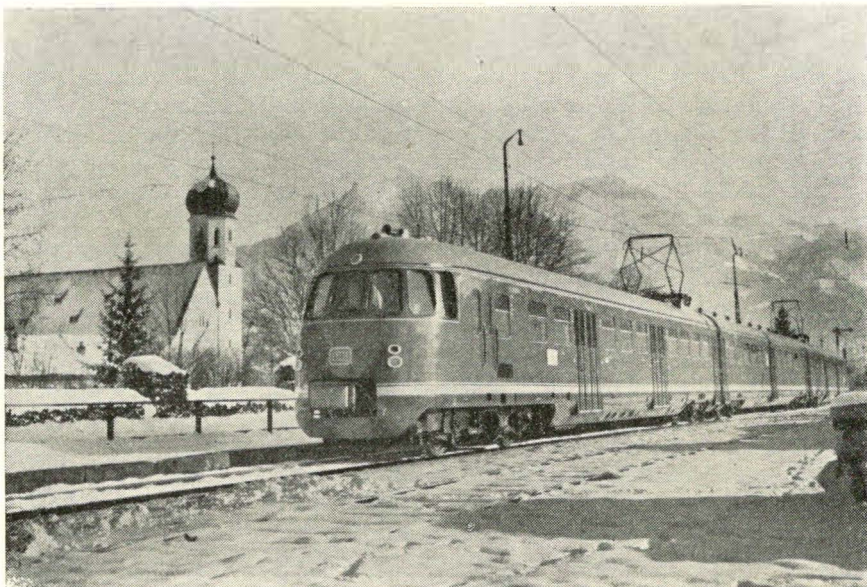
J. V. Christiansen.



## Fra Tyske Forbundsbaners elektrificerings- program



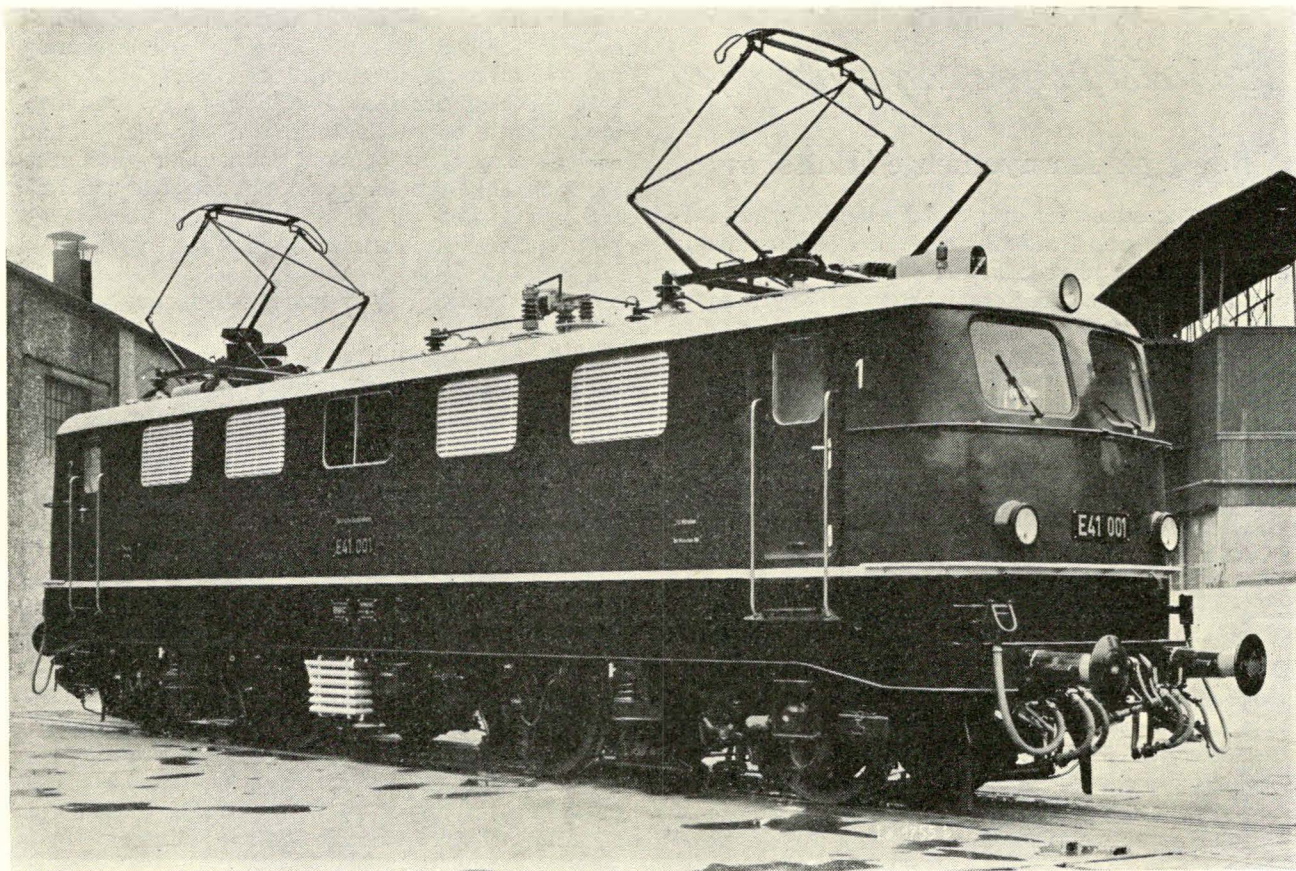
*Trevognstoget under  
prøvekørsel i  
Syd-Tyskland.*



I Vest-Tyskland er man i fuld sving med at elektrificere jernbanestrækningen Hamm—Dortmund—Essen—Duisburg—Düsseldorf, og efter planen skulle strækningen mellem de to sidstnævnte byer tages i brug i efteråret. Med indsættelse af nybyggede elektriske tog nedsættes køretiden mellem de fleste stationer på strækningen med omkring 50 pct. i forhold til damptogenes køretid.

De elektriske tog, der har benævnelsen E T 30 bygges i et antal på 18, er formeret som trevognstog.

Ved en kortvarig ydelse på omkring 4800 hk er det muligt at bringe toget op til den fastsatte maksimalhastighed 120 km/h i løbet af 48 sekunder. Toget er udrustet med en anordning, der gør det umuligt at køre forbi stopsignal. I hovedsagen er de tekniske data for toget således: Kørespænding 15.000 V, strømnet 16 $\frac{2}{3}$  Hertz, timeydelse 1760 kW, 4 banemotorer, tjenestefærdig vægt 147 t, togets længde over pufferne 80,36 m, antal siddepladser 440, akselanordning Bo'2'+2'2'+2'B'.



*Det nye elektriske lokomotiv E 41001.*



Som et sikkert tegn på fremadskridende elektrificering af sydtyske banestrækninger blev for kort tid siden det første af firmaet Henschel & Sohn, Kassel, byggede el-lokomotiv af type 41 sat i drift i München.

Lokomotivet, der er forsynet med elektrisk udrustning fra Brown Boveri & Cie, Schweiz, er blevet til gennem et 2-årigt samarbejde mellem Deutsche Bundesbahn og fremstillingsfirmaet. Det er den første enhed af en ordre på 44 el-lokomotiver, medens en efterbestilling på 14 vil følge, så snart lokomotiv 41001 har været på sin »ildprøve«.

Dette lokomotiv af type 41 er bestemt til den lette person- og godstogstrafik på hoved- og sidebaner og er udrustet til pendulkørsel. De første 15 lokomotiver bliver indsat i Münchens forstadstrafik, hvor togformering ved pendultrafik foregår som kendt også herhjemme med en styrevogn, hvorfra lokomotivet fjernbetjenes.

Lokomotivet skal være anvendeligt til lette hurtig- og iltog med indtil 120 km/h maksimalhastighed. For at gøre det anvendeligt på sidebaner måtte det konstrueres således, at akseltrykket ikke oversteg 16,5 t. Det er i stand til at trække en togvægt på 900 t ved en banestigning på 5 pct. De fire banemotorer har en timeydelse på 2100 kW.

Det nye E 41-lokomotiv har ikke blot fordelagtige vægtforhold — gennem vægtbesparelser opnås strømbesparelser — men der er også opnået en relativ billig byggepris, idet denne ligger en fjerdedel under prisen for typerne E 10 og E 40.

## Hvorfor tiden taler

Jeg sidder i toget på vej mod opfyldelsen af et længe og inderligt næret ønske. På højre side spejler solen sit strålende fysiognomi i det glitrende, azurblå Middelhav, og terrasseformede villaer skrâner i harmonisk idyl ned mod golfen. I haverne hænger de saftige druer i overdådige klaser, og gyldne appelsiner og citroner sender en fristende, aromatisk duft ind i den feberhede kupe. Palmerne titter milde og forsonende frem og får på denne baggrund svejetheden i de takkede blade til at danne et symfonisk akkompagnement af moderlig beskyttelse over de frugtbare landskaber.

Vesuvus kegleformede, blågrå, majestætiske pukler rager op på den modsatte side og udstråler en fredsommelighed, der står i diametral modsætning til de naturkræfter, vulkanen gemmer i sin ophevede bug. Op ad bjergets skrâninger ligger vinmarkerne som et flimrende tæppe, hvis grønne mønstre er plettet med firkantede, kalkede terninger, som vinbøndernes idylliske huse ligner. Figen og pinietræer falder i skarpe, mørke, paddehattelignende figurer ind i mønstret og skaber, sammen med husenes kulørte persiener, skodder og balkoner, en variation af farvestrålende skønhed.

Turen er eventyrlig. Det må være hårdføre mennesker, som traver derude i markerne ansigt til ansigt med Vesuvus uberegnelige massiv. Gang på gang har den spyttet en glødende strøm af lava og aske ned over dem, men har, trods ødelæggelsen af deres møjsommelige arbejde, ikke formået at fordrive dem fra denne frugtbare plet. De er hver gang med

ukuelig vilje vendt tilbage og har opbygget, hvad vulkanen søndrede.

Pompei Villa dei Misteri! Stationsskiltene glider langsomt forbi vinduerne. Toget standser. Det er her, jeg skal af. Jeg krydser igennem palmeanlæget ved siden af stationen og skrârer over vejen til Porta Marinas hestekoformede hovedindgang, som minder om en kældergang i et gammelt munkekloster. Stilheden føles straks som en befrielse, idet vestibulens kølige tomhed med knugende alvor lukker nutiden ude og danner introduktionen til oldtidens daglige liv og kultur. Organismen ryster som en siddende streng af spænding, mens ekkot af de tøvende klaprende fødder bliver kvalt ved tærsklen til Pomeijs udgravede tomter.

Med friske sanser og opladt sind sætter jeg mig et øjeblik dvælende på en søjlestump på Foro Civile og oplever stilheden som en svag susen, der flimrer hjernen som en støvsky. Jeg mærker en begyndende klump i halsen, som jeg sidder her i det livsaligste solskin, besjælet af tanker om det menneskeliv, som er levet her for 2000 år siden, indtil den skæbnesvangre augustdag i året 79 efter vor tidsregning, da en naturkatastrofe fik livet til at forstumme.

De gammeltestamentale lærdomme fra forskolens religionsundervisning trænger sig på med overvældende styrke, mens hjernemekanismen vrider noget dunkelt — noget tidligere lært, ud i små opstød, som samles til et helhedsbillede af mosaikker fra glemsomhedens uransagelige dyb.

Tilintetgørelsen af romerbyerne Pompeij og Herculanium blev af de kristne sekter og troende jøder betragtet som den himmelske guds naturlige straf over den romerske kejser Titus, som i krigen mod jøderne i året 70 havde ødelagt Jerusalem, og uvilkårligt drager tankevirksomheden sammenligning med Sodoma og Gomorra, hvis ødelæggelse approberedes som en straf fra Jahve for befolkningens udskejelser og ugudelighed. Parallelstillingen bliver slående, da disse byer har lidt den samme frygtelige naturskæbne, som vulkans aktivitet betinger.

Mens jeg sidder her mellem søjlerne på Foro Civile, som var midtpunktet for byens offentlige liv, prøver jeg med kejtede håndbevægelser at bygge byen op. I spidse vinkler formes arkitektoniske partier ud af husenes virvar og samles i små helheder, hvor linierne danner skarpe hjørner og afgænsende skillevægge mellem basilikaen, templerne og torvehallerne.

Jeg belejres af en afmægtig følelse af intethed og føler en kriblende lyst til at kalde, ikke støjende, men sagte og ærbødigt, for at lokke beboerne ud i solen. Jeg har nemlig fornemmelsen af, at de lige er flygtet, da jeg kom, og at de hvert øjeblik vil myldre frem og spørge, hvad jeg har her at gøre. Det hele opleves i en tåge, og i hjernen findes ingen tanker, kun dette billede, kun denne stemning, som i stille betagende styrke holder mig udenfor virkelighedens stråler.

Med rolige skridt bevæger jeg mig gennem den døde by, hvor kun fuglenes klangfulde serenader og firbenenes vibrerende bevægelser puster lidt liv i tomheden. I de mennesketomme gader med den karakteristiske brolægning af lavablokke, hvor



vognhjulene har fræset et par dybe render, føles døden og tomheden som en illusion, der efterlader et udefinerligt indtryk i sjælen.

Overalt, hvor man færdes, pibler oldtiden frem og taler sit tavse sprog om en epoke i det store romerske rige, hvor alting spirede, gærede og groede. Man går snusende omkring i de gader, oldtidens beboere færdedes i; aflægger besøg i deres templer og huse og indsuger med åbne sanser de tydelige vidnesbyrd om deres daglige liv og kultur. Det hele træder så lyslevende frem for det observerende blik, at fantasien ubesværet kan ordne enkelthederne i kronologisk rækkefølge uden at styrte sig ud i bundløse analyser af utopisk karakter.

Den samme bagende sol, som strålede lummerhed over Pompeij i oldtiden, sender stadig sin livgivende varme ned over ruinbyen, og Vesuv ligger stadig som et lakeret vidunder af blågrå ukrænkelighed i det tilstødende landskab. Det er en underlig tanke, og man er materialistisk nok til at sende vulkanen en taknemmelig tanke, fordi den har gemt så meget af fortidens liv i nogenlunde bevaret tilstand til nutiden. Ikke alene bygningerne er på enestående vis bevaret, men også menneskene, som omkom ved den grufulde naturkatastrofe, kan man på en gribende måde betragte i deres krampagtige dødsstillinger, takket være afstøbningerne af ligene. Her er tiden ikke det samme som hastværk og sekundviseren ikke påmindelse om at skynde sig. Man bevæger sig med rolige skridt, giver sig god tid og bruger sine øjne og sin forstand, mens enkelthederne glider sønderdelte fra hinanden i denne mærkelige oldtidsby!

Og dog! Her er også nogen, der har travlt. Det kølvandet af rejselederen, som med rivende tungefærdighed gyder en masse ord af sig, som ingen af de stakkels turister når at opfatte, før de jages videre som en flok høns i en hønsegård. Man hører dem kagle gennem gaderne, så man er ved at tro, de lægger æg i rendestenen. Det må være en pokkers til måde at rejse på. Deres løftede næser og foragtelige munde og deres knipsende kameraer vidner da også om, at den særprægede atmosfære, der hviler over Pompeij, ikke formår at indfange dem. De følger uoplagte strømmen. Bussen venter jo — de skal videre, videre. Stakkels dem!

Man kan heldigvis undgå dem. Når man ser dem bølge frem i spredte formationer i enden af gaden, kan man smutte; forsvinde som Alladdin ind i en eventyrlig verden af støv og sten og stilhed, der føles som lægende balsam på sindet.

Jeg føler mig som en tyv om natten, mens jeg lister rundt i millionærernes boliger og solfyldte haver, hvor en overdådig og sorgløs tilværelse er levet. Og jeg kigger mig ligesom lidt skræmt omkring, når jeg går ind hos bageren, købmanden, skomageren, væveren eller værtshusholderen. Men her er ingen hjemme, som forarges over min frimodighed eller nysgerrighed. De er tilsyneladende lige taget på ferie og har efterladt ejendomsretten til solen og tomheden. Tusindfoldige impulser registreres i hovedet og udhuler næsten sansen for realiteter, så alt bliver en mystisk oplevelse af drømmeagtig natur.

I de store Termer dvæler man et øjeblik. Der går

et pust af lattermild betagelse igennem én ved tanken om pompeijanernes renselsesprocesser i disse badeanstalter. Her kom de dagligt for at træffe venner og med dem drøfte dagens hændelser under de tvangfrie former, enten liggende på bænken langs væggen eller spadserende rundt i Tepidariet, hvor de af og til kunne oversprøjte sig med koldt vand. Blev diskussionen for ensformig, gik de ud på den åbne plads, den såkaldte Palaestra, for at forlyste sig med boldspil eller anden form for idræt.

Termernes nøgne tomhed får næsten liv, mens fantasien bobler i den solflimrende atmosfære. Man sveder og synes at fornemme en dræbende varmeudstråling fra væggene. Der mangler kun den kolde douche for at fuldkommengøre oplevelsen.

Det store amfiteater, hvor gladiatorerne har udkæmpet deres dueller, og hvor publikum har skreget sig hæse af begejstring, henligger, som om der lige var spillet. Men det er et sansebedrag, for alt er dødsstille. Scenen vil aldrig mere få liv, og fra tilskuerpladserne vil intet bifald mere høres. En knugende tomhed behersker skuepladsen, så kun en kvindes nærhed kan mildne den tunge fornemmelse af død og intethed, som toner frem i bevidstheden.

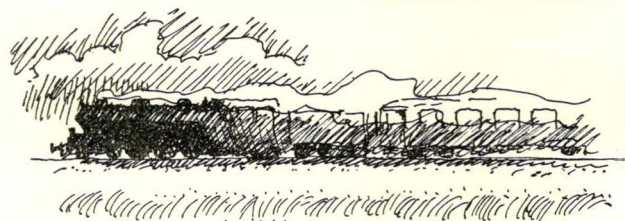
På et eller andet tidspunkt under vandringen fanger blikket en kustodes vinkende hånd. I hans ansigtsudtryk ligger et lurende smil af ivrighed, som vækker ens nysgerrighed. Han er dydens vogter i fortidens bordelgade og har strenge instrukser fra politimyndighederne om ikke at lukke kvinder ind i lastens hule, som er forsynet med obskøne erotiske malerier, der viser alle tænkelige og utænkelige stillinger at fuldbyrde elskovsakten på. De har skullet virke æggende på den besøgende, som er kommet her for at tilfredsstille kødets lyst. På væggen kan man på indridsningerne se, hvordan der har været tinget om prisen.

Ved siden af bordellet ligger apoteket, hvor glædespigernes gæster bagefter søgte ind for at få en dosis mod en sørgeligt berømt sygdom. Men det er ikke muligt at forarges over, hvad man ser her. Man opluges kun af en sentimental melankoli ved tanken om dette erhvervs udødelighed.

Solen glider, under opholdet i Pompeij, umærkeligt mod horisonten, så husenes uendelige, voksende skygeformationer er det første varsel, man får om den tilstundende aften. Jeg forlader oldtidsbyen, som med sine tusindfoldige indtryk har efterladt et berigende rum om fortiden i hjernen, og jeg føler en jublende glæde over denne vidunderlige oplevelse af drømmeagtig mystik og romantik.

Pompeij er ikke blot en ruinby eller stenørken. Den er for den vågne iagttager byen, hvor fortiden taler.

S. Juul Madsen.





# Den gensidige Uheldsforsikringsforening for DSB's personale

Ordinært repræsentantskabsmøde blev afholdt den 23. maj 1956 i Rømersgade 22, København, med følgende dagsorden:

1. Protokol fra repræsentantskabsmødet 1955.
2. Beretning og regnskab for driftsåret 1954/55.
3. Valg i henhold til vedtægtens § 10.
4. Fastsættelse af lønninger m. v.
5. Eventuelt.

Repræsentantskabets formand, forretningsfører P. Madsen, hilste æresmedlemmer, gæster og repræsentanter velkommen, og fastslog, at mødet var lovligt indvarslet.

Derefter foretoges navneopråb — fraværende var overtrafikassistent C. A. Larsen.

Efter navneopråbet udtalte P. Madsen nogle meget smukke mindeord i anledning af, at foreningens mangeårige revisor, fhv. trafikkontrollør A. Heede, var død den 28. februar 1956.

Til mødets sekretær valgtes trafikassistent E. Svendsen.

*Ad punkt 1.* Protokollen for de foregående repræsentantskabsmøde var som sædvanlig udsendt med personligt eksemplar til repræsentantskabets medlemmer. Protokollen blev enstemmigt godkendt.

*Ad punkt 2.* Uheldsforsikringsforeningens forretningsfører J. K. F. Jensen aflagde beretning og regnskab for driftsåret 1954/55.

#### *Beretning:*

Ved omhandlede driftsår, der sluttede den 30. november 1955 havde foreningen et medlemstal på 8.555, hvilket var en netto-fremgang på 90 medlemmer. I årets løb indtrådte 462 nye medlemmer og afgang var 372, som fordeler sig med 243 udmeldelser ved afsked (heri medregnet bl. a. aspiranter), 84 ved død, 7 ved udmeldelser af andre årsager og 36 pensionister på grund af alder.

Der synes at være anledning til at henlede de pensioneredes opmærksomhed på, at det er muligt indtil det 75. år fortsat at være medlem af foreningen. Forholdet er jo det, at selv om man er pensionist, er man alligevel undergivet mange ricisi, der kan dækkes af foreningens erstatninger.

Antallet af forsikrede pensionister ligger for tiden nær de 600.

Det måtte atter fastslås, at medlemstilgangen er afhængig af den interesse repræsentanter og akkvisitører lægger for dagen. Kun gennem akkvisitionsarbejdet var der mulighed for at nå frem til det ønskværdige mål — en næsten 100 procents tilslutning.

Forretningsføreren omtalte en enkelt akkvisitørs fortræffelige indsats og håbede, at de af denne opnåede resultater måtte danne eksempel.

I årets løb havde styrelsen behandlet ialt 757 skadesager. 6 tilfælde blev afgjort ved udbetaling af døds-erstatning, i 24 tilfælde blev foruden dagpengeerstatning udbetalt invaliditetserstatning og 593 tilfælde af-

sluttedes ved udbetaling af dagpengeerstatning, således at færdigbehandlede sager ialt udgjorde 703.

6 tilfælde har styrelsen måttet afvise, da de anmeldte skader ikke hørte under forsikringen. F. eks. almindelig sygdom, samt enkelte tilfælde af tilskadekomst under fodbold- og håndboldspil. Der har fra enkelt side været fremsat påstand om, at håndboldspil ikke burde sidestilles med fodboldspil, men efter »studier i marken« har styrelsen ikke kunnet anerkende denne påstand — tværtimod. Styrelsen mener fortsat ikke at kunne anbefale, at fodbold- eller håndboldspil omfattes af forsikringen.

I et enkelt tilfælde havde styrelsen måttet gøre brug af sin ret og vel også pligt til at opsig en forsikring på grund af den pågældendes store skadeevne i forhold til det, der statistisk var beregnet som en til præmien svarende risiko.

Forretningsføreren regnede med, at repræsentantskabet ville anerkende styrelsens beslutning om opsigelse af omhandlede medlem.

Alle skadesager har været forelagt skadeudvalget, der ikke har fundet noget at bemærke til de af styrelsen truffne afgørelser.

Enkelte skadesager omtales under henvisning til, at de måske mere var afgjort kulancemæssigt end med henblik på en streng juridisk bedømmelse. Hertil kunne tilføjes, at styrelsen anså det for sin pligt altid at afgøre sagerne på den for forsikringstageren mest fordelagtige måde.

#### *Regnskabet:*

Foreningens økonomi måtte siges at være i den bedste orden. Den øgede skadeudbetaling blev dækket ved øget præmieindtægt. Renteindtægten var steget 2200 kr. ved en mere fordelagtig pengeanbringelse og hele driftsoverskudet udgjorde ialt 21.234,61 — nogenlunde det samme som forrige år. Formuen var pr. 30 november 1955 302.645,83 kr.

Efter at enkelte bemærkninger vedrørende akkvisitionen var besvaret af forretningsføreren, godkendtes beretning og regnskab enstemmigt.

#### *Ad punkt 3. Valg af styrelse m. v.*

Forretningsfører, sekretær J. K. F. Jensen, genvalgtes.

Til styrelsen:

Lokomotivfører E. Greve Petersen, genvalgtes.

Til 3. medlem af styrelsen:

Maskinarbejder Hj. Jensen, genvalgtes.

Til kasserer:

Billetkasserer P. From Hansen, genvalgtes.

Til stedfortræder for styrelsen:

Overtrafikassistent M. S. Lyngesen, genvalgtes.

Til vicedeputerede for styrelsen:

Trafikassistent E. Svendsen, nyvalgtes.

Til formand for repræsentantskabet:

Forretningsfører P. Madsen, genvalgtes.

Til næstformand for repræsentantskabet:

Rangerformand Meldgaard Kristensen, genvalgtes.

Til revisor:

Sekretær C. F. W. Poulsen, genvalgtes.

I stedet for afdøde trafikkontrollør A. Heede valgtes stationsforstander F. Remfeldt dog kun for det år, der rester af valgperioden.



Til suppleant for C. F. W. Poulsen valgtes overportør N. Kolding og til suppleant for F. Remfeldt valgtes værkfører H. K. Henriksen.

Til medlem af skadeudvalget:  
Lokomotivfører Sv. Suneson, genvalgtes.

Til suppleant til skadeudvalget:  
Banebetjent N. A. Jensen, genvalgtes.

Til formand for voldgiftsretten:  
Overkirurg, dr. med. Hans Wulff, genvalgtes.

Til medlem af voldgiftsretten:  
Overtrafikkontrollør Carl Andersen, genvalgtes.

Til medlem af voldgiftsretten:  
Rangerformand Meldgaard Kristensen, genvalgtes.

Til suppleant til voldgiftsretten:  
Trafikassistent E. Svendsen (for Carl Andersen) og overportør N. Kolding (for Meldgaard Kristensen).

*Ad punkt 4.*

Lønninger og diæter foreslås uforandret.  
Godkendt.

*Ad punkt 5. Eventuelt.*

Ingen begærede ordet.

## Fra F. N.

### Generalforsamling og sikkerhedsråd

Det kan formentlig have interesse i korte træk at se på, hvad F. N.s generalforsamling og sikkerhedsråd er.

*Generalforsamlingen* består af alle F. N.s medlemsstater. Hvert medlem har højst fem repræsentanter i generalforsamlingen og bestemmer selv, hvorledes det vil udvælge dem.

Afstemning i vigtige spørgsmål som forslag vedrørende mellemfolkelig fred og sikkerhed, valg af medlemmer til de forskellige organer, optagelse, suspension og udelukkelse af medlemmer samt spørgsmål vedrørende formynderskabsordningen og budgettet, kræver to trediedeles flertal — i andre spørgsmål kræves simpelt flertal.

Hvert medlem af generalforsamlingen har een stemme.

Generalforsamlingen træder sammen en gang om året. Særlige samlinger kan indkaldes efter anmodning af sikkerhedsrådet, af et flertal af medlemsstaterne eller af en enkelt medlemsstat, der har tilslutning af et flertal af medlemmer. Generalforsamlingen kan indkaldes til en overordentlig samling inden 24 timer efter anmodning derom fra sikkerhedsrådet og efter en beslutning af hvilke som helst syv medlemmer eller et flertal af F. N.s medlemmer. En sådan overordentlig samling kan indkaldes, hvis sikkerhedsrådet på grund af de permanente medlemmers manglende enighed ikke kan handle i tilfælde af trusel mod freden, et brud på freden eller en angrebshandling.

*Sikkerhedsrådet* består af fem permanente medlemmer: Frankrig, Kina, Sovjetunionen, Storbritannien og U. S. A. og seks ikke-permanente medlemmer, som vælges af generalforsamlingen for en periode af to år. Disse medlemmer kan ikke genvælges for den umiddelbart påfølgende periode. De ikke-permanente medlemmer er i øjeblikket: Australien, Belgien, Cuba, Iran, Jugoslavien og Peru.

Sikkerhedsrådet handler på alle F. N.s medlemmers vegne. Alle medlemmer har forpligtet sig til at udføre rådets beslutninger og til at stille væbnede styrker til rådighed for rådet samt til at lette og hjælpe adgangen til for disse styrker at sikre oprettholdelsen af fred og sikkerhed.

Afstemning ved beslutninger i sikkerhedsrådet kræver i alle spørgsmål med undtagelse af dem, der vedrører forretningsgangen, syv jastemmer, heriblandt alle de fem permanente medlemmers jastemme. Ethvert medlem, uanset om det er permanent eller ikke-permanent, må afholde sig fra at stemme om beslutninger i en tvist, som det er part i.

I spørgsmål vedrørende forretningsgangen kan beslutning tages med syv medlemmers jastemme, uanset hvilke af sikkerhedsrådets medlemmer det er, der stemmer ja.

### Skærpet lægekontrol med motorførere foreslår F. N.

Det i alle lande aktuelle problem — færdselsulykkerne — har også været behandlet indenfor F. N., som har nedsat en ekspertkomité, der har fået til opgave at udarbejde en rapport til organisationens permanente kommission for transport og samfærdsel. Fem læger, som er medlemmer af denne komité, er enige om, at en grundigere og mere regelmæssig kontrol både før og efter kørekortets udstedelse vil kunne nedsætte ulykkestallet betydeligt.

Det gælder om til stadighed at kontrollere visse hovedfunktioner, mener disse fem sagkyndige. En person, som ansøger om kørekort, eller som ønsker det fornyet, skal lægeundersøges med hensyn til sine fysiske og psykiske evner til at passe rat, kobling, bremser og andre instrumenter.

Syn og hørelse bør naturligvis være i orden, og han må ikke have tilbøjelighed til at miste bevidstheden eller til pludselige træthedperioder. Dette er de grundlæggende faktorer. Hertil kommer en række specielle fysiske og psykiske detaljer, som må kontrolleres.

»I reglen er en meget god fysisk kondition en betingelse for at få kørekort til tunge motorkøretøjer«, skriver ekspertkomitéen i sin rapport, »og bevidstheden om, at disse specielle kvalifikationer kræves, skaber tillid hos offentligheden«.

Rapporten foreslår, at disse skærpede betingelser også indføres, når det drejer sig om tiladelse til at føre lettere motorkøretøjer, f. eks. almindelige biler, og at lægerne i deres daglige kontakt med patienter, der har kørekort, skal påpege betydningen af en god kondition og regelmæssig lægeundersøgelse med særligt henblik på bilkørsel.



## Oktoberpristallet

Det af Statistisk Departement offentliggjorte pristal for oktober d. å. udviser en stigning på 3 points. Det vil sige, at pristallet nu er på 422 points. Som bekendt er oktoberpristallet ikke lønregulerende. Det er tallene for januar og juli, der er afgørende for dette. Med det nye pristal mangler der nu et point, før arbejderne skal have en ny regulerings-tillægsportion, og for tjenestemændenes vedkommende mangler der to points.

Som hele prisudviklingen ligger, er det overvejende sandsynligt, at januarpristallet vil vise ny stigning, ikke mindst under hensyn til, at huslejerne på dette tidspunkt indreguleres i pristalsfamiliens budget. Udover stigningerne på dette område og flere andre kommer dertil den alvorlige kendsgerning, at den spændte internationale situation som følge af forviklingerne i Mellemøsten kan komme til at medføre væsentlige internationale prisstigninger og således påvirke vort hjemlige prisniveau.

Pristalsfamiliens budget er for oktober 13906 kr., og dette er en stigning på 106 kr. i forhold til juli. Den væsentligste stigning, nemlig 56 kr., falder på fødevarergruppen.

## Lønrevision i Norge

Inden for statstjenestemandskartellet i Norge har man nu afsluttet urafstemningen om forslaget til lønrevisionen for tjenestemændene. Af 47770 stemmeberettigede medlemmer deltog 37729 i afstemningen. 19961 stemte ja og 17764 nej.

Stortinget skal nu tage stilling til lønrevisionen, og såfremt den vedtages, vil det betyde, at der gives et generelt løntillæg på 4,5 pct. af regulativlønnen og dyrtidstillægget på 2700 kr. Der er ingen, som får mindre end 480 kr. pr. år.

Ligesom gældende for et tillæg på 10 pct. fra oktober 1955 skal der heller ikke betales pensionsbidrag af det nye 4,5 pct. tillæg.

I øvrigt indeholder aftalen bestemmelser om regulering efter indekstal.

## Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter 1956-57

Indtægten af personbefordringen (herunder og så rejsegods og automobiloverførsler på færgerne), ca. 155,1 mill. kr., er faldet med ca. 1,4 mill. kr.

Indtægten af godsbefordringen, ca. 86,7 mill. kr. er steget med ca. 7,1 mill. kr.

Indtægten af postbefordringen og forskellige andre indtægter, ca. 24,1 mill. kr., er steget med ca. 2,1 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 265,9 mill. kr., steget med ca. 7,8 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter, ca. 256,2 mill. kr., er steget med ca. 13,2 mill. kr. Der er en stigning på ca. 10,4 mill. kr. på udgiften til lønninger m. v., hovedsagelig som følge af de pr. 1. april 1956 udbetalte nye løntillæg ifølge særlig lov samt forhøjelse af reguleringstillægget pr. 1. oktober 1955 og 1. april 1956.

Udgiften til vedligeholdelse af anlæg, rullende materiel og færger m. m. er (ekskl. lønudgifter) steget med ca. 1,5 mill. kr.

Driftsresultatet, et overskud på ca. 9,7 mill. kr., er herefter ca. 5,4 mill. kr. dårligere end i april—september 1955.

Udgiften til afskrivning og forrentning er steget med ca. 0,7 mill. kr. til ca. 29,7 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver, at der er et underskud på ca. 20,0 mill. kr. mod ca. 13,9 mill. kr. i april—september 1955.

## Storslåede billeder

»*Naturens vidunderlige verden*« er et storslået billedværk med over 550 gengivelser i mange og naturtro farver, hvori læseren stifter bekendtskab både med den forhistoriske tids skabninger og tilblivelsesprocesserne, jordklodens lagdeling, de mange nutidige insekter, fugle og fisk samt naturligvis både tamme og vilde dyr. Endvidere indeholder bogen et interessant afsnit om astronomi, hvor verdensrummets vidundere oprulles.

Værket er oprindeligt udgivet i USA og udsendes nu i et kæmpeoplæg på ca. 100.000 i Skandinavien. Her i landet er »*Naturens vidunderlige verden*« oversat og grundigt bearbejdet af et førende navn indenfor vor naturhistoriske forskning, nemlig magister *Ingvald Liberkind*, hvilket borger for, at den saglige side af værket er i bedste orden.

Grundet det nordiske samarbejde og takket være det store danske oplæg kan denne enestående bog på 208 sider sælges for kun 26,75 kr. i en meget smuk pluviusinindbinding med 22 karats guldtryk. I elegant skindbind er prisen 32,75 kr.

Der er mange måder at fortælle om vor klodes historie på — i »*Matematikkens Eventyr*« gøres det ved at fortælle om regnekunstens udvikling gennem 7.000 år, lige fra mennesket første gang begyndte at slå streger for hver ting, der skulle tælles, og til i dag, hvor teknikkens vidundere kræver formler af før ukendt størrelse. Det er en bog, der vil vække opsigt overalt, hvor den kommer frem, ikke mindst, fordi der står en af verdens fineste populærvidenskabelige fortællere bag. Det er *Lancelot Hogben*, der i sin tid skrev »*Matematik for Millioner*« og nu altså med assistance af fremragende engelske kunstnere har skabt et billedværk, der vil gøre det muligt for enhver at trænge ind i regnekunstens mysterier, enten disse hedder matematik, geometri eller aritmetik. Strålende oplagt fortæller Hogben os om den vældige udvikling i menneskets kunnen og lige så oplagt har den danske oversætter *Broby Johansen* bearbejdet værket, så det giver danske læsere det fulde udbytte af bogen.

Stort elegant format og strålende kunstnerisk værdifulde og farveglade illustrationer indrammer teksten. — Også denne bog udsendes i elegante indbindinger, hvoraf shirtingsudgaven er så billig som 22,75 kr., medens en luksusudgave i kasette koster 29,75 kr.

Det vil være klogt at sikre sig dem straks, når de udkommer i november.

L.





## Opmærksomhed frabedes

Eventuel påtænkt opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*A. Poulsen*, lokomotivfører, Viborg.

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

*J. C. Jensen Ingstrup*, lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*N. K. Rasmussen*, lokomotivfører, Helgoland.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

*H. N. Hansen*, lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 21. november frabedes venligst. Udrejst.

*Robert Jensen*, lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

*A. K. J. Romme*, lokomotivfører, Gb.

## Afskeds- og velkomstfest ved Gb.

Pensionister og fraværende medlemmer erindres om afdeling 1's fest, der i år bliver den 28. november kl. 12,30 det sædvanlige sted. Tilmelding må ske til Hilda 1152 eller Asta 3093 senest den 21. november kl. 10,00  
P. a. v.

*G. A. Rasmussen*.



*Forfremmelse til lokomotivfører i 7. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-11-56.*

Lokomotivførerne (11. lkl.) (konstitueret i 7. lkl.):

S. V. Andersen, Fredericia, i Fredericia.

M. Kristensen, Fredericia, i Fredericia.

Th. Thomsen, Fredericia, i Fredericia.

*Forfremmelse til elektrofører i 11. lkl. pr. 1-11-56.*

Elektrofører (12. lkl.):

K. R. F. Kieffer, Enghave, i Enghave.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-11-56.*

Lokomotivfyrbøderne:

S. Jørgensen, Gedser, til Kalundborg.

E. Skadhauge, Gedser, til Brande.

P. E. Sørensen (Frøslev), København Gb., til Tønder.

*Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-11-56.*

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

P. J. Randlev, Århus H, i København Gb.

N. K. Jensen (Lykken), Århus H, i København Gb.

*Byttet tjenestested efter ansøgning pr. 1-11-56.*

Lokomotivfører (7. lkl.) L. G. Nielsen, Århus H., og konstitueret lokomotivfører (7. lkl.) S. A. Jacobsen, Fredericia.

*Afsked.*

Lokomotivførerne (11. lkl.):

V. Jørgensen, Roskilde, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-56).

J. M. Andersen, Århus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-56).

H. Israelsen, Korsør, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-56).

A. P. W. Mortensen, Næstved, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-12-56).

S. K. R. N. Thomsen, København Gb., afskediget på grund af svagelighed med pension (31-12-56).

## MEDLEMSLISTEN

*Udmeldelse.*

Lokomotivfører P. C. Christensen, Korsør, udmeldt fra 1-11-56.

*Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-10-56.*

Pens. lokomotivfører K. R. Jensen, Vestergade 5, Viby Sjælland.

Pens. lokomotivfyrbøder A. Ahlgreen Sørensen, Edithsvej 5, Aabyhøj.

*Dødsfald.*

Pens. lokomotivfører J. H. Vrigsted, Fredericia, er afgået ved døden den 28-9-56.

Pens. lokomotivfører C. C. G. Frederiksen, København, er afgået ved døden den 25-10-56.

Pens. lokomotivfører E. A. Steen, Thisted, er afgået ved døden.

Pens. lokomotivfører C. S. Thygesen, Nyborg, er afgået ved døden.

## Danske Jernbaners Idrætsforbund

I år har D. J. I. F. bestået i 10 år.

Den 26. januar 1946 førtes ideen om et idrætsforbund for jernbanemændene ud i livet. Ideen slog godt an, og fra starten med 800 medlemmer i 8 foreninger er der i de forløbne år sket en forøgelse til godt 6000 medlemmer i 42 foreninger. Idrætsforbundet påkalder sig opmærksomheden udadtil med en stor hobbyafdeling for jernbanemænd i perontunnelen til perron 1 på Københavns Hovedbanegård. Udstillingens varighed bliver fra 1. november d. å. til 10. januar 1957.



Weinrich Nielsens  
Bageri og Conditori  
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om

**ALBANI PILSNER**

Besøg „Kurhotellet“  
Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar  
Beskyt  
Forskøn  
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen  
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s **C. F. Schalburg**

VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. Juni 1817

**Nyborg Kulimport  
og Nyborg Cichorietørreri A/s**

Telefon 15 og 23

**NØRREGADES KIOSK**

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

**Bødtcher-Jensen**

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger  
Papir  
Musik

**Engelsk Beklædnings-Magasin**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

**Drevsen & Nellemann**

NYBORG - TELF. 25 og 189  
Isenkram-, Støbogods-, Glas-, Porcelæn- og  
Udstyrsforretning

**NYBORG DAMPVASKERI  
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

**Cafe FÆRGEGAARDEN**

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

**I. KRUSE & BECH**

Vand-  
Gas- & Lysinstallationer  
Telf. Nyborg 144, 381-1144

**JOHS. WICHMANN'S**

**Træskoforretning**  
anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

**HJ. MARTENS EFT.**

v/ Peter Christensen  
Guldsmed Nørregade 6,  
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

**WERNER HANSEN**  
Urmager og Guldsmed

Briller med Dobbeltglas  
anbefales til Tjenestebrug.  
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Forlang

**KAFFE**

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri  
(Ved A. M. Petersen)

*Forlang!*

**Carlsminde**

**øl og vand**

**Nyborg Ligkistemagasin**

K. Jacobsen Snedkermester  
Besøger alt vedr. Begravelse el.  
Lisbrænding. Grdl. 1897  
v/ Slottet . Tlf. 171

**Radio-Magasinet**

Østfyns største Grammofon-  
Pladelager  
Nørregade 13 . Telf. 1060

**HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik**

NYBORG - TELF. 920

**C. Knackstredt**

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur  
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butiksleje  
derfor billigste Priser

**RICHARD LEHN**

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest  
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313 altid bedst H. Nicolaisen

**N. Urban Sørensen**

Nyborg  
Telf. 111 2 L.  
Altid 1ste Kl. Varer



Det er altid  
**TOP**-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

*Fisk - Vildt - Fjerkræ*

**PRØVEN**

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

*Knud*

**BRØGGER** Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2.4768

**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon  
Aarhus 3720

Leverandør  
til DSB

**RADIO-THYGESEN**

Rådhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i  
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

*Sig det med Blomster*

★  
Paa faa Timer  
overalt i Verden

**P. B. VAHL**

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150



**Diesel-elektriske  
lokomotiver og motorvogne**

**FRICHS**

**Marketenderiet**

*i Centralværkstederne  
og Godsbanegaardens  
Lokomotivremise  
anbefales*

★  
Driftsudvalget



AKTIESELSKABET

**DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK**