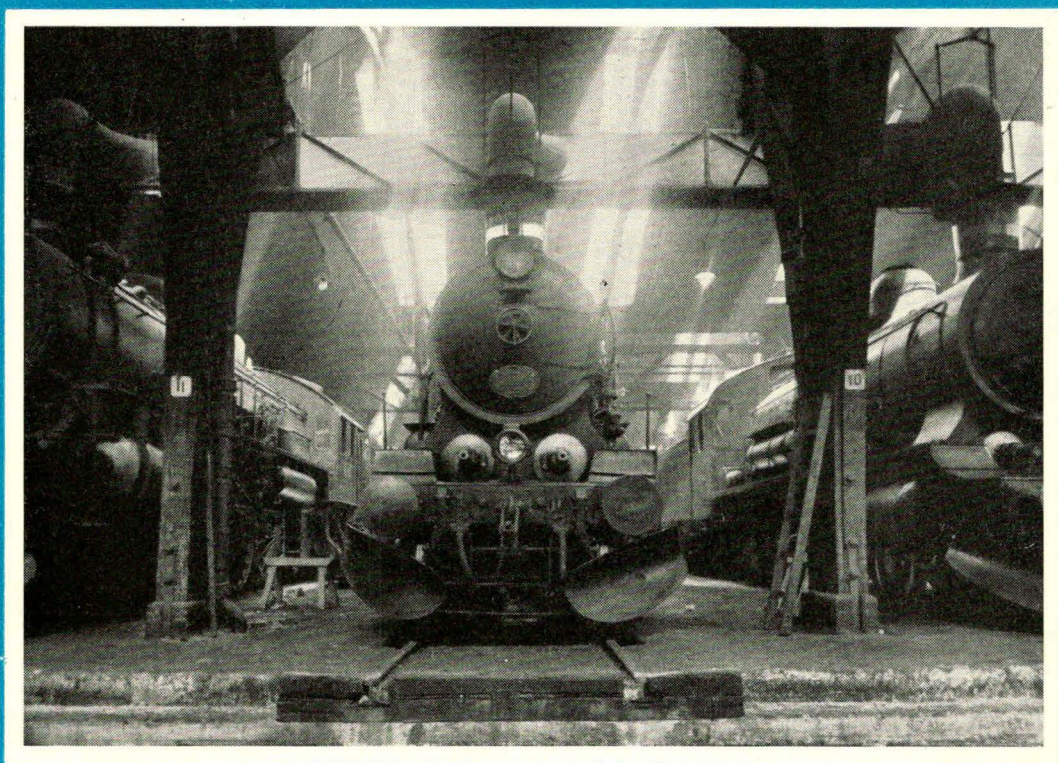


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 10 · 20. MAJ 1957 · 57. ÅRGANG



Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen)



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

THÜRMEERS
originale Snittøj

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag a/s

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768
FILIALER.
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

NYROP

LEDIG

B O G T R Y K
L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13

Tlf. Byen 1502
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



Elegante Kjoler og Smoking

udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

Nyborg
JERN Telefon 76

OPTIKER

Felix Schmidts
EFTF.

Nørreport

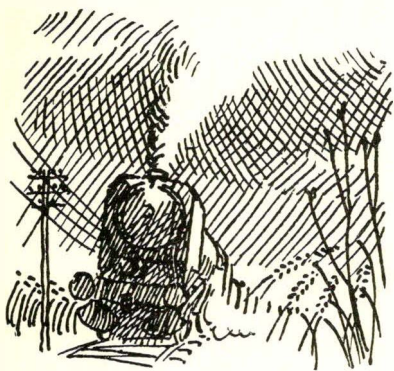
Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde
Byen 2006-2007

Statbanernes Brille-Leverandør

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Nørrevoldgade 68 . København K . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 10 - 57. ÅRGANG

20. MAJ 1957



Indhold:

Vore kooperative virksomheder .	147
Rouge 65 år	148
Formandsmøde	148
Dieseldrift i England	149
Fra medlemskredsen	150
C. M. C. Knudsen in memoriam	151
Foredrag af distriktschef Kristensen	152
Pladsreservering for motorkøretøjer	156
Under DLF	157
Formandsmøde	157
Pensionistforeningen	157
Statsbanepersonalets bibliotek . .	157
Byttelejlighed	157
Personalialia	157
Medlemslisten	158
Nye adresser	158
Statsbanepersonalets sygekasse .	158
Fra hobbyudstillingerne	158
Formiddagsbilletter	158

Forsidebillede:

Skønt trængt noget i baggrunden af den moderne dieseldrift er der stadig brug for de gamle hæderkronede dampmaskiner, og anvendelsen heraf stiger med den udvidede sommerkøreplan.



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.

Vore kooperative virksomheder

De danske jernbanemænd og -kvinder danner en stor familie i det danske samfund. Siden det første tog for mere end hundrede år siden løb over strækningen og de første tog tjeneste inden for jernbaneselskaberne er personalestyrken vokset betydeligt, foruden at den er kommet ind under samme etat. Det har derfor været naturligt, at man i tilslutning til den almindelige organisationstrang ved oprettelse af foreninger og forbund tillige søgte samling i forsikringsområder for at søge beskyttelse for sig selv og sin familie under gode og billige vilkår.

For jernbanens ansatte står der derfor i dag solide og konsoliderede foreninger, der varetager dækning af de udgifter, der opstår, når uheldet eller ulykken indtræffer. Foreningerne omfatter alle forsikringsarter og yder en kulant og god behandling af medlemmerne.

Forårsmånederne er forsikringsforeningernes samlingsmåneder, hvor repræsentantskaberne indkaldes til drøftelse af arbejdet i det forløbne år og retningslinierne for det kommende. Det kunne derfor være passende, om vi i tilslutning hertil og til de oplysninger, vi gennem længere tid har haft på forsiden af vort blad, henledte opmærksomheden på foreningernes eksistens. Nye medlemmer kommer stadig til, selv om tilgangen til tjenestemandstillingerne ved Danske Statsbaner ikke er lige så stor som i tidligere tider, men af det udarbejdede statistiske materiale fremgår det, at der endnu er en del, som ikke har søgt ind i jernbanemændenes kooperative forsikringsforeninger. Da dette kan skyldes mange forskellige forhold, herunder bl. a. manglende kendskab til foreningerne, skal vi lige bringe dem i erindring.

»Vejelekassen« er vor ældste forening og må sidestilles med en begravelseskasse, dog med den undtagelse, at den for et meget ringe beløb pr. måned yder et væsentligt tilskud til udgifterne i forbindelse med begravelsen. Størrelsen af den hjælp, der ydes, er afhængig af, i hvilken alder man indmelder sig, og efter det fyldte 40. år kan man ikke optages i foreningen. Mange efterladte har været lykkelige, når de har erfaret, at den afdøde var medlem af »Vejelekassen«, og utallige er de tilfælde, hvor kassens repræsentant har kunnet fremkalde et lyspunkt midt i sorgen hos en økonomisk dårligt stillet familie. Såvel tjenestemændene som deres ægtefæller kan blive medlem.

»Den gjensidige Uheldsforsikringsforening« er vor næstældste forening. Den forsikrer for dagpenge under sygdom, invaliditets-erstatning og døds-erstatning i forbindelse med ulykkestilfælde. Også her sker det under en meget rimelig præmie, der er afpasset efter tre fareklasser, alt efter, hvor den pågældende udfører sin tjeneste. Under sin mangeårige virksomhed har Uheldsforsikringsforeningen været en betydelig hjælp for de mange, som har været ramt af ulykker af større eller mindre karakter.

»Forsikringsagenturforeningen« dækker for brand, tyveri, ansvar og sanitetsskader, ligesom den omfattes af forsikringer vedrørende ejendomme. Den er det yngste led i vor foreningsvirksomhed, men har igennem snart 20 år på en reel og human måde behandlet talrige sager. Også i denne forening ligger præmierne på det lavest mulige.



S. Rounge 65 år

Generalsekretæren i Nordiske Jernbanemanns Union, hovedkasserer Sigurd Rounge, Norsk Jernbaneforbund, fylder 4. juni 65 år. I henhold til sidste vedtagelse på landsmødet skal han i nærmeste fremtid gå af som tillidsmand på grund af aldersgrænsebestemmelserne.

Sigurd Rounge tilhører den gamle garde af tillidsmænd i de nordiske landes jernbaneorganisationer. Ja, han er den ældste, og så vidt vi ved, den eneste som har haft så lang arbejdsperiode i organisationens tjeneste.

Allerede i 1918 blev han valgt som tillidsmand i Jernbanernes Kontorpersonales Forbund, som sekretær og kasserer. Rounge var en stærk modstander af, at kontorpersonalet skulle bryde med Jernbaneforbundet på grund af forbundets indmeldelse i landsorganisationen. Bruddet kom imidlertid, men Rounge opgav ikke arbejdet for at samle kontorpersonalet i Jernbaneforbundet igen. Målbevidst arbejdede han for at nå dette mål. Fra 1932 til 1936 var han formand i kontorpersonalets forbund. I 1936 blev dette forbund opløst og et samlet kontorpersonale gik ind i Jernbaneforbundet, og Rounge blev da valgt som sekretær i Jernbaneforbundet. Fra 1949 har han været forbundets hovedkasserer.

Indenfor NJU har han været mangeårig medlem af Unionens sekretariat og fra 1954 har han været unionens generalsekretær.

Også indenfor den Nordiske Sammenslutning af kontorpersonalet har Rounge udført et stort arbejde. Han var således med til at stifte denne sammenslutning i 1920.

Med Sigurd Rounge's afgang som tillidsmand mister de nordiske landes jernbaneorganisationer en af sine dygtige mænd.

Er du endnu ikke medlem af disse foreninger, skulle du snarest søge optagelse. Henvend dig blot til de lokale tillidsmænd eller direkte til foreningens kontor. Vi bringer det hele i orden, og præmierne for alle tre foreninger opkræves over Statsbanernes Bogholderkontor i lønningerne.

Formandsmødet

Næst efter kongressen kommer formandsmødet, som den store organisationsmæssige begivenhed, hvor drøftelse af foreningens arbejde og foreliggende problemer finder sted. Et af de store spørgsmål er naturligvis, den siddende lønningskommissionens arbejde og de resultater, der bliver følgen heraf. Det havde været en meget stor fordel, om kommissionens arbejde på nuværende tidspunkt var så vidt fremskredet, at hovedbestyrelsen kunne møde frem med en oversigt, der kunne udløse noget af spændingen og samtidig få lejlighed til at drøfte resultatet med afdelingsformændene. Det lader sig imidlertid ikke gøre, og vi må derfor hellige os de mange andre, vigtige opgaver, der foreligger.

De senere års rivende udvikling inden for motordriften har naturligvis skabt mange problemer, dels i forbindelse med besættelsen af pladserne i MY-driften og dels i arbejdsvilkårene på de forskellige depoter. Et gammelt ord siger dog, at vanskelighederne er til, for at de skal overvindes, og vi kan da også se hen til et, for foreningen tilfredsstillende resultat i henseende til besættelsen af disse pladser. Alle problemerne i forbindelse med MY-lokomotivernes indsættelse i driften er dog langt fra løst, og den lovede kommission der skal tage sig af revisionen af vore tjenestetidsregler, når lønningskommissionen er færdig, vil sikkert blive imødeset med lige så stor interesse som den siddende.

Den største ændring der er sket i vor organisationsmæssige stilling, er som afgjort tilslutningen til De samvirkende Fagforbund. Medlemmernes klare afgørelse af denne gamle sag taler for sig selv, og tiden skal nok vise os, at det vigtige skridt, der blev taget, er rigtig. Mange nye tanker presser på med de muligheder der nu er givet foreningen for yderligere at styrke og udbygge denne i organisationsmæssig henseende. Med den skitse-rede ændring af hele organisationsstrukturen her i landet, er det af uvurderlig betydning, at vi nu er med, hvor forhandlingerne føres.

Det vil derfor stå enhver klart, at der foran os ligger en del store problemer, som kræver en indgående drøftelse med tillidsmændene og som på et givet tidspunkt må løses på en forsvarlig og tilfredsstillende måde. Hvad fremtiden vil bringe kan vi på nogle områder kun gisne om, men et er dog afgjort, og det er, at der fremover vil være arbejde nok for hovedledelsen og ledelserne ude i afdelingerne, ligesom den arbejdsmængde der foreligger til formandsmødet er stor.

Vi skal dog igennem denne, og med den tillid vi har til vore afdelingsledere og erfaringerne fra tidligere formandsmøder, har vi de bedste forhåbninger om at nå gennem dagsordenen, ligesom vi ser hen til et udbytterigt samvær.

Vi byder tillidsmændene velkommen til Ferie- og Rekreationshjemmet og til det forestående arbejde.

»Væk med dampen«

— programmet bliver realitet i England

Som bekendt vinder dieseldriften for tiden øget udbredelse i England på grundlag af de 46 MY-diesellokomotiver, der i sin tid blev bestilt af DSB. I Norge har ledelsen for statsbanerne fornylig fremlagt en plan for overgang til dieseldrift, der vil koste flere hundrede millioner kroner, et betydeligt fremskridt på dette område, som er af særlig vigtighed i et så typisk fjeldland som Norge.

Også i England er dieseldriften dagens løsen ved siden af planer for en forceret elektrificering.

Storbritannien står i dag foran det første afgørende fremstød for at sætte det meget omtalte »væk med dampen«-programmet ud i livet. Det vil i et land med et omfattende jernbanevæsen som England kræve meget betydelige investeringer, men det viser sig, at statsmyndighederne ikke viger tilbage for denne gigantiske opgave med henvisning til budgetmæssig hensyn. Man er nemlig klar over, at midlerne må skaffes, og at det på længere sigt er en meget rentabel investering.

Der har i de sidste 3-4 år i England foregået et meget omfattende undersøgelsesarbejde af sagkyndige indenfor transportforvaltningen med henblik på jernbanernes modernisering. Hovedvægten i de planer der er udarbejdet er blevet lagt på »væk med dampen«-programmet og, i den forbindelse på elektrificeringen af de vigtigste jernbanelinier. Man har rent teknisk set i stor udstrækning bygget på erfaringerne fra de franske jernbaners elektrificering.

De foreløbige bevillinger som omkring sidste årsskifte blev foreslået af den engelske regering, må ses som et led i virkeliggørelsen af den omfattende moderniseringsplan, som jernbaneforvaltningen – The British Transport Commission – lagde frem i 1955. Denne plan drejer sig om et samlet beløb på 1240 mill. pund ster-

ling (ca. 25 milliarder kroner), fordelt på følgende udgiftsposter: 1) forbedringer i signalsystemet og trafikkontrollen – 210 mill. pund sterling, 2) erstatning af dampdrift med diesel- og elektrisk trækraft – 345 mill. pund sterling. 3) Fornyelse af det eksisterende materiel, forbedring af passagerstationer og jernbanedepoter – 285 mill. pund sterling. 4) Nye godsvogne med kontinuerlig brems, forbedrede hjælpemidler ved endestationerne – 365 mill. pund sterling, 5) andre forbedringer incl. forskning og udvikling – 35 mill. pund sterling.

Af de 345 mill. pund sterling som er opført under punkt 2, er 125 mill. beregnet for køb af 2500 diesellokomotiver for hovedbanerne. Tidsskriftet »The Overseas Engineer« peger i forbindelse med denne plan på, at en meget stor del af de dieselelektriske lokomotivtyper der er bestilt af de britiske jernbaner, har en væsentlig lighed med lokomotiver, der allerede er i drift i oversøiske lande. Principielle undtagelser i den henseende er en af de typer (såkaldt Bo-Bo-type) der leveres af firmaet English Electric og 2 nye lokomotiver fra koncernen North British med GEC elektrisk transmission. For nærværende er North British den eneste koncern i England, der tilbyder hovedbaneenheder med hydraulisk transmission, og det drejer sig her om nye lokomotivtyper. Jernbaneforvaltningen har bestilt 11 forskellige lokomotivtyper, der skal bygges af private koncerner. Fem af dem er helt nye lokomotiver, som ikke tidligere er blevet fremstillet i Storbritannien, og de andre 6 har væsentlig lighed med britisk-byggede enheder, der allerede er i drift.

Den 25. oktober 1956 blev der af den britiske regering fremlagt en foreløbig plan som det første skridt med henblik på at bringe de britiske jernbaner økonomisk på fode og

skabe grundlaget for en sund forretningsmæssig drift. Planen forudsætter, at jernbanerne skal låne indtil 250 mill. pund sterling – godt 5 milliarder kroner – af staten i de næste 5-6 år. Pengene skal bruges til at dække jernbanernes underskud, der drejer sig om en samlet sum på næsten 2½ milliard kroner, siden nationaliseringen blev gennemført. Videre skal tempoet i modernisering og rationalisering sættes op. Billet- og fragtpriiserne skal beregnes på forretningsmæssig basis. På denne måde regner regeringen og transportkommissionen med at få balance i jernbanedriften omkring 1961-62.

De lån det her gælder, betegner ikke nogen form for skjulte subsidier. Det bliver kortfristede lån på ren forretningsmæssig basis. Dette indebærer blandt andet, at jernbaneadministrationen nu må regne med at betale en rente på 5½ procent.

Jernbaneforvaltningen er selv fuldkommen klar over og årsagerne til det store underskud. Driften er urationel, materialet er gammelt og dyrt i drift og moderniseringen har ikke holdt trit med udviklingen. I de sidste 20 år har det været sløjt med fornyelsen af jernbanematerialet, noget som hænger sammen med krisen i 30'erne, med krigen og med vanskelighederne efter denne.

Der blev, som foran nævnt, for flere år siden lagt op til et storstilet »væk med dampen«-program med sigte på elektrificering og dieselelektrisk drift. Men man har indtil den sidste tid ikke haft disponible pengemidler til at realisere disse planer.

I den nye plan bliver det stærkt fremhævet, at jernbanerne nu må have en friere stilling med adgang til at føre en elastisk prispolitik.

Fra flere hold er der rigtignok udtalt frygt for, at dette vil føre til højere takster, ikke mindst når det gælder godstrafikken. Men jernbaneadministrationen har forpligtet sig til ikke at lægge nævneværdig på taksterne i første omgang, for ikke at skabe nye vanskeligheder for finansministerens stabiliseringsprogram. Jernbanerne vil betragte et midlertidigt tab nu som en investering med sigte på fremtidig trafik under en mere rationel drift.

Kære hr. G. A. Rasmussen

Såvidt jeg forstår Deres indlæg i Dansk Lokomotiv Tidende nr. 9, ræsonnerer De som så, at en udtalelse, som en avis opgiver at have fået af en eller anden, i alle enkeltheder binder den pågældende, hvis han ikke gennem avisen tager til orde mod den. Er det ikke for tungt at tage på det? I almindelighed søger jeg at undgå at udtale mig om en uheldssag, så længe undersøgelserne står på, men bliver jeg direkte spurgt, må jeg jo svare. Således også i det af Dem nævnte tilfælde: En aften bliver jeg ringet op i mit hjem, og samtalen forløber omtrent således:

Journalisten: Kan det passe, at en lokomotivfører, således som et dagblad i dag oplyser, kan have 24 timers uafbrudt tjeneste?

Jeg: Nej, uden at kende sagen tør jeg vove at påstå, at det ikke kan være rigtigt.

Journalisten: Hvad er den længste tjeneste, en lokomotivfører kan blive beordret ud på?

Jeg: Så vidt jeg husker 12 timer.

Journalisten: Hvis en lokomotivfører ved tiltrædelse af tjenesten på returrejsen gør opmærksom på, at han ikke føler sig vel og derfor er betænkelig ved at fremføre tog, bliver han så fritaget?

Jeg: Ja, det vil jeg anse for givet.

Der er ikke fra min side udtalt noget om, at der mellem to hovedtjenester skal være 12 timer (så uvidende er jeg heller ikke, selv om jeg opholder mig i mit hjem), men jeg kunne tænke mig, at journalisten har ræsonneret som så, at der, da et døgn har 24 timer, må blive 12 timer til rest, når arbejdet tager 12 timer.

Nu mener De altså, at jeg skulle have skrevet til avisen og gjort indsigelse mod denne udtalelse om friheden, og denne Deres opfattelse kan jeg selvfølgelig ikke fratage Dem, men jeg ser sådan på det, at man bør give journalister et vist tøj (journalister skal jo også leve). Derfor afholder jeg mig principielt fra at gøre indvendinger mod ledende artikler, hvis de da ikke bliver direkte personlige (med udtrykket »personlig« tænker jeg mere på statsbanerne end på mig selv), og derfor gør jeg som regel heller ikke vrøvl, hvis det, der skrives, efter min mening ikke kan skade nogen – og De må undskylde, men selv med min bedste vilje kan jeg ikke se, hvem oplysningen om de 12 timers frihed kan skade. Ingen, der har en smule forstand på det, der her tales om, kan være i tvivl om, at jeg ikke kan have sagt, at der skal være 12 timer mellem 2 hovedtjenester, og de, der ikke har forstand på det, der er tale om, er da vist uden betydning i den sag.

Jeg kunne fristes til til sidst at gå ind på Deres synspunkt, nemlig at man, hvis man ikke gør vrøvl, har konfirmeret den udtalelse, der tillægges en. Som nævnt foran har der i en anden avis været skrevet, at lokomotivførere kan have indtil 24 timer tjeneste uden hvile. Denne oplysning kan formentlig kun stamme fra lokomotivførerside, og da den mig bekendt ikke er imødegået fra lokomotivførerside, skulle jeg altså tage den som bekræftelse på, at lo-

komotivførere er indforstået med sådanne tjenester.

Jeg foreslår, at vi, også hvad tjenestetid og hviletid angår, som hidtil holder os til de aftaler, der træffes mellem organisation og administration, og ikke støtter os på artikler i dagbladene.

Med venlig hilsen
Skov.

For første gang

Alle ventede, at 1. majfesten i Århus skulle fejres under »Friheden«s lysegrønne og friskudsprungne bøger, og lige indtil den smukke procession skulle afgå fra Åboulevarden, var det endnu uvist om majfesten skulle holdes i »Friheden« eller i stadionhallen, da vejrguderne ikke havde været med os.

Det blev desværre ved med at regne, så processionen blev af den grund ikke så stor som ventet, men alligevel et tegn på, at majfesten ville blive den arbejdets velkomst til våren, som den gerne skulle være, og samtidig et tegn på, hvor nær fagbevægelsen er knyttet til socialdemokratiet, idet der i processionen var indlagt et vognoptog med smukt pyntede vogne, alle med sentenser og opråb til at støtte socialdemokratiet ved valget den 14. maj.

Grunden til at jeg skriver dette er, at der den dag blev skrevet historie i DLF's Århus afdelinger, idet vi for første gang deltog i processionen under afdelingernes fane.

Da 1. maj-festen skulle tilrettelægges, henvendte fællesorganisationen sig til de forskellige fagforeninger med en opfordring til, at et vognoptog skulle være med i processionen, og jernbaneforbundet og fællesorganisationen DSB henvendte sig derfor til os med en opfordring til et samarbejde desangående; vi fik jo ikke opfordringen direkte, da vi endnu ikke er medlem af fællesorganisationen; men det kommer vel?

Vi var selvfølgelig villige til at være med, og da dagen oprandt samledes lokomotivmænd under deres egen fane i processionen, vel vidende at der for tjenestemænd kun findes et parti.

Lokomotivfyrbøder N. K. Jensen.

Er det retfærdigt?

Netop som dette stykke skrives stråler solen som var det midt i højsommeren. Det er forår, men forår på mere end en måde, den 1. april, hvor skæringsdatoen for det kommende finansår nyoprettede eller opnormerede stillinger skal besættes. Det virker helt forårsagtig med den livlige diskussion om, hvorledes ansøgningerne skal skrives, og man når så langt ned i rækken, så Per eller Poul kommer med, jeg tænker på de nyopslåede stillinger til lokomotivfører på MY-lokomotiverne. Alle, der er med i denne diskussion, kan deltage uden større sindsbevægelse, for bliver det ikke denne gang, ja så måske næste. Det kommer.

I finansminister Kampmanns skriftlige fremsættelse af forslag til normeringslov for finansåret 1957-58 hedder det bl. a.:

»Inden for centraladministrationen og de herunder hørende institutioner er der ligesom for normeringsloven for 1956-57 stillet forslag om norme-

ring af et antal sekretærstillinger til fuldmægtigstillinger med henblik på at skabe advancement for sekretærer med mindst ca. 11 års ansættelse i statens tjeneste.

Og inden for ordenspolitiet er der en særlig ugunstig aldersfordeling, og der er i fortsættelse af den på normeringsloven for 1953-54 påbegyndt omnormering af politibetjentstillinger til stillinger som overbetjent af 2. grad, stillet forslag om normering af 585 overbetjente af 2. grad, hvorved det i forbindelse med oprykning i 15 ledigblevne stillinger af denne art vil blive muligt at forfremme 600 politibetjente til overbetjente af 2. grad. På tilsvarende måde er der til afhjælpning af de midlertidige vanskelige advancementforhold for fængselsbetjentklassen ligesom i fjor stillet forslag om normering af 60 overbetjentstillinger mod nedlæggelse af et tilsvarende antal fængselsbetjentstillinger.

Det bemærkes herved, at det er forudsat, at advancementstillinger, der bevilges under hensyn til en midlertidig ugunstig aldersfordeling, påny afskrives, når de særlige forhold, der begrunder den ekstraordinære normering, ikke længere er til stede.«

Der er en stor del af lokomotivmændene, for hvem det ikke er forår, thi de kan ikke være med i diskussionen om de nævnte pladser på MY-lokomotiverne, fordi de enten er over 60 år eller også fordi de ikke har motoruddannelsen. De har fået tilbudt denne uddannelse, er der nogen der vil sige, men det må betegnes som tåbeligt, at lægge denne betragtning for dagen uden at kende de faktiske forhold. Vi må huske, at de omtalte kolleger har 18 til 22 års lokomotivfyrbødertid bag sig, får tilbudt en af de daværende motorførerpladser af 2. grad, for ikke at sige, at det var en betingelse for at få motoruddannelsen, at tage en sådan plads uanset hvor den faldt. Dette tilbud fremkom ganske få måneder før de kunne blive lokomotivførere, i mange tilfælde på hjemstedet. Hvem af os unge i dag ville sige ja til en motorførerstilling på disse vilkår? Jo, hvis vi var klar over, at der om føje tid ville blive stillinger, som dem vi har i dag på MY-lokomotiverne, så ville vi nok sige ja, men hvem ved, hvad der sker blot om 2 eller 3 år? Derfor er det tåbeligt at fremføre påstanden om den tilbudte uddannelse.

Når MY-lokomotivernes antal stiger, falder damplokomotivernes antal og dermed indskrænkes dampaturene. Det betyder atter, at mulighederne for at komme i damptur falder ganske betydeligt, og det er atter den uheldige med 18 års lokomotivfyrbødertid og ingen motoruddannelse, det går ud over. Resultatet bliver, at disse kolleger efter at have tjent staten i op til 40 år får det sidste æselspark, nemlig at læse ovennævnte om de vanskelige advancementforhold for andre tjenestemænd. Har man glemt det stykke af lokomotivmændenes historie, hvor lokomotivfyrbøderne måtte betale de ældre lokomotivførere et bestemt beløb for at de skulle gå hjem, og at man på denne måde skabte advancementmuligheder for lokomotivfyrbødere med det ovennævnte antal års anciennitet, eller det dobbelte af det for sekretærer nævnte. Jeg ved, at ingen lokomotivmænd misunder andre tjenestemænd de goder, der opnås for dem, tværtimod, vi ønsker hjerte-

lig til lykke hermed, men vi må have lov til at efterlyse det retfærdige i, at en gruppe inden for en bestemt kategori skal have så dårlig en behandling? Jeg er ikke klar over, om dette bliver læst af finansministeren, men skulle det være tilfældet, så lad lokomotivmændene fra de uheldige årgange få at vide, hvad man agter at gøre for at hjælpe dem over deres meget alvorlige advancementproblem, lad dem få at vide, hvad man vil yde dem som erstatning for de uheldige forhold, der har hersket for dem i næsten hele deres jernbanetid, men lad det ske snart. Kan der laves et antal pladser i forbindelse med lønningslovsrevisionen på samme måde som for de i normeringsloven for 1957-58 nævnte?

Lad det dog blive forår for alle disse udmærkede lokomotivmænd, der har passet deres dønt sommer og vinter, om det har stormet eller regnet, det var dem, der blev lovet så meget under krigen, men hvad har de fået?

G. A. Rasmussen.

C. M. C. Knudsen in memoriam

Søndag den 28. april afgik lokomotivinstruktør Carlo Knudsen, Fredericia ved døden, i en alder af kun 55 år.

Dødsbudskabet kom som en smertelig overraskelse for alle, der kendte Carlo Knudsen, idet han havde forrettet tjeneste, indtil han måtte lade sig indlægge på hospitalet, og hvor døden indtraf 3 uger senere.

Carlo Knudsen begyndte som aspirant i Fredericia i 1952, hvor han, bortset fra ophold andet steds i forbindelse med forfremmelser, havde tilbragt hele sin jernbanetid.

Hans gode evner, interesser og virketrang medførte, at han allerede som ganske ung lokomotivfyrbøder kom ind i organisationsarbejdet, hvor hans organisatoriske evner og personlige egenskaber i høj grad kom til at præge arbejdet, og hvor særligt oplysningsarbejdet havde hans store interesse.

Da kongressen i 1939 indvalgte ham i landsoplysningsudvalget, stod han således godt rustet til den store opgave, det var at være med i organiseringen af et effektivt oplysningsarbejde blandt lokomotivmændene, hvilket også lykkedes, idet han her gennem 11 år udførte et stort og uegennyttigt arbejde.

I 1950 blev Carlo Knudsen udnævnt til lokomotivinstruktør, hvorfor han efter eget ønske trak sig tilbage fra organisationsarbejdet, men det har i årene siden, været os en glæde og tilfredsstillelse at se, at den store tillid man havde til ham i hans organisationsarbejde holdt sig usvækket i de år, han virkede som instruktør, idet der bestod et ualmindeligt godt forhold og samarbejde mellem ham og de mange lokomotivmænd, han gennem sin gerning kom i berøring med.

I taknemlighed vil vi bevare mindet om Carlo Knudsen og hans arbejde indenfor vor organisation.

S. A. R.



Virksomhedens trivsel er afhængig af et godt samarbejde mellem os alle

Distriktchef A. Kristensens foredrag i Folkets Hus
tirsdag den 26. marts 1957 for medlemmer af DLF

Jeg har med glæde akcepteret indbydelsen til i aften at holde foredrag for medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening, også fordi jeg herved får lejlighed til at mødes med medarbejdere, som mit arbejde ikke bringer mig i direkte daglig kontakt med, men hvis gode medarbejderskab er af den største betydning for trafikens gode afvikling.

Når jeg har valgt at kalde foredraget: »Aktuelle D. S. B. problemer«, da ligger heri, at jeg gerne vil søge at komme ind også på spørgsmål af mere almen jernbaneinteresse.

Det er ikke hensigten at trætte Dem med tal i større omfang, men jeg kan dog ikke – selv om oplysningerne allerede har været offentliggjort også i fagbladene – afholde mig fra repetere den økonomiske status for D. S. B. for finansåret 1955/56 og for perioden april–december af indeværende finansår.

I finansåret 1955/56:

Driftsindtægter	493,7 mill. kr.
Driftsudgifter	514,7 » »
Driftsunderskud	20,9 » »
Afskrivning	21,2 » »
Forrentning	36,9 » »
Statens tilskud til driften	79,1 » »

eller 6,9 mill. mere end i finansåret 1954/55.

Udgiften til lønninger m. v. til personale under overledning, drift og vedligeholdelse af anlæg (inkl. omnibusruterne) har i finansåret 1955/56 andraget ca. 331 mill. kr. eller ca. 64 pct. af driftsudgifterne.

For månederne april–december af indeværende finansår er det foreløbige økonomiske resultat:

Driftsindtægter	387,8 mill. kr.
Driftsudgifter	393,5 » »
Driftsunderskud	5,7 » »
Afskrivning	14,0 » »
Forrentning	30,3 » »
Statens tilskud til driften herefter ..	50,0 » »

eller 6,7 mill. kr. mere end i tilsvarende periode af det finansår, der sluttede med et Statens tilskud til driften på 79,1 mill. kr. »

Når jeg har nævnt disse tal – uden hermed at have givet udtryk for, at jeg finder de gældende

afskrivnings- og forrentningsregler tidssvarende – er det dels, fordi det kan være nyttigt at gøre status, men ikke mindst fordi D. S. B.s økonomi ikke alene interesserer befolkningen, men også politikerne og regeringen.

Den socialdemokratiske finansminister, hr. Viggo Kampmann, udtalte således ved fremsættelse af finanslovsforslaget for finansåret 1956/57 i folketinget fredag den 25. november 1955:

»I forbindelse med statens udgifter vil jeg dog gerne gøre et par bemærkninger om statsbanernes økonomi, idet det voksende tilskud til dækning af banernes underskud må give anledning til bekymring. I 1954–55 udgjorde underskuddet 72 mill. kr., og der gennemførtes derfor både i september i fjor og i marts forhøjelse af banernes takster. På finansloven blev der derefter budgetteret med et underskud på 40 mill. kr. Til trods for de gennemførte takstforhøjelser var banernes driftsresultat i første halvdel af indeværende år imidlertid ringere end i samme periode i fjor, og når yderligere tages hensyn til lønforhøjelserne i efteråret og de stigende brændselspriser, må det forventes, at underskuddet i år bliver en del større end sidste år – hvor meget større er vanskeligt at bedømme, men jeg kan nævne, at på finanslovsforslaget for 1956–57 er statens tilskud til driften opført med 100 mill. kr., og her er endda ikke indregnet de pris- og lønstigninger, der må forventes til foråret. Det er således sandsynligt, at driften af banerne vil betyde en voksende finansiell belastning, og det forekommer mig derfor påkrævet, at der tages skridt til nedbringelse af underskuddet. Erfaringerne med de senere takstforhøjelser tyder unægtelig på, at der ikke er store muligheder for at opnå en forbedring ad denne vej, og løsningen må derfor findes i den allerede påbegyndte rationalisering og banernes økonomi. Det kan herunder blive nødvendigt at nedlægge urentable banestrækninger og lokalstationer og måske hurtigere end hidtil påregnet.

Dette må være den naturlige konsekvens af de senere års trafikudvikling, og man må utvivlsomt indstille sig på, at bilerne i stigende grad vil overtage transporterne over de korte og mellemlange afstande.«

De øvrige politiske partier har efter det for mig foreliggende givet tilslutning til finansministerens betragtninger.

Finansministeren finder det altså påkrævet, at der tages skridt til nedbringelse af underskuddet og angiver også visse retningslinier i så henseende.

En bedring af D. S. B.s økonomi – og det kommer vi efter min opfattelse ikke uden om – kan imidlertid tilvejebringes:

- 1) ved en forhøjelse af vore indtægter,
- 2) ved en formindskelse af vore udgifter og
- 3) en kombination af disse to muligheder.

Forinden jeg går over til at omtale vore muligheder for og bestræbelser på at forøge vore indtægter, vel at mærke lønnende indtægter, kan jeg ikke undlade at pege på, hvad der kunne opnås ved en fornuftig koordinering af de forskellige transportmidler, således at disse kommer til at samvirke og ikke som nu opslides i en samfundsskadelig konkurrence.

Jeg er enig i organisationernes betragtninger, at det er ganske ufatteligt, at vort valutafattige land har råd til en dag længere at opretholde et så overdimensioneret transportapparat, som vi har. Jernbaner og ruteautomobiler kører side om side med et vældigt spild af tomme siddepladser som resultat. På godsbefordringens område er det næsten endnu værre. Her slås større og mindre skibe, koncessionerede rutelastvogne, de moderne »landevejsbaroner« afbetalingslastvognene og jernbanerne om hvert stykke gods. Hvad dette koster i tomkørsel, uudnyttede hestekræfter, gør kun få sig vel en forestilling om.

Har nu ingen reageret imod denne udvikling? Er slet ingen klar over, hvorledes vor valuta ligefrem smides ud over grænserne til ingen nytte? Jo, den såkaldte store trafikkommission har allerede i 1930'erne afgivet en betænkning over disse problemer, der siden da er vokset meget stærkt i omfang, men betænkningen er hverken helt eller delvis forsøgt omsat i en lovgivning, der kunne sætte en stopper for de mange utætte valutahaner.

En rationel fordeling af trafikken ville kunne nedsætte importen af motorkøretøjer og brændstoffer meget væsentligt uden frygt for, at ønsker om biler i rimeligt omfang ikke skulle kunne tilgodeses. At det ikke er mundsvejr, fremgår vel tydeligt af den kendsgerning, at importen af motorkøretøjer sidste år androg omkring 900 mill. kr.

Vi må imidlertid tage de arbejdsvilkår, der bydes os, og se at få det bedst mulige resultat ud af det.

På personbefordringens område møder vi en stadig stigende konkurrence, der er forståelig for Dem, når jeg nævner, at antallet af indregistrerede personbiler fra 1953 til udgangen af 1955 er forøget med 62.936, motorcykler med 23.137, medens antallet af knallerter er ubekendt, og parken af køretøjer forøges stadig.

Vi forsøger selvsagt at imødegå konkurrencen først og fremmest gennem en hensigtsmæssig toggang og anskaffelse af tidssvarende materiel for derigennem at gøre jernbanebefordring tillokkende for den enkelte rejsende, men heller ikke særforanstaltninger bør undgå omtale.

Uden at gå i enkeltheder kan nævnes:

Week-end billetterne,
familiebilletter,
rabatbilletter i bestemte forbindelser,
65-billetter og
formiddagsbilletter på S-banen (i tiden 7. januar–28. februar 1957 solgt ca. 90.000 formiddagsbilletter, heraf ca. 77.000 i retningen mod København).

Direkte tog gennemkørende mellem København og ferielandet Odsherred lørdag-søndage.

Direkte tog gennemkørende mellem København –Gilleleje, Tisvildeleje med »billigbilletter« mandage-fredage, og hvorved der er givet den brede befolkning adgang til et forfriskende bad i Kattegat til en overkommelig billetpris.

Specielle arrangementer herunder firma- og foreningsudflugter under anvendelse af danse- og kinovogne har i 1956 i 1. distrikt været gennemført i ca. 160 tilfælde med et samlet deltagerantal på 39.534 rejsende, der har tilført os en billetindtægt på 376.600 kr. (1955: 27.538 rejsende, billetindtægt 259.800 kr.).

Af specielle arrangementer kan eksempelvis nævnes:

Billigtog i forbindelse med fodboldlandskampe.
Billigkørsel i forbindelse med dyrskue på Bellahøj.

Motorbanen »Roskilde Ring«.
Amtsarbejderstævne i Kalundborg.
Rundskuefest i Nykøbing Falster.
Aftenudflugtsrejser til kroer.
Udflugtsrejser til isrevue.

Jubilæumstog på Vestbanen.
Fodboldstog til lokale kampe.

Det er interessant at se, at vor tanke om udflugtsrejser til kroer nu er taget op af et af vore større dagblade, der nu i de seneste uger har været i stand til at fylde de respektive kroer med glade DSB rejsende.

Ved et gennemført samarbejde mellem os alle kan en effektiv personakkvisition fremover tilføre os endnu flere rejsende og ikke alene give os forøgede indtægter men skabe en good-will, der ikke må undervurderes.

Jeg vil gerne i denne forbindelse henlede opmærksomheden på den appel, distriktet fornylig har rettet til alle medarbejdere ved opslag på alle arbejdspladser.

På godsbefordringens område er konkurrencen ikke mindre hård.

Antallet af vare- og lastbiler androg pr. 31. december 1955 ialt 99.334, i årene 1953–55 forøget med 18.107, og disse skal beskæftiges.

Vi søger gennem hurtig og sikker befordring at tilføre DSB den størst mulige andel af transporterne og har den store tilfredsstillelse, at indtægten af vor godsbefordring i månederne april–december 1956 er forøget med ca. 10,7 mill. kr. i forhold til de tilsvarende måneder 1955, men vi skulle gerne tilvejebringe fortsat fremgang, og det kan vi uden tvivl gennem et målbevidst og effektivt samarbejde.

For at have opnået det nævnte, smukke resultat, har det været nødvendigt at afslutte specialaftaler om store transporter, f. eks. brunkul, eks-

portroer, kunstgødning m. v., og jeg kan ikke undlade at nævne, at vi i forbindelse med en ændring af leveringsbetingelserne for sukker i rette tid optog forhandling med sukkerfabrikkerne og ved en overenskomst sikrede os befordringen af meget betydelige kvanta såvel råsukker som raffineret sukker.

I takt med behovet og de økonomiske muligheder tilvejebringer vi mekaniske hjælpemidler, såsom moderne kraner på stationerne, og benzindrevne læseelevatorer er stillet til rådighed for forsenderne på de udprægede roestationer.

Omtale af P. A. beholderne.

Omtale af Strassen-rollerne.

Omtale af pallettiseringen.

Omtale af lastbilkørslen.

Jeg håber gennem det foregående at have givet Dem et lille indblik i det arbejde, der er udøvet og stadig udøves for at øge vore indtægter og herigenem forbedre vort økonomiske resultat og ikke mindst skabe den størst mulige beskæftigelse og vil herefter gå over til problemet:

Formindskelse af vore driftsudgifter.

For at undgå enhver misforståelse vil jeg gerne indledningsvis fastslå, at det er distriktets opfattelse, at arbejdsstyrken på ethvert arbejdsområde til enhver tid skal søges tilpasset den forekommende arbejdsmængde, og jeg tror, at personalet ganske deler dette naturlige synspunkt.

På hvilket område har vi da herudover muligheder for at efterkomme det faktiske påbud, der lød fra folketingets talerstol den 26. november 1955?

Må jeg nævne nogle eksempler på gennemførte foranstaltninger med det mål for øje, at tilvejebringe udgiftsbesparelser:

Tiden tillader ikke en mere detaljeret omtale af udviklingen inden for sikringsteknikken og de muligheder fuld anvendelse, heraf indebærer til forøgelse af togsikkerheden, fremme af togfremførelsen, og besparelse af betjeningsudgifterne og vedligeholdelsesudgifterne.

Må jeg kort nævne, at ibrugtagningen af den automatiske blok på strækningen Hovedbanegården - Hellerup har medført bortfald af stationsbestyrerne på Nørreport og Østerport stationer, og blok-anlæggets forestående videreførsel til Klampenborg vil medføre væsentlige besparelser til stationstjenesten på Hellerup, Charlottenlund, Ordrup og Klampenborg stationer.

Den fjernstyrede krydsningsstation på Masnedø er allerede en realitet, og stationen har hidtil virket upåklageligt.

Også den igangværende sikringsmæssige udbygning af den fynske hovedbane kunne være omtale værd, men den ligger uden for mit område, og jeg er iøvrigt endnu ikke så bekendt med forholdene, at jeg tør belyse dem her.

Jeg nævner før, at der påregnes mindre arbejde med vedligeholdelsen af de moderne sikringsanlæg, og konsekvensen heraf er allerede taget, idet distriktets signaltjeneste er omorganiseret med besparelse af 1 sektioningeniør og 1 oversignalme-

ster, ligesom en begrænsning af antallet af signalformandsstrækninger allerede er gennemført eller forestående.

Også inden for banetjenestens arbejdsfelt er foregået og foregår en udvikling med det mål for øje, at effektivisere og billiggøre banevedligeholdelsen, må jeg eksempelvis nævne anskaffelsen af de såkaldte Jackson-tampere, svellestoppemaskiner, slibemaskiner til afslibning af bølgedannelser, kontrol af sporets tilstand ved hjælp af målevogne o.s.v.

De vil af det foregående have forstået, at der på alle områder er foregået en automatisering og rationalisering, og at arbejdet fortsætter med det mål for øje, at forøge vor konkurrenceevne og søge den af finansministeren påpegede nødvendige forbedring af DSB's økonomi tilvejebragt, og jeg skal her efter tillade mig at komme ind på de forhold, der særlig berører maskintjenesten.

Når talen er om gennemførte foranstaltninger, der har haft udgiftsbesparelser til følge, er det mig magtpåliggende ikke at glemme eksemplet fra den elektriske drift.

For den elektriske drift indebærer strømforbrug og forbrug af bremseklodser en meget betydelig udgiftspost, og det var derfor naturligt at undersøge, om der gennem en mere økonomisk togfremførelse kunne tilvejebringes et mindre forbrug af strøm og bremseklodser.

Gennem et snævert samarbejde mellem distriktets maskintjeneste og elektroførererne blev med gyldighed fra 1. juli 1955 udarbejdet »Retningslinier for økonomisk fremførelse af S-tog«, og resultatet udeblev ikke takket være et udmærket samarbejde fra alle interesseredes side.

For perioden juli 1955-juni 1956 i forhold til perioden juli 1954-juni 1955 gennemførtes 11 % mindre strømforbrug (5.598.000 kwh) og et mindreforbrug på 7607 bremseklodser.

Omsat i penge kan den gennemførte besparelse anslås til ca. 490.700 kr.

For perioden 1. juli 1956-28. februar 1957 har forbruget set i forhold til tilsvarende periode 1955-56 været 0,77 mill. kwt og 1500 bremseklodser mindre, svarende til en mindredgift på 78.000 kr.

Uden på nogen måde at forklejne det opnåede smukke resultat, må vi vel erkende, at vejret har været gunstigt.

Maskintjenestens udgifter domineres jo iøvrigt af 2 hovedposter: brændsel og personale.

Brændselskontoen er i de senere år nedbragt ved anskaffelse og benyttelse af MO-dieselvogne og MY-diesellokomotiver, og nyleveringer af begge typer er forestående.

Af de i ordre værende 20 MY af amerikansk type vil 8 stk. som bekendt tilgå 1. distrikt, og jeg kan oplyse, at den del af leveringen, der effektueres før køreplansskiftet til efteråret, bliver stationeret her.

Jeg oplyste indledningsvis, at DSB's lønningsudgift andrager ca. 64 % af driftsudgifterne, så det er ubetinget nødvendigt på alle arbejdsområder at sørge for, at arbejdsmængden og arbejdstimer svarer til hinanden, og at arbejdet ved fornuftig tilrettelægning og udførelse af moderne hjælpemidler mest muligt.

Ved køreplanlægningen må det – med fornøden hensyntagen til en hensigtsmæssig køreplan – have for øje, at toggangen søges lagt således, at maskintjenestens interesser med hensyn til maskinløb og personaleturenes effektivitet tilgodeses.

Må jeg benytte lejligheden til at lægge et godt ord ind for en sikker og hurtig afvikling af rangerarbejdet med minimum af uheld og 100 % samarbejde til alle sider, for det er af afgørende betydning for rationel og økonomisk jernbanedrift.

Jeg får af og til klager over røgplage, og da det jo ikke ligefrem gør DSB populær, når vi fylder folks stuer med røg eller tilsnarver publikum, der færdes på perron eller offentlig gade, appellerer jeg så stærkt, jeg kan, til lokomotivpersonalet om, at behandle fyret fagmæssigt korrekt og derved bidrage til, at vi ikke bliver upopulære af den grund.

Skal vi nu forsøge at se lidt ind i fremtiden, skal vi sikkert gøre os klart, at fremtiden for maskintjenesten vil være præget af trækraftens udvikling og overgangen fra damp til diesel såvel hvad tog- som rangerlokomotiver angår.

Den hidtidige udvikling har jo allerede i en årække præget beskæftigelsen i nedadgående retning for både lokomotiv- og remisepersonalet, og de seneste trækraftanskaffelser (MY-lokomotivet og Ardelet-traktoren, der forhåbentlig er forløberen for en større type) har gjort dette i endnu højere grad, og det vil ikke kunne undgås, at de forestående nye anskaffelser vil formindske antallet af beskæftigede.

Betragter man jernbanekortet over Sjælland-Falster, ser man, at de større maskindepoter er placeret ved de naturlige udgangs- og endestationer Kh (Av, Hgl) Kø og Ge. Tidligere »i de gode gamle dage«, da motoriseringen ikke var opfundet, måtte man af hensyn til benyttelsen af de små maskiner og rangeringen yderligere have maskindepoter ved en række knude- og endestationer, f. eks. Hi, Ru, Fd, Hk, Fs, Ss, og Vo, disse maskindepoter er forlængst nedlagt, men af hensyn til dampmaskinerne holdes maskindepoterne i Kk, Nøl, Ro, Sg, Næ, Nf og Kb endnu i drift.

At der på strækningen Kh-Kø findes 4 maskindepoter er selvfølgelig ikke rationelt. De nævnte 7 maskindepoter må forventes helt eller delvis nedlagt efterhånden som motorisering af trækraften skrider frem, for maskindepotet Sg og Nøl's vedkommende er afviklingen allerede i gang.

Afviklingen af nævnte maskindepoter og de indskrænkninger, der uvægerlig må finde sted, også på de øvrige maskindepoter, vil ikke kunne undgås at få virkninger på personalets beskæftigelse, og det vil næppe alene kunne klares ved hjælp af den naturlige afgang.

Det vil ikke kunne undgås, at tjenestemænd må forflyttes formentlig til København, hvor en meget væsentlig del af maskintjenestens arbejde efterhånden vil blive koncentreret, bl. a. på grund af nærtrafikken (Av og Hgl).

Det vil som hidtil være distriktet magtpåliggende at afvikle dette forhold på en for personalet så skånsom måde som muligt.

For at forhindre, at en eller anden skulle få det fejlagtige indtryk, at den uundgåelige udvikling

alene skulle medføre virkninger for lokomotivtjenesten, vel jeg gerne nævne enkelte af de større anlægsmæssige opgaver og virkningerne deraf.

Automatisk blok vil blive etableret på hele Vestbanen med heraf følgende nedlæggelse af de nuværende manuelt betjente blokposter (Kraghave, Marbjerg, Gøderup, Dyndet, Adamshøj, Bringstrup, Knudstrup, Grøfte, Skovsø og Svenstrup), og jeg tror at turde sige, at hele Vestbanen vil blive udstyret med vejoverførsler ude af niveau.

På Sydbanen vil sikringsanlæggene blive udbygget i forbindelse med forlængelse af krydsnings-sporene Nørre-Alslev, Eskildstrup og Tingsted, og stationerne vil antagelig blive udstyret med fjernstyring for øje.

Også på andre strækninger er arbejder under udførelse eller undersøgelser igang, men tiden tillader ikke en nærmere omtale heraf.

Må jeg nævne bevogtningsudgifterne, der tynger stærkt på vort budget.

Det vil være Dem bekendt, at statsbanerne allerede anvender automatiske blinklyssignaler til sikring af overkørsler på banestrækninger, hvor den største kørehastighed ikke overstiger 75 km/t.

Her i distriktet findes der kun 3 sådanne strækninger, nemlig:

Hareskovbanen, Ballerup-Frederikssund og Slagelse-Værsløvbanen.

På Hareskovbanen er der foruden automatiske blinklyssignaler også ved visse stærkt befærdede overkørsler som supplement til blinklyssignalet anbragt automatiske halvbomme.

For Ballerup-Frederikssundbanens vedkommende påtænker man i den nærmeste fremtid at nedlægge bevogtningen.

Det i henhold til »krydsningsloven« nedsatte såkaldte »§ 2 udvalg« har haft de her henhørende spørgsmål til behandling. Udvalgets indstilling kommer formentlig til at gå ud på, at de 14 nu bevogtede overkørsler sikres på følgende måde:

- 3 overkørsler alene ved krydsmærker,
- 7 overkørsler ved blinklyssignaler,

og endelig vil 4 overkørsler efter indstillingen blive forsynet med automatiske bomanlæg.

Med hensyn til Slagelse-Værsløvbanen kan jeg oplyse, at der på denne strækning indtil fornylig fandtes 21 bevogtede overkørsler, heri medregnet de fjernbetjente.

Af disse er nu de 2 sikrede alene ved krydsmærker og 13 med blinklyssignaler, medens de resterende 6 stadig er til behandling i det pågældende udvalg samt i vejdirektoratet.

Det kan dog allerede nu siges, at overkørsel nr. 28 vil blive erstattet af et underføjringsanlæg i den nærmeste fremtid.

På udenlandske banestrækninger anvender man nu i stigende grad automatiske indretninger til sikring af overkørsler, selv på strækninger, hvor den største hastighed ligger på 120 km i timen, og det er da også tanken herhjemme, efter de erfaringer, man har haft i udlandet, at gå over til sådanne sikringsforanstaltninger på baner, hvor kørehastigheden overstiger de tidligere omtalte 75 km i timen, og hvor forholdene iøvrigt tillader det.

Jeg vil mene, at de første strækninger her i distriktet, hvor man i givet fald vil fortsætte med automatiseringen af sikringen af overkørslerne, vil blive banestrækningerne Hillerød-Snekkersten og Slagelse-Næstved.

Jeg kan nævne, at på den sidste strækning findes der ialt 29 bevogtede overkørsler, og at den samlede bevogtningsudgift andrager ca. 200 000 kr. om året.

Ved bedømmelsen af, hvilke sikringsforanstaltninger, der skal foretages ved den enkelte overkørsel, beregner man det såkaldte trafikmoment. Denne beregning er baseret på oplysningerne om trafikens størrelse på banen og på landevejen og foretages efter regler, der er udarbejdet af den internationale jernbaneunion.

Efter disse regler skal der tælles i 2 perioder, hver på 4 dage, hvoraf den ene skal være en helligdag. Der skal falde en periode på en årstid med forholdsvis lav trafik og en periode på en årstid med forholdsvis stor trafik. Størrelsen af trafikmomentet er dog ikke eneafgørende for, hvorledes overkørslen skal sikres.

Jeg kan til illustration af de her omtalte forhold nævne, at på Slagelse-Næstvedbanen har vi beregnet trafikmomenter, der varierer lige fra 400 til 29 000.

Må jeg endelig til finansministerens udtalelse om eventuel nedlæggelse af urentable sidebaner sige, at det er min opfattelse, at en sådan foranstaltning ikke foreløbig vil komme på tale i 1. distrikt, hvor vi allerede har set strækninger forsvinde af jernbanekortet:

Sorø-Vedde,
Frederikssund-Ringsted,
Farum-Slangerup,

og for personbefordringens vedkommende Dalmose-Skælskør.

Anderledes tror jeg vi skal bedømme muligheden for nedlæggelse af stationer, og her kommer uden tvivl Vestbanens landstationer ind i billedet allerede ved den forestående automatisering, men da definitive afgørelser endnu ikke er truffet, skal jeg på nuværende tidspunkt indskrænke mig til at sige, at flere af Vestbanens landstationer trafikalt er undergået en sådan forandring, at der ikke består noget trafikalt behov for stationernes beståen, idet befolkningen såvel på personbefordringens som på godsbeholdningens område i stadig stigende grad »svigter« D. S. B., og sikkerhedsmæssigt vil stationerne være uden betydning.

Forinden jeg slutter, vil jeg gerne give udtryk for min glæde over overmaskiningeniørens strålende omtale af de afholdte frivillige kurser. Jeg har forstået, at der har været arbejdet med liv og lyst fra alle sider, og jeg bringer såvel lærere som deltagere min tak.

Jeg har endelig et måske lidt prekært spørgsmål at omtale, nemlig ædrueligheden.

Vi kan alle være enige om, at jernbanemænd, der er beskæftigede med trafik og har ansvar for mange menneskers liv og lemmer, skal være 100 pct. nøgterne i tjenesten, og jeg ønsker at pointere, at overdreven nydelse af spiritus ikke vil blive to-

lereret under nogen form, og i sådanne sager skal menneskelige hensyn ikke ventes herfra.

Det er derfor med den største glæde jeg har hørt om det arbejde, der gøres f. eks. på godsbanegårdens maskindepot for at fremme ædrueligheden – resultatet har jo allerede vist sig derved, at sager af denne art ikke har været til behandling i længere tid.

Tiden er nu inde til at slutte med en tak til organisationen, fordi jeg fik lejlighed til at komme til stede her i aften, og til mine tilhørere, fordi De så tålmodigt har hørt på mig.

Pladsreserveringsordning for motorkøretøjer på Storebælt

Fra køreplansskiftet den 2. juni d. å. indfører statsbanerne en pladsreserveringsordning for motorkøretøjer på Storebælt.

De motorkørende vil herefter kunne forudbestille plads til biler og motorcykler med sidevogn, der ønskes overført på den nye bilfærgerute Halskov-Knudshoved eller med bilfærgerne »Heimdal«, der fra køreplansskiftet alene vil besørge biloverførslen mellem Korsør og Nyborg.

Selv om den nye pladsreserveringsordning først træder i kraft den 2. juni, har publikum allerede fra den 29. april ved henvendelse til enhver statsbanestation (i København dog kun til den nye publikumsekspedition for pladsbestillinger »Danske Statsbaners pladsbestilling« på Københavns Hovedbanegård samt til stationerne Nørreport, Østerport, Hellerup, Nørrebro, Vanløse, Frederiksberg og Valby) kunne bestille plads til overførsel den 2. juni eller senere.

Plads kan iøvrigt bestilles ubegrænset til i forvejen og indtil 1 time før den pågældende færges ordinære afgang, men tilsagn om overførsel gives dog tidligst 2 måneder før overfartsdagen.

Det bemærkes, at bestillinger, der indgives i tiden 29. april–5. maj i år, først vil blive besvaret den 6. maj, fra hvilket tidspunkt et automatisk pladsreserveringsanlæg tages i brug.

For hver reservering udleveres et pladsreserveringsbevis; samtidig opkræves et depositum på 5 kr., der imidlertid godtgøres, når den motorkørende køber billet i færgehavnen til den færgetur, hvortil pladsreserveringsbeviset er udstedt.

Den nye publikumsekspedition for pladsbestillinger på Københavns Hovedbanegård, der som foran anført benævnes »Danske Statsbaners pladsbestilling«, åbnede den 29. april. Her modtages fremtidig alle henvendelser om pladsreserveringer, ikke blot for motorkøretøjer på overfarterne, men også for lyntog og internationale tog, hvorved den nuværende ekspedition for pladsbestillinger til lyntog m. v. i Hovedbanegårdens forhal (og dens telefon C 15505) inddrages. De motorkørende kan indgive bestillinger til den nye publikumsekspedition ved personlig henvendelse, men også telefonisk (Central 8880), pr. post, telegraf (telegramadresse »Statsplads«) eller telex (nr. 2405).



Formandsmødet

Indkaldelse til foreningens ordinære formandsmøde er nu udsendt til samtlige afdelinger, ligesom generaldirektoratet og distrikterne er underrettet om mødets afholdelse.

Beklageligvis er der i mødeindkaldelsen fejlagtigt anført mandag den 1. juni som hjemrejsedag. Det skal rettelig være lørdag den 1. juni.

Foreningen af pensionister ved D. S. B.

Generalforsamling afholdes mandag den 3. juni 1957 kl. 13 i »Folkets Hus«, Amaliegade, Aarhus, med følgende dagsorden:

1. Generalforsamlingen åbnes, valg af ordstyrer, sekretær og 2 stemmetællere. 2. Forhandlingsprotokol og beretning. 3. Regnskabet for året 1. april 1956 til 31. marts 1957. 4. Indkomne forslag. 5. Valg af bestyrelsesmedlemmer, eventuelt 1 revisor. 6. Eventuelt.

P. b. v.

H. V. Johansen.
formand.

Det jydsk-fynske statsbanepersonales bibliotek

Bibliotekets ordinære generalforsamling afholdes i bibliotekslokalet på hovedbanegården i Aarhus, opg. F., fredag den 7. juni 1957 kl. 16,30 med dagsorden:

1. Beretning om virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede regnskab.
3. Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer i henhold til statutterne. (De afgående er: Trafikinspektør V. H. Møller og overtrafikinspektør S. Svane Knudsen).
4. Valg af 2 revisorer. (De afgående er: Regnskabsfører J. P. E. J. Hedegaard og trafikinspektør E. Balstof).
5. Valg af 1 suppleant for bestyrelsen. (Den afgående er: Rangerformand N. M. Andersen).
6. Valg af 1 suppleant for revisorerne. (Den afgående er: Kontorassistent frk. I. V. Jensen).
7. Eventuelt.

Det reviderede årsregnskab for 1956/57 vil være fremlagt i bibliotekets udlånslokale i tiden 27. maj-7. juni 1957 til gennemsyn for bibliotekets medlemmer.

P. b. v.

S. Svane Knudsen.

Byttelejlighed

Glostrup-Køge.

Tilbydes: Moderne 2½ værelses lejlighed med stort spisekøkken beliggende i Glostrup nær S-tog, leje 133 kr., indskud 1087 kr., der evt. kan afdrages.

Ønskes: Tilsvarende eller større i Køge.

Om ønskes kan mindre lejlighedstyper stilles til rådighed.

Kontrollør Sv. Hansen, Køge postkontor.



Forfremmelse efter ansøgning til lokomotivfører i 7. kl.
pr. 1-4-57.

Lokomotivførerne (11. kl.) kst. lokomotivfører (7. kl.):

- G. O. Larsen, Fredericia, i Fredericia.
- S. A. Jacobsen, Århus, i Århus.
- B. G. T. Andersen, Fredericia, i Fredericia.

Forfremmelse til lokomotivførere i 11. kl. pr. 1-5-57.

Motorfører:

- K. I. J. Porskjær, Struer, i Nykøbing F.

Lokomotivfyrbøderne:

- N. P. Søndergaard, Århus, i Kolding.
- G. Bjørn-Andersen, Frederikshavn, i Kalundborg.
- P. E. Poulsen, Århus, i København Gb.
- W. A. Jensen, Århus, i København Gb.
- I. Frederiksen, Århus, i København Gb.
- J. V. Nielsen, Herning, i København Gb.
- N. J. Buch, København Gb., i København Gb.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-5-57.

Lokomotivførerne (11. kl.):

- N. H. W. Hansen, København Gb., til Helsingør.
- L. C. Hansen, Tinglev, til Kalundborg.
- E. Christensen, Århus, til Tinglev.
- H. Jürgensen, København Gb., til Århus.
- B. Therkildsen, Nykøbing F., til Århus.
- A. J. Ridtland, Kolding, til Århus.
- T. H. Nielsen, København Gb., til Århus.
- E. Laursen, Kalundborg, til Randers.
- M. H. Jensen, København Gb., til Randers.

Lokomotivfyrbøder:

- W. L. Jensen, Gedser, til Frederikshavn.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 8-5-57.

Lokomotivfyrbøder:

- K. E. Nielsen, København Gb., til Frederikshavn.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 13-5-57.

Lokomotivfyrbøder:

- M. B. Pedersen, København Gb., til Herning.

Overgået til stilling som lokomotivfyrbøder pr. 15-4-57.

Lokomotivfører (11. kl.):

- O. G. N. Jensen, Helsingør, i Helsingør.

Dødsfald

Lokomotivinstruktør C. M. C. Knudsen, Fredericia, er afgået ved døden den 28-4-57.
Pensioneret lokomotivfører N. C. Angkjær, Viborg, er afgået ved døden.

Lokomotivfører A. M. Fuglsang, København Gb., er afgået ved døden den 17-5-57.

Pensioneret lokomotivfører A. Hansen, Fredericia, er afgået ved døden den 10-5-57.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. lkl):

- H. W. Gleerup, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-57).
V. A. I. Olsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-57).
C. M. Søby, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-57).

Lokomotivfyrbøder:

- O. G. N. Jensen, Helsingør, er afskediget efter ansøgning (30-4-57).

Lokomotivfyrbøder u. f. nr.:

- E. L. M. Christensen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (14-4-57).

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-4-57.

- Lokomotivmester A. B. Carlsen, Fredericia.
Lokomotivmester V. J. Rasmussen, København Gb.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-5-57.

- Pensioneret lokomotivfører H. A. Andersen, V. Altanvej 30, 1., Randers.
Pensioneret lokomotivfører A. K. Nørvig, Viborgevej 45, Randers.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdeling:

- Herning: Formandens navn og adresse rettes til: S. A. O. Bigum, Nørregade 62, 1.
Frederikshavn: Formandens adresse rettes til Skansegade 27.

Lokomotivfyrbøderunderafdeling:

- Assens: Repræsentantens adresse rettes til: Strandstræde 2, 2.

Statsbanepersonalets sygekasse

Sygekassens speciallæge i øre-, næse- og halssygdomme, overlæge dr. med. Otto Metz, H. C. Andersens Boulevard 13, København, ændrer fra 1. maj 1957 sin konsultationstid til kl. 13-14.

Fra Hobby-udstillingerne

Jernbanemandens Hobby-udstilling på Århus hovedbanegård er nu afsluttet. Om nogle dage opstilles den på ny i Hamburg, hvor den sikkert vækker samme opmærksomhed som i Århus, hvor der var langt over 100.000 besøgende.

I den sidste del af udstillingsperioden var der lejlighed for de besøgende til at stemme om hvilken af de udstillede genstande, man fandt mest interessant. Der indkom langt over 3000 stemmesedler og forleden dag var Hendes Højhed Prinsesse Elisabeth lykkens gudinde og udtrak de 10 heldige vindere, der hver får et af statsbanernes 8 dages kort.

De 10 heldige blev:

- Torben Brantler, Aaboulevarden 98, Århus.
John Arne Lassen, Rudolph Wulffsgade 18, Århus.
MG. Kaj Winkelmann, Langelandsgades kaserne, Århus.
Otto Olesen Maler, Rosengade 12, Århus.
E. Kongsted, Skovvej 50, 1., Århus.
Margrethe Qvist, Hadsten.
H. Baun, Skovvangsvej 145, Århus.
L. Hansen, Skovvangsvej 154, Århus.
G. Jensen, Vilh. Bergsøesvej 13, 1., Århus.
Agneth Jørgensen, Hjortensgade 56, 2., Århus.

Det arbejde, som i højeste grad vandt bifald hos de besøgende, var træfigurerne udført af lokomotivfører A. G. Pedersen, Esbjerg, og portør Anton Jakobsen, Skern, samt modellen af skoleskibet »Danmark« udført af overportør H. Wanell, København.

»Formiddagsbilletter«

Med udgangen af maj 1957 ophører forsøgsperioden for og dermed salget af de fra den 7. januar 1957 indførte »formiddagsbilletter« indenfor det elektrificerede område i Københavns nærtrafik, gyldige til hen- og tilbagerejse for enkeltbilletpris på søgne mandage-fredage i tidsrummet kl. 9,00-15,00.

Det vil herefter blive undersøgt, om der er økonomisk grundlag for senere at genoptage en lignende ordning.

HUSK

for at undgå standsning i forsendelsen af Dansk Lokomotiv Tidende ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for foreningens kontor.

Redaktionen minder om

at sidste frist for indlevering af stof til bladet er 15 dage før den dato, det blad udkommer, hvori stoffet ønskes optaget. For bladet, der udkommer den 5. i måneden, må vi således have manuskripterne senest den 20. i måneden før, og til bladet, der udkommer den 20., må det være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.

**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*
Agnes Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
Gardiner & sengeudstyr
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
1. Kl.s Mejeriprodukter
Gothersgade 14

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

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

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRANDELSOLIER

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

A/s Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

FREDERICIA BRUGSFORENING

3 selvbetjeningsbutikker
2 betjeningsbutikker

BLIV MEDLEM - INDSKUD 2 KR.

TEATER RESTAURANTEN

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500
Byens nye, elegante mødested

Fra kvist til kælder
når maling det gælder

Neergaards bedst
Telf. 165 . Struer

Auf. installatør

Henry Bertelsen
Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer

**Thomas Hansen's
Bageri**

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

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

✶ STRUER . Tlf. 119

A/s Struer Kulimport

Telf. 777

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinder!

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesser
Jyllandsgade 16, Telf. 322

I Sol og Pløre
gaa eller køre

Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj
Struer - Telf. 109

Kate Struer Grovbrød

I. L. RØLLE og SØN

TLF. 134 - STRUER



PILSNEREN
MED EKSPORTSMAG

BRYGGERIET STJERNEN

Tag Kager med hjem fra *Clorius*

Spec.: Fødselsdagskringler
Tlf. Kalundborg 187 Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slakteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161 Leverandør til Feriehjemmet

Er Lyset i Uorden
da ring til Kalundborg 520

KJÆR CHRISTENSEN, aut. Installatør
Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

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

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen, Telefon 90

Daglig friskkønet. Leverandør til Feriehjemmet

Beiers **TAPET & FARVER Tlf. 254**

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Leverandør til Feriehjemmet.

Importkompagniet ^A/_S

Kalundborg

Telf. *33 (Flere Ledn.)

Import af

**KUL, KOKS,
BRIKETTER &
BRÆNDELSOLIER**

AGA-GAS BELYSNING
SVEJSNING

