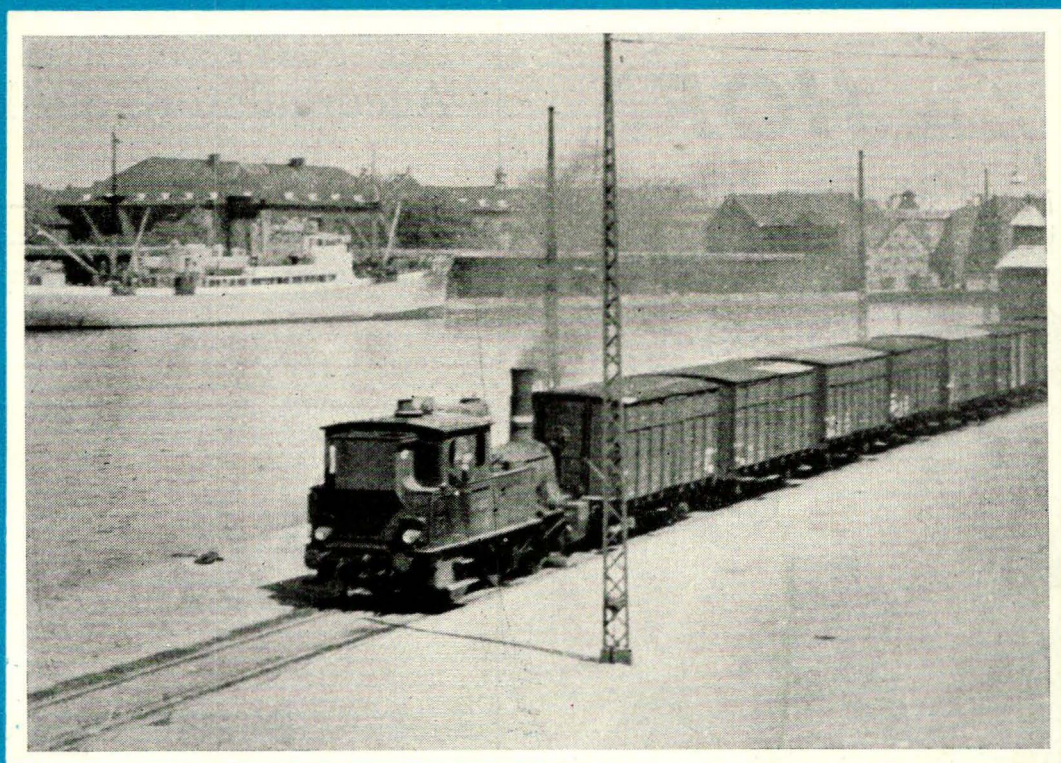


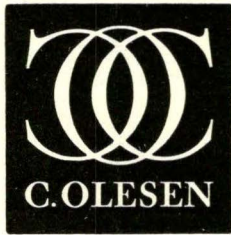
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 16 · 20. AUGUST 1957 · 57. ÅRGANG



Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen)



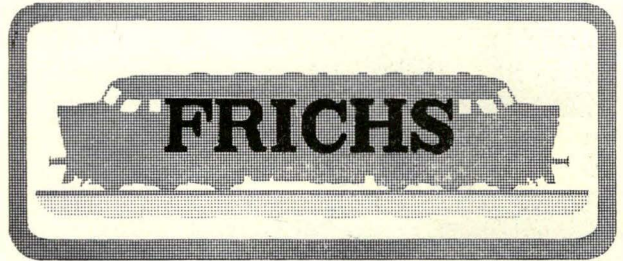
AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

THÜRMEERS
originale Snittøj

Ja... **HOF**
har den rene
friske pilsner-
smag..!



Carlsberg



HB

forbrugernes
egen
virksomhed
HOVEDSTÅDENS BRUGSFØRENING



Elegante Kjoler og Smoking
udlejes

ELKLÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebro Runddel 140 Telefon Taga 1513

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON 87 16 45

Fællesforeningen for Danmarks Brugsføreninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

OPTIKER

Felix Schmidts
EFTF.

Nørreport

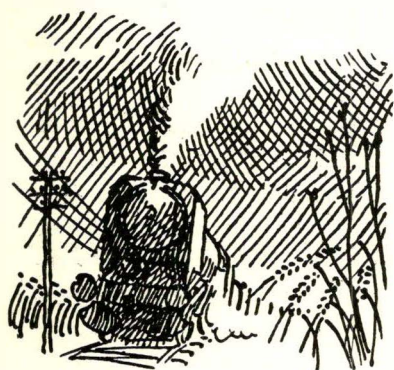
Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

DEUTA -HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

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



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 57. ÅRGANG

20. AUGUST 1957



Indhold:

Samling om N. J. U.	243
Laur. Hansen død	244
Automatisk standsning af tog ..	246
Detailpristallet, juli 1957	249
Studierejsen til NOHAB	250
Vejlekassen	251
Under DLF	252
Lanternens udflugt	252
Personalia	252
Dødsfald	252
Medlemslisten	252
Påskønnelse	252
Fremads Folkebibliotek	253

Forsidebillede:

*Fra rangerarbejdet
på Københavns havn.*

Foto: Lokfører E. G. Nyegaard, Gb.



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.

Samling om N. J. U.

Nordisk Jernbanemands Unions repræsentantskabsmøde i dagene 13.-14. august var på alle måder en fornyet understregning af et godt sammenhold inden for Nordens jernbanemænd.

Mødet blev denne gang afholdt i Åndalsnes i Norge, der de sidste tre år har været centrum for unionsarbejdet. Siden 1953 har ledelserne i de norske jernbaneorganisationer haft præsidiet og stået for det krævende arbejde, det er, at tale for Skandinaviens jernbanemænds interesser.

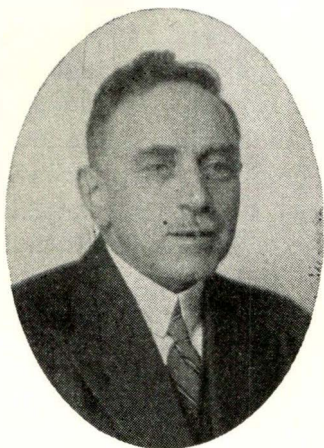
Kendskab til NJU's betydning bliver måske knapt så udbredt blandt de tilsluttede organisationers medlemmer, som den fortjener. I det hele taget er dette vel tilfældet for de fleste internationale sammenslutninger, fordi arbejdets virkninger ikke på samme måde, som i den nationale organisation, kan vurderes af det enkelte medlem. Men gennem sekretariatets 12 medlemmer - hvert af de fire skandinaviske lande er her repræsenteret af tre mand - holdes der året igennem kontakt landene imellem, og hvert tredje år samles de 48 repræsentanter til afgørelse af det udførte arbejde og beslutning for de fremtidige retningslinier.

Materialet indsamles gennem rapporter fra de respektive lande, og indeholder bl. a. oplysninger om udviklingen i løn- og tjenestetidsforhold, samt mange andre detaljer om fælles problemer og fremtidige opgaver. Selvom en direkte sammenligning mellem forholdene landene imellem ikke kan drages overalt og på alle områder, er ligheden inden for Skandinavien ret stor, og det fremsatte materiale er et uvurderligt arbejdsgrundlag for de tilsluttede organisationer. Hertil kommer værdien af det nordiske samarbejde i forbindelse med det internationale samarbejde på bredere basis gennem International Transportarbejder Forbund. En fællesoptræden her af Skandinaviens jernbanemænd har vægt og betydning både for Nordens og den øvrige frie verdens transportarbejdere.

Det ligger i sagens natur, at der stadig er nyt at hente og bringe. En fortsat fremadskridende udvikling kaster nyt frem, der giver anledning til forhandling i et større forum, end det, der er rammen om den hjemlige organisation. Heller ikke i organisationslivet bliver man sig selv nok. Tværtimod, er det nødvendig med den størst mulige samling af interesserede med fælles opgaver og problemer. Og disse er jo til stede hos enhver, der henter sin løn ugentlig eller månedlig. Uanset om lønnen hentes hos stat, kommuner eller en privat arbejdsgiver. Den enes idé til fremgang bør ikke holdes tilbage alene til hans fordel, men gives videre til så mange som muligt og dermed blive til gavn for det størst mulige antal medborgere i og uden for ens eget land. På grundlag heraf er mange gode resultater hentet hjem og har styrket sammenholdet i den frie verden.

I den forløbne 3-årige periode inden for Nordisk Jernbanemands Union er der sket en yderligere udbygning af kontakten mellem jernbanemændene. Som tidligere omtalt her i bladet besluttede sekretariatet i 1956 at oprette et nordisk kursus med deltagelse af tillidsmænd fra de fire lande. Det første kursus afholdtes i Norge, og fra den 25. til den 31. august i år kommer

Laur. Hansen død



For kort tid siden er en velkendt skikkelse i organisationslivet, den tidligere formand for Fællesorganisationen DSB, snedker Laur. Hansen, afgået ved døden.

Laur. Hansen, der sidste år rundede sin 80 års fødselsdag, var en populær skikkelse i organisationslivet, og i mere end 30 år var han tillidsmand for sine kammerater, og heraf alene de 22 år som formand for den organisation af værkstedsfolk, vi nu kender under navnet Fællesorganisationen DSB. Men det var ikke blot den egentlige fagbevægelse, han sled og slæbte for, hans interesse nåede ud over dennes rammer, og specielt den kooperative bevægelse optog ham meget, ja, lige til det sidste fulgte han med aktiv interesse arbejdet i Kooperationen.

Da Laur. Hansen tog sin afsked fra statens tjeneste, blev han ivrig deltager i arbejdet inden for statspensionisternes rækker, og han var næstformand i foreningen af pensionister ved statsbanerne. Laur. Hansen tilhørte dem, der var af den opfattelse, at pensionistorganisationerne skulle bevare det nøjeste samarbejde med de aktive organisationer, ikke mindst ud fra den betragtning, at det er dem, der har forhandlingsretten i forhold over for de bevilgende myndigheder, når det gælder ændringer i pensionisternes økonomiske vilkår.

Vi vil bevare mindet i organisationshistorien om Laur. Hansen, der altid kæmpede bravt for at skaffe stadig fremgang for de mennesker, hvis interesser han blev sat til at varetage.

Æret være hans minde.

kursus nr. 2, denne gang henlagt til Danmark. Hvert år vil få sit kursus, og landene vil skiftes til at stå for dets afholdelse og tilrettelægning. Opgaven er ikke bundet i henseende til emner i grupper og foredrag, men indenfor en fire-årig periode vil man søge at holde samme program, kun ændret ved emnernes placering for landenes foredragsholdere eller gruppeledere. Har Norge det ene år tjenestetidsregler, Sverige lønningsbestemmelser, Danmark sygelønsordning og Finland funktionsbestemmelser m. v., byttes emnerne om næste år og således fremdeles, for at alle landenes bestemmelser og synspunkter kan blive belyst overfor kursisterne.

Dette nye inden for samarbejdet mellem de nordiske jernbaneorganisationer skal nok vise sin betydning for vore tillidsmænd og få den tilsigtede virkning, at uddybe fællesskabet mellem de enkelte medlemmer. Det er i første omgang ganske vist ikke mange, der kan komme i betragtning, når deltagerantallet er sat til højst 8 fra hvert land, men en begyndelse er gjort, og en udvidelse kan senere følge, når de nødvendige erfaringer er indhøstet.

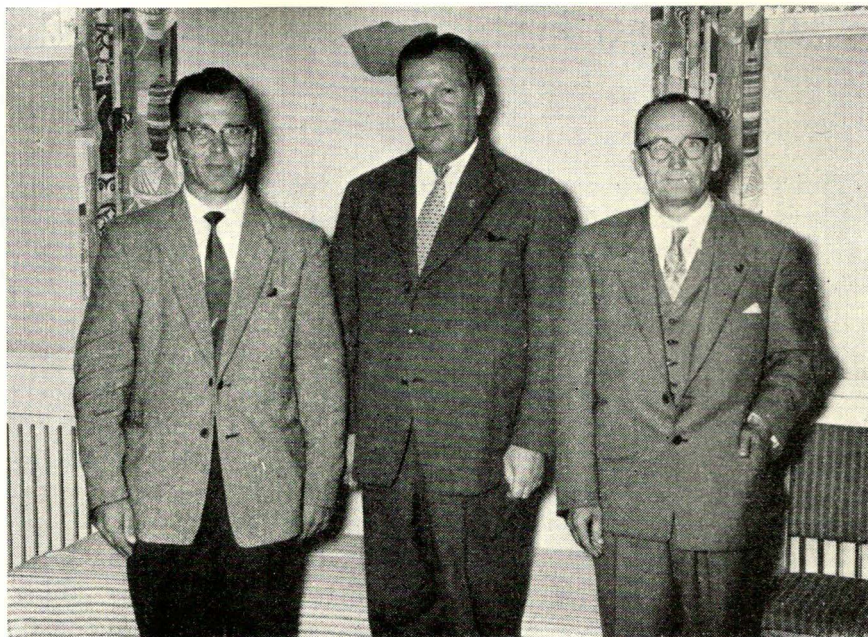
På repræsentantskabsmødet denne gang forelå en foreløbig rapport fra den i 1955 nedsatte komite, der havde fået til opgave at indsamle materiale fra de fire lande vedrørende rekruttering og uddannelse af lokomotivpersonale samt bemanning af driftsaggregater. Komiteens arbejde er ikke endeligt afsluttet, men et fyldestgørende grundmateriale er indsamlet og indarbejdet i en rapport til repræsentantskabet, der besluttede at give udvalget bemyndigelse til at arbejde videre med sagen. Undersøgelserne af disse særlige lokomotivmandsproblemer er kommet i gang på grundlag af en henvendelse fra Dansk Lokomotivmands Forening, der tillige har forestået samlingen af materialet.

Den stadig voksende rationalisering af jernbanedriften overalt i Skandinavien har fremkaldt ekstraordinære mange problemer for lokomotivpersonalet og derfor givet anledning til ønsket om NJU's medvirken i arbejdet for en beskyttelse af denne personalegruppe.

Som særligt punkt på dagsordenen havde man optaget problemet med den højst tiltrængte samordning af transportvæsenet. På grundlag af en tidligere henvendelse fra sekretariatet til International Transportarbejder Forbund havde man taget dette spørgsmål op til behandling i repræsentantskabet, hvor det klart understregedes, at vel skal man på international basis aktivisere bestræbelserne på at bringe transportforholdene ind i hensigtsmæssigt leje, men en naturlig forudsætning herfor skal være trafikforholdene ordnet på national grund først. Repræsentantskabet vedtog enstemmigt en udtalelse om spørgsmålet som følgende:

»Nordisk Jernbanemands Union, der repræsenterer 130 000 jernbanemænd i Danmark, Norge, Sverige og Finland, har på sit repræsentantskabsmøde i Åndalsnes den 13. og 14. august 1957 drøftet en række problemer af interesse og betydning for de nordiske jernbanemænd og deriblandt også »Transportordningens grundprincipper«, og mødet vil udtale sin opfattelse heraf som følgende: NJU antager, at man, når planer for afvikling af transporten behandles, må tage hensyn til, at transportafviklin-

Finland skal for de næste tre år forestå det daglige arbejde i NJU's sekretariat, og på vedstående billede ses præsidiets. Fra venstre: vicepræsidenten O. Koski, Finsk Jernbaneforbund, præsidenten G. W. Widing, Finsk Lokomotivmandsforbund, og generalsekretær R. Tuori, Finsk Jernbaneforbund.



gen bliver så rimelig, som det er muligt at få denne. Konkurrencen må man derfor tage berettiget hensyn til. På den anden side må det være samfundets opgave at sørge for samordning af de forskellige transportgrene. Uden det vil man i det enkelte land let kunne få en udvikling, som fører til et overdimensioneret transportapparat, som før eller senere må bryde sammen. Skadevirkningerne af dette er åbenbar.

I denne forbindelse mener unionen, at de drøftelser, der gennem de internationale organer som hidtil har beskæftiget sig med trafikproblemerne, må fortsættes med henblik på udarbejdelsen af hovedretningslinier, som tager sigte på en jævnføring af arbejdsbetingelser og sikring af sociale goder for det i de forskellige trafik-

grene beskæftigede personale. Unionen henviser blandt andet i den forbindelse til den beslutning, der blev truffet på ILO's indlandstransportkonference i Hamburg 1957.

NJU anser det for uomgængelig nødvendigt, at den internationale trafik-landevej, jernbane og indlandssøtrafik – må blive samordnet på international basis. Det må for en international løsnings vedkommende være en forudsætning, at man – før man når dertil – har gennemført den nationale trafiksamordning i den udstrækning, det er muligt.«

Ved repræsentantskabets beslutning blev sekretariatet henlagt til Finland for den næste tre-års periode.



Repræsentantskabet tog afsked med tre veltjente tillidsmænd, som forlader det aktive organisationsarbejde på grund af alder. Fra venstre på billedet ses hovedkasserer S. Rounge, Norsk Jernbaneforbund, ombudsmand S. Norell, Svensk Jernbaneforbund og forbundsformand W. E. Backman, Finsk Jernbaneforbund.

Automatisk standsning af tog ved signal på »stop«

Efterstående artikel af afdelingsingeniør Wessel Hansen, generaldirektoratet, bringer vi fra »Vingehjulet«

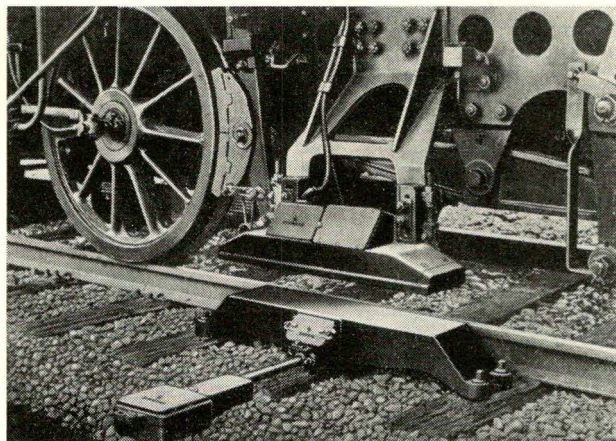
Enhver større jernbaneulykke medfører, at der i dagspressen gives udtryk for ønsket om højere sikkerhed ved statsbanerne. Rent umiddelbart kunne dette synes mærkeligt, eftersom dagspressen jo hver dag bringer nyheder om alvorlige ulykker på gader og veje, ulykker der har et så stort omfang, at der i Danmark for tiden hvert år dræbes ca. 600 mennesker. Årsagen til den store interesse for jernbanerne må sikkert søges i, at samfundet værdsætter jernbanernes kørsels-sikkerhed, som er meget stor i forhold til anden transport på landjorden. Sikkerhedsgraden ved Danske Statsbaner må betegnes som stor, idet der »kun« forulykker ca. 4 passagerer om året, og det samlede antal dræbte ved jernbaneuheld er ca. 15 pr. år, heri inkl. eget personale, selvmordere o. lign.

Statsbanerne har dog ikke ment, at man uden videre burde være tilfreds med nuværende sikkerhedsgrad, og man har gennem tiderne haft nedsat *sikkerhedsudvalg*, der skulle undersøge, hvorvidt de trufne sikkerhedsforanstaltninger var tidssvarende. Det sidst nedsatte udvalg, »*sikringsudvalget af 1952*«, har beskæftiget sig med en lang række forhold, der sigtede på en forhøjelse af sikkerheden, men dette udvalg har hidtil ikke beskæftiget sig med problemet »automatisk togstop«. Da der i løbet af det sidste år er indtruffet to uheld umiddelbart efter hinanden, hvor tog kørte forbi signal på »stop«, har udvalget imidlertid ment, at spørgsmålet om indførelse af nye sikkerhedsforanstaltninger burde tages op til overvejelse. Årsagen til de nævnte forbikørsler er og vil formentlig ikke blive fuldstændig klar-

lagt, men der er grund til at tro, at der i begge tilfælde var tale om *uopmærksom kørsel*.

Da der jo altid er en grænse for ens formåen – også økonomisk – har statsbanerne hidtil ment, at udgifterne til »automatisk togbremssning« eller til »overførelse af et akustisk stop-signal« til førerhuset burde afvejes i forhold til udgifterne til sikkerhedsforanstaltninger, som tager sigte på andre ulykkesårsager end forbikørsel af »stop«. For at give et begreb om disse årsager nævnes nedenfor nogle typiske ulykker, og disse er omtalt i den rækkefølge, de hyppigst indtræffer og skønnes farligst, d. v. s. at der ved rækkefølgen er *forsøgt* taget hensyn til både hvor ofte ulykker indtræffer, og hvilke konsekvenser de har (tab af menneskeliv og ødelæggelse af materiel). Bedømmelsen er ikke officiel, og *sikringsudvalget* har ikke taget stilling hertil.

1. Betjeningspersonalet glemte at stille indkørselssignalet på »stop« efter et togs ankomst, hvorved et efterfølgende tog kørte ind på »forkert« signal.
2. Uheld indtraf, fordi der manglede anlæg, som sikrer, at der kun er ét tog i hvert interval.
3. Uheld indtraf, fordi det anlæg, som skulle sikre, at der kun er ét tog i hvert interval, var ude af drift (plombering brudt o. lign.).
4. Tog kørte forbi et signal på »stop«.
5. Et »modgående« sporskifte blev omstillet, uagtet det ankomne togs bageste del endnu ikke havde passeret sporskiftet.
6. Der blev stillet signal for et tog, som skulle krydse eller overhale et andet tog, til trods for, at det først ankomne tog var taget ind og holdt i sporet.
7. Der blev stillet signal for et ankommende tog, til trods for, at der i det pågældende spor var henstillet vogne.
8. Der blev stillet signal for et tog, der skulle krydse eller overhale et andet tog, til trods for, at det først ankomne tog ikke holdt profilfrit ved indgangssporskiftet.
9. Uheld som følge af manglende afhængighed mellem sporskifter og signaler (sikkerheden beroende på instruktion).
10. Misforståelse med hensyn til afgangssignalet.
11. Betjeningspersonalet undlod at se efter, om hele toget var ført frem (ikke set efter »slut-signal«).



Spormagnet for punktsystem, fabrikat Siemens.

12. Der indtraf uheld som følge af, at personalet urigtigt greb ind i tilvejebragte sikkerhedsapparater.
13. Uheld som følge af, at stationssikringsanlæg var aflyst (sikkerheden beroende på instruktion).

Denne redegørelse viser, at forbikørsel af et »stop«-signal er et alvorligt problem for Danske Statsbaner. En gennemgang af de tekniske muligheder for at imødegå de enkelte ulykkesårsager viser imidlertid, at de sikringsanlæg, man har bygget efter krigen, imødegår praktisk taget alle ulykkesmuligheder med undtagelse af forbikørsel af »stop«. Det er derfor let at forstå, at statsbanerne i første række har anset det for rigtigst at etablere sådanne nye anlæg. De arbejdsområder, som beskæftiger sig med statsbanernes sikkerhedsproblemer, er imidlertid ret begrænset i størrelse, og det vil derfor være nogen tid, inden alle vigtige stationer og strækninger har fået nye anlæg, og før dette er sket, er det næppe forsvarligt at gå i gang med indførelsen af helt nye sikkerhedssystemer som automatisk togbremsning. Naturligvis må statsbanerne følge udviklingen og stadig efterprøve, om der synes at være en tendens til flere eller færre forbikørsler, ligesom de tekniske muligheder for forberedelsesarbejder til indførelse af et system til undgåelse af forbikørsler ikke må lades ude af betragtning.

De sikringsanlæg, som nu etableres her i landet, bliver udført i henhold til »beslutning nr. 19«, som blev truffet af *sikringsudvalget* i 1956. Disse anlægs væsentligste sikkerhedsforanstaltninger er:

- a. Sporfrihed ved indgangssporskifterne skal ved alle indkørselstogveje være sikret ved hjælp af sporisolationer.
- b. På 1. og 2. klasses hovedbaner skal der ved indkørselstogveje være sikret frit spor i togvejssporenes fulde længde ved hjælp af sporisolationer. Ved stationer på sidebaner etableres der kun sporisolation på et kort stykke af sporet, ud for stationsbygningen.
- c. For alle ind- og udkørselstogveje skal der være togvejsfastlægning.
- d. På 1. og 2. klasses hovedbaner skal der være udkørselssignaler.

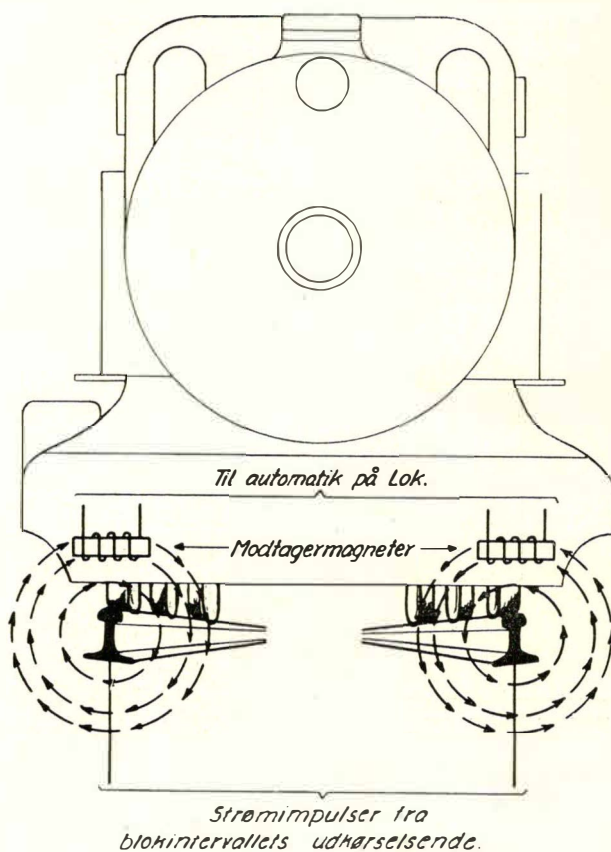
Generaldirektoratet har endvidere besluttet, at en togfølgestation ikke må være ubetjent, medmindre der findes et signal, der overfor togførelsen angiver, at stationen er uden stationsbestyrer. Når dette signal er tændt, er stationens telefon-

og telegrafanlæg sat ud af funktion, således at man ikke kan af- og tilbagemelde tog fra stationen. Signalet må altså slukkes, for at stationen igen kan virke som togfølgestation.

Samtidig med indførelsen af udkørselssignaler tilvejebringes som regel automatisk linieblok-

Efter hver ulykke får statsbanerne som regel tilsendt en række forslag til automatisk togbremsning eller til overføring af et akustisk signal til førerhuset. Alle disse forslag bliver nøje undersøgt, men til dato har der ikke været fremsat forslag, som kunne betegnes som en nydannelse eller som egnede sig for en nærmere undersøgelse. Til orientering gives der i det følgende oplysninger om de anlæg for automatisk togstop, som i større grad findes i drift i udlandet.

Til baner med højere hastighed end 90 km/t har verdenskendte signalfirmaer udført konstruktioner for automatisk togbremsning, hvor der benyttes en magnetisk overføringsmetode af signalernes »kør« og »stop«. Disse anlæg kan henføres til to hovedgrupper: de *kontinuerlige*



Lokomotiv med modtagermagnet for kontinuerligt system. Man ser skinnestregene, som er omgivet af de pulserende magnetfelter, der påvirker modtagermagneterne. Strømpulserne sendes ind i skinnestregene ved blokintervallets udkørselsende.

systemer, som i hovedsagen anvendes i Amerika, og *punktsystemerne*, som i hovedsagen anvendes i Europa.

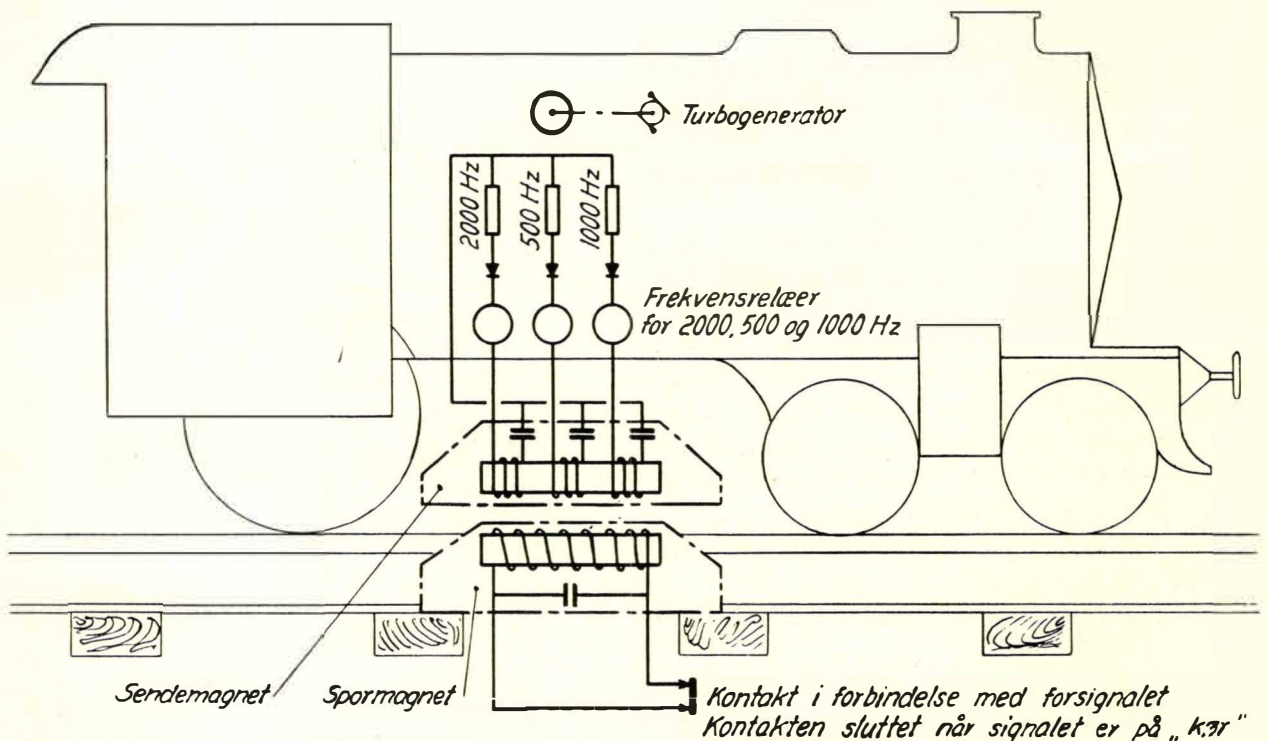
De *kontinuerlige* systemer udmærker sig ved, at lokomotivføreren til stadighed er orienteret om stillingen af det efterfølgende signal, idet der i førerhuset findes et miniatursignal, som manøvres sammen med de faste signaler (der principielt kan undværes). De relæer, som styrer miniatursignalet, kan tillige anvendes til at give automatisk togbremsning og akustisk signal. De amerikanske systemer egner sig specielt for baner, hvor der ofte indtræffer sådanne forhold (sne, tåge o. lign), at de faste signaler får for dårlig synlighedsafstand i forhold til den påkrævede kørehastighed. Systemerne er relativt kostbare og lader sig vanskeligt indføre »pletvis«.

De *kontinuerlige* systemer beror på anvendelsen af sporisationer, der kan strække sig fra signal til signal. Stillingen af signalet i sporisationens udkørselsende dikterer den frekvens, hvormed strømimpulser sendes ud ad sporstrengene. Der kan f. eks. anvendes 180 strømimpulser pr. minut, når signalet i sporisationens udkørselsende står på »kør«, og 75 strømimpulser, når signalet står på »stop«. Disse strømimpulser i skinnestrengene giver anledning til, at der omkring skinnerne dannes magnetiske felter, som

pulserer i samme takt som strømimpulserne. Magnetfelterne påvirker modtagermagneter på lokomotiverne, og ved hjælp af forstærkere omsættes de modtagne impulser til relæfunktioner, som styrer miniatursignalerne på lokomotiverne, de automatiske bremsefunktioner og de akustiske signaler.

Punktsystemerne er karakteristiske ved, at lokomotivføreren først underrettes om efterfølgende signals stilling, når et bestemt punkt (f. eks. forsignalet for et hovedsignal) passerer. Systemerne kan relativt let indføres »pletvis«.

Deutsche Bundesbahn anvender et punktsystem, hvor der på de enkelte lokomotiver genereres tre frekvenser, der via et frekvensrelæ sendes til en lokomotivmagnet. Ved hvert forsignal findes en spormagnet, som er afstemt til frekvens 1000 Hz, når signalet står på »stop«, medens afstemningen er forstyrret, når signalet står på »kør«. Når et tog passerer hen over en sådan spormagnet vil et »stop«-signal udløse frekvensrelæ 1000 Hz på lokomotivet, og lokomotivføreren skal da inden 5 sek. kvittere for sin iagttagelse af forsignalet ved at betjene en overvågningsknap. Samtidig skal han begynde at nedsætte hastigheden. Benyttes overvågningsknappen ikke, indtræffer der automatisk togbremsning. Efter yderligere 17 sek. kørsel foretages der en automatisk



Lokomotiv med anlæg for punktsystem. Sendemagnet og spormagnet påvirker hinanden, såfremt signalet viser »stop«. Derved »udløses« det til spormagneten svarende frekvensrelæ på lokomotivet, og den automatiske bremsning iværksættes.

måling af togets hastighed, og er denne større end 90 km/t, indtræffer der automatisk togbremsering.

150 m foran hovedsignalet findes endnu en spormagnet, som er afstemt til 500 Hz, og ved dennes passage indtræffer påny en hastigheds-måling. Er hastigheden for stor, fremkommer der automatisk togbremsering.

Ved selve hovedsignalet findes den tredje spormagnet, og den er afstemt til periodetallet 2500 Hz. Kører toget forbi signalet i »stop«, indtræffer der automatisk togbremsering.

Schweizerische Bundesbahnen anvender et punktsystem med to jævnstrømmagneter på lokomotivet, hvoraf den ene er anbragt imellem hjulparrene, medens den anden, modtagermagneten, er anbragt udenfor hjulparrene. Ved hvert forsignal findes to spormagneter, én imellem sporstrengene og én uden for. Når forsignalet er på »kør«, er forbindelsen mellem de to spormagneter sluttet, mens forbindelsen er afbrudt, når

signalet er på »stop«. Nogle få meter foran spormagneterne er anbragt en permanent magnet, og denne påvirker lokomotivernes modtagermagnet sådan, at automatisk togbremsering indtræffer få sekunder efter passagen af magneten, medmindre toget forinden passerer de to spormagneter med forsignalet på »kør«. I så fald overføres der nemlig en impuls fra lokomotivets sendemagnet via de to elektrisk forbundne spormagneter til lokomotivets modtagermagnet, hvorved den automatiske bremsning undgås.

Elektromekaniske systemer. Der eksisterer en række meget enkle systemer, hvor en motor eller lign. – i tilfælde af, at et signal viser »stop« – drejer en arm ved signalet i en sådan stilling, at et togs trykluftbremse udløses rent mekanisk, dersom toget passerer signalet i stopstilling. Sådanne systemer er som regel kun anvendt på undergrunds- og forstadsbaner med maks. kørehastighed 90 km/t, fordi detaljerne i konstruktionerne ikke er holdbare ved højere hastigheder.

Detailpristallet juli 1957

Detailpristallet for juli 1957 er beregnet til 437 med priserne i juli 1914 som basis. Ved forrige beregning, april 1957, var pristallet (uden fradrag af værdien af sparebeviser) 428, og der har således været en stigning på 9 points.

Med priserne i 1935 som basis bliver pristallet 255, hvilket er 6 points højere end i april.

De samlede udgifter andrager nu 14 409 kr., hvilket er 312 kr. mere end i april, da totaludgiften (uden fradrag vedrørende sparebeviser) var 14 097 kr.

Pristalsbudgettets hovedgrupper april og juli 1957.

	April	Juli	Udgifts-	
	1957	1957	stigning	
	Kr.	Kr.	Kr.	pct.
Fødevarer	4112	4172	60	1,5
Klæder, fodtøj, vask	1806	1821	15	0,8
Bolig	1123	1123	—	—
Brændsel, belysning	858	822	÷36	÷4,2
Skatter	1520	1652	132	8,7
Børnetilskud	÷205	÷210	÷5	÷2,4
Sparebeviser	÷176	—	—	—
Kontingenter o. lign.	794	844	50	6,3
Anskaffelser og vedligeholdelse	654	656	2	0,3
Spiritus, tobak, fortæring ude	946	1008	62	6,6
Hygiejne, kulturelle udgifter ..	1259	1278	19	1,5
Transport	392	393	1	0,3
Iøvrigt	838	850	12	1,4
I alt	13921	14409	312	2,2

¹ I pristalsbudgettet indgik fra juli 1955 til april 1957 et fradrag på 176 kr., svarende til værdien af sparebeviser (jfr. lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger af 14. marts 1955).

Kød- og flæskevarer viste en stigning på 66 kr., nemlig svinekød 48 kr., oksekød 6 kr., kalvekød 4 kr.

og tilberedte kødvarer 8 kr.; for en enkelt vare, oksebryst, var der svag nedgang. Udgiften til fisk steg med 11 kr.; der var betydelig stigning for fersk sild, men nogen nedgang for torsk. Kolonialvaregruppen er gået op med 13 kr., hvoraf 10 kr. falder på bajersk øl og resten på hvidtøl og sodavand. Af stigningen vedrørende bajersk øl skyldes 7½ kr. den ved lov af 14. juni d. å. gennemførte forhøjelse af ølafgiften.

For kartofler, grønsager og frugt er der en udgifts-nedgang på i alt 24 kr., nemlig henholdsvis 4 kr., 17 kr. og 3 kr. Udgifterne til alle varer i denne gruppe, med undtagelse af sydfrugter, beregnes med anvendelse af sæsonudjævnedede priser; navnlig priserne på æbler og grønsager var lavere end i juli 1956. Også prisen på æg var lavere end på samme tid i fjor, og efter sæsonudjævning viser udgiften en nedgang på 2 kr. Endelig skal nævnes, at udgiften til brød er formindsket med 5 kr. som følge af mindre prisfald for rugbrød, sigtebrød og franskrød.

Hovedgruppen klæder, fodtøj, vask er gået op med 15 kr., førstnævnte post med 11 kr. og de to sidstnævnte poster med hver 2 kr.

Boligudgiften reguleres kun i forbindelse med beregningen af januar-pristallet og indgår således med uændret beløb. For brændsel og belysning er der en nedgang på 36 kr., idet kokspriserne er faldet væsentligt.

Udgiften til skatter er gået op med 132 kr., nemlig statskat med 69 kr. og kommuneskat med 63 kr. Opgangen er hovedsagelig en følge af den stedfundne indkomststigning, men for kommuneskattens vedkommende er der desuden tale om stigning som følge af forhøjelse af ligningsprocenterne i en del kommuner. Statskattens stigning er på den anden side blevet begrænset af den ved lov af 23. juni 1956 gennemførte skattefritagelse for 30 pct. af merindkomsten i forhold

til det foregående år. Det fra indeværende skatteårs begyndelse pålignede folkepensionsbidrag er ikke medtaget i pristalsbudgettet. For børnetilskud er der beregnet en stigning på 5 kr.

Kontingenter o. lign. er forøget med 50 kr., hvilket hovedsagelig skyldes den ved lov af 2. oktober 1956 om ændring i lov om folkeforsikring gennemførte forhøjelse af invalideforsikringspræmien, men der har desuden været stigning med hensyn til det egentlige sygekassekontingent.

Gruppen anskaffelser og vedligeholdelse er gået op med 2 kr. som følge af mindre prisforhøjelser for husholdningsartikler af glas samt hvidevarer.

Ved lov nr. 162 af 14. juni 1957 er det pålagt Det statistiske Departement i forbindelse med beregningen af detailpristallet at udarbejde et særpristal til brug ved regulering af lønninger og pensioner. I beregningen af særpristallet udelades: 1) Afgifterne i henhold til afsnit I i lov nr. 43 af 14. marts 1955 om forbrugsbegrænsende foranstaltninger (det drejer sig fortrinsvis om afgifter på manufakturvarer, beklædningsartikler m. v.), jfr. lov nr. 161 af 14. juni 1957 om ændring i nævnte lov, 2) de ved lov nr. 162 af 14. juni 1957 gennemførte forhøjelser af beskatningen af øl og af vin,

samt 3) den ved lov nr. 163 af 14. juni 1957 gennemførte forhøjelse af afgiften for tobaksvarer.

I detailpristalsbudgettet for juli 1957 andrager de nævnte afgifter og afgiftsforhøjelser i alt 194 kr., nemlig henholdsvis 142 kr., 11 kr. og 41 kr. Særpristallet, hvori disse beløb er udeladt, bliver herefter 431 med priserne i juli 1914 som basis og 251 med priserne i 1935 som basis.

Førstnævnte pristal er afgørende for regulering af lønninger for arbejdere, der omfattes af lov af 13. april 1956 om afgørelse af de mellem visse organisationer af arbejdsgivere og arbejdere bestående uoverensstemmelser, samt for statens tjenestemænd. Det sidst beregnede lønregulerende pristal, januar-pristallet 1957 med fradrag af værdien af sparebeviser, var 427. Grænsen for udbetaling af nye portioner dyrtidstillæg til arbejderne nås herefter ved særpristal på 429, 435 o. s. v., medens der skal udbetales yderligere reguleringstillæg til tjenestemændene ved særpristal på 430, 436 o. s. v. Det nu foreliggende særpristal på 431 for juli 1957 vil således give anledning til udbetaling af 1 ny portion dyrtidstillæg, resp. reguleringstillæg fra 1. september, resp. 1. oktober d. å. for tjenestemændenes vedkommende.

Studierejsen til NOHAB

Som bekendt arrangerer foreningens landsoplysningsudvalg en studierejse til den verdenskendte virksomhed Nydqvist & Holm A/B (NOHAB) i Trollhättan. Her fremstilles blandt andet de MY-lokomotiver som statsbanerne har i drift, og i lighed med tidligere har man arrangeret en rejse til NOHAB, for at kunne følge disse lokomotivers fremstilling på »bedding«.

Rejsen ledes af en repræsentant fra statsbanernes generaldirektorat og landsoplysningsudvalgets formand. Deltagere i rejsen er som følger:

Lokomotivførere:

Clausen, C. M. C.,	Esbjerg.
Hansen, V. B.,	»
Rosendahl Hansen, E.,	»
Olesen, E. N.,	Frederikshavn
Lund, H.,	»
Larsen, G. O.,	Fredericia.
Henriksen, O. E.,	Gedser.
Hansen, J. A. H.,	Helsingør.
Jellingsø, B. E. J.,	»
Juul Madsen, S.,	Korsør.
Christoffersen, I. J.,	København.
Fonnesbæk Hansen, H.,	»
Jespersen, E. W.,	»
Klint, H. P. B. L.,	»
Rasmussen, G. A.,	»
Rasmussen, P. V. M.,	»
Skovgaard-Hansen, H.,	»
Stokkendal, B. M.,	»
Sørensen, A. G.,	»
Taklo, P. A.,	»
Themsen, N. J.,	»
Jensen, O.,	Nyborg.
Jensen, S. A.,	»
Jørgensen (Aaby), A. C.,	»
Søltoft, O. E.,	Næstved.
Blach Andersen, N.,	Odense.
Lundemann, H. C. E.,	»
Hare, O.,	Randers.
Jakobsen, S. V.,	»
Rasmussen, H. C.,	»

Kristiansen, C. V., Struer.

Madsen, O. E. D.,	»
Voldum, G.,	»
Gregersen, L. B.,	Ålborg.
Jensen, H. B.,	»
Jensen, S. K.,	»
Røgilds, N. P. L.,	»
Østergaard, A.,	»
Espensen, P.,	Århus.
Frederiksen, H. D.,	»
Friis, K. E.,	»
Hansen-Elvad, K. E.,	»
Jensen, M.,	»
Jørgensen, F.,	»
Kjeldahl, O.,	»
Knudsen, A.,	»
Lüdeking, E. N.,	»
Rasmussen, C.,	»
Risager, H. C.,	»

Elektrofører:

Møller Hansen, A. J., København.

Motorfører:

Krog, V. O.,	København.
Lindholm, E. S.,	»

Lokomotivfyrbødere:

Hansen, B.,	København.
Horn, F. E.,	»
Dam, H. C.,	Århus.
Fibiger Jensen, H.,	»
Hougaard, J. K.,	»
Jakobsen, N. B.,	»

Vejlekassen

Statsbanepersonalets priv. gens. hjælpekasse »Vejlekassen« afholdt ordinært repræsentantskabsmøde i København mandag den 13. maj 1957 med følgende

dagsorden:

1. Valg af ordstyrer og sekretær.
2. Beretning.
3. Regnskab.
4. Valg af:
 1. Næstformand.
 2. Forretningsfører.
 3. 1 revisor og 1 revisorsuppleant.
5. Fastsættelse af lønninger.
6. Eventuelt.

Formanden, stationsmester P. H. Pedersen, bød alle mødedeltagerne hjertelig velkommen. I anledning af, at man på repræsentantskabsmødet i 1956 havde drøftet muligheden for en ændring af kontingent til og ydelse fra kassen, var der i årets løb foretaget visse beregninger af »Vejlekassen«s aktuar, underdirektør Busch-Petersen, som i dag var til stede for at redegøre for sit forslag på det givne grundlag.

Til ordstyrer og sekretær valgtes hhv. togfører N. J. Olsen og overtrafikassistent E. Svendsen. Dagsordenen blev godkendt. Af de indkaldte repræsentanter var maskinarbejder H. Jensen ikke mødt.

Herefter fik formanden ordet til *beretningen*.

Vejlekassens medlemstal var i 1956 steget med 512 til 26.968, hvoraf 2.233 var kontingentfrie. Selv om tilgangen havde været lidt større året forud, måtte resultatet siges at være yderst tilfredsstillende på baggrund af den mindre rekruttering til DSB.

Af dødsfald havde der i årets løb været 288, iøvrigt betydeligt mindre end af aktuaren beregnet.

I 1956 var der ialt udmeldt 170 medlemmer, og årsagen, på 5 tilfælde nær, var afsked eller skilsmisse.

Medlemtallet pr. 31. december 1956 fordelte sig på de forskellige jernbaneorganisationer således:

Dansk Jernbane Forbund 15.641.

Jernbaneforeningen 4.785.

Fællesorganisationen DSB 3.831.

Dansk Lokomotivmands Forening 2.711.

Aldersfordelingen var følgende:

114	fyldt	90	år
629	mellem	80-90	år
1487	»	70-80	»
3279	»	60-70	»
2916	»	50-60	»
3262	»	40-50	»
9895	»	30-40	»
5275	»	20-30	» og
111	under	20	år.

Kontingentfremgangen havde været ca. 6.800 kr. og renteindtægten ca. 16.500 kr. større.

Fremgangen i »Vejlekassen«s formue androg ca. 104.000 kr. i 1956, som iøvrigt måtte betegnes som et af de bedste år i kassens historie.

Formanden sluttede sin beretning med at rette en tak fra »Vejlekassen« til alle, der hver på sit felt havde medvirket til det gode regnskabsresultat.

Under pkt. »beretning« fik underdirektør Busch-Petersen ordet for at fortælle nærmere om det til repræsentanterne uddelte beregningsmateriale vedrørende kontingentforhøjelse med deraf følgende større begravelseshjælp fra kassen. Busch-Petersen udtalte, at beregningerne var foretaget efter opfordring fra styrelsen, og grundlaget for hans beregninger var, at »Vejlekassen« er en kollegial forening. Det vil i denne forbindelse sige, at også medlemmer over 70 år skulle have andel i den forhøjede begravelseshjælp.

Ved en fordobling af kontingentet fra 1 kr. til 2 kr. mdl. vil det ikke være muligt også at fordoble begravelseshjælpen. Dels på grund af de kontingentfrie medlemmer og navnlig fordi de større ydelser betinger en præmiereserve på 1.000.000 kr. mere.

Ved benyttelse af en reduktionsregel i en overgangsperiode på 3 år af de fastsatte højere ydelser – og man efter at den nødvendige præmiereserve var nået, yderligere ventede et par år, skulle der efterhånden være mulighed for at nå til en omtrentlig fordobling af de nuværende satser.

I tilslutning hertil udtalte formanden, at styrelsen i overensstemmelse med repræsentantskabsmødet 1956 havde ladet aktuaren arbejde med spørgsmålet, fordi det var åbenbart, at de nuværende ydelser ikke slog til i dag. Forslaget lå nu på bordet, og han anbefalede repræsentanterne at gå ind for, at styrelsen fortsat arbejdede med sagen.

Forretningsføreren anbefalede ligeledes, at repræsentantskabet gav den ønskede tilladelse. I bekræftende fald ville styrelsen herefter henvende sig til en jurist og forsikringsrådet med henblik på lovligheden og den forsikringsmæssige basis for forslaget. Såfremt alle betingelser var til stede, skulle styrelsen kunne fremlægge færdigt forslag til næste års repræsentantskabsmøde.

Styrelsen ville også overveje under hvilken form, medlemmerne skulle underrettes om forslaget.

Beretning og forslaget fra aktuaren blev diskuteret under eet, og det blev fra flere sider anbefalet, at styrelsen fortsat skulle arbejde med spørgsmålet på det opridsede grundlag. Der var dog enkelte af repræsentanterne, der lagde stor vægt på den juridiske undersøgelse af sagen og udtalte, at denne måske burde have været foretaget forud for den aktuarmæssige.

Formanden replicerede kort de forskellige indlæg og takkede aktuaren for det fortrinlige arbejde.

Ordstyreren takkede ligeledes aktuaren for forslag og redegørelse og overlod herefter beretningen til eventuel godkendelse.

Beretningen blev eenstemmigt godkendt.

Regnskabet.

Forretningsføreren, overtrafikassistent M. S. Lyngesen, kommenterede det omdelte regnskab for året 1956.

Obligationsbeholdningen havde pr. 31. december 1956 et pålydende på 4.541.400,00 kr. og var i regnskabet optaget til 3.769.790,00 kr. Selv om man i årets løb havde nedbragt kurserne med 123.829 kr., var børsværdien alligevel ca. 283.000 kr. under optagelsesværdien, men det var styrelsens mening fortsat at søge kurserne nedbragt.

Regnskabet balancerede med 569.396,88 kr.

Årets overskud 254.383,83 kr. var udover det til nedbringning af kurserne anvendte beløb fordelt med 2.157,00 kr. til sikkerhedsfonden og 128.297,83 kr. til § 19-fonden, der nu udgjorde ialt 906.160,60 kr. Den samlede regnskabsmæssige formue var 3.893.752,60 kr.

Regnskabet blev sat under afstemning og blev eenstemmigt vedtaget.

Valgene.

Lokomotivfører E. Greve Petersen blev genvalgt til næstformand.

Overtrafikassistent M. S. Lyngesen blev genvalgt til forretningsfører og til revisor genvalgtes kontorchef R. Hansen med overtrafikkontrollør Carl Andersen som nyvalgt revisorsuppleant.

Lønningerne fastsattes uforandrede.

Ingen begærede ordet til sidste punkt på dagsordenen, hvorefter ordstyreren sluttede mødet.

P. H. Pedersen,
formand.

E. Svendsen,
mødets sekretær.



Tak

Hjertelig tak for den venlige deltagelse, der blev udvist ved min kære mands, lokomotivfører P. T. Jakobsen, Korsør, død og begravelse.

Else Saaby Jakobsen.

Med Lanternen »ud i det uvisse«

Lanternen afholder sin årlige skovtur onsdag den 4. september 1957, som vi i år forsøger med som en heldagstur. Vi mødes på hjørnet af Mimergade og Borgmestervangen ved »Kaffevognen« kl. 9,00 præc., hvorefter vi indtager morgenkaffen med 2/2 rundstykker og 1 stk. wienerbrød samt medbringende en god, solid »skovtursmadpakke« (deltagere som ønsker at bestille smørrebrød ude, kan bestille uspecifiseret smørrebrød à 1,50 kr. på indtegningslisten).

Når morgenkaffen er indtaget, begiver vi os så til en af Sjællands »idylliske kroer«, hvor frokosten indhaleres med 1 øl og 1 snaps. Efter denne vil der blive lejlighed til at hygge sig et par timer, inden eftermiddagskaffen serveres med friskbagt kringle.

Så stiger vi atter til »vogns« og tager videre et sted, hvor man kan se, når toget kører fra Odense, her vil middagen stå parat lydende på:

Kold helleflynder i mayonnaise, hertil 1 glas hvidvin. Oksefilet med hv. og br. kartofler, compot., hertil 1 eksport beer. Ananasfromage med 1 glas madeira el. rødvin. Kæmpeoverraskelser m. m. Bal til 3 mands orkester.

Pris pr. deltager: 18,00 kr.

Indtegningen sker på mdt. Gb. 1-2, Av. og Hgl. eller ved telefonisk henvendelse til L. Krøyer Rasmussen, Tria 1399 u.

Indtegningen slutter onsdag den 28. august 1957 kl. 12.

Bestyrelsen.



Tildelt hvervet som depotforstander efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-8-57.

Lokomotivfører (11. lkl.):

G. A. Thøgersen, Herning, i Herning.

Tildelt hvervet som depotforstander efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-10-57.

Lokomotivfører (11. lkl.):

E. Larsen, Svendborg, i Svendborg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-8-57.

Lokomotivfører (11. lkl.):

J. V. Nielsen, København Gb., til Herning.

Forflyttelsen af

lokomotivfyrbøder:

P. E. Spørensens (Hasseris) til Frederikshavn annulleret.

Trådt uden for nummer efter ansøgning.

Elektrofører (13. lkl.):

O. Høyer, Enghave, fra 1-9-57 til 31-8-58.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

V. Jensen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-9-57).

A. P. T. Rasmussen, Viborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-9-57).

A. E. Engtorp, Svendborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-57).

J. F. Nielsen (Nilsøe), Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-10-57).

A. A. Olsen, Korsør, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-10-57).

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører A. L. V. Christensen, Korsør, er afgået ved døden d. 1-8-57.

Lokomotivfører H. V. Pedersen, Helgoland, er afgået ved døden d. 12-8-57.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-9-57.

Pensioneret lokomotivfører H. P. Jørgensen, Vester-voldgade 29, Gedser.

Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører (11. lkl.) P. A. Pedersen, Esbjerg, i anledning af, at han den 24-4-57 ved god agtpågivenhed og resolut handle måde reddede et lille barn, der lå og legede i sporet, fra at blive dræbt eller lemlæstet.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører (11. lkl.) J. J. Lorenzen, Helgoland, i anledning af, at han udviste særdeles god agtpågivenhed under en faresituation på Københavns Hovedbanegård den 1-6-57. Der er udbetalt ham en dusør.

Fremads Folkebibliotek

FFB er nu billigere end nogen anden dansk bogserie!

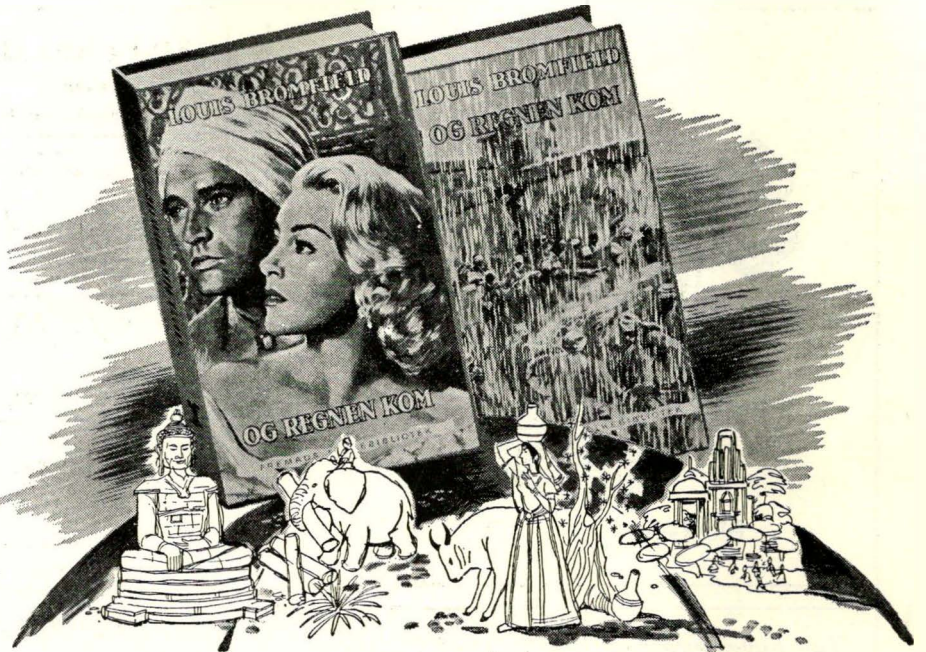
I disse dage lægger *Fremads Folkebibliotek* ud for sjette gang - de fem foregående årgange har været præget af succes i så høj grad, at man ængstelig spørger sig selv, om man nu kan blive ved at holde standarden. Hvor glædeligt, at man ikke alene kan notere sig denne værdifulde bogserie som en succesrig foreteelse men her foran den 6. årgang kan konstatere, at den nye årgang tegner endnu bedre end de foregående.

Tre internationale topnavne gør sit til, at man fryder sig over, at den billige bog virkelig er rykket frem herhjemme. Først og fremmest startbindene, *Louis Bromfields* gigantiske Indiens-roman »Og Regnen kom«, der nu udsendes i FFB i en smuk 2-binds udgave. Man kan vist roligt fastslå, at *Fremads Folkebibliotek* med denne internationalt berømte roman har gjort et lykkegreb, for få af de seneste tiårs romaner er mere spændende og dramatisk og samtidig betydningsfuld til erkendelse af den udvikling, verden har været inde i siden 2. verdenskrig. Denne storslåede roman om det indiske fyrstendømme Ranchipur, der rammes af en jordskælvs- og oversvømmelseskatastrofe af et frygteligt omfang, må fængsle enhver læser fra første til sidste side. Bromfield har med denne roman gjort sit mesterstykke.

Internationale succeser i FFB.

Og så er de to andre internationale romaner af mindst samme karat. Amerikaneren *Erskine Caldwell's* fantastiske sydstatsroman, »Vorherres lille Ager«, hører til den nye verdens største literære værker. Fyldt af gnistrende humor, rig på følelser spændende fra kærlighed til had, medmenneskelig på hver side - og dertil så dristig og åbenhjertig, at den bornerte del af USA søgte den standset for pornografi, hvad der lykkeligvis blev sat en stopper for af Amerikas højesteret.

Manden, der skrev den store succesfilm »Den tredje Mand«, kommer nu også i FFB, englænderen *Graham Greene's* »Brighthorn Rock«, der åndeløst spændende fortæller om en 17-



årig forbryderspire og en retfærdighedssøgende kvindes kamp mod ham, der er på vej mod sit 3. mord. En bog i international topklasse.

Dertil en kreds af danske forfattere, hvor man ikke mindst glæder sig til at læse *Leck Fischers* »En Dreng fra Gaden«, som ikke har været til at opdrive i en lang årrække. *Freuchens* »Ivalu« hører til den gudbenådede fortællers allerbedste. *Johs. Allen* - manden bag de store filmsuccesser »Farlig Ungdom« og »Ung Leg« - møder vi i FFB med »Det bor i os alle« - en roman af det store internationale tilsnit. Desuden byder FFB på *Ellen Duurloos* rygende »Fru Ellermanns Pensionat«, *Sigurd Elkjærs* moderne bonderoman »Strømhvirvler« og endelig nord-

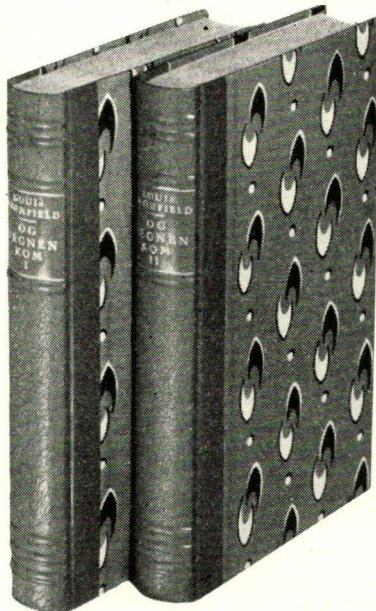
manden *Arthur Omres* strålende »Flugten«. Seriens 10 bind er virkelig en bedrift, og FFB kan roligt lade bogtrykkeren tage fat - succesen er mere end sikker, i år som tidligere.

Ufatteligt lave bogpriser.

Er selve seriens sammensætning en bedrift, så er den kendsgerning, at FFB stadig kan fås til så ufatteligt lave priser som 3,35 kr., det ikke mindre. Og stadigvæk præsterer FFB at levere en smuk indbinding for kun en daler mere pr. bind. FFB var først med den billige bog i Danmark - gennem årene har serien været den største, nu er den trods alle prisstigninger den afgjort billigste. Ingen anden dansk bogserie giver så meget for så lidt - og på så let en måde. For det må jo noteres, at FFB gennem boghandel og gennem sit enestående bogombudssystem gør det muligt ikke blot at erhverve sig en smuk bog hver måned for næsten ingen penge, men leveringen måned for måned af et nyt spændende bind gør det muligt for alle også at nå at læse bøgerne. Hvad der jo trods alt er vigtigt.

Hvorfor er der ikke bogombud allevegne?

FFB's bogombud findes landet over på de fleste større arbejdspladser, ligesom mange foreninger har deres bogombud. Man måtte ønske, at alle arbejdspladser fulgte opfordringen til at melde bogombud til denne ring, hvorigennem enhver kan sikre sig det bedste på litteraturens marked for latterligt små beløb. Det er ufatteligt, at ikke alle forlængst har grebet denne mulighed - gør det nu og vær med fra starten, mens der endnu er bøger at få. Skriv ind til *Fremads Folkebibliotek*, Nørrebro-gade 54, København N, så sendes alle oplysninger omgående.



FFB's udstyr er tip-top moderne - tænk: kun kr. 5,35 for så smukt et bogbind!



PILSNEREN
MED DEN FINE SMAG

BRYGGERIET STJERNEN

Tag Kager med hjem fra *Clorius*

Spec.: Fødselsdagskringler

Tlf. Kalundborg 187

Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets 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 Rødspætfilet'er
samt Fiskefars

Leverandør til Feriehjm.

Muremester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. 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**

Største private Virksomhed for Fremstil-
ling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S

KØBMAGERGADE 43. K · C. 768

FILIALER.

SØNDERALLÉ 5. AARHUS · KLAREGADE 7. ODENSE

NYROP

Halskovsalonen

VOLDER og PETERSEN

Korsør

Tidsbestilling tlf. 430

**HALSKOV KØDFORSYNING
OG PÅLÆGSFORRETNING**

Jens Barslund

Tlf. 82 · Korsør

Alt i RADIO - FJERNSYN og PLADESPILLERE

RADIOLAGERET

v/ TH. HANSEN
TORVET, KORSØR
TLF. 389

K. Egede Jensen

Blomster · Kranse · Buketter

Rolighedsvej 9 - Korsør - Tlf. 216

Medlem af
BLOMSTER-Ringen

**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 & segeudstyr
Leverandør til
Brugsforeningen

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med **Gothersgade 14**
1. Kl.s Mejeriprodukter

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kransforretning 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 Håuser**

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

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 malning det gælder

Neergaards bedst
Telf. 165 . Struer

Aut. Installatør

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

**Thomas Hansen's
Bageri**

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

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

★ STRUER . Tlf. 119

A/s Struer Kulimport

Telf. 777

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

**NYBO
STRUER**

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesse

Jyllandsgade 16, Telf. 322

I Sol og Pløre
gaa eller køre

Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

Wate Struer Grovbrød

I. L. RØLLE og SØN

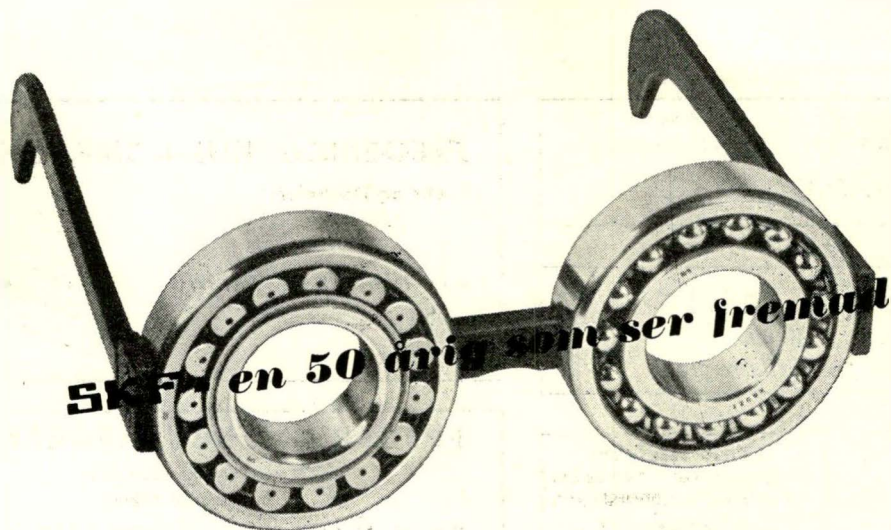
Tlf. 13 - STRUE

A/s Kulimporten Dania

★

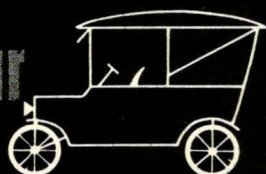
H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443



IONER-

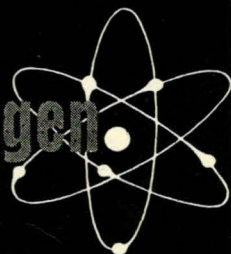
igår



idag



imorgen



SKF, som i 1907 var blandt kuglelejeindustriens pionerer, har i de 50 år, som siden er forløbet, bl. a.:

- * konstrueret mange værdifulde lejetyper: sfæriske kuglelejer, sfæriske rullelejer, cylindriske rullelejer, sfæriske aksialrullelejer m. fl. samt forbedret og udviklet såvel disse som andre lejetyper
- * indført forbedrede metoder for fabrikation af præcisionslejer og successivt overgået til at levere lejer med stadig større nøjagtighed.
- * udarbejdet den i dag gældende teori for rulningslejernes levetid og bæreevne
- * fremlagt en revolutionerende almengyldig teori for ruller og kuglers udmatningstilstand
- * gjort sit til, at en international standard for metriske kugle- og rullelejer er opnået.

Men vi ved, at det bedste i dag ikke er godt nok i morgen. Derfor driver SKF stadig et intensivt forskningsarbejde. — Vi skal kunne løse også fremtidens leje problemer og kunne skabe de nykonstruktioner, udviklingen kræver.

Og SKF står godt rustede: Vi har 50 års samlede erfaringer fra hele verden bag os.

