

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 16 . 20. AUGUST 1958 . 58. ÅRGANG



BRAND . TYVERI . FORSIKRINGSAGENTURFORENINGEN . ANSVAR . SANITET

Trykluftbeholdere

Hydroforer

Gasflasker o. lign.

Sænksmedning

Vi leverer også halvfabrikata

Forlang tilbud

P. RANDERS & CO. %

ODDER - Tlf. 825-826

JYDSK STAALFLASKEFABRIK

Uden Udbetaling

Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng- og Pigetøj samt Lingeri og Strikvarer paa vor populære

10 Maaneders Familie-Konto



J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

IRISH TAPE

**Kvalitets-Lydbaandet
det exclusive Lydbaand**

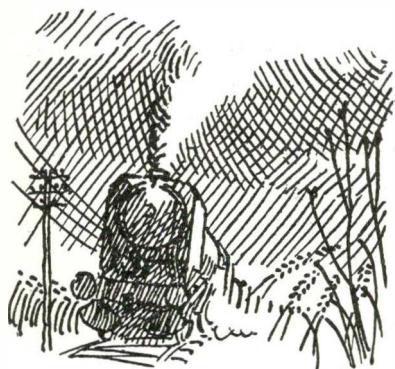
FERRO-SHEEN TYPERNE

slider ikke Tonehovederne,
afsætter ikke Baandstøv og
ingen Baandstøj.
Faas i 6 forskellige Typer
i de førende Radioforretninger
over hele Landet.

PHONOGRAM

Adelgade 49 . København . Telefon Byen 7232

Generalrepræsentant for **IRISH TAPE**



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 58. ÅRGANG

20. AUGUST 1958



Indhold:

De ældres beskæftigelsesproblemer	259
Jernbanenyt - Sverige	260
ITF-kongressen i nærbylde ...	261
Belgiens arbejdsforhold og sociallovgivning	262
Det sjælland-falsterske statsbanepersonales bibliotek	263
Tog på gummihjul	264
Fjernstyring af sikringsanlæg ...	266
Billige knallerter og fjernsyn ...	268
DSB's regnskab	268
Landsoplysningsudvalget - tilidsmandskursus 1958	269
Under DLF - udflugter i »Lanternerne« og Lokomotivførernes sangforening	269
Personalialia	270
Nye adresser	270
Satser for funktionsvederlag ...	270

Forsidebillede:

Afrikanske delegerede ved ITF's kongres i Amsterdam.



Redaktører:

*E. Greve Petersen
(ansvarshavende)*

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

De ældres beskæftigelsesproblemer

Ved Socialpolitisk Forenings møde på Hindsgavl fornylig er blandt andet behandlet problemerne med at skaffe beskæftigelse til de ældre, og man kommer til den konklusion, at disse så længe som muligt skal beskæftiges i erhvervslivet, at organisationerne skal gøres interesseret heri, at der skal skabes forståelse herfor generationerne imellem, men det understreges, at det er vigtigt at give de ældres problemer en individuel behandling.

Blandt lokomotivmændene vil man finde en almindelig forståelse for denne konklusion af diskussionen om et vigtigt samfundsproblem, men direkte tilknytning til tjenestemanden - til hans beskæftigelsesmuligheder - kan man næppe sige, at problemet har. Hans arbejdsmæssige indsats for samfundet er fastlagt til ophør på et tidspunkt, hvor man må anse det for betimeligt at »gå hjem«, om ikke helbredet har medført det på et tidligere tidspunkt.

Alligevel kan der være anledning til i denne sammenhæng at pege på et aldersproblem, som i særlig grad gør sig gældende for den ældre gruppe af lokomotivmænd.

Den nye tjenestemandsslov gav jo med hensyn til alderskriteriet - i hvert fald for nogle grupper tjenestemænd - det mistrøstige resultat, at den hjemlede ret til almindelig afgang fra tjenesten blev ændret fra 65 til 67 år. Årsagen hertil har tidligere været beskrevet, og den skal ikke gentages, men der er næppe tvivl om, at der vil komme adskillige spekulationer for mange tjenestemænd, når de til trods for helbredstilstanden skal »hænge på« for at opnå højeste pension.

Som foran antydnet, ligger der et særligt aldersproblem for den ældre lokomotivmand, ganske vist mindre skabt af afgangsgrensens forhøjelse, end i konsekvens af trækraftudviklingen ved Danske Statsbaner, men den nye aldersgrænse komplicerer problemet yderligere.

Med indførelse af MY-lokomotiverne tilvejebragtes, for betjeningen af dem, oprykning af MY-lokomotivførerne til det, der nu hedder 15. lønklasse i erkendelse af, at her var et nyt arbejdsområde, der berettigede oprykning og udbytte af den rationalisering, som lokomotivernes indsættelse betyder; men dette sker på bekostning af dampdriften, og derved kommer den ældre gruppe lokomotivførere i en uheldig og ømtålelig situation; thi som en ren administrativ bestemmelse er fastsat en højeste aldersgrænse for oprykning til den nye lønklasse, idet man ikke må være over 60 år. Den gruppe, der ligger herover ved pladsernes besættelse, er altså lukket ude. Det er i sig selv meget utilfredsstillende, at de afskæres adgangen til avancement og dermed mulighederne for bedre økonomisk afkastning, men det er lige så utilfredsstillende, at en stor part af de samme mennesker med dampdriftens eliminering henvises til rangermaskinerne. Det vil sige, at den naturlige gennem en lang årrække erhvervede ret til at besætte det efter gængs opfattelse bedst kvalificerede arbejde som lokomotivfører ved strækningstjeneste fratages dem med udviklingen.

JERNBANENYTT

Sikkerhed for varmløbning af hjullejer

Ifølge »SJ-nytt« har Svenska järnvägar taget et sensationel apparat i brug, som er udført af et tysk firma. Med dette apparat har man mulighed for at konstatere, når et hjulleje på en vogn er løbet varm. Hele apparater, der har elektronisk udrustning, er anbragt umiddelbart ved et jernbanespor, og når et tog kommer i nærheden af det, påvirkes en kontakt, som giver signal til en indikator om, at den skal være klar, fordi der kommer et tog. I apparaturet vender ud mod sporet et »øje«, som tillader varme (infrarøde) stråler at passere gennem sig. Øjet ser på alle hjullejer, der passerer, og som i et almindeligt øje reflekteres strålerne, ikke bare een gang, men hele fire gange ind i apparaturet, før de træffer et bestemt varmecentrum i dettes hjerne. Så snart øjet ser et hjulleje, som er løbet varmt, påvirkes det af de varmestråler, som gennemkrydser indikatorens hjerne, til de når det såkaldte varmecentrum. Derved udløses ad elektronisk vej en lynhurtig reaktion mod varmestrålingen, og hjernen giver ordre til en pistol, som skyder en stråle gul farve mod lejet på det forbikørende tog.

Samtidig med at farven afskydes, gives der et signal til kommandoposten på den station, hvor apparaturet er anbragt, og derved har man mulighed for at signalisere stop til toget. Det nye anlæg er i første omgang beregnet til anvendelse ved godstog, hvor de fleste varmløbninger indtræffer. Det komplette anlæg koster 60-70.000 svenske kroner og anskaffelsen indgår i den almindelige rationalisering. Man kan spare på det personale, som manuelt kontrollerer hjullejerne, og fremfor alt: man slipper for den subjektive bedømmelse af, om der er varmløbning eller ikke.

Ny transportrekord

SJ har foretaget en transportrekord, da man skulle befordre en transformator på 200.000 kVA fra Ludvika, hvor transformatoren blev bygget af ASEA, og til Uppsala C, hvorfra den skulle viderebefordres til opstillingspladsen. Hele transformatoren kunne ikke transporteres på een gang, men den største del på 195 t (+ vognens vægt 60 t) blev befördert på en specialvogn. Højeste hastighed ved transporten var 10 km/t.

Såre naturligt er der hos disse lokomotivførere skabt en bitterhed, som vi deler og forstår. En bitterhed, der selvfølgelig ikke er afledt af den udvikling, som trækraftomlægningen medfører, men som udspringer af følelsen af at være stødt ud i mørket. De må se yngre kolleger tage avancementsstillingerne, og de må se dampmaskinen gå til ophugning og dermed bortfald af deres eget kvalificerede arbejde. Det kan ikke undre, at de i sig bærer ønsket om at gå hjem; men dér sætter den nye tjenestemandsslov også en klemme på dem; thi de skal være statens tjenere, to år længere end tidligere, før de kan sige farvel på normal vis.

Organisationerne skal gøres interesseret i de ældres beskæftigelse, der skal skabes forståelse generationerne imellem. Javel, som organisation er vi i høj grad interesseret i at få disse mennesker ud af dødvandet, og der skal gøres, hvad gøres kan, selvom man fra flere sider lader vanskelighederne tårne sig op omkring os. Det er beklageligvis så som så med forståelsen. Kan denne ikke nås med de rimelige argumenter, vi fremfører, må der andre midler til, selv med fare for at sætte sig ud over forhandlingsviljen.

Den unge generation har fuld forståelse af at sætte ind her; man giver anstændigvis ikke en gammel, veltjent kollega et spark ud i mørket. Engang bliver der måske for den et lignende problem.

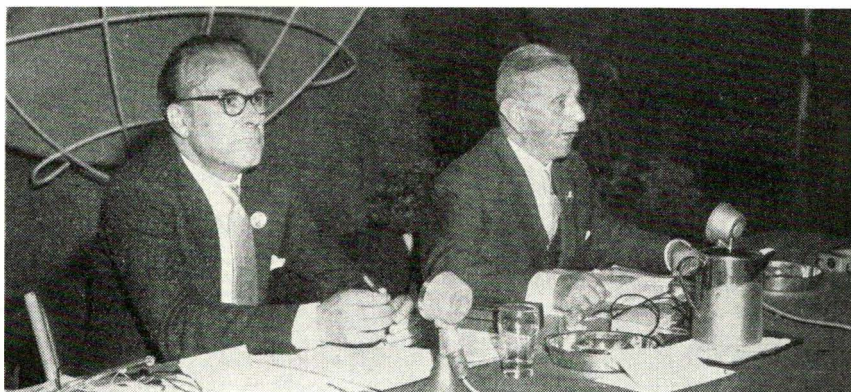
Man kan ikke sige, at der er gået frem efter de forhåndenværende søms politik. Det er en række sammenstødende faktorer, som gør sig gældende – den igangværende, ikke afsluttede trækraftomlægning, en ny tjenestemandsslovs fremkomst og en administrativ regel for oprykning, der i virkeligheden bør have en a jourføring i konsekvens af afgangsalderens forhøjelse. Tre faktorer, som naturligvis ikke har kunnet bearbejdes samtidig, al den stund, at de indenfor sin tid udgjorde adskilte komplekser; men nu er det tiden at få dem indordnet efter hverandre, om ikke man skal komme til at stå dér, hvor skaden bliver uoprettelig.

Under tjenestemandsslovens udarbejdelse gjordes en kæmpeindsats for at bringet orden i huset. Det skete ikke uden at huset fik nogle svære skrammer, forhåbentlig dog ikke værre, end at det kan repareres igen, men der kræves forståelse, ikke mindst fra de bestemmende myndigheders side. Der står en række ældre lokomotivmænd, som ser hen til resultatet af denne indsats, om den har været forgæves, om de skal se glæden ved arbejdet beskåret eller om de skal høste frugt af deres lange indsats i tjenesten.

Det er bittert for en lokomotivmand at blive taget ud af strækningstur, når han er mere end 60 år gammel, og at skulle være henvist til at gå for lud og koldt vand. Han for sin part har derfor lidt vanskeligt ved at føle det »incitament«, politikerne har lagt i tjenestemandssloven ved at forhøje pensionsprocenten nogle få procent, når han samtidig skal blive i tjenesten to år mere. Som forholdene udvikler sig, får han ulyst til arbejdet, og det kan mindst staten være tjent med.

På en måde har vi ligesom i diskussionen ved Hindsgavl-mødet et beskæftigelsesproblem, helt som forudsætningen dér er det ikke, dog ikke mindre alvorligt. Det er et problem, som kræver individuel behandling, og så langt kan vi vel komme til en forståelse og dermed nå mulighederne for en positiv løsning.

ITF-kongressen i nærbillede



ITF's generalsekretær Omer Becu til venstre og den afgædede præsident Hans Jahn.

Smuk og højtidelig må være de udtryk der dækker, når man kort skal karakterisere formen hvorunder ITF's kongres blev åbnet. Hollænderne kan lide at synge, og korsangen er som fritidsfornøjelse ret udbredt indenfor landets foreningsliv, hvorfor det faldt naturligt, at åbningshøjtideligheden blev indledet med sang af et stort mandskor assisteret af enkelte solister.

Kongressen blev holdt i den store sal i et af Amsterdams største hoteller, der bærer det i vesteuropæiske øren ejendommeligt klingende navn Krasnapolsky, og tilstede var foruden gæster ca. 250 delegerede og rådgivere samt et stort antal damer, der havde fulgt manden på denne for manges vedkommende meget lange rejse til byen, som er verdenskendt for sine utallige kanaler og gamle skønne bygninger.

Fra 41 lande spredt over hele kloden kom de delegerede, og tilsammen repræsenterede de 98 organisationer, hvis medlemmer er beskæftiget ved alle grene af nutidens transportvæsen. Sømænd af alle grader. Jernbanemænd, ligeledes af alle grader. Havnearbejdere og chauffører, samt ikke at forglemme de sidst tilsluttede til ITF, nemlig flyvepersonalet lige fra førstepiloter til den yngste stewardesse.

Det var således en alsidig forsamling at skue ud over, og det lavede svært op i billedet, at nogle af repræsentanterne fra forskellige stater i Afrika var mødt i deres hjemlands festlige dragter med store sjaler og tilhørende skærf i stærke farver. Det skal dog tilføjes, at det kun var til åbningen, de mødte i den mundring. Senere kom de klædt som alle øvrige; gråt eller blåt jakkesæt og skjorte med slips.

Præsidenten, Hans Jahn, holdt åbningsstalen og fremkom herunder med nogle mindeord om de tilidsmænd med tilknytning til ITF, der var gået bort siden sidste kongres. Meget naturligt dvælede han særlig ved navnet, Charles Lindley, den svenske sømand, der døde for nogen tid siden, og som havde været den drivende kraft ved stiftelsen af International Transportarbejder Forbund.

Af gæster skal nævnes den hollandske trafikminister og socialministeren, Amsterdams borgmester samt den tidligere generalsekretær for ITF J. H. Oldenbroek, der alle hilste kongressen med

hjertelige ord og ønskede held og lykke med arbejdet.

Træk fra forhandlingerne.

Mange spørgsmål blev drøftet i de dage, kongressen var samlet, og et af dem havde særlig interesse for lokomotivmændene, nemlig enmandsbetjeningen af elektriske og diesel-elektriske lokomotiver.

Spørgsmålet er ikke nyt, idet det har været til debat adskillige gange tidligere, og endnu har man ikke fundet en generalnævner, hvori det hele går op. Det er for så vidt heller ikke nemt at finde denne nævner, thi forholdene er meget forskellige fra det ene land til det andet, og alene en ting som klimaet spiller en væsentlig rolle. I tropiske lande er det utænkeligt at nøjes med een mand i førerrummet, selv om der findes dødmanspedal. Varmen sløver jo sanserne, så rent sikkerhedsmæssig findes det uforsvarligt at lade een mand fremføre tog i de pågældende lande.

I kongresberetningen forelå en rapport om hele dette problem, og som afslutning efter forskellige indlæg blev forelagt en udtalelse, der belyser specielle forhold vedrørende problemet. Udtalelsen var iøvrigt formet som en opstilling af krav, og i et forord til disse blev henstillet til organisationernes ledelse i de forskellige lande, at de ikke godkendte eenmandsbetjeningen, uden at de i udtalelsen nævnte krav var opfyldt, og som gik ud på følgende.

- a) De bedste og mest fuldkomne sikkerhedsanordninger skal anvendes.
- b) Det fysiske og psykiske krav, der stilles til føreren, kompenseres ved en kortere arbejdstid.
- c) Særlige foranstaltninger må træffes for at overvinde de vanskeligheder, som vil opstå ved det fremkomne overtallige personale.
- d) Den bedste uddannelse skal gives personalet, og opmærksomheden skal stadig være henledt på deres helbredstilstand.
- e) Førernes øgede ansvar skal komme til udtryk ved en bedre lønmæssig placering.
- f) Hensyn skal tages til under hvilke former, arbejdet udføres, og herved kommer i betragtning, togets art (sammensætning og hastighed)



Amerikanske jernbanemænd ved kongressen. I billedets midte, A. Lyon, formand for USA's jernbanemænd. Forrest i billedet, formanden for De samvirkende Fagforbund i Holland, C. W. van Wingerden.

samt landets geografiske og klimatiske forhold.
g) Der skelnes imellem, om tjenesten udføres om dagen eller om natten.

Denne udtalelse blev vedtaget med alle stemmer mod en.

Af andre emner, der blev drøftet på kongressen, skal nævnes trafikkoordineringen. Et problem man beskæftiger sig med i mange lande, men som tilsyneladende er uløselig. Det lyder ejendommeligt, at man er gået i stå her overfor, men det er i virkeligheden tilfældet, og rent umiddelbart er det ufor-

ståeligt. Det er meget store kapitaler, der er investeret i transportmidlerne, og muligheden for besparelser er til stede ved en rationel og fornuftbetonet koordinering, men junglens lov får råde, og en løsning kan man ingen steder prale af at have fundet.

Vedrørende valget til ledelsen for den kommende periode kan nævnes, at O. Becu blev genvalgt til generalsekretær, og til ny præsident valgtes formanden for de engelske transportarbejdere F. Cousins, idet Hans Jahn på grund af alder ikke ønskede genvalg.

Belgiens arbejdsforhold og Sociallovgivning

Belgien har i år med sin verdensudstilling i Bryssel tiltrukket sig almindelig opmærksomhed, men de færreste gæster får noget at vide om de sociale forhold i Belgien, hovedsagelig på grund af sprogvanskeligheder, da der kun tales fransk (og lidt flamsk) i Belgien.

Sekretær Hervé Brouhon i den belgiske faglige landsorganisation har fornylig i en artikel givet en del interessante oplysninger om de faglige og sociale forhold i Belgien, som frister til mange sammenligninger med vore egne forhold. Brouhon erklærer, at den belgiske sociallovgivning går for at være en af de mest udviklede i verden. Den havde sin betydeligste udviklingsperiode i mellemkrigsårene samt i årene efter den sidste krig, og den tilpasses stadig til de skiftende forhold.

Sociale ordninger.

Den sociale omsorg blev indgående drøftet af modstandsbevægelsens folk under krigen og ført ud i livet den 1. januar 1945. De sociale love, der omhandler syge- og arbejdsløshedsunderstøttelse, folkepension, børnetilskud og ferier, er blevet ændret flere gange i de senere år, men grundprincipperne er stadig de samme. Midlerne fremskaffes ved tvungne bidrag fra arbejdsgivere og lønmodtagere, og præmierne opkræves af »Nationalkontoret for so-

cialle forhold«. Det forvaltes af arbejdsgivere og lønmodtagere i fællesskab.

Sygehjælpen er ordnet efter ret usædvanlige principper. Før sidste krig var der frivillige »sygehjælpekasser«, men disse er nu afløst af obligatoriske sygekasser for alle lønmodtagere. Disse kan frit vælge mellem de forskellige ordninger, men i reglen betaler lønmodtageren 25 pct. af omkostningerne til lægehjælp og medicin. Dog holdes disse omkostninger altid inden for rammen af visse tabeller, der er udarbejdet af »Nationalfonden for syge- og invaliditetskasserne«, der igen ledes af repræsentanter for sygekasserne, fagforbundene, arbejdsgiverne og lægestanden.

Pengehjælpen ydes i 6 måneder med ca. 60 pct. af den tabte arbejdsfortjeneste, men med højst 138 frc. om dagen (1 frc. = ca. 14 øre). Dette gælder lønarbejderne. Funktionærer får fuld løn de første 30 sygedage. Derefter overgår de til sygekasserne, der yder dem samme understøttelse som nævnt ovenfor.

Efter den 6. måned kommer de syge ind under invaliditetsordningen. Fra 6. til 12. måned er hjælpen den samme som i første halvår. Derefter ned sættes maksimum til 100 frc. daglig for familieforsørgere (eller 60 pct. af indtægten) og 68 frc. (40 pct. af indtægten) for ikke-forsørgere.

Arbejdsløshedsunderstøttelse ydes til alle, der uden egen skyld er uden arbejde. Understøttelsen udbetales gennem fagforeningerne til de organiserede arbejdere og gennem »hjælpekasser« til de uorganiserede. Den andrager for tiden 96 frc. (ca. 13,50 kr.) til gifte, hvis hustru ikke arbejder. Dertil kommer særlige børnetillæg, der varierer efter børnenes antal og alder.

Folkepensionen. Alle lønmodtagere, som falder ind under de sociale ordninger, har ret til pension fra 65 års-alderen (kvinder fra 60 år). Pensionen andrager for tiden ca. kr. 4520. Ligesom de andre sociale ydelser er den pristalsreguleret. Der er nyligt vedtaget en lov, hvorefter pensionen fremtidig skal fastsættes til 75 pct. af gennemsnitslønnen for hele den tid, den pensionerede har været i arbejde. For funktionærer er mindstepensionen for tiden kr. 6460, men også disse skal fremtidig have 75 pct. af deres indtægt gennem hele funktionstiden.

Hvis en lønmodtager dør, før han opnår pensionsalderen, får enken en pension, der svarer til 30 pct. af den højest opnåelige årsløn.

Børnebidrag (børnetilskud) varierer efter børnenes antal og alder. For første og andet barn ydes 61 kr. pr. måned, for 3. barn ca. 71 kr., for 4. barn ca. 82 kr., derefter ca. 104 kr. pr. måned. Bidragene forhøjes efter alder med ca. 14 kr. fra og med det 6. år og med ca. 25 kr. fra og med det 10. år.

Ferieforhold.

Alle lønmodtagere har ret til 12 dages ferie med løn (dette gælder både arbejdere og funktionærer). Foruden lønnen erholder de et beløb, der svarer til en ugeløn. For 12 dages ferie får de altså 18 dages løn. – Unge arbejdere mellem 18 og 21 år har ret til 18 dages ferie (under 18 år: 24 dages ferie).

Arbejdstiden.

Denne er ved lov fastsat til 8 timer daglig eller 48 timer ugentlig. Imidlertid er arbejderne og arbejdsgiverne enedes om at nedsætte arbejdstiden til 45 timer inden for de vigtigste grene af industrien. Også regeringen bidrog aktivt til denne ordning. Lønnen nedsættes naturligvis ikke ved denne arbejdstidsforkortelse.

Der findes desuden en række grene indenfor handel og industri, hvor arbejdstiden kun er 44, 42 eller endog 40 timer ugentlig. Overarbejde betales med 25 pct. for de første 2 timer og 50 pct. for de følgende. (Søndagsarbejde betales med 100 pct.s tillæg).

Arbejdsulykker.

Den nugældende lov om erstatning i tilfælde af arbejdsulykker fastsætter praktisk talt fuld skadeserstatning. Ved varig og total arbejdsudygtighed ydes fra første dag en erstatning, der svarer til ca. 80 pct. af gennemsnitslønnen. Fra den 29. dag hæves denne erstatning til 90 pct. – Ved delvis arbejdsudygtighed ydes et beløb, der retter sig efter graden af invaliditeten.

Opsigelsesfrister.

For arbejdernes vedkommende retter opsigelsesfristen sig efter den tid, de har arbejdet i virksomheden. Funktionærerne har krav på 3 måneders

frist for hver 5 år, de har været ansat. Hvis en funktionær har arbejdet i et firma i 20 år, har han altså krav på 12 måneders opsigelsesfrist.

Andre bestemmelser.

Der ydes fuld løn for 10 uregelmæssige helligdage årlig. Falder en af disse på en søndag, erstattes den med en hverdag efter nærmere regler. Arbejdsydelse på en fridag betinger dobbelt løn og en ekstra fridag.

Natarbejde for kvinder er forbudt. Børne- og kvindearbejde er begrænset stærkt ved lov.

Bedriftsråd m. m.

Ifølge en lov af 20. september 1948 har lønmodtagerne og deres repræsentanter ret til at deltage i ledelsen af erhvervslivet på forskellig måde. Der findes et »Økonomisk Centralråd«, forskellige brancheråd samt bedriftsråd.

Centralrådet består af et lige antal repræsentanter for arbejdernes og arbejdsgivernes organisationer. Det skal være rådgivende organ for regering og rigsdag i økonomiske spørgsmål.

Brancherådene er rådgivende organer for de enkelte brancher.

Bedriftsrådene virker i alle bedrifter med over 200 arbejdere. De vælges af lønmodtagerne og er beslutningsdygtige i alle sager, der angår bedriftens velfærdsforhold, fastsættelsen af ferier samt arbejdsreglementer. De skal overvåge industrilovgivningens bestemmelsers overholdelse i bedrifterne, være rådgivende organer ved fastlæggelse af retningslinier for ansættelser og opsigelser samt bidrage til udvikling af samarbejdsånden mellem ledelsen og personalet.

Konflikter.

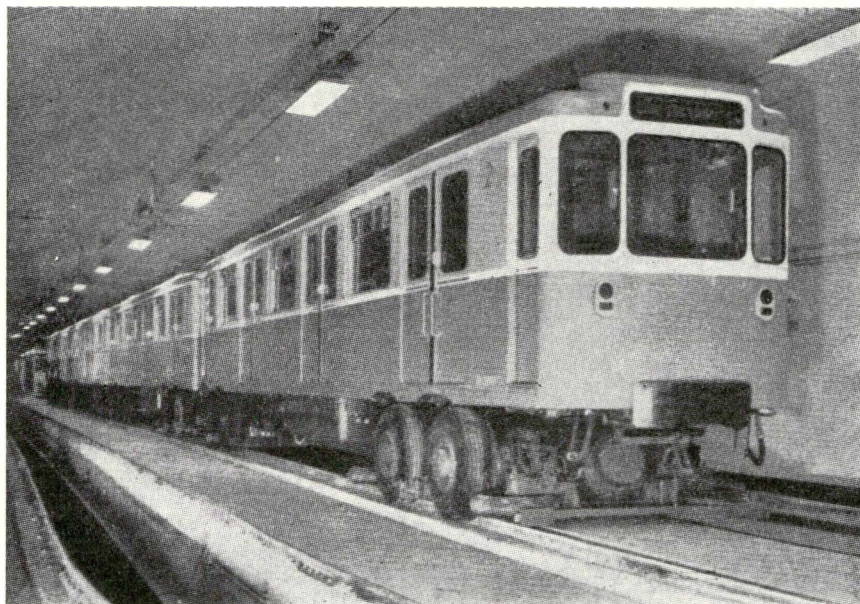
Når antallet af arbejds konflikter er forholdsvis lille i Belgien, skyldes det en række ved lov nedsatte udvalg og nævn, som tager sig af løn- og arbejdsforhold m. m., og som skal mægle i tilfælde af konflikter. De såkaldte »Fælleskommissioner for industrien« består af repræsentanter for arbejderne og arbejdsgiverne. Hvis beslutningerne i disse kommissioner er enstemmige, kan de få lovkraft.

De arbejds konflikter, der er opstået siden krigens, har kun i få tilfælde været særlig omfattende. Regeringen har i flere tilfælde optrådt som mægler, når divergenserne har været for store. Dette er en af grundene til den økonomiske velstand og de sociale fremskridt, som er opnået i Belgien i løbet af de sidste 12 år.

Det sjælland-falsterske statsbanepersonales bibliotek

Under henvisning til den i jernbanefagbladene i foråret indeholdte indvarsling til overordentlig generalforsamling den 30. maj d. å. meddeles, at den af biblioteksbestyrelsen foreslåede dagsorden vedtoges af forsamlingen, således at biblioteket ophører med sin virksomhed med udgangen af indeværende år og således at det overdrages bestyrelsen at foretage det fornødne vedrørende afviklingen.

Bestyrelsen.



Tog på gummihjul

Af Palle Haggmann.

Moderne bybanetog i Paris. Det kører på luftgummihjul, som er almindelige omnibushjul. Kørebanen består principielt kun af to smalle betonbjælker eller betonstøbninger.

En sommeraften år 1889 kom en turist med sin Velocipede ind på et lille værksted i en mellemfransk by for at få en ring repareret. Det var en af de nye engelske cykler med luftfyldte gummiringe. De var gode, indtil de punkterede – da tog det timer at reparere dem. De måtte klisteres fast til fælgene og klisteret behøvede lang tid til at tørre. Det værksted, som turisten kom ind på, tilhørte den ene af brødrene Michelin, som hele dagen havde nok at gøre med ringen. Om aftenen skrev Edvard til sin broder i Paris: »Den luftfyldte gummiring har kolossale fremtidsmuligheder; men vi må forsøge at finde frem til en type, som

kan skiftes ud på et kvarter af hvem som helst.

Når det gjaldt de to brødre, var der ikke langt fra tanke til handling. Det tog dem 2 års hårdt arbejde at finde frem til en ringtype, som var aftagelig og kunne repareres på nogle minutter.

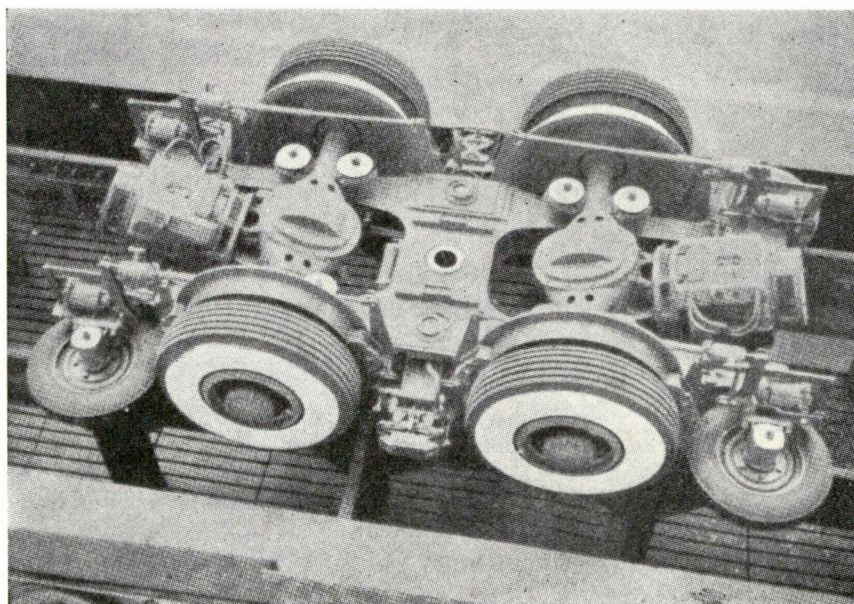
Den nye ringtype hævdede på dramatisk vis sin overlegenhed i det store cykkeløb Paris-Brest-Paris i 1891. Af de 210 startende anvendte kun een Michelinring, nemlig sejrherren. Til trods for 5 punkteringer kom han i mål 8 timer før alle andre. Et år senere kørte 10.000 franske cyklister på Michelinringe.

Det blev forståelig nok bilen, som

blev brødrenes favoriserede objekt, men her havde man ikke samme held som med cyklen. I 200 km løbet Paris-Bordeaux i juni 1895 blev det ingen større succes for brødrene og deres selvbyggede 4 hk Daimlerbil. Men i årene 1908 og 1909 vandtes Gordon Bennettpokalen af vogne med ringe fra Michelin. Ligeledes i 1909 i Indianapolisløbet.

Fremgangen for Michelinringene blev større og større, og man kan forstå den ene broders ærgelse, da han gik bet på at løse problemet med gummihjul på jernbanevogne.

Historien er måske så velkendt, at den ikke bør gentages, men det skal måske i korthed nævnes, at allerede



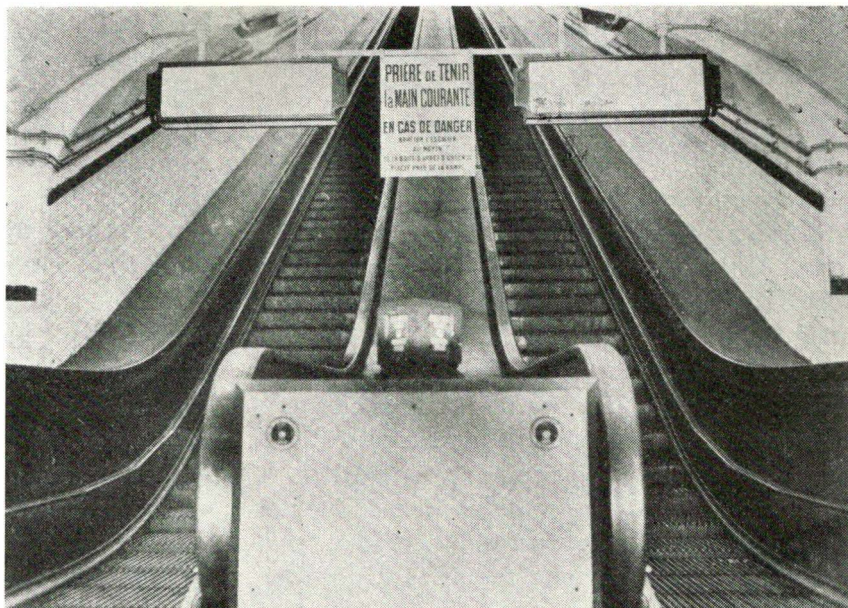
En boggie har to aksler, hver med to luftgummihjul og to jernbanehjul, desuden har den fire små horizontale luftgummihjul. De store luftgummihjul er de egentlige bærehjul. De små luftgummihjul tjener til sidestyling. Jernbanehjulene tjener kun sidestylingen og gør det endda kun ved sporskifterne.

Rullende trappe til en parisisk undergrundsstation.

en gang i begyndelsen af 1900-tallet bestemte en af brødrene sig til efter en søvnløs nat i et rystende tog at fremstille en gummiring, som kunne anvendes på jernbanerne.

Årene er gået og utallige forsøg er gjort, medens resultatet hver gang blev temmelig negativt. Men den geniale mands tanker skulle ikke vise sig at være utopi; thi i dag ruller den franske Metro, omend på en kort strækning, på gummihjul. Det var afslutning på en længere periodes eksperimenter og begyndelsen til en ny epoke, hvor det beviseligt er muligt at lade fremtidens tog køre på gummihjul.

Selve togkonstruktionen er en sag for sig, som kræver en speciel redegørelse, men her skal Michelins søvnløse nats resultat være hovedemnet. Hvordan klaredes gummihjulsprøven? Hvordan har udviklingen set ud? Allerede på et tidligt tidspunkt begyndte man at interessere sig for Michelins ideer, som ikke blot var koncentreret om gummihjul, men som også omfattede hele togtypen. Den første motorvogn begyndte man at bygge i Creil den 15. november 1950 og herfra afleveredes den med metalhjul til Metropolitans fabrikker den 23. august 1951. Vognen var bestemt for forsøgsstrækningen »Porte des Lilas-Pres St.-Gervais», en bane på 800 meter. Den samme som i dag er kronet med et perfekt resultat. Efter indledningsarbejderne og påsætning af de i dette tilfælde aktuelle gummihjul af typen Metallic F 20 indsattes vognen i forsøgsstrækning 13. april 1952.



En hel del forskellige forsøg udførtes den følgende tid og den 1. marts 1954 havde vognen tilbagelagt en strækning på 60.000 km. Under disse forsøg anvendtes følgende acceleration 1,45 m pr. sek², 0,5 m pr. sek² samt 2,5 m pr. sek².

Som tidligere nævnt brugtes ved disse forsøg gummihjul af typen Metallic F 20, og disse kunne efter 60.000 km's kørsel konstateres blot at have fået minimal slidtage. Desuden kunne man konstatere en betydelig bekvem kørsel og dermed højere komfort for alle rejsende. Man lagde snart mærke til de blide overgange under acceleration og opbremsning. Først efter 200.000 km var det nød-

vendigt med reparationer af gummidækkene. Ved disse forsøg anvendtes den beskrevne vogn med en 20 tons tomvægt og 2 stykker 130 hk motorer, og hver af hjulene havde en bærekraft på 4 t.

Sluttelig kan nævnes, at yderligere forsøg foretoges med vogne af ovennævnte type og vogne forsynet med stålhjul på en 10 km lang strækning. Ved disse forsøg fik man videnskabeligt bevis på, at vogntypen med gummihjul havde bemærkelsesværdige fortrin. Dette betyder, at man teoretisk og praktisk har bevist, at Michelin ikke forgæves har ligget vågen, medens hans tog skramlede henad jernvejen.



Et blik over en af Metro-stationerne.

Fjernstyring af sikringsanlæg

(Fortsættelse af artiklen nr. 13).

Sikringsanlæggenes nye signaler, perronudkørselssignalerne, med deres mange forskellige signalbilleder (»stop«, »kør«, »kør igennem«, »forbikørsel forbudt«, »forbikørsel tilladt med forsigtighed«, »forbikørsel tilladt«, »signalet annulleret« og »stop og ryk frem«, altså i alt 8, der oftest omstilles automatisk i afhængighed af andre signaler) har flere gange givet nogle utidige »stop« og derfor også en del »hovedpine«.

Strømforsyningen af anlæggene medførte indførelsen af automatisk startende benzinaggregater. Det var kendt, at landstationers strømtilførsel ofte var ustabil (den viste sig dog langt dårligere end ventet), og derfor blev der konstrueret strømforsyningsanlæg, som kunne klare anlæggenes drift, også når værkernes forsyning udeblev. Det nye her er et benzinaggregat, som skal starte automatisk i alt slags vejr, når strømsvigtning indtræder, og som kobler sig fra, når værket igen kan levere elektricitet.

De automatiske bomme har været de vanskeligste »børn« at få bragt til verden. De store krav, der blev stillet til anlæggenes automatik: at undgå særlige kontrolsignaler (hvidt blinklys), at give korte bomlukninger og at lade landevejstrafiken få oplukninger, selv om samtidig toggang i begge køreretninger egentlig krævede lukning, har medført mange undersøgelser og mange forbedringer, efter at anlæggene var sat i drift.

Endnu er forholdene for landevejstrafiken ikke så gode, som statsbanerne gerne vil gennemføre dem. Årsagen hertil er, at der hidtil har været regnet med, at togenes minimumshastighed ville være ca. 50 km/t. Men det har vist sig, at nogle tog har en i forhold til togenes last for lang »køretid«, og at de derfor kommer »for tidligt«, med det resultat, at hastigheden over visse strækninger må nedsættes for at overholde SR's bestemmelser (hastigheder på ca. 15 km/t er målt). Der arbejdes på teknisk at tage hensyn til de stærkt varierende kørehastigheder, men *der kan straks opnås forbedringer for landevejstrafiken, dersom lokoførerne vil sørge for, at blokintervallerne foran overkørslerne ikke befares med for lav hastighed.*

De fjernstyrede apparaturer har i det store og hele fungeret tilfredsstillende, men også her har

det vist sig, at et dobbeltspor med mange blokintervaller er vanskeligere at disponere rigtigt end enkeltspor. Der vil fremtidigt fra fabrikan- tens side blive udvist stor omhu med detaillernes justering og afprøvning, således at egentlige »børnesygdomme« i forbindelse med anlæggenes ikraftsætning fremtidigt helt undgås.

Ordregivningen. Ved de nuværende anlæg benyttes til *farlige* ordregivninger (signalgivning for kørsel på eget ansvar) to »ordrenumre« for at iværksætte ordren. Det var tillige påtænkt at benytte to ordrer til andre formål for at undgå »falske« ordrer gennemført.

Dette synspunkt er nu forladt, fordi det anvendte kodesystem for ordrer har vist sig at være *overordentlig selektivt*. Man er dog fremdeles overbevist om, at fjernstyring af sikringsanlæg bør udføres med *omtrent* samme sikkerhedsgrad, som anvendes ved normal betjening af sikringsanlæg, idet navnlig ordrene bør være »sikre«. Det har nemlig vist sig, at man ved udarbejdelsen af regler, som anvendes i tilfælde, hvor *et sikringsanlæg svigter* (fejl ved sporskifter eller utidigt »stop«), medens stationen fjernstyres, ikke kan undgå at benytte *telefoniske instruktioner*, der *pålægger* FC-lederen et sikkerhedsansvar. Statsbanerne regner jo med, at der *ikke altid er personale* på en fjernstyret station, og at det kørende personale befarer så store dele af vort land, at de ikke kan have lokalt kendskab til de enkelte stationer.

Ved ordregivningerne skelnes der mellem »opmagasinerbare« og »spærrede« ordrer.

Opmagasinerbare ordrer er sådanne, som *ikke kan* udføres i det givne øjeblik, men som opmagasineres til udførelse, når situationen på understationen tillader det.

Spærrede ordrer er sådanne, som af en eller anden grund hverken må udføres eller opmagasineres i det givne øjeblik.

Der har vist sig mange fordele ved denne opdeling af ordrene, bl. a. har man kunnet forenkle instruktionerne for FC-personalet meget. Opmagasineringen frigør i høj grad personalet og bevirker i forbindelse med den foran nævnte *automatiske drift*, at én FC-leder uden vanskelighed kan varetage sikkerhedstjenesten for mange fjernstyrede stationer.

Der er indrettet ordrer, hvorved udgangsstationerne *frigives*, før tog kan afsendes. For at båndlægge FC-lederen mindst muligt er der for disse ordrer etableret »magasiner«, således at der samtidigt kan frigives for tre efter hinanden følgende tog.

Til hver understation kan der udsendes en ordre om »ny fuldstændig indikering«. I centralen »udslettes« herved først alle tidligere indikeringer for pågældende station, og alle sikringsdetaller registreres nu i den farligst tænkelige stilling, f. eks. indikeres sporskifterne uden tunge-tilslutning. Understationen sender derpå en indikering for alle sikringsdetallers øjeblikkelige stilling, hvorved FC-lederen får helt friske indikeringer, som er en forudsætning for, at der kan gives telefoniske informationer eller tilladelser, der lægger et sikkerhedsansvar på lederen.

Ved de automatiske halv-bomanlæg har statsbanerne tidligere lagt vægt på, at bommenes automatiske funktioner til en vis grad blev holdt under observation, således at der kan blive truffet hensigtsmæssige dispositioner, dersom en automatisk funktion (f. eks. op eller ned) svigter. Ved bomanlæg på en fjernstyret banestrækning har man benyttet enkelte af fjernstyringsanlæggets ordrer til i fornødent omfang at sætte bomanlæggets automatik ud af funktion, hvorved bommene kan fastholdes enten i oplukket eller nedlukket stilling. Denne fjernstyringsmulighed har vist sig fordelagtig, navnlig på grund af den hyppige kørsel for anlægs- og vedligeholdelsesarbejder, som indtil nu har præget forholdene.

Indikeringer. Antallet af indikeringer er væsentlig større end antallet af ordrer. En måling på fjernstyringsledningerne for strækningen Odense-Nyborg (4 understationer, 25 blokintervaller og ca. 60 tog i hver retning) viste, at der i løbet af 24 timer blev sendt 7000 indikeringer og 350 ordrer. (Den førnævnte automatisering af togvejsindstillinger og signalgivninger vil forøge antallet af ordrer ganske betydeligt).

Ved de fynske anlægs projektering fandtes der ikke erfaring for, hvor stor ledningsbelægning man kunne tillade på en fjernstyringsledning. Dersom belægningen bliver for stor, kan man risikere, at en indikering bliver forsinket i at nå centralen, og dette kan under ugunstige forhold medføre, at den helt bliver »sprunget over«, eller at 2 eller flere indikeringer bliver sendt i forkert rækkefølge. Der er derfor lagt megen vægt på at reducere antallet af ledningsbelægninger, hvilket er sket efter nedenstående retningslinier.

Dersom de nævnte 60 + 60 tog skulle have sendt indikeringer svarende til alle de signaler og sporisolationer, som togene passerer fra Nyborg til Odense og omvendt, ville antallet af indikeringer pr. 24 timer være blevet ca. 13.000. Dette tal er reduceret, dels ved at bloksignalernes stil-

ling ikke indikeres (men kun de tilhørende sporisolationer på strækningen), dels ved at stationernes sporisolationer ikke indikeres enkeltvis, men »slås sammen« til 3 for hver køreretning. På denne måde er antallet af indikeringer blevet reduceret fra 13.000 til ca. 10.000.

Det anvendte indikeringssystem muliggør endvidere, at flere indikeringer fra samme understation sendes så hurtigt efter hinanden, at 2 eller flere indikeringer kun kræver én belægning af ledningen. Herved reducedes det foran nævnte antal 10.000 indikeringer til ca. 7.000 belægninger pr. 24 timer.

Målinger på en af de fynske fjernstyringslinier viste følgende maksimale tal:

I en 24 timers periode var den gennemsnitlige belægning 4 sek. pr. minut.

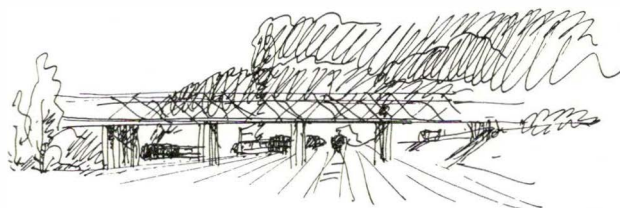
I en 60 minutters periode var den gennemsnitlige belægning 9 sek. pr. minut.

I en 1 minuts periode var den gennemsnitlige belægning 30 sek. pr. minut.

Da flere indikeringer kan sendes ved samme belægning, stiger liniens overføringsevne for indikeringer automatisk, når belastningen bliver tættere. Ved spredt trafik kan der i ét minut f. eks. forekomme 6 sek. belægning, hvorved kun 4 indikeringer overføres, medens der ved tæt trafik i løbet af 30 sek. kan overføres ca. 40 indikeringer.

Mer- eller mindreudgifter ved de etablerede anlægs vedligeholdelse i forhold til de tidligere kan ikke opgøres endnu, bl. a. fordi anlægsarbejdet endnu ikke er afsluttet, f. eks. er fjernelsen af den store telefon- og telegrafstangrække på Fyn endnu ikke påbegyndt.

Indtil videre – og det vil foreløbig sige de første to år – vil statsbanerne få meget små udgifter til vedligeholdelsen af fjernstyringsdetallerne, idet der er truffet den aftale med L. M. Ericsson A/S, at firmaet skal foretage vedligeholdelsen af relæer m. v. samt udføre den halv- og helårlige tekniske revision af anlægsdetallerne. Alle relæskinner er derfor plomberet af firmaet, og man har herigennem søgt at fastlægge ansvaret for detaillernes evt. funktionsfejl. Foreløbig koster fejl i detaljer kun fejlfindings- samt udvekslingsudgifter.



Fremtidige fjernstyringsprojekter

De overordentlig gode erfaringer med hensyn til de i brug værende fjernstyringsanlæg har givet statsbanerne interesse for at benytte fjernstyring til at løse trafikale problemer på andre banestrækninger af tilsvarende betydning som den fynske hovedstrækning.

I dag foreligger følgende projekter:

Nykøbing F–Gedser, ca. 23 km enkeltspor med 4 stationer,

Vordingborg–Nykøbing F, ca. 29 km enkeltspor med 6 stationer,

Lunderskov–Padborg, ca. 77 km enkeltspor med ca. 12 stationer, og

Glostrup–Korsør, ca. 99 km dobbeltspor med ca. 11 stationer.

En knallert eller et fjernsyn flere hundrede kroner billigere

Ved salg direkte fra fabrik til forbruger kan det nye kooperative rabatfirma A/S SAMKØB levere knallerter og fjernsyn til 400–800 kr. under sædvanlig detailpris.

Det nye kooperative rabatfirma A/S SAMKØB, som blev dannet for en tid siden af en række fagforbund, har fra starten to millioner navne i sit kundekartotek, nemlig trekvart million fagorganiserede lønmodtagere med familie.

Firmaets formål er at sikre disse to millioner forbrugere varige forbrugsgoder som f. eks. cykler, knallerter, fjernsyn m. v. til priser, der er 25–40 pct. lavere end i detailhandelen, ved ganske enkelt at lade varerne levere direkte fra fabrik til forbruger, altså uden om fordyrende mellemlid.

A/S SAMKØB's salgsorganisation er enkel. Det må den nødvendigvis være for at undgå overflødige og dermed fordyrende omkostninger til administration. I mange købstæder og større stationsbyer samt på større arbejdspladser findes der en »kontaktmand« (eller -kvinde), som af interesse for sagen og mod et meget beskedent vederlag indsamler ordrer til firmaet.

Når ordren er afgivet, sendes den af »kontakmanden« straks til A/S SAMKØB, som sender den videre til fabrikken, hvorfra køberen så hurtigt som muligt modtager den bestilte vare pr. efterkrav. Med den meget betydelige rabat, der ydes, må alt salg nødvendigvis ske *kontant*. I øvrigt kan bestilling naturligvis afgives direkte til A/S SAMKØB, Bredgade 27, Palæ 8613.

Lignende rabatfirmaer findes bl. a. i USA, hvor de har haft vældig succes. Det største af dem, startet i 1948, havde i 1955 en omsætning på 75 mill. dollars. Man regner med, at i New York sælges omkring 95 pct. af alle større husholdningsartikler igennem sådanne rabatfirmaer.

A/S SAMKØB vil i den første tid især koncentrere sig om salg af *knallerter* og *fjernsyn* af lands-

kendte mærker i kvalitetsudførelse, idet hensigten ikke blot er at skaffe forbrugerne *billige* varer, men netop at levere *kvalitetsvarer* til fabrikspris + et mindre ekspeditionsgebyr.

De lokale »kontaktmænd« vil være til rådighed med oplysninger om varens art, pris, leveringstid m. m. Findes der ikke allerede en stedlig »kontaktmand«, kan afdelingen (fagforeningen) selv sagt medvirke til at skaffe medlemmerne en indirekte lønforhøjelse ved at finde en sådan eller ved selv at formidle kontakten mellem medlemmerne og A/S SAMKØB.

DSB's regnskab

April kvartal 1958.

I forhold til april kvartal 1957 er indtægten af personbefordringen, ca. 73,0 mill. kr., faldet med ca. 1,0 mill. kr., indtægten af godsbefordringen, ca. 41,0 mill. kr., steget med ca. 0,8 mill. kr. og forskellige andre indtægter, ca. 11,5 mill. kr., faldet med ca. 0,3 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 125,5 mill. kr., faldet med ca. 0,5 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter, ca. 128,5 mill. kr., er steget med ca. 0,3 mill. kr. Der er en stigning på ca. 3,2 mill. kr. på udgiften til lønninger som følge af de fra 1. april 1958 udbetalte nye lønninger ifølge lov af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd og forhøjelse af ekstraarbejderlønningerne på linie med stigningerne i privaterhvervene, hvorved bemærkes, at statsbanernes bidrag til pensionering af tjenestemændene er bortfaldet, efter at disses bidrag ved den nye lønningslov er forhøjet; dette har medført, at stigningen er reduceret fra ca. 5,5 mill. kr. til det anførte beløb ca. 3,2 mill. kr.

Brændselsudgiften har været ca. 4,2 mill. kr. mindre end i april kvartal 1957, medens udgiften til vedligeholdelse af anlæg, rullende materiel og færger er steget med ca. 0,7 mill. kr.

Driftsresultatet, et underskud på ca. 3,0 mill. kr., er herefter ca. 0,7 mill. kr. dårligere end i april kvartal 1957.

Udgifterne til afskrivning og forrentning er steget med ca. 1,1 mill. kr. til ca. 17,7 mill. kr., hvor-efter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver, at der er et underskud på ca. 20,7 mill. kr. mod ca. 18,8 mill. kr. i april kvartal 1957.

	April kvartal		Afvigelse
	1958	1957	
Personbefordring.	72.970.000	73.980.000	÷ 1.010.000
Gods- og kreaturbefordring.	40.990.000	40.190.000	800.000
Postbefordring ..	5.140.000	5.080.000	60.000
Andre indtægter .	6.430.000	6.770.000	÷ 340.000
Indtægter ialt . . .	125.530.000	126.020.000	÷ 490.000
Driftsudgifter	128.490.000	128.240.000	250.000
Driftsoverskud ..	÷ 2.960.000	÷ 2.220.000	÷ 740.000
Afskrivning	6.150.000	5.440.000	710.000
Forrentning	11.550.000	11.130.000	420.000
Statens tilskud til driften	20.660.000	18.790.000	1.870.000



Landsoplysningsudvalget

Deltagerliste for tillidsmandskursus 1958

Zone 1.

Lokomotivførere:

P. Frederiksen, Helsingør.
E. P. R. Jensen, Korsør.
O. E. Søltoft, Næstved.
T. G. B. Olsen, Kalundborg.
H. Fønnesbæk Hansen, Helgoland.
P. K. Kristensen, København Gb.

Lokomotivfyrbødere:

K. M. Nielsen, København Gb.
K. Jakobsen, Næstved.
B. K. Christensen, Korsør.
K. O. Jensen, Kalundborg.
K. H. J. Bergholz, Gedser.
S. O. Sten, København Gb.

Zone 2.

Lokomotivførere:

S. A. Rasmussen, Fredericia.
S. A. Jensen, Nyborg.
P. A. L. Jørgensen, Odense.
R. U. Andersen, Sønderborg.
G. E. Traczyk, Padborg.
K. T. H. Jakobsen, Fredericia.

Lokomotivfyrbødere:

P. H. Andersen, Fredericia.
A. H. Pedersen, Nyborg.
Frede Hansen, Odense.
M. K. Nielsen, Padborg.
O. A. Holm, Fredericia.

Zone 3.

Lokomotivførere:

E. G. Appel, Århus.
S. K. Jensen, Ålborg.
A. H. Momme, Randers.
C. A. Lundberg, Århus.

Lokomotivfyrbødere:

N. K. Jensen, Århus.
P. G. Pedersen, Ålborg.
N. S. G. Christensen, Randers.
L. S. Andersen, Struer.
Finn Christensen, Frederikshavn.
G. E. Nielsen, Århus.

Kursusleder: J. V. B. Christiansen, Århus.

Gruppeleder: S. Suneson, København Gb.

- : G. A. Rasmussen, København Gb.
- : P. J. J. Busk, København Gb.
- : P. E. Poulsen, Randers.



Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

A. Østergaard,
lokomotivfører, Aalborg.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

S. H. Petersen,
lokomotivfører, Struer.

Med »Lanternen« til vands, til lands og i luften

»Lanternen« afholder sin årlige sommerudflugt torsdag den 28. august 1958.

Vi mødes foran Thorvaldsens museum kl. 15,30 pr., hvorefter turen går »ud det blå«.

Ved turens endestation bliver vi sat over for turens clou »Det store usandsynlige kolde bord« bestående af:

Flere slags sild, røget ål og fersk røget laks, alt muligt afskåret pålæg, flere lune retter, blandt andet varme fiskefilet'er, stegte kyllinger, stegt lever og bacon og »hvad køkkenet formår«. Til sidst ost som dette overdådige bords finish.

Hertil serveres: 1 øl, 2 snaps og kaffe.

Derefter bal, konkurrencer m. m.

Pris pr. deltager kr. 14,50.

Indtegningen sker på Gb., Av. og Hgl. eller vel telf. Byen 2102 y v/ K. H. Pedersen eller Bella 2583 y v/ Otto Nymark.

Indtegningen slutter fredag den 22. august kl. 12,00. Lanternen sørger for rejsehjemmel.

Bestyrelsen.

Lokomotivførernes Sangforening Gb.-Hgl.

Torsdag den 4. september 1958 tager vi på skovtur, afgang fra Hovedbanegården kl. 9,40 til Store Heddinge og pr. bus til Højrup, hvor vi indtager vor medbragte frokost med øl og snaps. Derefter ser vi os lidt omkring ved klinten og Højrup kirke og går i bussen igen og køber til Rødving, hvor kaffen venter.

Middag kl. 17,00 bestående af:

Sauté-Stroganoff

(svinekød)

islagkage

1 øl og 1 glas vin

Pris pr. deltager 12,00 kr.

Medlemmerne bedes selv sørge for rejsehjemmel til Køge. Fripassene søges holdt uden for normen.

Lister til påtegning på Gb. og Hgl. eller ved telf. Ryvang 6052 og Su 9321 x.

NB. Hjemrejse fra Rødving kl. 18,58, ank. København kl. 21,10.

Bestyrelsen.



Påskønnelse.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører (12. lkl.) J. A. H. Hansen, Helsingør, i anledning af den af ham udviste gode agtpågivenhed og hurtige reaktion under en fare-situation den 2-4-58 på Fd. station. Der er udbetalt ham en dusør.

Forfremmelse til lokomotivinstruktør i 18. lkl. pr. 1-4-58

Lokomotivinstruktør (7. lkl.):

K .O. H. Rasmussen, København Gb.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. pr. 1-6-58.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- O. R. Wedam, Helsingør.
- E. P. S. Jensen, Kalundborg.
- H. J. Löschenkohl, Næstved.
- N. O. Frederiksen, Korsør.
- J. C. Knudsen, København Gb.
- E. Nicolajsen, København Gb.
- V. Jensen, Korsør.
- O. J. B. Saalbach, Roskilde.
- L. A. Nielsen, København Gb.
- T. Nørgaard, Ålborg.
- E. L. Kristensen, Randers.
- A. T. Jensen, Århus.
- J. S. L. Aarslev, Padborg.
- A. M. Tønning, Ålborg.
- K. M. Nicolajsen, Esbjerg.
- A. K. A. Berg, Esbjerg.
- H. G. M. P. Christensen, Struer.
- E. T. Nielsen, Åbenrå.
- H. K. Mikkelsen, Århus.
- K. B. Sprogø, Struer.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 30-7-58.

Lokomotivfører:

K. Rasmussen (Holm), Padborg, til Fredericia.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-8-58.

Lokomotivfører (12. lkl.):

C. J. Beckmann, Sønderborg, til Helsingør.

Byttet tjenestested pr. 15-8-58.

Lokomotivførerne:

A. J. Bill, Padborg, og H. C. Ballhorn, Haderslev.

Navneændring.

Lokomotivfører R. C. S. Sørensen, Helgoland, hedder R. C. Stadpris.

Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

- H. A. Christiansen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-9-58).
- L. C. Knuudsen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-9-58).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- K. A. Nikolajsen, Skjern, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-8-58).
 - R. Andersen, Nyborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-8-58).
 - M. K. R. Dich, Helsingør, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-58).
 - R. Jensen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-58).
 - K. L. Eriksen, Tønder, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-58).
- Elektrofører (12. lkl.):
- F. E. Hørner, Enghave, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-58).

NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdeling:

Sønderborg: Kassererens navn og adresse rettes til: P. A. Overgård, Gartnervænget 9, st.

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Kalundborg: Kassererens navn og adresse rettes til: S. S. Nielsen, Grethes Alle 5.

Nye satser for funktionsvederlag

Rettelsesblad til lommebogen

Funktionsvederlag pr. dag:	Funktion udført i			
	10. lkl.	12. lkl.	15. lkl.	18. lkl.
7. lkl. grundløn	295.890 ø.	427.397 ø.	772.603 ø.	1561.644 ø.
7. « 1. tillæg	197.260 ø.	328.767 ø.	673.973 ø.	1463.014 ø.
7. « 2. «	98.630 ø.	230.137 ø.	575.342 ø.	1364.384 ø.
7. « 3. «	98.630 ø.	131.507 ø.	476.712 ø.	1265.753 ø.
7. « 4. «	98.630 ø.	98.630 ø.	378.082 ø.	1167.123 ø.
7. « 5. «	164.384 ø.	98.630 ø.	279.452 ø.	1068.493 ø.
12. « grundløn	—	—	345.205 ø.	1134.247 ø.
12. « 1. tillæg	—	—	180.822 ø.	969.863 ø.
12. « 2. «	—	—	164.384 ø.	805.479 ø.
12. « 3. «	—	—	164.384 ø.	641.096 ø.
12. « 4. «	—	—	279.452 ø.	476.712 ø.
15. « grundløn	—	—	—	789.041 ø.
15. « 1. tillæg	—	—	—	493.151 ø.
15. « 2. «	—	—	—	295.890 ø.
15. « 3. «	—	—	—	295.890 ø.

FREDERICIA

FREDERICIA BRUGSFORENING

3 selvbetjeningsbutikker
2 betjeningsbutikker
Bliv medlem - Indskud 2 kr.

Teater Restauranten

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

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14
Anbefaler sig med
1. kl.s mejeriprodukter

»LA BELLA«

blomster- og kransforretning
anbefales de ærede medlemmer
Gothersgade 15, Fredericia 598
v. Doris Sørensen

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI ^{1/5}

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL ^{1/5}

KUL- OG KOKS-IMPORT

IMPORT A-

Forhandler af Fredericia Gaskoks



BRÆNDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

BOGTRYKKERIE

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

Vi mødes hos

Agnes

Telf. 85

Venlig hilsen
Agnes Petersen
tidligere »Fremad«

Louis Nielsen

Danmarksgade 6, Fredericia
Gardiner & sengeudstyr

Leverandør til
Brugsforeningen

HB forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFORENING



Ekvipér Dem i

LONDON-MAGASINET

FREDERICIA

Det bedste i

FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033

Fællesbageriet ^{1/5}

Fredericia . Tlf. 602

✱
Køb altid brød fra Fællesbageriet

Tapet . Malervarer . Rullegardiner

Farvebøtten

v. Holger Haüser
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning
P. Paliudansvej 4, Kalundborg 1343

Altid 1 ste Kl. Varer
Hjemmelavet Paalæg

Spis

Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen . Telf. 90

Daglig friskkærnet
Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Murermester og Cementvarefabrikant

CHR. SCHRØDER

anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Havefliser, Flag-
stængslødder m. m.
Tlf. Kalundborg 360

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Reserveret

KALUNDBORG

Tag kager med hjem fra

CLORIUS

Tlf. Kalundborg 187
Spec.: Fødselsdagskringler
Prøv mine kræmmerhuse

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og
Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

STRUER

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

I Sol og Pløve
gaa eller køre Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

Thomas Hansen's Bageri

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

Ægte
Struer
Grovbrød

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesse

Jyllandsgade 16, Telf. 322

Fra kvist til kælder
når maling det gælder

Neergaards bedst

Telf. 165 . Struer

L. A. Jørgensen, Lergravsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002, København S

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til DSB

Repræsentant for Danmark: P. FUNDER & SØN . Nørrevoldgade 68 . København K . Telefon Central 7



PILSNEREN
MED DEN FINE SMAG

BRYGGERIET STJERNEN

DE FORENEDE
KULIMPORTØRER
C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211
KØBENHAVN K

AKTIESELSKABET
Accumulator-Fabriken
TELEFON LYNGBY 1645

Ligeså UUNDVÆRLIG
jernbanen er for trafikken er

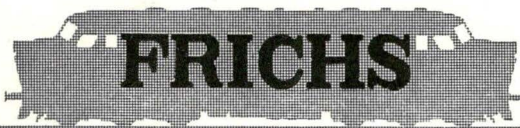


Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Besøg Hotel NYBORG STRAND
Nyborg . Telefon 112

Aarhus Amtstidende



Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

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

Carlsberg

Ja... **HOF**
har den rene
friske
pilsnersmag..!



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK