

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

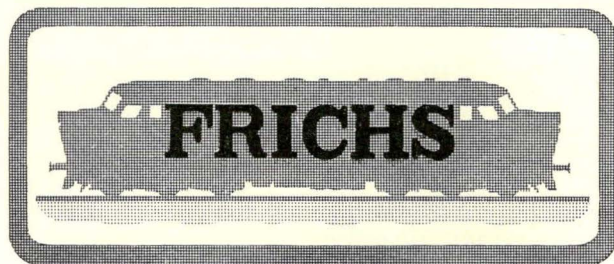
NUMMER 6 . 20. MARTS 1958 . 58. ÅRGANG



Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners personale



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.



THÜRMEERS
originale Snittøj

Elegante Kjoler og Smoking
udlejes
ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebros Runddel 140 Telefon Taga 1513

AKTIESELSKABET
Accumulator-Fabriken
TELEFON 87 16 45

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



Carlsberg

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

OPTIKER
Felix Schmidts
EFTF.

Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde
Byen 2006-2007
Statsbanernes Brille-Leverandør

DEUTA -HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til DSB

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



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 6 - 58. ÅRGANG
20. MARTS 1958



Indhold:

Ferie- og Rekreativshjemmet . . .	83
Udlevering af lædertasker	84
Nordisk nyt - Anders Borgstedt in memoriam	84
Omvæltning i Tyskland	85
Fritidsbeskjeftigelsen?	88
Levefoden før krigen og nu	90
Lønningsbogholder Rostdorfs 40 års jubilæum	91
DSB Spareklub	92
Statsbanepersonalets Sygekasse . .	92
Personalialia	93
Nye adresser	93
»Ud i Himmelrummet«	93
Ansøgning til feriehjemmet . . .	94
Prisliste	94

Forsidebillede:

*En mindelse fra vinteren, som for-
håbentlig snart er forbi.*

Foto:

Lokomotivfyrbøder V. Olsen,
Odense.



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.

Ferie- og Rekreativshjemmet

Feriehjemsudvalget har nu tilendebragt arbejdet med tilrettelæggningen for den 37. sæson, der begynder lørdag den 31. maj og slutter lørdag den 30. august. Indenfor dette tidsrum er hjemmet åbent for gæster, og vi må beklage ikke at kunne tage pinseudagene med ind i sæsonen. Udvalget har på grund af erfaringer fra tidligere år ikke anset det for heldigt at åbne på så tidligt et tidspunkt.

Selvom det er gentagelser fra tidligere år, anser vi det for formålstjenligt ikke mindst af hensyn til de af vore medlemmer, som ikke tidligere har besøgt hjemmet at fremsætte nogle praktiske bemærkninger. Ansøgning om ophold skal indsendes under adressen: Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup, og kuverten bedes mærket »Feriehjemmet«. Overhold venligst denne adressering og send ikke breve med ansøgninger til enkeltpersoner på kontoret. I alt for mange tilfælde har vi måttet sige nej til en rettidig indsendt ansøgning, der blot ikke er blevet behandlet på det tidspunkt, den er nået frem, fordi vedkommende, brevet var adresseret til, har været bortrejst eller af anden grund fraværende i længere tid.

Vi må ligeledes af hensyn til belægningsplanen fastslå, at kun foreningens kontor modtager ansøgninger, hvorimod hjemmets økonoma ikke kan give tilsagn om ophold, fordi belægningsplanen udarbejdes på kontoret. Det letter arbejdet betydeligt, såfremt der ved anmodning om ophold benyttes den blanket, som findes bag i bladet. Den vil blive genoptrykt i efterfølgende numre og løse eksemplarer kan rekvireres på foreningens kontor.

Fra rette vedkommende er det blevet os bekendt, at vi på grund af den særlige karakter, feriehjemmet har, hvorefter det er indordnet under begrebet privat feriehjem ifølge Beværterloven ikke må modtage gæster til week-endophold. Selvom vi kun i ganske få tilfælde tidligere har imødekommet ønsker om disse korte ophold, må vi fra og med denne sæson helt give afkald herpå. Medlemmerne bedes bemærke dette og derfor ikke indstille sig på, at de under deres ophold kan modtage besøg af slægtninge og lignende, der kun agter at foretage en enkelt overnatning.

I denne forbindelse skal iøvrigt bemærkes, at ankomst og afrejse ikke kan finde sted på søndage. I de senere år har feriehjemmet glædet sig over fuld belægning i hele sæsonen. Men selv med den stærke søgning har vi kunnet imødekomme så godt som alle ansøgninger. Skal vi imidlertid opnå tilsvarende i denne sæson, må vi - som en hovedregel - fastsætte længden af ophold til højst 14 dage, heri er medregnet ankomst- og afrejsedag. Det har iøvrigt stor betydning for økonomaens tilrettelæggning af arbejdet, at der på ansøgningerne gives fyldestgørende oplysninger, ikke alene for ankomst og afrejsedage, men også om tidspunkterne, ikke mindst det sidste er der alt for mange der glem-



Anders Borgstedt in memoriam

Omtrent 80 år gammel er en af danske lokomotivmænds gode venner blandt svenske jernbanemænd, tidligere lokomotivfører Anders Borgstedt, afgået ved døden den 4. marts.

Efter en række år som pensionist, Borgstedt trak sig ud af tillidsmandsvirksomhed med udgangen af 1941, er livet slukt for en skikkelse, som fik stor betydning for de svenske lokomotivmænd.

Borgstedt, som var skåning, begyndte i 1899 på de svenske statsbaners værksted i Malmø. 3 år senere blev han lokomotivfyrbøder og i 1912 lokomotivfører.

Organisationsvejen betrødte han i 1904, hvor han valgtes til sekretær for Malmø-sektionen af statsbanelokomotivmænd. På daværende tidspunkt var der to lokomotivmandsorganisationer i Sverige for henholdsvis ansatte ved statsbanerne og ansatte ved privatbaner; men Nordisk Lokomotivmands Forbund foranledigede en principiel drøftelse, som medførte en sammenslutning af de to organisationer i 1908, og fra starten valgtes Borgstedt som formand for Malmø-afdelingen. Vejen gik derefter over ledelse af distriktsorganisation III et par år senere, indtil han i 1923 valgtes til fastlønnet sekretær på forbundskontoret i Stockholm. Året efter blev han valgt til formand.

Det var Borgstedts ønske at trække sig tilbage, når han blev 60 år; men omkring den tid pågik forhandlinger om sammenslutning med jernbaneforbundet og konduktørforbundet. Da sammenslutningen blev en kendsgerning valgtes Borgstedt til næstformand. Efter 38 års uafbrudt tillidsmandsvirksomhed trak han sig, som før nævnt, ud af arbejdet.

Glemmes må det heller ikke, at han i to perioder var præsident for Nordisk Lokomotivmands Forbund. Gennem deltagelse i vore kongresser blev han kendt for et betydeligt udsnit af vore tillidsmænd.

Vi vil altid i taknemmelighed bevare denne gode ven i vore tanker. Et livsværk har fået sin afslutning.

Æret være hans minde.

mer, hvorfor vi påny gentager nødvendigheden heraf. Det har både betydning ved tildeling af værelser og fastsættelse af pensionsprisen, at børnenes alder bliver opgivet, hvorfor bestemmelsen herom ligeledes må overholdes.

Der er igen i år etableret fast ruteforbindelse fra stationspladsen til feriehuset. Bilen har forbindelse med hovedtogene fra og til København og Slagelse samt skibet fra og til Århus. Fra stationspladsen kan befordringen ligeledes ske med Taxa.

Da vi ved, det vil glæde mange, skal vi sluttelig meddele, at økonomia, frk. J. Petersen, igen i år har lovet at stå for den daglige ledelse på feriehuset, og frk. Petersen går således ind i sin 25. sæson som hjemmets økonomia.

Udlevering af lædertasker

Gennem længere tid har hovedbestyrelsen ført forhandling med generaldirektoratet om en ændring i udleveringen af lædertasker til brug ved opbevaring og transport af de nødvendige rekvisitter, som lokomotivpersonalet skal medføre under tjenesten. Hidtil er disse tasker udleveret til personalet ved motordriften og ved den elektriske drift, medens damp-tjenesten har været holdt udenfor. Foruden antallet af tasker har man under drøftelserne tillige berørt spørgsmålet om en anden udformning for at opnå bedre plads og for at give plads til blandt andet sengetøj. Resultatet heraf er blevet en ny model, som skulle kunne rumme de nødvendige rekvisitter, lagner m. v. samt en lille forbindelsesmed førstehjælpsmidler.

Da en del af vore medlemmer allerede er forsynet med lædertasker, vil nyordningen blive praktiseret på den måde, at den nye tasketype nu udleveres til de lokomotivførere, der ikke allerede har en sådan. Det vil sige lokomotivførerne i fast damp-tur og i dampreserven. Det øvrige personale, som allerede er i besiddelse af en taske, vil blive udstyret med den nye model, når den ældre taske er kassabel og skal udskiftes.

Da der nødvendigvis hengår nogen tid med fremstilling af de nye tasker, kan alle ikke omgående blive forsynet hermed, men der er fra administrationens side givet tilsagn om at gennemføre udleveringen for nyanskaffelsernes vedkommende efterhånden som genstandene kan fremskaffes fra de respektive leverandører.

Med denne nyordning skulle alle lokomotivførere og elektro-førere blive forsynet med lædertasker, medens det for lokomotivfyrbødernes vedkommende ikke i denne omgang har været muligt at opnå tilsvarende resultat. Vi stiller imidlertid de bedste forhåbninger til, at man i generaldirektoratet senere vil give os medhold i, at også denne kategori bør tildeles en lædertaske.

Omvæltning i Tyskland

Da den første »kunstvej af jern« blev anlagt i Tyskland

Jørgen Petersen.

Det var i Nürnberg man vovede det!

Efter at den bayerske konge Ludwig d. I havde givet sin allerhøjeste tilladelse til at bygge en 6 km lang jernbane fra Nürnberg til nabobyen Fürth, bestilte man hos den verdenskendte »damptryllekunstner« Georg Stephenson i England i Newcastle on Tyne – et damplokomotiv.

Og medens dette stod på overvejede man kraftigt i de forskellige kongeriger, fyrste- og hertugdømmer samt grevskaber, som Tyskland dengang bestod af – om overhovedet – og hvis – og hvordan det ville blive muligt at indføre den nyhed i Tyskland, som allerede var en kendsgerning i England, Amerika, i Frankrig og selv i Belgien.

Også for Tyskland var den epokegørende omvæltning indlysende. Allerede i 1814 havde Hans Excellence Bjergråd Josef Bitter van Baader antydet opfindelsen af »en kunstvej af jern til afløsning af kanaltrafikken til befordring af det udvundne salt i de bayerske alper«.

Havde han ikke hermed samtidig foreslået en sporforbindelse mellem Rhinen og Donau?

Havde den samme velærværdige Excellence ikke nogle år senere i München i praksis udført en bevægelig skinnebane? Og var det ikke også ved denne lejlighed, han lod nogle af de kongelige pudler trække en vogn – svært lastet – ad denne skinnebane – uden den ringeste anstrengelse for de kongelige dyr? Og var det ikke kort herefter, at den østrigske von Gertner lod opføre en modelbane på 200 m længde i Prateren i Wien? Med fladskinner, der var naglet til træsveller?

Og så bestilte en fiffig berliner – inspektør F. Krigar, der var på studierejse i England – en dampvogn, der var beregnet til på skinner at kunne trække en vægt på 2,5 tons. Dette unikum skulle bruges til transport af kul ved en mine i Schlesien –

det passede bare ikke med den sporvidde man havde og kunne derfor ikke anvendes.

Tyskerne – og det mente de fleste af dem selv – skulle holde fingrene fra de forvirrende og indviklede forsøg med »Dampvogne« og »Skinnekøretøjer« og hellere overlade dette til de langt bedre teknisk skolede englændere.

Havde man måske ikke i Tyskland tilstrækkeligt med smukke »kunstveje« med træer på begge sider – og med stensætninger – og med adskilte stier for fodgængere?

Var de store hovedveje måske ikke siden folkevandringens tid fasttrampede og brede færdselsårer, ad hvilke man nemt kunne komme fra sted til sted – det tog f. eks. kun 11 døgn at komme fra Sydtyskland til Berlin med den gode postdiligence?

Til nød – men også kun til nød – kunne d'herrer industrimagnater i Ruhrdistriktet for egen regning more sig med at eksperimentere med transportsystemer til deres kul- og jerntransporter.

Og så kunne de hurtigt finde ud af, om det bedst betalte sig med damp- eller hestetrækning.

Så kunne de nemt opdage, hvilket tvivlsomt foretagende disse dampbaner var.

Efter alt, hvad man havde hørt fra udlandet – og især efter fuldførelsen af den engelske bane fra Manchester til Liverpool – var der ingen tvivl om, at dette »Jernkvæg« fortærede en masse gode kul, der nemt kunne findes bedre anvendelse for.

Diskussionen om disse »Dampvogne«, »Dampskibe« og »Jernbaner« var den tids bedste underholdning på kontorer, i hjemmene, ved stambordet og i postdiligencen.

Dengang gav anlægningen af jernbaner anledning til helt andre kommentarer end tilfældet er i dag.

Man havde besluttet at bygge jernbane på strækningen mellem Elberfeld og Barmen i Ruhrdistriktet –

ovenikøbet med velvillig støtte fra den preussiske regering. Men så erklærede grundejerne, at både landbrugsprodukterne og grundene ville falde i pris – og derfor lykkedes det ikke det nystartede selskab at skaffe fornøden kapital.

På Landdagen i Rhinområdet erklærede man lige ud, at det ville være intet mindre end en skændsel at gennemskære Tyskland med et jernbanelnet, når man tænkte på, hvor mange smukke landeveje, der tog sig af trafikken i alle retninger.

Yderligere – og dette var ikke det mindst væsentlige argument – havde kendte læger advaret imod det sundhedsfarlige i at benytte disse nye »Skinnebaner«. De hurtige bevægelser ville medføre rystelser i hjernen – ikke blot hos de rejsende, men også tilskuerne var udsat for chokvirkninger af værste art. Det ville under alle omstændigheder være nødvendigt at forsyne banestrækningerne på begge sider med solide bræddewægge.

Og tænk hvad alene dette ville koste?

Men selv om man i Nürnberg var opmærksom på alle disse vanskeligheder og indvendinger, så vovede man alligevel at gennemføre den første tyske jernbane.

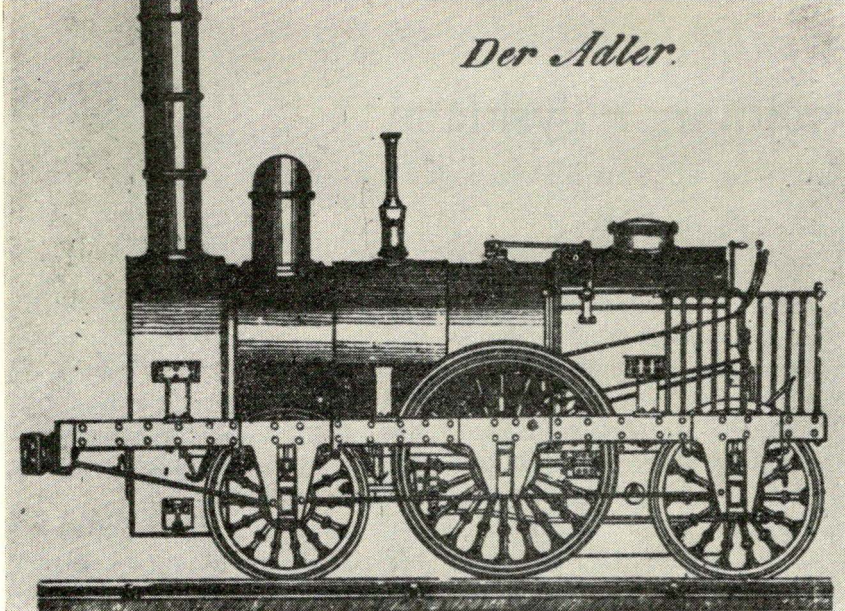
Og man gik systematisk frem – og meget grundigt.

Til en begyndelse lod man i 14 dage alle trafikanter – til fods, til hest og til vogns – optælle på strækningen mellem Nürnberg og Fürth.

Herved fandt man frem til, at ca. 1700 mennesker bevægede sig på denne strækning til daglig. Og dette synes man var et passende grundlag for oprettelsen af banen.

Dengang var der ingen, der tænkte på godsbefordring!

I midten af maj 1833 opfordrede man til tegning af aktier til et beløb af 180.000 guldgylden (såkaldte florer). Det blev stillet i udsigt, at aktionærerne skulle have 12 pct. i rente af deres penge.



Men trods disse lokkende toner holdt man sig forsigtigt tilbage. Først i oktober havde man samlet et antageligt beløb. Særlig længe lod den bayerske statskasse – der havde givet tilsagn om at tegne to aktier på hver 100 gylden – vente på sig med indbetalingen til selskabet.

Endelig den 18. oktober samme år blev »Ludwigs jernbaneselskab« grundet i overværelse af 207 aktionærer.

Man besluttede foruden et lokomotiv at bestille 9 personvogne hos Stephenson – foreløbig på prøve. Iøvrigt skulle trafikken hovedsageligt gennemføres hestetrukken.

Men endnu havde man ikke fundet bygmesteren til at udføre arbejdet. Den eneste, der kunne være tale om, var omtalte Josef von Baader, der dog imidlertid undslod sig på grund af sin høje alder.

Man måtte derfor for dyre penge – og i Guds navn – også henvende sig til Stephenson i denne anledning, og han sendte så en engelsk tekniker til Nürnberg.

Men nu meldte en mand ved navn Paul von Denis sig efter at være hjemkommet fra en studierejse til England og Amerika – og han erklærede sig villig til at forestå bygningen af skinne-strækningen.

Og så begyndte besværlighederne!

Den bayerske regering, der varmt anbefalede skinnebanen, nægtede at betale den import-told på de engelske skinner, der skulle bruges, og først langt om længe lykkedes det en virksomhed i Neuwied ved Rhinen at

støbe skinner, der kunne konkurrere med de engelske.

Efter engelsk forbillede blev skinnerne lagt på stenpæle, der blev rammet fast i et underlag af knytnevstore sten. På disse stensveller blev jernholdere fastgjort i nedkilede træstykker og endelig naglede man skinnerne til jernholderne. Efter den forbløffende korte tid af ni måneder kunne von Denis melde bygningen af skinnestrækningen færdig.

Nu viste det sig, at man havde bestilt et mindre lokomotiv end man dengang havde i fabrikation i England, og leveringen blev forsinket i yderligere ¼ år.

Man havde stilet mod åbningen af banen på Ludwig d. I's fødselsdag d. 25. august, men måtte altså udsætte denne festlige begivenhed på ubestemt tid.

Først 2 dage senere – d. 27. august – kunne lokomotivet indlades i Newcastle. Det var pakket i 19 dele og vejede 8.500 kg. Den 17. september nåede det ad søvejen til Rotterdam og den 7. oktober ad Rhinen til Köln. Her måtte det omlades på 8 lastkærter og nåede den 15. oktober til Offenbach. Firmaet, der havde besørget transporten fra Köln og hertil, nægtede videre transport under henvisning til brudfaren på deres køretøjer under den usædvanlige vægt. Hele lasten måtte derfor endnu engang omlades. Endelig den 26. november ankom lasten til Nürnberg.

Under ledelse af en engelsk maskinmester, der var kommet til Nürn-

berg med postdiligencen, blev lokomotivet samlet i et værkstedslokale.

Man fik ingen bolte eller skruer i overskud og regnede derfor lokomotivet for køreklart og satte damp på til den første prøvefart. Da det løb så hurtigt som en fugl hen over skinnerne, besluttede man at kalde det »Ørnen« (der Adler). Det havde fabriksnummer 118.

Man var imponeret over, at det var lykkedes von Denis at bygge skinnerne i samme sporbredde, som lokomotivet havde – nemlig 5 fod og 8,5 tommer = 1,435 m.

Den med spænding ventede åbning af banen skulle finde sted den 7. december kl. 9 formiddag.

Men allerede kl. 7 begav hele Nürnberg sig til fods, til hest eller vogns af sted for at være på pletten i god tid. Allerede kl. 8 var direktion og aktionærer samlet, og man betragtede nervøst personvognene, hvori man med bævende hjerter skulle tage plads.

Men størst opsigt vakte lokomotivet, der med sine haner, rør, skruer og ventiler skjulte den store »damphemmelighed«. Lokomotivføreren, der i jaket og høj hat havde taget plads på den bageste platform, vakte uhyre opsigt – man skrev senere i dagspressen, at han måtte være mindst et geni, når han kunne regne ud, hvilke tidspunkter han skulle fyre på, og hvor meget der skulle bruges ad gangen. Han omtaltes som maskinens regerende ånd.

En mindeplade med indskriften »Tysklands første Skinnebane med Damp« blev afsløret og der råbtes hurra for kong Ludwig d. I. Så tog passagererne plads – og et kanonskud gav tegn til start.

Legende let trak lokomotivet de flagsmykkede vogne, og i løbet af ni minutter var de 200 mennesker transporteret strækningen på de 6 km fra Nürnberg til Fürth.

Den vidunderlige »Dampkørsel« blev gentaget 2 gange til samme dag. Men i de følgende hverdage dominerede de hestetrukne tog. For hver 3 lokomotivture var der 8 hesteture.

Nürnbergerne havde vovet det – og trods de store begyndervanskeligheder havde de nået målet. Og deres selskab udviklede sig gunstigt.

Det er således ikke underligt, at mange baneprojekter fulgte efter – og året 1836 bragte en sand lavine af jernbaneselskaber over hele Tyskland.

Men i Nürnberg fortsatte man udviklingen, og snart havde man 2 lokomotiver, 12 heste og 9 personvogne til rådighed.

Ved årsafslutningen opgjorde man antallet af befordrede passagerer til 450.000, og generalforsamlingen besluttede den 18. december at udbetale 20 pct. i dividende i stedet for de oprindelig fastsatte 12 pct.

Og efter denne uventede succes begyndte en stor-spekulation i jernbaneaktier overalt i landet.

Indtil nu var alle baner og projekter private, men langsomt begyndte landsregeringerne at interessere sig for en statsdrevet jernbanedrift – med internationale afviklingsmuligheder for øje.

Og allerede i 1838 åbnedes den første tyske statsbane på strækningen mellem Braunschweig og Wolfenbüttel – med senere forbindelse til Harzburg.

Samme år offentliggjordes også den første tyske jernbanelov. Men der måtte årelange politiske kampe til, før det lykkedes at gennemføre ensartede bestemmelser og gode tilslutninger mellem de forskellige linier.

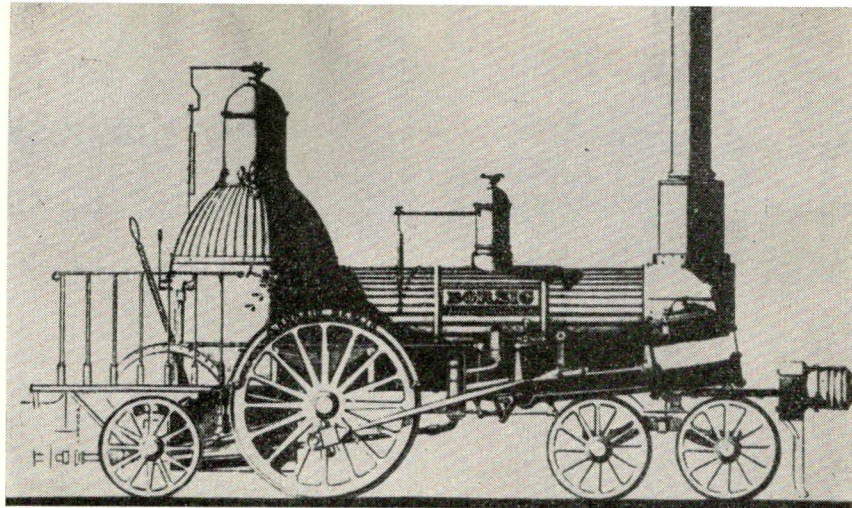
Og med udbygningen af hovedlinierne kom også større vanskeligheder. Der var floder og bjerge, der skulle forceres, og det viste sig hurtigt, at de optimistiske tal fra de første anlæg ikke holdt stik – alene af den grund, at man manglede teknisk erfaring i at overvinde de nye vanskeligheder.

Men nu begyndte man også at bygge tyske lokomotiver.

I Dresden lavede professor Schubert udkast til de første på maskinfabrikken Uebigau. Det allerførste hed »Saxonia« og kom i 18 år til at gøre tjeneste på strækningen fra Dresden til Leipzig.

Også hos *Borsig* i Berlin og hos *Maffei* i München byggede man lokomotiver – og disse mindede om de amerikanske, der var konstrueret af Baldwin og Norris i Philadelphia.

Englænderne hånedes naturligvis



disse tyske frembringelser, men i 1844 måtte de erkende, at de var stærkt truet af konkurrencen.

Det tyske lokomotiv »Beuth« udviklede ikke mindre end 160 hk – og det største problem var nu ved de større hastigheder at fremstille et materiale til aksler og hjul, som kunne modstå slid og brud. Også affjedringen måtte man interessere sig for. Man benyttede stadig de samme buefjedre som i de gamle postdiligncer.

Og her kom en industrimand ind i billedet – nemlig Alfred Krupp fra Essen i Ruhrdistriktet. Det lykkedes ham at fremstille et støbejernsmateriale, der viste sig særdeles effektivt til det nye formål.

Endnu på dette tidspunkt kørte man kun ad eensporede strækninger – og kun om dagen. Det blev af hensyn til post- og godsbefordringen nødvendigt at begynde på natdrift, men først efter svære kampe nåede man så vidt.

For at få større indtægter på disse natlinier befordrede man i begyndelsen kun passagerer på I og II klasse sammen med post- og godsvogne.

Og nu tog udviklingen rivende fart!

I 1860 rådede de tyske baner over næsten 5.500 lokomotiver og omkring 120.000 vogne af enhver art.

Af lokomotiverne var følgende fremstillet på tyske fabrikker:

BORSIG i Berlin	1680	stk.
MAFFEI i München	597	»
KESSLER i Essingen	316	»
EGESTORFF i Hannover	256	»
HARTMANN i Chemnitz	273	»

medens de øvrige fordelte sig på udenlandske eller mindre tyske virksomheder.

I 1879 fremstillede firmaet SIEMENS & HALSKE det første elektriske lokomotiv, men det måtte endnu overstå mange børnesygdomme, før det nåede at gøre sig gældende i konkurrencen med damplokomotivet.

Det senere opfundne »Højtrykslokomotiv« betød en meget væsentlig forbedring af damplokomotivet, da det jo betød en besparelse i kulforbrug på op til 25 pct. og samtidig udviklede 1600 hk.

Ved århundredskiftet var Tysklands forandring fra agerbrugs- til industriland gennemført, men man forsøgte dog endnu at benytte amerikanske lokomotiver af typen PACIFIC på de bayerske linier. Disse typer måtte dog igen opgives, da vedligeholdelse og reparationer stødte på for store vanskeligheder.

I 1906 lykkedes det MAFFEI i München at fremstille et hurtigtogslokomotiv, der kunne holde en fart af 154 km i timen og som nåede en ydelse på 2500 hk ved et akseltryk på 18 t. Selv i vanskeligt terræn befordrede det sikkert og rettidigt togstammer på 600 t. Det var yderligere billigt i kulforbrug og står i dag for alle som den tids smukkeste maskine.

Hermed syntes damplokomotivet – der endnu ikke som trækraft havde nogen farlig konkurrent – at have nået det fuldkomne.

Den senere udvikling skal vi ikke her komme ind på – den er vel også endnu så nærværende for læserne. Og hvad man i fremtiden kan vente sig af udvikling, kan der kun gisnes om, men i hvert fald er vel atom-lokomotivet snart en realitet, indtil det afløses af endnu ukendte »Jernheste«.



Ja, for så alt for mange av oss er det et problem, og til og med et vanskelig problem å løse.

Problemet vokser etter hvert som arbeidstiden forkortes, og etter hvert som industrialiseringen bringer menneskene sammen i større og større bysamfunn.

Hvordan har så Norges Statsbaner søkt å hjelpe sitt personale med å løse fritidsproblemet?

Fritidsbeskjeftigelsen? Er det da noe problem?

Af velferdschefen ved NSB, Erling Kiil

Her var det ikke ny mark som skulle pløyes, slik som en stod overfor når det gjaldt velferdsarbeidet i selve bedriften. Personalet hadde for årtier tilbake selv tatt dette spørsmålet opp og søkt det løst gjennom organisering av fritidsorganisasjoner, ofte som kulturelt betonedde hobbyer.

Det faldt derfor naturlig for NSB gjennom Velferdsavdelingen først å søke kontakt med disse organisasjoner og sammen med disse utbygge og videreføre arbeidet med å skape en mest mulig høyverdig form for en fornuftig fritidsbeskjeftigelse.

Hvilke fritidsorganisasjoner kunne så Velferdsavdelingen ta kontakt med?

Vi hadde jernbanepersonalets biblioteker. Det eldste av disse ble startet allerede i forrige århundre. Andre var kommet til senere. Noen var så vidt startet. Det var biblioteker som bare tok sikte på å dekke en enkelt arbeidsplass. Og det var biblioteker som drev utlånsvirksomhet for et helt distrikt. Felles for dem alle var vanskeligheten med å skaffe penger til innkjøp av nye bøker. Det Velferdsavdelingen derfor først gjorde var å analysere det enkelte biblioteks størrelse, utlånsvirksomhet samt antatte behov.

Også spørsmålet om opprettelse av nye biblioteker og behov for slike ble vurdert. Senere har NSB, fra 1950, årlig bevilget ca. 25 000 kroner og fordelt beløpet mellom bibliotekene til innkjøp av nye bøker. Til overnattingsrommene har man i den senere tid gått til anskaffelse av bokkasser som utstyres og kompletteres med bøker fra bibliotekene. Det er meningen å få bibliotekenes styrer og bibliotekarere sammen til konferanse for å etablere et bedre samarbeid.

Jernbanen har også sitt eget idrettsforbund, Norsk Jernbane Idrettsforbund. Det ble startet for ca. 12 år siden. Men den eldste idrettsforening ved jernbanen kunne se tilbake på 40 års virksomhet forleden. Forbundet har avdelinger i alle distrikter. Det arrangerer idrettsstevner, lokalt, distriktsvis og i landsmålestokk.

Forbundet er medlem af den nordiske jernbaneidrettssammenslutning, Nordisk samarbeidskomité, og den internasjonale, USIC.

NSB har funnet det riktig å yte jernbanens idrettsforbund al mulig støtte. Det skjer ved årlige pengebidrag til administrasjon og idrettsstevner, til å dekke nordiske og internasjonale forpliktelser og avvikling og deltakelse i internasjonale stevner. Også hjelp til opparbeidelse av idrettsplasser, hoppbakker og liknende er jernbanen idrettsforeningene behjelpelig med.

For ca. 4 år siden ble Jernbanepersonalets turistorganisasjon stiftet på initiativ af Velferdsavdelingen. Også den er en selvstendig organisasjon med eget styre etc. Men en ikke uvesentlig del av det kontormessige administrasjonsarbeide etc. utføres av Velferdsavdelingen. Ved siden herav får organisasjonen et mindre pengebeløp av jernbanen for å makte sine oppgaver. Fritidsorganisasjonen har et godt nordisk samarbeid og er tilmeldt FIATC.

Avholdsbevegelsen ved jernbanen er organisert i Jernbanens avholds-



forbund. Forbundet står i sitt arbeid i kontakt med Velferdsavdelingen og mottar et årlig mindre pengebidrag til sin virksomhet.

Det samme er å si om Norsk Jernbane Sangerforbund, Norsk Jernbanemusikk Forbund, Jernbanepensjonisternes Landsforbund, Norske Jernbanefolks Esperanto Forbund med flere.

I en rekke distrikter har personalet stiftet amatørteater, oprettet kunst-sirkler – malergrupper, treskjæring, fotografgrupper o. s. v. – som ofte omfattes med stor interesse, og jernbanen sørger gjerne for at disse grupper får kyndig veiledning gjennom instruktører, skuespillere, malere og andre fagfolk innenfor de forskjellige kunstarter.

Nevnes bør vel også at jernbanen for 4–5 år siden tok initiativet til stiftelsen af et jernbanens symfoniorkester i Oslo. Det er blitt et meget respektabelt orkester. Dirigenten lønnes av jernbanen. Videre har jernbanen også en egen vandrestilling av malerier – fargereproduksjoner – av norske malere. Utstillingen monteres på jernbanens bedriftskafeer, henger der en tid hvorefter det blir holdt foredrag om malerkunst i forbindelse med et festlig samvær av personalet med familie.

Som det går fram av den redegjørelse som her er søkt gitt, ser jernbanen sin rolle i velferdsarbeidet utenom arbeidsplassen – fritidsbeskjeftigelsen – som den mer passive deltakers. Personalet og dets fritidsorganisasjoner bør selv ta initiativet til å få tingene i gang, drive det. Det NSB gjør er å støtte tiltakene på ethvert trinn i utviklingen, og å medvirke til

»Tømmerfløtere»
malt av
Martin Henriksen.

Nederst:
Jernbanens
symfoniorkester
i Oslo.

Modsat side
nederst:
Instruksjon på
amatørteatret.



at det som settes i gang har en vis kvalitet, at det holder etisk og helt også kunstnerisk mål.

Javel, kan noen si. Men koster ikke dette NSB mange penger?

Har NSB råd til en slik innsats?

Slik som hele virksomheten er lagt opp og drives, koster den jernbanen utrolig små beløpp. Hele støttevirksomheten innen fritidssektoren utgjør i direkte pengestønning fra NSB mindre enn kr. 3,00 pr. jernbanetjenestemann pr. år.

Når en vet hva fornuftig fritidsbeskjeftigelse betyr fysisk og psykisk for den enkelte, ja, for oss alle, er vel svaret det at ingen bedrift med ansvar har råd til å la fritidsproblemer ligge upåaktet, uten å gjøre noe for å tilrettelegge det og å yte hjelp til selvhjelp.

Men, og jeg tror en ikke nok kan understreke det, bedriftens representanter må ikke spille førstefiolinen. Det skal være medhjelperne, konsulentene, som en kan samarbeide med, rådføre sig med, få støtte hos. Initiativet må komme fra personalet. Det

er det som skal beskjeftiges. Det det til slutt gjelder er jo at den enkelte finner fram til sin hobby.

Ja, samarbeid! Det er minst like viktig her som over alt ellers hvor man står overfor løsningen af felles problemer. Fagorganisasjonen var ikke den kulturelle faktor den er om den stillet sig uinteressert til personalets fritidssysler. Den har da heller ikke gjort det. Tvertimot er mye av initiativet til dannelsen av fritidsorganisasjonene kommet fra fagforeningshold, og organisasjonene har opp gjennom årene satset store beløp på denne sektor. I Norsk Lokomotivmannsforbund er det nestformannen O. A. Anfinen og i Norsk Jernbaneforbund redaktør Egil Halvorsen som i første rekke tar hand om kulturarbeidet og fritidsbeskjeftigelsen på forbundsplanet. Begge kan de samarbeidets kunst.

De hundreder ja tusener av medarbeidere ute på arbeidsplassene kan den også. Det er derfor en lett sak å være »sleeping partner» – slik som jernbanens oppgave på dette felt er.



Levefoden før krigen og nu

År 1958 konfronteres med 1938

Er pristallet falsk?

Man hører ofte folk sige, at arbejderklassens og tjenestemændenes levestandard faktisk var højere før krigen end nu, idet især skatterne – både de direkte og de indirekte – sluger størstedelen af den velstand, som det tekniske fremskridt har bragt. Når pristallet ved en sammenligning med pengelønnen viser, at reallønnen er steget, skyldes det, at pristallet er forkeert, mener man, og det begrundes man med, at pristallet (som nu er 438), faktisk skulle være over 700, da pristalsbudgettet i 1914 lå på 2000 kr., medens pristalsfamiliens budget nu ligger på kr. 14.450. Hvordan kan det hænge sammen?

Denne tilsyneladende inkonsekvens skyldes som bekendt – hvad vel ikke alle husker – at vi i 1949 fik en ny »pristalsfamilie«, hvis budget nu danner grundlaget for udregningen af pristallet. Den nye pristalsfamilie omfatter et rummeligere udsnit af befolkningen og delvis familier med forholdsvis højere indtægt end rene arbejderfamilier, og derfor må dette tages i betragtning ved en sammenligning af pristals-budgetterne for 1938 og 1958. Budgettet på 2000 kr. fra 1914 var efterhånden af mange grunde uanvendeligt til pristalsberegning efter krigen, hvor der var sket en omlægning af forbruget, hvis sammensætning har ændret sig; der er også kommet nye udgiftsposter til, som tidligere næsten ikke spillede nogen rolle (f. eks. transport). Også varekvaliteterne er ændrede. Pristallet er derfor ikke falsk, men tværtimod revideret i overensstemmelse med udviklingen.

I nedenstående oversigt over pristalsbudgettet for årene 1938, 1948 og 1958 er foretaget en beregning af den procentvise andel af de enkelte udgiftsposter. Denne beregning viser bl. a., at det er den mere kulturelt betonedede del af udgifterne, der er steget (fra 21,2 pct. til 29,0 pct.). Dette er et udtryk for, at familierne har fået »bedre råd« og at levefoden altså er steget.

I pristalsfamilien er regnet med 1,3 barn, og børnetilskudet reducerer derfor skatten med 210 kr.

Alligevel synes denne post på budgettet at være mærkelig lav (10,0 pct.), men tallet er fra januar 1958 og beregnet af Statistisk Departement. Vi skal senere vende tilbage hertil. Når udgifterne til spiritus og tobak er steget så formidabelt, skyldes det forbrugsafgifterne (altså indirekte skat). Udgiften til bolig var i 1938 484 kr., nu er den 1192 kr., men alligevel kun 8,3 pct. imod 13,3 pct. i 1938. Beløbet på 1192 kr. er et gennemsnit for gamle og nye lejligheder. Disse sidste spillede i 1938 ingen nævneværdig rolle.

Siden 1938 er pristallet steget fra ca. 180 til 438. Det kan derfor være af interesse at sammenligne priserne på de vigtigste varer i årene 1938 og 1958. Man vil se, at visse varer er steget meget i pris, andre kun jævnt, og en enkelt (elektricitet) slet ikke. Som helhed er landbrugsprodukter ikke steget så meget (bortset fra kød) som mange andre varer.

Varepriserne i årene 1938 og 1958.

	1938	1958
Gr. rugbrød, 4 kg	91	236
Sigtebrød, 1 kg	53	122
Franskbrød, 1 kg	86	168
Kaffe, 1 kg	428	2000
Te, 1 kg	904	3000
St. melis, 1 kg	46	103
Smør, 1 kg	303	637
Æg (snes)	226	640
Ost, 45 pct., 1 kg	170	570
Kartofler, 1 kg	13	35
Mælk (sød), 1 l	33	67
Oksekød, 1 kg	210	879
Mørbrad, 1 kg	323	920
Bajersk øl (½ fl.)	35	84
Havregryn, 1 kg	91	168
Gas, m ³	20	48
Elektricitet, kwt	35	35 (18)
Forsåling af sko	640	1806

Pristalsfamiliens udgifter 1938, 1948, 1958:

	1938		1948		1958	
	kr.	%	kr.	%	kr.	%
Fødevarer	1201	(32,9)	2721	(27,1)	4125	(28,5)
Klæder, fodtøj, vask	497	(13,6)	1426	(14,2)	1832	(12,7)
Bolig	484	(13,3)	787	(7,8)	1192	(8,3)
Brændsel, belysning	173	(4,8)	521	(5,2)	814	(5,6)
Skatter, kontingenter o. l.	516	(14,2)	1752	(17,5)	1652	(10,0)
Andre udgifter	771	(21,2)			849	(5,9)
Anskaffelser, vedligeholdelse			497	} (28,2)	658	(4,6)
Øl, tobak, restauration			672		1008	(6,9)
Hygiejne, kultur			846		1286	(8,9)
Transport			257		393	(2,7)
I øvrigt			563		851	(5,9)
Tilsammen	3642		10042		14450	29,0

Ved elektricitetsprisen er anført boligtarifprisen (18), da stadig flere familier overgår til boligtarifberegning. De varer, der er steget mest, er løvrigt kaffe, te, okeskød og mørbrad.

Direkte og indirekte skatter på statsbudgettet i 1938 og 1958.

Ved en sammenligning mellem disse poster for årene 1938 og 1958 må man huske, at pengeværdien er faldet (1 kr. var i 1938 omtrent 1½ gang så meget værd som i 1958). Alligevel er skatterne (især de indirekte) steget uforholdsmæssigt meget, f. eks. tobaksafgiften fra 44 mill. kr. til 675 mill. kr., og vin- og ølafgiften fra 45 mill. kr. til ca. 500 mill. kr.

Statens indtægter 1938 og 1958.

(Uddrag).

	1938 Mill. kr.	1958 Mill. kr.
Indkomstskat	91,9	1865
Formueskat	41,1	160
Told	109,3	250
Spirtusafg. og omsætn.sk. .	45,7	280
Ølafgift	40,1	245
Tobaksafgifter	44,2	675
Chokolade og sukkervarer ..	14,6	140
Forlystelsesskat	6,8	36
Biler og benzin	83,0	482

Den »virkelige« realløn.

Medens den talmæssige realløn udviser en stigning fra 100 til ca. 156 i tidsrummet 1938-1958, vil det ved lidt eftertanke hurtigt vise sig, at denne realløn ikke er den virkelige, d. v. s. det rette udtryk for stigning i levestandard m. m. En lang række faktorer må tages i betragtning. F. eks. rejser dr. Willerslev i en artikel i »Løn og Virke« spørgsmålet, »om arbejdernes realindkomst har holdt trit med andre samfundslags. Hvis dette ikke er tilfældet, vil det være urimeligt at hævde, at arbejderne samfundsmæssige stilling er blevet forbedret, selv om de absolut har det bedre end tidligere. - Men til besvarelse af dette spørgsmål savner man endnu tilstrækkelig solide oplysninger om andre samfundslags indkomstforhold.«

Begrebet »realløn« er overhovedet vanskeligt at definere. Når staten gennem skatterne beslaglægger en del af vor indkomst, nedsætter den vor realløn, men på samme tid giver staten os meget tilbage, både direkte, men også (og især) indirekte. En stor del af vore skatter medgår til »forsikringer« af forskellig art. Især den militære sikring er dyr. Forsvarsudgifterne er steget fra 68 mill. kr. til 882 mil. kr. - Men også den sociale tryghed (syge- og alderstryghed) sluger nu alene fra statskassen (rent bortset fra kommunerne) meget større beløb, nemlig 962 mill. kr. i 1958 mod 164 mill. kr. i 1938. Det skyldes dels den højere folkepension, dels den længere levealder. Tilskudene og lånene til boligbyggeriet kan vel i nogen grad betragtes som vore »afdrag« på besættelsestidens udgifter, hvor boligbyggeriet lå stille. Det må vi bøde for nu. Det tekniske fremskridt giver os ikke alene fordele, men også ulemper og udgifter, f. eks. statsbanernes under-skud, høje vejudgifter, høje hospitalsudgifter til trafikens ofre m. m. Der er dog ingen tvivl om, at goderne ved den tekniske udvikling er hovedårsagen

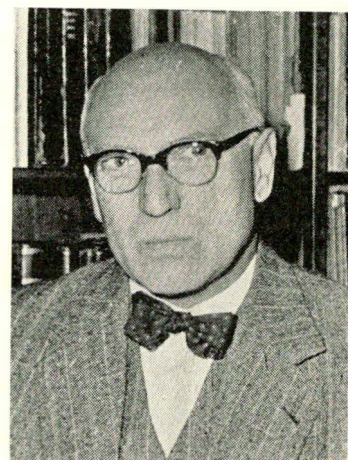
til den faktiske forbedring af levestandarden. For det første har rationaliseringen i industrien og de forbedrede driftsmetoder i landbruget gjort mange forbrugsvarer billigere (se listen over varepriserne), selv om arbejdsgiverne har overvæltet de høje lønudgifter på varepriserne. Dernæst kommer let-telsen i levevilkårene: Elektricitetsnettets udvidelse, flaskegassens sejrsgang, fjernvarme, olie-fyr, knallerter, bedre transportmuligheder, vaskemaski-ner, køleskabe, fryserier, fjernsyn, plastik- og nylonvarer, kunstgummisåler (der har gjort hundre-der af skotøjsreparatører arbejdsløse), traktorer, malkemaskiner, neonrør, plastikmaling o. s. v. o. s. v. Fremskridtet går frem ad tusind veje. Umærkeligt ændrer det vore livsforhold.

Til slut et par ord om skatterne. I pristalsbud-gettet andrager de kun 10 pct. af de samlede ud-gifter. Det skyldes dels, at pristalsfamilien har børn (1,3), dels at den ikke kommer i den højere skatte-progression. I vore dage har de fleste hustruer ude-arbejde; derved kommer familiens samlede indtægt op på de trin, der bevirker højere progression og dermed en skattebyrde på ca. 15 pct. eller endnu mere. På den anden side er huslejen i de gamle lej-ligheder, der dog endnu udgør hovedparten, billi-gere end før krigen (8,3 pct. mod 13,3 pct.), men naturligvis ikke nye huse. Her befinder vi os i en ubehagelig overgangstid.

Der kunne fremdrages endnu mange faktorer til belysning af levefoden før og nu, men det ville føre for vidt. Ovennævnte fakta vil dog kunne bidrage til at skabe nogen klarhed på dette felt.

C. L. Skjoldbo.

40
års
jubliæum



Lønningbogholder C. C. P. Rostdorf kan den 2. april d. å. fejre 40 års jubilæum i statsbanernes tjeneste. Lønningbogholderen beklæder en post, der ikke gør ham fremtrædende udadtil, men ikke desto mindre er han den tap etatens lønningsregnskab drejer sig om. Som ansvarshavende og dygtig leder for statsbanernes store lønningsbogholderi er han en travlt optaget mand. Vi, der har lejlighed til at komme Rostdorf på nær hold, har lært at sætte megen pris på ham, og i forbindelse med de problemer, der kan være lønningsboghol-deriet og organisationen imellem, møder vi altid Rost-dorf som en venlig, imødekommende mand.

Tak for samarbejdet og hjertelig til lykke med jubilæumsdagen.

Spareklubben DSB

Ved den årlige lodtrækning i spareklubben er i denne måned blandt klubbens sparere af lokomotivmænd udtrukket 3 præmier à 100 kr. De heldige vindere af præmierne er indehaverne af følgende konti: 50-S-27, K 50-5036 og K 50-5031.

Den månedlige indbetaling på spareklubkontiene udgjorde pr. december 1957 kr. 15.087,00 i Bikuben og kr. 13.605,00 i Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn.

Den 1. januar indestod på spareklubkontiene i Bikuben kr. 266.576,00 samt medlemmernes præmieindskudskonti kr. 134.800,00. For Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegns vedkommende er de tilsvarende konti kr. 255.390,47 og kr. 186.155,02.

Som fremgående af foranstående »gør de mange bække små en stor å«. For de københavnske lokomotivmænd er der al mulig grund til at slutte op om spareklubben. Det er en sund tanke at spare op, enten det nu er for at have lidt penge i ryggen til at imødegå uforudsete ting, eller man vil spare op til mere bestemt formål. Det månedlige beløb inden for grænserne 5-200 kr. summerer sig op, og det giver blod på tanden, når opsparingen »runder« et højdepunkt. Er 500 kr. nået, er der et spændende opløb til 1000 kr. og fremdeles.

Spareklubordningen er en virkelig god foranstaltning og burde danne skole udover landet.

Enhver lokomotivmand i København bør overveje tilslutning til Spareklubben DSB. Med rigtig lagt økonomi kan man i det mindste tegne sig for en månedlig opsparing af 5,00 kr. Kommer man rigtigt i gang, åbnes øjnene hurtigt for, at der kan tegnes et større beløb.

Alle oplysninger iøvrigt samt indmeldelse ordnes ved henvendelse til undertegnede.

Aage Hansen,
lokomotivfører, Gb.,
Rosenhaven 7, Valby.
Telf. Valby 5831.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Medlemsbidraget til Statsbanepersonalets Sygekasse har i sygekassens mere end 100 årige tilværelse været ens for gifte og ugifte. Sygekassens bestyrelse har nu besluttet – med forventet sanktion fra direktoratet for sygekassevæsenet – at foretage sådanne ændringer i beregningen af medlemsbidraget, at dette for interessenter med samme løn henholdsvis pension bliver forskelligt for enlige interessenter og for samlevende ægtefæller, der begge er medlemmer. Bestyrelsen har samtidig besluttet at fastsætte et mindstebidrag, ligesom der hidtil har været fastsat et højstebidrag. Mindstebidraget er under hensyn til, at sygekassen ikke oppebærer statstilskud, nedsættelse i betalingen for behandling på sygehus m. v. for de i folkeforsikringslovens forstand bemidlede interessenter, d. v. s. interessenter, hvis skattepligtige indtægt og/eller formue overstiger de af socialministeriet fastsatte indtægts- og formuegrænser, ansat forskelligt for ubemidlede og for bemidlede interessenter.

Det ordinære medlemsbidrag til sygekassen vil herefter fra 1. april d. å. udgøre:

A. Ubemidlede interessenter.

Ansatte.

- Tjenestemænd, trafikmedhjælpere og trafik-elever:
Samlevende ægtefæller, der begge er medlemmer, 1,5 pct. – enlige interessenter 1 pct. – af grundløn, alderstillæg, almindeligt pensionsgivende løntillæg, reguleringstillæg og midlertidigt løntillæg m. v. i henhold til lov nr. 125 af 25. maj 1956.
- Aspiranter til tjenestemandstillinger, herunder ekstrakontorister, hjælpe- og cykelbude samt ekstraingeniører, ekstraarkitekter og ekstra-konstruktører, der er antaget som aspiranter:
Samlevende ægtefæller, der begge er medlemmer, 1,5 pct. – enlige interessenter 1 pct. – af den udbetalte andel af grundløn, alderstillæg almindeligt pensionsgivende løntillæg, reguleringstillæg og midlertidigt løntillæg m. v. i henhold til lov nr. 125 af 25. maj 1956.
- Timelønnede fast ansatte:
Samlevende ægtefæller, der begge er medlemmer, 1,4 pct. – enlige interessenter 1 pct. – af hele det beløb, de får udbetalt af statsbanerne, med undtagelse af godtgørelse for forskudt arbejdstid og arbejde i skiftehold, overtidsgodtgørelse samt dag- og timepenge. Under sygdom betales henholdsvis 1,4 pct. og 1 pct. af den samlede pengehjælp.
Medlemsbidraget for ovennævnte grupper af interessenter udgør dog mindst 8 kr. pr. måned og højst 25 kr. pr. måned.

Pensionerede ansatte.

Pension (med tillæg) pr. måned:	Bidrag pr. måned:	
	For samlevende ægtefæller, der begge er medlemmer:	For enlige interessenter:
Under 900 kr.	10,50 kr.	7,00 kr.
900- 999 »	12,00 »	8,00 »
1000-1099 »	13,50 »	9,00 »
1100-1299 »	15,00 »	10,00 »
1300-1499 »	16,50 »	11,00 »
1500-1699 »	18,00 »	12,00 »
1700 kr. og derover	20,00 »	13,00 »

Enker, der oppebærer enkepension.

Pension (med tillæg) pr. måned:	Bidrag pr. måned:	
Under 900 kr.	7,00 kr.	
900- 999 »	8,00 »	
1000-1099 »	9,00 »	
1100-1299 »	10,00 »	
1300 kr. og derover	11,00 »	

B. Bemidlede interessenter.

Medlemsbidraget beregnes efter samme regler som for ubemidlede interessenter, men udgør dog mindst 13 kr. pr. måned for enlige interessenter og 22 kr. pr. måned for samlevende ægtefæller, der begge er medlemmer – højst 25 kr. pr. måned.

Sygekassegrænsen forhøjet

Den årlige revision af den såkaldte sygekassegrænse er foretaget – og medførte følgende ændringer inden for de tre områder, hvori landet er delt: I København forhøjedes grænsen med 1100 kr. til 14.600 kr., i købstæderne med 1000 kr. til 13.400 kr. og i landkommunerne med 900 kr. til 12.200 kr. Samtidig blev børnetillægget forhøjet med 75 kr. pr. barn til 1025 kr., mens formuegrænsen for både enlige og gifte sattes op med 3000 kr. til henholdsvis 36.000 kr. og 50.000 kr.

Revisionen er foretaget af det folketingsudvalg, der hvert tredje år har til opgave at fastsætte grænsen, mens det de øvrige år foregår i sygekassedirektoratet. De nye grænser er fastlagt på grundlag af en række beregninger med udgangspunktet i en faglært arbejders gennemsnitlige fortjeneste.



Forfremmelse fra 12. til 11. lkl. pr. 1-4-58.

Elektroførerne:

H. P. Kirketerp, Enghave.
S. A. Thomsen, Enghave.
A. B. Jensen, Enghave.
P. Meyer, Enghave.
K. Andersen, Enghave.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 3-3-58.

Lokomotivfører (11. lkl.):

O. Svensson, Roskilde, til Herning.

Navneændring pr. 27-1-58.

Lokomotivfører (11. lkl.) G. L. Jensen, Århus, hedder G. Løgstrup.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

C. F. Jochumsen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-58).
A. C. Jensen, Ålborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-5-58).

NYE ADRESSER

I DLT nr. 5 af 5. marts meddeltes adresseændring for Brande lokomotivførerafdeling, men det skal rettelig være Brande lokomotivfyrbøderafdeling.

Enghave elektroførerafdeling:

Kassererens navn og adresse rettes til: H. B. Henningsen, Michael Beringsvang 1, Valby.

»Ud i Himmelrummet« må blive en raket-succes

Mon ikke Forlaget Fremads store billedværker er vort lands fornemste populærvidenskabelige bibliotek? I hvert fald mindes vi ikke før at have set så smukt udstyrede bøger om en række emner, der spænder fra geografi til teknik, og som både er en fryd for øjet og samtidig giver læseren en værdifuld indføring i hvert emne på en så populær måde, at alle kan have stort udbytte af at læse og eje disse værker.

Vor Jord revet væk – nu nyt oplag.

Et strålende bevis på, at Forlaget Fremad har haft succes med sine billedværker, må det vist sige at være, når det allerede nu er nødvendigt at udsende et nyt oplag af den første udgivelse i serien, den fantastiske billedgeografi VOR JORD. De første 15 000 blev formelig revet bort, og der står allerede mange hundrede i kø for at få del i det nye oplag.

Samtidig udsender Fremad to nyheder i den fornemme serie – igen to spændende emner, skildret så levende og populært, at enhver kan få udbytte af teksten. De glimrende mangefarvede illustrationer mere end taler for sig selv, kunstnerisk i topklasse og alle valgt således, at læseren får løsningen på selv de sværeste problemer lige ind på livet.

Spændende astronomi-eventyr.

I en »spatnik«- og »explorer«-tid vil den flotte »Ud i Himmelrummet« sikkert blive en raketsucces. Der har altid været stor interesse for astronomi herhjemme, men naturligvis betyder de nye rumerobringer, at endnu flere ønsker at vide besked med det uendelige univers. Dr. phil. Luplau Janssen har med heldig hånd forestået den danske udgave og påny skabt et værk, som sagligt giver læseren en uhyre viden på en letforståelig måde.

»Ud i Himmelrummet«s 100 kæmpesider med over 175 farveillustrationer vil blive studeret overalt – ikke mindst fordi prisen på det interessante og smukt udstyrede værk kun er 24,75 kr. i solid indbinding. Det er igen det nordiske samarbejde mellem de arbejder-ejede forlag, der skaffer smukke resultater til gavn for os jævne boglæsere og -købere. Lad os omgående benytte os af tilbudet.

Mennesket og kræfternes spil.

»Mennesket og Maskinkraften« er et nyt værk af den store engelske videnskabsmand Lancelot Hogben (hvis strålende »Matematikkens Eventyr« nu er komplet udsolgt) – denne gang er det kræfterne og deres spil, den store engelske popularisator giver sig i kast med. Og han gør det igen på den helt rigtige måde, således at den kolossale udvikling, fra en tid, hvor mennesket kun rådede over sin egen muskelkraft, over opdagelsen af tyngdekraft, dampkraft og elektricitet til vor egen tid, hvor fysikere og ingeniører tæmmer atomer, står lyslevende for den vægne læser.

Fænomenalt bogudstyr til sensationspriser.

Både »Mennesket og Maskinkraften« og »Vor Jord« tilbydes til samme priser som »Ud i Himmelrummet«: 24,75 kr. for kartonneret udgave med shirtingsryg, ligesom alle tre nyheder kan fås i speciel luksusudgave til 31,75 kr.

Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for				personer	
Stilling:	mig selv		}	sæt x		
Adresse:	min hustru					
Vi (jeg) ankommer:	kl.		Alder			
Vi (jeg) afrejser:	kl.					
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		egne børn				
		fremmede børn				

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
feriehjemmet,
Hellerupvej 44, Hellerup.

..... den / 19

.....
Underskrift

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år	1 måltid udenfor døgnets	
					voksne	børn
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn indtil 18 år.	12,00	3,00	6,00	4,00	2,00
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer samt børn indtil 18 år. Andre tjenstemænd ved DSB, hustruer samt børn indtil 18 år.	15,00	4,00	7,00	4,00	2,00
3	Andre voksne og børn over 14 år.	17,00	5,00	8,00	4,00	2,00

E. Greve Petersen.

**Det bedste
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

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

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

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
1. Kl.s Mejeriprodukter
Gothersgade 14

»LA BELLA«

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

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

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



KULPLADS OG KONTOR:
VESTMAYNEN
TELEF. 955

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Alt i herre- og drengetøj

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

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

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

☆ STRUER . Tlf. 119

A/s Struer Kulimport

Telf. 777

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
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

Wgte Struer Grovbrød



BOSCH

**DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR**

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N



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 Paalægforretning
Kordilgade 10, Tlf. Kalundborg 173
Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

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

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

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}
KØBMAGERSBERGADE 43. K • C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

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
TØRVET, KORSØR
TLF. 389

K. Egede Jensen

Blomster . Kranse . Buketter

Rolighedsvej 9 - Korsør - Tlf. 216

Medlem af
BLOMSTER-Ringen