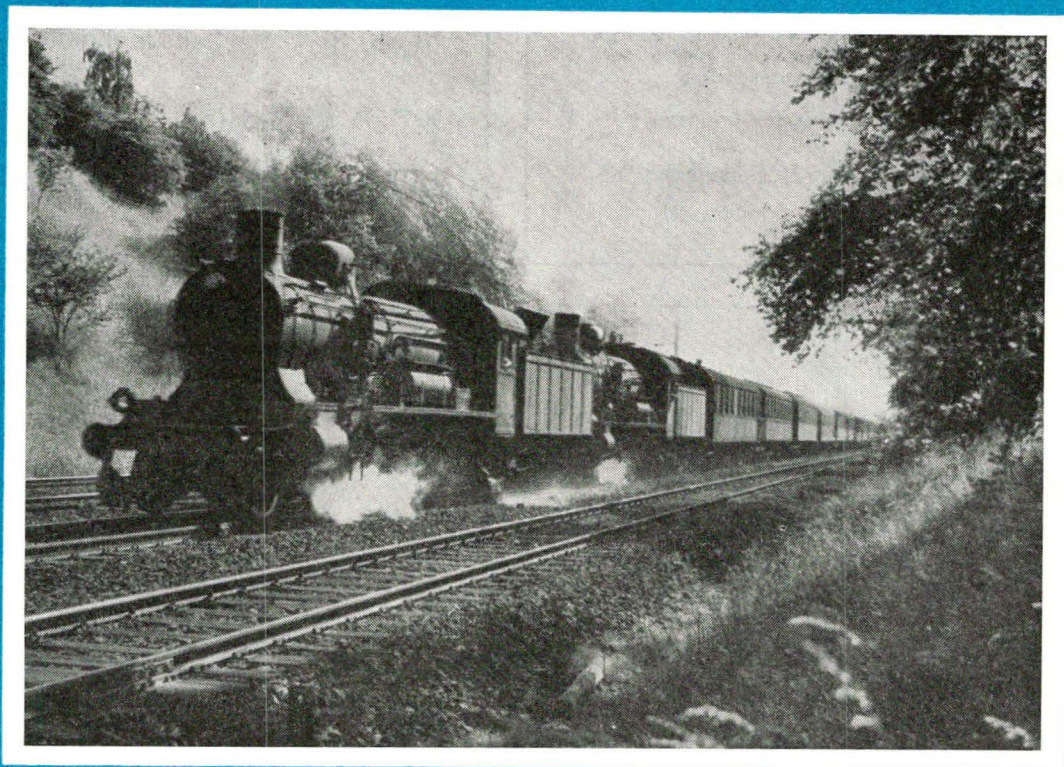


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 23 . 5. DECEMBER 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

**HOLD KULDEN UDE
OG VARMEN INDE -
MED**



DAPORKA

*Effektiv
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra 1/3 Dansk Asfaltfabrik

Det er i høj grad en tillidssag, og det er af afgørende betydning, at De får et materiale, hvis egenskaber garanteres af et anerkendt selskab.

Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse

Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 38172 . AARHUS

Bliv velklædt og vind en bil

Som tjenestemand har De den særlige fordel, at De kan købe hele familiens tøj på, vor populære 10 måneders konto uden udbetaling



og som en lille efterårsspøg giver vi Dem chancen for at vinde et dejligt køretøj.

**EN FOLKEVOGN AF
NYESTE MODEL**

Det eneste De skal gøre for at deltage i konkurrencen er at købe velklædthed hos

J. ALBERTSEN
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Linie 5-7-14-15-16 og 40

P. E. Reesen

BLIKKENSLAGERMESTER

Aut. Gas- og Vandmester

Munkesøgade 4 - Kalundborg

TELEFON 1091

Alle

*Bygningsinstallationer
udføres*

Thorvald Dreier

TØMRERMESTER

Vestergade 30 . Nyborg

Telefon 1103

Maskinsnedkeri

*Alt bygnings-
arbejde*

Leverandør til statsbanerne

Rasmussen & Stisager 1/3

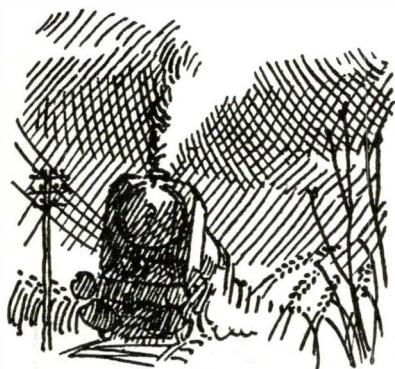
Aagade 5, Aalborg - Telf. 22155

Ingeniører

Entreprenører

og

Murermestre



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 23 - 59. ÅRGANG

5. DECEMBER 1959



Indhold:

Enhedsafdelingerne	399
Trafikminister Kai Lindberg fylder 60 år	400
Rosa Luxemburg	401
Stålarbejderstrejken	402
Lommebogen 1960	403
Samarbejdsudvalgene	404
Fra medlemskredsen - Signalerne på Falster og andre steder ...	405
40 års jubilæum	406
Frontruden	407
Brandkassen	407
Forsikringsforeningerne	409
Under DLF	409
Personalia	410
Chr. IX's Understøttelsesfond ..	410

Forsidebillede:

Sommertog på vej til Korsør kort før
Valby med 2 P-maskiner i forspand.

Foto:

Foto: S. Jørgensen, Helsingør.



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.

Enhedsafdelingerne

Som besluttet på foreningens ordinære kongres 1959 skal de ved et maskindepot eksisterende lokomotivfører- og lokomotivfyrbøderafdelinger sammensluttet til enhedsafdelinger senest 1. april 1960. Efter lovændringen er reglen den, at der skal oprettes én afdeling, når der er stationeret mindst 15 medlemmer ved et maskindepot, medens der i tilfælde af et mindre antal oprettes en underafdeling henhørende under nærmeste afdeling. Om valg til afdelingsbestyrelserne og afdelingernes virksomhed i øvrigt henvises til lovene.

Denne koncentration af afdelingsarbejdet sigter på den kommende udvikling, dels som følge af betydelig nedgang i lokomotivfyrbøderantallet og dels det organisationsmæssige arbejde, hvor der vil stilles stærke krav til effektiviteten. Med trækraftens omlægning lægges den kommende lokomotivmands arbejdsmæssige interesser tæt op ad lokomotivføreren, og de opstående problemers løsning finder bedst sin behandling under én ledelse. Endvidere må fagbevægelsen i fremtiden stræbe mod udpræget koncentration, hvis den skal påregne at fastholde og videreudvikle de løn- og arbejdsmæssige vilkår. Det viser sig allerede i mange tilfælde, at overenskomster og aftaler af enhver art, der ønskes til forbedring af forholdene, kræver stærkere og mere smidigt organisationsapparat. Modsatningsvis den højt besungne decentralisationstanke i samfundslivet må man i fagbevægelsen søge centralisation for at gøre sine krav gældende og få resultater frem.

Med nytårets første måneder, hvor afdelingsgeneralforsamlingerne traditionelt finder sted, stunder arbejdet til med sammenslutningen, og der forventes vel vejledende retningslinier fra hovedbestyrelsen til nyordningens gennemførelse. Dennes hovedsynspunkt har imidlertid altid været mindst mulig indblanding i afdelingernes daglige virksomhed, og der skulle heller ikke være grund til tro på, at det forestående krævede en sådan. Rammen for enhedsafdelingen ligger fast forankret i foreningens love. Der kan derudover for tilsikring af parlamentarisk ledelse af afdelingen ligge spørgsmålet om udfærdigelse af en forretningsorden, men hovedbestyrelsen har ikke ment, at man burde udarbejde en almindeligt gældende for alle afdelinger, eftersom lokale forhold kan betinge nødvendigheden af afvigelser. Dette overlades til medlemmerne ved det enkelte depot i tillid til, at reglerne kommer til at hvile på parlamentarisk basis.

Et spørgsmål af vigtighed, forinden man går ind i sammenslutningen, er, at de enkelte afdelingers valgte revisorer får gennemført revisionen af de beroende midler, så disse er helt à jour, når de indgår i enhedsafdelingens kasse.

Dernæst er det af stor betydning, at alle arkivsagerne samles og bevares i den ny afdeling. I modsat fald vil mange historiske sager fortabe sig i det uvisse. Dette må undgås, og man bør have opmærksomheden rettet herpå.

Foruden stedsbetegnelse er de nuværende afdelinger benævnt ved nummer, og hovedbestyrelsen har behandlet spørgs-

målet om den fremtidige form for dette. Man er enige om at afskaffe afdelingsnummeret, således at afdelingen kendetegnes ved stedsbetegnelse. Det vil bortset fra afdelingerne i København sige bynavnet. I København vil betegnelserne for de tre fremtidige afdelinger være Godsbanegården, Helgoland og Enghave afdelinger.

Nyordningen kan måske medføre problemer ved overgangen, men det er vor tro, at ingen af disse er vanskeligere end at de finder deres rette løsning med den skolede tillidsmandsstab, der efterhånden er frembragt.

Ordningen tjener styrken og kontinuiteten i organisationsarbejdet.

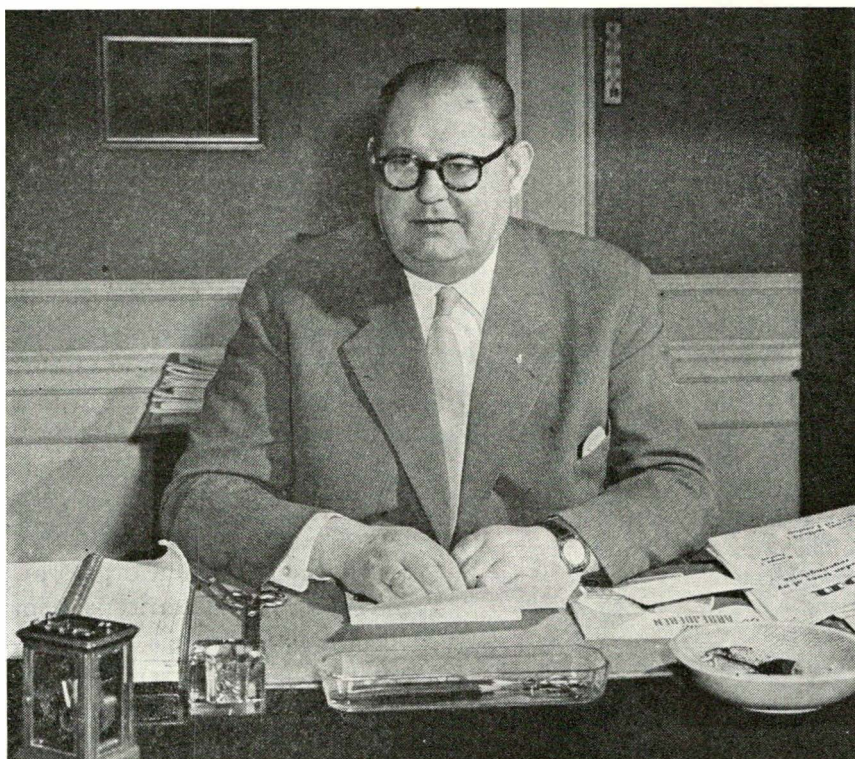
Trafikminister

Kai Lindberg

60 år



*Den 10. december fylder
minister for offentlige
arbejder, Kai Lindberg
60 år*



Ministeren er født og opvokset i Helsingør og er udlært som skibsbygger i sundbyens Skibs- og Maskinbyggeri. I en meget ung alder tog han første gang aktivt del i det faglige arbejde indenfor maskinarbejder gruppen og blev som 32-årig valgt som formand for Dansk Smede og Maskinarbejder Forbunds Helsingør afdeling. Dette hverv varetog Kai Lindberg til 1941, hvor han på generalforsamlingen i maj måned blev valgt som sekretær i Landsorganisationen.

Selv om ministeren er udgået fra smedenes organisation, har han med sin alsidige interesse fulgt udviklingen også indenfor andre fag og kunne derfor i sin sekretærstilling tage del i arbejdet på et meget bredt grundlag. Hans flid og hans dygtighed førte ham derfor frem i forreste linie inden for Arbejderbevægelsen, hvor han foruden sit faglige arbejde også tog ivrigt del i det politiske. Denne sidste gren af hans virksomhed førte ham i 1947 ind som medlem af folketinget, og han havde tillige nogle måneder sæde i landstinget indtil dette blev ophævet.

Realitetsbunden og med sans for et praktisk greb om tingene og med en fortsat grundighed overfor de problemer han fik som opgave, udpegede ministeriet H. C. Hansen, Kai Lindberg til den betroede stilling som minister for offentlige arbejder den 30. august 1955. Til dette hverv blev tillige i 1957 tillagt posten som minister for Grønland.

Som chef for den store gruppe af tjenestemænd under sit ministerium faldt det naturligt for ministeren også at sætte sig nøje ind i tjenestemandforhold og med sin allerede mangeårige faglige indsigt blev ikke mindst denne del af arbejdet tidskrævende som minister. Det blev jo netop under Lønningskommissionen af 1954, Kai Lindberg trådte til og derfor fik den del af kommissionsarbejdet som vedrørte de tjenestemænd, der hører under Ministeriet for offentlige arbejder.

Der er derfor grund til i forbindelse med trafikminister Kai Lindbergs 60 årsdag sammen med en hjertelig lykønskning på dagen at bringe en tak for velvillig modtagelse og behandling af lokomotivmændenes henvendelser.

40 år siden Rosa Luxemburg myrdedes

En mindededag, som det vel nok havde været værd at huske, er gået hen over os, uden at vi har ænset den. – Den 31. maj var det 40 år siden, liget af Rosa Luxemburg blev fundet i Landwehrskanalen i Berlin.

Efter måneder med bitre gadekampe, var den ydre orden genoprettet i Berlin efter novemberrevolutionen, krigens afslutning og kejserdømmets fald. Philip Scheidemann havde fra Rigsdagsbygningens balkon udråbt den tyske republik – ja, men drømmen om den socialistiske revolution, en tilbundsgående udrensning, som måske af os, der den gang var unge, havde håbet på i Tyskland efter nederlaget i den første verdenskrig, kom ikke. – Hvem ved, hvad vi var blevet skånet for, hvis den var kommet? – Men drømmen var knust, og i massegravene i Friederichsfeldt og Spandau hvilede nu de tusinder af ofre for en planløs revolte i de tavse massegrave.

Kejseren flygtede, men generalerne blev

Det var måske den store fejl, der blev begået under den tyske revolution i 1918: Kejseren flygtede, men hans generaler blev. Man sagde ganske vist, at den militære magt var den ny republik tro. Men var den?

Om aftenen den 31. maj 1919 fik chefen for de regeringstro tropper i Zossen nær Berlin en meddelelse, som fik ham til at blegne: *–Man har fundet hende*, – meddelte en stemme i chefens telefon. – Og stemmen fortsatte: *– Forstår generalen hvad det betyder?* – Man har fundet hende. Hun ligger nu, trukket op af Landwehrskanalen, i Schauhaus. Men der kan hun ikke blive. Generalen må tage sig af hende. –

Det varede lidt, før generalen svarede stemmen, og da han svarede, var det med ironi og hån: *– Jeg forstår udmærket, nu skal vi herude forsøge at ride stormen af for republikken. Allerede i morgen vil hele Berlin vide, at hun ligger herude. – Kan denne nyfødte republik ikke klare en sølle død kvinde?* –

– Generalen må tage sig af hende. – Zossen kan let forsvares.

Og så kommanderede generalen: Alarmeredskab! Dobbelte vagtposter! – Og en pansret bilkortege gled mod Berlin for at hente resterne af Rosa Luxemburg.

Den lille kvinde – en ildsjæl

Endnu som død havde denne lille kvinde magt til at få en hel nation til at gløde. Hun var en gang den tyske arbejderklasses ildsjæl og dens altid urolige samvittighed. Hele hendes liv var hun i virksomhed for at vække de retsløse masser i zahrens Rusland til forståelse af deres menneskeværd. Samme i Polen og Tyskland.

Hun var født i en fattig jødisk familie i nærheden af Dublin. Hun kendte derfra fattigdommen og det slaveri, der fulgte med. Hun vidste, hvilke utrolige forfølgelser jøderne i Rusland og Polen var udsat for. – Hun var en sammensat kunstnersjæl og var i besiddelse af en vild oprørsnatur, som mange gange fik hende til at overskride fornuftens og rimelighedens grænser i sin kamp for det, hun mente var retfærdighed. Hun ejede en lysende intelligens. Politisk stod hun altid på det tyske socialdemokratis venstre fløj.

Hun var ikke kommunist

Men intet er mere fejlagtigt, end at betegne hende som kommunist – siger *Martin Grill* i en omtale af hende i de svenske fabriksarbejderes blad. – Dette understreges i indledningen til et 2-binds værk udkommet i Østberlin 1955 (*Ausgewählte Reden und Schriften*) i to store afhandlinger, den ene af Lenin, den anden af Stalin. På 150 tættrykte sider forsøger de hver især at bevise, at Rosa Luxemburgs teorier er i modstrid med den kommunistiske lære, man finder hende åbenbart farlig for den bestående orden – som man fandt hende farlig for 40 år siden i Berlin. I Rosa Luxemburg manifesterede sig ikke et bestemt system. Men ene menneskehedens uoprindelige oprør mod uret og tyranni.



Berømt i hele verden blev Rosa Luxemburg gennem sin kamp mod den preussiske militarisme. I en replik til statsanklageren i en proces mod hende i Frankfurt a. M. i 1914 stammer denne udtalelse:

•Krig kan kun føres, så længe arbejderne følger parolen og i tålmod bærer byrderne. Når en gang majoriteten forstår, at krig er barbarisk, umoralsk, reaktionær og folkefjendtlig, i det øjeblik bliver krig umulig! Det ligger i folkets egne hænder at afgøre, om krig kan eksistere eller ikke – – –.

Rosa Luxemburg dømtes i 1914 til 12 måneders fængsel. Det var ikke hendes første straf. Men straks efter domfældelsen, før hun indsattes til afsoning, talte hun for en forsamling på titusinder foran retsbygningen i Frankfurt.

•Breve fra fængslet•

Størstedelen af den første verdenskrig tilbragte hun i forskellige tyske fængsler. Hun har udgivet en lille bog på knapt 100 sider, som hun kalder »Breve fra fængslet«. Den er en af de fineste og mest menneskelige bøger, der er udkommet på tysk.

Den 10. november 1918 blev hun som hundreder af Kejsertysklands politiske fanger lukket ud af fængslet, og hun var selvskreven som leder af venstrefløjens indenfor det tyske socialdemokrati. Hun grundlagde

sammen med *Karl Liebknecht*, *Frantz Merring* og *Clara Zetkin* det såkaldte »Spartakusforbundet«. Den blodige kamp, som fulgte i forbundets spor, måtte på forhånd mislykkes. Der kan ikke herske tvivl om, at Rosa Luxemburg selv var klar over dette. Men hun opgav ikke kampen, før døden indhentede hende. Det ville have været imod hele hendes natur, om hun ikke til det sidste havde stået på toppen af barrikaden.

Rosa Luxemburgs sidste artikel

Den 14. januar 1919 skrev Rosa Luxemburg sin sidste artikel i »Die Rote Fahne«. Slutningen lød således:

Ordenen i Berlin er genoprettet. – Ak I dumme kreaturer; Denne orden hviler på et løst grundlag. Revolutionen kommer igen og genopstår i morgen, og til basuners klang skal den kundgøre: Jeg har været her. – Jeg er her. – Og jeg vil blive her evigt. – –

Næste dag blev alle Spartakus' ledere fængslet. Den lille syge kvinde slæbtes af en gruppe reaktionære officerer, sammen med Karl Liebknecht til Hotel Eden i Budapester Strasse og myrdedes. Liget blev kastet i Landwehrskanalen, hvor det som oplyst først blev fundet den 31. maj.

Rosa Luxemburg begravedes den 13. juni sammen med Karl Liebknecht og 32 dræbte arbejdere.

Rosa Luxemburgs ideer.

Der kan ikke være tvivl om, slutter Martin Grill, at de fleste af Rosa Luxemburgs politiske ideer i mangt og meget var og er ganske uantagelige for arbejderne i dag. Og som sagt foran, stod hun i skarp modsætning til datidens russiske bolchevikere. Når man nu skal hædre hendes minde, er det uden at tage parti. Hendes død blev faktisk en bebudelse af den tyske revolutions nederlag, og den første triumf for de reaktionære kræfter som blev tilbage, da kejseren flygtede, og hans rige gik under.

Rosa Luxemburgs mordere afsløredes hurtigt, men de blev aldrig straffet.

Der går en rød tråd fra Hotel Eden til Kaiserhof, fra Landwehrskanalen

til Buchenwalde og Auschwitz. Fundamentet til Hitlers tredje rige blev allerede lagt i 1918 og 1919.

Alt hvad vi siden har oplevet, var vi måske blevet forskånet for, hvis

Rosa Luxemburg havde fået magt til at udrydde de tilbageblevne rester af den preussiske militarisme som blev tilbage og indefra undergravede Weimar-republikken.

Stålarbejderstrejken og automatiseringen

Nationaløkonomiske betragtninger

Af Dipl. rer. pol. dr. phil.

W. A. Meseke, Hamburg.

I tidsskriftet »Automatik« (sept. 1959) har den kendte tyske nationaløkonom professor W. A. Meseke fremsat nogle nationaløkonomiske betragtninger om automatiseringen og den amerikanske stålarbejderstrejke. Skønt han som nationaløkonom hverken er talsmand for arbejdsgiver- eller arbejder-synspunkter, støtter han i princippet kravet om arbejdernes andel i det forøgede udbytte som følge af produktivitetsstigningen. Men hvorledes kan dette krav opfyldes uden langvarige og ødelæggende storstrejker? Om dette problem skriver han:

Socialøkonomisk praktik i USA.

Spørgsmålet, om automatiseringen skal udvikle sig til en velsignelse eller en forbandelse for menneskeheden, er i teorien let at besvare: hvis det kan lykkes at gennemføre de for automatiseringen afgørende samfundsændringer – især af økonomisk-politisk art – kan det ikke ses, at automatiseringen ikke skulle kunne blive til gavn for menneskeheden. Men hvis det ikke lykkes, er der ingen grund til overdreven optimisme. I praksis synes det i øjeblikket, som om der er store hindringer med hensyn til at skabe de rette betingelser i denne henseende. Den amerikanske stålarbejderstrejke er et eksempel herpå.

Den drejer sig som bekendt om følgende: Som følge af den stærke automatisering af stålproduktionen er produktiviteten steget, uden at stålpriserne er sunket tilsvarende. I den anledning erklærer fagforeningen; når udbyttet er steget, er lønstigninger rimelige. Men industrien

afviser enhver lønforhøjelse med den begrundelse, at produktiviteten udelukkende skyldes forstærket automatisering og ikke nogen større arbejdsydelse. Kun hvis fagforeningen vil gå med til indrømmelser, der kan medføre en yderligere stigning i produktiviteten, er industrien rede til at vise imødekommenhed i lønkravet. Fagorganisationen er imidlertid endnu mere bange for indrømmelser af denne art end for stagnerende lønninger, da sådanne indrømmelser efter deres mening vil medføre større arbejdsløshed. Man peger i denne forbindelse på, at de hidtil ledigblevne arbejdere – på trods af alle profetier – stadig ikke er bleven opsuget i arbejdsprocessen.

Hvis de modsigelser, der kommer til udtryk heri, virkelig var uløselige, ville vi i næste fase af udviklingen sandsynligvis kunne forvente stærk modstand mod automatiseringen. Men faktisk er de opdukkede vanskeligheder ingenlunde uløseligt forbundet med automatiseringens væsen. Det drejer sig kun om spændingsfænomener mellem den voldsomme automatisering af produktionen og de endnu ganske uløste samfundsproblemer.

Inflation og automatiseringen er uforenelige.

De nævnte spændinger kunne næppe være skarpere, man fristes til at sige, næppe mere grotesk bragt til udtryk end tilfældet er for tiden i USA. Thi hvis man netop i forbindelse med den højst mulige rationalisering – og det vil vel sige: billig-gørelse af produktionen – maler inflationsspøgelset på væggen (og løn-

kravet afvises ikke mindst med denne motivering! viser det sig med største klarhed, at der her er noget galt med grundprincipperne. Hermed skal ikke være sagt, at lønkravene i den foreliggende form ikke kan få inflatoriske virkninger, men vi vil tværtimod fastslå, at hele løndiskussionen som sådan er udtryk for en forfejlet situation. Hvis automatiseringen forløber i harmoni med samfundets forhold, kan der hverken forventes inflation eller uhemmet prisstigning, men tværtimod prisfald. Det turde være så selvfølgelig, at det ikke behøver at begrundes nærmere.

Hovedpunktet i denne fortvivlede situation er uden tvivl industriens fejlagtige opfattelse: at arbejderne ikke har noget krav på at få del i frugterne af produktivitetstigningen, da denne udelukkende skyldes den forstærkede automatisering og ikke nogen forøget arbejdsindsats. Til grund for denne opfattelse ligger øjensynlig den (også i den tyske løn-debat) så stærkt fremsatte fejlagtige mening, at der findes en speciel produktivitet for hver enkelt produktionsfaktor, altså f.eks. arbejdets eller kapitalens. Man forveksler åbenbart begreberne »produktivitet« med »produktivitetstal« og synes at gå ud fra, at produktivitetstallene kan beregnes ud fra arbejdet eller kapitalindsatsen (altså f.eks. antal arbejdstimer, antal HK, tons kul o.s.v.). Men uanset hvilken af disse metoder man bruger, drejer det sig udelukkende om forskellige talmæssige udtryksformer for samme størrelse, nemlig produktiviteten i den pågældende virksomhed eller industri, der er resultatet af et samvirke af arbejde og kapital. Også i det foreliggende tilfælde drejer det sig om en produktivitetstigning i samtlige virksomheder resp. samme industri. Dette kommer iøvrigt også til udtryk i, at der stilles større krav til arbejderne ved overgangen til automatisk produktion.

Prisnedsættelser er vigtigere end lønforhøjelser.

Det er dog ikke alene de direkte parthavere, der har krav på frugter-

ne af rationaliseringen. Til syvende og sidst er det ikke den enkelte industris fortjeneste, at den er bleven »automatiserbar«, ligesom andre industrier ikke kan gøre for, at de ikke kan automatiseres. Derfor er det først og fremmest hele samfundet, der har krav på det øgede udbytte, naturligvis inklusive de pågældende arbejdere i de automatiserede virksomheder. Den omstændighed, at der overhovedet kan automatiseres, er jo udtryk for hele udviklingstrinet i samfundet.

Dette fører os frem til spørgsmålet om, hvorledes samfundet kan få del i produktivitetstigningen. Det er ikke vanskeligt, nemlig ved prisnedsættelser. I et samfund med fri konkurrence indtræder prisfaldet automatisk, da en virksomhed jo kun automatiserer for at kunne konkurrere sine rivaler. Fri konkurrence er derfor den vigtigste forudsætning for en krisefri automatisering. Hvis industrien er monopoliseret, er det samfundets opgave at sørge for et maksimum af konkurrence. Dette behøver ikke at betyde et diktat fra statens side, thi hele monopol-lovgivningen er jo til syvende og sidst intet andet end bevare konkurrencen som en permanent tilstand. Først, når den af produktivitetstigningen betingede profit er »opbrugt«, kan løn- og avance-stigninger forsvares. Den grænse, til hvilken disse sekundære tilpasningsprocesser må gå, kan dog ikke udregnes på basis af indekser, hverken branche-indekser eller mere omfattende indekser, thi hertil er forholdene i de enkelte virksomheder altfor forskellige.

Produktivitetslønnen må udregnes bedriftsvis.

Kollektive løntarifer i en industri med forskelligt afkastende bedrifter bør indskrænke sig til at fastslå en grundløn, der er ens for samtlige virksomheder i den pågældende industri. Da ikke alle virksomheder kan bære den samme »produktivitet-løn«, må der til grundlønnes lægges en for de enkelte virksomheder aftrappet tillægsløn, altså en art andel i udbyttet. Lige så lidt som fabrikanten kan gøre krav på et bestemt udbytte af sin virksomhed, lige

så lidt kan arbejderne stille krav om en ensartet tillægsløn ud over grundlønnen. Forskellen i løn bør dog ikke være altfor stor, da dette kan forstyrre arbejdsfreden.

Løndiktat er en trusel mod automatiseringen.

Hvis industrien ikke foretager prisnedsættelser, må den regne med, at fagforeningen møder frem med sine krav, der ikke kan frakendes en vis logik. Hvis de gennemføres i form af kollektive ensartede lønforhøjelser, rammer de alle virksomheder lige hårdt. Lad os gå ud fra, at de alle kan bære disse lønforhøjelser, men de vil da efterfølges af lignende lønkrav i andre industrier, thi stålarbejderne i USA indtager i denne henseende en førerstilling. Muligvis kan de andre industrier ikke automatiseres, og de stigende lønninger uden en tilsvarende stigning i produktiviteten må i mange tilfælde føre til stigende priser, og inflationens spøgelse males på væggen. Det bliver i så fald forbrugerne, der må bære byrden, og automatiseringen kunne da udvikle sig til en forbandede.

Hvis priserne på produkterne i en automatiseret industri ikke nedsættes, kan det altså få skæbnesvangre følger. Det faktum, at de ved den stærke automatisering ledigblevne arbejdere ikke hidtil er kommet i arbejde på ny, taler sit tydelige sprog. Vigtigere end blot den tekniske videre-udvikling af automatiseringen er i øjeblikket studiet af dens samfundsmæssige funktion. Den foreliggende situation i USA leverer et godt anskuelsesmateriale hertil.

Lommebogen 1960

I løbet af december måned er foreningens lommebog 1960 klar til afsendelse og i den anledning gøres opmærksom på, at interesserede som tidligere år kan erhverve den til fremstillingsprisen + forsendelse, ialt kr. 6,50.

Bestillinger indsendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Betaling for bestilte lommebøger bedes sendt over foreningens postkonto 245 42.

Samarbejdsudvalgene

1. Distrikt

1. distrikts samarbejdsudvalg har afholdt møde. Efter formandens beretning om de driftsmæssige og økonomiske resultater sammenlignet med tilsvarende periode året forud blev det oplyst, at distriktets personaleforbrug atter var begrænset på alle områder, men at det fortsat var bydende nødvendigt at sørge for en naturlig personaletilpasning på alle vore arbejdspladser, således at vi kan nå dertil, at ingen med rette kan sige, at arbejdet på DSB's arbejdspladser ikke er tilrettelagt på den mest hensigtsmæssige måde.

Fjernstyring.

Vedrørende anlægsvirksomheden blev det oplyst, at automatisk blok nu er taget i brug over hel strækningen Roskilde-Ringsted og ventes ibrugtaget Roskilde-Tåstrup i indeværende finansår. Herved muliggøres fjernstyring af Borup og Hedeusene st. fra midlertidig fjernstyringscentral i Roskilde. Automatisk linieblok er taget i brug over strækningen Nykøbing Fl.-Gedser med fjernstyring af krydsningsstationerne Fiskebæk og Væggerløse fra fjernstyringscentral i Nykøbing Fl. Den videre udbygning mod nord påregnes begyndt i 1960.

Vejkrydsninger.

Afvikling af den manuelle ledbevogtning på strækningen Slagelse-Næstved forventes gennemført i de kommende måneder. Samtidig nedlægges Sludstrup st., medens Flakkebjerg antagelig opretholdes indtil fjernstyret krydsningsstation mellem Slagelse og Dalmose til sin tid tilvejebringes. Stærkt forenklet betjening af Fodby vil blive indført, når ledbevogtningen bortfalder.

Vejdirektoratet har godkendt de anlæg, der skal gennemføres for afvikling af den manuelle ledbevogtning på strækningen Roskilde-Næstved, bortset fra 2 overkørsler i Køge og overkørslen i Haslev.

En gennemgang af stationerne på sydbanen er forestående, og det kan

ikke udelukkes, at læssesporene i Lov og Klarskov vil blive nedlagt. Bråby st. er efter distriktets opfattelse moden til nedlæggelse.

København H.

Det nye sikringsanlæg i nærtrafikken på Kh. er meget nær fuldført, hvorved betjeningen i en del poster bortfalder. Når nyt sikringsanlæg i fjerntrafikken er tilvejebragt, kan det ikke udelukkes, at Hovedbanegården med fordel kan betjenes fra een post.

Godsbanegården.

Efter fjernelse af det nuværende toldpakhuis i Vasbygade tilvejebringes mulighed for en rationel udbygning af anlæg til bestridelse af stykgodstrafikken til og fra København, idet det er tanken at koncentrere den udgående trafik på Københavns Godsbanegård og Nørrebro, medens den indgående trafik tænkes afviklet alene over Godsbanegården, hvorfra al udkørsel skal foregå. Mod betaling af overførselsgebyr vil gods kunne indleveres eller afhentes på de andre københavnske stationer.

Togregistrering.

Indenfor S-togsområdets vigtigste stationer har distriktet etableret et apparat, der ved hjælp af elektriske impulser registrerer togenes bevægelser med sekunders nøjagtighed.

Børge Aanæs.

2. Distrikt

Mødet afholdtes den 13.-10. Formanden, distriktschef S. Haldbø, indledte med at omtale driftsregnskabet for månederne april/august, der i driftsoverskud udviste 19,90 mill. kr., en forbedring i forhold til samme tidsrum i 1958 på 2,59 mill. kr., og selv om udviklingen indenfor personbefordring og også tildels stykgodsbefordring fortsat synes gunstig, havde takstforhøjelserne været stærkt medvirkende til det forbedrede driftsresultat.

Efter fremsat anmodning vedtog udvalget, at dets mødeprotokoller

skal tilsendes formændene for de lokale udvalg i 2. distrikt.

Da der fra rejsende, der skal med det første morgentog fra »lukkede« stationer modtoges klager over, at ventesalen først bliver lukket op af togføreren ved togets ankomst, har distriktet ved maskintjenesten opstillet en anordning, hvorved tændeuret på stationer oplåser ventesalsdøren før togets ankomst, forsøget bliver for tiden foretaget på Laven og Ullerslev stationer, og der vil senere blive taget stilling til, om ordningen skal indføres på andre stationer.

Til orientering for personalet oplyste formanden, at der i M 2 med hensyn til betjening af de kommende Mx, arbejdes på, at kørslen antagelig vil ske fra de depoter, der i dag har betjening af MY-loko.

På sidste møde efterlyses en hårdt tiltrængt forbedring af ventilationsforhold i remisen i Fredericia, spørgsmålet ventes snarest løst, da der af distriktet var indsendt et forslag til ændring af værkstedsforholdene ved remisen, hvorved ventilationsforbedring ventes gennemført samtidigt.

Overtrafikinspektør V. Holst omtalte nye leverancer af såvel godsvogne (G.P.T.) som transportbeholdere (500 stk. type A).

Med godstrafikken i indeværende efterår vil der sikkert kunne forventes i lighed med tidligere år betydelig transport af juletræer og kransgrønt til såvel udlandet som frihavnen og hovedstadsområdet, medens der derimod sikkert ikke vil blive tale om nogen stor udførsel af sukeroer til Tyskland i år.

For en forøget udnyttelse af lastbiler i Oj. og Sdb. særlig i aften- og nattimerne er der etableret kørsel mellem visse stationer i Sønderjylland, hvorved der i Te vil blive betydelig mindre omlæsning af godsstykgods, og der vil derved kunne spares såvel omlæsningspersonale som 8 stykgodsvogne pr. døgn.

Fra en togførergroupe var modtaget en skrivelse vedrørende de ret ofte fremkommende »slæbende bremsers« i de store godstog, der fremføres af MY-loko. Overmaskiningeniør Vogel omtalte en undersøgelse, som var foretaget af M 2, og hvor det konsta-

teredes, at vel var der tilfælde, hvor manglende smøring af bremsetøjet kunne være årsag til, at der ved mindre opbremsninger under kørselen var bremses som ikke løses igen, men også omskiftning af trækraften eller ændring af kørselsretningen var en hyppig årsag, da førerbremseventilerne ikke altid kan indstilles nøj-

agtig ens, hvilket kan give forskellig trykindstilling.

Et andet forhold, som også kan have indflydelse, er den ret ofte høje bremseprocent, som togene fremføres med.

Der er fra M 2 udsendt yderligere vejledning om forholdet til personalet. P.P.

savnes det »gule blink« til advisering foran et stopsignal.

Kunne det ikke indføres, at signalet forud for et stop, viste gult blink, og signalet foran signal »kør med middelstor hastighed m.m.« viste gult suppleret med grønt, således at man »slap« for at skulle dømmes efter, når man modtager et eller to grønne lys, så havde man nemlig, i lighed med det ovenfor fremførte ønske, angående advisering på et fremskudt signal, en ensartet signalaflæsning alle steder.

Jeg håber lønligt, en eller anden fra signaltjenesten, eventuelt generaldirektoratet, læser dette og eventuelt tager spørgsmålet op til nøje overvejelse.

Disse spørgsmål syntes jo altså at kunne ses fra mange sider, men lad os høre andre medlemmers mening, for det er jo et forhold af stor betydning i vort arbejde (og vi har skoen på). Vi her i Næstved mener ikke at kunne finde os tilfredse med den stilling, hovedbestyrelsen har taget til dette spørgsmål.

P.A.V.

E. Søltoft,
lokomotivfører, Næstved.

Fra **MEDLEMSKREDSSEN**

»Signalerne på Falster« og andre steder

Foranlediget af, at hovedbestyrelsen har afslået Næstved afdelings forslag om at tage spørgsmålet om det nye signalbegreb, hvor gult lys på et fremskudt signal kan advisere både ændret sporbenyttelse eller hovedsignal i stopstilling, op til fornyet behandling, idet man begrundet afslaget med, at der ikke er fremført ting, der berettiger fornyet behandling, og at signalbegrebet er en forenkling, vil jeg (som jeg gjorde i afdelingens skrivelse til hovedbestyrelsen) henvise til nogle begrundelser, som Gedser afdeling har fremført i samme forbindelse, og som fuldt ud dækker vore synspunkter.

Ulemperne ved brug af gult lys på fremskudt signal til advisering som foran nævnt er:

1) Der skal med godstog bremses ned som for stop på hovedsignalet, hvilket vil medføre tidstab.

2) Det vil bl.a. i tåget vejr tage langt tid at komme ind på en station, og ved krydsning kan fremkomme stort tidstab for flere tog.

3) I mange tilfælde vil der, hvor man normalt krydser i vigespor på en station være fare for, at det fremskudte signals gule blinklys opfattes som indkørsel, men det kan også være stop.

Da hovedsignalets stilling i tåget vejr og under dårlige belyningsforhold på linserne, i mange tilfælde først kan ses i en afstand af 200-400 m, er der stor risiko for en for sen nedbremsning, og det må betragtes som en fælde for lokomotivføreren. (Bemærk navnlig dette)! Ved rutinemæssig benyttelse af gult blinklys

på fremskudt signal til indkørsel i vigespor, nedbrydes betydningen af fremskudt signals advisering, om at hovedsignal viser stop.

Det vigtigste signal for os er »hovedsignal viser stop«, og det er meget uheldigt, at man nu har givet det fremskudte signal dobbeltbetydning.

Ja, det er de grunde, Gedser afdeling har fremført, og som Næstved afdeling fuldt ud deler, dertil kan føjes, at DSB, når de forandrer på signaler, tilstræber at lave en smidigere toggang, det synes at halte lidt i tilfældet her.

Der er vel også økonomiske interesser i spørgsmålet, og det er klart, at hvis man skulle gennemføre, at de fremskudte signaler skulle vise gult + grønt ved ændret sporbenyttelse, kunne dette ikke ske uden, at disse signaler blev daglyssignaler, altså armsignalerne skulle udskiftes.

Heroverfor vil jeg hævde, at det er urimeligt på dette grundlag at lave fremtidens signaler »tidssvarende«. Man må kunne indføre det rigtige på disse (nye) signaler, og hvor man har armsignaler, endnu stadig gøre brug af meddelelser om ændret sporbenyttelse, evt. »nøjes« med at holde toget for stop, til der af lokomotivføreren er afgivet signal »færdig til indkørsel«, hvorefter toget kan tages ind på ændret spor.

De steder, hvor der er armsignaler, er jo ikke fjernbetjent og indgår heller ikke, hvor der er automatisk linieblok.

Angående A.M. signaler (uden fremskudte signaler) vil jeg ikke undlade nogle bemærkninger. Der

Flere tidligere sikkerhedsformaliteter var tidsrøvende og komplicerede.

Med anledning i foranstående indlæg, om den gennemførte ændring for meddelelse til lokomotivføreren om ændret sporbenyttelse ved gult og grønt lys på hovedsignalet og i forbindelse med det fremskudte signals advisering af dette eller følgende stopsignal, er der grund til understregning af en, som var tidsrøvende og kompliceret.

Det fremhæves ganske vist i indlægget, at den nye underretningsform kan betinge tidstab, men dette kan ikke antages som generel betragtning. Efter de afløste regler for togenes ændrede sporbenyttelse fik man underretning på en forudliggende holdestation, eller, hvis dette ikke var muligt, og toget var planmæssigt gennemkørende på en station, ved at blive taget ind for »lille«

signalgivning. Havde man ikke kunnet få underretning forud, blev toget rangeret ind, hvor stationen ikke havde hastighedsviser, medens man i øvrigt på stationer med hastighedsviser og med eller uden stationsbloksignal ved den pågældende togvejsforgrening skulle forholde sig på særlig måde.

Der er ingen grund for den antagelse, at det med disse formaliteter var et hurtigere og mere smidigt underretningsmiddel – tværtimod.

Der næres betænkelighed ved, at et fremskudt signal kan have dobbelt betydning!

Når man møder det gule lys i et fremskudt signal, ligger der ingen fare for misforståelser – enten betyder det, at hovedsignalet viser »stop«, eller ændret sporbenyttelse, og i begge tilfælde må lokomotivføreren ned sætte toghastigheden og afpasse den efter hovedsignalets stilling. Nøjagtig som tidligere.

Er det tåget eller på anden måde usigtbart vejr, hvorfor skulle der da ligge nogen fælde i det fremskudte signals dobbeltbetydning? Som nævnt foran må fremhæves, at man altid skal afpasse hastigheden efter, hvad hovedsignalet måtte vise efter advi-

sering af fremskudt signal, og synlighedsafstanden er ikke afhængig af gult lys i det fremskudte signal. Hverken før eller nu var eller er forholdene anderledes med hensyn til synlighedsafstanden til hovedsignalet, f.eks. 200–400 m i usigtbart vejr, som nævnt i indlægget. En for sen afbemsning af toget er derfor hverken mere eller mindre risikobestemt end tidligere, og som noget ganske afgørende i forbindelse med dårlige sigtbarhedsforhold, eller i det hele taget, er det signalreglementets grundsætning, at man forholder sig, som signalet påbyder størst sikkerhed, d.v.s. stopsignal. Der kan således ikke forudsættes »rutinemæssig« (der er i øvrigt ikke noget, der hedder »rutinemæssig« ved efterlevelse af sikkerhedsforskrifterne) benyttelse af signal for ændret sporbenyttelse.

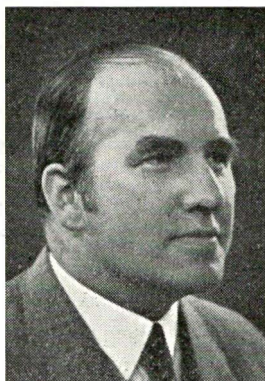
Det nye signalbegreb komplicerer ikke forholdene – derimod opnås en betydelig forenkling af underretningen for ændret sporbenyttelse, og praksis vil vise, også mindre tidsrøvende.

Hovedbestyrelsen har underkastet sagen en grundig behandling, thi man ønsker ikke, at signalsystemets

modernisering skal medføre særligt følelige ulemper i overgangstiden. Til den ende kan føjes, at der i overgangen altid vil være indarbejdningssværligheder, men de har hidtil været minimale, og æren herfor kan tilskrives lokomotivpersonalet. Imidlertid kan man aldrig tage for givet, at noget nyt ikke kan være behæftet med ting, der bør ændres, hvorfor hovedbestyrelsen naturligvis er lydhør for ethvert synspunkt, som tjener effektiviteten og sikkerheden, men de i indlægget fremførte ulemper eksistere ikke ved fordomsfri bedømmelse af omhandlede.

De vilkår lokomotivpersonalet underkastes i forbindelse med den omfattende modernisering, statsbanernes signal- og sikkerhedsbestemmelser er undergået og stadig undergår, er dog ikke altid lige ønskelige, specielt nå man henser til de etapevise udbygninger af systemet, men det er et forhold, som uomgængeligt er knyttet til bevillingsomfanget, og på denne måde vil lokomotivpersonalet komme ud for gammelt og nyt samtidigt, omend der principielt ingen forandring er i signalernes grundregler. Dette byder på sværligheder, men de kan overvindes. Red.

Jernbaneforeningens hovedkasserer har 40 års jubilæum



Den 15. december kan Jernbaneforeningens hovedkasserer, trafikkontrollør H. A. Christensen, fejre sit 40 års jubilæum ved statsbanerne. H. A., der begyndte som trafikelev i 1919, har den langt overvejende del

af sine tjenesteår tilbragt disse på Københavns Godsbanegård, idet han kom hertil 1. januar 1923 og har været der siden.

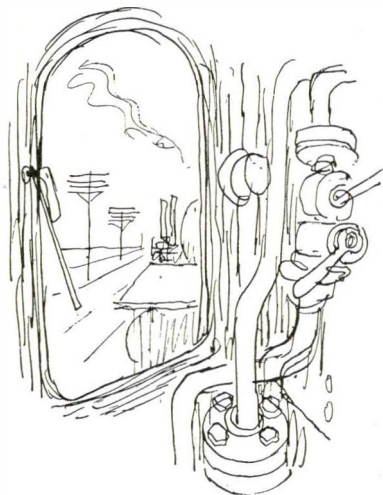
Vort kendskab til ham hidrører fra hans organisationsmæssige virke og kontakten gennem samarbejdet jernbaneorganisationerne imellem.

I 1927 betrådte han organisationsbanen valgt som tillidsmand for Jernbaneforeningens 4. kreds, og i 1930 kom han i hovedbestyrelsen. 1936 blev han hovedkasserer.

H. A. er utvivlsomt Jernbaneforeningen en god hovedkasserer og hans gode menneskelige egenskaber gør ham egnet til varetagelse af sine

standsfællers organisationsmæssige interesser. Vi, der har lejlighed til at arbejde sammen med ham om jernbanemændenes fællesinteresser, har lært at sætte pris på ham, ikke mindst på grund af hans loyale indstilling til sagerne, men også under mere frie former uden for forhandlingsbordets atmosfære, hvor H. A. er hyggelig og omgængelig, selv når han må stå for skud i harmløse politiske drillerier, som han tager med knusende ro byggende på en indstilling, som sigter midterlinien i politiske mål.

Vi vil med disse velmente betragtninger sige hjertelig til lykke med jubilæet og udtrykke ønsket om et fortsat godt og fordrageligt samarbejde for jernbanemændenes fælles sag.



Et forståeligt ønske

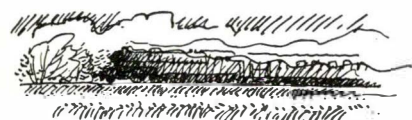
I sommer holdt finansminister Kampmann ferie i sit sommerhus på Fanø og dyrkede ret naturligt badelivets glæder. En dag Kampmann var ude at bade, kom han i en vanskelig situation, ja var faktisk ved at drukne, men to unge mennesker, der opholdt sig i nærheden, opdagede situationen og fik ham reddet i land.

Efter at være kommet sig ovenpå forskrækkelsen gav Kampmann udtryk for sin taknemmelighed og sagde blandt andet til de unge mennesker, at hvis de havde nogle særlige ønsker, ville han imødekomme disse, dog selvfølgelig inden for rimelighedens grænser. Den ene af de unge ønskede meget gerne en knallert, og det fandt Kampmann var rimeligt. Den anden stod og grundede længe, men endelig kom det frem, at han ønskede sig en pæn begravelse.

»En pæn begravelse«, udbrød finansministeren, »det var dog et meget mærkeligt ønske«.

»Ja, det kan godt være«, sagde den håbefulde unge mand; »Men hvad tror De, der sker, når jeg kommer hjem og fortæller min far, at jeg har reddet Kampmann fra at drukne?«.

Smilet.



Protokol over ordinært repræsentantskabsmøde afholdt tirsdag den 16. september 1958 i Odd Fellow Palæet, Bredgade 28, København.

Dagsorden: 1. Valg af ordstyrer. 2. Valg af protokolfører. 3. Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde. 4. a) Beretning fra formanden om foreningsvirksomheden. b) Beretning om forsikringsvirksomheden. 5. a) Aflæggelse af foreningsregnskab (årsregnskaberne 1956 og 1957). b) Aflæggelse af forsikringsregnskab (årsregnskaberne 1956 og 1957). 6. Valg: a) Formand. b) Næstformand. c) Kasserer. d) 2 medlemmer til forretningsudvalget. e) 1 medlem af voldgiftsnævnet. f) 2 revisorer og 1 revisorsuppleant. 7. Indkomne forslag. 8. Fastsættelse af honorar til formand og kasserer. 9. Eventuelt.

Foreningens formand, P. Madsen, bød repræsentantskabets medlemmer og gæster velkommen. Som gæster og indbudte var mødt en repræsentant for broderorganisationen i Norge, direktør Crone m.fl. fra Forsikringsselskabet Danmark, foreningens æresmedlemmer og fagbladsredaktørerne, samt repræsentanter fra Den gensidige Uheldsforsikringsforening og »Vejlekassen«.

Samtlige anmeldte repræsentanter var fremmødt.

Mødet påhørte stående formandens mindetale over afdøde, snedker Laurits Hansen og hovedkasserer Kai Svendsen.

Som formand for Fællesorganisationen DSB var Laurits Hansen medstifter af Forsikringsagenturföreningen, der blev en af de kooperative organisationer, han ofrede megen interesse. Det er næppe for meget sagt, at vor forening blev Laurits Hansens hjertebarndom og overalt hvor han kom frem, agiterede han i sin medlemskreds for tilslutning.

Kai Svendsen var et mangeårigt medlem af vort repræsentantskab og fulgte med levende interesse foreningens udvikling.

Æret være deres minde.

Ad 1. Til ordstyrer valgtes P. From Hansen.

Ad 2. Til protokolfører valgtes E. Greve Petersen.

Ad 3. Protokollen fra sidste repræsentantskabsmøde var udsendt til medlemmerne og godkendt.

Ad 4. a) Formanden redegjorde for de afsluttende forhandlinger mellem foreningen og Forsikringsselskabet Danmark om fornyelsen af overenskomsten. På grundlag af debatten på sidste repræsentantskabsmøde og den der truffede beslutning kunne man på foreningens 20 års fødselsdag underskrive en fornyet kontrakt over en periode på 2 x 5 år. Der blev ved denne lejlighed opnået en betydelig forbedring i forhold til den tidligere overenskomst, og formanden betegnede det opnåede resultat som yderst tilfredsstillende.

Med Dansk Funktionær Forbund har der været ført en del forhandlinger om de af vore akkvisitører, der i kraft af deres tegningsresultater efter funktionærforbundets opfattelse også burde stå som medlem i dette forbund. Et acceptabelt resultat af forhandlingerne var opnået.

Formanden redegjorde herefter for forskellige tekniske spørgsmål vedrørende forsikringstegning og henledte opmærksomheden på, at foreningen snart står overfor at kunne fejre 25 årsdagen for stiftelsen.

Ad 4. b) Forretningsførerens beretning:

Pr. 1. januar 1958 havde foreningen 17.506 indtegnede medlemmer med et samlet forsikringstal på ialt 58.328, fordelt på brand, tyveri, ansvar, vandskade, hundeanvar, grundejer- og sanitetsforsikring.

Det samlede forsikringstal var pr. 1. januar 1956 51.210, en fremgang på 7.128.

Der har været en medlemstilgang i 1956 på 439 og i 1957 på 391 eller ialt på 830 for to år.

Afgangen, døde uden efterladte og afskedigelser + nogle opsigelser, har i perioden udgjort 545, således at nettotilgangen har været 285 nye medlemmer.

I forhold til det medlemstal, som blev opgivet ved sidste repræsentantskabsmøde, nemlig 18.184 pr. 1. januar 1956, skulle den samlede medlemsbestand med tilgangen på de 285 være 18.469 pr. 1. januar 1958.

Det er, som allerede nævnt, imidlertid kun 17.506, hvilket skyldes, at afgang, som tidligere har været ret minimal, ikke har været taget i betragtning i de hidtidige oversigter.

Dette har også fået indflydelse på den procentvise fordeling på organisationerne efter medlemstal, således at den nøjagtige procent nu pr. 1. januar 1958 udgør 56,74, og ikke ca. 60 pct. som tidligere nævnt.

Præmieindtægten i 1956 og 1957 har andraget ca. 350.000 og 373.000 kr. I 1956 behandlede vi ca. 1700 skadessager og i 1957 ca. 1400. Når tallet er større i 1956, skyldes det den stærke storm i januar-februar 1956, der gav os ca. 500 anmeldelser mod ellers normalt 100.

Grundejerforsikringens præmieindtægt i 1956 var ca. 47.000, medens skadesudbetalingen var over 50.000 i det år.

Akkvisitionen: Vor udendørs organisation består af 54 tillidsmænd fordelt jævnt over hele landet med en tilsynsførende tillidsmand for Nordjylland, 1 for Sydjylland og 1 for Fyn, medens tilsynet for Sjælland-Falster føres fra kontoret.

Næsten alle tillidsmænd har været knyttet til afdelingen omtrent fra starten eller i mere end 20 år, og det er klart, at der derfor er udviklet et meget nært tilhørsforhold til disse medarbejdere, som naturligvis også er dygtige og samvittighedsfulde forsikringsrådgivere for organisationernes medlemmer og for forsikringstagerne.

Udover tegning af nye medlemmer, nye forsikringer og forhøjelser, tager tillidsmændene sig også af skadebehandling, og kun, hvor der er tale om større skader, og hvor der er tvivl, foretages selve opgørelsen af kontoret.

Det samlede antal tegnede forsikringer ligger omkring 6.500 pr. år til en samlet årspræmie på 30-31.000 kr. med stigende tendens til trods for, at tilgangen til DSB i de senere år har været nedadgående.

Dette sidste har også afspejlet sig i antallet af nytegnede forsikringer, der har været faldende fra 3.200 i 1955 til 2.500 i 1957, medens til gengæld tegning af forhøjelser har været stigende fra godt 3.000 til 4.000 i de samme år.

Man kan her nævne, at også for 1. halvår af 1958 har der været stigning i forhøjelser i forhold til 1957.

Vi må altså konstatere, at ny tilgang daler, selv om præmieindtægten som følge af forhøjelser stadig er stigende.

Medens vi f.eks. i 1955 fra 1. og 2. distrikt alene fra stationstjenesten modtog ca. 400 meddelelser om aspiranter, der var indkaldt til psykoteknisk prøve, var dette tal i 1957 faldet til ca. 150.

De største antal tegnede forsikringer for 1956 og 1957 ligger hos værkstedssarbejder la Cour Petersen, centralværkstedet, København med 1188, håndværker L. Lydersen, centralværkstedet, Århus med 1153 og stationsbetjent K. Zachariassen, København med 1097. – Mellem de to første er der hvert år en skarp konkurrence om, hvem der tegner de fleste forsikringer, og der er da også kun en lille forskel mellem dem.

Da gennemsnitstegningen for de to år har været godt 200 stk. pr. tillidsmand, er over 1.000 forsikringer ganske gode præstationer.

I maj 1957 havde vi vort ordinær hvertandetårige tillidsmandsmøde på Lokomotivmands Foreningens ferie-hjem ved Kalundborg, og tillidsmændenes damer var indbudt til mødet.

Foruden en gennemgang af det faglige stof i foredrag og diskussion har man også et fornøjeligt og kammeratligt samvær, hvorunder der også uddeles sølvpræmier til de dygtigste og flittigste af tillidsmændene.

Disse møder har efter vor mening en stor betydning i vort akkvisitionsarbejde, idet tillidsmændene tager sådanne samvær som en behagelig og opmuntrende stimulans.

Den omstændighed at damerne er med, betyder større forståelse for mandens hyppige fravær fra hjemmet i anledning af forsikringsarbejdet.

Skadesbehandlingen: Vi har i den forløbne periode modtaget ialt 3.112

skadeanmeldelser fordelt på de enkelte brancher således:

	1956	1957	Ialt
Brand	256	264	520
Tyveri	62	62	124
Vand	6	3	9
Ansvar	819	843	1.662
Grundejer	502	115	617
Sanitet	44	61	105
Hundeansvar	29	46	75
Ialt	1.718	1.394	3.112

Den samlede skadesudbetaling har ialt andraget kr. 216.792,47.

Af større skader har vi haft 25 over 500 kr., 15 over 1.000 kr., 2 over 2.000 kr. og 1 over 5.000 kr.

Bestyrelsen har haft en række skader til afgørelse.

Forretningsføreren sluttede beretningen med en tak til alle sider for et godt og venskabeligt samarbejde og udtrykte håbet om, at Forsikringsagenturforeningen fortsat må trives, og støt og roligt fortsætte den fremgangens linie, der har været gennem alle årene.

Formandens og forretningsføreren beretning godkendtes uden debat.

Ad 5. a) Foreningens kasserer, E. Greve Petersen, redegjorde for de forløbne regnskabsår. – Godkendtes enstemmigt.

Ad 5. b) Regnskabschef Fensteen forelagde forsikringsregnskaberne, der ligeledes godkendtes enstemmigt.

Ad 6. Valg: a) P. Madsen genvalgtes. b) P. From Hansen genvalgtes. c) E. Greve Petersen genvalgtes. d) Hjalmar Jensen og L. Thorup genvalgtes. e) Sekretær E. Rasmussen genvalgtes. f) H. A. Christensen og C. F. W. Poulsen genvalgtes.

Ad 7. Der forelå ingen forslag til behandling.

Ad 8. Fastsattes uforandret, men reguleres efter reglerne for finanslovshonorarer.

Ad 9. Ingen begærede ordet.

Mødet hævet.

E. Greve Petersen.

Forsikringsforeningerne

»Vejlekassen«

Fra 1. januar 1960 sker udbetaling af statsbanelønninger og -pensioner ved hjælp af hulkortmaskiner.

Dette medfører, at kontingent til »Vejlekassen«, som hidtil er fradraget alle ulige måneder (pr. 1. januar for december og januar måneder), fra og med 1. januar 1960 vil blive opkrævet for én måned ad gangen.

Kontingentet for december måned 1959 indeholdes derfor i lønninger og pensioner for december måned.

P. S. V.
M. S. Lyngesen,
forretningsfører.

Uheldsforsikringen

I forbindelse med Danske Statsbaners overgang til hulkortsystem ved lønuddbetalinger fra 1. januar 1960 må Uheldsforsikringsforeningen fra samme dato og i overensstemmelse med repræsentantskabsbeslutning ændre de nugældende kvartalspræmier til nedenstående nye månedspræmier:

Fareklasse	For hvert 1000 kr. ved død	For hvert 1000 kr. ved invaliditet	For hver 1 kr. i dagpenge fra 4. dag	For hver 1 kr. i dagpenge fra 22. dag
I	kr. 0,05	kr. 0,05	kr. 0,20	kr. 0,10
II	» 0,05	» 0,10	» 0,35	» 0,10
III	» 0,10	» 0,15	» 0,40	» 0,15

Allerede tegnede forsikringer vil få ændret præmiebeløbene i overensstemmelse hermed på lønningslisterne, medens der ikke vil blive foretaget ændringer på de udstedte policer.

Nytegning og ændring af gamle forsikringer vil i fremtiden kunne finde sted den 1. i hver måned, når begæringerne er foreningen i hænde senest 40 dage forud for det månedskifte, fra hvilket policen skal træde i kraft. F.eks. skal en begæring, der ønskes sat i kraft 1. januar, være foreningen i hænde senest d. 20. november.

Som det fremgår af ovenstående skema, er det trods prisstigninger på stort set alle områder muligt for Uheldsforsikringsforeningen fortsat at bevare yderst lave præmier.

Vi henleder opmærksomheden på, at tegning af forsikringer, hvad enten det er nytegning eller ændring af den bestående, kan ske ved henvendelse til vore stedlige repræsentanter eller direkte til foreningens adresse: Uheldsforsikringsforeningen, Københavns Hovedbanegård, V.

Har De en forsikring i vor forening, bør De undersøge om størrelsen af den svarer til det nuværende prisniveau. Mange af forsikringstagerne har endnu forsikringssummer tegnet for 25 til 30 år siden, hvilket i adskillige ulykkestilfælde ikke giver ret til den erstatning, der var ventet, eller som svarer til pengeværdien i dag.

Forsikringsagenturforeningen

I anledning af at statsbanerne fra 1. januar 1960 overfører udbetaling af lønninger og pensioner til hulkortsystem, gør vi opmærksom på, at de hidtil gældende regler for afkortning af forsikringspræmier ikke længere kan opretholdes.

Præmien har hidtil været fradraget ½ årlig hver 1. februar og 1. august. Dette ændres fra 1. februar 1960 til *præmiefradrag med 1/12 af årspræmien hver måned*. Af praktiske grunde har det været nødvendigt efter opdelingen af den hidtidige ½ års præmierate til månedlig præmierate at forhøje denne nye rate til hele ører, hvilket i nogle tilfælde kan betyde en forhøjelse fra 1 øre til 6 øre i forhold til den hidtil gældende ½ års præmie.

Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.



Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører (12. lkl.) P. K. Christiansen, Gb. i anledning af, at han den 20. juni 1959 ved god agtpågivenhed afværgede en alvorlig faresituation på Gedster st. Der er udbetalt ham en dusør.

Tak

Hjertelig tak for al venlig deltagelse under min mands, lokomotivfører E. N. R. Johansen, sygdom og begravelse.

Elna Johansen, Tønder.

Hjertelig tak for den store opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum.

J. H. Gyllun, lokomotivfører, Assens.

Opmærksomhed frabedes

I anledning af mit jubilæum frabedes venligst al opmærksomhed.

K. K. V. Andersen, lokomotivfører, Padborg.

Juletræsfesten

Odense afdelingernes årlige juletræsfest afholdes søndag den 20. december 1959 på »Fyens Forsamlingshus«, Kongensgade.

Børnene samles kl. 18,45 til indmarchen, der finder sted kl. 19,00 præc.

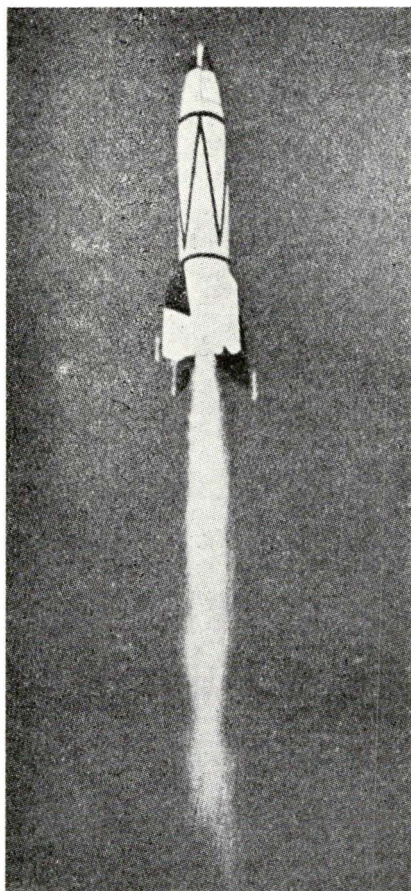
Efter juletræet kl. ca. 20,30. Film. Derefter bal til Erik Andersens orkester.

Pensionister og pårørende indbydes venligst.

Festudvalget.

DLF, Århus afdelinger afholder juletræsfest på Østergades Hotel den 7. januar 1960 kl. 17,30.

Festudvalget.



Det københavnske oplysningsudvalg indbyder medlemmer, pensionister og deres familie til foredragsaften med film tirsdag den 8. december 1959 kl. 19,30 i »Folkets Hus«, Enghavevej 40, 1. lille sal indgang Enghavevej.

Som foredragsholder er det lykkedes os at få redaktør Knud Damgaard og foredragets titel er:

»Rumfartens betydning i storpolitikken«.

Knud Damgaard der i et stykke tid har opholdt sig i den amerikanske raketbase Cape Canaveral i Florida og talt med flere af de amerikanske eksperter giver i foredraget en skildring af opholdet her. En omtale af Nike raketten, der er under opstilling ved København, vil også blive givet. Foredraget er holdt i et let forståeligt sprog. Som indledning vises en model af den amerikanske Vanguard drabant og der sluttes af med filmene »Nikeraketter« og »Magten i rummet«.

Oplysningsudvalget håber på stor tilslutning, og der er adgang for venner også.

P. u. v. Poul Busk.



Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-1-60.

Lokomotivfører (15. lkl.):

A. C. F. Lorentzen, Gedser, til København Gb.

Regnskab

for Kong Christian den IX's Understøttelselsfond
fra 1. april 1958 til 31. marts 1959.

Bilag	Indtægt:	Kr.
	Beholdning fra regnskabsåret 1957/58 .	406,49
1-2	Renter af obligationer .. kr. 1113,25	
	Renter af bankbog	23,39
		<hr/>
3	Indbetalt bidrag	1136,64
4-6	Gaver	5,00
7	Udtrukken obligation	512,16
		<hr/>
		200,00
		<hr/>
		2260,29
	Udgift:	
7	Indkøbte oblg. t. pålydende kr. 300,00	262,23
8	Porto	14,40
9-24	Uddelte understøttelser*)	1600,00
	Beholdning til næste år	383,66
		<hr/>
		2260,29

*)	*)
Enke e. lokfyrb.	Enke e. remisearb.
» » banearb.	» » lokfyrb.
» » lokfyrb.	» » lokf.
» » lokfyrb.	» » stationsforst.
» » togbetjent	» » maskinarb.
» » lokfyrb.	» » trafikassistent
» » ps. portør	» » banenæstform.
» » trafikekspedient	» » håndværker

Status 31. marts 1959.

Beholdninger:

Beholdning i Den danske Landmandsbank ..	383,66
Obligationer ifølge forrige regnskab:	
til pålyd. værdi 27.000 kr. bogf. for 26024,73 kr.	
udtruk. » » 200 » » » 201,00 »	
» » 26.800 » » » 25823,73 »	
indk. i stedet do 300 » » » 262,23 »	
beholdn. pålyd. 27.100 » » » 26085,96 »	
	<hr/>
	26085,96
	<hr/>
	26469,62

Gæld:

Fondets kapital:	
1) obligationer bogført for 20000 kr. 00 øre	
2) obligationer bogført for 6085 kr. 96 øre	26085,96
Saldo	383,66
	<hr/>
	26469,62

København, den 31. marts 1959.

Skov / M. Lindborgh.

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med de foreliggende bilag.

København, den 6. oktober 1959.

C. J. Wieth. L. Thorup.



Skal De bygge?

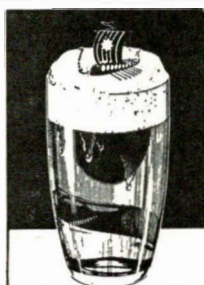
Bese udstilling af tegninger, type og individuelle huse, f. eks. 2 vær. og 2 kamre i bedste kval. og udstyr højisoleret murstenshus med centralv. oliefyrt kr. 38.500, demonstrationshus.

Grunde anvises, alle oplysninger uforbindende for Dem.

Dansk Villabyggeri

Gl. Kongevej 88 - VEster 1140

God gang sko fra »Bata«



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet
med ærespræmie
Prix d'Honneur
Belgien 1958*

Brunbjerg Mejeri

pr. Hørve - Tlf. Hørve 51



Ric. Brøndums Hønseri

Lille Lovdal, Them By, tlf. 94

Valdbjørns KØRESKOLE

Bedst . Hurtigst . Billigst

Alm. kort 15 kr. i timen
Erhvervskort 17 kr. i timen . Lastvognskort 24 kr. i timen
Omnibuskort 35 kr. i timen . Teori i moderne teorihal
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

1914 Palæ 1914

Sidste år var 90 pct. af vore elever på anbefaling
Kørelærerkursus såvel sommer- som vinterhold



Regnfrakker

Alt i Sønderjyske PØLSER

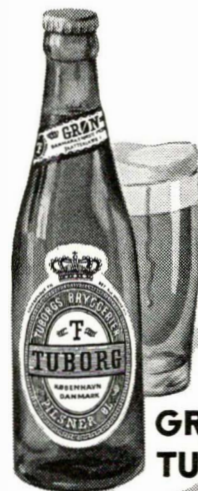
fra eget pølsemageri

Finthakket sønderjysk spegepølse
Grovhakket Gøttinger spegepølse m. rom
Mild sønderjysk Salami
Thepølse
Kølleleverpølse
Grovhakket landleverpølse
Hildesheimcr leverpølse
Pariser laksefilet'er
Thyringer blodpølse m. tunge
Sender til private over hele Danmark

Slagtermester

E. LAMPE

Lindedal 33 - Haderslev
Telefon (045) 2.24.80
Sønderjylland



**GRØN
TUBORG**

-der er stemning for TUBORG

Alt murerarbejde — spec. fliseopsætning
udføres uden afhugning af gammelt puds på alle arter vægge
Tilbud uden forbindende

FREDE LENSSEKJOLD

Murermester

Dronningmølle - Tlf. Dronningmølle 187

MOKKA Compagniet

Frederiksgade 7 SKIVE Telf. 1067

Aarhus Amtstidende

Spis mere OST,
ring saa kommer Fallesen
Tlf. Kalundborg 1029



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalfløjter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

CAFE VESTER Vestergade 69 . Tlf. 30214
Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN
som anbefaler sig til såvel gamle som nye kunder



NORSGADE 1
lige over for "Biografen",
Tlf. 2 72 12.



D. A. Paludan

Clemensbro . Aarhus . Tlf. 20944

Moderne Kvalitetsbriller

Gælder det vask, da ring

24 382 . Ydun Vask

Våd vask . Rullevask . Færdig vask
Fagmæssig behandling til små priser



JÆGERGAARDSGADE 88, AARHUS
BORGGADE 5, ..
VESTER ALLE 31, ..
JYLLANDSGADE 8, ..
KONGEVEJ 22. VIBY

FREDERICIA

Ekvipér Dem i

LONDON-MAGASINET

FREDERICIA

Det bedste i

FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033

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

BOGTRYKKERIE

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280



Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

J. Kjær Christensen
aut. installatør
Kordilgade 4 . Telefon 520
Lev. til feriehus

NYBORG

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte salg fra Driothus. Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.

Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengkevipering

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori
anbefales

ANDERSEN & KUDSK

Fotograf og Fotohandel
Kongegade 31 - Tlf. Nyborg 1077

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D. S. B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.
Dritsudvalget

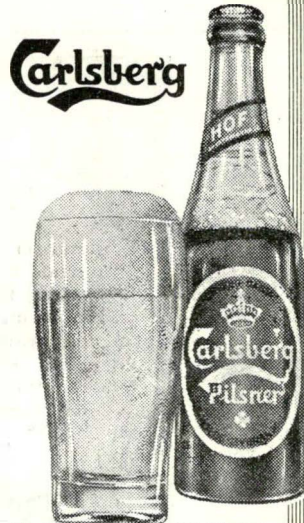
N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Vær

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

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



»Rørvig Sommerhus Service« tilbyder

Dem en vedligeholdelseskontrakt på Deres sommerhus. Herunder: Lakering af gulve, maler- og tapetsererarb., maling udvendig og Solignum-behandling, sommerhusvåg og evt. opvarmning før weekend-besøg. Nærmere ved Isøre 318.

BECHS HØNSERI

Bindslev - Telf. Bindslev 67

Aktieselskabet

SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparation

Hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner

Telegram-adr.:

Flydedokken

Tlf. 269