

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 6 . 20. MARTS 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

*Effektiv og varig
rustbeskyttelse med*

CORROSTABIL

Eneste middel, der kan males direkte på rust, og nedbryde rustlaget og omdanne dette til det korrosionsbestandige magnetit Fe_3O_4 (kemisk jern), magnetit angribes ikke af salt, olie, benzin, kemiske dampe eller selv de stærkeste syrer. Velegnet til jernkonstruktioner, trådhegn, entreprenørmateriel, undervognsbehandling m. v. - Kr. 12,50 pr. kg, rækker ca. 12 m². Sendes overalt.

Anvendes af Stat, Forsvar og kommuner.

Førhandler:

E. Pohlmann, Skt. Pederstræde 24, K.
Mi. 252 - Mi. 258.

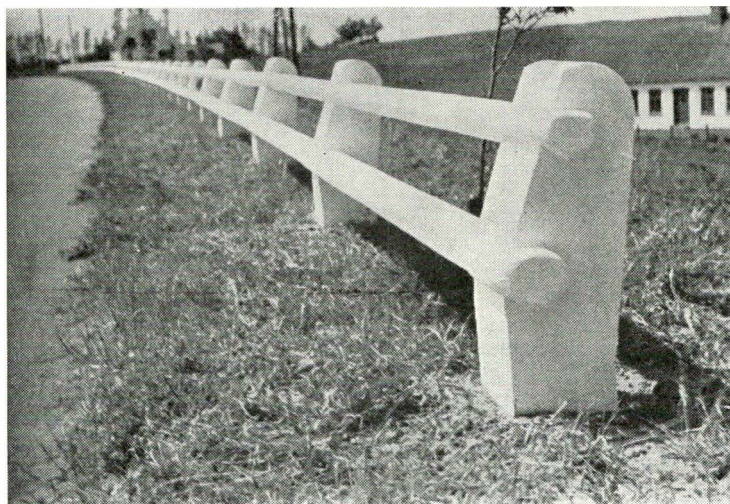
Har De grunden -

- bygger vi huset på 83 kvm. af røde el. gule sten for 40.500 kr. prioriteret, (ingen ekstraregninger). Prøvehus kan beses Humlemarksvej 27 (Vesterled), Glostrup, lørdag kl. 14-17, søndag kl. 10-17.

Sloth Christensen

Vibeholmsvej 16, Glostrup
Tlf. 96 21 04

AUTOVÆRNET MED KÆDEREAKTION



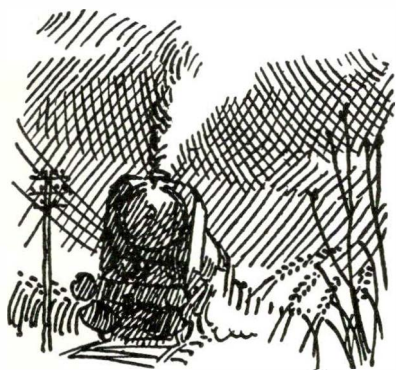
NORDISK AUTOVÆRN

ASKEBY TRÆLASTHANDEL OG BETONVAREFABRIK

Telefon: Møn 7411

v/ H. HANSEN

Postgiro: 91501



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 6 - 59. ÅRGANG

20. MARTS 1959



Indhold:

Trafikøkonomiske problemer . . .	99
H. Georg 75 år	100
Skolen, der er et moderne paradoks	101
Londons underjordiske trafik . .	104
Uheldsforsikringen	105
Den nye privatforsikring	107
Frankrigs baner holder rekorden	108
Seks sporvidder samme sted . . .	108
Set gennem frontruden	108
Udvidelse af pensionsordningen .	109
Kong Christian IX Understøttelsesfond	109
Under DLF	110
Personalia	110
Funktionsvederlag	110

Forsidebillede:

Forårssol over Christiansborg og Børsen i København.



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.

Trafikøkonomiske problemer

Besyderligt – eller måske ikke – at et samfund kan have så slet orden i sit hus, når det gælder trafikproblemer som i vort land, og for så vidt en lang række lande over hele kloden.

Besyderligt – eller måske ikke – at samfundet undviger en reel løsning på de presserende trafikproblemer, der samfundsøkonomisk koster uhyrlige summer i uhensigtsmæssige investeringer.

Gennem årtier har ansvarlige instanser ved egne undladelsesnyder lagt sten på sten til det komplekse af manglende fremsynethed, der gik i spand med trafikmidlernes hastige mekanisering.

Og i vor tid står vi med en omtrent til uløselighed grænsende kæde af trafikale problemer, som dog med et vist initiativ er søgt underordnet en rationel samordning, men uden held.

*

Med jernbanens, det mekaniske skibs, automobilets og sidst flyvemaskinens fremkomst åbnedes for uanede muligheder i det almindelige forbindelsessamkvem inden for begrænsede lokale områder, mellem de enkelte lande og mellem verdensdelene; men hele udviklingen forløb og forløber ukontrolleret i forholdet til en sund samfundsøkonomisk plan.

Ingen har til dato formået at samordne disse fire kategorier af trafikens formidlere, så de, i stedet for den uhyrlige kostbare konkurrence, kunne supplere hinanden.

Det er klart, at trafikforbindelserne bør være hurtige og billige, men ikke for enhver pris; thi de foretagne investeringer kunne i stort omfang reduceres ved en trafiksamordning, så frigjorte og påtænkte investeringer kan udnyttes i arbejdsmarkedets produktion.

Imidlertid er det en utopisk tanke at forvente speciel interesse i en sanering fra de trafikselskaber, som er i salveten. Disse vil have guldkalven for sig selv og ikke dele med deres mindre heldige konkurrenter i puljen.

*

Vort lille land er hårdt mærket af trafikvilkårlighederne, og ikke mindst kan vi som medansatte ved statsbanerne føle konkurrencen fra øvrige trafikmidler, som uhæmmet gnaver af banernes transport. Konkurrencen er banerne ikke bange for; men vilkårene, som bydes for at tage den op, er ulige.

Selv om nogle hylder tanken – hver mand sin bil eller sågar sin flyvemaskine – må man tage det roligt, thi opfyldelsen heraf er utænkelig, alene derved, at pladsen er trang, men tendensen, med foregøglesen af dette, fjerner enhver klarsynethed af nødvendigheden i at opretholde et transportapparat tilsigtende og tilvejebringende en sund driftsøkonomi.

Automobilet har på jernbanens bekostning tilkæmpet sig en forrang i befolkningens bevidsthed, og på afgørende måde har det stillet jernbanen i indskrænkningernes tegn. Jetalderen i flyvningen vil dertil tage en ordentlig godbid, og man spørge da, hvad skal det ende med?

H. Georg 75 år



En af vore gode venner pens. stationsforstander H. Georg Christensen fylder den 28. marts d. å. 75 år.

Ofte træffer vi H. Georg Christensen i det organisationsmæssige samarbejde inden for jernbaneorganisationer, hvor han en lang række år har ydet en særdeles aktiv indsats.

Som Jernbaneforeningens mand har han med aldrig svigtende energi kastet sig over de foreliggende opgaver og er skattet for sit omfattende virke.

Men også vi har lært at sætte pris på hans indsigt og gode samarbejdsvilje, hans ligefremme og brave optræden, når det gjaldt den fælles sag. Ikke mindst ved festlige lejligheder har vi glædet os over hans livfulde og sprælske sind, som mangen gang har sat lattermusklerne i bevægelse og forhåbentlig skal vi længe endnu have lejlighed til dette sammen med ham.

I Jernbaneforeningen har han været hovedbestyrelses- og forretningsudvalgsmedlem samt formand for stationsforstanderkredsen. Dog er det nok som redaktør af medlemsbladet »Vor Stand« i perioden 1935-39 og siden som meget aktiv medarbejder ved bladet, at han har gjort sig særlig kendt. Denne evigtunge »bladneger« fører sin på en gang alvorlige, satiriske, humoristiske pen med megen hverve, og det er en lyst at følge hans skribentvirksomhed, som vort blad også har haft lejlighed til at nyde gavn af.

Med den runde dag bringer vi ham både på vor forenings og vort blads vegne en hjertelig lykønskning og tak sammen med alle gode ønsker for fremtiden.

Ansvarlige instansers initiativ og muligheder for at skabe en transportsamordning skal nok lade vente på sig en rum tid. Om det sker? Der er til vanskelighederne også det at føje, at store økonomiske interesser hypper egne kartofler og derfor øver tryk mod et virkeligt initiativ.

For jernbanen er der praktisk talt intet andet end at indstille sig på forholdene; men til gengæld må man forvente fair play fra de statslige og kommunale myndigheders side, når jernbanen træffer foranstaltninger til imødegåelse af driftsvanskelighederne. Og her må man ikke glemme jernbanen, gennem sin lange eksistens, skabende bysamfund på bysamfund langs sine jernveje, en heraf flydende økonomisk og kulturel udvikling i de samme bysamfund, som i dag slår hånden af jernbanen.

Det er et spørgsmål, om man ikke skal til at afbetale denne gæld, der rettelig er skyldig. Men hvordan?

Der er skelig grund til for disse bysamfund at overveje en kompensation for de beløb, jernbanen i virkeligheden har ydet og som fortsat yder på dette alter, d. v. s. at banernes transporter i højere grad må nyde disse samfunds bevågenhed.

*

Et andet forhold, som stiller banerne ugunstigt, er udgifter i forbindelse med investeringer i anlæg og rullende materiel. Til eksempel forlanger man af beskæftigelsesmæssige årsager, at banerne skal placere sine ordrer på rullende materiel i hjemlandet. At dette er ønskeligt og under visse omstændigheder endog påkrævet er indiskutabelt, men man må da ikke se bort fra den kendsgerning, at disse ordrers omkostninger bliver af en anden størrelsesorden. Det viser sig gang på gang, at ordrene på dette, og vi kan godt medtage anden levering til faste anlæg, bliver betydeligt billigere ved placering i udlandet. Det er en belastning for banernes driftsøkonomi, eftersom man skal inddække det højere økonomiske tilsvær og samtidig forrente det.

Forholdet bliver derfor, at banerne for egen regning giver tilskud til sociale foranstaltninger, og det kan i det lange løb ikke anses for at være rimeligt. Specielt med det store moderniseringsprogram, der er under fuld udvikling, bliver forholdet mere og mere grelt.

Der er derfor alvorlig grund til for de bevilgende myndigheder at tage spørgsmålet op om en særlig dækning for den merudgift, der fremkommer, ved at placere ordrene i den hjemlige industri. Der må over en særlig konto, som er driftsbudgettet uvedkommende, stilles et beløb til rådighed for disse »sociale foranstaltninger«.

På dette felt er banerne ulige ringere stillet end det privatøkonomiske foretagende, der kan placere sine ordrer alene i hensynet til eget tarv.

Der skal nok være kredse, der rejser sig i harme over denne tanke med den nævnte dækning; men man kommer ikke udenom det uomgængeligt berettigede i at tage sagen op til virkelighedsnær behandling.

Det driftsunderskud, statsbanerne slæber med, er udtryk for mere end svigtende transportmuligheder, det er også et skjult tilskud, som blandt andet fremhævet her.

Skolen der er et moderne paradoks, og som bygger økonomisk på mirakler

Begreber som privat initiativ og filantropi er en del af Kofoeds Skole, hvis ide har været 20 år forud for sin tid.

Trods nogenlunde beskæftigelse har der i vinter været 1850 elever på skolen på Christianshavn.

af

Viggo Duvå.

Man kan altid skjule sig i en storby. Det er der stadig mange, der tror! København er en millionby med tusinder af smuthuller, hvor man kan gemme sig, hvis det er gået galt.

Hvor man kan glemme.

Og håbe selv at blive glemt.

At glemme er en menneskeret, akkurat som chancen for en ny start også burde være det. På Christianshavn, i en tidligere kommuneskole, arbejder et hold mennesker, hvis resultater snart er kendt verden over. Der er kun een ting, de af al magt vil, forhindre et menneske i at glemme – nemlig sig selv!

*Privat initiativ, filantropi –
og verdensberømmelse!*

Kordegns Kofoeds skole startede i nogle usle kælderlokaler i 1928. Der er altså gået godt en snes år siden. Der er i den tid sket store reformer på det sociale område her i landet, reformer man kan være bekendt at vise frem. Det er mere og mere blevet det offentlige sag at tage sig af den, som af en eller anden grund midlertidigt er slået ud.

Kofoeds skole drives stadig af private, omend med store tilskud fra stat og kommune. Man kan stille sig



Hver dag indskrives der mellem 125 og 150 elever. Her er hallen, hvori indskrivningen foregår. Den er udsmykket af tegneren V. Guttorm Petersen, en af Kofoeds venner.

selv det spørgsmål, hvordan et privat initiativ på dette felt har kunnet opnå verdensberømmelse, når det skal virke i et samfund, hvor den slags ellers mere og mere er blevet et offentligt anliggende.

Det er i hvert fald givet, at mange af arbejderbevægelsens folk vil spørge, hvordan dette kan gå til. Måske vil mange tilmed stille sig en smule modvilligt. For det, der sker på Kofoeds Skole, har jo nemlig ikke så helt lidt at gøre med et begreb, der ikke uden grund er blevet modtaget med mistænksomhed i arbejderbevægelsen. Det ligner »filantropi«.

Altså ikke blot privat initiativ, men tilmed filantropi! Og så verdensberømmelse! Det er nok værd at få nærmere rede på, hvordan dette kan gå til. For det er jo næsten naturstridigt . . .

*Videnskabelige erfaringer og
almuesnusfornuft.*

Naturstridigt!

Bruger man nogle dage til at sætte sig ind i det arbejde, der foregår på

Kofoeds Skole, bliver man snart klar over, at hvis der er noget, det ikke er, så er det naturstridigt.

Det forholder sig vel tværtimod sådan, at skolen er grundlagt på en mere sikker viden om den menneskelige natur, end en stor part af det arbejde, som det offentlige har igang, ikke fordi man i de offentlige institutioner er mere uvidende, men fordi man på Kofoeds Skole har haft en grundlæggende tanke, som kun langsomt er trængt igennem på det offentlige område.

For i dag kan enhver se, at eksisterede der ikke en Kofoeds Skole, var det nødvendigt at skabe den. Om den ville blive helt så vellykket, hvis den var undergivet det offentlige, er så et spørgsmål, der kan diskuteres.

Kordegns H. C. Kofoeds store ide var på samme tid præget af genialitet og stiltærdig snusfornuft. Den har meget af bondealmuens dybe indsigt i sig, og den rummer samtidig plads for en næsten videnskabelig udnyttelse af gjorte erfaringer.

*Jeg skal nemlig sige Dem,
at jeg selv engang . . .*

I denne vinter har Kofoeds Skole haft 1850 elever, unge og ældre, mænd og kvinder, indfødte københavnere og folk som for kortere eller længere tid siden er vandret ind fra provinsen. To trediedele af elevflokken har været mænd under 35 år. Erfaringen gennem de tyve år viser, at mange vil dukke op igen til næste vinter, men at knapt halvparten af eleverne vil få en start, der gør at man aldrig ser dem igen. De er *kommet i vej*, som det hedder med et udtryk, der ikke heller var Kofoed fremmed. Og en skønne dag – det viser erfaringen nemlig også – standser de op på deres vej hjem fra arbejde på den tid, da skolens store landslotteri er i gang. De køber et par sedler, står lidt og famler ved tegnebogen, mens de ligesom tilfældigt henkaster et par ord. Jeg skal nemlig sige Dem, at jeg selv engang . . . o. s. v.

Så kan repræsentanten for Kofoeds Skole kun konstatere, at arbejdet er lykkedes. I sin form drejer det sig jo nemlig om en *hjælp til selvhjælp*. Også dette princip ligger tæt op ad den folkelige fornuft.

Kærnen i hele arbejdet er det klippekort, enhver elev får udleveret den dag han, enten af egen drift

eller fordi en af skolens medarbejdere har kendt hans »smuthul«, træder hen til skranken i den store forhal og bliver skrevet ind.

Her ved indskrivnings-skranken ender mange lykkedrømme om at slå sig igennem i hovedstaden, når man som ufaglært er kommet til kort i fødebyen og derfor har løst en enkeltbillet til København. Til gengæld startes her lige så ofte en sundere, måske mere illusionsløs, indstilling til samfundet. Kofoeds Skole's klippekort har for tusinde betydet de første trin fremad mod et mere modent og nøgternt forhold til samfundet.

*Klippekortet, der giver
»Kofoed-penge«.*

Hvert klip betyder point, som belønner eleven med »Kofoed-penge« for hans indsats. For disse mønter, som kun i værdien ligner landets egentlige valuta, kan man købe mad i spisesalen. Eleven får point for at indlede sin nye tilværelse med at gå i bad, lade sig klippe og vaske sit tøj. Man tjener point sammen ved gymnastik, ved skoforsåling, ved at reparere sit tøj eller under vejledning selv forandre klæder fra skolens depot, så det kommer til at passe. Det første grundlag for selvrespekt er, at man er soigneret og ser nogenlunde ud i tøjet, mente Kofoed.

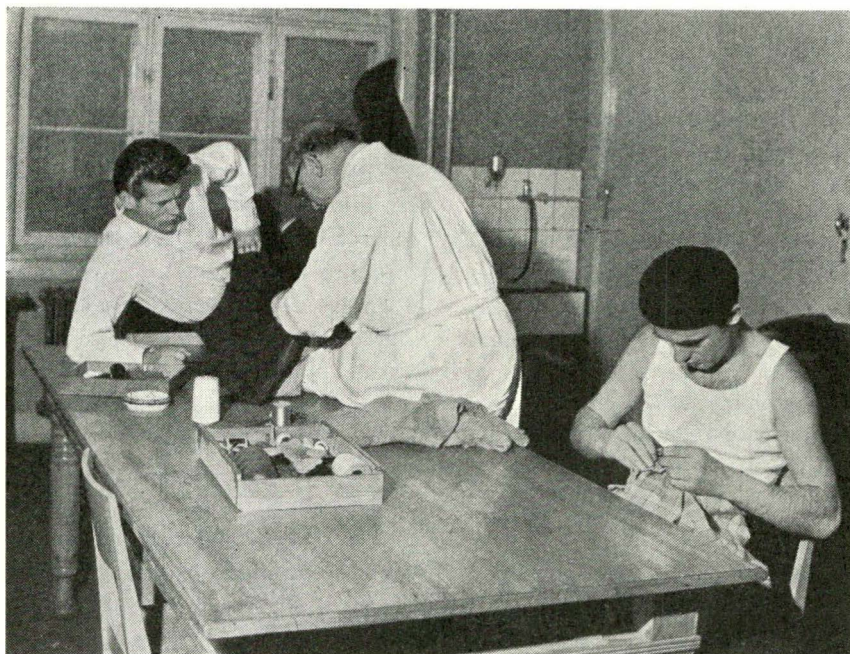
Det næste punkt er, at man får sine formelle uoverensstemmelser med samfundet bragt i orden. Denne side af sagen tager tre uddannede socialrådgivere sig af, mens eleven går videre i programmet og f. eks. deltager i arbejdet på de forskellige værksteder. Der er spørgsmål som sygekasse, fagforening, skat, alimentationsbidrag, militærtjeneste. Det er heller ikke ukendt, at en mand har været i konflikt med loven. Ved spørgsmål om strafbortfald er det ofte af betydning, om myndighederne skønner, at overtrædelsen skyldes de øjeblikkelige forhold, og om vedkommende senere har vist god vilje under sit ophold på skolen.

For mange betyder det kun et kort ophold, andre må være længere om at genvinde kræfter til at give sig i kast med tilværelsen på egen hånd. Ofte savner en elev blot nogle sundere elementære begreber om det samfund, han skal sendes ud i, men uden disse vil han snart påny komme til kort. Derfor lægger man på skolen særlig vægt på en regulær indføring i samfundsmæssige forhold, en undervisning der som regel er præget både af elevernes oprør mod det samfund, de ikke i første omgang har kunnet klare sig i, og af deres dybe behov for at kunne orientere sig i de nødtørftigste begreber. Et besøg i denne afdeling af skolen efterlader dyb respekt for det meget vanskelige pædagogiske arbejde, der her udføres.

*De fleste kommer fra
egnsplans-områderne.*

Der er plads til 76 på skolens hjemløseherberg. Alene sidste år blev det til ialt 359 hjemløse – et stort tal. Men af den øvrige elevflokk var desuden ialt 618 gæster fra andre herberger. 883 havde en eller anden bopæl – i hvert fald en postadresse – at henvise til, men af samtlige opgav 52 pct. selv at være hjemløse.

Hvor kommer de fra? Det er dog vist tal, som må forbausede de fleste. Ved samtale med eleverne får man det indtryk, at adskillige, måske hovedparten, har haft deres barndom i egne, der nu har henledt opmærksomheden på sig gennem de såkaldte



En uddannet skræder indvier eleverne i den kunst at bøde tøj og omsy gammelt.

egnsudviklingsplaner. Langt de fleste er ufaglærte, men i en alder hvor en omskoling vil kunne klares.

Kun 35 pct. af eleverne er københavnere. 31 pct. stammer fra landdistrikterne og 29 pct. fra provinsbyerne. Dette er hvad dåbsattesten udviser. At helt op til 61 pct. opgiver at være københavnere kan have flere årsager. En erklæring herom bliver ikke sjældent afgivet på uforfalsket købstadsjysk!

Tallene kan svinge fra år til år, alt efter arbejdskonjunkturerne, men i de senere år har skolen været oppe på 1800 elever eller mere. Når man ved, at skolen allerede fra starten, og ikke mindst i de senere år, har udviklet Kofoeds tanker til et mønster for den »helhedsbehandling«, der er målet for hele den socialmedicinske udvikling, forstår man, at det ikke kan gøres uden kvalificeret mandskab – og uden penge.

Hvad først skolens økonomi angår, bygger den på en i alle måder uvidenskabelig tiltro til, at miraklernes tid endnu ikke er forbi

Mirakler en naturlig del af økonomien.

Socialminister Julius Bomholt berettede fornylig følgende om kordegn Kofoeds faste forventning om økonomiske mirakler: Efter en omvisning på skolen vendte man tilbage til Kofoeds kontor, hvor kordegnen som en helt selvfølgelig sag løftede sit skriveunderlag for at tage de penge, som under hans fravær var stukket derind. Der lå 100 kr.!

Erhard Jørgensen, der blev forstander i 1953, et år efter Kofoeds død, tør ikke helt forlade sig på det økonomiske princip, kordegn Kofoed arbejdede efter. Kofoed sagde, at for ham var penge en målestok for arbejdets værdi. Jeg er overbevist om, sagde han, at så længe Vorherre vil have arbejdet gjort, skal pengene også nok komme.

Selvom Erhard Jørgensen slet ikke er uenig med Kofoed, står han imidlertid dagligt overfor den bastante virkelighed, som et budget på 952.000 kr. repræsenterer!

På spørgsmål om hvorvidt miraklernes tid omsider er forbi, svarer forstanderen:

– Ingenlunde! I hvert fald er vi stadig – og heldigvis – ude for de store og små »mirakler«, som kordegn Kofoed regnede med som en nødvendig forudsætning.

Forleden stod vi og manglede et fjernsyn, men penge havde vi ingen af. Vi prøvede at tigge os frem, det gik ikke. Pludselig trådte en vildfremmed mand herind i kontoret med en check på 1.300 kr. Det var en gave, sagde han.

– Men et fjernsyn koster jo mere end 1.300 kr.?

– *Rigtigt, ja, men med check'en i hånden kunne vi henvende os til et stort fjernsynsfirma, der overlod os et apparat til 2.200 kr. for de penge, vi havde.*

Så i den forstand er mirakler stadig en absolut forudsætning

Et moderne slagord som er – og altid har været skolens ide.

En stor arbejdsstyrke må stå til rådighed for Kofoeds Skole. Der findes på skolen 28 fastansatte, hvis indsats man een gang for alle har vedtaget at lønne efter »tariffen«. Desuden er der på skolen et lille studenterkollegium, der rummer 13 studerende, som får kost og logis hele året for 4 timers dagligt arbejde i vinterhalvåret. Der er udgift til lægen, som har konsultation på skolen, og til hele driften.

Bag skolen står et repræsentantskab på 50 medlemmer. Blandt disse er forbundsformand *Chr. Larsen* og fhv. minister *Johs. Kjærboel*. Skolens formand er landsretssagfører *C. P. Lauritzen*.

I den kommende tids sociale udvikling bliver ordet revalidering det store løsen. Folk, der er kommet ud af erhvervslivet, må optrænes påny og omstilles til den indsats, de magter at klare. Det er et helt nyt område for vort socialvæsen

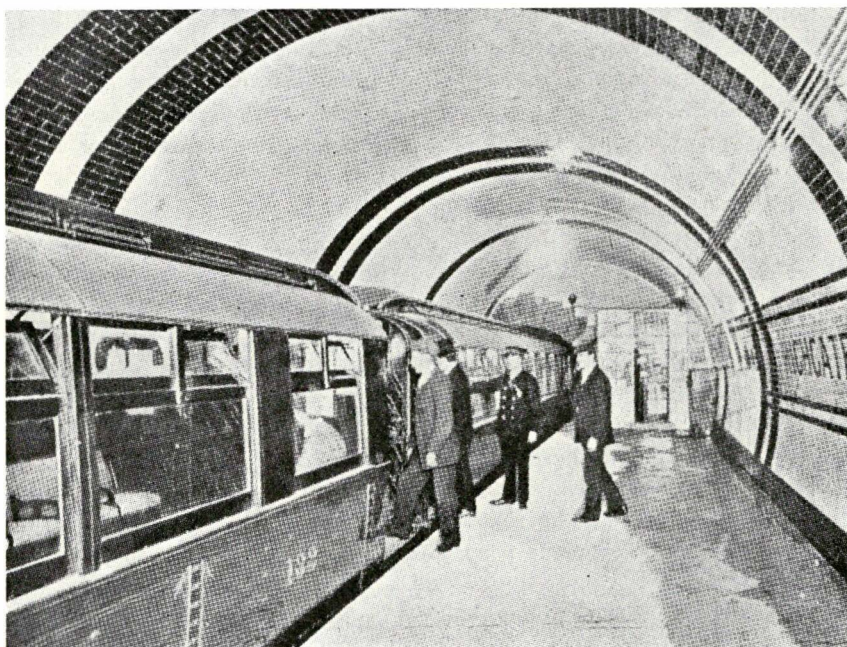
Men for Kofoeds Skole er denne sandhed en gammel opdagelse. For nogle år siden åbnede man træningsskolen i St. Magleby, hvorfra ca. 15 hundrede unge siden er sendt tilbage til erhvervslivet. For få uger siden åbnede man en moderne ungdomsbolig, ligeledes på Amager, hvor de unge, som er kommet igang igen, kan bo under den første svære tid.

Det er et privat initiativ. Sandt nok! Det er tildels »filantropi«. Men når Kofoeds Skole efterhånden er kendt i alle verdensdele, skyldes det nok dens opfattelse af mennesket som en helhed. Der er mange samvirkende årsager, når et menneske slås ud. Og hver ting for sig må have en grundig behandling, før manden er resocialiseret eller revalideret.

Det er selve den ide, der er Kofoeds Skole.



– Se på Deres sko, hedder det i annoncerne. Allerede Kofoed vidste, at det gik i hvert fald skoens ejermand.



Fra den underjordiske.

Et tilbageblik på Londons underjordiske trafik



Ved

Jørgen Petersen.

Da den underjordiske banestrækning *The Hampstead Tube* blev indviet for 52 år siden, blev den betegnet som »det sidste led i Londons underjordiske trafiksystem» – og dengang var der god grund til at mene dette. I det efterfølgende vil vi vise, hvordan datidens teknikere var forudseende i deres planlægning.

De i 1906-07 nyanlagte strækninger under jorden fjernede i virkeligheden Londons daværende gade-trafik-problem og de langt senere anlagte strækninger imellem de to krige har tydeligt vist betydningen af det oprindelige planlægningsarbejde.

Den ene generations dristighed opildner den næste – og det er kun godt, at det er sådan – der er nemlig i dag i London nøjagtigt det samme problem, som i den Edwardianske tid. Der mangler en underjordisk banestrækning gennem det centrale London – en bane der vil være af vital betydning for afviklingen af storbyens voldsomt voksende trafik. Det gælder i dag – som dengang – om at fjerne så meget som muligt af trafikken fra de overbelastede gader. Man er simpelthen nødt til at finde udvej for bygningen af en sådan central undergrunds-strækning – og man finder den! – det kan måske også opmuntre vore hjemlige myndig-

heder til at arbejde noget mere praktisk med løsningen af Københavns trafikproblemer, at se den anstrengelse man udfolder – og igennem flere trafik-generationer har udfoldet – i London for at lette tilværelsen for alle trafikanter.

Det var Lloyd George, der som præsident for *Handelskommissionen* – det senere transportministerium – formelt åbnede den 14 km lange strækning *The Hampstead Tube* – eller *Charing Cross, Euston & Hampstead Railway*, som dens officielle navn var. Det var et vigtigt skridt i forbedringen af City's trafikforbindelse til forstæderne – og for at fejre dagen med maner, blev alle passagerere befordret frit. Mere end 140.000 mennesker benyttede lejligheden til en gratis køretur.

De daværende jernbanemyndigheder var ikke i tvivl om begivenhedens betydning og dette blev kraftigt fastslået ved den efterfølgende officielle indvielsefrokost.

For så længe efter – mere end et halvt hundrede år – at kunne forstå det betydningsfulde i begivenheden, er det nødvendigt kort at betragte baggrunden for det daværende Londons trafikproblem.

Londons enorme vækst i den første del af forrige århundrede i form af en spredning af befolkningen ud-

over den gamle bys grænser til de tilstødende områder, der var indenfor gå-rækkevidde for en generation, der i den henseende tilsyneladende var bedre fysisk udrustet end vor, var virkelig en spredning mere end en tilvækst. Indbyggerantallet var nemlig nogenlunde stabilt på omkring 130.000 fra 1801 til 1851. Først derefter steg befolkningstallet og det var de hestetrukne busser, der i næsten 40 år måtte tage sig af trafikken fra byens centrum til de dampdrevne lokal-jernbaner i byens yderkanter.

Ophobningen af trafik i Londons gader allerede dengang, inspirerede myndighederne til at tumle med planer om at lægge en del af trafikken under jorden.

Langvarige forhandlinger resulterede i bygningen af *The Metropolitan* og *The District Railways* og herimellem anlagdes den såkaldte *Indre Ring*, der havde forbindelse til yderdistrikterne. Disse baner kostede i anlægning uhyre summer og gav anledning til utrolige vanskeligheder medens de blev bygget – iøvrigt var banerne hverken bekvemme eller rene på grund af røg og sod. En videre udvidelse blev forhalet på grund af finanskriser og utallige endeløse diskussioner af teknisk og merkantil art. Man var klar over det upraktiske i underjordiske damp-tog og heller ikke kabel-trukne tog gav nogen tilfredsstillende løsning. Men tiden var nu så vidt fremskredet, at man så store muligheder i udnyttelsen af elektricitet til formålet.

Verdens første elektriske underjordiske bane blev åbnet i 1890 - *The City & South London Railway* - og åbnings-ceremonien overværedes af Prinsen af Wales - den senere Kong Edward d. 7nde. Tunnelens indvendige diameter var noget mindre end det anvendte i dag - knapt 3,5 m - og toget blev trukket af små, larmende lokomotiver, men det var begyndelsen til en bølge af planer om Londons undergrunds-trafik, som vi kender den i dag.

Ikke mindre end seks nye forslag blev forelagt Parlamentet i 1892 og gav stødet til en radikal omlægning af hele Londons trafik.

Man havde store betænkeligheder ved at anlægge tunneler, der var store nok til at tage almindelige jernbanetog og også finansierings-spørgsmålet gav anledning til hovedbrud. Ejendommeligt er det i dag at se, at det var private firmaer - og ikke jernbaneselskaber - der investerede pengene i de nyanlagte undergrundsbaner. Men det var fantastisk store beløb, der skulle anvendes og flere projekter blev ikke gennemført på grund af finansielle vanskeligheder.

Men pludselig ændrede billedet sig. De forenede Stater blev omkring århundredeskiftet meget interesseret i at kontrollere forskellige

engelske industrier og en forretningsmand fra Chicago, Charles Tyson Yerkes, som repræsenterede et pengestærkt amerikansk konsortium, der byggede sporvogne, opkøbte den endnu ikke færdigbyggede *Hampstead* strækning. Han var en fremsynet mand, der vakte ikke så lidt opmærksomhed, da han erklærede, at kommende generationer ville finde det ganske naturligt at bo 30-40 km udenfor London, når de elektriske baner havde bevist deres berettigelse. Da han samtidigt forudsagde, at hestetrukne busser havde udspillet deres rolle, rystede londonerne på hovedet - i *Daily Express* omtalte man ham som »en omgængelig drømmer«. Han projekterede et kæmpe kraftanlæg til at forsyne hele Londons undergrunds-trafik med elektricitet - det skulle ligge i Chelsea, men derimod rejste en storm af protester sig. At tænke sig at anbringe sådan en bygning med skyhøje skorstene ved Themsen på et sted som maleren Turner havde gjort berømt som sit yndlingsmotiv - det var dog for stærkt!

Det varede imidlertid ikke længe før Yerkes kontrollerede en væsentlig del af Londons undergrundsbaner og deres elektriske kraft - og udvidelserne fortsatte. Man stødte på store tekniske vanskeligheder, og en

alvorlig ulykke indtraf i 1905, da det buede tag over Charing Cross stationen styrtede sammen og dræbte 6 mennesker.

Yerkes havde den tilfredsstillelse at se sit kraftværk færdigbygget, hvor han havde budgetteret det, men han nåede aldrig at se sine undergrundsbaner færdigbygget. I slutningen af 1905 rejste han til New York, hvor han døde.

I 1907 var Yerkes først opkøbt undergrundsstrækning *The Hampstead Tube* færdigbygget og blev som nævnt i indledningen åbnet af Lloyd George.

Det turde være overflødigt at nævne, at alt rullende materiel på de af Yerkes kontrollerede strækninger var fabrikeret i U. S. A.

I årene siden åbningen er *The Hampstead Tube* blevet ombygget og udvidet gentagne gange. Fra de oprindeligt ca. 14 km er strækningen nu udvidet over en længde af omkring 70 km, og heri findes verdens længste sammenhængende tunnel - ca. 28 km mellem *East Finchley* og *Morden* (via *The Bank*).

Herhjemme venter vi stadig på en løsning, der bringer de forældede - og forgældede - sporvogne ned under jorden. Der vil kun blive grædt tørre tårer ved »begravelsen«.

Uheldsforsikringen

Repræsentantskabsmøde tirsdag den 18. marts 1958
afholdt i Rømersgade 22, København.

DAGSORDEN:

Punkt 1. Protokol fra repræsentantskabsmødet 1957.

- » 2. Beretning og regnskab for driftsåret 1956/57.
- » 3. Valg i h. t. vedtægtens § 10.
- » 4. Fastsættelse af lønninger m. v.
- » 5. Eventuelt.

Repræsentantskabets formand, P. Madsen, bød de fremmødte repræsentanter velkommen og rettede i sin tale en særlig hilsen til foreningens æresmedlemmer, gæster fra de faglige organistaioner, de samarbejdende kooperative foreninger, til skadeudvalget, foreningens revisorer og lønningsbogholder C. C. P. Rostdorf.

Siden sidste repræsentantskabsmøde var mangeårig formand for Fællesorganisationen DSB, snedker Lauritz Hansen, og foreningens forretningsfører J. K. F. Jensen afgået ved døden. P. Madsen mindede dem begge i en smuk tale, der blev påhørt stående af de tilstedeværende.

Ad punkt 1. Protokol over sidste repræsentantskabsmøde var udsendt til repræsentanterne, der intet havde at bemærke.

Ad punkt 2. Med henvisning til den udsendte trykte beretning med regnskab for det forløbne driftsår udtalte fungerende forretningsfører E. Svendsen i sin beretning følgende:

Medlemsfremgangen i afvigte driftsår er netto på 67 medlemmer, og det samlede medlemstal herefter 8670. Det er lidt mere end sidste år, og selv om det ikke er nok, vil personalesituationen ved DSB ikke kunne undgå at smitte af på vore muligheder for at skaffe ny tilgang. Dog må det tilføjes, at det tilsyneladende fortsat lykkes bedre at få fat i de nyantagne i 1. distrikt end i 2. distrikt.

På sidste repræsentantskabsmøde vedtog man enstemmigt protokoltilførsel om aldersgrænsen på 75 år for medlemsskab skulle bortfalde pr. 1. juni 1957, og denne bestemmelse vil naturligvis også bidrage til at holde medlemstallet oppe. Om den også bevirker, at et større antal pensionister ønsker at fortsætte med deres forsikring, kan man kun skønne om. Af de 200 tilskrevne pensionister ønskede 128 at fortsætte - et pænt resultat.

Medlemmerne fordeler sig i de 3 fareklasser således:

Fareklasse I, som er den billigste, er paradoksalt den forholdsvis mindst anvendte. Med dagpenge fra 4. dagen er der 803 forsikrede og 191 fra 22. dagen.

I *fareklasse II* er 1929 forsikrede med dagpenge fra 4. dagen og 112 med dagpenge fra 22. dag. Til denne fareklasse henføres alle pensionister (ca. 775).

Fareklasse III tæller det største antal og med dagpenge fra 4. dagen findes 5226 forsikrede og fra 22. dag 409.

Jeg nævnte før, at fareklasse I var for lidet anvendt, men må dog i denne forbindelse også anføre, at der i forhold til forrige driftsår er fremgang takket været god akkvisition.

Ved den mundtlige beretning skal også i den givne anledning lyde en tak til vore akkvisitører, der for enkeltes vedkommende har gjort en overordentlig stor indsats. I et tilfælde har styrelsen måtte støtte togfører A. Nielsens afløser, togbetjent Frøsbæk i hans fine akkvisitionsarbejde. Et tidligere medlem af foreningen forsøgte på en arbejdsplads at modvirke Frøsbæks resultater ved at tale nedsættende om foreningen. Han påstod at være dårligt behandlet. Efter at sekretæren og undertegnede havde haft en lille drøftelse med den pågældende, indrømmede han, at det hele skyldes en fejltagelse fra hans side, og han var villig til at give Frøsbæk en undskyldning.

Det blev på sidste repræsentantskabsmøde vedtaget at ændre præmietariffen, når DSB's lønningsanvisning gik over til hulkortsystem, som fordrede månedlige bidrag i stedet for de nuværende kvartalsbidrag. Det ser nu ud til, at pensionsanvisningen i løbet af kortere tid vil blive overført til hulkortsystemet, og meddelelse om det nøjagtige tidspunkt vil om nødvendigt tilgås fagbladene for videre bekendtgørelse.

Foreningen har fra Den danske Lægeforenings attestudvalg modtaget en opsigelse af den nugældende betaling for vore autoriserede lægeerklæringer. Betalingen er for tiden kr. 6,00, henholdsvis 10,00, hvis der kræves udtalelse om eventuel mulighed for invaliditet som følge af uheldet. Lægeerklæring kræves altid for forsikringer over 4 kr. i dagpenge og i alle tilfælde, hvis sygeudviklingen strækker sig over en måned.

Styrelsen har overfor lægeforeningen erklæret sig parat til en forhandling om spørgsmålet, men denne har ikke fundet sted endnu. Muligvis vil resultatet heraf blive overvejelser om at udtrække gyldigheden af vore egne erklæringer, som bruges for dagpenge fra 1-3 kr. indenfor en måned.

Skadebehandlingen. Der har i det forløbne år været udbetaling af 3 dødsstatninger på 16.000, 17 invaliditetserstatninger på ialt 23.500 kr. Jeg skal for de enkelte erstatningers vedkommende henvide til den omdelte skadeprotokol. De fleste sager er som sædvanlig afgjort med dagpengeerstatning ialt med kr. 53.504.

Den afviste sag nr. 20481 vedrørende dødsstatning var vanskelig, da det var svært at overbevise enken om rigtigheden af vor afgørelse, da de efterladte ikke havde fået de samme oplysninger fra sygehuset som foreningen.

Der har ikke i det afsluttede driftsår været gjort brug af vor voldgift.

Skadeudvalget. Vort skadeudvalg har som foreskrevet haft de afgjorte skader og afviste sager forelagt og har udtalt:

• Vi undertegnede medlemmer af skadeudvalget har gennemgået de os tilsendte skadesager:

3 dødsstatninger,

17 invaliditetserstatninger og

7 afviste sager for driftsåret 1956/57.

Vi skal ved nærværende erklære, at vi ikke har bemærkninger at gøre til de trufne afgørelser.

sign. N. J. Olsen. sign. S. Suneson.

Regnskabet. Regnskabet giver ikke anledning til mange bemærkninger fra styrelsens side. Overskuddet er noget mindre end sidste år, men erstatningsbeløbet har også været 20.000 kr. større. Det kan selvsagt ikke kritiseres.

Præmieindtægten er ca. 6.500 kr. større end sidste år, og udgifterne er omtrent de samme. Årets overskud er 26.895,08 kr., som er overført til reservefonden. Vor status viser en formue på 379.624,03 kr., hvor obligationerne er optaget til kurs pr. 1. november 1957.

Revisorerne har revideret regnskabet og deres påtegning fremgår af det udsendte regnskab.

Med disse supplerende oplysninger vil jeg overgive beretning og regnskab til repræsentantskabets eventuelle diskussion og forhåbentlig godkendelse.

Stationsforstander F. Remfeldt: Jeg har talt med enken efter afdøde i den af forretningsføreren udtalte sag, og hun er nu fuldt fortrolig med den afgørelse, der er faldet.

Trafikkontrollør C. A. A. Larsen: Vi har tidligere på repræsentantskabsmøder drøftet spørgsmålet om dækning af skader i forbindelse med fodboldspil. Jeg henstiller, at styrelsen genoptager denne sag. Så vidt jeg erindrer, ydes der erstatning i skader opstået under håndboldspil.

Maskinarbejder P. Jørgensen: Det glæder mig, at jeg har fået en tilhænger her i repræsentantskabet i sagen vedrørende fodboldspil, som jeg så ofte har anbefalet.

Fungerende forretningsfører: Det er rigtigt, at vi gentagne gange har drøftet dette emne, som omfatter sport i almindelighed, men de betænkeligheder, som hidtil har afholdt styrelsen fra at udvide risikoen, er fortsat til stede. Vi skal dog gerne påny tage sagen op til behandling.

Æresmedlem Charles Pedersen: Ulykkesforsikrings-selskaber tegner i almindelighed også for sport, men vel at mærke til en højere præmie. Vi kan indføre noget tilsvarende. Foreningen skulle tillige overveje, om ikke også medlemmers hustruer skulle kunne indtræde i foreningen, f. eks. uden dagpengeerstatning. Den stigende risiko ved at færdes i den daglige trafik taler for denne sag. Der er ikke mange, der har deres hustruer ulykkesforsikrede, men det er min opfattelse, at kan det ske i forbindelse med egen forsikring, ville de uden tvivl tegne hustruforsikring. En tilgang på dette område vil være en god støtte under tilbagegangen i det almindelige medlemstal.

Trafikkontrollør C. A. A. Larsen: Jeg er indforstået med, at det kræver en højere præmie, når vi skal dække sportsuheld, men det vil utvivlsomt give flere medlemmer. Man kunne forsøgsvis gennemføre princippet ved at stryge dagpengeerstatningen.

Lokomotivfører S. Suneson: Har man nogen oversigt over størrelsen af præmier for hustruforsikring, og vil disse ikke blive forholdsvis dyrere.

Billetkasserer P. From Hansen: Kan vi få samme præmiesatser, som andre forsikringselskaber, kan vi naturligvis indføre hustruforsikringer, men det må erindres, at disse præmier ligger højere end vor højeste præmie.

Fungerende forretningsfører E. Svendsen: Vi kan vist slutte debatten her med henvisning til, at styrelsen tager de fremførte problemer op til behandling.

Ad punkt 3. Til forretningsfører valgtes, P. Madsen, Dansk Jernbane Forbund, til styrelsesmedlem, E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening, 3. medlem af styrelsen, Hjalmar Jensen, Fællesorganisationen DSB, kasserer, P. From Hansen, Jernbaneforeningen, og til stedfortræder, E. Svendsen, Jernbaneforeningen.

Til formand for repræsentantskabet valgtes N. Meldgaard Kristensen, Dansk Jernbane Forbund, til næstformand for repræsentantskabet, N. A. Jensen, Dansk Jernbane Forbund, til revisor fhv. sekretær C. F. W. Poulsen, Korsør. Som medlemmer af skadeudvalget N. J. Olsen, Dansk Jernbane Forbund, og S. Suneson, Dansk Lokomotivmands Forening, som suppleant hertil C. A. Larsen, Jernbaneforeningen. Til formand for voldgiftsretten og som medlem af samme genvalgtes overkirurg dr. med. Hans Wulff og Carl Andersen, Jernbaneforeningen samt N. Kolding, Dansk Jernbane Forbund, som suppleanter til voldgiftsretten H. K. Henriksen, Jernbaneforeningen, for Carl Andersen, og Aage Hansen, Fællesorganisationen DSB for N. Kolding.

Alle valg var enstemmige.

Ad punkt 4. Fastsattes uforandret.

Ad punkt 5. Ingen begærede ordet.

E. Greve Petersen.

Den nye privatforsikring

I løbet af december, januar og februar har 7 500 af Forsikringsagenturforeningens medlemmer omtaget deres policer til den nye indboforsikring, som under eet dækker for brand, tyveri og vandskade.

Som tidligere udførligt omtalt i jernbanefagbladene er forsikringsbetingelserne for Privatforsikringen betydelig mere omfattende end de før var for de enkelte brancher.

Alene den udvidede dækning under inbrudstyveriforsikring, således at denne forsikring også omfatter simpelt tyveri i et vist omfang, således at der også ydes erstatning for cykler, der stjæles om dagen, vasketøj, der om dagen er hængt til tørring, beklædningsgenstande, der mistes under besøg på restaurant eller andre offentlige steder m. m., skulle være grund nok til hurtigt at få policen omtaget.

Præmien er billig, idet der ikke beregnes grundpræmie i Forsikringsagenturforeningen.

Privatforsikringen byder på andre fordele, og hertil kommer, at der nu også ydes erstatning i et bestemt omfang for de såkaldte gæstebudsskader, samtidig med, at de maksimale erstatningssummer er forhøjet ganske væsentligt.

Vedrørende enkelthederne henviser vi til jernbanefagbladenes omtale i december 1958.

De forsikrede, som endnu ikke har haft besøg af foreningens tillidsmænd, og som heller ikke har indsendt omtagningsbegæring direkte til foreningens kontor, kan nu indsende nedenværende kupon til kontoret med anmodning om at få besøg.

Benyt dette tilbud – og vi skal hurtigst muligt sørge for den fornødne omtagning.

Underskrevne anmoder herved om besøg i anledning af omtagning til privatforsikring.

.....
Evt. police nr.

.....
Navn

.....
Stilling

.....
Adresse

Postbesørges
ufrankeret.
(Modtageren
betaler porto).

106

**Forsikringsagenturforeningen
for Tjenestemænd ved Statsbanerne**

Niels Brocksgade 1
København V

Reserveret postvæsenet.

Frankrigs baner holder rekorden

Det vakte den største opmærksomhed i alverdens jernbanekredse, da to franske el-lokomotiver ved en hastighedsprøve i 1955 opnåede en fart på 331 km i timen og med tre vogne på ialt 103 tons. Maskinerne kørte på 1500 volt jævnstrøm. Det er godt materiale, Frankrigs statsbaner råder over, og man fastholder hastighedsrekorden.

Siden har man foretaget prøver med andre typer af el-loko, bl. a. litra CC, ligeledes til 1500 volt jævnstrøm, som banerne lod køre daglig på strækningen Paris-Lyon, to gange hver dag, så der gennemkørtes en distance på 2050 km daglig. Man lod de pågældende maskiner køre i 214 dage uafbrudt, således at de altså tilbagelagde 427 000 km. Derpå blev de på værksted nøje undersøgt og efterprøvet. Man fandt ikke det mindste spor af slitage.

En anden type el-loko, litra BB, skulle efter beregningen kunne trække 750 tons over en stigning på 10 grader, men da det meget let trak en togvægt på ca. 1400 tons, satte man BB-lokomotivet for nylig på en særlig prøve. Det viste sig her, at dette lokomotiv kunne klare et tog på 2424 tons over 10 graders stigninger!

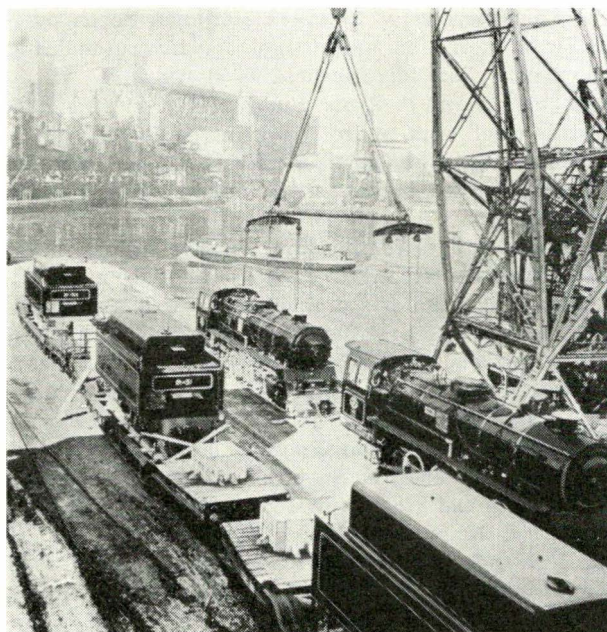
Endelig ligger Frankrigs statsbaner fint i spidsen med sammensvejsede skinner på betonsveller, og erfaringerne udnyttes nu af de øvrige europæiske jernbaner, heriblandt DSB. I Frankrig har man 4-5 000 km sammensvejsede skinner, og man fortsætter, så hurtigt det kan lade sig gøre, dette arbejde, fordi der spares mange penge ved at formindske antallet af skinnestød betydeligt, så bumpene ikke går ud over materiellet.

Seks sporvidder samme sted i Bremens havn

Hvor lokomotiver og vognmateriel dagligt udskibes til andre landes jernbaner med forskellige sporvidder.

Et af de steder i Europa, hvor der er samlet flest og forskellige sporvidder, er på den særlige eksporthavn for lokomotiv- og vognmateriel i Bremen. Tyskland har jo nogle af de mest kendte lokomotivfabrikker, hvorfra Danske Statsbaner også har indkøbt flere serier lokomotiver, sidst et par diesel-hydrauliske rangerloko af ny type.

Det er meget betydelige mængder jernbanemateriel, der dagligt udskibes i denne del af Bremens havn. Undertiden er der tale om lokomotivdele, emballeret i store trækasser, som bliver transporteret til havnen på lave blokvogne, men det mest interessante er selvfølgelig at se de store, fuldt færdige lokomotiver blive kørt til havnen på dens forskellige spor – alt efter, hvilket land de pågældende maskiner er bestemt til, fordi der findes højst forskellige sporvidder ikke alene i Europa, men også i andre verdensdele. Derfor må Tyske Forbundsbaner råde over en række undervogne med forskellige sporvidder til denne transport. Det skete fornylig, at man så et særtog ankomme til havnen med



Her ser man den særlige udskibningshavn, hvor lokomotiver og vogne dagligt bliver løftet om bord i skibe, som sejler materiellet til lande med uensartet sporvidde. Et par maskiner hænger her i kæmpekranen på vej om bord.

et større antal personvogne, som var bestilt til Indiens statsbaner.

Personvognenes kasser blev på selve havnearealet af den tyske fabriks montører anbragt på undervogne, som havde de indiske baners sporvidde, og derefter greb en kæmpekran de færdigmonterede vogne og satte dem op på et skib, hvis dæk var forsynet med jernbaneskiner i den rette, indiske sporvidde.

Jernbanehavnen i Bremen er forsynet med spor i ikke mindre end seks vidder. Normalsporet er 1435 mm, dernæst har man målet på Indiens, Argentinas og Chiles jernbanespor, som er 1676 mm, Spaniens og Portugals baner har en sporvidde på 1674 mm, mens Afrika, Venezuela, Equador og Australien har 1067 mm, Brasilien 1000 mm, og endelig er Bremens udskibningshavn forsynet med et sjette spor, som måler 600 mm og er beregnet til lokomotiver og vogne til små sidebaner.

Spor-hunden.

Set gennem frontruden

Overkvalificeret arbejdskraft.

Det fortælles, at der meldte sig fem havnearbejdere, da der blev råbt på en læge i Haifas havn (Israel). Lad det være en overdrivelse, så kunne det dog være sandt, for man finder overalt i landet folk med kundskab, talent, overlegen intelligens og uddannelse arbejde på lige fod med de jævne uaglærte arbejdere, ikke bange for at tage fat på hvad som helst, selv om de sikkert kunne erobre sig en stor fremtid andre steder i verden.

Samvirke.

Svensk Sømands Forbund har rejst en sag om erstatning på ca. en million kr. til 30 af dets medlemmer og deres efterladte. Sagens baggrund er den, at det 10.000 tons svensk østasiatisk kompagnis skib »Ningpo« blev sænket i Hong Kongs havn i 1941 efter ordre fra de britiske myndigheder, og da japanerne kort efter invaderede byen, blev hele besætningen interneret og først frigivet ved afslutning af krigen i Stillehavet. Japanerne hævdede skibet og anvendte det under hele krigen, og herfor har rederiet fået erstatning i henhold til en overenskomst truffet mellem den svenske og japanske regering omfattende erstatningsspørgsmål til svensk ejendom, som led skade under krigen i de områder, japanerne havde besat. Svensk Sømands Forbund hævder, at deres medlemmer, som blev interneret – hvoraf nogle er døde, hvorfor de efterladte kommer ind i billedet – har krav på erstatning for tabt hyre og svie og smerte i hele interneringsperioden, og vil ikke andre betale, må det blive den svenske stat, som har ført forhandlingerne for rederiet overfor den japanske regering.

ITF-journal.

En tvivlrådig.

Pensioneret lokomotivfører N. N. sidder og drikker morgenkaffe og læser samtidig sin avis. Tilfældig falder hans blik på siden med dødsannoncerne, og til sin store forbavselse ser han, at han figurerer heri med begravelsesdato og klokkeslet. Forbitret ringer han til bladet og spørger, hvad meningen er, og de ikke foretager kontrol o. s. v. o. s. v. Redaktionen undskylder meget, men nu skal sagen blive undersøgt. Noget beroliget ringer han lidt efter til en god ven og spørger ham, om han har set annoncen. Vennen tøvede lidt, men så kom det.

»Må jeg stille et spørgsmål?«

»Ja, ja, selvfølgelig.«

»Sig mig, hvor ringer du egentlig fra?«

Smilet.

Udvidelse af bestemmelserne om valgfrihed af pensionsordning

Tjenestemænd, der den 7. juni 1958 var fyldt 63 år, og som før den 7. juni 1959 har søgt afsked med pension på grund af svagelighed, kan inden sidstnævnte dato meddele finansministeriet, at de – såfremt afskedsansøgningen er eller bliver bevilget – ønsker pensionsmæssigt at blive stillet, som om de var afgået med pension med udgangen af marts måned 1958, dog således at tjenestetid efter 1. april 1958 medregnes ved fastsættelsen af pensionskvotienten efter de ældre regler. Det er en betingelse for at bringe de ældre pensionsbestemmelser til anvendelse, at de pågældende og deres eventuelle pensionsberettigede ægtefæller hverken under ansættelsen eller efter pensioneringen oppebærer folkepensionens mindstebeløb, idet de dog såvel i denne henseende som med hensyn til tjenestemandspensionen er undergivet de bestemmelser, som til enhver tid måtte gælde for de før 1. april 1958 pensionerede tjenestemænd.

Kong Chr. IX Understøttelsesfond

Indtægt.

	Beholdning fra regnskabsåret 1956/7	212,02
1-2	Renter af obligationer	1.108,75
	Renter af bankbog	24,86
3	Indbetalt bidrag	5,00
4	Gaver	438,69
5	Udtrukket obligation	1.000,00
		<u>2.789,32</u>

Udgift.

5	Indkøbt obligationer til pålydende 1.100,00 kr.	932,27
6	Nye ansøgningsskemaer	37,66
7-8	Porto og postanvisninger	12,90
9-22	Uddelte understøttelser*)	1.400,00
	Beholdning til næste år	406,49
		<u>2.789,32</u>

*) Enke e. pens. lokf.

- » » banearb.
- » » pens. jernbanepakm.
- » » banebetjent
- » » fhv. stationsforst.
- » » trafikekspedient
- » » pens. maskinarb.
- » » pens. overportør
- » » togbetjent
- remisearbejder
- pens. motorfører
- pens. matros
- datter af afd. overbanem.
- datter af afd. pens. stationsm.

Beholdninger.

Beholdning i Den danske landmandsbank ..	406,49
Obligationer ifølge forrige regnskab:	
pålydende 26.900 kr. bogf. for 26.094,96 kr.	
udtrukket 1.000 kr. bogf. for 1.002,50 kr.	
	<u>26.092,46</u>
pålydende 25.900 kr. bogf. for 25.092,46 kr.	
indkøbt 1.100 kr. bogf. for 932,27 kr.	
	<u>26.024,73</u>
beholdning 27.000 kr. bogf. for 26.024,73 kr.	
	<u>26.024,73</u>
	<u>26.431,22</u>

Gæld.

Fondets kapital	
1) obligationer bogført for	20.000,00
2) obligationer bogført for	6.024,73
	<u>26.024,73</u>
Saldo	406,49
	<u>26.431,22</u>

København, den 31. marts 1958.

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med de foreliggende bilag. Beholdningen var til stede.

København, den 7. oktober 1958.

L. Thorup.

C. J. Wieth.

Skov. /

M. Lindborgh.



Jubilæum

Mandag den 23. marts kan lokomotivfører P. A. K. Nielsen, Korsør, fejre 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

Jubilaren er kendt som en rolig og stabil lokomotivmand, der altid er klar til på sin humoristiske måde at optage en diskussion, og som følge heraf vellidt og og respekteret af alle.

Afdeling 17 siger tak for godt samarbejde og ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen samt held og lykke i tiden fremover.

E. J.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 6. april 1959 frabedes venligst.

G. F. Gjødesen,
lokomotivfører, Skanderborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

M. Damsgård,
lokomotivfører, Nyborg.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

A. C. Nielsen (Alm),
lokomotivfører, Helsingør.

DSB Spareklub

Den årlige lodtrækning om sparepræmier blandt klubbens medlemmer har fundet sted, og følgende blandt lokomotivpersonalet har været heldige at vinde hver en præmie på 100 kr.:

Sparekonto nr. S 50-63

S 122

K 50/5075

Præmierne er tilsendt de pågældende.

Nye medlemmer i spareklubben optages ved henvendelse til undertegnede.

Lokomotivfører Aage Hansen,
Rosenhaven 7, Valby.
Telf. Valby 5831.



Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):

E. H. Sørensen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-5-59).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

L. H. Dybdahl, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-59).

N. M. Mortensen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-59).

V. M. Klejs, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-59).

K. Povlsen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-59).

J. Christensen, Nyborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-5-59).

R. J. Malmgaard, Korsør, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-5-59).

N. Rasmussen, Århus, er afskediget på grund af svagelighed med pension (31-5-59).

A. P. Jensen, Haderslev, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-59).

Elektrofører u. f. nr.:

A. Christensen (Mengler), Enghave, er afskediget efter ansøgning (28-2-59).

Funktionsvederlag

Rettelsesblad til lommebogen side 15 vedr. funktionsvederlag pr. dag fra 1. april 1959.

Funktionsvederlag pr. dag:

Funktion udført af	Funktion udført i			
	10. lkl.	12. lkl.	15. lkl.	18. lkl.
7. lkl. grundløn	302.467 ø.	440.548 ø.	792.329 ø.	1601.066 ø.
7. « 1. tillæg	203.836 ø.	341.918 ø.	693.699 ø.	1502.467 ø.
7. « 2. «	98.630 ø.	236.712 ø.	588.493 ø.	1397.260 ø.
7. « 3. «	105.206 ø.	138.082 ø.	489.863 ø.	1298.630 ø.
7. « 4. «	98.630 ø.	98.630 ø.	384.658 ø.	1193.425 ø.
7. « 5. «	170.959 ø.	98.630 ø.	286.027 ø.	1094.793 ø.
12. « grundløn	—	—	351.780 ø.	1160.548 ø.
12. « 1. tillæg	—	—	187.397 ø.	996.164 ø.
12. « 2. «	—	—	164.384 ø.	825.205 ø.
12. « 3. «	—	—	164.384 ø.	660.822 ø.
12. « 4. «	—	—	286.027 ø.	489.963 ø.
15. « grundløn	—	—	—	808.767 ø.
15. « 1. tillæg	—	—	—	506.301 ø.
15. « 2. «	—	—	—	295.890 ø.
15. « 3. «	—	—	—	302.467 ø.

Arne & Harry Iversen

murermestre - entreprenører

Mosegaarden . Højbjerg

Tlf. Aarhus 7 10 68

og 7 12 10

Murerarbejde

Jord- og kloakarbejde

Jernbeton

Spec.: Villaer

CARL NIELSEN

Malermester

Poul Buaasvej 21 . Aalborg

Telefon 2 77 28

Alt

Bygningsarbejde

udføres

Campingudstyr

i bedste Kvaliteter fra 1958
sælges med

10 % KONTANT RABAT

eller 6 Mdr. rentefrit

Demonstrationstelte . . . ÷ 20 %

Udlejningstelte ÷ 30 %

Læg Søndagsturen til Herlev og
se teltene opslåede.

HERLEV TELTSERVICE

TORNEROSEVEJ 94 . HERLEV

TELF. 945994

Maskin- snedkeri

TORBEN QUISTGAARD

TØMRERMESTER

RYESGADE 8 . AALBORG

TELEFON 3 53 05

LYAGERS RENSERI

Nørregade 49, K.

Telf. By. 9037

Billige Priser, f. Eks.

HERRETØJ

Habit Kr. **8,85**

DAMETØJ

Kjoler Kr. **6,85**

Dragter „ **8,85**

Frakker „ **8,85**

Cotton-Coat „ **8,85**

AVANTI STIGER til alle Formaal

Trappe- og Reolstiger

Katalog sendes om ønskes

STIGEFABRIKEN AVANTI

SYDVESTVEJ 57-59 . GLOSTRUP . TELF. 96 16 67

BLICHERSVEJ 105

HELSEINGØR

TELEFON 21 38 72

MALERFIRMAET

HENN. A. THYGESEN

Alfr. Andersson & O. Sørensen

*Etablisement for fysiske
instrumenter og finmekanik*

N. Juelsgade 9-11

København K.

Telefon Byen 3424

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Aarhus Amtstidende

Sig det med Blomster

P. B. VAHL

✱ Paa faa Timer
overalt i Verden

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 25150

FREDERICIA

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/S

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

KUL- OG KOKS-IMPORT

IMPORT A/

Forhandler af Fredericia Gaskoks



KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 938

FREDERICIA BRUGSFORENING

3 selvbetjeningsbutikker
2 betjeningsbutikker

Bliv medlem - Indskud 2 kr.

Teater Restauranten

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500

Byens nye, elegante mødested

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med

1. kl.s mejeriprodukter

Ekvipér Dem i

LONDON-MAGASINET

FREDERICIA

Det bedste i FJERNESYN OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033

Fællesbageriet A/S

Fredericia . Tlf. 602



Køb altid brød fra Fællesbageriet

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Alt i herre- og drengetøj

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Vi mødes hos

Agnes

Telf. 85

Venlig hilsen

Agnes Petersen

tidligere »Fremad«

»LA BELLA«

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

L. A. Jørgensen, Lergravsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København S

STRUER

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

A/S RONDO RADIO

Stengade 24 og 28

Tlf. Helsingør 21 20 04

Byens største udvalg

i FJERNESYN

KALUNDBORG

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

Karlsbjerg Mejeri

Tlf. Raklev 19

Lev. til Feriehjemmet

Spis

Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen . Telf. 90

Daglig friskkærnet

Leverandør til Feriehjemmet

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN

Malermester



Tlf. Kalundborg 447

Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Leverandør til Feriehjemmet.

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

Murermester og Cementvarefabrikant CHR. SCHRØDER

anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrasoarbejde, Havefliser, Flag-
stangsfædder m. m.

Tlf. Kalundborg 360

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Raklev Brugsforening

pr. Kalundborg

Tlf. Raklev 21

Lev. til Feriehjemmet

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed, Aut. Gas- og Vandmester
Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Sct. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

»Køb det hos

Schau

lige i nærheden«

Kalundborg

Fællesbageri

Kul, Koks, Briketter & Brændselsolier

IMPORTKOMPAGNIET A/S

KALUNDBORG

Telf. *33 (Flere Ledn.)

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

NYBORG

RICHARD LEHN'S EFTF.

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

WERNER HANSEN Urmager og Guldsmed

Briller med Dobbeltglas
anbefales til Tjenestebrug.
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Bøger - Papir - Musik

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Til daglig og Fest »BORGERFORENINGEN« altid bedst

Tlf. Nyborg 1313 H. Nicolaisen

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen

GULDSMED & GRAVØR

Nørregade 6, Nyborg, Tlf. 369

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

Carlsberg

