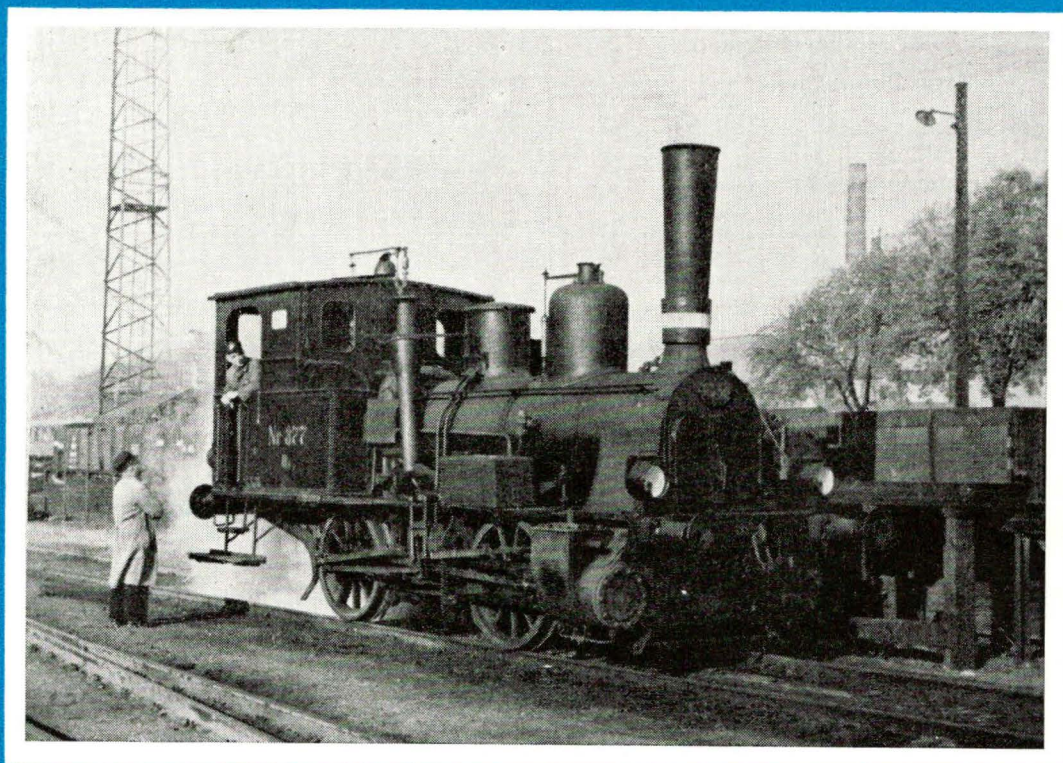


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 17 . 5. SEPTEMBER 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

*Alt i
moderne briller*



*Synsprøve foretages gratis
med
moderne synsprøve-apparater*

OLE HØITE

Exam. Diplom-Optiker

Helsingør - Stengade 48 - Telf. 21 02 93

Leverandør til sygekasserne

**BENYTT
VOR
KONTO
SYSTEM**



Murermestrene

BRDR. HEDAGER CHRISTENSEN
Tlf. 96 19 37 - 96 07 63

Isoleringsfirmaet

W. WULFF ANDERSEN
Tlf. 75 27 53 - privat VA. 79 68

Lyngby isoleringsfirma

E. MANLY
Tlf. 87 85 21

Tømrermester

T. BILLE HANSEN
Tlf. VA. 60 66 - DA. 48 04 - SØ. 199

Murermestrene

MADSEN & HANSEN
Tlf. AM. 20 79 - AM. 28 13

Isoleringsfirmaet

P. HONORE
Tlf. HE. 72 37

Medlemmer af foreningen af Vakuskumforhandlere
I Danmark

*Den rigtige elektriker
klarar alle Deres el-problemer*

De kan blot ringe til

Hellebæk 199

Nordsjællands El-Service

v. Mogens F. Pedersen
Hegnshuset - Skinnesøvej
Aalsgaarde

Lær husholdning i vinter på

KALØ

Madlavning og kjolesyning.
Håndarbejde og vævning.
Boligindretning.

HØJSKOLEFAG

I fritiden har vi havet, skoven og Mols Bjerger
lige for døren.

5 mdr.s kursus begynder 3. nov.



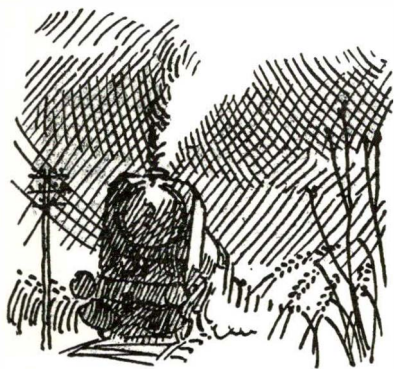
Statsstøtte kan søges

Frits Teichert

KALØ

Landboskole

RØNDE . TELEFON 286



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 17 - 60. ÅRGANG

5. SEPTEMBER 1960



Indhold:

NJU's repræsentantskabsmøde ..	259
Lidt fra europæiske jernbaner ..	262
Formandsmøde	261
Tog med 600 km i timen i Sovjet	261
Tertitten	262
Vejlekassens repræsentantskabs- møde	266
Julipristallet 1960	268
Fra medlemskredsen - Perso- nalebenyttelse og personale- politik	269
Under DLF	270
Personalialia	270

Forsidebillede:

»Hansine« i arbejde på Slagelse station



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 10-16.

Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Nordiske jernbanemænds møde i Nyborg

Nordisk Jernbanemænds Unions repræsentantskabsmøde i dagene 23.—24. august var en stærk tilkendegivelse af samhörigheden hos Nordens jernbanemænd

Repræsentantskabet forelagdes mundtlige rapporter fra hvert enkelt land vedrørende de løn- og arbejdstidsmæssige forhold og ændringerne heri fra sidste møde for tre år siden i Åndalsnes, Norge.

Den fungerende præsident G. W. Widing, Finland, gjorde i sin beretning om unionens arbejde i store træk rede for de væsentligste spørgsmål, der i tre-års perioden havde været arbejdet med. Udover de løn- og arbejdstidsmæssige spørgsmål havde man taget sikkerhedsbestemmelser og bemanning af motorkøretøjerne op til behandling. Dette var ført op i internationalt plan i International Transportarbejder Forbund, hvor de stillede krav nærmere er blevet præciseret i nogle resolutioner. Hvilket resultat der herigennem opnås er uvist på nuværende tidspunkt. I det hele taget gælder det, at den skandinaviske gruppe arbejder i nøje kontakt på internationalt plan specielt inden for ILO, Transportministerkonferencen og ITF.

Fra landevejstrafikkens side føres dumpingpolitik i konkurrencen med jernbanerne, og der tages derfor stærkt del i bestræbelserne på forbedring af arbejdstidsforholdene for chaufførerne på dette område, men sagen er ikke så lige til, eftersom den overvejende del af biltrafikken besørgeres ved bilens ejer selv, eventuelt hans søn eller andre nære pårørende. Givet er vanskelighederne for ordnede arbejdstidsforhold overordentlig store.

Med de specielt vanskelige forhold vi lever under i dag med de ulmende urocentre rundt om os i verden, er det vigtigt, at unionens sekretariat har anbefalet fortsættelse af det nordiske kursus. Dette er lige så vigtigt for sammenholdet som for adgangen til at få det internationale arbejde bragt ud over sekretariatets rammer og ud til afdelingernes tillidsmænd, så disse drages med ind i arbejdet. De hidtidige erfaringer har efter sekretariatets opfattelse været så gode, at disse kursus bør fortsættes. Måske bør de dog, som der også blev givet udtryk for, lægges i et andet plan end det hidtidige.

Mange gange har man diskuteret en koordination med Skandinavisk Transportarbejderforbund, men unionen forholder sig afventende, idet tiden bør ses an, så sagen bliver gjort rigtig. Man er imidlertid helt på det rene med nødvendigheden af et samarbejde ud over landegrænserne. NJU kan ikke vedblivende klare sig, arbejdet må ud i videre kredse.

Lønglidningen er ikke et specielt dansk problem. Finland, Norge og Sverige kender til det samme.

De seneste begivenheder på det private arbejdsmarked i Danmark, hvor mange strejkeaktioner iværksættes for at få lønninger hævet på grund af lønglidning, er ikke et specielt dansk problem. Vore brødrefolk kender til det samme og har gjort det i adskillige år. Af den norske rapport fremgik blandt andet, at

prisniveauet i Norge havde været nogenlunde stabilt, og pristallet havde kun givet udsving på 2-3 points siden juli 1958 og til i dag. Lønningerne for statstjenestemændene har været i god udvikling, og levestandarden er stigende. Løn-glidning er en gammel foreteelse i Norge, og det synes som om, at overenskomstperioderne er for lange, idet der ikke er anledning til at foretage regulering inden for perioden. Kravene samler sig nu om dybtgående ændringer ved tarifrevisionen i 1961. De norske statstjenestemænd har ligget i underkanten af lønningerne set i forhold til de private arbejdstagere, men nu er forholdet omvendt. Derfor kommer man fra det private arbejdsmarked og siger, at tjenestemændene må vente med nye krav, indtil de førnævnte har fået mere. I den forløbne 3-års periode er der sket lønforhøjelse på 14-15 pct.

Hvad her er anført om norske forhold kunne i princippet gælde for øvrige nordiske lande. Svenskerne har fået lønforhøjelser, der ligger på 5 pct., hvortil kommer forbedringer af visse tillægssatser. Næste år vil der blive en ny forhøjelse på 5 pct. Et særligt aktuelt spørgsmål har man haft under behandling i Sverige, nemlig pensionsalderen. Denne har hidtil været 60 år, men kræfter blev sat i gang for at få hævet grænsen til i hvert fald 63 år. Det lykkedes at bibeholde 60-års grænsen bortset fra en mindre gruppe, som fik fastsat 63 år.

I Finland fik man efter generalstrejken i 1956 en lønforhøjelse på ca. 25 kr. om måneden + 3 pct. i relation til produktionsstigningen. Samme år fik tjenestemandorganisationerne også en lønftale, hvorefter der opnåedes forhøjelser på ca. det halve af førstnævnte. I 1959 og 1960 tilkom yderligere forhøjelser på 3 pct.

130.000 nordiske jernbanemænds repræsentanter gav håndslag på at sætte kræfterne ind for jernbanernes ligestilling med øvrige trafikmidler.

De hårde konkurrencevilkår jernbanerne har betinger gennemgribende moderniseringer og rationalisering. Dette går ud over personalestyrken og blandt andet af de enkelte forbunds faldende medlemstal, får man et ganske godt indtryk af rationaliseringens virkninger. Heldigvis sker tilbagegangen ikke ved afskedigelser, men ved naturlig afgang. F.eks. skal nævnes, at styrken ved NSB er gået tilbage med ca. 3500 og hos SJ med ca. 10.000. Til dette anføres som principielt synspunkt, at det for jernbaneorganisationerne ikke gjaldt om at have flest mulige

medlemmer, men at de der var tilbage fik de bedst mulige kår.

Den ulige konkurrence gør det vanskeligt for jernbanerne at klare sig og selv fra lovgivningsmagtens side søger man at tækkes bilisterne gennem forslag om nedlægning af jernbanelinier. Der er imidlertid plads for alle trafikmidler, såfremt man finder en fornuftig fordeling af arbejdet til dem. Repræsentanterne på mødet fandt derfor påny anledning til at fremføre en kraftig understregning til de respektive regeringer om nødvendigheden af en koordinering af trafikmidlerne - først og fremmest på nationalt plan.

Resolutionen med adresse til de nationale regeringer.

Nordisk Jernbanemands Union omfattende 130.000 jernbanemænd i Danmark, Finland, Norge og Sverige, har på sit repræsentantskabsmøde d. 23. og 24. august 1960 på hotel Nyborg Strand, Nyborg, drøftet en række problemer vedr. jernbanemændenes interesseområder - herunder de herskende tilstande i de respektive landes transportvæsener.

NJU er af den opfattelse, at de nuværende tilstande er irrationelle og medvirker til fordyrelse af omkostningsniveauet i det hele taget. Man erkender, at der må være mulighed for konkurrence indenfor transportvirksomhederne, men finder på den anden side, at transportproblemet i et moderne samfund med voksende international vareudveksling og fællesmarkeder spiller en så afgørende rolle, at det nu som ingensinde tidligere er nødvendig med en koordinering af transportmidlerne.

Det overdimensionerede transportapparat må før eller siden føre til helt uholdbare forhold og blive en meget stor hindring for en planmæssig udbygning af landenes industri og erhvervsliv.

NJU mener derfor, at det må være samfundets opgave at gennemføre regulering evt. dirigering af transportmidlerne. Særlig vigtigt er det i denne forbindelse, at der tages hensyn til de kollektive transportmidler således, at disse fortsat bliver i stand til at løse deres specielle opgaver.

NJU er vidende om, at man på internationalt plan alvorligt overvejer dette problem, og at man i ILO beskæftiger sig med at afstikke hovedretningslinier for arbejdstidsregler og sociale vilkår for de i transporterhvervet beskæftigede, idet man erkender, at den tøjlesløse konkurrence

Formandsmøde

Søndag den 18. september er der indkaldt til formandsmøde på feriehuset. Indkaldelsen er tilstillet de respektive afdelinger i august med anmodning om snarest at underrette foreningens kontor om, ved hvem afdelingen lader sig repræsentere. Der er endnu nogle afdelinger, som ikke har sendt denne underretning, og det bedes derfor gjort omgående.

kan medføre, at der slækkes på sikkerheden for såvel gods som passagerer.

NJU støtter fuldt ud disse bestræbelser på international basis og påpeger, at de deltagende landes regeringer i konsekvens heraf har moralsk pligt til på nationalt plan at tillempe sig denne målsætning ved snarest mulig at gennemføre en national koordinering af trafikmidlerne.

For den næste tre-års periode henlægges NJU's præsidium efter tur til Sverige.

Præsidiet for NJU går på skift hvert 3. år. Efter at Finland har bestridt hvervet i den udløbne periode, er det Sveriges tur og til præsident er udpeget, formanden for Svenska Järnvägsmannaförbundet, G. Kolare, til vicepræsident, næstformanden i samme forbund, E. Svensson og til generalsekretær, forbundssekretær G. Weidenfors.

NJU's sekretariat kom til at bestå af følgende:

Sverige: G. Kolare, E. Svensson og G. Weidenfors.

Norge: M. Trana, E. Edvardsen og M. Heggstad.

Finland: O. Koski, R. Tuori og G. Widing.

Danmark: P. Madsen, E. Rasmussen og E. Greve Petersen.

Regnskabet godkendtes og kontingentet forhøjedes.

Efter gennemgang af regnskabets enkeltposter godkendtes dette eenstemmigt. Kontingentet der hidtil har været 10 sv. øre pr. medlem pr. år fastsættes til 20 sv. øre.

Tog med 600 km i timen i Sovjet?

Man bygger videre på den svenske industriførste Axel Wenner-Grens resultater med Alweg-banen.

I en række lande eksperimenterer jernbaneteknikere stærkt med en-skinnet banelinie, og tilsyneladende er det den svenske industri-magnat, direktør Wenner-Grens såkaldte Alweg-bane ved Køln, der har sat fart i disse eksperimenter. Prøvekørslerne dernede har vist gode resultater, navnlig med henblik på baneanlæg i storbyers forstæder, hvor der er tale om boulevarder af en vis bredde og med lige vejføring, så man har bedre muligheder for bygning af de høje betønpiller, som bærer den ensporede bane.

Alweg-banen indføres nu i forstæder til Tokio, i Sao Paulo i Brasilien og i store byer ved Amerikas stillehavskyst. Sovjetiske videnskabsmænd er også meget aktive på jernbanernes område. De har fulgt både Alweg-banens resultater og den prøvekørsel, franske statsbaner i de sidste tre år har udført på Metroen i Paris med undergrundstog på Michelin-gummihjul. Tilsyneladende har man i Sovjet valgt en kombination af disse to projekter.

Man arbejder her på en plan om at bygge en jernbanelinie mellem Moskva og Kaukasus, som skal være en-skinnet. Strækningen er på 1800 km, og efter beregningerne skal togene kunne nå op på en hastighed af 600 km i timen! Der bliver altså tale om tog med flyvemaskinefart, og det er meningen, at de skal køre på gummihjul for at få en så ringe gnidningsmodstand som muligt. De sovjetiske tog bliver som de franske lydløse, togvægten er betydeligt lettere end normale S-bane og undergrundstog, og efter beregningerne vil de koste en tiendedel af udgiften til almindelige S-baneanlæg.

Russerne er allerede kommet så langt med deres planer, at første del af den fantastisk hurtige bane er projekteret fra Moskva til flyvepladsen Vnukovo. Næste etape vil blive bygning af flere ring-højbaner i selve Moskva, altså efter Alweg-princippet. Dette lader sig meget lettere gennemføre her end i København, fordi store distrikter i Moskva har meget brede boulevarder og pladser.

Fra tid til anden er spørgsmålet blevet rejst, om Københavns store trafikproblem ikke vil kunne løses af en Alweg-bane. Dette er teknisk umuligt i hovedstadens indre bykerne med dens smalle og ofte krogede gader, hvor den en-skinne bane med dens høje støttepiller ville kræve nedrivning af et større antal ejendomme.



Lidt fra europæiske jernbaner

Danske Statsbaner

Oversigten over statsbanernes driftsresultat for tiden 1/4–30/6 d.å. giver anledning til nedenstående bemærkninger:

Driftsindtægterne:

Personbef. ca. 84,8 mill. kr. er steget m. ca. 11,6 mill. kr.
Godsbef. » 51,4 « » » » » » 6,1 » »
Andre indt. » 16,2 » » » » » » 3,2 » »

Stigningen skyldes i første række takstforhøjelserne pr. 1/7 og 1/8 1959, samt for personbefordringens vedkommende at påsken 1960 faldt i april, mens den i 1959 faldt i marts måned.

Driftsomkostningerne:

Pristalsreguleringen pr. 1. april d.å. havde til følge, at periodens lønningsudgifter steg med ca. 1,5 mill. kroner. Når de samlede driftsomkostninger alligevel viste nedgang i forhold til samme periode forrige år, skyldes det fortsat rationalisering samt overgang til nyt regnskabssystem pr. 1. april d.å., der har medført en forskydning af omkostninger, således at et beløb på ca. 3,5 mill. kr., som efter det gamle system ville være bogført i juni måned, nu posteres senere.

Statsbanernes driftsindtægter og driftsomkostninger m.v. i tidsrummet april–juni 1960 og en sammenligning med det tilsvarende tidsrum i 1959.

	1960	1959	Afvigelser
Driftsindt. . . .	152 402 000	131 516 000	+ 20 886 000
Driftsomk. . . .	136 864 000	138 306 000	÷ 1 442 000
Driftsoversk. . .	15 538 000	÷ 6 790 000	+ 22 328 000
Afskrivning . .	7 575 000	6 780 000	+ 795 000
Forrentning . .	14 400 000	12 900 000	+ 1 500 000
Statens tilskud til driften . . .	6 437 000	26 470 000	÷ 20 033 000

Svenske Statsbaner

På budgettet for 1960–61 regnes med et underskud på 70 mill. kr., Udgifterne figurerer med 77 mill. kr. mere til lønninger, pensioner og kompensation for forhøjet folkepension. Selve pensionsforhøjelsen er ansat til 14,7 mill., kompensationen for folkepension til 6,5 mill.

Indtægterne anslås til: 390 mill. ved persontrafik, 950 mill. for godstrafikkens og 55 mill. for postbefordringens vedkommende. Hertil kommer i driftsbidrag 80 mill., så det samlede budget andrager 1475 mill.

Nedlægning af trafiksvage baner i forbindelse med den fortsatte rationalisering muliggør en personalereduktion på 1275 personer til et samlet antal på ca. 57 000.

Rigsdagen har som bekendt vedtaget, at statsansatte kan få indtil 10 000 kr. som lån til opførelse af privatbolig. Med udsigterne til lønforhøjelse ned sættes lånet i det nye budget til højst 2000 kr. for fastansatte ved statens jernbaner.

Omkostningerne ved biltrafikken er beregnet til 91,2 mill., 4,1 mill. mere end på det foregående budget.

Godt år for de schweiziske baner

En foreløbig opgørelse over de schweiziske forbundsbaners regnskab for 1959–60 viser rekord for personbefordringen med 224,1 mill. rejsende, hvilket er en stigning på 1,1 pct. sammenlignet med det foregående år. Stigningen er dog mindre end tidligere år, og det skyldes konkurrencen med landevejstrafik og luftfarten. Indtægten for personbefordring steg med 11,3 mill. franc til 360,2 mill. På grund af tarifforhøjelsen den 1. oktober i fjor gik antallet af rejsende dette kvartal ned fra 53 til 52,4 millioner.

Godsbefordringen steg godt 7 pct. til ialt ca. 26 mill. ton, og indtægten af denne, 517,5 mill. franc, lå 35 millioner højere end det foregående år.

De schweiziske statsbaner har netop i sommer åbnet elektrisk trafik på de sidste tre strækninger, hvor der endnu var damplokomotiver. Det var Cadenazzo–Ranzo, Pino–Luino og Obergatt–Niederweningen. I rangertjenesten vil man dog stadig have nogle få damplokomotiver, mens der er afgivet ordre på et antal elektriske og dieselelektriske maskiner til denne tjeneste.

Schweiz er det andet land i Europa, som nu er gået bort fra dampen. Ved udgangen af 1957 udrangerede Hollands statsbaner de sidste damplokomotiver af driften.

Schweiziske baners vanskeligste godstransport til dato

Nylig er i Schweiz blevet gennemført en så omfattende godstransport, at den er blevet betegnet som banernes hidtil vanskeligste opgave. Schweiz er jo det første land i verden, som har elektrificeret samtlige sine jernbanestrækninger, og derfor bruges store mængder elektricitet til at holde trafikken i gang. En væsentlig del af strømmen kommer fra forbundsbanernes eget kraftværk i Göschenen ved indkørslen til Gotthard-tunnellen.

Her er man for tiden ved at installere verdens største én-fasede generator, og til at drive den bestilte man for nogen tid siden en rotor på de verdenskendte Oerlikon-fabrikker. Rotoren blev færdig fornylig og skulle så transporteres til Göschenen, men det var en opgave, der voldte jernbanernes folk adskilligt hovedbrud.

Rotoren vejer nemlig 170 tons, er 13 meter lang og indeholder så finmekaniske konstruktioner, at de skal passe på en hundrededel millimeter, hvorfor transporten af det mægtige gods måtte udføres med den største forsigtighed. Endelig var rotoren tungere end noget andet gods, de schweiziske baner nogensinde havde været ude for.

Efter mange beregninger fandt man ud af, hvordan transporten kunne udføres, og toget kørte mak-

simult 50 km i timen med rotoren. Denne blev på den sidste strækning overført til en blokvogn med 48 hjul, men da blokvognen ankom til broen over Reuss-floden, gik det ikke længere. Broen ville nemlig blive udsat for sådanne svingninger, at den ville bryde sammen. Derfor måtte rotoren læsses af blokvognen og ved et system af spil og wirer trækkes over broen til den modsatte side, hvor rotoren blev læstet på en ny blokvogn.

Nu er rotoren sat på sin plads i den vældige generator og vil snart snurre 500 omdrejninger i minuttet og producere strøm til de internationale ekspressers fart gennem Schweiz' alper.

Storbeholder-trafik giver mange penge i kassen

I bestræbelserne for at opnå større indtægter har Tyske Forbundsbaner gennem de senere år oparbejdet en meget betydelig godstrafik med de såkaldte storbeholdere på specielle godsvogne. De indgår i den såkaldte dør-til-dør-trafik, og banerne råder over beholdere af forskellige typer og størrelser.

Således råder de selv over ca. 81 000 mindre beholdere og ca. 16 500 store beholdere med hver 5 tons lastevne. En lang række industrivirksomheder har deres egne storbeholdere og betaler altså kun banerne for transporten.

En opgørelse fra forbundsbanerne for det sidste år viser, at der med de 81 000 småbeholdere blev

udført næsten tre millioner bestillinger, hvilket vil sige, at beholderne blev stillet til kundernes rådighed gennemsnitlig 37 gange i årets løb. Antallet af ekspeditioner til udlandet med småbeholdere var 248 500, og de største modtagerlande var Holland, Schweiz, Østrig, Belgien, Frankrig og Sverige. Kun 12 000 af disse småbeholdere kom læsede tilbage, og dette viser, at man i andre lande ikke har fået øjnene op for denne praktiske transportform for gods.

Tyske Forbundsbaner råder også over et stort antal bærevogne, som hver er påmonteret fire storbeholdere. Flere udenlandske baner anmodede i det sidste år om at leje sådanne bærevogne, bl.a. Danske Statsbaner. Oversigten viser, at ialt blev ekspederet 640 000 storbeholdere, heraf ca. 290 400 åbne og 320 000 lukkede, mens ca. 30 600 var af anden konstruktion.

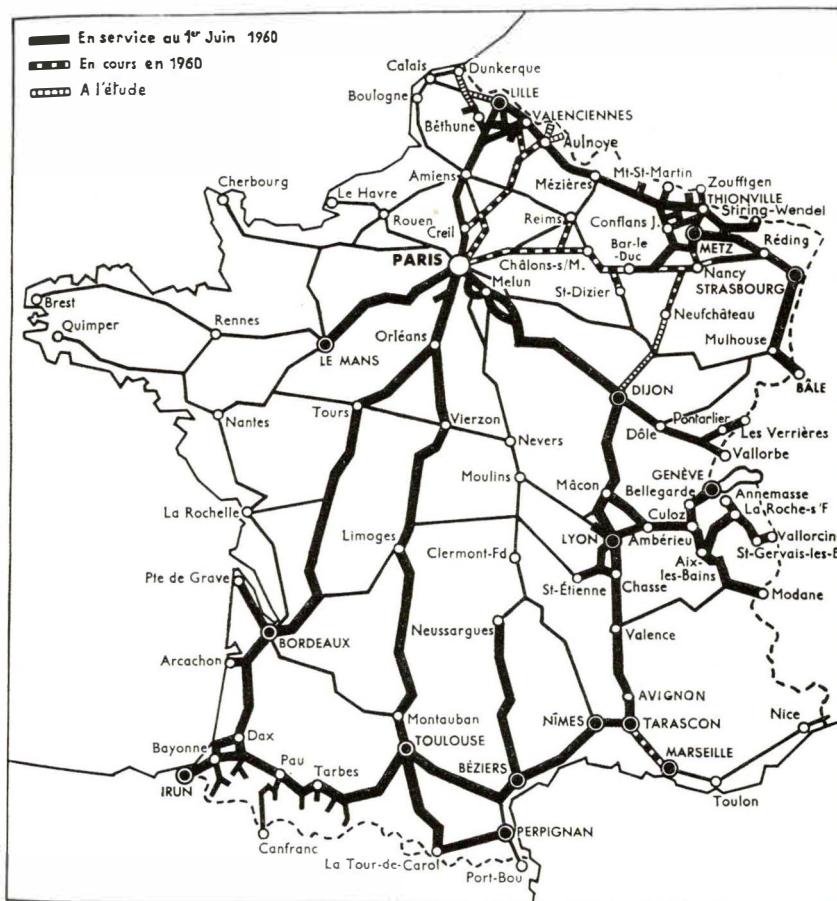
Blandt godsarterne, der transporteres i storbeholdere, kan nævnes korn, malt, råsuksker, cement, kemiske produkter, salt, kalk, kul og koks, glas og keramikvarer og meget andet. I løbet af et år steg antallet af ekspederede storbeholdere i Vesttyskland med 33 pct., og man forbereder nu nye konstruktioner af sådanne beholdere, som skal kunne transportere blik og gas under tryk.

Over 3 mill. tons gods blev i det sidste år transporteret med denne dør-til-dør-trafik, og forbundsbanerne råder over 170 lastbiler af særlig konstruktion, som fra stationerne kører storbeholderne direkte til modtagerne.

Franske Statsbaner

Kraftig udbygning af elektrificeringen

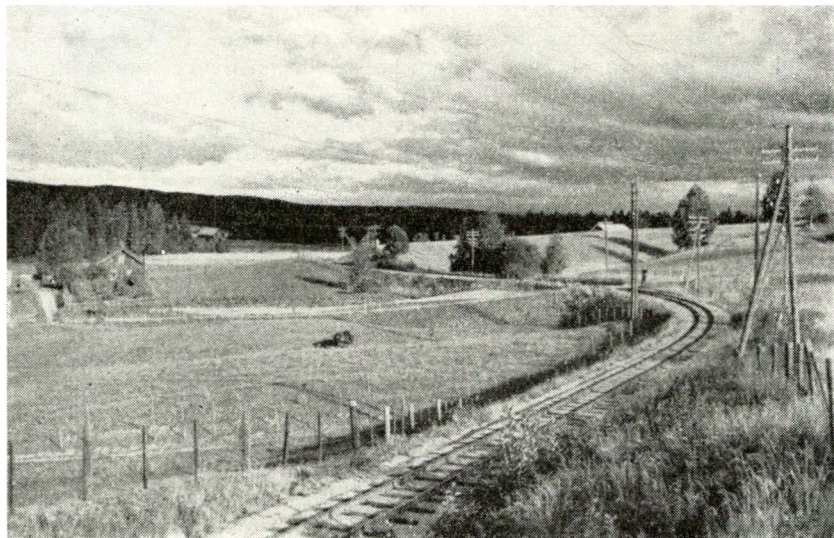
I tilslutning til vor artikel om jernbaner i Frankrig kan vi her bringe et kort, hvor de kraftigt optrukne linier viser de banestrækninger, hvor der fra juni måned i år køres med el-drift. De kraftigt punkterede linier vil blive elektrificeret i løbet af indeværende år, medens linierne, som er markeret med lettere stipling, forbedres til el-drift længere ude i fremtiden. Den sidst elektrificerede banelinie, Avignon-Nîmes, er netop taget i brug, og for tiden kører Frankrigs statsbaner med el-tog på ialt 6 745 km strækninger. Man vil se, at samtlige landets hovedlinier nu har elektrisk drift.



»Tertitten«



Tekst og foto ved »Dan«.



»Tertitten«, kælenavnet for Aurskog-Hølandsbanen – hele Skandinaviens hyggeligste bane, er den 1. juli 1960 blevet nedlagt.

Banen var Norges mest smalsporede bane, sporvidde kun 750 mm, og på mange måder både interessant og yderst charmerende, så mon ikke en del af læserne gerne vil høre lidt mere om denne folkekære bane.

Aurskog-Hølandsbanen blev bygget i 1895 og gik fra Sørumsand, der ligger ca. 40 km fra Oslo på Oslo-Kongsvingerbanen til Skulerud, hvorfra man kan sejle til Halden. Banen var 57 km lang og af sparehensyn blev sporvidden fastsat til kun 750 mm. En del baner i Norge, Sverige og Finland blev omkring århundredeskiftet bygget med denne eller lignende sporvidder, ja endog personførende baner med kun 600 mm sporvidde blev anlagt. Fælles for disse

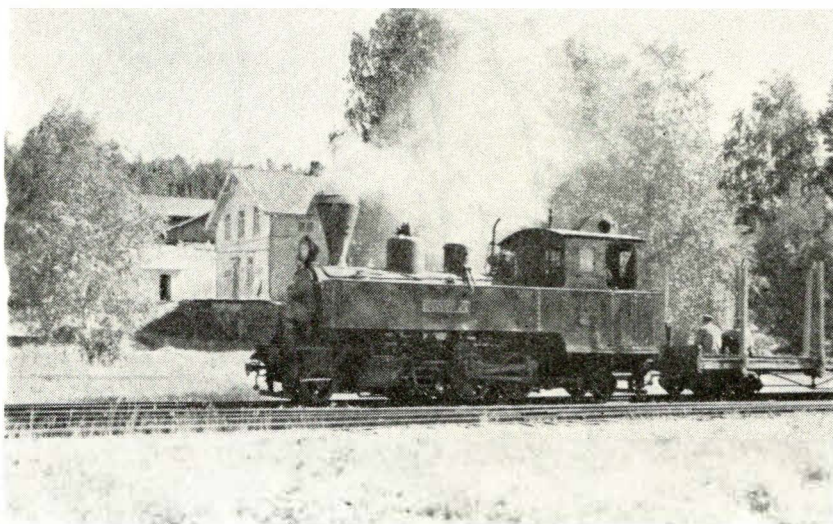
baner var, at de er beregnet for tømmertransport eller transport af andre industriprodukter og kun havde et ret tyndt befolket opland. Herhjemme var det omkring 1910 på tale at lade enkelte længere mergel- eller roebaner være personførende, men dette projekt blev dog aldrig til noget.

Aurskog-Hølandsbanen (A. H. B.) kom til at betyde meget for sin egn og dennes udvikling. Træ fra de store skove fragtedes til Skulerud og sejledes derfra til Halden og landbrugsprodukter sendtes med toget til Oslo. I mange år havde egnen stor nytte af sin bane, og den gav pæne overskud, men efterhånden gjorde bilernes konkurrence sig stærkt gældende, og overskuddet blev til underskud – alligevel opgav man ikke banen; – siden 1920'erne har man arbejdet med en plan om forlængning af banen til

Mysen og ombygning til normalspor. Der ville herved blive skabt en fin transitforbindelse for gods udenom Oslo, og da N.S.B. i 1945 overtog banen, ventede man sig store forbedringer.

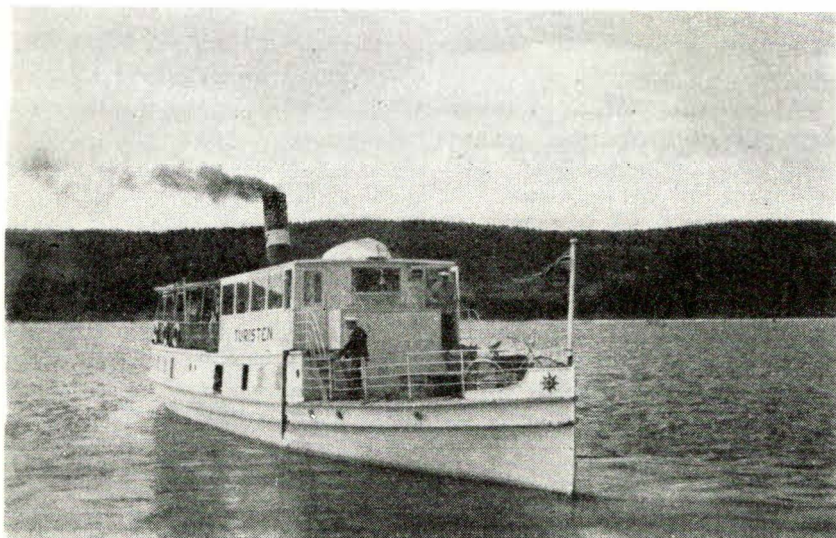
Man blev imidlertid skuffet – der blev i 1950 anskaffet et nyt lokomotiv omtrent magen til de gamle fra ca. 1910, og nu 10 år senere blev banen trods stærke protester nedlagt. Ganske vist var der lovet egnen anlæg af nye veje o.s.v., som erstatning for banen, men det bliver bare ikke til noget foreløbig, og nu er denne egn ikke stort bedre stillet med transportmuligheder end for 65 år siden!

Selvom denne lille hyggelige bane på mange måder virkede mere som legetøj end som et nutidigt transportmiddel, gjorde den dog gavn til det sidste, og allerede i dag savnes den på mange måder.



Øverst: AHB slynger sig i det smukke landskab.

Nederst: Setskogen i Skulerud.



S/S Turisten ved Skulerud.

»Tertitten« var i de senere år blevet et uundværligt led i en ualmindelig smuk turistrejse fra Oslo til Skulerud, herfra med dampskib til Halden, igennem den berømte kanal og tilbage til Oslo – en tur igennem det smukkeste sydnorske landskab. – Naturligvis er banen blevet erstattet med en rutebil, men det kan slet ikke opveje den charmerende jernbanetur med dette lille hyggelige tog. Under tegnede og andre, der har rejst med banen flere gange, kan ikke andet end beklage savnet af A.H.B.

Når man steg af N.S.B.'s store el-tog i Sørumsand holdt »Tertitten«'s lille hyggelige tog ved den anden side af perronen som et lille legetøjs-tog – lokomotivet grønt, med en stor »prærieskorsten« og vognene røde. Man kunne ikke andet end blive i godt humør ved synet af dette lille tog, der var som hentet ud af en

eventyrbog – selvfølgelig havde lokomotiverne navne: »Bjørkeløngen«, »Urskog«, »Setskogen«, »Høland« og det nye og moderne »Prydz«, der havde overheder og var sortmalet; men ellers var magen til de andre.

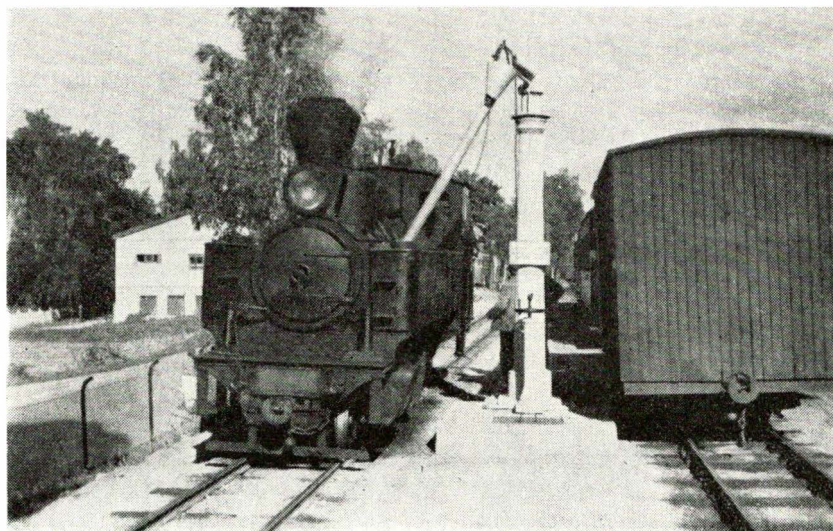
Var lokomotivet mere hyggeligt end imponerende, så var vognene det sandelig også; – små, dog ret lange, rødmaledede boggievogne med træbænke, olielygter i loftet, billeder og opslag på væggen og brændeovn i hjørnet, delvis til selvbetjening, hvis der blev for koldt. Et par af vognene var udstyret med fine 1. kl. kupeer med lædersofaer, bord og norgeskort på væggen.

Første gang jeg så »Tertitten« – ærlig talt, jeg troede slet ikke, der fandtes sådanne tog mere – men det gør der altså heller ikke, i hvert fald ikke i Skandinavien.

Tro nu ikke, at farten var enerve-

rende langsom – næh, de 35 km/t, der var banens maksimalfart, føltes ærlig talt som 75 km/t med et almindeligt tog, og stort hurtigere ville det vist ikke være rart at køre på den smalle sporvidde.

Banen snoede og bugtede sig, passerede klipper, skove, broer, elve og veje, ret længe ad gangen gik den ikke lige. Toget holdt ved alle stationer, og på stationerne var der altid liv; her kom folk for at hente post og aviser og få en sludder om vejret, skatterne eller hvad nyt, der nu ellers kunne være, og imens rangerede toget, eller der blev læsset ud eller ind. På denne bane gjorde passagererne aldrig vrøvl over, at nu havde toget holdt 5 eller 6 minutter her, nej de gik imens en tur på perronen og om fornødent hjalp man med at bakke en stor ting ud eller ind af pakvognen, og når man var fær-



Setskogen får påfyldt vand.

dig og alle steget på, kørte toget igen uden videre dikkedarer, for den eneste bremse foruden lokomotivets er skruebremsen i togets bageste personvogn. Blev man undervejs trængende, ja så måtte man betro sig til togføreren, og han lovede så at lade toget vente, for der var ikke toilet i vognene. I »Björkelangen«, der var banens hovedstation, måtte maskinen have kul og vand, der skulle rangeres og minsandten om ikke denne hyggelige gammeldags station var udstyret med noget så moderne som en højttaler! Efter ca. et kvarters forløb går det videre; omsider nåedes Skulerud, hvor toget standsmæssigt kørte til dampskibskajen på de dage, hvor der var forbindelse med Halden med S/S »Turisten«. Skulerud er kun en lille flække på 3–4 huse – heriblandt stedets eneste forretning, en blandet landhandel, hvor man foruden »livs-

midler« kan købe isenkramvarer, maling, gummistøvler og meget mere.

Nå, der skulle rangeres igen – vognene til kajen med tømmer, og personalet skulle ind til stationsforstanderen og have en tår kaffe og den medbragte mad, inden hjemturen begyndte.

Ja, en tur med »Tertitten« var en virkelig oplevelse – det lille hyggelige tog betog alle med sin charme og ro – hvorfor skal man altid jage rundt med tungen ud af halsen – her var tid til at tage den med ro, og man nåede det endda. –

Men ak, i vore dage kan en sådan idyl ikke få lov at eksistere – banen gav jo underskud, en rutebil kan køre turen lidt hurtigere, så selvfølgelig skulle »Tertitten« nedlægges – den var ikke tidssvarende, kun hyggelig. – At mange rejste med den for hyggens skyld, for charmen ved den-

ne gammeldags rejseform, og at mange turister netop derfor søgte den, det kunne man selvfølgelig ikke i vor forjagede tid tage hensyn til – men måske man om 15–20 år fortryder, at man ikke lod »Tertitten« køre; det mener i hvert fald den norske turistchef, der vil søge at bevare en stump af banen samt lokomotiv og nogle vogne som turistattraktion.

Lad os håbe, det lykkes, for selvom N.S.B.'s museum skal huse et lok og nogle vogne som minde om en svunden tid, så vil dog et lille levende tog på blot 5–6 km spor, uden tvivl blive en populær attraktion for denne lidt stille egn om få år, når »Tertitten« bliver opdaget. – Måske kunne der også blive en vogn eller to til den danske veteranbane!

Men nu kan vi kun håbe – »Tertitten« er død. De mange, der ikke fik set den, er sandelig gået glip af meget.

Vejlekassens repræsentantskabsmøde

Efter kontingentforhøjelsen er kassen nu i stand til at yde en virkelig hjælp ved dødsfald

Statsbanepersonalets private gen-sidige Hjælpekasse »Vejlekassen« afholdt den 28. juni 1960 kl. 16,30 ordinært repræsentantskabsmøde i Trafiketatens lokaler i »Vesterport« i København.

Formanden, stationsmester P. H. Pedersen bød velkommen til repræsentantskabet og de indbudte gæster og udtalte, at 1959 har været et mærkeår i Vejlekassens historie. Fra 1/1 foretoges en kontingentforhøjelse på ikke mindre end 100 pc., hvilket affødte visse betænkeligheder hos medlemmerne, og der rettedes mange henvendelser fra disse. Det hele gik dog mere smertefrit, end man havde turdet vente, og vi er nu i stand til at yde en virkelig hjælp ved dødsfald inden for vore rækker.

Til ordstyrer valgtes banebetjent N. A. Jensen, medens stationsforstander P. Højbjerg valgtes som sekretær.

Banebetjent N. A. Jensen takkede på begge vegne for valget og foretog navneopråb. Alle var mødt, idet togbetjent V. Makholm, Struer, og skibs-

maskinmester J. C. Madsen, Korsør, havde meldt forfald, i stedet var indkaldt remisearbejder Leth, Aarhus, og trafikassistent O. H. Jensen, København.

Herefter aflagde formanden, stationsmester P. H. Pedersen

Beretningen

Der har i 1959 været en tilgang af nye medlemmer på 976 mod 692 i 1958. Af disse var 433 mænd og 543 kvinder. Det samlede medlemstal pr. 31-12-1959 udgjorde 28 027, der fordelte sig således på de enkelte organisationer:

Dansk Jernbane Forbund 16 189 eller 57,8 mod 57,9 pct. Jernbaneforeningen 5 141 eller 18,3 mod 17,9 pct. Fællesorganisationen DSB 3 879 eller 13,8 mod 14,1 pct. Dansk Lokomotivmands Forening 2 818 eller 10,1 mod 10,1 pct.

Der er i årets løb udmeldt 242 mod 170 i 1958. 14 af de udmeldte medlemmer var født i 1856 eller tidligere. De må således forlængst være døde,

uden at der er sket anmeldelse. 22 forhenværende ansatte, der indbetalte til forretningsføreren, er slettet på grund af restancer, 38 har udmeldt sig uden at anføre nogen grund. Resten skyldes afsked eller skilsmisse.

Begravelseshjælp med en gennemsnitsudbetaling på kr. 779,33 er udbetalt ved 335 dødsfald. Af disse er de 5 dødsfald fra årene 1946–1958. »Vejlekassen« har i hvert af disse tilfælde fundet frem til disse og gjort de pårørende opmærksom på medlemsskabet.

Ved henvendelsen til medlemmerne angående kontingentforhøjelsen tilkendegav 1193 medlemmer, at de ønskede at fortsætte med den gamle ordning, nemlig:

Dansk Jernbane Forbund	318
Jernbaneforeningen	79
Fællesorganisationen DSB	748
Dansk Lokomotivmands Foren.	48

Det store antal fra Fællesorganisationen skyldes tilstedeværelsen af

særlige begravelseskasser på de lokale arbejdssteder. Tilsyneladende har kontingentforhøjelsen ikke haft nævneværdig skadelig indflydelse på medlemstilgangen, idet der til dato i 1960 er tilmeldt 378 medlemmer. Ganske vist var tilsvarende tal oppe på 468 ved samme tidspunkt i fjor, men antallet af nyansættelser ligger i år betydeligt lavere end i fjor, så resultatet må vist siges at være pænt. Der har heller ikke været bemærkelsesværdigt mange udmeldelser.

Gennemsnitudbetalingen har for tiden 1/1-31/5 1960 været kr. 1221,90 pr. dødsfald, hvilket er en stigning på 56 pct.

Udefra vil kontingentforhøjelsen måske nok afføde visse fristelser til tegning af livsforsikring, men her må det erindres, at *livsforsikring er et - »Vejlekassen« noget andet, siuttede formanden.*

Ingen begærede ordet til formandens beretning, der herefter toges til efterretning.

Forretningsføreren, overtrafikkontrollør M. S. Lyngesen aflagde her efter

Regnskabet for 1959

og redegjorde herunder for eventuelle større udsving under de enkelte konti.

Tab- og vindingskontoen balancerer med kr. 685 314,60 og efter henlæggelse af 228 397,70 kr. til præmiereserve ifølge aktuarberegning slutter regnskabet med et overskud på kr. 143 845,00, der ifølge aktuarberegning er overført med kr. 95 565,00 til sikkerhedsfond og kr. 48 280,00 til nedskrivning af obligationskurser.

Kontingentet er steget med kr. 5 017 til kr. 309 016, renter med kr. 26 908 til kr. 247 719, og den samlede indtægt andrager kr. 685 341,60 mod kr. 612 333,72 i 1958. Den reelle indtægt (kontingenter, renter og indskud) er ca. kr. 32 000 større end i 1958. På udgiftssiden er der en stigning på ca. kr. 700 til møder, ca. kr. 1800 til tryksager og ca. kr. 1700 under diverse, hvilket stort set skyldes arbejdet omkring kontingentforhøjelsen. De reelle merudgifter - herunder godt kr. 12 000 mere i udbetaling ved dødsfald - andrager ca. kr. 19 943 mod førnævnte indtægtsstigning på kr. 32 000.

Balancen pr. 31-12-1959 udviser kr. 4 452 950,84.

Beholdningen af obligationer (pålydende værdi kr. 5 538 900,00) er bogført med værdi kr. 4 374 940,00.

På grund af kontingentforhøjelsen og forhøjelsen af dødsfaldsudbetalingen var det klart, at præmiereserven måtte væsentlig forhøjes. Aktuaren har beregnet, at præmiereserven 1. januar 1960 skulle andrage kr. 3 814 575, idet den er beregnet efter de nye udbetalingsbeløb uden hensyn til de reduktioner, der i årene 1960-64 gælder for medlemmer, der 1-1-1960 er fyldt 55 år.

Præmiereserven androg 1-1-1959 kr. 2 884 500, og henlæggelsen skulle herefter andrage kr. 930 075. Samtidig kræves en henlæggelse til sikkerhedsfonden på kr. 95 565.

Aktuaren foreslog, at henlæggelsen til sikkerhedsfonden blev foretaget i fuldt omfang - fra driftsoverskuddet, og at § 19-20 fonden reduceredes til kr. 750 000, hvilket efter overslag over vindings- og tabskontoen for 1960 skønnedes forsvarligt.

Da § 19-20 fonden var på kr. 1 063 689,14 blev der her til overførsel til præmiereserven frigjort kr. 313 689,14. Fra driftsregnskabet henlagdes til præmiereserven kr. 228 397,70, altså en samlet henlæggelse på kr. 542 086,84. I fuldstændig aktuarmæssig dækning mangler her efter i præmiereserven kr. 387 988,16, - men! Vore obligationer havde pr. 1-1-1960 en børsværdi af kr. 4 677 159,00, men er kun i regnskabet opført med kr. 4 374 940.

Her er altså en skjult reserve på kr. 302 319,00, således at den reelle manglende dækning andrager ca. kr. 85 000.

Forsikringsrådet har godkendt aktuarens indstilling, som styrelsen har fulgt.

Med hensyn til fremtiden udtalte forretningsføreren, at der i 1960 kan regnes med 750 å 800 nye medlemmer, hvilket - tagende udmeldelser og dødsfald i betragtning vil svare til en nettotilgang på 250 å 300 medlemmer.

Der må regnes med 340-350 dødsfald med en samlet udbetaling på ca. kr. 425 000. Der vil blive et overskud på ca. kr. 420 000, og selvom udvik-

lingen vil medføre aktuarmæssige krav om yderligere kr. 100 000 til præmiereserve og sikkerhedsfond, vil det på det nærmeste allerede til nytår 1961 være muligt at opfylde dette sideløbende med de faste forsikringsmæssige krav vedrørende henlæggelser, afskrivninger m.v.

Kontingentforhøjelsen har givet anledning til mange skrivelser, men nu er der ro, bortset fra en enkelt sag, som formentlig også ordnes på tilfredsstillende måde.

De nye lønningslister har givet anledning til mange henvendelser og udskrift af nye kort. Vi er i gang med en omlægning af kartoteket, da aktuaren pr. 1-1-1961 har forlangt nye oplysninger med medlemmernes opdeling i alder, køn og organisation.

Forøvrigt er der så kun at bemærke, at de nye udbetalingsbeløb vækker stor tilfredshed rundt om.

Der var ingen, der ønskede ordet til regnskabet, der herefter godkendes enstemmigt.

Valgene

Som formand genvalgtes stationsmester P. H. Pedersen og til næstformand genvalgtes stationsforstander Haarby Andersen, ligesom overmatros Viggo Hansen genvalgtes som revisor med pakhusformand A. J. Ludvigsen som suppleant.

Honorarerne

Af hensyn til kontingentforhøjelsen vil en omlægning af honorarerne være nødvendig. Fra styrelsens side blev det foreslået, at de samlede honorarer fastsættes til 1½ pct. af kontingentet, og at dette beløb så fordeles med 24 pct. til formanden, 9 pct. til næstformanden, 7 pct. til suppleanten og 60 pct. til forretningsføreren. Honorarerne reguleres efter statens regler.

Dette forslag vedtoges enstemmigt.

Diæterne fastsattes uændrede.

Ingen ønskede ordet under »Eventuelt, og formanden sluttede så mødet med en tak til repræsentanterne, en tak for valget og med ønsket om alt godt for »Vejlekassen« i tiden fremover.

P. H. Pedersen
P. Højbjerg,
sekretær

Julipristallet 1960

Det i Lov om lønninger m.v. til statens tjenestemænd omhandlede detailpristal er for juli 1960 beregnet til 453 (juli 1914 = 100); detailpristallet er herefter 4 points lavere end i april 1960 og 5 points lavere end i januar 1960. Beregnet med 1935 = 100 bliver detailpristallet 264, d.v.s. 3 points lavere end i april og januar 1960.

Ved lov nr. 162 af 14. juni 1957 er det pålagt Det statistiske Departement i forbindelse med beregningen af detailpristallet at udarbejde et særpristal til brug ved regulering af lønninger og pensioner (bortset fra folkepension, jfr. nedenfor). I beregningen af særpristallet udelades: 1) Afgifterne i henhold til afsnit I i lov nr. 43 af 14. marts 1955 om forbrugsbegrænsende foranstaltninger (afgifter på manufakturvarer, beklædningsartikler, lædervarer, legetøj, radio m.v.), jfr. lov nr. 161 af 14. juni 1957 om ændring i nævnte lov, 2) de ved lov nr. 162 af 14. juni 1957 gennemførte forhøjelser af beskattningen af øl og vin, samt 3) den ved lov nr. 163 af 14. juni 1957 gennemførte forhøjelse af afgiften for tobaksvarer. Særpristallet er herefter faldet med 4 points i forhold til april og januar 1960. Med 1935 = 100 bliver særpristallet 261, d.v.s. 2 points lavere end i april og januar 1960.

Særpristallene (juli 1914 = 100) for januar og juli danner grundlag for fastsættelse af dyrtidstillæg vedrørende lønninger til arbejdere tilsluttet Landsorganisationen De samvirkende Fagforbund samt til statens tjenestemænd. Grænsen for udbetaling af nye dyrtidstillæg til arbejderne nås ved særpristal på 447, 453 o.s.v., medens grænsen for tjenestemændene er særpristal på 448, 454 o.s.v. Faldet i særpristallet fra 452 i januar 1960 til 448 i juli 1960 vil ikke give anledning til ændring i antallet af dyrtidstillæg til arbejderne og tjenestemændene.

Pristalreguleringen af lønningerne for arbejdere og tjenestemænd 1946-1960

	Antal nye tillæg	
	Arbejdere	Tjenestemænd
Foråret 1946	—	—
Efteråret »	—	—
Foråret 1947	—	1
Efteråret »	1	1
Foråret 1948	—	—
Efteråret »	1	1
Foråret 1949	1	1
Efteråret »	—	÷1
Foråret 1950	1	1
Efteråret »	1	2
Foråret 1951	4	4
Efteråret »	3	3
Foråret 1952	1	1
Efteråret »	1	1
Foråret 1953	—	—
Efteråret »	—	÷1
Foråret 1954	—	1
Efteråret »	—	—
Foråret 1955	1	1
Efteråret »	2	2
Foråret 1956	2	2
Efteråret »	2	2
Foråret 1957	1	1
Efteråret »	1	1
Foråret 1958	—	—
Efteråret »	—	—
Foråret 1959	2	2
Efteråret »	—	—
Foråret 1960	1	1
Efteråret »	—	—

Stigningen i detailpristallets hovedgrupper april 1960-juli 1960, juli 1958-juli 1959 og juli 1959-juli 1960.

	Stigning i procent for de enkelte grupper			Pristallets samlede stigning i points ¹⁾ fordelt på de enkelte grupper		
	April 1960 - juli 1960	Juli 1958 - juli 1959	Juli 1959 - juli 1960	April 1960 - juli 1960	Juli 1958 - juli 1959	Juli 1959 - juli 1960
Fødevarer	0,6	4,9	2,6	0,8	6,2	3,5
Klæder, fodtøj, vask	0,3	0,5	1,9	0,2	0,2	1,1
Brændsel og belysning	÷ 1,7	÷ 7,6	÷ 2,0	÷ 0,3	÷ 1,7	÷ 0,4
Anskaffelser og vedligeholdelse	1,3	1,3	3,7	0,3	0,3	0,7
Spiritus, tobak, fortæring ude	0,3	0,9	1,2	0,1	0,3	0,4
Hygiejne, kulturelle udgifter	1,0	1,4	3,3	0,4	0,6	1,3
Transport	0,1	1,5	7,7	0,0	0,2	0,9
Varer og tjenesteydelser iøvrigt, exclusive bolig	0,3	1,9	2,7	0,1	0,5	0,7
Varer og tjenesteydelser exclusive bolig, tilsammen	0,5	2,0	2,4	1,6	6,6	8,2
Bolig	—	3,5	—,1	—	1,2	2,3
Varer og tjenesteydelser inclusive bolig, tilsammen	0,4	2,1	2,8	1,6	7,8	10,5
Personlige skatter efter fradrag af børnetilskud	÷ 12,6	÷ 1,3	÷ 12,6	÷ 5,7	÷ 0,6	÷ 5,7
Kontingenter m.v.	0,8	2,1	3,5	0,2	0,5	0,9
I alt	÷ 0,9	1,8	1,3	÷ 3,9	7,7	5,7

Personalebenyttelse og personalepolitik

Når man endelig – ofte langt om længe – har fået en af distriktet og afdelingen godkendt kørselsfordeling tilvejebragt, turde det være indlysende, at personalet forventer, at de indgåede aftaler bliver overholdte.

Selv om der i ordre A står, at eventuelle ændringer kan iværksættes straks, betinger det dog ikke, at man ser helt bort fra forhandling med personalerepræsentanterne, når ændringer finder sted.

I hver uge udsender distriktet og 2. maskinsektion troligt et utal af ændringer til maskin- og personalebenyttelsen, uden at der hverken før eller efter er forhandlet med personalets repræsentanter herom, og hvor man giver pokker i vold med een gang trufne aftaler.

Af de udsendte ændringer, er 2. maskinsektions så langt de værste for her nøjes man ikke med ændringer alene i maskinløbene, men foretager tillige betydelige ændringer i personalebenyttelsen, hvor man ganske ignorerer de bestående kørselsfordelinger og aftaler distriktet og afdelingen imellem, og maskinsektionens opfattelse er åbenbart, at man kan tillade sig alt, blot det ikke strider mod tjenestetidsbestemmelserne.

Det vil føre for vidt, om man skulle nævne alle de tilfælde, hvor der bliver pålagt personalet mertjeneste og beskæring af opholdene såvel hjemme som ude, hvorfor kun enkelte forhold fremdrages til belysning af de vilkår, som man mener at kunne byde personalet.

En lokomotivfører skulle ifølge sin kørselsfordeling slutte sin tjeneste d. f. S. kl. 11.57 og skal møde igen S. kl. 12.25 og slutte tjenesten igen 18.17, og der er således et ophold i hjemmet på ca. 24 timer, men eftersom dette kun indtræffer hver 24. søndag, er et så langt ophold jo ikke hverdagskost, så det var kun helt naturligt, at vedkommende lokomotivfører længe forud for denne aften havde inviteret gæster, men her havde vedkommende forregnet sig, for maskinsektionen havde ganske simpelt beordret vedkommende til at møde igen kl. 0.10 for at køre togene 2022–2015 for herefter at slutte tjenesten kl. ca. 8.00, altså med tab af både aftenfrihed og nattesøvn, 2 timers ekstra tjeneste og en beskæring af ophold i hjemmet på 12 timer.

Det lykkedes dog i dette tilfælde, efter mange besværligheder, at få denne tjeneste ændret, så vedkommende kom til at følge sin kørselsfordeling.

I et andet tilfælde skal en lokomotivfører møde til tjeneste kl. 11.08 og slutte igen i Pa. kl. 16.39, hvorefter der er ophold til kl. 23.27, hvor tjenesten til returtoget begynder, men her havde maskinsektionen beordret vedkommende til at fremføre togene 997–1956 Pa–Te–Pa forinden, hvilket giver 2 timers ekstra tjeneste, samt en tilsvarende indskrænkning i opholdet plus 2 nattimer ekstra til de ca. 85 nattimer, som denne tur giver pr. md.

Et sæt personale skal efter kørselsfordelingen møde kl. 22.36 og afslutte tjenesten i Pa kl. 5.43, hvorefter der er ophold til kl. ca. 14.00, men bliver beordret til tjeneste igen kl. 10.00, en afkortning af opholdet på 4 timer.

Det er en hensynsløs behandling af et sæt personale i betragtning af den lange nattjeneste forud og ganske særligt under hensyn til, at denne tur giver omkring 100 nattimer pr. md. og det forekommer uforvarsomt, at personale, hvis tjeneste hovedsagelig falder om natten, skal have hårdt tiltrængt ophold om dagen ødelagt ved sådanne ændringer.

I en uheldssag for et par år siden udtalte generaldirektøren den gang til dagspressen, at på lange ture, er der altid sikret personalet et passende ophold til hvile, og det er naturligvis personalets pligt at benytte sig heraf – til gengæld må man vel med rimelighed kunne forlange den samme pligt opfyldt fra statsbanernes side.

Ikke desmindre er det et faktum, at 2. maskinsektion gang på gang beskærer personalets ophold såvel ude som hjemme.

Vore tjenestetidsregler har gennem årene ofte givet anledning til så mange mærkelige fortolkninger i personalets disfavør, at man skulle tro mulighederne var udtømte, men opfindsomheden er dog stadig tilstede, hvad nedennævnte eksempel viser.

En lokomotivfører i reserven blev beordret til følgende tjeneste:

Pass. 398 Fa–Es, 6305/6012 Es–Fa–Ng, pass. tog 5 Ng–Fa.

Denne tjeneste begyndte kl. 21.55 og sluttede næste dag kl. 9.55, og gav 10,34 tjenestetimer, en tjeneste man fandt både inhuman og ulovlig, hvad maskinsektionen dog ikke kunne anerkende, men specificerede tjenesten således:

Spadseretid i Fa før tog 398	0,20	Ialt tjeneste ved togfremførelse : 8,25
pass. 398	0,51	
spadseretid i Es.	0,10	
ophold i Es.	0,29	
forberedelse o. rang.	1,00	Ikke effektiv tjeneste : 2,09
6305/6012	4,35	
rang. og afslutning i Ng.	1,00	
ophold i Ng.	1,12	
pass. tog 5	0,37	
spadseretid i Fa.	0,20	
Ialt		10,34

Denne tjeneste siges nu at være fuldt ud lovlig, idet maksimumstjenesten på den enkelte dag så vidt gørligt ikke må overskride 12 timer.

I dette tilfælde har tjenesten kun udgjort 10,34 timer. Tjenesten i og ved fremførelse af tog må dog uden passende afbrydelse ingensinde overskride 10 timer.

I dette tilfælde har tjenesten kun udgjort 8,25 timer.

Afdelingens standpunkt er, at ved en sådan tilrettelægning, bør pass. rejserne betragtes som henholdsvis forberedelses- og afslutningstjenester, i modsat fald er det jo ganske urimelige tjenester, der kan tildeles, for efter maskinsektionens fortolkning, har vedkommende lokomotivfører jo endnu en del tjeneste til gode, forinden der er tale om nogen ulovlighed.

Hele denne uheldige udvikling er nu kommet derhen, at en ændring absolut er påkrævet, for det kan ikke vedblivende tolereres, at der til een gang godkendte kørselsfordelinger kommer den ene ændring

efter den anden, hvor faste ture og reservetjenester sammenblandes i en pærevælling, med adskillige inhumane tjenester til følge.

Man må med rimelighed kunne forlange, at reservepersonalet til enhver tid har den fornødne størrelse, til bestridelse af den tjeneste, der ligger i reserven, men det viser sig desværre, at den rådighedstjeneste som bør findes ved maskindepoterne enten indskrænkes eller helt inddrages, således at personalets ophold i mange tilfælde er benyttet som en slags camoufleret rådighedstjeneste ved det pågældende depot, og de mange inhumane ændringer viser jo med tydelighed, at der flere steder mangler det fornødne reservepersonale.

Et godt samarbejde på en arbejdsplads er af stor betydning for såvel statsbanerne som personalet, men med den utilfredshed som breder sig mere og mere, og den intolerance som personalet ofte møder i det daglige arbejde, virker absolut ikke befordrende på et godt samarbejde.

Selv om det ser sort ud for tiden, er vi dog fortsat tilhænger af det bedst mulige samarbejde, men betingelserne herfor må være, at der snarest sker en gennemgribende ændring til det bedre, i de arbejdsvilkår, der i dag bydes personalet.

Fredericia i august.

S. A. Rasmussen.



»Lanternen«

Lanternen afholder sin årlige sommerudflugt torsdag den 8. september 1960.

Vi mødes i afgangshallen på Kh. under uret kl. 11,15 prc. medbringende det gode gamle lanternehumor, hvorefter vi begiver os ned i udflugtstoget med dansevogn, som bringer os op igennem det skønne Nordsjælland over Hillerød, Gribskov, Kagerup til Godhavn st., hvor der er 3 à 4 minutters gang til den smukke »Tisvilde Kro«.

Her vil det »store kolde bord« vente med alle sine herligheder bestående af: Forskellige slags sild, saltmad, salater, forskellige stege, små varme retter anrettet på den gode gamle Ta selv manér. Efter sildeanretningen serveres en varm fiskefilet med remoulade og champignonsauce, derefter ¼ kylling m. kompot og salat samt ved hver kuvert røget ål, fersk, røget laks og rejer samt ostanretning; hertil serveres 1 pilsner, 2 snaps samt mocca. Pris pr. deltager 18 kr.

Efter spisningen vil der blive bal, konkurrencer m.m., inden vi kl. ca. 22,45 stikker næsen mod Kh. med ank. kl. ca. 0,15. Indtegningen sker på mdt., Gb., Hlg. og Av, eller ved telefonisk henvendelse på Da 4659 x eller 30 21 54.

Indtegningen slutter fredag den 2. september kl. 12. Lanternen sørger for gyldig rejsehjemmel, som vil blive holdt uden for den årlige norm. Deltagerne må selv forhøre på de respektive lokomotivmesterkontorer om evt. tjenesteændringer.

Bestyrelsen.



Overgået til stilling som lokomotivfører i 12. lkl. efter ansøgning pr. 1-8-60.

Elektrofører (12. lkl.):

H. Melohn, Enghave, i Enghave.

Overgået til stilling som elektrofører i 12. lkl. efter ansøgning pr. 1-8-60.

Lokomotivfører (12. lkl.):

B. E. A. Christensen, Enghave, i Enghave.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-9-60.

Lokomotivfører:

N. B. Jakobsen, København Gb., til Fredericia.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinære medlemmer pr. 1-9-60.

Lokomotivførerne:

A. R. Dybvang, Dalgade 61, 3., Fredericia.

H. C. Petersen, Ryesvej 8, Helsingør.

Byttelejlighed

En 2-værelses lejlighed i Silkeborg ønskes byttet med en i København.

Henvendelse AM 8783.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge H. Tange Jessen (5 A lægedistrikt) Ndr. Fasanvej 180, København, er bortrejst fra 5/9-27/9 d.å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Elise Hjermand i jernbanelægens konsultationslokale. Konsultationstid: kl. 13-14.

Jernbanelæge Svend Thygesen, Grøndals Parkvej 110, Vanløse, (9 B. lægedistrikt) er bortrejst fra 4/9-2/10 d.å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne: I. Flachs, Hyltebjerg Alle 37. Konsultationstid: 11,30-12,30, tirsdag dog 17-19 og lørdag 9-10. Tlf. Da 615. Erling Jensen, Bogholder Alle 26. Konsultationstid: 13-14, mandag dog 17-19 og lørdag 9-10. Tlf. Da 5202, og E. Porse, Alekistevej 81.. Konsultationstid: 12-13, onsdag dog 17-19, lørdag 9-10. Tlf. 71 55 96.

Jernbanelæge J. Munck (8 a lægedistrikt), Dr. Olgasvej 2, er bortrejst fra 22/8-17/9 d.å. incl.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge de Nully, P. G. Ramms Alle 6.

Konsultationstid: daglig kl. 10-11, mandag dog kl. 17-19.

Fionette

ESBJERG

Aktieselskabet Varde Bank
Esbjerg Afdeling

Medlemmerne anbefales

G. S. KONDITORIET

Strandby Kirkevej 181 - Esbjerg - Tlf. 6450

BRYNDUM MEJERI . Telf. Guldager 21

Udsalg i **ESBJERG**:

Islandsgade 38	Tlf. 7	Vardevej 15	Tlf. 1155
Strandvej 37	» 164	Neptunvej, Sædding	» 2102
Kronprinsensgade 22	» 302	Darumvej 60	» 2720
Grønnegade 20	» 479	Strandvej Kirkevej 155	» 5713
Norgesvej 18	» 665	» 157, Sædding...	» 5793
Frihedsvej 13	» 1733	Nørregade 122	» 1013

STRUER

1/2 Struer Kulimport

Tlf. 777

Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesse
Jyllandsgade 16, Telf. 322

HERNING

Den nye forretning i Smallegade byder
velkommen - og tilbyder

alt i fjerkræ og hørkram

Det er i Smallegade 6 - det foregår
P. Wittrup - Telefon 1746

La' rense har skiftet ejer

Deres tilfredshed
er vor bedste reklame

★ Uniformer til billigste pris
H. C. Ørstedesvej 54 . Telf. 2636

**Den lave butik
med de små priser**

Møbelforretningen „Centrum“
Viggo Nielsen Søndergade 9
Herning . Telf. 443

Alt i fugle, frø fisk og rekvisitter

»Amazone«

Bredgade 61 - Herning - Telefon 1464
en forretning med liv i

ESSO Service Station

Johs. Nøhr

FONNESBECHSGADE 16
Herning . Telefon 407

W. Østergaard . Herning Special Optik

Tlf. 8 . Bredgade 42 . Tlf. 2008

Alt indenfor det sidste nye i briller og optik

HOVEDBANEGAARDENS RESTAURANT

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft

A/s Kulimporten Dania



*H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443*

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

Ligeså **UUNDVÆRLIG**

jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL 1/2 KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks



KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

Parfumeri

Mille Fleurs

v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia

Elisabeth Arden-Marinello
Helene Rubinstein-Jardly

**Ferm vaskemaskine
udlejes**

1/2 dag 4,50 kr. 1/3 dag 6,00 kr.
Fredericia - Telefon 2049

HORSENS

Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

Telefon HORSSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvebakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSSENS

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



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER KALUNDBORG

AARHUS

C. JØRGENSENS MØBELMAGASIN

Frederiksalles 49 - Telefon 23079 - Aarhus

Tandlægepraksis påbegyndt

Tandlæge P. Rasmussen
Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus
Telefon Aarhus 5 5105
KONSULTATION EFTER AFTALE

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

Her får De altid en god kop kaffe med hjemmebagt
- og godt smørrebrød

Tlf. Aarhus 71214

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



Jydske Teknologiske Institut
AARHUS - MARSELISBOULEVARD 125

KAWO Korsetsspecialisten
alt i BUSTEHOLDERE
ROLL-ON
KORSETTER
D. SCHULTZ PETERSEN
Ryesgade 28 . Aarhus 24026

Ny praksis
Tandlæge Bent Pontoppidan
Konsultationstid 9-17,
eller efter aftale
Skanderborgvej 36 (Langenæs) Århus.
Telefon 4 41 50

**Jernbanefunktionærernes
Brugsforening**
Sct. Paulsgade 21-23 . Aarhus
Telefon 2 65 22

Aarhus Amtstidende

- den lysvågne morgenavis

Varme - Kulde - Lyd - Isolering

OLAF BAHN Telefon 35652
Forhandler af vakuum til hulmur-isolering

AKTIESELSKABET

AARHUUS PRIVATBANK

AARHUS

KØBENHAVN

1/2 RONDO RADIO Byens største udvalg
Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04
i **FJERNSYN**

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN BUUR-NUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre
Tlf. Kalundborg 594
Leverandør til feriehjemmet

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG
Tlf. 254

Leverandør til Feriehome

J. Kjær Christensen

aut. installatør
Kordilgade 4 . Telefon 520
Lev. til feriehjemmet

Kalundborg

Fællesbageri

Viggo Hansen

Kystens Købmandshandel
Sdr. Nyrup pr. Kalundborg
Telf. Raklev 43

NYBORG

Nyborg Ligkistemagasinet

K. Jacobsen, Snedkermester
Besøger alt vedr. Begravelse
el. Ligbrænding. Grdl. 1897.
v/ Slottet . Tlf. 171

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550
Spec.: Kranser, Buketter, Planter
og Potte-Kultur. Direkte salg
fra Driftshuset. Ingen Butiksleje -
derfor billigste Priser.

1/2 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. juni 1817

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i
Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER
Altid 1. Kl. Varer
NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

Centralværkstedernes Marketenderi

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

Driftsudvalget.

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer



Carlsberg
HOF
har den rene friske pilsnersmag..!