

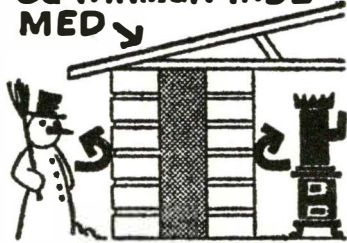
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 3 . 5. FEBRUAR 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

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



DAPORKA

*Effektiv
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra 1/3 Dansk Asfaltfabrik

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

Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse

Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 58172 . AARHUS

Sv. E. Hyldahl Andersen

Tømrermester

Danmarksgade 8 - Lemvig

Telefon 606



*Hovedentrepriser
på bygningsarbejder*



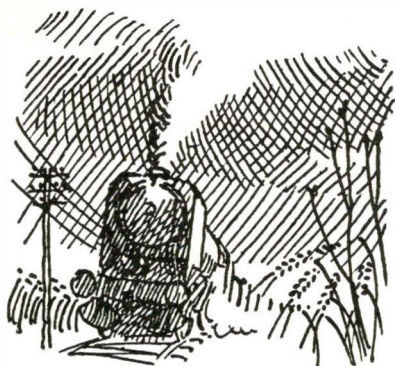
Maskinsnedkeri

**Dellevering af flaskegasdrevne 1 ton HYSTER gaffeltrucks
til Statsbanernes moderne godsekspedition i Aalborg**



HYSTER gaffeltrucks fra
LANGREUTERS

Gl. Kongevej 3 - København V. - *Hilda 1090



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 3 - 60. ÅRGANG

5. FEBRUAR 1960



Oprykning	35
DSB's årsberetning 1958-59	36
Jernbane-selv mord	38
8000 km elektrisk jernbane	38
Fra medlemskredsen - Beskæftigelse og uddannelse? - Den omvendte verden - Signalerne på Falster	39
De gode gamle dage	41
Mere om lilleputbaner	42
Repræsentantskabsmøde i Uheldsforsikringen	44
Under DLF	46
Personalialia	46
Medlemslisten	46
Nye adresser	46

Forsidebillede:

Det historiske norske lokomotiv
Caroline som var i drift ved NSB's
100 års jubilæum.



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.

Oprykning

På grundlag af den i »Vingehjulet« af 25. november 1959 foretagne indkaldelse af ansøgninger til uddannelse i betjening af MY- og MX-lokomotiver og med henblik på eventuel senere forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) har generaldirektoratet foreløbig udpeget 43 lokomotivførere i 1. distrikt og 38 i 2. distrikt. De nævnte stillinger påregnes placeret med 18 ved Københavns Gb., 5 i Korsør, 6 i Næstved, 3 i Kalundborg, 11 i Helsingør, 3 i Nyborg, 2 i Padborg, 4 i Fredericia, 4 i Århus, 7 i Ålborg, 9 i Esbjerg og 9 i Struer.

Dette antal er det skønnede behov for at kunne klare betjeningen af de MX-lokomotiver, der påregnes begyndt leveret henimod efteråret og første del af 1961. Derudover skal naturligvis uddannes endnu et antal til restleveringen i 1961-62.

Ved disse ansøgningers behandling har foreningen søgt levealderen for at komme i betragtning lagt ved det 63. år, men har ikke kunnet finde imødekommenhed for dette synspunkt. Fra stillingernes fremkomst har foreningen udfoldet sine bestræbelser for at få dette alderstrin knæsat, men faktisk strandede disse med gennemførelsen af den nye lønningslov.

Der kan herefter ikke forventes oprykning til 15. lkl. efter det fyldte 60. år. Det fører videre med sig, at forflytninger efter det 60. år ikke vil kunne påregnes at finde sted. Disse sidste bestemmelser er dog lidt bøjelige, for så vidt som mulighed for forflyttelse foreligger, hvor dette kan ske mellem depoter, hvor tjenesten falder på samme strækninger (d.v.s. efter begrebet arbejdsområde). Ansøgningsalderen kan modificeres sådan, at der for ansøgere ved samme depot kan tages stilling til, om den ansøger, som ligger mellem 60-63 år, har bedre indstilling end yngre, hvorfor muligheden for oprykning foreligger.

Den omstændighed, at bestemmelserne ikke er kategoriske, falder nøje i tråd med generaldirektoratets synspunkter vedrørende retningslinier for avancement og ansøgt forflyttelse til ledig stilling, idet man anfører, at der selvsagt er den vanskelighed derved, at der efter forholdets natur kun kan blive tale om retningslinier, ikke om detail-regler, der ufravigeligt vil blive fulgt i alle tilfælde. Dette sidste ville simpelthen være umuligt, så snart man fraviger princippet om det »automatiske« avancement, der gælder for tog- og lokomotivpersonalet. Forholdene ved de hundreder af pladsbesættelser hvert år er så forskellige, at »lineal-afgørelser« ville være lige uforsvarlige over for etaten og over for personalet. En ansvarsbevidst, omhyggelig og samvittighedsfuld afvejning af alle faktorer og af såvel etatens som personalets interesser må her være det afgørende.

Uddannelsen af de hernævnte er i fuld gang og med den godkendte uddannelsesplan er det vor tro, at dette område er lagt i en ramme, som tilsikrer ensartede retningslinier for undervisningen i modsætning til tidligere, hvor den foregik ved det respektive distrikts foranstaltning, og hvor den teoretiske del blev skubbet ud i flere tilfælde, indtil man kunne afgive lærere til undervisning. Dette var en uhensigtsmæssig form og den nye uddannelsesplan sigter også på at forhindre dette.

DSB's årsberetning 1958-59 i uddrag

Tog-, lokomotiv- og vognbevægelsen

Antallet af kørte togkilometer er faldet med 73 tus. (0,2 pct.) til 38,5 mill., af dette totaltal faldt på damptog 5,3 mill. (13,8 pct.), på tog fremført af motorlokomotiver 9,0 mill. (23,3 pct.), på tog fremført af motorvogne 18,0 mill. (46,8 pct.) på elektr. tog 4,1 mill. (10,7 pct.) og på lyntog 2,1 mill. (5,4 pct.).

I forhold til det foregående driftsår er antal togkilometer udført af damplokomotiver gået tilbage med 2,6 mill. (32,4 pct.), medens antallet for motorlokomotiver er steget med 2,5 mill. (37,7 pct.); for motorvogne, lyntog og elektriske motorvogne er tallene på det nærmeste uændrede.

Af de af personførende tog præsterede togkilometer blev 6,9 pct. udført af damptog, 15,5 pct. af motorlokomotiver, 57,0 pct. af motorvogne, 13,7 pct. af elektriske tog og 6,9 pct. af lyntog; af de af godsførende tog (ekskl. arbejdstog) præsterede togkilometer blev 37,0 pct. udført af damptog, 52,4 pct. af motorlokomotiver og 10,6 pct. af motorvogne.

Personalet.

Det gennemsnitlige antal af det ved overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg samt ved rutebilvæsenet beskæftigede personale var i driftsåret 1958-59 henholdsvis 1957-58:

	1958-59	1957-58	Formindskelse	Formindskelse i %
Tjenestemænd	15 406	15 601	195	1,25
Trafikmedhjælpere og -elever	268	292	24	8,22
Andre aspiranter	759	888	129	14,53
Fast ans. timelønnede . .	2 810	2 852	42	1,47
Fast personale i alt	19 243	19 633	390	1,99
Ekstraarbejdere (herunder lærlinge	6 776	6 696	÷ 80	÷ 1,19
Ekstraarbejdere ved rutebilvæsenet	1 007	991	÷ 16	÷ 1,61
I alt	27 026	27 320	294	1,08

På de enkelte tjenesteområder er der følgende ændringer i personaletallet i forhold til antallet i 1957-58:

Overledelsen	+ 2
Virksomheder, der er normeret under overledelsen, men med arbejdsområder uden for denne	+ 14
Driftens ledelse	÷ 12
Stationstjenesten	÷ 182
Lokomotivtjenesten	÷ 167
Togtjenesten	÷ 76
Banernes bevogtning	÷ 35
Vedligeholdelse af anlæg	+ 106
Søfartsvæsenet	+ 26
Værkstedstjenesten	+ 12
Rutebilvæsenet	+ 18

Driftsmateriellet.

Anskaffelse og vedligeh. af rullende materiel.
3 motor-toglokomotiver,
2 motor-rangerlokomotiver,
1 motorvogn,
20 traktorer,
21 personvogne,
136 lukkede godsvogne,
243 åbne godsvogne,
47 rutebiler,
7 lastbiler og 1 påhængsvogn.

I samme tidsrum er udrangeret eller solgt:

22 damplokomotiver,
1 motor-toglokomotiv,
13 motorvogne,
1 traktor,
63 personvogne,
2 postvogne,
30 rejsegodsvogne,
341 lukkede godsvogne,
265 åbne godsvogne og 42 rutebiler.

Endvidere er 1 motorvogn, 7 personvogne og 1 rejsegodsvogn ombygget til specialvogne. 1 åben godsvogn er ombygget til lukket godsvogn.

Der er i driftsåret leveret 3 dieselelektriske motor-toglokomotiver, litra MY, med 2000 hk dieselmotor af samme type som de i forrige driftsår leverede, samt 2 motor-rangerlokomotiver, litra MH, af tysk fabrikat med 440 hk dieselmotor og dieselhydraulisk kraftoverføring.

Motorvognsmateriellet er forøget med 1 dieselelektrisk motorvogn, litra MO, af samme type som tidligere leveret. Hermed er leveringen af i ordre værende motorvogne af denne type afsluttet. Der er leveret 20 dieseltraktorer à 167 hk.

Der er endvidere leveret 21 stålbogiepersonvogne, 3 1.kl. storrumsvogne, litra AL, med 56 pladser i hver vogn og 18 2. kl. RIC-mærkede sidegangsvogne, litra CC, med 9 kupéer à 8 pladser.

Godsvognsparken er udvidet med 136 lukkede, hvidmalede, 2-akslede 20 t godsvogne, litra I, 43 flade 2-akslede 27,5 t standardgodsvogne med side-og endestøtter, litra T, samt 200 åbne højsidede 2-akslede 30 t standardgodsvogne, litra P.

Da der som anført er leveret 379 nye godsvogne, og udrangeret 606 godsvogne, er det samlede antal godsvogne gået ned med 227. Godsvognenes samlede bæreevne er dog steget med ca. 1090 t.

Ved anskaffelsen af en ny motorvogn og nye personvogne er der sket en tilgang på 1501 siddepladser, men da udrangering og ombygning af motorvogne og personvogne har formindsket pladsantallet med 4302, er det samlede antal siddepladser gået ned med 2801.

Brændsel m.v. til lokomotiver, motorvogne, rangertraktorer, rute- og lastbiler, færger og skibe.

Som følge af den fortsatte udvidelse af motordriften steg forbruget af brændselolie til 110,6 mill. l (101,8 mill. l i 1957-58) medens kulforbruget faldt til 165 806 t (228 615 i 1957-58) benzinförbruget udgjorde 1,1 mill. l (1,2 mill. l i 1957-58).

Forbruget af elektricitet til elektriske tog udgjorde 49,5 mill. kwh (51,2 mill. l i 1957-58).

For statsbanernes vedkommende har driftsresultatet (ekskl. afskrivning og forrentning) trods stigning i driftsudgifterne været gunstigere end året før som følge af en stærkere stigning i indtægterne.

Driftsindtægterne steg med 21,1 mill. kr. til 549,0 mill. kr. og driftsudgifterne med 15,6 mill. kr. til 571,6 mill. kr. Driftsunderskuddet er således faldet med 5,5 mill. kr. og udgjorde 22,5 mill. kr. mod ca. 28 mill. kr. i 1957-58. De ordinære afskrivninger steg med 2,0 mill. kr. til 23,7 mill. kr. og forrentningen med 4,8 mill. kr. til 51,1 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver et underskud (statstilskud) på 97,3 mill. kr. mod ca. 96 mill. kr. i 1957-58.

Nedenstående tabel viser forholdet mellem indtægter, udgifter og statens tilskud i de to sidste driftsår.

	1958-59 tus. kr.	1957-58 tus. kr.	Forøgelse	
			tus. kr.	%
Driftsindtægter ..	549 047	527 934	21 113	4,0
Driftsudgifter	571 575	555 995	15 580	2,8
Driftsoverskud ...	÷ 22 528	÷ 28 061	5 533	19,7
Afskrivning	23 651	21 659	1 992	9,2
Forrentning	51 145	46 328	4 817	10,4
Statens tilskud ...	97 324	96 048	1 276	1,3

Stigningen i driftsindtægterne skyldes større trafik, både af personer og gods samt af automobiler m.m., lokalt på færgeoverfarterne.

Stigningen i driftsudgifterne er en følge af de nye løntillæg som -trods den ved rationaliseringsforanstaltninger m.v. opnåede reduktion af personaleantallet - forøgede lønningssudgifterne med ca. 26 mill. kr., brændselsudgifterne faldt med ca. 15 mill. kr. hovedsageligt som følge af den fortsatte overgang fra damp- til dieseldrift.

Den samlede indtægt af befordringen af personer og rejsegods samt af automobiler m.m. lokalt på overfarterne var 300,3 mill. kr. mod 288,5 mill. kr. i 1957-58, således at der var en stigning på 11,8 mill. kr. eller 4,1 pct.

Indtægten af godsbefordringen er steget med 7,1 mill. kr. (4,0 pct.) til 183,2 mill. kr.

Driftsudgifterne fordeler sig således på de forskellige tjenestegrene m.v.:

	1958-59 tus. kr.	1957-58 tus. kr.	Forøgelse	
			tus. kr.	%
Overledelsen	14 684	12 935	1 749	13,5
Driftens ledelse	8 501	7 391	1 110	15,0
Stationstjenesten	155 910	146 889	9 021	6,1
Lokomotivtjenesten ..	105 113	114 460	÷ 9 347	÷ 8,2
Togtjenesten	36 860	35 026	1 834	5,2
Værkstedstjenesten ..	68 912	65 072	3 840	5,9
Søfartsvæsenet	45 343	44 679	664	1,5
Banernes bevogtning..	5 172	5 288	÷ 116	÷ 2,2
Rutebilvæsenet	20 618	19 913	705	3,5
Vedligeh. af anlæg ..	85 739	79 297	6 442	8,1
Pensionsbidr., ventepenge og underst....	11 263	11 207	56	0,5
Fællesudgifter	13 380	13 758	÷ 378	÷ 2,7
Bidr. til hovedrevis. ..	80	80	-	-
I alt	571 575	555 995	15 580	2,8

Udgiften til lønninger m.v. udgjorde 386,4 mill. kr. mod 360,1 mill. kr. året før, altså en stigning på

26,3 mill. kr. eller 7,3 pct., personaleantallet (i gennemsnit for driftsåret) faldt med 294 eller 1,1 pct.

Udgifterne til brændsel og elektricitet til lokomotiver, motorvogne, elektriske tog samt færger og skibe beløb sig til 49,0 mill. kr. mod 63,9 mill. kr., d.v.s. en nedgang på 14,9 mill. kr. eller 23,3 pct.

Udgifterne (ekskl. lønninger og generalomkostninger) til vedligeholdelse af anlæg udgjorde 34,3 mod 30,1 mill. kr. (+ 4,2 mill. kr. eller 14,0 pct.) til vedligeholdelse af rullende materiel 19,5 mod 17,0 mill. kr. (+ 2,5 mill. kr. eller 14,7 pct.) og totaludgifterne til vedligeholdelse af færger og skibe 8,3 mod 10,9 mill. kr. året før (-:- 2,6 mill. kr. eller 23,9 pct.).

Afskrivningen og de resterende uafskrevne beløb i de forskellige grupper stiller sig således:

Afskrivningsgruppe	Afskrivningsprocent	Afskrivning 1958-59 kr.	Resterende uafskrevne beløb kr.	Ældste uafskrevne beløb vedrører finansår
Arealer	0	169	46 714 611	-
Banelegeme	¼	158 228	73 199 910	-
Overbygning	2/3	1 289 655	191 913 430	-
Veje og indhegning	0	365	16 001 577	-
Bygninger og udv. stationsanlæg	1	1 750 950	182 606 046	1930-31
Havneanlæg og kystsikring	1	570 936	57 145 068	1941-42
Telegraf- og sikringsanlæg	3	2 519 633	84 952 182	1947-48
Rullende jernbanemateriel..	2½	9 187 457	363 247 235	1943-44
Færger og skibe ...	2½	2 450 204	107 673 158	1945-46
Inventar	3	433 564	12 704 712	1945-46
Automobiler	15	5 290 065	18 832 364	1952-53
Boliglån	-	-	29 010	-
Inv. kapital i D/S Øresund	-	-	7 212 751	-
I alt		23 651 226	1 162 232 054	-

Nedenstående tabel viser størrelsen af den samlede anlægskapital siden 1939 samt størrelsen af de beløb, der forrentes på finanslovens § 2.

	Samlet anlægskapital mill. kr.	Heraf forrentes på finanslovens § 2 mill. kr.
1. april 1939	552,2	305,6
1. april 1941	562,5	315,9
1. april 1945	411,1	189,0
1. april 1946	420,3	198,2
1. april 1947	443,3	221,2
1. april 1948	469,4	247,3
1. april 1949	502,6	276,7
1. april 1950	568,4	342,5
1. april 1951	639,6	413,6
1. april 1952	719,1	493,2
1. april 1953	791,0	565,0
1. april 1954	869,7	643,7
1. april 1955	971,6	743,7
1. april 1956	1 056,0	828,0
1. april 1957	945,2	939,3
1. april 1958	1 041,5	1 035,2
1. april 1959	1 162,2	1 154,5

Jernbane-selv mord, der vakte opsigt i USA

Tidligere er omtalt den alvorlige økonomiske situation, de private amerikanske jernbaneselskaber befinder sig i, og som har medført, at staten gennem ICC – Interstate Commerce Commission – har måttet iværksætte en dybtgående undersøgelse af banernes struktur og status. Efter dennes afslutning har den amerikanske stat måttet garantere for et milliardlån over femten år, for at en del selskaber overhovedet havde mulighed for at videreføre driften.

I det følgende skal gives en oversigt over de forhold, som har bragt baneselskaberne i den alvorlige situation. Krisen er opstået gennem en årelang tilbagegang i transporter af gods og passagerer. Jernbanerne i Amerika har ikke kunnet køre hurtigt nok og holde trit med udviklingen. På grund af de stærkt svigtende indtægter og store underskud raslede selskabernes aktier ned på New Yorks børser. Det, der gav stødet til, at situationen blev taget under overvejelse på regeringsbasis, var, at præsidenten for staternes næststørste jernbaneselskab, New York Central Railroad, begik selvmord. Det vakte kolossal opsigt og skete på en tid, hvor USA kunne notere rekord for arbejdsløsheden, og hvor banernes økonomi blev yderligere belastet af stærk nedgang i transporterne af stål, kul og olie.

Flere jernbanepræsidenter henvendte sig til senatorer for at få dem til at tale banernes sag, og omsider blev spørgsmålet rejst i kongressen. Den amerikanske presse havde ikke vist større forståelse eller næsten ingen for jernbaneselskabernes tarv, og det var kun få presserøster, der rejste sig om nødvendigheden af at holde hjulene i gang. 1946 var det sidste år, hvor Amerikas jernbaneselskaber havde overskud. Indtægterne var da ialt 1260 millioner dollars og udgifterne 1170 mill., men først i halvtredserne begyndte den voldsomme tilbagegang. Således var indtægterne i 1953 kun 840 mill. dollars, men udgifterne 1460 mill., altså underskud på 620 mill., og i 1957 var indtægterne dalet til 730 mill., men udgifterne nået op på 1470 mill. dollars, et underskud på 740 millioner.

Flere store selskaber har sluttet sig sammen om fælles drift og for at få mulighed for at modernisere materiellet. Det vakte stor offentlig diskussion, da fem baneselskaber i New England ved årsskiftet 1959 bekendtgjorde sammenslutning og derved blev det 9. største amerikanske jernbaneselskab omfattende 5269 eng. mil. Man mente, at dette ville give anledning til et nyt jernbanemonopol. Omtrent samtidig offentliggjorde Interstate Commerce Commission en beretning, som viste, hvor hård en konkurrence privatbiler og fly havde påført banerne i USA. Trafikken mellem byerne blev da udført af private biler med 88,5 pct., 4 pct. af luftfarten, 3,5 pct. af busser og knap 4 pct. af jernbanerne. Antallet af udførte person-km med jernbaner gik ned med 10 pct. i 1958 sammenlignet med året før, mens antallet af km i privatbiler steg med 2 pct. og af luftfarten med 1 pct.

Iøvrigt er det interessant at se, hvordan udviklingen i de amerikanske jernbaners trækraft er forløbet. I 1925 var der 63 610 damplokomotiver og 362 el-lokomotiver, men kun et eneste diesellokomotiv. I 1937 var antallet af dieselmaskiner nået op på 97. Så gik det kolossalt frem i den næste snes år, og i 1946 havde man allerede 4440 dieselmaskiner. I fjor regner man med, at tallet er kommet op på meget nær 27 000. I hvert fald var der pr. 1. januar 1959 officielt 26 355 diesellokomotiver. Samtidig er konstateret en væsentlig tilbagegang i antallet af el-lokomotiver i USA. Der var 587 sådanne maskiner i 1957 og det følgende år 559, mens der i fjor var afgivet bestillinger på 535 diesellokomotiver, men ikke et eneste el- eller damplokomotiv.

8000 km elektrisk jernbane

I anledning af 100-året for Italiens samling har de italienske statsbaner til hensigt at fuldføre forskellige påbegyndte projekter. Det drejer sig først og fremmest om elektrificeringen af alle hovedstrækninger med en samlet længde på ca. 8000 km.

Indtil nu er ca. 6700 km af Italiens samlede jernbanenet på 16 700 km blevet elektrificeret, – når arbejdet er fuldført vil de 8000 km fordele sig på 4150 km dobbeltspor og 3850 km på enkeltspor. Det vil sige, at alle hovedstrækninger med udenlandske forbindelser udelukkende bliver elektriske. I de nærmeste år vil også damplokomotiver på ikke mindre end 10 mindre linier blive afløst af elektrisk drift. På adriaterhavslinien blev fornylig de 100 km fra Venedig til Triest elektrificeret, og det blev også de 146 km banelinie fra Ancona til Pescara. Hele strækningen fra Triest til Bari er dermed elektrisk drevet (958 km).

Strækningen langs det tyrrenske hav er helt elektrificeret og også på Sicilien er elektrificeringen i fuld gang.

Den vigtigste tvær-forbindelse i Italien er strækningen fra Torino over Milano og Venedig til Triest (ca. 560 km), og også her vil elektrificeringen være fuldført i 1961. Det vil så være muligt at sende tog på denne strækning med en gennemsnitshastighed på mere end 100 km/t. Torino var som bekendt Italiens første hovedstad efter landets samling – og især her vil afslutningen af det store jernbaneprojekt blive fejret i forbindelse med de mange andre nationale ceremonier. Af de mindre strækninger med sekundær betydning, som allerede er blevet elektrificeret, bør nævnes grænselinien mellem Italien og Schweiz fra Gallarate til Luino. Den er kun 47 km lang, men spiller en stor rolle for turisme og handel mellem de to lande.

Efterhånden som omstillingen til elektrisk drift i Italien tager form, melder spørgsmålet sig om nyt materiel på skinnerne. Der er allerede store ordrer i arbejde på dels elektriske lokomotiver og dels en slags elektriske skinnebusser til de mindre linier. Den bekendte type »Settebello« bliver moderniseret og forbedret.

Det samlede projekterede beløb på indkøb af nyt materiel og moderniseringer beregnes at ville blive 800 millioner kroner.

Beskæftigelse og uddannelse?

Som det vel er de fleste bekendt, har man fra generaldirektoratets og DLF's side aftalt og iværksat visse foranstaltninger for at nedbringe antallet af de såkaldte »overtallige« lokomotivfyrbødere.

Her på Gb. har man gjort det, at man har sendt to mand på værksted på Hgl. mdt. og 8 mand i MY-værksted.

Disse 10 mand er sendt i værkstedet med den begrundelse, at de dels er overkomplette, dels at det skulle være som et led i deres uddannelse.

At en del lokomotivfyrbødere (for tiden) er i overtal i en kortere eller længere periode lyder sandsynligt nok, vi får jo færre og færre damptog at køre med, og udnævnelserne kommer kun langsomt.

Grunden til overtalligheden er vel nok i sidste instans den, at man fra DSB's side ikke har kunnet overskue konsekvenserne af trækraftomlægningen.

Det er jo nu engang sådan, at når man rationaliserer i en virksomhed, er det gerne ansatte, det går ud over, det samme er jo tilfældet her.

DLF er altid gået ind for et positivt samarbejde og har naturligvis også akcepteret trækraftomlægningen i erkendelse af, at det er nødvendigt, hvis DSB stadig skal gøre sig gældende på transportområdet, men samtidig også i erkendelse af, at hvad der gavner DSB også gavner de ansatte og dermed også indenfor DLF.

Har denne rationalisering da gavnet os, ja lidt, men også kun lidt! Vi har nemlig fået en del lokomotivførere oprykket i 15. lønningsklasse – men ikke nok.

Disse lokomotivførere i MY-turene må nemlig betale derfor ved at forrette tjenester, der i betænkelig grad nærmer sig det inhumane!

Endelig har man givet de ældste af vore gamle kolleger, der ikke har mulighed for at overgå til MY-driften, et personligt tillæg, men det tager jo noget af glæden, at det ikke er pensionsgivende. Disse lokomotivførere har jo også kun været lokomotivfyrbødere i 18–22 år!

Nå, men tilbage til Gb., som sagt sendte man disse 10 mand i værkstedet og fortalte dem, at det var et led i deres uddannelse, og her er det, at man begynder noget nyt og revolutionerende, man uddanner nemlig de yngste først! Uanset om man kører i fast tur eller ej, så er det 3 måneder i værkstedet.

Og for at man ikke skal gå glip af noget, er det så praktisk indrettet, at såfremt en mand bliver syg, en kortere eller længere periode, eller tager permission (evt. ferie) sågalt deltager på medlemskursus, ja så skal han naturligvis gå et tilsvarende antal dage udover de 3 måneder i værkstedet. Det giver et lille billede af, hvor betydningsfuldt det er, at vi får de 3 måneders værkstedspraksis!

Lokomotivfyrbøderne deltager i alt forefaldende arbejde i turnus med håndværkerne, altså samme arbejde udført af kvalificeret arbejdskraft, blot til en væsentlig ringere betaling.

Forholdet til håndværkerne er heller ikke helt så godt, som det burde være. Grunden er vel den, at de følger deres interesser gået for nær, det kender vi jo selv med bl.a. traktorpladserne.

Til de store 600 000 km eftersyn antages normalt 8–10 maskinarbejdere i en 3–4 måneders periode, ved det sidste eftersyn antog man ingen – man havde jo lokomotivfyrbødere.

Det ville være rimeligt, om man honorerede lokomotivfyrbøderens arbejde med en 45 timers arbejdsuge på lige fod med håndværkerne.

Det skal også her nævnes, at en lokomotivfyrbøder, som var taget ud af fast tur for at komme i værkstedet, efter tre ugers forløb blev hentet en lørdag i værkstedet for at forrette lokomotivfyrbødertjeneste – det er urimeligt, den slags skal kunne finde sted, på den måde nærmer vi os stærkt aspirantstadiet igen, og det kan ikke være rigtigt.

Hvis man virkelig ville give lokomotivfyrbøderne en MY-uddannelse af betydning, burde man samtidig med de tre måneders værkstedspraksis give os et 8 à 14 dages teorikursus og så lade os køre som anden mand på MY'erne i 2 à 3 måneder, vi ville lære meget mere af det, og vi ville kunne huske det.

Som det ligger i øjeblikket, er det uddannelsesmæssige trådt i baggrunden til fordel for det rent beskæftigelsesmæssige, og det er de færreste, der til sin tid kan huske ret meget af det, de har lært.

Rødovre, den 7. januar 1960.

Abyhøj, Gb.

Den omvendte verden

Man stræber her i livet hen til af bedste evne at dygtiggøre sig, hvad i sig selv er en tilfredsstillelse. For DSB betyder det, at man bedre kan udnytte fremover. Det er alt i orden, men at det kontante udbytte deraf bliver mindre er så langt fra i orden. Kan det være rigtigt, vil man spørge. Jo, det er fakta. MY-afløser efter ansøgning, fortrinsvis for betjening af MY, må påregne at gøre tjeneste i reserven, således står der i en mig tilsendt skrivelse fra gdt. I praksis giver denne meddelelse bagslag, som ingen ville have forudset.

Jeg vil lige anføre følgende eksempel: Påskedag 1959 skal jeg fremføre et tog med MY, som alle søn- og helligdage ligger i reserven. Forud ved jeg, at den vil give overtid. Efter endt tur noterer jeg overtiden på rapporten, men efter nogle dages forløb får jeg den tilbage med påtegningen »der gives ikke overtid i MY-turene«. Havde jeg haft anden trækraft hvad så? Kan dette synspunkt være rigtigt? Jeg mener, jeg er underlagt reglerne for 12. lkl., eftersom jeg ikke er på funktion og toget ligger udenfor den faste MY-tur. Min tjeneste kan kontrolleres hele måneden, hvorfor denne bemærkning i ordre A side 75 ikke kan komme i anvendelse, men henviser til ordre A side 84, som jeg mener, jeg hører under.

Ja, tænke hvad man vil, det ville jo ligefrem kunne betale sig at have et større antal MY-afløser i 12. lkl. Så er der lige udbyttet på langt sigt. MY-afløseren er fredet i klasse A på den måde, at han kan eller må ikke tage del i udstationeringerne på

lige fod med den øvrige reserve, i hvert fald ikke her, men er til disposition for alt forefaldende arbejde. Alt taget i betragtning giver denne uddannelse indtil videre et minus på indtjeningsmulighederne på ca. kr. 1000,- pr. år i forhold til den øvrige reserve eller motortur.

Kan der ikke skabes en retfærdig ordning omkring dette spørgsmål, også angående overtidsbetalingen? Det kan ikke være rigtigt, at trækkræftens type er bestemmende for, om jeg har ret til overtidsbetaling.

Hvis dette er tilfældet, er vi i den omvendte verden.

Med venlig hilsen
Skarritsø, Padborg.

Vi henviser til lederartiklen i DLT nr. 2 af 20. januar 1960.

Red.

Signalerne på Falster

Hr. oversignalingeniør Wessel Hansen.

Først vil jeg gerne takke, fordi De reagerer over det af mig fremførte, og når De også er enig med mig om, at det er praksis, der må gå forud for skrivebordsteorier, så er vi nok nær ved, der evt. kan blive et resultat ud af dette.

En lille sidebemærkning da vi skal have generalforsamling den 25. januar, vil vi gerne overlade den nye bestyrelse fornøjelsen af at invitere Dem til et møde her i Næstved.

Nu kunne jeg jo gennemgå spørgsmålene et for et igen, men det vil jeg afholde mig fra, for det af Dem fremførte med kurve-bremsediagrammer samt registrering af tidstab Nf-Ge, tvivler jeg ikke på, men den bemærkning »hvis toget køres rigtigt«, synes jeg, De skulle have sparet, det at bremse et tog er nu andet end at få medbragt det rigtige bremsediagram for at se efter, hvornår man skal trykke på en knap, der kunne nævnes mange forhold, der har indflydelse på et togs kørsel til et signal og station, men forhåbentlig bliver der anledning til dette ved lejlighed. Mon De ikke har opfattet min henvisning til tidstab ved indkørsel efter det nye signalbrug (gult på fremskudt, ved kørsel til vigespor) forkert. De sammenligner med ældre form for signalgivning, medens min mening er gult + grønt i fremskudt signal giver hurtigere afvikling af togangen, men vel lad mig så give Dem ret her, at tidsmæssigt har det ingen betydning. Men jeg kan betro Dem som hjælp for lokomotivførerne i signaliagttagelse er der stor forskel på disse to former, og jeg vil mene, med alle de vej-signaler m.m. lokomotivførerne skal iagttage, har man brug for alt, der kan tjene til at lette denne iagttagelse mest muligt.

Angående A.M.

Ja, det er vel rigtigt? De fleste af mine kolleger er nok enige med Dem i, at denne form (med to grønne og en grøn) er god, men derfor vil jeg alligevel gentage, jeg savner det gule lys (blink) til advisering om stop, fordi gult blink afviger og dermed oplyser bedre om, at en reaktion er nødvendig, og i snefog og tåge er det gule blink langt det bedste at opfatte.

Det er vel rigtigt, vi er mange om at stille forslag, og måske er de ikke lige brugbare alle, men så er det jo dejligt, at DSB har én kapacitet på dette område, som »alene« ved, hvordan det skal være.

Hr. Wessel Hansen! De må forstå os ret, det er os, der skal bruge signalerne, derfor reagerer vi, når man er ved at indføre forhold, som for os er besværlige, og især når det som i dette tilfælde forholdsvis let kan være anderledes, prøv at tænk på, at det er ikke een lokomotivfører, men vi kan vel skyde på 70-80 pct. af de, der har kørt på disse signaler, som er utilfreds med den indførte form.

Venligst
E. Søltoft, Næstved.

Signalerne på Falster

Gedser afdeling beklager at måtte ulejlige redaktøren endnu engang angående signalerne på Falster.

Vi kan stadig ikke med vor bedste vilje se nogen fornuft i det nu indførte signal, samt hovedbestyrelsens syn på dette for os så vigtige spørgsmål.

Da grundlaget for jernbanedrift som bekendt er sikkerhed og præcision, kan det nye signal kun være en hemske i så henseende.

Inden for Gedser afdeling er vi stemt for samarbejde til det yderste, og vi mener at såvel hovedbestyrelsen som generaldirektoratet, er interesseret i samme.

Vi vil, for at komme til en forståelse angående disse signaler, gerne have lov til at invitere Hr. oversignalingeniør Wessel Hansen, samt foreningens formand E. Greve Petersen, til en drøftelse af problemerne i Gedser ved førstkommende lejlighed.

P. a. v.
K. H. J. Bergholtz, Gedser.

Signalerne på Falster

At de fremskudte signaler er af stor betydning for togenes sikre og rettidige fremførelse har man forlængst erkendt, ellers havde man jo slet ikke indført dem. Derfor er det så ærgerligt at se dem blive delvis afskaffet nu, for det er jo det, man er ved at gøre. Hvis der kun var tale om de forholdsvis få tilfælde, hvor et tog ekstraordinært skal køre på et andet spor end planmæssigt, er den nye ordning ikke dårligere end den gamle; men da alle tog får gult blink på alle stationer, hvor de – planmæssigt eller ekstraordinært – skal ind i afvigende spor, vil det blive ganske almindeligt med stop på det fremskudte signal, selv om hovedsignalet viser »kør«. Det er ulemperne herved, som Søltoft har fremført.

At praksis er bedre end skrivebordsteorier kan vi alle blive enige om, men når man taler om tidstab på højst syv sekunder hører enigheden op. De viste bremsekurver omhandler tog fremført med 120 og 80 km i timen. Her vil tidstabet vel nok kunne holdes inden for et halvt minut. Med et g-bremset godstog er forholdet langt ugunstigere, tidstabet vil her blive flere minutter (i praksis), selvom toget »køres rigtigt«. Et fremskudt signal

giver oplysning om hovedsignalets stilling (SIR side 33-II), så at det skulle være hasarderet at regne med det fremskudte signal turde vist være tvivlsomt.

SIR er meget indviklet, men det er især den redaktionelle udformning, foranlediget af de mange rettelsesblade, der er kommet til efterhånden. Det er derfor ikke ulogisk at stille forslag om, at Masnedøsignalet bliver gjort obligatorisk. Det gule + grønne blink her er jo lige det logisk rigtige signal at kombinere med det fremtidige hovedsignal omtalt i »Vingehjulet« nr. 6-1959 – hvor gult + grønt (fast lys) betyder »kør med begrænset hastighed.«

H. A. Stangerup,
lokomotivfører, Gb.

De gode gamle dage - - -

Et blad i USA har optrykt følgende 8 bud, der skal have været gældende for kontorister i et amerikansk firma i tiden omkring 1890.

1. Kontorpersonalet fylder hver dag petroleum på kontorets lamper, renser lampeglasser og klipper væger samt vasker kontorets vinduer en gang om ugen.
2. Hver kontorist sørger for hver dag at bringe kul og vand op i kontorlokalerne.
3. Gør Deres penne omhyggeligt i stand. Det er tilladt at skære pennespidsene til efter behag.
4. Mandlige funktionærer kan få en ugentlig friaften til selskabelighed eller to aftener om ugen, hvis de går regelmæssigt i kirke.
5. Efter de 13 timers daglige arbejde på kontoret henstilles det til funktionærerne at tilbringe deres fritid med læsning af biblen og andre gode bøger.
6. Enhver af de ansatte bør lægge et rimeligt beløb tilside med henblik på sin alderdom, så han ikke kommer til at ligge samfundet økonomisk til byrde.
7. Funktionærer, der ryger spanske cigarer, nyder spiritus, kommer hyppigt på varieteer og beværtninger eller bliver barberet på barbersalon, giver de foresatte god grund til at drage deres ærlighed og retskaffenhed i alvorlig tvivl.

8. En medarbejder, der i 5 år har udført sit arbejde i kontorets tjeneste pålideligt og uden fejl, kan få en lønforhøjelse på 5 cent (ca. 35 øre) om dagen, hvis forretningens drift tillader det.

Amerikansk lokomotiv et unikum i driften

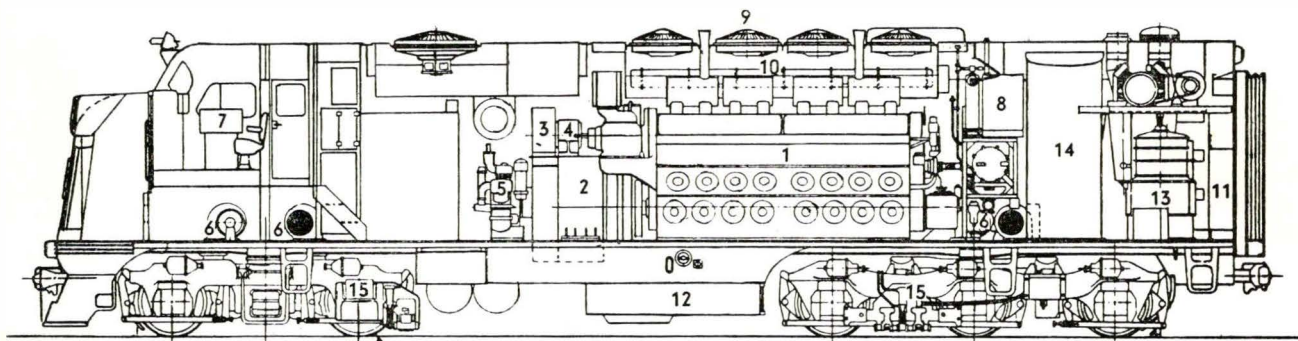
New Haven-jernbaneselskabets
universallok

Det amerikanske private selskab New Haven Railways har fået 30 lokomotiver, bygget af General Motors, som med hensyn til styrke og udseende ligner meget de danske MY-diesellokomotiver. Dog adskiller de amerikanske maskiner sig fra vore på den afgørende måde, at de både kan anvendes som diesel-elektriske maskiner og også køre rent elektrisk på ledningsnettet.

For første gang er et sådant dobbeltsystem blevet indført for lokomotiver. New Havens maskiner er udstyret med to 16 cyl. dieselmotorer på hver 1750 hk., en hovedgenerator og fire motorer, hvortil elstrømmen ledes enten gennem en strømførende tredje skinne eller fra den strømførende køreledning.

Dobbeltkraft-lokomotivet er indrettet således, at det på strækningen New York-Boston kører mellem stationen Grand Central og Woodlawn på 600 volt jævnstrøm, mellem Woodlawn og New Haven på 11 000 volt vekselstrøm og mellem New Haven og Boston udelukkende med dielelektrisk trækraft. Omstillingen i maskinen fra jævnstrøm til vekselstrøm sker under kørslen. Lokomotivføreren kan foretage denne manøvre ved trykknapper på instrumentbordet foran sig, og mens toget er i fuld fart og forlader strækningen med den tredje, strømførende skinne, kan han starte dieselmotoren og ved et greb hæve slæbeskoen, som aftager strøm fra skinnen.

Her er det store dobbelt-lokomotivs data. Vægt i tjenstfærdig stand 263 ton, ydelse 3500 hk, maksimal hastighed 140 km/t, længde 35,8 m og største akselafstand 32 meter.



1. dieselmotor, 2. hovedgenerator, 3. generator-ventilator, 4. hjælpegenerator, 5. luftkompressor, 6. drivmotor-ventilator, 7. førerplads, 8. kølevandsbeholder, 9. ventilator, 10. køler, 11. batterier, 12. olietank til 9 000 liter, 13. dampgenerator, 14. vandtank, og 15. slæbesko til den tredje skinne.

Mere om lilleputbaner

Til den udmærkede artikel i DLT nr. 24 – 1959, vil jeg gerne føje nogle oplysninger om engelske smalsporbaner og desuden bringe en lille reportage fra en svensk »privatbane«.

England er, som alle ved, damplokomotivets og jernbanens fædreland, og selvfølgelig lå også verdens første smalsporede jernbane i England, nemlig som omtalt i ovennævnte artikel, Ffestiniog jernbane i Wales. Den var bygget for at fragte skifer fra brudene til udskibningshavnen Portmadoc og var forøvrigt langt fra den eneste, omend den første i sin art. Af andre lignende smalsporbaner kan nævnes Tallylyn jernbane, Ravenglass og Eskdale jernbane, Welshpool og Llanfair jernbane og mange flere, som nu næsten alle er nedlagte.

Synd ville det imidlertid være, om alle disse små og særprægede jernbaner helt forsvandt i glemsele, ikke mindst verdens første, og det lykkedes da den nævnte forening »Ffestiniog Railway Society Limited« ikke alene at bevare banen, men også holde den i drift og gøre den til en populær turistattraktion.

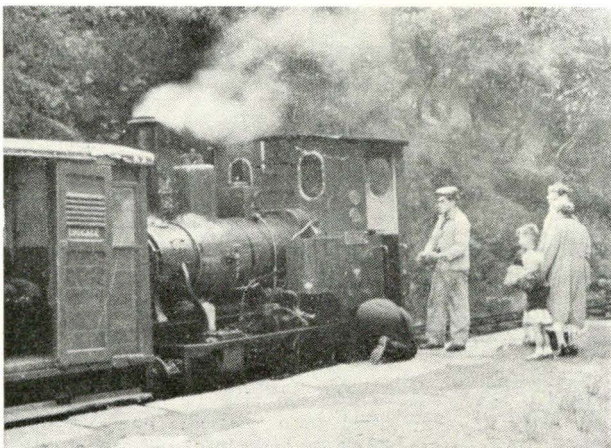
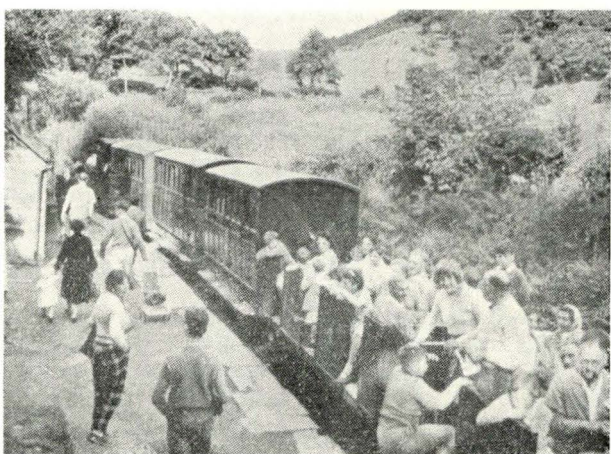
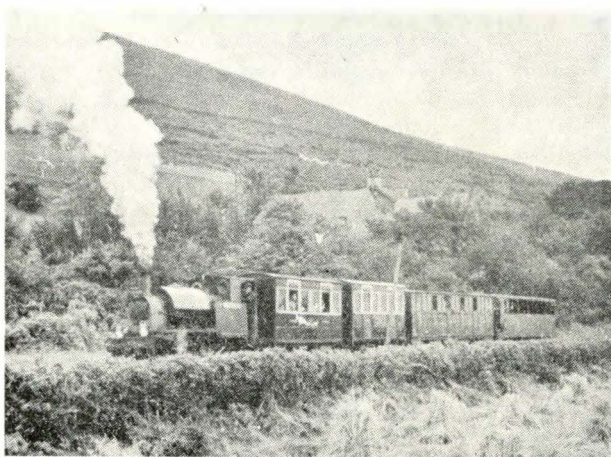
Det gamle og mærkelige lokomotiv på billedet i nr. 24 er foruden at være et af verdens ældste i drift værende loko også det eneste af dobbelt Fairlay-typen, der specielt var konstrueret og med succes anvendt på Ffestiniog jernbane.

Ideen med at bevare denne lille særprægede jernbane slog så godt an, at der i 1951 blev dannet en lignende forening med det formål at genåbne den i 1865 byggede Tallylyn-jernbane, der da havde ligget stille i næsten 10 år.

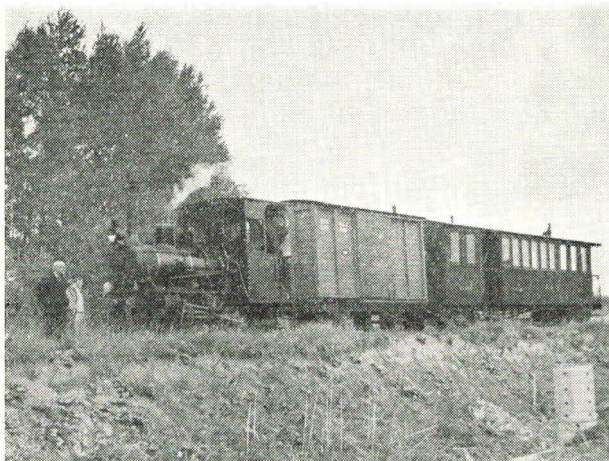
Også dette lykkedes over al forventning, spor og vogne blev repareret, ligeledes lokomotiver – et par »nye« blev købt fra andre nedlagte baner, og i dag er banen en lige så stor attraktion som Ffestiniog jernbane. – Englænderne, der forstår at hæge om det gamle, ikke mindst når det angår jernbaner, er nu gået i gang med at bevare endnu en lilleputbane for efterverdenen, og mon ikke også det lykkes?

Ideen fra England smitter imidlertid – det hænger nok for en del sammen med den kendsgerning, at med damplokomotiverne forsvinder romantikken, eller i hvert fald det som mange mennesker, endnu i vor MY- og atomtid, forbinder med ordet jernbane – og der er nu også i Sverige dannet en forening til bevarelse af gammelt jernbanemateriel.

I Sverige har man ligesom i England et fint jernbanemuseum, der huser mange gamle dampveteraner og klenodier fra jernbanens barndom, og det er ikke i skuffelse over manglende aktivitet fra museets side, at en sådan klub er dannet; men ud fra den betragtning, at dels kan jernbanemuseet ikke gemme alt af værdi, dels skal en sådan bane som de engelske ses i drift og ikke som døde minder på et museum. – Apropos – det er vist kun i England, at statsbanerne kan finde på at sætte et næ-



Billederne på denne side er fra Tallylyn Jernbane i England.



De tre øverste billeder på denne side er fra den lille SJK jernbane i Sverige. Lokomotivet »Lotta« i fuld aktivitet.

Nederste billede viser to gamle veteraner, der har prøvet både vej- og jernbanebygning. Her er de fotograferet i et brunkulsleje for mange år siden.



sten 100-årigt lokomotiv, der ellers henstod i et museum, i daglig drift med et ordinært persontog!!! Det er iøvrigt blevet en stor succes, og lokomotivet holder sig bedre, siger englænderne.

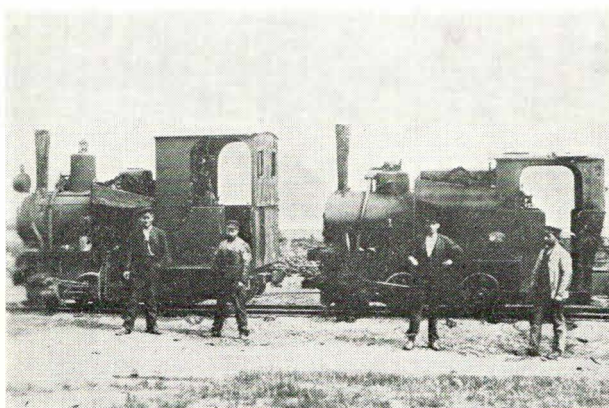
I Sverige har man også haft flere smalsporede baner med både gods- og persontrafik på kun 60 cm sporvidde. Alle disse baner er nu forlængst nedlagte og næsten intet er bevaret, men alligevel er det lykkedes den lille svenske forening i løbet af cirka 1½ år at få startet en jernbane med 2 damplokomotiver, 5 gamle personvogne og 4 godsvogne. – Som det vil ses af billederne, er der stor interesse for sagen. – Da man i Sverige ikke har flere af disse smalsporede baner tilbage, fik man lov at benytte en teglværksbane på 3 km's længde i Södertälje ca. 30 km syd for Stockholm. Fra 2 fabrikker fik man foræret 2 gamle tipvognslokomotiver, fra et filmselskab en personvogn, og endelig fik man af jernbanemuseet lov at låne en personvogn mod behørig vedligeholdelse, samt af statens järnväger tilsagn om billig transport af de nævnte sager. SJ synes at være helt klar over den interesse og reklame for jernbanerne, der ligger i disse menneskers idealistiske hobbyarbejde. Da undertegnede i 1959 besøgte banen, som »havde« fået det fine navn »Östre Södermanlands järnväg, havde man netop kørt de første tog, og begejstringen var stor – ikke alene blandt klubbens medlemmer, men fjernsynet havde forinden været på besøg, og mange var mødt op for at se dette fænomen med egne øjne. Den svenske klub – SJK – nyder stor anseelse og respekt, fordi folk er klar over, at der ligger alvor bag – det er ikke blot til morskab, man har lavet denne bane, og derfor har SJK også allerede nu næsten 400 medlemmer og flere afdelinger af jernbaneinteresserede over hele Sverige.



Så er det bare spørgsmålet, om der kan laves noget lignende her i Danmark? Ja, hvorfor ikke – der er jo mange mennesker, der interesserer sig for jernbaner, og en sådan klubs formål er bl.a. at arrangere udflugter, film og foredrag om jernbaner og i øvrigt stimulere interessen derfor. Vi har aldrig her i landet haft personførende baner på smalere sporvidder end 1 m, som det endnu er tilfældet på Bornholm, og denne sporvidde samt normalspor må vi vist lade jernbanemuseet tage sig af i denne forbindelse, men foruden roebanerne har vi haft mange interessante industri- og entreprenørbaner. Kun meget lidt af dette er endnu tilbage, men synd vil det være, om ikke en smule af dette, der dog har betydet meget for vort land – været med til at bygge vore jernbaner og veje – ikke skulle bevares for efterverdenen.

Vi prøver, og håber at det lykkes også her i Danmark at føle det svenske og engelske eksempel.

»Dan«



Repræsentantskabsmøde i Uheldsforsikringen

Ordinært repræsentantskabsmøde afholdt torsdag den 4. juni 1959 kl. 17 i Arbejdernes Forsamlingsbygning, Rømersgade 22, København.

Dagsorden:

1. Protokol fra repræsentantskabsmødet 1958.
2. Beretning og regnskab for driftsåret 1957/58.
3. Valg i henhold til vedtægtens § 10.
4. Fastsættelse af lønninger m.v.
5. Eventuelt.

Repræsentantskabets næstformand, banebetjent N. A. Jensen, bød repræsentantskabets medlemmer og gæsterne velkommen. Som gæster og indbudte var mødt foreningens æresmedlemmer, skadeudvalget, revisorerne, repræsentanter fra Forsikringsagenturforeningen og Vejlekassen samt fagbladsredaktørerne.

Samtlige anmeldte repræsentanter var fremmødt.

Siden sidste repræsentantskabsmøde var formanden, Meldgaard Kristeensen, afgået ved døden. Gennem hele sit lange organisationsliv var Meldgaard Kristensen en af de store talsmænd for de kooperative foreninger, og med særlig interesse tog han del i arbejdet indenfor Uheldsforsikringsforeningen. En alvorlig sygdom havde i det sidste år svækket hans helbred og medførte døden i en altfor tidlig alder.

Æret være hans minde.

Ad punkt 1. Protokollen godkendt ved udsendelse til repræsentanterne.

Ad punkt 2. Forretningsføreren udtalte:

Som tidligere år er der til repræsentanterne sammen med indvarselslingen til repræsentantskabsmødet bl.a. sendt en trykt beretning om foreningens virksomhed samt regnskabet, hvorfor det der her skal siges i tilknytning til det udsendte, i det væsentlige vil blive spredte bemærkninger som supplement til den trykte beretning.

Da vi gik ud af forrige regnskabsår kunne vi konstatere en medlemsfremgang på 57 medlemmer, men det nu afsluttede har ikke kunnet holde denne fremgang, idet vort medlems-

tal ved årets begyndelse var 8670, medens det ved slutningen kun udgør 8616, og udviser således en tilbagegang på 54 medlemmer. I denne forbindelse spiller naturligvis den stedfindende rationalisering ved statsbanerne og den deraf følgende nedgang i personaleantallet ind, et forhold, som ikke kan undgå at ramme vor forening, men selv dette taget i betragtning, har vi i styrelsen drøftet, hvad vi skulle foretage os for at bedre forholdet, og der er nok at tage fat på.

Vi har som sagt 8616 medlemmer – heri også medregnet pensionister – men da statsbanerne beskæftiger lige ved 20.000 fastansatte tjenestemænd, er der endnu en stor arbejdsmark for optagelse af nye medlemmer og dertil kommer, at et stort antal af de forsikringer, vi har, er tegnet for mange år tilbage, hvor pengene havde større værdi, men som ikke svarer til forholdene i dag og derfor burde forhøjes.

Efter mange drøftelser om, hvordan vi skulle bedre forholdet, er vi kommet til det resultat, at vi bortset fra et par enkelte, bruger de samme agenter, som forsikringsagenturforeningen benytter, og vi har derfor henvendt os til ledelsen i »Danmark« for at få dem til i forbindelse med udsendelse af materiale vedrørende tegning af forsikringer til forsikringsagenturforeningen samtidig at udsende materiale vedrørende uheldsforsikringsforeningen. Denne henvendelse blev godt modtaget, og vi har derfor udarbejdet et kartotek til »Danmark«, og dette er igen tilstillet agenterne, således at disse kan se, hvem der har tegnet forsikring i uheldsforsikringsforeningen, og hvorledes den er tegnet. Denne foranstaltning har sikkert været medvirkende til, at medlemsforholdet har bedret sig siden nytår. Jeg har ikke det nøjagtige tal på nye forsikringer, men dette ligger omkring 300 og omfatter både nytægning og forhøjelse af tidligere forsikringer, og hvis vi kunne holde denne fremgang blot nogenlunde i tiden der kommer, må det noteres med tilfredshed.

Det er iøvrigt betegnende, at B-klasserne stadig er i tilbagegang, såvel som dagpenge fra 22.-dagen, men det er ikke noget nyt, tendensen har været der gennem senere år.

Som repræsentantskabet sikkert husker, vedtog vi for 2 år siden at ændre præmiebeløbene således, at disse blev delelige med 12; dette blev gjort af hensyn til, at statsbanerne ville gå over til at bruge hukortssystem. De fire jernbaneorganisationer har ført forhandling med generaldirektoratet om dette forhold, og det er meningen fra 1. januar n.å. at overgå til det nye system, hvilket vil bevirke, at vi fra denne dato indfører den nye præmietarif og opkræver præmien månedsvi i stedet for som nu kvartalsvis, men denne form skulle vel egentlig også være mere behagelig for medlemmerne.

Skadesager.

Som sædvanlig har vi kunnet afslutte de fleste sager med udbetaling af dagpengeerstatning, og dette forhold er naturligvis glædeligt.

Afviste sager.

Der er kun få sager, vi i det forløbne år har måttet afvise. I et par tilfælde har vi måttet afvise sager vedrørende tilskadekomst, der er sket, før indmeldelse har fundet sted, i enkelte andre tilfælde har vi måttet afvise sager, vi havde taget forbehold i, og endelig har vi måttet afslå at behandle skadeanmeldelser, som skyldes almindelige sygdomme som seneskedebetændelse, lumbago uden angivelse af tid og sted for dets opståen.

Voldgiftsretten.

I det afvigte år har voldgiftsretten ikke været i virksomhed.

Regnskabet.

Regnskabet giver ikke fra styrelsens side anledning til mange bemærkninger. Årets overskud ligger ca. 2.000 kr. højere end sidste års overskud, hvilket må hilses med tilfredshed set på baggrund af det dalende medlemstal, men det står i for-

bindelse med, at der er udbetalt forholdsvis få erstatningsbeløb. Skadekontoen ligger 2.000 kr. højere end sidste år, og lægehonorarerne ca. 1.000 kr. højere. Dette står i forbindelse med, at dagpengeforsikringerne er blevet større, og når vi kræver lægeattest for dagpenge over 4 kr. pr. dag, får vi større lægehonorarregninger.

Vor lønnings- og medhjælpskonto stiger som følge af de stigende præmier – alt i alt er udgiftskontoen ca. 1.000 kr. større end i fjor.

Indtægterne er steget med ca. 4.000 kr. Renterne med 1.000 kr., således at overskuddet bliver 28.530 kr., hvilket er overført til reservefondens.

Status udviser en formue på 435.203 kr., men da vore obligationer er opført til kurs pr. 1. november, kan der være svingninger efter kursen.

Skadeudvalget.

Vi har som foreskrevet haft de afgjorte og afviste sager forelagt vort skadeudvalg, der har meddelt, at man intet havde at bemærke til de truffne afgørelser.

Revision.

De valgte revisorer har på sædvanlig måde revideret regnskabet, og deres påtegning vil ses på det udsendte regnskab.

Endelig skal jeg omtale det forslag, som Ch. Petersen stillede for et par år siden, og som gik ud på, at vi også skulle tegne invaliditets- og dødsrerstatning for medlemmers hustruer, men derimod ikke dagpenge. Vi har flere gange diskuteret forslaget i styrelsen, fordi det har givet anledning til eftertanke og overvejelse, men efterhånden som tiden går, bliver det mere vanskeligt at tegne sådanne forsikringer uden dagpenge. Det gælder navnlig for hustruer, der er selverhvervende, idet disse også stiller krav om dagpenge. Vi er derfor blevet enige om at se tiden an – navnlig under hensyn til det fremstød, der nu er gjort for at få vore agenter til at udvise mere aktivitet med tegninger til foreningen. Skulle det ikke gå, som vi forventer, og der igen skulle blive tilbagegang, vil vi tage forslaget op påny.

Hermed vil jeg slutte disse spredte bemærkninger, og er der ønsker om mere detaljerede oplysninger, er styrelsen til tjeneste.

Trafikkontrollør C. A. Larsen: Til det materiale vi har modtaget, savner jeg tillægget med oversigten over enkelte sager.

Har styrelsen undersøgt mulighederne for anerkendelsen af tilskadekomst under sport og om dette princip kan indføres ved oprettelse af en tillægspræmie?

Lokomotivfører S. Suneson: Det er beklageligt, der ikke er større fremgang i medlemstallet, og at ikke alle jernbanemænd slutter op om foreningen.

Vil foreningens nuværende love være en hindring for, at en enkelt organisation indmelder sine medlemmer kollektivt. Med den udvikling vi befinder os i, er risikoen for ulykkestilfælde større såvel i som udenfor tjenesten, og det var måske derfor af betydning, at når en jernbanemand bliver medlem af sin fagorganisation, bliver han automatisk ulykkesforsikret. En kollektiv indmeldelse kunne vel betyde en lavere præmie.

Fhv. landstingsmand Charles Petersen: Jeg vil gerne takke styrelsen, fordi man har taget min henstilling fra sidste repræsentantskabsmøde om hustruers medlemsskab op til behandling. Jeg forstår til gengæld ikke styrelsens betænkeligheder, da der alene skal være tale om døds- og invaliditetserstatning, altså ikke dagpengeerstatning. Risikoen for døds- og invaliditetserstatning er ikke større for hustruer i erhverv end for mændene, og f.eks. ligger præmien for pensionister på samme niveau som for aktive.

Kontorchef Poul Vejre: Må jeg på gæsterne vegne først og fremmest takke for den venlige invitation og samarbejdet i den forløbne periode, som vi alle er meget taknemmelige for. Jeg kommer netop fra et tillidsmandsmøde indenfor Forsikringsagenturföreningen. Der blev udvist stor interesse for Uheldsforsikringsforeningen og foreningens kasserer, P. From Hansen, ydede et værdifuldt bidrag under debatten. Det samarbejde vi har indledt i begyndelsen af

året er faldet heldigt ud, og spørgsmålet er, om vi ikke i fællesskab skulle udarbejde en plakat til op-hængning på tjenestestederne.

Forretningsfører P. Madsen replacerede til de forskellige talere og måtte til C. A. Larsen beklage, at styrelsen på nuværende tidspunkt ikke mente at kunne medtage skadestilfælde opstået under udøvelsen af sport.

Styrelsen har besluttet ikke at bringe uddrag af skadejournalen, da den næppe har nogen særlig stor værdi for repræsentanterne.

Til lokomotivfører S. Suneson oplyste forretningsføreren, at en kollektiv indmeldelse næppe kunne gennemføres, ikke mindst fordi Forsikringsrådet stiller krav om personlig underskrift på begæringen og udstedelse af personlige policer.

Til Charles Petersen udtalte forretningsføreren, at styrelsen var indstillet på at lade en aktuar undersøge Charles Petersens forslag, men det er næppe tænkeligt, at f.eks. hjemmeværende hustruer vil betale samme præmie som manden, ligesom det må forudses, at spørgsmålet om dagpenge til hustruer med erhverv vil blive aktuelt.

Iøvrigt mente forretningsføreren, at foreningen endnu havde et stort arbejdsområde for akkvisitørerne blandt de mange tjenestemænd, som endnu ikke er medlem.

Ad punkt 3. Valg.

Forretningsfører P. Madsen genvalgtes.

Til styrelsen lokomotivfører E. Greve Petersen genvalgtes.

Til 3. medlem af styrelsen formand Hjalmar Jensen genvalgtes.

Til kasserer billetkasserer P. From Hansen genvalgtes.

Til stedfortræder overtrafikassistent E. Svendsen genvalgtes.

Til formand for repræsentantskabet banebetjent N. A. Jensen nyvalg.

Til næstformand sekretær E. Rasmussen nyvalg.

Til revisor stationsforstander F. Remfeldt genvalgtes.

Til revisorsuppleant værkfører H. K. Henriksen genvalgtes.

Til medlem af skadeudvalget genvalgtes lokomotivfører S. Suneson og togfører N. J. Olsen.

Til suppleant til skadeudvalget nyvalgte remisearbejder E. Madsen, Århus.

Til formand for voldgiftsretten genvalgte overkirurg, dr. med. Hans Wulff.

Til medlem af voldgiftsretten gen-

valgte overtrafikkontrollør C. Andersen og nyvalgte overportør N. Kolding.

Til suppleant for voldgiftsretten værkfører H. K. Henriksen (for C. Andersen) og remisearbejder E. Madsen (for N. Kolding).

Ad punkt 4.

Lønninger m.v. fastsattes uforandret.

Ad punkt 5.

Ingen begærede ordet.

Mødet hævet E. Greve Petersen.



Jubilæum

Lokomotivfører E. V. Buch, Næstved, kan den 8. februar 1960 fejre 40 års jubilæum. Buch er foruden i Næstved også kendt fra sin tid i Vordingborg.

Jubilaren er en meget aktiv mand inden for havebrug og biavl, som er hans store interesse. I den tid Buch var formand for DLF Næstved afdelings festudvalg, blev der lavet gode fester og ture, som vil blive mindet i mange år.

Afdelingen takker for dit virke for foreningen og ønsker alt godt for dig og din familie i tiden fremover.

E. S.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. *Marius Jensen*, lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed frabedes venligst i anledning af mit jubilæum. *I. B. V. Jørgensen*, lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst. *N. C. Poulsen*, lokomotivfører, Ålborg.



Tildelt funktion som depotforstander efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-1-60.

Lokomotivfører (12. lkl.):
H. P. Hansen, Tønder, i Tønder.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-2-60.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
O. Svensson, Herning, til Århus H.
A. Vinding, Langå, til Århus H.

Overgået til stilling som håndværker efter ansøgning pr. 1-1-60.

Elektrofører (10. lkl.):
S. E. Pedersen, Enghave, ved cvk. Århus.

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører P. J. Ley, Kogtvedvej 140, Svendborg, er afgået ved døden.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-2-60.

Pensioneret lokomotivfører N. O. C. Nielsen, Lange-
landsgade 14, 2., Århus.

Pensioneret lokomotivfører N. J. Thomsen, Sæby-
holmsvej 39, Valby.

Fhv. lokomotivfyrbøder Erik Christiansen, Pontoppi-
dansvej 32, 2., Helsingør.

Fhv. elektrofører Sv. E. Petersen, Vesterbro 33, Vær-
løse.

NYE ADRESSER

Gedser: Formandens navn og adresse rettes til:

Lokomotivfyrbøder K. H. J. Bergholtz, Laur. Larsens-
gade 11, Nykøbing F.

Kassererens navn og adresse rettes til:

Lokomotivfører P. W. H. Jørgensen, Langgade 8.

Slagelse: Formandens navn og adresse rettes til:

Lokomotivfører E. Meng, Klokkerstøbergade 15.

Kassererens navn og adresse rettes til:

Lokomotivfyrbøder H. Klørup Christensen, Valbyvej
40.

Herning: Formandens navn og adresse er:

Lokomotivfører Aage Lauridsen, Gl. Kirkevej 19, 1.

Kassererens navn og adresse er:

Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.

Lommebogen 1960

Rettelse til emolumentskemaet side 15:

Tillæg til fulde dagpenge 1., 2., 3. og 4. dag samme
sted ændres fra 6,30 til 6,45.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis
medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet.
Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

Husk

at sidste frist for indlevering af stof til bladet er 15 dage
før den dato, det blad udkommer, hvori stoffet ønskes
optaget. Før bladet, der udkommer den 5. i måneden,
må vi således have manuskripterne senest den 20. i
måneden før, og til bladet, der udkommer den 20., må
det være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.

Tommestokke

FORLANG

CIMBRIA

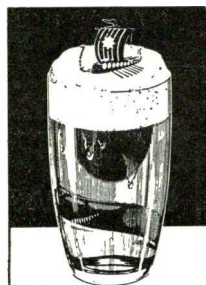
ELLER DEN MED TYREN

HOS DERES FORHANDLER

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



VIKING
EXPORT BEER
*belønnet
med ærespromer
Prix d'Honneur
Belgien 1958*

Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55



Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

VOGNFABRIKKEN **SCANDIA** AKTIESELSKAB



RANDERS
GRUNDLAGT 1861

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

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

STRUER

Aa. V. Kristensen
Kolonial, Vin og Delikatesser
Jyllandsgade 16, Telf. 322

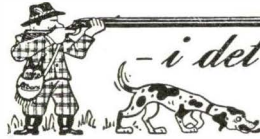
BOGTRYKKERIET
Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

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



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalfløjter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

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

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



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



D. A. Paludan

Clemensbro . Aarhus . Tlf. 209 44

Moderne Kvalitetsbriller

Gælder det vask, da ring

24 382 . Ydun Vask

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



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

Marie Christensens Konditori

Bispetorvet . Aarhus

Tesalonen Telefon 230 23

Butikken Telefon 21933

Valdbjørns KØRESKOLE

Bedst . Hurtigst . Billigst

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

1914 Palæ 1914

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

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN
BUUR-KNUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

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

NYBORG

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

Windsor Nørregade 20 Telf. 18 11

Herre- og Dreangeekvipering

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

ANDERSEN & KUDSK

Fotograf og Fotohandel

Kongegade 31 - Tlf. Nyborg 1077

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen. Snedkermester

Besøger alt vedr. Begravelse
el. Ligbrænding. Grdl. 1897.
v/ Slottet . Tlf. 171

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

Carlsberg



FREDERICIA

Ekvipér Dem i

LONDON-MAGASINET

FREDERICIA

Det bedste i

FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med
1. kl.s mejeriprodukter

»LA BELLA«

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



GRØN
TUBORG

-der er stemning for TUBORG